

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

▶▶ website

GRI「サステナビリティ レポー  
ティング ガイドライン」対照表

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

日産CSR スコアカード

年間を通じたCSR推進の管理ツールとして、「CSRスコアカード」を作成して、「サステナビリティ戦略」ごとの活動の進捗状況を確認し、レビューを行っています。ここでは、「CSRスコアカード」のうち、日産が現在実行している事業活動の価値観や管理指標についてご紹介します。

環境		2012年度目標に対する達成度 ○:達成 ○:計画通り進捗 △:未達成 -:未集計									
フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2011年度実績	2012年度目標	実績	2016年度目標	長期ビジョン(2050年)			
持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、クルマのライフサイクルにおける環境依存・負荷を低減し、実効性のある商品・技術を拡大することで、社会の変革をリードしていきます	ゼロ・エミッション車の普及	グローバル	ゼロ・エミッション車販売台数	「日産リーフ」販売台数:23,000台	EVのグローバルな販売拡大に向けて、取り組みを推進	「日産リーフ」販売台数:30,500台 2010年12月発売以降の累計販売台数:58,000台以上	○	ルノーとのアライアンスのもと、2016年度までに累計150万台のEVを販売し、ゼロ・エミッション車のリーダーとなる	新車から排出されるCO <sub>2</sub> 排出量を90%削減(2000年度比)	日産の企業活動と日産車の使用過程から生じる環境負荷と資源利用を自然が吸収可能なレベルに抑える	
		グローバル	EV投入モデル数	(2010年度「日産リーフ」1モデルを投入済み)	EV開発を推進	100%電気商用車「e-NV200」の実証運行を実施	○	4モデル投入(含む「日産リーフ」)			
		グローバル	ゼロ・エミッション社会の具現化に向けた活動を推進	「LEAF to Home」の開発や、超小型EV「NISSAN New Mobility Concept」の公道実験を開始するなど、取り組みを推進	地方自治体や他業界などと取り組みを推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>電力供給システム「LEAF to Home」を発売開始、公共施設や個人住宅、分譲マンションなどへの導入を推進</li> <li>超小型EV「NISSAN New Mobility Concept」を、横浜市などとの次世代のまちづくり検討などに活用</li> </ul>	○	ゼロ・エミッション社会の具現化			
		グローバル	企業平均燃費(対象:日本、米国、欧州、中国市場)	15%改善(2005年度比)	ハイブリッド車や低燃費技術車の投入により、企業平均燃費を改善	24.9%改善(2005年度比)	○	35%改善(2005年度比)			
		グローバル	クラス燃費トップとなる*モデルの投入数 *すべて発売時点	「ティアダ」(中国)、「ヴァーサセダン」(米国)	クラス燃費トップとなる5モデルを投入	「アルティマ」(米国)、「ノート」「ラディオ」(日本)、「シルフィ」(中国)	○	グローバルに投入			
		グローバル	ハイブリッド(HEV)車投入数	前輪駆動(FE)HEV、およびプラグイン・ハイブリッド車(P-HEV)の開発を推進	HEV2モデルを投入	「シーマ」にHEVを投入(日本)「セレナS-HYBRID」を発売(日本)	○	グローバルに投入			
		グローバル	CVT搭載車販売台数	208万台(1992年以降累計販売台数1,108万台)	CVT搭載車販売を継続して推進	228万台(1992年以降累計販売台数1,336万台)	○	累計*2,000万台(*1992年基点)			
		グローバル	企業活動*から排出される台当たりCO <sub>2</sub> 排出量削減率(2005年度比、t-CO <sub>2</sub> /台) *生産、物流、オフィス、販売会社	8.0%削減	CO <sub>2</sub> 排出量削減に向けた取り組みを継続して推進	8.3%削減	○	20%削減(2005年度比、t-CO <sub>2</sub> /台)			80%削減(2005年度比、t-CO <sub>2</sub> /台)
		グローバル	グローバル生産拠点(2005年度比、t-CO <sub>2</sub> /台)	20.5%削減		15.2%削減	○	27%削減(2005年度比)			
		グローバル	オフィス(日本、北米、欧州、中国、原単位)	2.6%削減		17.7%増加	△	毎年1%削減(2010年度比)			
グローバル	販売会社(日本、原単位)	11.9%削減		1.8%増加	△	毎年1%削減(2010年度比)					
新たに採掘する天然資源の最少化	グローバル	グローバル	クルマ1台当たりの再生材使用率	生産時発生する銅板やアルミ板のスクラップを再度銅板やアルミ板へと再生するなど、取り組みを推進	生産時発生する銅板やアルミ板のスクラップ、使用済みアルミロードホイールやパンパーを回収し再生する取り組みを継続	取り組みを継続して推進	○	再生材使用率を25%に向上	クルマ1台当たりの新規天然資源使用率を70%削減(2010年度比)		
		日本	リサイクル実効率	98.8%	リサイクル実行率向上のための取り組みを継続して推進	99.3%	○	リサイクル実効率トップレベル			
		グローバル	生産工場から発生する廃棄物削減率	日本:8.4%削減 グローバル:12.3%削減	廃棄物対策の徹底	日本:10.3%削減 グローバル:3.2%削減	○	日本:年2%削減(BAU比) グローバル:年1%削減(BAU比)			
		グローバル	水リスク管理拠点数	4拠点(オーストラリア、インド、中国、メキシコ)	新たに3拠点で水リスク管理を開始	スペイン、エジプト、南アフリカの3拠点で水リスク管理を開始(管理拠点は合計7拠点に)	○	全生産拠点			

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

**安全** 2012年度目標に対する達成度 ◎:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度	2011年度	2012年度		長期ビジョン
				実績	実績	目標	実績	
技術の革新に加え、安全推進活動に積極的に取り組み、クルマ社会をより安全なものにしていきます	日産車がかかわる交通事故死亡者数などの定量的低減目標値を設定し、リアルワールドでの事故分析をもとに、安全なクルマづくりと安全啓発活動の実施	日本、米国、英国	日産車がかかわる交通事故における死亡・重傷者数の1995年比低減率  *公共データをもとに算出するため、実績の把握は当該年度の約2年後	日本:54%減少 米国:50%減少 英国:61%減少	日本:59%減少 米国:54%減少 英国:58%減少	死亡・重傷者数ゼロに向け、日産の安全技術の考え方「セーフティ・シールド」に基づき、さらなる安全装備の開発および普及拡大に取り組むことで、前年度より死亡・重傷者数を削減する	未集計(データが公表され次第、集計予定)	— 究極の目標として、日産車がかかわる交通事故における死亡・重傷者数ゼロを目指す

**社会貢献** 2012年度目標に対する達成度 ◎:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度	2011年度	2012年度		長期ビジョン
				実績	実績	目標	実績	
「環境への配慮」「教育」「人道支援」の3つの重点分野を中心に、企業市民として果たすべき社会貢献活動に取り組みます	日産の社会貢献活動方針の明文化、社内運営体制の整備および活動内容の充実	グローバル	日産の社会貢献活動方針、推進体制、社内各機能の役割の構築	2010年3月よりインド、2011年3月よりインドネシア、タイにて「ハビタット・フォー・ヒューマニティ」との協働プロジェクトに着手	<ul style="list-style-type: none"> <li>本社を含む3種にCSR、社会貢献を担当する部長級役職者を置き、グローバルに推進・連携する体制を構築</li> <li>北米日産会社が2006年から連携している国際NGOハビタット・フォー・ヒューマニティとのグローバル連携に合意、貧困層支援活動を2012年度から積極化</li> <li>東日本大震災被災地支援において、10を超える非営利団体と対話をし、ニーズが高く、自社として可能な支援を最大限提供。交通安全啓発活動「おもしろライト運動」では横浜市で市民会議を開催し、有識者を含む多くのステークホルダーと対話を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災支援活動を総括し、特に従業員がボランティア活動などの支援に参加しやすい環境づくり、社内整備を進める</li> <li>災害発生時の支援内容を迅速に決定する仕組みづくりを推進する</li> <li>現有プログラムについて、よりグローバルにより広く価値を届けられる活動に進化させる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NGOハビタット・フォー・ヒューマニティとの連携により、岩手県大船渡市で4回にわたり社員ボランティアによる被災地支援活動を実施、計約100名が参加した。参加者のうち希望者に対して特別休暇を付与した</li> <li>災害発生時の対応について、日米欧の統括会社の担当者間で基準づくりに着手</li> <li>日本で行っている出張授業プログラムの実施地域拡大および海外展開に向けた検討を開始</li> </ul>	◎ 「環境への配慮」「教育」「人道支援」の分野を中心に、グローバルな考え方や各地域に最適な活動のバランスをとりながら、日産らしい社会貢献プログラムを継続的に実施していく

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

品質

2012年度目標に対する達成度 ○:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 -:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度	2011年度	2012年度		長期ビジョン
				実績	実績	目標	実績	
世界中でトップレベルの製品やサービスをお客さまにお届けします	お客さまに最も影響力のある外部指標のスコア	グローバル	【北米】 Consumer Reports、J.D./パワーIQS/VDS	2010年度目標をほぼ達成	2011年度目標をほぼ達成	該当する指標において、さらなる向上を目指す	米国J.D.Power IQS:「インフィニティEX」、「インフィニティM」、「フロントニア」、「クレスト」が各セグメントで首位を獲得	○ 「日産パワー88」の「クオリティの向上」では、2016年度までにインフィニティ・ブランドはラグジュアリー・ブランドのリーダーに、ニッサン・ブランドはグローバル自動車業界のトップ・グループになることを目指す
			【欧州】 英国:WHAT CAR? ドイツ:ADAC イタリア:QUATTRRUOTE	英国:WHAT CAR?:「キャシュカイ」「ノート」が高評価 イタリア Quattroruote:「キャシュカイ」が高評価 ドイツ:ADAC:「キャシュカイ」「ノート」で高い信頼性評価を獲得	英国:WHAT CAR?:「キャシュカイ」「ノート」が高評価 ドイツ:ADAC:「キャシュカイ」「マイクラ」で高い信頼性評価を獲得		英国:WHAT CAR?:「キャシュカイ」、「ノート」が高評価 ドイツ:ADAC:「キャシュカイ」、「マイクラ」で高い信頼性評価を獲得	
			【その他の海外地域】 中国:J.D./パワーIQS/VDS 南アフリカ:PSI ブラジル:QUATRO RODAS インド:J.D./パワーIQS	中国:J.D./パワーIQS:3モデルがトップ3にランクイン	中国:J.D./パワーIQSで3モデル・VDSで4モデルがトップ3にランクイン 南アフリカPSI:3モデルがトップ3にランクイン		南アフリカ:PSI:「エクストレイル」、「NP200」が首位、「マイクラ」、「ナバラ」が各セグメントでトップ3にランクイン ブラジル:QUATRO RODAS:「ヴァーサ」、「マーチ」が各部門で首位を獲得	
	セールス・サービス品質の向上による、お客さま再購入率と再入庫率を向上	グローバル	主要国のセールス・サービス品質を測るお客さま満足度調査結果(ニッサン/インフィニティ両ブランドが対象)	トップレベル品質実現に向けて計画通り改善している	すでにトップ・グループ入りしている国はトップ・グループを維持。それ以外の主要国も改善活動を推進しながら、トップ・グループ入りに向け順位を上げてきている	主要国でのトップレベル品質実現を目指し、セールス・サービス品質を継続的に向上する	すでにトップ・グループ入りしている国はトップ・グループを維持。それ以外の主要国も改善活動を推進しながら、トップ・グループ入りに向け順位を上げてきている	○ 2016年までにすべての主要国においてトップレベル品質を実現する

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

バリューチェーン

2012年度目標に対する達成度 ◎:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度	2011年度	2012年度		長期ビジョン	
				実績	実績	目標	実績		
サプライチェーンのあらゆる段階において、倫理的で環境に配慮した行動がなされるよう促進していきます	ルノー・日産が尊重するバリュー、法令、規範の順守をサプライヤーに展開し共有	ルノー・日産共同購買会社*の世界中の全1次取引先サプライヤー  *「ルノー・日産共同購買会社」:ルノーと日産の年間合計購買額の100%を扱う(2009年4月時点)	サプライヤーと共有する価値観・規範の展開プロセスおよび浸透度合い	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルノーと共同で、「サプライヤーCSRガイドライン」を各地点購買からサプライヤーに展開(6月~)</li> <li>コンプライアンス順守と違反時の対応を織り込んだ改訂版MPAを展開(7月~)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2011年度は東日本大震災・タイ洪水からの復旧が、サプライヤーと連携した重要な活動となった。この取り組みは、被災サプライヤーへの支援や早期生産再開といった社会貢献に結びつくため、CSR活動として実施・評価</li> </ul> <p>主な取り組み: 1. 生産復旧に関する情報の早期共有化 2. 輪番停電、夏期週末稼働へ対応 3. サプライチェーンでのBCP策定(日本およびタイ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2010年度に作成した「サプライヤー法令違反時の対応措置ルール」に基づき、発生した事例に対し、運用を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外拠点(日本、タイ以外)におけるBCP策定を展開(FY12上半期)</li> <li>サプライチェーンにおけるCSR浸透を目的とした紛争鉱物対応の調査実施</li> <li>サプライヤー法令違反時の継続対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外拠点(北米・欧州・中国・インド)へBCP検討を依頼した。各拠点にて、サプライヤーへの説明会を開催し、サプライチェーンにおけるBCPを検討中</li> <li>CSR方針に基づく紛争鉱物プレ調査を実施した。次年度本調査へ向け、課題を明確化し、計画を策定中</li> <li>サプライヤー法令違反時のRFO停止の運用方法を明確化し、この運用を開始した</li> </ul>	◎	継続してサプライヤーでのCSR活動体制強化のサポートを行っていく
グリーン調達活動を通じた、製品の環境負荷低減を推進	世界中の全1次取引先サプライヤー	日本でのグリーン調達基準に基づく納入部品の環境負荷物質把握活動の完了と、グローバルグリーン調達基準に基づく同活動の推進	「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」をグローバルにウェブサイトで公開。北米地域での展開を開始	<p>「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」をグローバルにウェブサイトで公開。北米地域での展開を開始</p>	NGP2016に対応した新たな管理プロセスを構築し、11月にサプライヤー説明会を実施。グローバルにグリーン調達ガイドライン改定版を展開(欧州における環境負荷物質管理の強化)	新管理プロセスでの実行と改善	法規への確実な対応として、サプライヤーの環境負荷物質管理体制のチェック追加など新管理プロセスを開始し、業務を標準化	◎	ライフサイクルを通して日産車の環境負荷が低減されるように、サプライヤーでの環境負荷が低減していく仕組みを構築する。製品に限らずバリューチェーン全体への拡大を目指すマネジメントの範囲を拡大する
販売会社におけるCSR活動の推進	販売会社(日本)	販売会社への定期的な情報発信と、自主的な取り組みの支援	全社的にコンプライアンス自己点検プログラムの活用定着に取り組んだ結果、コンプライアンスに対する意識が一層向上	2011年度はコンプライアンス自己点検プログラムの活用定着に取り組んだ結果、2010年以上にコンプライアンスへの意識が向上した。また6月の代表者会議では個人情報の漏えい事例の注意喚起を行い、その後、各社に改善策を展開し管理レベルが向上	近年のコンプライアンスの傾向を踏まえて改定を行ったコンプライアンス自己点検プログラムを実施し、コンプライアンスに対するさらなる意識向上を図る。また代表者会議などでも定期的な情報発信を行う	2012年度も、引き続きコンプライアンス自己点検プログラムを実施し、コンプライアンスに対する意識向上を図られた。代表者会議で、金銭不祥事・情報セキュリティ・ハラスメントに関し、案件の発生事例と、改善方策や教育資料を展開、各社での実践により、未然防止を図っている	◎	販売会社の自主的な取り組み定着に向けての支援	

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

従業員

2012年度目標に対する達成度 ◎:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度		2011年度		2012年度		長期ビジョン
				実績	実績	実績	実績	目標	実績	
多様な人材がグローバルビジネスを通して自らの成長を実感できる、魅力的な組織作りを目指す	学習する企業文化の醸成	日産自動車(株)	教育受講者満足度 年1回の教育受講者に対するアンケート。スコアは各教育における平均スコアのうち最低のもの(5点満点)	4.5以上	4.2以上	社員一人ひとりの能力向上につながる教育の実施。教育受講者満足度の維持・向上	4.3以上	◎	学習する企業文化を醸成し、従業員一人ひとりが、自らの成長を実感できる組織の実現	
	社員意識調査を踏まえたマネジメントの質およびモチベーションの向上	グローバル	Quality of ManagementおよびEmployee Motivationのスコア 社員意識調査における設問の肯定回答率	Quality of Management: 50% Employee Motivation: 57%	未実施	社員意識調査結果を反映した、経営の質の向上、および企業文化変革への取り組み推進。Quality of ManagementおよびEmployee Motivationのスコア向上	未実施	—	マネジメントの質を向上させ、従業員の意欲を引き出し、向上させる組織の実現	
自律的キャリア開発サポート	日産自動車(株)	オープンエントリー制度とシフトキャリア制度の合格者数 • オープンエントリー制度: ポスの募集があれば自ら自由に応募できる制度 • シフトキャリア制度: ポスの募集有無に関係なく、自ら自由に希望する部署や職種に応募できる制度	103名 (オープンエントリー制度+シフトキャリア制度)	99名	オープンエントリー制度とシフトキャリア制度などを通じた適材適所の人材配置の一層の推進	94名	◎	従業員一人ひとりの自主性を重んじたキャリア形成の支援		
安心して働ける安全な職場を目指して	日産自動車(株)	労働災害全度数率 (全度数率=全災害件数÷延べ労働時間×100万) 労働災害強度率 (強度率=全労働損失日数÷延べ労働時間×1,000)	0.43	0.35	0.27	0.25	◎	安心して働ける安全な職場の構築と維持		
			0	0	重大災害ゼロ	0	◎			
女性の能力活用を通じたダイバーシティの推進	グローバル	女性管理職比率	日本(日産自動車(株)): 6.1% 北米: 12% 欧州: 14%	グローバル: 10% 日本(日産自動車(株)): 6.7% 北米: 12% 欧州: 15%	グローバル: 10.5%	グローバル: 10.3% 日本(日産自動車(株)): 7.0%* 米州: 13% 欧州: 16% *日産環球股份有限公司含む	○	多様性によるお客さまへのより大きな価値を提供		
			従業員サーベイのダイバーシティに関するスコア	グローバル 50%	未実施	スコアの維持・向上	未実施		—	
クロスカルチャーを通じたダイバーシティの推進	日産自動車(株)	外国籍社員比率	1%	1%	外国籍社員比率の維持・向上	2%	◎			

経済的貢献

2012年度目標に対する達成度 ◎:達成 ○:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度		2011年度		2012年度		長期ビジョン
				実績	実績	実績	実績	目標	実績	
持続的な利益ある成長を目指します。そして社会全体の経済的発展にも貢献します	日産パワー88の実行、推進	連結会社	連結営業利益率(%)	6.1%	5.8%	6.8%(見通し)	5.4%	△	持続可能なモビリティ社会を推進することを通じて、持続的な利益ある成長を果たす。そして、あらゆるステークホルダーに、長期的な価値を提供し続ける	
			グローバルマーケットシェア	5.8%	6.4%	6.7%(見通し)	6.2%	△		
	株式	日産自動車(株)	株式配当(円/株)	10円/株	20円/株	25円/株	25円/株	◎		

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

2012年度目標に対する達成度 ○:達成 ◯:ほぼ達成 △:未達成 —:未集計

フォーカスアイテム	重点活動(価値)	適用範囲	進捗確認指標例	2010年度	2011年度	2012年度		長期ビジョン	
				実績	実績	目標	実績		
法令と会社のルールを順守し、公平・公正で高い透明性を持った効率的な事業活動を目指します	内部統制システムの整備と適正な運用	連結会社	世界全地域のコンプライアンス組織の整備と行動規範の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>各リージョンで重点課題を明確化し、アクションプランを策定してコンプライアンス違反未然防止活動を推進</li> <li>グローバルでは、グローバル行動規範の社外開示を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンプライアンスリスクの可視化と各地域ごとの活動計画をグローバルコンプライアンスコミティで確認。その後の進捗状況も定期的にフォロー</li> <li>各地域ごとに中期計画(2011~13年度)を策定</li> <li>さらなるビジネス拡大に伴い、贈収賄に対する防止活動を開始。グローバルポリシーの策定とトレーニングの実施を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PDCAサイクルによる改善活動のさらなる強化とコンプライアンス違反未然防止</li> <li>グローバル贈賄防止ポリシー策定とトレーニングの立ち上げ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバルコンプライアンスコミティにて重点課題を議論。各地域の活動計画に織り込んだ。また、実行状況の定期的なモニタリングを実施</li> <li>グローバル贈賄防止ポリシーを策定し(P116参照)、グローバルトレーニングを実施</li> </ul>	○	グローバルにコンプライアンス違反未然防止の仕組み(プロセス)が機能している
	リスクマネジメント		効果的で適切なリスク管理体制を整備し、グローバルに展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>リスクマネジメントの基本的なプロセスについて、米州および欧州の地域統括会社との共通化を進めるとともに、ルノーとの間で情報・意見の交換を実施</li> <li>リスクマネジメントの取り組みについて、アニュアルレポートおよびサステナビリティレポート上で紹介</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災対応の振り返りを各機能ごとに実施。結果をBCPIに反映させ、全社で共有。さらにシミュレーション訓練で検証し、さらなるレベルアップを実施</li> <li>リスクマネジメント活動の開示(アニュアルレポートおよびサステナビリティレポート)については、開示項目の追加と内容のアップデートを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新中期計画達成をサポートするリスクマネジメント活動の実施</li> <li>情報開示の継続と内容のアップデート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中期計画達成を阻害する可能性がある要因についてコーポレートリスクとして選定し、当該リスクのオーナー主導のもと、管理方法を設定し必要なリスク低減活動を実行</li> <li>有価証券報告書の「事業等のリスク」、サステナビリティレポートおよびアニュアルレポート掲載の「リスク管理の状況」の記載内容をアップデート</li> <li>これらの活動については、年2回、内部統制委員会および取締役会にも報告されており、PDCAが回っていることを確認</li> </ul>	○	グローバルにリスクマネジメントの仕組みが機能していることで企業価値の向上に貢献するとともに、積極的な情報開示により外部からの理解にも貢献している
	情報セキュリティ		個人情報保護への取り組み、および、より強固な情報セキュリティの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>日産自動車および販売会社各社の個人情報保護策順守状況を継続してモニタリングし、レベルの維持・向上を確認</li> <li>情報セキュリティマネジメントの年度計画、進捗確認をグローバルで実施し、レベルの維持・向上を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日産自動車および販売会社各社の個人情報保護策順守状況を継続してモニタリングし、レベルの維持・向上を確認</li> <li>情報セキュリティマネジメントの年度計画、進捗確認をグローバルで実施し、レベルの維持・向上を確認</li> <li>社外の情報セキュリティインシデント情報から、同様のことが自社内で起きないように確認プロセスを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報セキュリティマネジメントの維持・向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日産自動車および販売会社各社の個人情報保護策順守状況を継続してモニタリングを行い、レベルの維持・向上を確認</li> <li>情報セキュリティポリシーに基づき、情報セキュリティ委員会、毎年の教育実施、情報資産管理、インシデント管理、評価のPDCAサイクルを実施し、レベルの維持向上を確認</li> <li>サイバー攻撃やソーシャルエンジニアリングなど、昨今の社外の情報セキュリティインシデント事例から、同様のことが自社内で起きないように確認・改善を実施</li> </ul>	○	情報セキュリティに関するPDCAサイクルがグローバルに実施され、社会的責務を果たすとともに、安定した企業活動の遂行に寄与する

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

## 会社データ

設立	1933年12月26日
本社所在地	神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号
事業内容	日産グループは、日産自動車株式会社とその子会社、関連会社等で構成されています。「自動車」「フォークリフト」「マリーン」およびそれぞれの「部品」の製造・販売を主な事業内容としており、さらに同事業に関連する「物流」「金融」をはじめとした各種サービス活動を展開しています。
連結従業員数 (2013年3月末現在)	160,530人
グローバル拠点 (2013年6月現在)	<p>研究開発拠点：15カ国・地域 (日本、米国、メキシコ、英国、スペイン、ベルギー、ドイツ、ロシア、中国、台湾、タイ、南アフリカ、ブラジル、インド、ベトナムに計43カ所)</p> <p>デザイン拠点：4カ国 (日本、米国、英国、中国に計5カ所)</p> <p>車両生産拠点：15カ国・地域 (日本、米国、メキシコ、英国、スペイン、ロシア、中国、台湾、タイ、フィリピン、南アフリカ、インドネシア、ブラジル、インド、エジプトに27カ所)</p>



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ 2.4/2.2/2.8/2.3



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

財務データ

	2008	2009	2010	2011	2012 (年度) 億円
連結売上高	84,370	75,173	87,731	94,090	<b>96,296</b>
連結営業利益	△ 1,379	3,116	5,375	5,458	<b>5,235</b>
経常利益	△ 1,727	2,077	5,378	5,351	<b>5,293</b>
税金等調整前当期純利益	△ 2,188	1,416	4,801	5,293	<b>5,167</b>
当期純利益	△ 2,337	424	3,192	3,414	<b>3,424</b>
設備投資	3,836	2,736	3,120	4,064	<b>5,245</b>
減価償却費	4,212	3,633	3,721	3,344	<b>3,158</b>
研究開発費	4,555	3,855	3,993	4,280	<b>4,699</b>

	千台				
グローバル販売台数	3,411	3,515	4,185	4,845	<b>4,914</b>
日本	612	630	600	655	<b>647</b>
北米	1,133	1,067	1,245	1,404	<b>1,466</b>
欧州	530	509	607	713	<b>660</b>
その他	1,136	1,309	1,733	2,073	<b>2,141</b>

	千台				
連結生産台数	2,850	2,954	3,755	4,266	<b>4,310</b>
日本	1,050	1,025	1,073	1,199	<b>1,060</b>
北米	868	837	1,074	1,221	<b>1,344</b>
欧州	450	445	571	647	<b>643</b>
その他	482	647	1,037	1,199	<b>1,263</b>

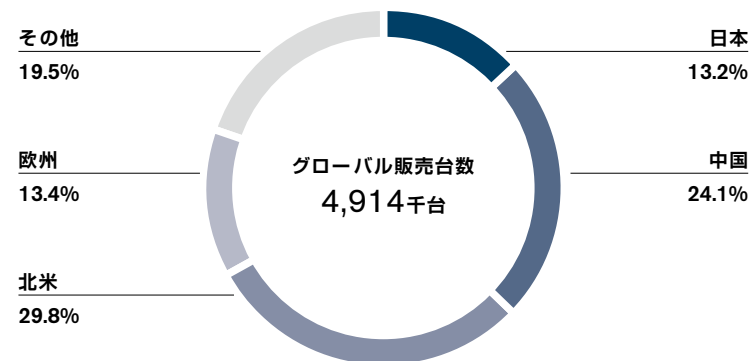
▶ website

より詳細な財務データは、IR  
情報ウェブサイト「投資家の皆  
さまへ」に掲載しています

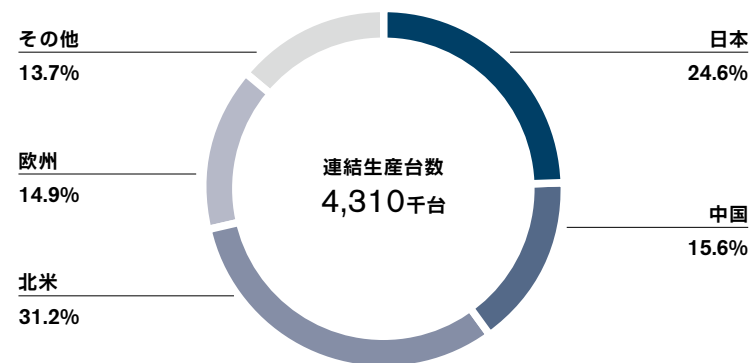


▶ GRI G3 Indicators  
▶ 2.8/A4

2012年度グローバル販売台数および、連結生産台数の内訳



地域	販売台数比率	販売台数
● 日本	13.2%	647千台
● 中国	24.1%	1,182千台
● 北米	29.8%	1,466千台
● 欧州	13.4%	660千台
● その他	19.5%	959千台



地域	生産台数比率	生産台数
● 日本	24.6%	1,060千台
● 中国	15.6%	672千台
● 北米	31.2%	1,344千台
● 欧州	14.9%	643千台
● その他	13.7%	591千台



▶ GRI G3 Indicators  
▶ 2.8/A4

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

### 従業員データ

		(年度)			
		単位	2010	2011	2012
<b>日産自動車(株)</b>					
従業員数 <sup>1)</sup>		人	28,403	24,240	<b>23,605</b>
従業員数(男女内訳)	男	人	26,384	22,327	<b>21,675</b>
	女	人	2,019	1,913	<b>1,930</b>
平均年齢		歳	42.4	42.8	<b>42.6</b>
勤続年数		年	20.7	20.5 <sup>4)</sup>	<b>20.5</b>
離職率(自己都合・定年退職)		%	2.9	2.8	<b>3.9</b>
平均年間給与 <sup>2)</sup>		円	6,847,796	7,058,538	<b>6,996,504</b>
障がい者雇用率		%	2.01	1.95	<b>1.88</b>
育児休暇取得者数		人	195	192	<b>219</b>
介護休暇取得者数		人	15	9	<b>17</b>
組合員総数		人	26,790	23,122 <sup>4)</sup>	<b>22,865</b>
<b>連結ベース</b>					
連結従業員数 <sup>3)</sup>		人	155,099 (27,816)	157,365 (34,775)	<b>160,530 (36,449)</b>
日本		人	72,876	69,141	<b>67,290</b>
北米		人	23,411	24,702	<b>28,637</b>
欧州		人	13,891	14,725	<b>15,198</b>
アジア		人	42,718	46,516	<b>46,187</b>
その他海外地域		人	2,203	2,281	<b>3,218</b>

<sup>1)</sup> 2011年度における従業員数が前年比で4,163人減少しているが、その主な理由は、日産自動車九州(株)の設立に伴う転籍によるものである  
<sup>2)</sup> 平均年間給与は部長を除く一般従業員。賞および基準外賞金を含む  
<sup>3)</sup> ( )内は臨時雇用者数で外数  
<sup>4)</sup> サステナビリティレポート2012公開値から修正

#### 労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は日産自動車労働組合に加入し、同組合は全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体とし、全日本自動車産業労働組合総連合会を通じ、日本労働組合総連合会に加盟しています。労使関係は安定しており、2013年3月末現在の組合員総数は22,865人。

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

また、海外のグループ各社では、メキシコにおいてはメキシコ労働者総同盟を上部団体とする労働組合および独立系の労働組合、英国においてはユニオン・ザ・ユニオン英国日産自動車製造支部など、各国の労働環境に即した労働組合が存在します。



▶▶ GRI G3 Indicators  
 ▶▶ 2.8/EC1/LA1/LA2/  
 LA4/LA13/LA15

### 社会貢献活動データ

		(年度)		
		2010	2011	2012
災害支援時の 会社からの支出	4億3,000万円以上 (日産自動車(株)、北米日産会社、 欧州日産自動車株式会社などを含む 東日本大震災)	1,190万円 (日産自動車(株)単独:東日本大震災 継続支援)	約1,700万円 (日産自動車(単独):東日本大震災 継続支援)	
	約680万円 (日産(中国)投資有限公司:青海 省大震災)	1,000万円 (日産自動車(株)単独:台風12号 水害)	1,000万円 (日産自動車(単独):九州北部豪雨 被害)	
	10万ドル(約850万円) (北米日産会社:ハイチ大地震)	5,510万円 (日産自動車(株)およびタイ日産: タイ洪水)	10万ユーロ(約1,000万円)と車両 1台 (日産インターナショナル社および イタリア日産:イタリア・エミリオロ マーニャ州での地震)	
	1,000万円 (欧州日産単独:東アフリカ干ばつ による飢饉への対応)	2万ドル(約200万円)と車両1台 (北米日産:ハリケーンサンディ)		

2012年度グローバル社会貢献支出額:約13億円  
 (寄付金・協賛金を含む、連結ベース)



▶▶ GRI G3 Indicators  
 ▶▶ EC1

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

## 日産グローバル賄賂防止ポリシー

### 概要:

日産グループ(以下において定義します。)は、グローバル行動規範(Global Code of Conduct)に基づき、事業活動を行う全ての法令及び現地ガイドライン(以下において定義します。)を遵守しなければなりません。日産グループは、事業を展開するあらゆる国において公正かつ倫理的に行動することを誇りとしています。日産グループに対する評価は、その組織としての価値及び従業員の価値に基づくものです。日産グループは、お客さま、従業員、取引先、地域社会に対し、常に実直、誠実、公平、敬意の姿勢をもって接します。

このグローバル賄賂防止ポリシー(以下「本グローバルポリシー」といいます。)は、従業員が腐敗行為に直面した場合にどのような行動をとるべきか、日産グループ各社及びその従業員の責任について、グローバルな枠組を定めるものです。

### 1 対象者:

本グローバルポリシーは、日産自動車株式会社並びにその子会社及び関連会社(以下、総称して「日産グループ」といいます。)、並びにそれらの役員、取締役、従業員、契約社員及び日産グループが雇用するその他の者(以下、総称して「従業員等」といいます。)に適用されます。各従業員等は、本グローバルポリシーを遵守しなければなりません。

### 2 賄賂防止法及びその適用:

日本法をはじめとして、日産グループが事業を展開する多くの国では、日産グループに便宜を図ってもらうことを目的として、「公務員(政府職員、government officials)」<sup>1)</sup>又は私人(民間人)に、価値のある物を提供したり、提供することを約束したり、申し出たり、あるいはそれらの行為を許可することを、明示的に禁止又は規制しています。一部の国では、これ

らの行為は刑事罰の対象<sup>2)</sup>ともなっています。また、全世界において、これらの行為はグローバル行動規範及び現地ローカルガイドラインに基づき禁止、規制されています。

<sup>1)</sup>一部の国の賄賂防止法において、「公務員(government officials)」とは公的権限において行動する個人をい、公務員、政府が支配又は所有する法人の従業員等、政府によって選任又は指名された職員(その候補者も含みます。)、公的国際機関の職員又は代理人も公務員とみなされます。一部の国では王室も対象となります

<sup>2)</sup>国によって法は異なるものの、通常、不適切に取引を獲得若しくは維持し、又は便益を受ける意図に基づき、「公務員」若しくは私人に対して、又はそれらの者から、価値のあるものを提供すること若しくはその申出、又は受け取ること若しくは要求すること等は、「贈収賄(bribery)」行為に該当すると考えられ、禁止されています。また、実際に贈収賄行為を行わなくても、その約束や申出により、相手方に不適切な行為をさせるよう影響を与えた場合には、当該約束又は申出も「贈収賄」行為に該当します

日産グループ各社及び従業員等に適用される法令及びローカルガイドラインは国ごとに異なるため、世界各地の日産グループの従業員等は、それぞれ自らの行為に適用される法令及びローカルガイドラインに精通する必要があり、その行為が適切かどうか疑問を持った場合には、賄賂防止法を遵守して事業活動を行うため、上司、法務部又はコンプライアンス委員会に相談しなければなりません。適用法令には、日本の不正競争防止法、2010年英国贈収賄防止法(Bribery Act 2010)及び米国の海外腐敗行為防止法(Foreign Corrupt Practices Act)が含まれますが、これらに限定されません。

上記の適用法令その他同種の法令に違反すると、多くの場合、違反者には、その国籍を問わず、懲役/禁固又は罰金が科されます。当該違反により日産グループも多額の罰金及び重大な制約を科されるおそれがあり、その場合、日産のブランド、信用及び財務状況に多大な影響を及ぼすこととなります。

各従業員等は、適用法令に加えて、適宜、行動規範、倫理規程、贈答ポリシー及び利益相反規程等の日産グループ各社の社内規則も参照しなければなりません。

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

**3 本グローバルポリシーの原則**

3.1. 日産グループは、法令を遵守した事業活動のみを行います。日産グループは、本グローバルポリシーに違反する贈収賄行為を決して容認しません。

3.2. 日産グループは、以下の原則を遵守します。

3.2.1. 日産グループと取引のある全ての第三者との間で、公平かつ公正な関係を維持すること。

3.2.2. ビジネス上の便宜を受ける目的又は取引を獲得若しくは維持する目的で、賄賂防止法と日産グループの行動規範、倫理規程及び贈答ポリシーに違反する金銭、贈物、接待、旅行、優遇等の有価物を提供したり、また、その約束若しくは申出をしたりしません。日産グループの行動規範、倫理規程及び贈答ポリシーに違反するような形で、日産グループと取引しようとしている第三者から金銭、贈物、接待、旅行、優遇等の有価物を受領したり、要求したりしません。但し、日産製品を宣伝するための一般的なマーケティング活動等、ある一定の限定的なケースについては、適用法令及びローカルガイドラインに基づき、特別にまたは特定の地域での例外が認められる場合があります。

3.2.3. 「円滑化や迅速化のための支払」(“Facilitation or Grease Payments”)は、定型的な行政手続を迅速化するために、裁量権のない下級公務員に対して行われる少額の支払いを指します。そのような支払いも、ローカルガイドラインに基づき明示的に承認される場合を除いて禁止されており、かかる支払いについてはローカルガイドラインの定めに従い事前承認を受ける必要があります。

3.2.4. 日産グループを代理する第三者による贈収賄行為を防止するために積極的な措置を講じます。日産グループは、サプライヤー、請負業者、仕入先、販売業者、外部エージェント、コンサルタント、及び日産グループに代わり又はその代理人として行為を行う個人に対しても、賄賂に関する適用法令及び各社の贈賄防止ポリシーを遵守することを求めます。

3.2.5. 本グローバルポリシー、ローカルガイドライン又はその他関連規則に違反があった場合は、必ず報告します。具体的な報告の要件、手続及び現地連絡先については、ローカルガイドラインを参照して下さい。

3.2.6. 請求書、領収書及び支払い、受領、それらの目的等を、正確に記録し、日産グループの書類保管基準に従い、適正に保管します。完全かつ正確な記録により、十分な透明性があることを示すことができます。

3.2.7. 違反の通報に対する報復行為は禁止されます。違反のおそれについて誠実に通報した者、又は違反調査に関与した者に対する報復行為は、厳格に禁止されます。

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

### 3.3 禁止される行為及び許容される行為の例

#### 3.3.1. 贈収賄行為の例

- ▶ 本グローバルポリシー3.3.2に規定された場合を除く、取引の獲得又は維持の見返りとしての金銭、贈物、旅行及び接待の提供。
- ▶ 公務員の家族に対する贈物又は優遇(雇用の申出、車両の貸与等)の提供。
- ▶ 日産グループを代理する外部エージェント又は販売会社による、自動車販売のための公務員又は私人に対する金銭又は贈物の提供。
- ▶ 関税の減額又は税制優遇措置の見返りとしての金銭の支払い。
- ▶ サプライヤーパネルへの選択や、ソーシング決定に影響を及ぼす目的で行われる、サプライヤーから日産グループの従業員等に対する贈与の申出。
- ▶ 日産グループへの優遇を目的として、公務員又は公営企業の従業員等に対する高価な贈物、食事、接待又は旅行の提供。
- ▶ 日産グループの取引を確保又は維持する目的で、海外赴任者が公務員又は公的企業の従業員等に対して行う少額の金銭又は贈物の提供。

#### 3.3.2. 許容される接待及び贈物

- ▶ ある一定の限定的な状況においては、法令に基づき許容された範囲での合理的かつ妥当な金額での接待及び粗品の提供は許容されます。
- ▶ 接待又は贈物の価値は、(a) 同種の費用に関する一般的な市場水準、(b) 日産グループ各社の経費ガイドライン及び社内規則、並びに(c) 現地及び業界の慣習、に照らし、少額でなければなりません。贅沢な又は高額な接待又は贈物は、許容されておらず、合理的ではないとみなされます。
- ▶ 提供する場合も受け取る場合も、製品又はサービスの宣伝等のマーケティング活動を目的とした少額の贈物は、日産グループ各社の贈答、利益相反に関する規則又は行動規範等の社内規則に違反せず、かつ、年度中における頻度が多くない場合に限り、許容されます。

どのような場合も、どのような接待や贈物が許されるかについて、ローカルガイドライン、該当国の賄賂防止法及びその他関連する社内規則を必ず参照して下さい。疑わしい場合は、上司、人事、法務室又はコンプライアンス委員会に問い合わせして下さい。さらに、ローカルガイドライン又は日産グループ各社の社内規則において事前承認が必要とされている場合は、必ず取得して下さい。

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

**4 その他の責任**

**4.1. グローバルポリシー**

本グローバルポリシーの改訂はNMLリーガル(NML Legal)が行うものとし、本グローバルポリシーの対象事項に関する法的助言を求める場合は、該当するMC地域(MC Region)の法務担当者にコンタクトするものとし、

**4.2. 現地ガイドライン**

各リージョナルコンプライアンス委員会は、本グローバルポリシーを補足するローカルガイドラインを制定するものとし、「ローカルガイドライン」とは、本グローバルポリシーを補足する地域又は各社の規則、手順書、ハンドブックその他の資料(違反の通報方法及び通報先、正確な記録管理に関する規則、賄賂防止に関する規則の担当部署又は担当者、並びに日産グループ各社及びその従業員等が法令遵守するための内部統制を含みますが、これらに限定されません。)をいいます。ローカルガイドラインは、本グローバルポリシーと矛盾してはならず、また、本グローバルポリシーに優先するものではなく、その目的は、本グローバルポリシーを説明すること、現地の法令への適合性を確保すること、及び現地の手順、手続及び管理について規定することに限定されます。

各MC-Chairman又はグローバルファンクションの長は、当該地域又は機能が本グローバルポリシー及びローカルガイドラインを遵守することにつき、責任を負います。

リージョナルコンプライアンス委員会は、以下の事項につき責任を負います。

- (a) ローカルガイドラインを制定、導入及び管理し、遵守状況を監督すること。並びにローカルガイドラインの制定及び管理の支援に必要な場合は現地の責任者を指名すること。
- (b) 担当地域内の日産グループ各社に、現地の法令及び本グローバルポリシーを遵守するためのローカルガイドラインを制定し、導入させること。

**4.3. 研修**

日産グループ各社は、本グローバルポリシー及び適用のあるローカルガイドラインに関する理解を深めるために研修を実施します。日産グローバル人事が、従業員等に対する当該研修の実施及び実施状況の確認を行うものとし、



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ S02/S03/S04

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

## 環境データ

	.....121		.....135
		燃費、CO <sub>2</sub>	135-137
		技術	138-139
		排出ガス	139-140
	.....124	ライフサイクルアセスメント(LCAs)	140
投入量・排出量、エネルギー	124	材料、リサイクル	141
CO <sub>2</sub>	125-126	「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI	142
水	127-128		
エミッション	128-129		
廃棄物	130		
物流	131		
サプライチェーン	132	第三者保証	.....143
環境保全コスト	132	レーティング	143
設備	133	GRIインデックス	144
従業員教育とコミュニケーション	134		
「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI	135		

### 掲載データについて

- 期間: 4月1日から3月31日までを年度の報告対象としています。
- 範囲: 日産および連結製造会社のグローバル生産拠点、非生産拠点を報告対象としています。

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

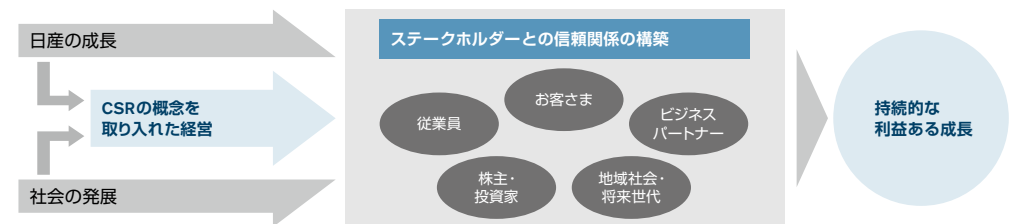
## ガバナンス

### ステークホルダーエンゲージメント

日産は自らの持続的な利益ある成長はもとより、持続可能なモビリティ社会の発展に貢献したいと考えています。そのために、幅広いステークホルダーの声に耳を傾け、協力し合いながら、社会からの要望を企業活動に取り込む努力を続けています。

ステークホルダーとは、企業活動から影響を受けるさまざまな利害関係者を指します。日産は、材料資源の採掘から車両の解体までのバリューチェーン全体を通してさまざまなステークホルダーとかがかかわっています。そのため、私たちは戦略策定プロセスにバリューチェーン上かかわりの深いステークホルダーや、課題の解決にご協力いただく方々の意見を取り込んでいくことが必要だと考え、バリューチェーン分析を活用し、主要なステークホルダーを特定しています。その結果、お客さま、株主・投資家、ビジネスパートナー、サプライヤー、NGO団体、地域社会、政府、将来世代など、地域や世界の多くのステークホルダーの皆さまと、常にコミュニケーションを図っています。

日産は毎年開催するアドバイザリー・ミーティングに、学会やビジネス界の第一線で活躍している方々など、グローバルに活躍する環境分野の権威を招いています。取締役会メンバーはこれらのステークホルダーと、環境面で日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を交わし、今後の環境戦略を策定するプロセスに組み入れています。そのほかにも日産では、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るために、さまざまな機会をつくっています。





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

**マテリアリティ(環境)**

自動車産業は世界規模で、排出ガス、温室効果ガス、燃費、騒音、材料資源・リサイクル、水、有害物質など環境に関連するさまざまな規制や基準の影響を受けます。さらにこれらの規制や基準は年々厳しくなっています。

日産の戦略は、社会の声に耳を傾け、オポチュニティとリスクの芽を見出すという考え方に基づいています。この戦略の骨格はPDCA(Plan-Do-Check-Act:計画、実施、評価、改善)サイクルで構成されています。この中でマテリアリティ評価の考え方に従い、環境に関する課題について社会と日産双方にとって重要だと考えられるものを優先事項とし、潜在的なオポチュニティやリスクを分析したうえで、双方に必要な活動目標を設定しています。取締役会メンバーとステークホルダーは、環境の側面で日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を交わし、今後の環境戦略の策定に反映しています。



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

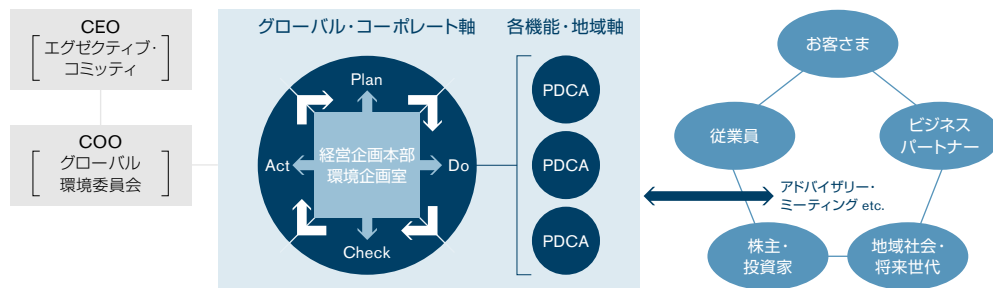
### 日産のグローバル環境マネジメントの組織体制

グローバル環境マネジメントを推進するため、日産では活動領域と責任を明確にして各地域や機能部署と連携した組織体制を構築しています。年に2回開催される最高執行責任者(COO)を議長とするグローバル環境委員会(G-EMC)では、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、経営企画本部に所属する環境企画室では、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ます。

また日産では、ISO14001に基づく環境マネジメントシステムを生産・研究開発拠点、オフィス、教育センターを含む国内全事業所で統合して導入し、統括者であるCOOが全環境活動を直接監督し、PDCA(Plan-Do-Check-Act:計画、実施、評価、改善)プロセスの一環として、年2回、COOにこれらの活動の進捗を報告するレビューミーティングを開催することで、環境パフォーマンスの継続的な改善に努めています。

COOが定めた目標は、統合ISO管理責任者から各事業所へ、さらには従業員一人ひとりに至るまで共有され、従業員一人ひとりが日産の環境活動において役割を果たしています。

#### 組織体制図



### 従業員の表彰とインセンティブ

日産では個人の成果と全社の環境活動パフォーマンスを明確に連動させることにより、従業員一人ひとりの環境に対する意識を高め、能力を引き出し、自己実現を支援しています。

環境活動は、国内および海外拠点の一部において、各従業員の年間業務目標である「コミット&ターゲット」に含まれます。活動の成果は目標に対する達成レベルに応じて評価され、個人の賞与の業績連動部分に反映されます。

また優れた功績に対しては、上司から従業員へ授与される「サンクスカード」、CEOやCOOから授与される日産賞、工場長から授与される工場長賞など、さまざまな形で表彰する仕組みがあり、従業員の環境意識向上に結びつく体制の充実に努めています。



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

企業活動における環境指標

マテリアルバランス

投入量	単位	(年度) 2012
原材料	ton	<b>7,330,000</b>
水	1000m <sup>3</sup>	<b>27,585</b>
エネルギー	MWh	<b>8,984,864</b>

生産量/排出量	単位	(年度) 2012
車両生産		
グループ総生産台数	ton	<b>4,309,602</b>
廃棄物	ton	<b>170,910</b>
廃棄物最終処分量	ton	<b>33,479</b>
リサイクル量	ton	<b>137,431</b>
総排水量	1000m <sup>3</sup>	<b>20,557</b>
CO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub>	<b>3,268,655</b>
VOC (揮発性有機化合物)	ton	<b>12,305</b>
NOx (窒素酸化物)	ton	<b>525</b>
SOx (硫黄酸化物)	ton	<b>43</b>

中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」では、企業活動における環境への影響を削減し、経済活動と資源利用を両立させることに主眼を置いています。企業活動におけるフットプリントを最小にするために、グローバル生産拠点からの生産1台当たりのCO<sub>2</sub>発生量を2005年度に比べ20%削減させること、また資源効率の向上を目指し、日本、北米、欧州の各市場に投入するクルマにおいて再生材使用率を2016年度までに25%に向上させることを目標としています。


 ▶ GRI G3 Indicators  
 ▶ EN1/EN2/EN3/  
 EN4/EN8/EN16/  
 EN20/EN21/EN22

エネルギー投入量

	単位	2008	2009	2010	2011	(年度) 2012
<b>合計</b>	MWh	6,480,833	6,525,000	9,353,605	9,460,190	<b>8,984,864</b>
日本	MWh	4,195,000	4,142,222	5,525,097	5,573,174	<b>4,565,499</b>
北米	MWh	1,267,500	1,175,278	1,782,399	1,733,447	<b>2,157,793</b>
欧州	MWh	683,056	719,444	1,066,503	939,469	<b>982,332</b>
その他	MWh	335,278	488,056	979,606	1,214,099	<b>1,279,240</b>
一次エネルギー						
天然ガス	MWh			3,691,097	3,467,178	<b>2,847,325</b>
LPG	MWh			340,985	527,696	<b>360,891</b>
石炭	MWh			245,848	160,720	<b>235,239</b>
灯油	MWh			259,530	253,821	<b>248,445</b>
ガソリン	MWh			81,502	90,413	<b>211,449</b>
軽油	MWh			18,114	20,247	<b>72,151</b>
重油	MWh			92,607	87,368	<b>67,967</b>
敷地外						
電力(系統電力)	MWh			4,365,622	4,524,044	<b>4,741,046</b>
冷水	MWh			11,692	9,087	<b>25,947</b>
温水	MWh			0	0	<b>7,492</b>
蒸気	MWh			9,022	67,940	<b>114,281</b>
敷地内						
電力(社内)	MWh			236,624	250,520	<b>52,630</b>
再生可能エネルギー	MWh			962	1,157	<b>38,666</b>
(再生可能エネルギー使用率)	%	0.000	0.000	0.017	0.026	<b>0.82</b>

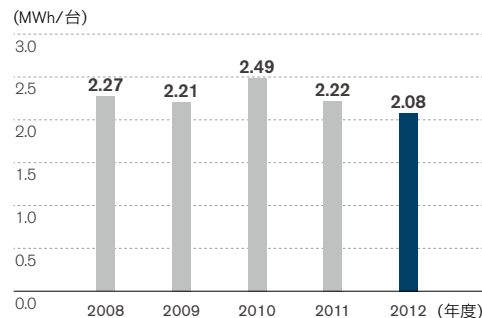
2012年度は、グローバル生産台数が約1%増加したにもかかわらず、主に生産拠点においてエネルギー削減活動を実施した結果、総エネルギー使用量は8.98百万MWhとなり、2011年度の9.46百万MWhに比べ5.0%の削減となりました。


 ▶ GRI G3 Indicators  
 ▶ EN3/EN4/EN5

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

### 生産台数当たりのエネルギー消費量

2012年度も生産拠点を中心にエネルギー削減活動を継続した結果、生産1台当たりのエネルギー消費量は2.08MWhとなり、2011年度の2.22MWhから約6.0%の削減となりました。



#### (地域別)

	単位	2012 (年度)
日本	MWh/台	4.31
北米	MWh/台	1.60
欧州	MWh/台	1.53
その他	MWh/台	1.01

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN3/EN4/EN6

### 企業活動における環境指標 — CO<sub>2</sub>

#### カーボンフットプリント

	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
スコープ1	t-CO <sub>2</sub>	909,000	869,592	1,023,208	1,047,691	835,766
スコープ2	t-CO <sub>2</sub>	1,531,000	1,587,603	1,944,684	2,051,965	2,432,889
スコープ1と2	t-CO <sub>2</sub>	2,440,000	2,457,195	2,967,892	3,099,656	3,268,655
日本	t-CO <sub>2</sub>		1,444,074	1,451,343		1,526,182
米国	t-CO <sub>2</sub>		610,016	623,654		758,457
欧州	t-CO <sub>2</sub>			316,856	311,790	284,079
その他	t-CO <sub>2</sub>		596,945	712,868		699,937
スコープ3						
従業員の通勤	t-CO <sub>2</sub>				449,110	468,346
日本、米国、欧州	t-CO <sub>2</sub>				213,538	214,619*
物流	t-CO <sub>2</sub>	992,000	1,102,000	1,438,000	1,660,000	1,490,050
製造のみ	kt-CO <sub>2</sub>	2,189	1,805	1,899	2,589	2,822
日本、北米、欧州	kt-CO <sub>2</sub>				1,698	1,934*
その他	kt-CO <sub>2</sub>				891	888

2012年度のグローバル拠点からのCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で3.27百万トンとなり、2011年度に比べ5.5%の増加となりました。エネルギー削減活動により総エネルギー消費量を削減できたにもかかわらず、日本の電力係数の変化による影響もあり、グローバル生産台数以上の増加率となりました。



▶ page\_143

(株)あらたサステナビリティ認証機構による第三者保証を受審しています。詳細はp143をご覧ください。

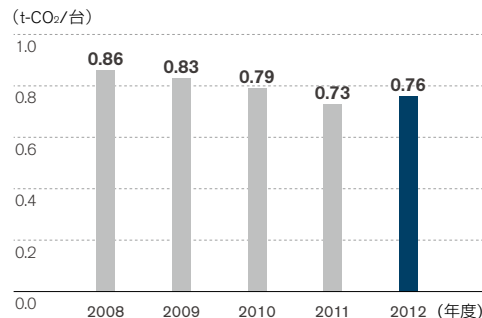


▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN16/EN17/EN18

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

### スコープ1と2の生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量

2012年度の生産1台当たりのグローバルCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.76トンとなり、2011年度に比べ4.4%の増加となりました。グローバル生産拠点における省エネ活動や、拠点間でベストプラクティスを共有し合うなどの活動による効果があったものの、日本の電力係数の変化による影響を大きく受けました。



#### (地域別)

	単位	(年度)
日本	t-CO <sub>2</sub> /台	1.04
北米	t-CO <sub>2</sub> /台	0.44
欧州	t-CO <sub>2</sub> /台	0.38
その他	t-CO <sub>2</sub> /台	0.70

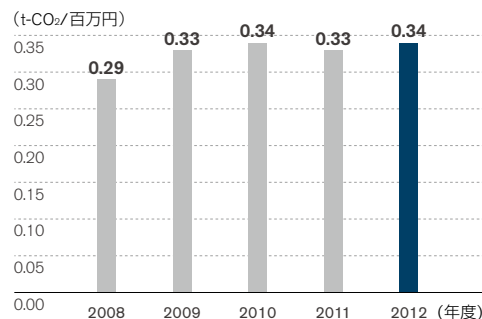
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN16/EN18

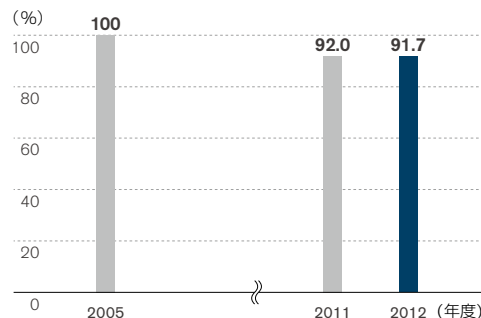
### スコープ1と2の売上高当たりのCO<sub>2</sub>排出量

2012年度のグローバル拠点からの売上高百万円当たりCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.34トンとなり、2011年度と同レベルの結果となりました。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN16/EN18

### 企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量(グローバル販売台数当たり)

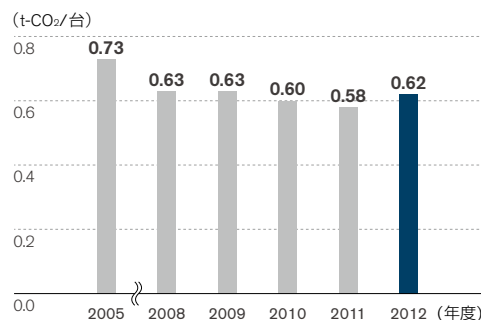


企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量は生産活動、物流、オフィス、販売会社(日本)を対象として、2016年度までに2005年度に比べ20%削減することを目標としています。今回の報告から対象範囲を全ての連結会社に拡大し、基点および昨年度の実績を修正しました。2012年度は、生産台数当たりのエネルギー消費量には改善が見られるものの、日本の電力係数の変化による影響を大きく受けました。一方で、物流部門での効率改善などにより、その結果、企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量は2005年度に対して8.3%の削減となりました。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN16/EN17/EN18

### 生産活動からのCO<sub>2</sub>排出量(生産台数当たり)



NGP2016では、2016年度までに全生産拠点からのCO<sub>2</sub>排出量を27%削減(2005年度比、台当たりCO<sub>2</sub>排出量)することを目標としています。2012年度のグローバル台当たりCO<sub>2</sub>排出量は0.62トンとなり、2005年度比で約15.2%の削減となりました。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN16/EN18

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

企業活動における環境指標 — 水

水投入量

	単位	2008	2009	2010	2011	2012
合計	1000m <sup>3</sup>	20,901	15,629	28,671	29,216	<b>27,585</b>
日本	1000m <sup>3</sup>	14,532	9,221	17,612	17,268	<b>14,844</b>
北米	1000m <sup>3</sup>	3,009	2,970	4,330	4,591	<b>4,770</b>
欧州	1000m <sup>3</sup>	1,954	1,315	2,297	2,276	<b>2,252</b>
その他	1000m <sup>3</sup>	1,406	2,123	4,432	5,081	<b>5,720</b>

2012年度のグローバル拠点における水投入量は約27,585千m<sup>3</sup>となり、2011年度に比べ5.6%の削減となりました。日本での生産台数減少、および水投入量削減に向けた取り組みが貢献しています。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN8/EN10

排水量

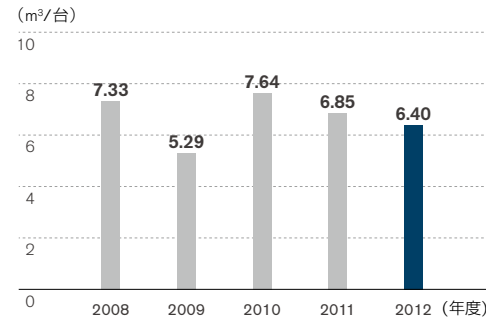
	単位	2008	2009	2010	2011	2012
合計	1000m <sup>3</sup>	15,970	10,435	19,281	20,398	<b>20,557</b>
日本	1000m <sup>3</sup>	11,040	6,293	13,030	13,565	<b>13,710</b>
北米	1000m <sup>3</sup>	2,152	2,099	2,732	3,214	<b>3,055</b>
欧州	1000m <sup>3</sup>	1,486	972	1,830	1,930	<b>1,871</b>
その他	1000m <sup>3</sup>	1,292	1,071	1,689	1,689	<b>1,920</b>

2012年度のグローバル拠点からの排水量は約20,557千m<sup>3</sup>となり、2011年度と同レベルとなりました。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN21

生産台数当たりの水投入量



2012年度の生産1台当たりの水投入量は6.40m<sup>3</sup>となり、2011年度に比べ6.5%の削減となりました。各地域における継続した水投入量削減に向けた取り組みが貢献しています。

(地域別)

	単位	2012
日本	m <sup>3</sup> /台	<b>14.00</b>
北米	m <sup>3</sup> /台	<b>3.55</b>
欧州	m <sup>3</sup> /台	<b>3.50</b>
その他	m <sup>3</sup> /台	<b>4.53</b>

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。

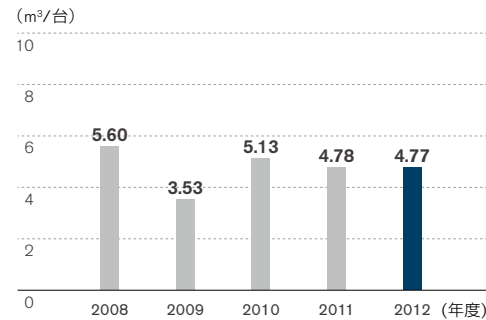


▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN8

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

生産台数当たりの排水量

2012年度の生産1台当たりの排水量は4.77m<sup>3</sup>となり、2011年度とほぼ同レベルで0.2%の減少となりました。



(地域別)

	単位	(年度) 2012
日本	m <sup>3</sup> /台	12.93
北米	m <sup>3</sup> /台	2.27
欧州	m <sup>3</sup> /台	2.91
その他	m <sup>3</sup> /台	1.52

日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



企業活動における環境指標 — エミッション

エミッション

	単位	2008	2009	2010	2011	2012
NOx (窒素酸化物)	ton	802	755	751	731	525
SOx (硫黄酸化物)	ton	154	36	41	46	43

2012年度のNOx、SOxの排出量は表の通りとなっています。



VOC

	単位	2008	2009	2010	2011	2012
<b>合計</b>	ton	9,514	8,615	10,130	11,424	12,305
日本	ton	4,607	4,008	4,018	4,399	3,623
北米	ton	2,451	2,264	2,941	3,366	5,194
欧州	ton	2,456	2,343	3,171	3,658	3,488

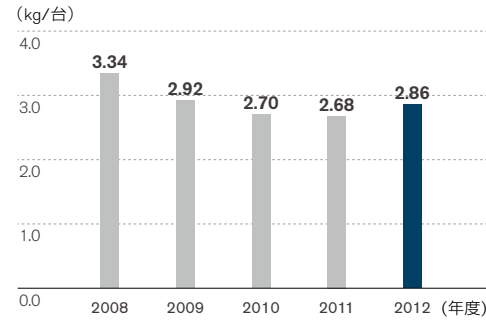
2012年度は2011年度に比べ、VOCデータ集約の対象生産拠点を増やしたため、VOC総排出量は12,305トンとなり、2011年度比で7.7%の増加となりました。



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

生産台数当たりのVOC

2012年度の生産1台当たりのVOC排出量は2.86kgとなり、2011年度に比べ6.6%の増加となりました。



(地域別)

	単位	2012 (年度)
日本	kg/台	3.42
北米	kg/台	3.86
欧州	kg/台	5.42



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN20

PRTR対象物質排出量・移動量

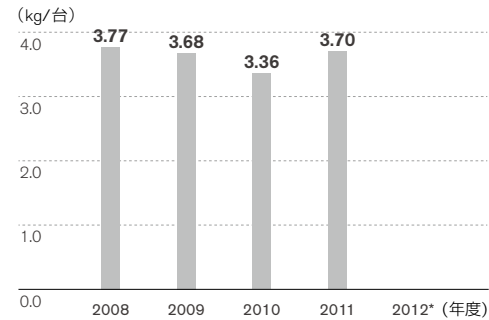
	単位	2008	2009	2010	2011	2012*
<b>国内拠点合計</b>	ton	3,960	3,773	3,607	4,441	—
追浜工場	ton	1,111	1,263	911	981	—
栃木工場	ton	904	897	829	915	—
日産自動車九州株式会社	ton	1,145	910	1,106	1,390	—
横浜工場	ton	453	429	418	555	—
いわき工場	ton	70	13	58	320	—
日産テクニカルセンター	ton	276	260	284	280	—

\* 2012年度の実績については、2013年8月末に公表予定です



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN20/EN24

生産台数当たりのPRTR



\* 2012年度の実績については、2013年3月末に公表予定です



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN20/EN24



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

## 企業活動における環境指標 — 廃棄物

### 廃棄物発生量

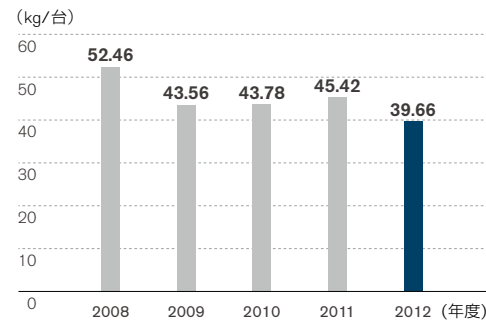
		(年度)				
	単位	2008	2009	2010	2011	2012
<b>合計</b>	ton	149,520	128,664	164,381	193,798	<b>170,910</b>
日本	ton	68,032	62,064	70,136	74,412	<b>67,705</b>
北米	ton	24,957	24,214	31,806	35,780	<b>40,208</b>
欧州	ton	52,176	39,474	59,617	56,996	<b>45,985</b>
その他	ton	4,355	2,912	2,822	26,610	<b>17,012</b>
<b>処理</b>						
廃棄物最終処分量	ton			41,288	40,048	<b>33,479</b>
リサイクル量	ton			123,093	153,750	<b>137,431</b>



2012年度の廃棄物発生量は171千トンとなり、2011年度に比べ11.8%の削減となりました。なお、廃棄物発生量については、グローバル生産拠点に限定して集計しています。

### 生産台数当たりの廃棄物発生量

2012年度の生産1台当たりの廃棄物発生量は39.66kgとなり、2011年度に比べ12.7%の削減となりました。処理方法の改善により、最終処分量は削減に向かっていきます。

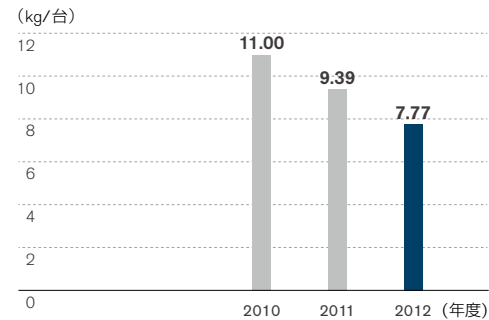


#### (地域別)

		(年度)
	単位	2012
日本	kg/台	<b>63.86</b>
北米	kg/台	<b>29.91</b>
欧州	kg/台	<b>71.51</b>
その他	kg/台	<b>13.48</b>



### 生産台数当たりの廃棄物最終処分量



2012年度の生産1台当たりの廃棄物最終処分量は7.77kgとなり、2011年度に比べ17.3%の削減となりました。生産拠点における削減努力により、廃棄物ゼロとなる生産拠点が増加しつつあります。



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

企業活動における環境指標 — 物流

輸送量

	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
<b>合計</b>	百万 ton km	26,696	26,336	35,132	37,946	<b>35,747</b>
インバウンド	百万 ton km	5,751	7,556	10,659	11,603	<b>12,156</b>
アウトバウンド	百万 ton km	20,944	18,780	24,473	26,343	<b>23,591</b>
海上	%	76.3	68.0	71.8	70.8	<b>70.7</b>
トラック	%	13.9	21.2	19.6	20.4	<b>20.6</b>
鉄道	%	9.4	10.5	8.2	8.1	<b>8.2</b>
航空	%	0.3	0.3	0.4	0.7	<b>0.5</b>

2012年度は、グローバル生産台数が約1%増加したにもかかわらず、コンテナ充填率の向上、荷姿の改善などの取り組みの成果により、2011年度に比べ輸送量は5.8%の削減となりました。部品などの出荷の際、航空輸送の使用は依然として高い割合ではあるものの、改善を進め、陸上輸送や海上輸送といった通常の輸送手段の使用を増やしつつあります。

 GRI G3 Indicators  
EN29

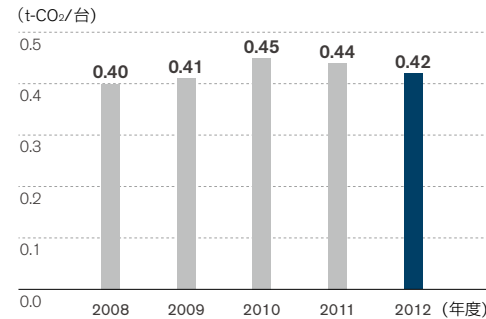
物流からのCO<sub>2</sub>排出量

	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
<b>合計</b>	t-CO <sub>2</sub>	981,562	1,083,305	1,412,657	1,642,195	<b>1,490,050</b>
インバウンド	t-CO <sub>2</sub>	380,825	501,056	686,412	859,671	<b>821,030</b>
アウトバウンド	t-CO <sub>2</sub>	600,737	582,249	726,246	782,524	<b>669,020</b>
海上	%	30.1	24.0	25.2	23.3	<b>23.9</b>
トラック	%	51.7	58.4	54.7	50.8	<b>55.3</b>
鉄道	%	5.9	5.6	4.5	4.1	<b>4.3</b>
航空	%	12.3	12.0	15.7	21.8	<b>16.4</b>

2012年度は、モーダルシフトの推進、コンテナ充填率の向上、荷姿の改善など活動を着実に進めた成果が実り、物流からのCO<sub>2</sub>排出量は2011年度に比べ9.3%の削減となりました。なお、インバウンドには部品調達・KD部品の輸送が、アウトバウンドには完成車・サービス部品の輸送がそれぞれ含まれます。

 GRI G3 Indicators  
EN29

物流からのCO<sub>2</sub>排出量(1台当たり)



2012年度は、グローバル生産の拡大に伴う輸送量の増加にもかかわらず、効率的な物流を実現することで、輸送台数当たりCO<sub>2</sub>発生量は0.42トンとなり、2011年度と比べ削減となりました。

 GRI G3 Indicators  
EN29

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

企業活動における環境指標 — サプライチェーン

サプライチェーンからの排出量

	単位	(年度) 2011
カーボンフットプリント(直接)	t-CO <sub>2</sub>	12,542,888
カーボンフットプリント(間接)	t-CO <sub>2</sub>	15,001,066
エネルギー	MWh	93,291,958
再生可能エネルギー	MWh	542,166
水投入量	m <sup>3</sup>	40,502,969
排水量	m <sup>3</sup>	26,351,024
廃棄物発生量	ton	1,726,859

2011年度は、各国のサプライヤー1,200社(取引先全体の70%)以上について調査を実施しています。2012年度の実績については、確定次第公表予定です。



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN17

スコープ3の構成比率

項目	構成比率	(年度) 2012
1. 購入した製品・サービス	%	8.7
2. 資本財	%	0.5
3. 燃料およびエネルギー関連活動	%	0.2
4. 輸送、配送(上流)	%	0.9
5. 事業から出る廃棄物	%	0.1
6. 出張	%	0.1
7. 雇用者の通勤	%	0.3
8. リース資産(上流)	%	0.0
9. 輸送、配送(下流)	%	0.4
10. 販売した製品の加工	%	0.0
11. 販売した製品の使用	%	88.4
12. 販売した製品の廃棄	%	0.2
13. リース資産(下流)	%	0.2
14. フランチャイズ	%	0.0
15. 投資	%	0.0
合計	%	100

2012年度、日産はGHG報告ガイドラインに基づき試算を行い、当社のスコープ3からのCO<sub>2</sub>排出量の約90%が製品であるクルマの使用時から発生しているとの結果を得ています。



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN17

企業活動における環境指標 — 環境保全コスト

環境保全コスト

	単位	2011		2012	
		投資	コスト	投資	コスト
合計	百万円	5,110	158,149	5,520	165,959
事業エリア内コスト	百万円	310	1,660	320	1,632
上・下流コスト	百万円	0	664	—	683
管理活動コスト	百万円	0	2,426	0	2,537
研究・開発コスト	百万円	4,800	153,300	5,200	161,000
社会活動コスト	百万円	0	99	0	106
環境修復コスト	百万円	0	0	0	0

	単位	2011		2012	
	百万円	投資	コスト	投資	コスト
合計	百万円	2,581			2,604
費用削減効果	百万円	889			900
収益	百万円	1,692			1,704

環境保全費用は環境省「環境会計ガイドライン」に準じて計算され、国内の活動分のみを示しています。2012年度分は暫定集計値であり、今後変更される可能性があります。



▶▶ GRI G3 Indicators  
▶▶ EN30

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

企業活動における環境指標 — 設備

カーボנקレジット

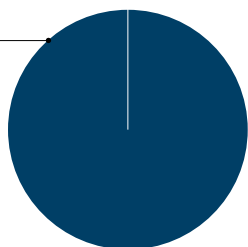
	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
排出枠	t-CO <sub>2</sub>		7,308	7,308	7,308	<b>7,308</b>
クレジット	t-CO <sub>2</sub>		2,681	4,934	4,066	<b>5,261</b>



欧州における排出権取引において、2009年度より日産モトール・イベリカ会社（スペイン、バルセロナ）の生産拠点が対象となっています。2012年度認証を受けたクレジット量は5,261トンとなりました。

ISO 14001 認証取得状況

認証取得済み拠点 100%



日産はグローバルに環境マネジメントシステムの導入を推進しており、2011年1月にはグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流など国内すべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境マネジメントシステムISO14001の統合認証を取得しました。海外でも、すべての生産工場においてISO14001認証を取得しています。

グリーンビルディングポリシー

日産ではISO14001の環境影響評価のマネジメントプロセスに基づき、新築や改修工事の際に、環境配慮の面で最適化された建物仕様を重視しています。CO<sub>2</sub>排出量などの環境負荷の低い建物や、廃棄物やエミッションの少ない工事方法の立案、さらに有害物質の使用削減などの品質管理を評価項目としてあげるとともに、日本では建築物の環境性能を総合的に評価する国土交通省のCASBEE（Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）をひとつの指標としています。

既存の建屋では、横浜市の新本社ビルが最高評価の「Sランク」を取得し、神奈川県厚木市の日産先進技術開発センター（NATC）に続く2件目の取得となりました。

新本社ビルは、自然エネルギーによるエネルギーとCO<sub>2</sub>排出量の削減、水のリサイクル、廃棄物の大幅な削減が評価され、建築物の環境性能効率を示すBEE値が、新築としては過去最高の5.6と、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルとして認証されました。



環境法による罰金

報告年度において、法令違反や罰則の適用はありません。



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

企業活動における環境指標 — 従業員教育とコミュニケーション

従業員の取り組み

日産は、従業員がより積極的に環境について考え、提案できるような仕組みづくりを、少人数単位の改善活動であるQC（品質管理）サークル内に設け、発展させてきました。さらに役員が全社活動として統括し、ゼロ・エミッションリーダーシップを戦略のひとつとする日産の中期経営計画「日産パワー88」にこれらの環境改善活動が貢献することを、従業員に伝えています。環境改善に向けた提案は、貢献度合いやその他の基準と照らし合わせ、役員を含めた事務局で評価されます。

重要なステークホルダーであるお客さまと日ごろ直接接している販売会社に向けては、毎年実施している満足度調査を通して、日産の環境活動に対する要望やお客さまからの反響を集約しています。ここで得られる貴重な意見は、日産の各担当部署において対応の検討に生かされ、また検討結果は日産役員と各販売会社の社長で構成される販売会社代表者会議において報告されます。このようなプロセスにより、日産は全販売会社とともにPDCAサイクルを確実に回しています。



従業員の教育

環境活動の基盤となるのは従業員一人ひとりの知識、自覚および力量の向上であるという観点から、日産では環境マネジメントシステムの中で日産従業員および日産の工場内で働く協力企業の従業員に向けて、環境教育を定期的に実施しています。教育内容には、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム」と連動したCO<sub>2</sub>排出量の削減、エネルギー使用量の削減、節水、廃棄物削減、有害物質管理を含む環境事故防止などが含まれています。教育内容は年に1度見直され、常に必要な知識を身につけられるように改善される仕組みとなっています。

2011年度に公表した「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」を従業員と共有するために、国内の各日産事業所で「NGP2016」タウンホールミーティングを開催、日産の役員などがスピーカーとして登壇し、理解促進を図りました。

当日の内容は、社内のイントラネット、社内報および社内のケーブルテレビを通じて、国内の連結製造会社を含む全従業員に展開しました。



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

企業活動における環境指標 — 「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI

「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI(企業活動関連)

2016年度までの6カ年中期環境行動計画である「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」の具体的なアクションは以下の通りです。日産では、自社の企業活動による環境への負荷を減らし、資源利用と生態系サービスとの共存を図ることに主眼を置いて、開発・生産部門、営業・サービス部門をはじめとする企業全体でNGP2016を推進しています。総合評価の欄は2012年度の進捗状況をもとに、目標に対する進捗状況を示しています。年次目標に対する達成度合いを黒いマークで表しています。

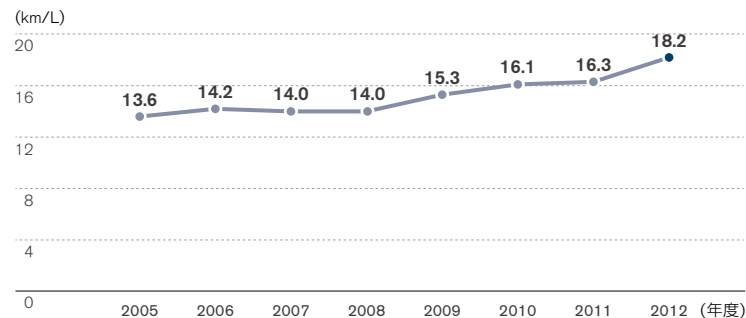
アクションプラン	2012年度未進捗状況	総合評価
企業活動におけるCO <sub>2</sub> 排出量を20%削減(t-CO <sub>2</sub> /台、2005年度比)	2005年度比8.3%削減	●●●○○○
全生産拠点でCO <sub>2</sub> 排出量を27%削減(t-CO <sub>2</sub> /台、2005年度比)	2005年度比15.2%削減	●●●●○○
部品・完成車物流からのCO <sub>2</sub> 排出量を最小限にとどめる活動を推進	4隻目となる省工型自動車運搬船「日清丸」を導入するなど取り組みを推進中	●●○○○○
オフィスで毎年1%削減(日本/北米/欧州/中国、原単位)	17.7%増加(2010年度比)	○○○○○○
販売会社で毎年1%削減(日本、原単位)	1.8%増加(2010年度比)	○○○○○○
廃棄物の削減		
生産工場において年2%(日本)、および年1%(グローバル)削減	日本生産工場: 10.3%削減、グローバル生産工場: 3.2%削減	●●●●○○
物流においてベストプラクティス活動を通じ廃棄物削減		
全生産拠点で水使用量を管理し、削減を推進	スペイン、エジプト、南アフリカにおいて水使用量の目標値を設定し、取り組みを開始	●●○○○○
バリューチェーンを通じた環境マネジメントの強化と推進(連結製造会社、販売会社、サプライヤー)	▶ 連結製造会社やサプライヤーに向けて「NGP2016」の説明会を実施 ▶ サプライヤーマネジメント項目に環境目標や環境データの報告を加え、上流工程での環境負荷の把握と低減を促進	●●○○○○
環境負荷物質管理の強化と計画的な削減および代替の推進	環境負荷物質に関するグローバル方針をグリーン調達ガイドラインとしてサプライヤーへ展開	●●○○○○
LCA(ライフサイクルアセスメント)を活用した製品環境負荷の低減	製品LCAにおけるCO <sub>2</sub> 評価を推進中	●●○○○○

製品における環境指標 — 燃費、CO<sub>2</sub>

ガソリン乗用車の車両重量別燃費(日本)

	単位	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
乗用車(≤702kg)	km/L 10-15モード								
乗用車(703-827kg)	km/L 10-15モード	19.9	20.6	20.9	20.8	21.7	22.5	25.0	<b>26.2</b>
乗用車(828-1,015kg)	km/L 10-15モード	18.6	18.8	18.6	18.3	19.5	22.5	23.0	<b>23.1</b>
乗用車(1,016-1,265kg)	km/L 10-15モード	17.3	17.6	18.1	18.3	19.5	19.4	19.4	<b>21.8</b>
乗用車(1,266-1,515kg)	km/L 10-15モード	12.8	12.8	13.6	13.3	13.8	14.4	14.4	<b>14.5</b>
乗用車(1,516-1,765kg)	km/L 10-15モード	11.7	11.8	11.6	12.0	12.7	13.1	14.1	<b>15.2</b>
乗用車(1,766-2,015kg)	km/L 10-15モード	8.6	8.7	8.6	9.2	9.2	11.7	11.9	<b>12.5</b>
乗用車(2,016-2,265kg)	km/L 10-15モード	8.3	8.3	8.3	8.4	8.4	9.2	9.4	<b>9.7</b>
乗用車(≥2,266kg)	km/L 10-15モード	5.5	5.5	5.5					

日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)

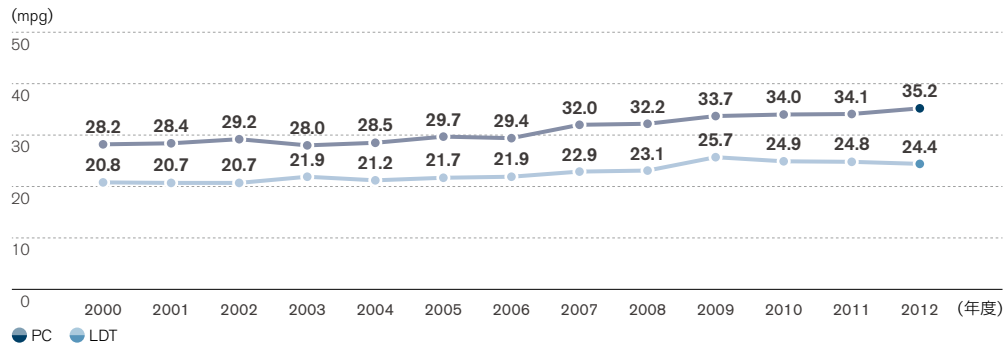


2012年度は、ガソリン登録車でクラスナンバーワンの低燃費\*を誇る「ノート」、および軽自動車の販売比率増加などにより、当社の企業平均燃費(JC08モード)は18.2km/Lとなり、2011年度に比べ12%向上しました。

\* ガソリン車(除くハイブリッド車・軽自動車)で排気量1000cc以上。2012年7月日産調べ

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

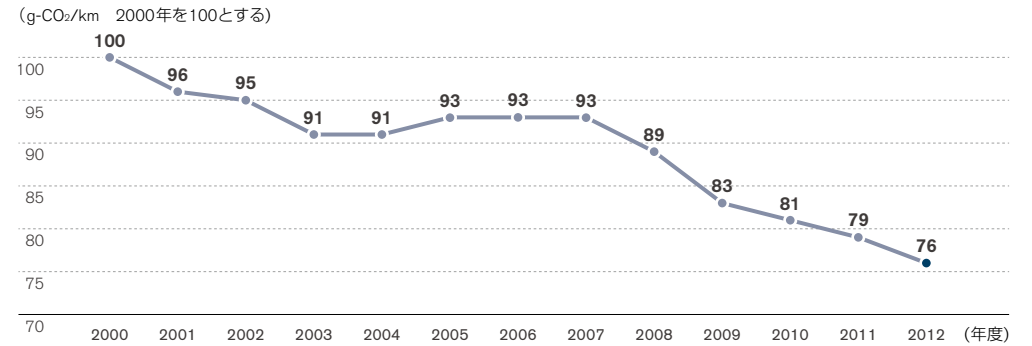
### 米国における企業平均燃費(CAFE)



2012年度は、次世代エクストロニックCVT(無段変速機)を搭載した「アルティマ」、「ヴァーサセダン(日本名「ラティオ」)」などの販売増加により、北米の企業平均燃費(乗用車)は35.2mpgとなり、2011年度に比べ3%向上しました。


 ▶ GRI G3 Indicators  
 ▶ EN6/EN26

### 欧州における車両平均CO<sub>2</sub>排出量



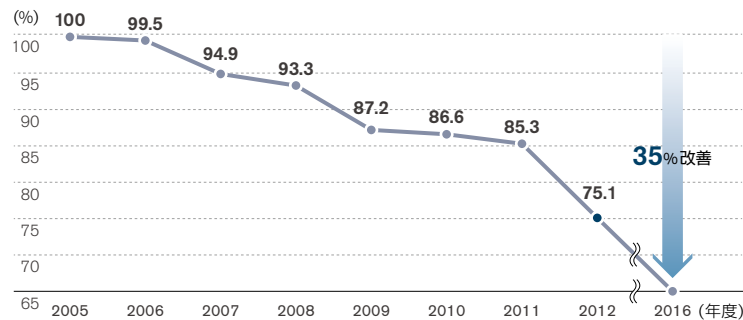
2012年度は、良燃費車両の好調な販売により、2000年度に比べ車両平均CO<sub>2</sub>排出量は24%以上削減となりました。


 ▶ GRI G3 Indicators  
 ▶ EN6/EN26

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

### グローバル企業平均燃費 (CAFE)

2012年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国での各国法規に定められた測定方法で算出した燃費値に基づく企業平均燃費は、2005年度に比べ24.9%改善しました。2016年度に2005年度比35%改善するという「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」の目標に向けて、着実に進捗しています。



▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN6/EN26

### 燃費トップモデル

		(年度)
単位		2012
グローバル	km/L (10-15モード)	ノート1.2L 2WD+スーパーチャージャー、アイドリングストップシステム 28.0
ベストセラーモデル	mpg	ヴァーサセダン(ラディオ/サニー/アルメーラ) 1.6L 2WD +CVT 43.0
日本(軽自動車を除く)	km/L (10-15モード)	ノート1.2L 2WD+スーパーチャージャー、アイドリングストップシステム 28.0
日本(軽自動車を含む)	km/L (10-15モード)	モコ0.66L 2WD、アイドリングストップシステム 29.0
欧州	g-CO <sub>2</sub> /km	マイクラ1.2L 2WD+ガソリン直噴システム、アイドリングストップシステム 95.0
米国	mpg	セントラ 1.8L 2WD 44.2
中国	L/100km	サニー 1.5L 2WD 5.8

内燃機関車を前提に、各地域それぞれの条件による燃費トップモデルと燃費値は上記の通りです。なお、2012年度にグローバルで30,500台を販売した100%電気自動車「日産リーフ」は、内燃機関車ではないため、上記トップモデルには含まれていません。

▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN6/EN26



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

製品における環境指標 — 技術

技術

	単位	ガソリン車	ディーゼル車	天然ガス車	ハイブリッド車	電気自動車
日本	%	88.9	3.1			
北米	%	98.7	0.3			
欧州	%	46.7	52.1			
ロシア	%	92.5	7.5	0.05	0.89	0.68
ブラジル	%	81.4	18.6			
中国	%	99.7	0.3			
その他	%	77.2	22.8			

日産のパートレイン別販売比率は上記の通りとなっています。

2012年度は、走行中にCO<sub>2</sub>を全く排出しない100%電気自動車「日産リーフ」の販売台数は約30,500台、2010年の発売以降の累計販売台数は58,000台に達しています。「日産リーフ」は世界最大の販売台数を誇る電気自動車となっています。

このほかハイブリッド車についても、2012年度に日本で「セレナ S-HYBRID(スマートシンプルハイブリッド)」を発売するなど、投入を進めています。

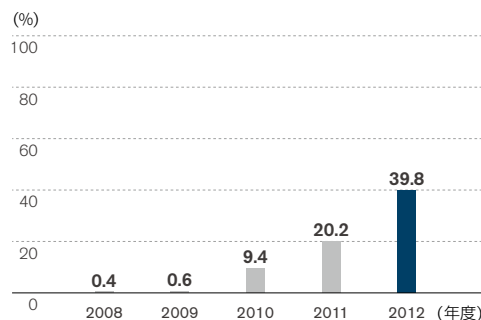
グリーンプロダクツイノベーション

日産は、100%電気で走るクルマの開発・普及を目指す「ゼロ・エミッション」だけでなく、エンジン搭載車のエネルギー効率を極限にまで高めて燃料消費を減らす技術を継続して開発し、これらの技術を搭載したクルマを市場に投入することでCO<sub>2</sub>排出量の削減を図っています。現在各市場で要求されている燃費基準を満足するだけでなく、社会からの要求に応じて定期的に更新される厳しい社内基準をクリアしたクルマを「PURE DRIVE(ピュアドライブ)」と呼び、グローバルに投入しています。



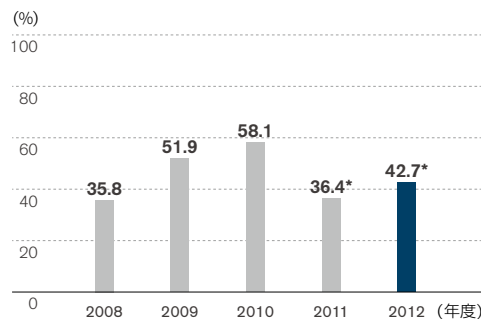
▶ GRI G3 Indicators  
▶ EN6/EN26

PURE DRIVEの販売台数率(日本)



日本では、2012年度に「PURE DRIVE」の販売台数比率は全体の約40%にまで高まり、2011年度のほぼ2倍となりました。

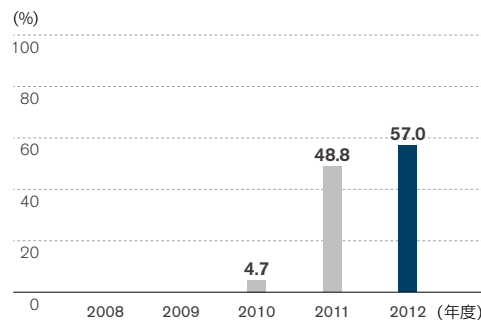
PURE DRIVEの販売台数率(欧州)



欧州では、2011年度にさらに厳しいCO<sub>2</sub>排出量基準が設定されたため、欧州市場における「PURE DRIVE」設定モデルが減少し、その結果販売比率が下がっていましたが、2012年度は42.7%となり、2011年度に比べ6.3ポイント向上しました。

\*PURE DRIVE台数/総計(インフィニティと電気自動車は除く)

PURE DRIVEの販売台数率(中国)



2012年度は、中国で発売した半数以上のモデルが「PURE DRIVE」となったことにより、販売比率は57.0%となり、2011年度から8.2ポイント以上向上しました。

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

国/地域	2008	2009	2010	2011	2012	2012年度PURE DRIVEのラインナップ
日本						シーマ、フーガ、ラティオ、キューブ、ノート、マーチ、エクストレイル、セレナ、ラフェスタハイウェイスター、NV350キャラバン、NT450アトラス、モコ、ルークス
米国						キューブ、セントラ、アルティマセダン、ジューク、ヴァーサセダン
欧州						NV200、ジューク、マイクラ、キャシュカイ、ノート、ピクソ、インフィニティQ50
中国						サニー、ティーダ、シルフィ、ティアナ、リヴィナ
アジア・大洋州の一部地域						マーチ、ラティオ、ノート、シルフィ、ティーダ、セレナ
メキシコ・中南米の一部地域						マーチ、キューブ、ジューク、キャシュカイ、セントラ、シルフィ、ティアナ、ヴァーサ、ノート、ティーダセダン


  
 ▶▶ GRI G3 Indicators
   
 ▶▶ EN6/EN26

**製品開発における方針**

日産が目指す姿は、「シンシア・エコイノベーター(Sincere Eco-Innovator)」です。「シンシア(誠実な)」は、環境問題に対し積極的に取り組み、リアルワールドでの環境負荷を低減する姿勢を、また「エコイノベーター」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。

目標達成に向けた取り組みのひとつとして、従来の経営指標である品質(Quality)、コスト(Cost)、納期(Time)にCO<sub>2</sub>を加えたグローバルCO<sub>2</sub>マネジメントウェイ「QCT-C」を導入しました。QCT-Cを活用して、全企業活動にCO<sub>2</sub>排出量の削減目標を掲げています。

「シンシア・エコイノベーター」の第一歩として、日産は中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2016」の期間中、毎年、基礎研究および先行開発予算の7割を、環境技術開発に投資します。


  
 ▶▶ GRI G3 Indicators
   
 ▶▶ MA

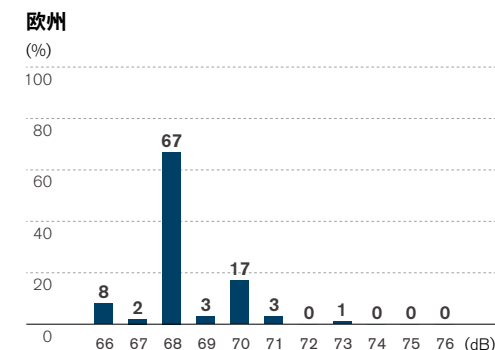
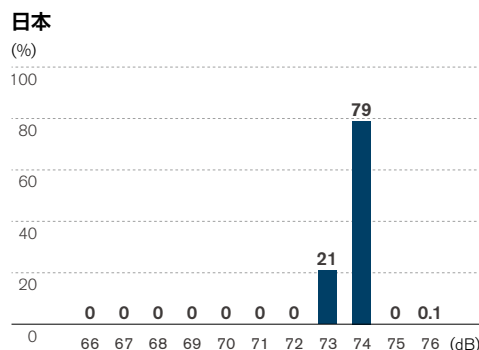
**製品における環境指標 — 排出ガス、騒音、化学物質**

		(年度)	
		単位	2012
日本	SU-LEV	%	<b>98</b>
欧州	Euro 5	%	<b>100</b>
米国	U-LEV/SU-LEV/ZEV	%	<b>83</b>
中国	Euro 4	%	<b>100</b>

日産は、走行中に排出ガスを全く排出しないゼロ・エミッション車である電気自動車の開発・普及を進めるだけでなく、すべての内燃機関車の排出ガスのクリーン化を継続して推進しています。現在の法規制への適合はもちろん、先進規制への適応も進めています。各国の排出ガス規制を比較することは困難であるため、地域別規制への対応状況を記載しています。なお、中国は一部の地域においてEuro5(国5)規制が適用されており、日産車は100%対応しています。

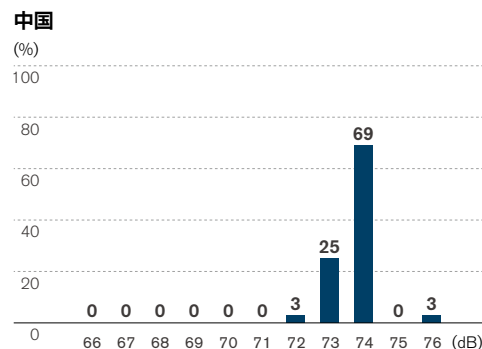

  
 ▶▶ GRI G3 Indicators
   
 ▶▶ EN26

**騒音の分布**



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

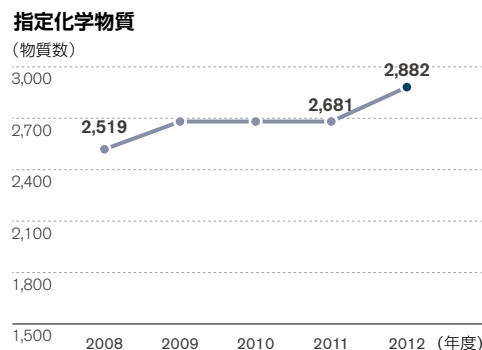
騒音分布は、各国の騒音測定法規に従って測定された車両加速時の騒音に基づいて算出しています。なお、欧州および中国は両国へ輸入された完成車のみを記載しています。



GRI G3 Indicators  
EN26

**化学物質の管理**

日産は環境負荷物質削減に関するグローバルに統一した方針を2007年に制定し、環境負荷物質管理の強化と計画的な削減および代替の推進を進めています。ここでは科学的にハザードが認定されたもの、またそのリスクが高いと思われるもの、さらにNGOとのコミュニケーションで危険性の指摘を受けたものなどを自主的に取り上げ、各国の法規を超える領域まで使用を制限しています。この方針に基づき使用禁止または管理する化学物質が日産技術標準規格『特定物質の使用に関する制限』の中で規定され、開発初期段階から日産車の部品、用品、原材料に至るまで適用されています。2012年度はこの技術標準規格が改訂され、欧州のREACH規制で高懸念物質（SVHC）として追加された物質ならびに、各国の自動車の完成車メーカー、部品サプライヤー、材料メーカーで組織から発行された化学物質リストであるGlobal Automotive Declarable Substance List（GADSL）に新たに追加された禁止/管理物質を反映させました。

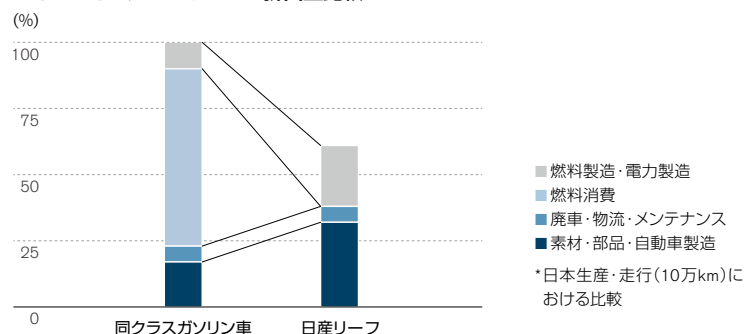


GRI G3 Indicators  
EN26

**製品における環境指標 — ライフサイクルアセスメント(LCAs)**

**LCA手法を活用した環境負荷の低減**

**ライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量比較\***



日産ではライフサイクルアセスメント(LCA)手法を使い、クルマの製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、廃棄に至るすべての段階(ライフサイクル)において環境負荷を定量的に把握し、総合的に評価しています。また、新規導入技術についてもLCA評価を行い、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

「日産リーフ」は同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量を約40%削減できるとの結果について、LCA評価機関である社団法人産業環境管理協会による第三者認証を受けています。

今後も新技術による環境負荷削減や製造工程の効率化などを進め、新車のライフサイクルにおけるさらなるCO<sub>2</sub>排出量削減を目指します。

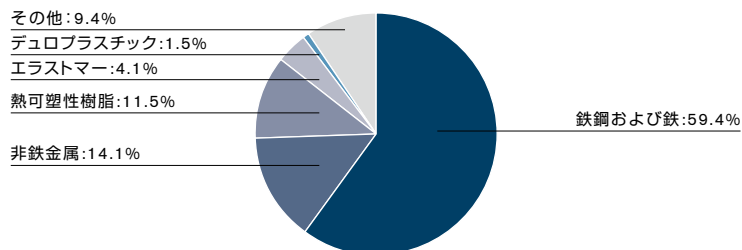
目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

製品における環境指標 — 材料、リサイクル

材料比率

日産は従来より取り組んできた資源の利用効率の向上だけでなく、再生可能な資源や再生材の利用を促進しています。特に再生材については、「一度採掘した天然資源を、品質を維持しながら活用し続けることで環境負荷を最小にする」という「クローズド・ループリサイクル」の考えに基づき、2016年度までにクルマ1台当たりにおける再生材の使用率を25%まで引き上げることを目標に定めています。

日産車に使用した材料の比率はグラフの通りです(2011年度)。



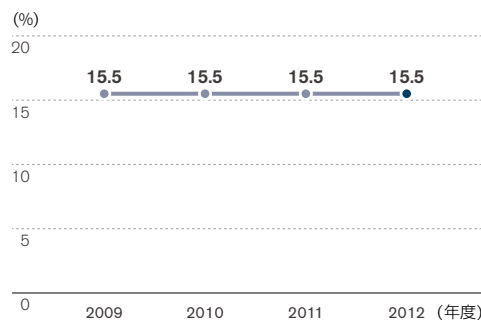
リサイクル

限りある貴重な資源を有益に使用するために、日産は新たに採掘する天然資源の量を最小限にとどめていく方針です。

日産は、2002年3月に発売した「マーチ」において、世界で初めてリサイクル可能率95%を達成しています。これは、設計段階からリサイクルに適した材料の採用、解体しやすい車両の構造の開発に力を注いだ結果です。また、欧州・日本・韓国などの各国の使用済み自動車のリサイクルにかかわる規制に対して、2005年に発売した「ノート」以降、すべての新型車においてリサイクル可能率95%以上を達成しています。

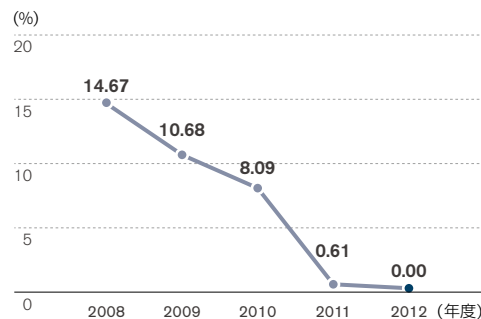
また再生可能な資源の採用に加え、クルマの生産過程で投入する資源の削減や、再生材の採用を促進しています。特に再生材については「一度採掘した天然資源を品質を維持しながら活用し続けることで、環境負荷を最小にする」という考えのもと、2016年度までにクルマ1台当たりにおける再生材の使用率を25%にまで引き上げることを目標にしています。

クルマでの再生樹脂の利用



日産車1台に使用する樹脂のうち再生樹脂の割合はグラフの通りです。これは欧州における日産の最量販車をもとに算出しています。

シュレッダーダストの最終処分率



日本の自動車リサイクル法に基づいて、使用済み自動車より鉄類、および非鉄金属を除いた自動車シュレッダーダスト(ASR)の最終処分率は、2012年度に0.0%を達成しました。



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

製品における環境指標 — 「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI

「ニッサン・グリーンプログラム 2016」KPI (製品)

「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」の具体的なアクションプランは以下の通りです。日産では、自社の企業活動による環境への負荷を減らし、資源利用と生態系サービスとの共存を図ることに主眼を置いて、開発・生産部門、営業・サービス部門をはじめとする企業全体でNGP2016を推進していきます。総合評価の欄は2012年度の進捗状況をもとに、目標に対する進捗状況を示しています。年次目標に対する達成度合いを黒いマークで表しています。

アクションプラン	2012年度未進捗状況	総合評価
ルノーとのアライアンスのもと累計150万台の電気自動車(EV)を販売	「日産リーフ」グローバル販売台数30,500台、2012年12月発売以降のグローバル累計販売台数58,000台	●●○○○○
「日産リーフ」を含むEV4車種を発売	「e-NV200」を活用した実証運行を推進	●●○○○○
量産燃料電池車(FCEV)の投入を準備	ルノー・日産アライアンスのもと、タイムラー、フォードとFCEV技術の商品化を加速させるための合意書に調印	●●○○○○
EV駆動用バッテリーの市場投入でグローバルリーダーとなる	北米日産および英国日産でバッテリーの生産を開始	●●○○○○
EVおよびその派生技術を活用して、パートナーとともにゼロ・エミッション社会を具現化 <ul style="list-style-type: none"> <li>EV充放電制御技術と情報ネットワークの開発</li> <li>スマートハウス・コミュニティ・グリッドの実証実験の実施(横浜市より開始)</li> </ul>	電力供給システム“LEAF to Home”を市場に投入 公共施設や、個人住宅、分譲マンションなどに“LEAF to Home”の導入を推進	●●○○○○
EVの使用済みバッテリーを活用した“エネルギー貯蔵”ソリューションの提供を開始(4Rビジネス)	個人住宅や集合住宅などで、定置型バッテリーとしてEV用バッテリーの活用を推進	●●○○○○
企業平均燃費*を35%改善(日本/米国/欧州/中国、2005年度比) *Corporate average fuel economy; meet or exceed regulatory requirements	2005年度比24.9%改善	●●○○○○
幅広いクラスで燃費トップとなるモデルを投入	以下モデルでクラストップ燃費を達成 <ul style="list-style-type: none"> <li>日本:「ノート」「ラティオ」</li> <li>北米:「アルティマ」</li> <li>中国:「シルフィ」</li> </ul>	●●○○○○
Cクラス以上の前輪駆動(FR)車にハイブリッド車(HEV)を投入、および後輪駆動(RR)車にHEVを拡大	「シーマ」にHEVを投入(日本) 「セレナ S-HYBRID」を発売(日本)	●●○○○○
プラグインハイブリッド車(P-HEV)を投入	開発を推進中	●●○○○○
次世代無段変速機(CVT)をグローバルに投入し、CVT搭載車販売を累計2,000万台に拡大	CVT搭載車グローバル販売台数228万台、1992年からの累計販売台数1,336万台を達成	●●○○○○
構造合理化・新材料・工法による軽量化技術開発	1.2GPa級高成形性超ハイテン材を「インフィニティ Q50」に採用し、約40kgの軽量化を実現	●●○○○○
ITS技術による使用時のCO <sub>2</sub> 削減への貢献	北京市交通委員会と動的経路誘導の交通分散効果に関する有効性を確認	●●○○○○
北京市と連携し、交通渋滞改善およびエコ運転支援の実証プログラムを実施		●●○○○○
クルマ1台当たりの再生材使用率を25%に向上	取り組みを推進中	●●○○○○
ビジネスパートナーと連携し、クローズド・ループサイクルの仕組みを拡大 <ul style="list-style-type: none"> <li>クルマの生産において発生するスクラップの回収、再生</li> <li>使用済み製品の回収、再生</li> </ul>	生産時発生する鋼板やアルミ板のスクラップを再度鋼板やアルミ板へと再生する取り組みを推進中	●●○○○○
リサイクル実効率の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>トップレベルのリサイクル実効率を達成(日本)</li> <li>使用済み自動車の適正処理と再資源化を推進(グローバル)</li> </ul>	リサイクル実効率 <ul style="list-style-type: none"> <li>日本:99.3%</li> <li>グローバル:取り組みを推進中</li> </ul>	●●○○○○
希少資源の削減 <ul style="list-style-type: none"> <li>レアメタル、レアアースの使用量を削減</li> <li>金属の使用量を低減しつつ、各国・各地域の都市大気環境改善に資する低排出ガス車を導入</li> </ul>	レアアースのひとつであるジスプロシウムを従来比40%削減したEV用モーターを「日産リーフ」に採用	●●○○○○

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

保証および外部評価

第三者保証



独立した第三者保証報告書

2013年6月5日

日産自動車株式会社  
代表取締役 志賀 俊之 殿

株式会社あらたサステナビリティ認証機構

東京都中央区銀座八丁目21番1号  
住友不動産汐留西館5ビル  
代表取締役社長 三橋 俊隆

**1. 保証の対象と目的**

株式会社あらたサステナビリティ認証機構(以下、「当社」という。)は、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)からの依頼に基づき、会社が作成した「サステナビリティレポート2013」(以下、「同レポート」という。)について限定的保証業務を行った。

会社の方針及び基準に従った同レポートの作成責任は会社であり、当社の責任は、会社の方針及び基準を規程として、同レポートに記載されている特定の環境パフォーマンス情報(日本、北米、欧州の連結生産拠点のCO2排出量(scope2)の合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(従業員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)の合計)の以下の点に対して独立の立場から結論を表明することにある。

- 同レポートに記載されている2012年4月1日から2013年3月31日までの特定の環境パフォーマンス情報(日本、北米、欧州の連結生産拠点のCO2排出量(scope2)の合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(従業員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)の合計)が、会社の方針及び基準に従って、重要な点において取集、報告されていないと認められる事項がないかどうか。

なお、環境パフォーマンス情報の正確性及び網羅性には、その性質、データの測定、計算及び見積りの方法に起因する固有の限界が存在する。そのため、我々の保証報告書は、環境パフォーマンス情報の報告に関する会社の方針及び基準との関連で解釈されることを前提としている。

**2. 実施した保証手続の概要**

当社は、「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務(ISAE3000) (2003年12月改訂 国際会計士連盟)」に準拠して限定的保証手続を行った。

限定的保証手続は、ISAE3000に準拠して実施される合理的保証手続と比べて限定された手続である。従って、結論の表明の基礎となる証拠を入手するための手続は、その性質、時期、範囲において、合理的保証手続よりも限定されている。このため、当社が行った限定的保証業務は、合理的保証業務ほどには高い水準の保証を与えるものではない。また、本業務は一般に公正妥当と認められる監査基準に準拠した監査ではなく、従って監査意見を表明するものではない。

限定的保証において行った手続の概要は以下のとおりである。

- 会社の全体的状況及び環境マネジメント(内部統制を含む)に関する本社における資料の閲覧、質問
- 同レポートに記載されている保証対象に関する、会社の方針及び基準の設定と運用の状況に関する本社及び工場における質問
- 保証対象を測定、集計、報告する方法に関する本社及び工場における資料の閲覧、質問
- 保証対象に対する本社及び工場における分析的な手続の原則実施及び一部保証対象に対する根拠資料との照合

選定した住居サイト:

サイト名		主な機能
日産自動車株式会社	グローバル本社	本社機能
同	NTC(日産テクニカルセンター)	本社機能
同	横浜工場	製造機能
同	追浜工場	製造機能
北米日産会社	スマーナ工場	製造機能

なお、保証の対象とし、手続を実施した環境パフォーマンス情報(日本、北米、欧州の連結生産拠点のCO2排出量(scope2)の合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(従業員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)の合計)については、同レポートの該当箇所(ネットワーク)が付され、保証の対象であることが注記されている。

**3. 結論**

当社の結論は、以下のとおりである。

- 同レポートに記載されている2012年4月1日から2013年3月31日までの特定の環境パフォーマンス情報(日本、北米、欧州の連結生産拠点のCO2排出量(scope2)の合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(従業員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)の合計)が、会社の方針及び基準に従って取集、報告されていないと認められる重要な事項は、当社が実施した手続の範囲では発見されなかった。

以上

日産自動車株式会社の「CSRに関するウェブサイト」(以下、「同ウェブサイト」という。)の保守及び内容保持の責任は経営者にある。当社の保証報告書は同ウェブサイトの保守及び内容保持について考慮しておらず、同ウェブサイトにおける「サステナビリティレポート2013」の本保証報告書発行時からの変更については当社は責任を負わない。

【註】算定方法

- 生産拠点からのCO<sub>2</sub>排出量: 社内基準に基づき、サプライヤーからの請求書をベースとするサイト内での各エネルギー使用量データに、各生産拠点にて調査、決定したCO<sub>2</sub>排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 従業員の通勤にかかるCO<sub>2</sub>排出量: GHG プロトコルスコープ3 スタンダードを参考に算定。具体的には、本社の通勤費用申請データをもとに、本社勤務の通勤定期購入者はバス利用、それ以外の者は当社が設定した標準車種による車利用として経済産業省、環境省、国土交通省等により公表された原単位データを利用して、従業員1人当たりの通勤にかかわる年間CO<sub>2</sub>排出量を算定。これに各拠点の従業員数を乗じて、算出している。

レーティング

社会的責任投資(SRI)への組み入れ

財務面だけでなく、環境や社会性の観点から企業を評価し、投資対象を選ぶSRI (Socially Responsible Investment)が注目されています。日産は、FTSE4Good、DJSIアジアパシフィック、および「CDPジャパン500気候変動レポート2012」においてカーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス(CDLI)に組み入れられています。

2013年1月、日本経済新聞社が実施した第16回「企業の環境経営度調査」の企業ランキングで、日産は自動車企業ではトップに、総合では2位にランクインしました。



FTSE4Good  
FTSE4Good インデックスシリーズ



ダウ・ジョーンズ・サステナビリティ・アジアパシフィック・インデックス (DJSI Asia Pacific)

CARBON DISCLOSURE PROJECT

カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト  
「CDPジャパン500気候変動レポート」  
カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス(CDLI)

日経環境経営度調査

総合で2位、自動車業界で1位

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

GRIインデックス(環境指標のみ)

項目	指標	掲載ページ
EN1	使用原材料の重量または量。	124, 141
EN2	リサイクル由来の使用原材料の割合。	124, 141
EN3	一次エネルギー源ごとの直接的エネルギー消費量。	124, 125
EN4	一次エネルギー源ごとの間接的エネルギー消費量。	124, 125
EN5	省エネルギーおよび効率改善によって節約されたエネルギー量。	29, 30, 124
EN6	エネルギー効率の高いあるいは再生可能エネルギーに基づく製品およびサービスを提供するための優先取り組みおよび、これらの優先取り組みの成果としてのエネルギー必要量の削減量。	29, 30, 125, 135-139
EN7	間接的エネルギーの消費量削減のための優先取り組みと達成された削減量。	29, 30
EN8	水源からの総取水量。	35, 36, 124, 127, 128
EN9	取水によって著しい影響を受ける水源。	35
EN10	水のリサイクルおよび再利用が総利用水量に占める割合。	127
EN11	保護地域内あるいはそれに隣接した場所および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域に、所有、賃借、または管理している土地の所在地および面積。	-
EN12	保護地域および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明。	40, 41
EN13	保護または復元されている生息地。	-
EN14	生物多様性への影響をマネジメントするための戦略、現在の措置および今後の計画。	40, 41
EN15	事業によって影響を受ける地区内の生息地域に生息するICUN(国際自然保護連合)のレッドリスト種(絶滅危惧種)および国の絶滅危惧リストの数。絶滅危険性のレベルごとに分類する。	-
EN16	重量で表記する、直接および間接的な温室効果ガスの総排出量。	29, 30, 124-126
EN17	重量で表記する、その他関連のある間接的な温室効果ガス排出量。	125, 126, 132
EN18	温室効果ガス排出量削減のための優先取り組みと達成された削減量。	125, 126, 133
EN19	重量で表記する、オゾン層破壊物質の排出量。	-
EN20	種類別および重量で表記するNOx, SOxおよびその他の著しい影響を及ぼす排気物質。	124, 128, 129
EN21	水質および放出先ごとの総排水量。	43, 124, 127
EN22	種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量。	35, 124, 130, 141
EN23	著しい影響を及ぼす漏出の総件数および漏出量。	133
EN24	バーゼル条約付属文書I, II, IIIおよびVIIの下で有害とされる廃棄物の輸送、輸入、輸出あるいは処理の重量および国際輸送された廃棄物の割合。	129
EN25	報告組織の排水および流出液により著しい影響を受ける水界の場所およびそれに関連する生息地の規模、保護状況および生物多様性の価値を特定する。	133
EN26	製品およびサービスの環境影響を緩和する優先取り組みと、影響削減の程度。	20-28, 135-140
EN27	カテゴリー別の、再生利用される販売製品およびその梱包剤の割合。	33, 34, 141
EN28	環境規制への違反に対する相当な罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数。	133
EN29	組織の業務に使用される製品、その他物品および原材料の輸送および従業員の移動からもたらされる著しい環境影響。	31, 32, 131
EN30	種類別の環境保護目的の総支出および投資。	132