

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 ₂	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 ₂	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

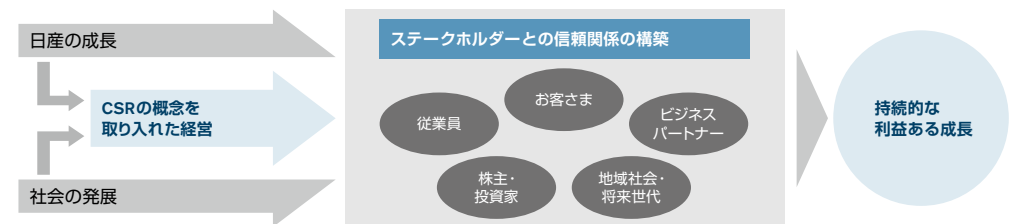
ガバナンス

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。

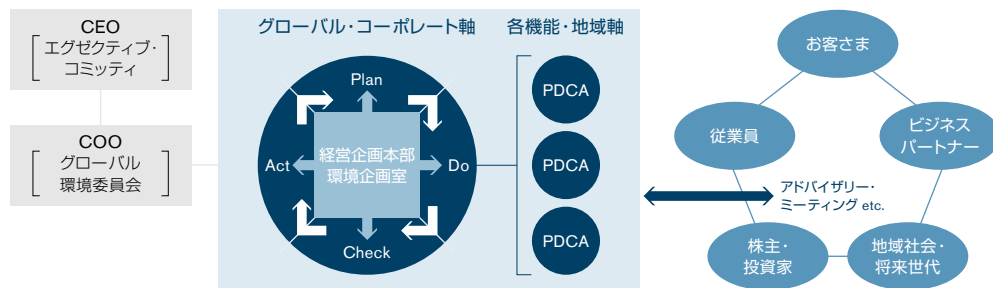
従業員の表彰とインセンティブ

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。

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	7,330,000
水	1000m ³	27,585
エネルギー	MWh	8,984,864

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	4,309,602
廃棄物	ton	170,910
廃棄物最終処分量	ton	33,479
リサイクル量	ton	137,431
総排水量	1000m ³	20,557
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	3,268,655
VOC (揮発性有機化合物)	ton	12,305
NOx (窒素酸化物)	ton	525
SOx (硫黄酸化物)	ton	43

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CO₂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
合計	MWh	6,480,833	6,525,000	9,353,605	9,460,190	8,984,864
日本	MWh	4,195,000	4,142,222	5,525,097	5,573,174	4,565,499
北米	MWh	1,267,500	1,175,278	1,782,399	1,733,447	2,157,793
欧州	MWh	683,056	719,444	1,066,503	939,469	982,332
その他	MWh	335,278	488,056	979,606	1,214,099	1,279,240
一次エネルギー						
天然ガス	MWh			3,691,097	3,467,178	2,847,325
LPG	MWh			340,985	527,696	360,891
石炭	MWh			245,848	160,720	235,239
灯油	MWh			259,530	253,821	248,445
ガソリン	MWh			81,502	90,413	211,449
軽油	MWh			18,114	20,247	72,151
重油	MWh			92,607	87,368	67,967
敷地外						
電力(系統電力)	MWh			4,365,622	4,524,044	4,741,046
冷水	MWh			11,692	9,087	25,947
温水	MWh			0	0	7,492
蒸気	MWh			9,022	67,940	114,281
敷地内						
電力(社内)	MWh			236,624	250,520	52,630
再生可能エネルギー	MWh			962	1,157	38,666
(再生可能エネルギー使用率)	%	0.000	0.000	0.017	0.026	0.82

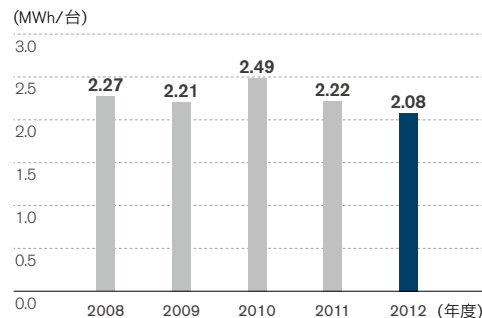
2012年度は、グローバル生産台数が約1%増加したにもかかわらず、主に生産拠点においてエネルギー削減活動を実施した結果、総エネルギー使用量は8.98百万MWhとなり、2011年度の9.46百万MWhに比べ5.0%の削減となりました。


 ▶ 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 — CO₂

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

2012年度のグローバル拠点からのCO₂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。

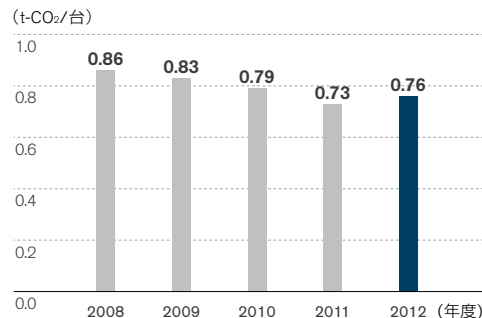


▶ GRI G3 Indicators
▶ EN16/EN17/EN18

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

スコープ1と2の生産台数当たりのCO₂排出量

2012年度の生産1台当たりのグローバルCO₂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) 2012
日本	t-CO ₂ /台	1.04
北米	t-CO ₂ /台	0.44
欧州	t-CO ₂ /台	0.38
その他	t-CO ₂ /台	0.70

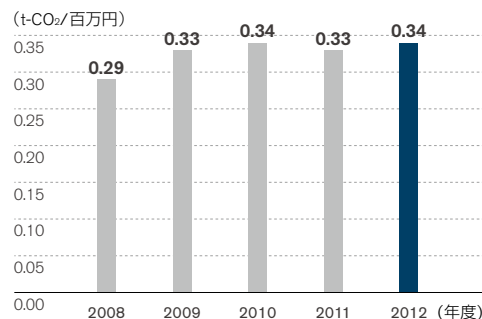
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。



▶ GRI G3 Indicators
▶ EN16/EN18

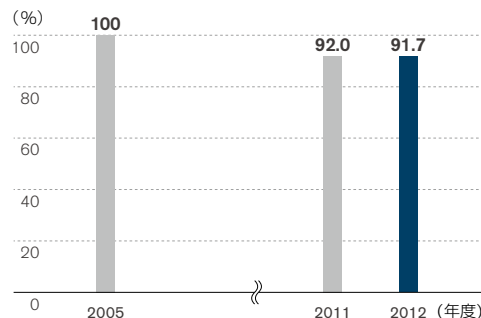
スコープ1と2の売上高当たりのCO₂排出量

2012年度のグローバル拠点からの売上高百万円当たりCO₂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CO₂排出量(グローバル販売台数当たり)

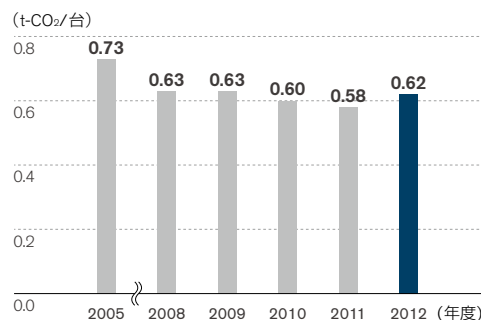


企業活動からのCO₂排出量は生産活動、物流、オフィス、販売会社(日本)を対象として、2016年度までに2005年度に比べ20%削減することを目標としています。今回の報告から対象範囲を全ての連結会社に拡大し、基点および昨年度の実績を修正しました。2012年度は、生産台数当たりのエネルギー消費量には改善が見られるものの、日本の電力係数の変化による影響を大きく受けました。一方で、物流部門での効率改善などにより、その結果、企業活動からのCO₂排出量は2005年度に対して8.3%の削減となりました。



▶ GRI G3 Indicators
▶ EN16/EN17/EN18

生産活動からのCO₂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CO₂排出量を27%削減(2005年度比、台当たりCO₂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CO₂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 ³	20,901	15,629	28,671	29,216	27,585
日本	1000m ³	14,532	9,221	17,612	17,268	14,844
北米	1000m ³	3,009	2,970	4,330	4,591	4,770
欧州	1000m ³	1,954	1,315	2,297	2,276	2,252
その他	1000m ³	1,406	2,123	4,432	5,081	5,720

2012年度のグローバル拠点における水投入量は約27,585千m³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

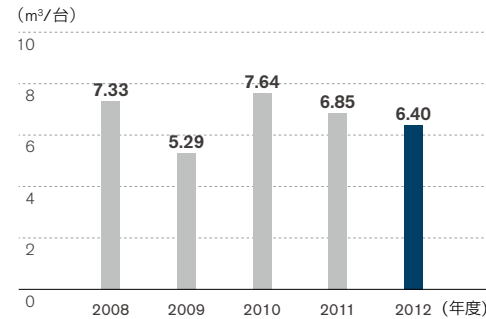
	単位	2008	2009	2010	2011	2012
合計	1000m ³	15,970	10,435	19,281	20,398	20,557
日本	1000m ³	11,040	6,293	13,030	13,565	13,710
北米	1000m ³	2,152	2,099	2,732	3,214	3,055
欧州	1000m ³	1,486	972	1,830	1,930	1,871
その他	1000m ³	1,292	1,071	1,689	1,689	1,920

2012年度のグローバル拠点からの排水量は約20,557千m³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6.40m³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 ³ /台	14.00
北米	m ³ /台	3.55
欧州	m ³ /台	3.50
その他	m ³ /台	4.53

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。



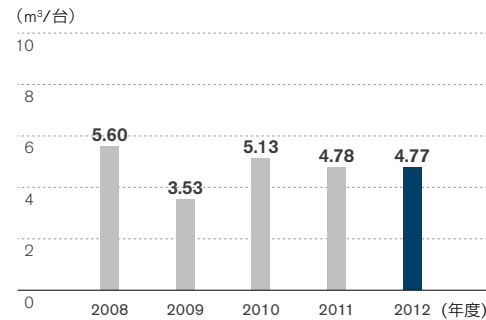
▶▶ GRI G3 Indicators
▶▶ EN8

	単位	2008	2009	2010	2011	2012
水質						
化学的酸素要求量(COD)	kg	13,640	11,685	12,345	13,613	8,763

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4.77m³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 ³ /台	12.93
北米	m ³ /台	2.27
欧州	m ³ /台	2.91
その他	m ³ /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	(年度) 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	(年度) 2012
合計	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

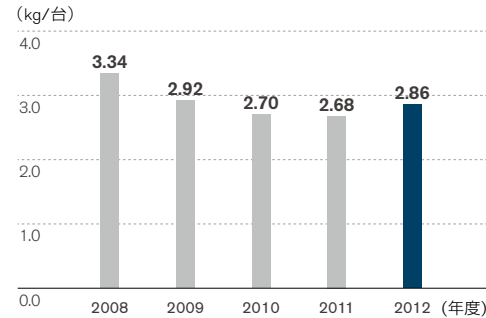
2012年度は2011年度に比べ、VOCデータ集約の対象生産拠点を増やしたため、VOC総排出量は12,305トンとなり、2011年度比で7.7%の増加となりました。



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* (日本)

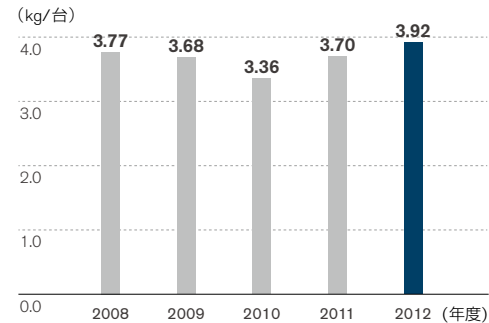
	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
国内拠点合計	ton	3,960	3,773	3,607	4,441	4,158
追浜工場	ton	1,111	1,263	911	981	715
栃木工場	ton	904	897	829	915	942
日産自動車九州株式会社	ton	1,145	910	1,106	1,390	1,394
横浜工場	ton	453	429	418	555	581
いわき工場	ton	70	13	58	320	183
日産テクニカルセンター	ton	276	260	284	280	343

* この値は、PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量です

2012年度のPRTR対象物質排出量は、2011年度に比べ6.4%の削減となりました。日本での生産台数減少が影響しています。

GRI G3 Indicators
▶ EN20/EN24

生産台数当たりのPRTR対象物質排出量(日本)



2012年度の生産1台当たりのPRTR対象物質排出量は3.92kgとなり、2011年度に比べ5.9%の増加となりました。日本での開発に伴う実験量増加により、原単位の一部が悪化しています。

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

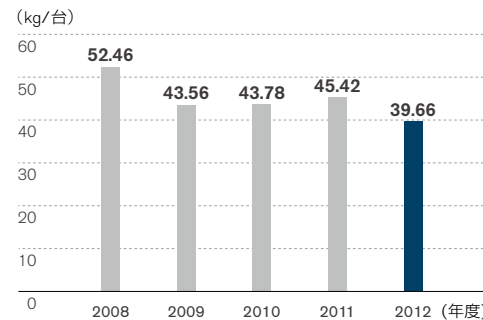
		(年度)				
	単位	2008	2009	2010	2011	2012
合計	ton	149,520	128,664	164,381	193,798	170,910
日本	ton	68,032	62,064	70,136	74,412	67,705
北米	ton	24,957	24,214	31,806	35,780	40,208
欧州	ton	52,176	39,474	59,617	56,996	45,985
その他	ton	4,355	2,912	2,822	26,610	17,012
処理						
廃棄物最終処分量	ton			41,288	40,048	33,479
リサイク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



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。

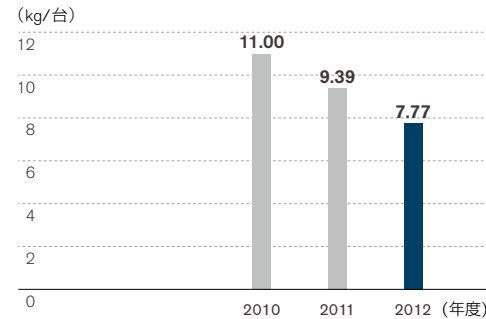


(地域別)

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



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

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

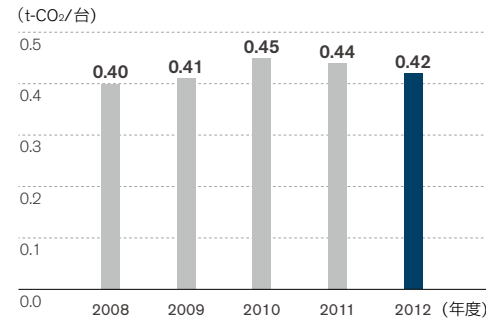
物流からのCO₂排出量

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

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CO₂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CO₂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CO₂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 ₂	12,542,888
カーボンフットプリント(間接)	t-CO ₂	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 ³	40,502,969
排水量	m ³	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CO₂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

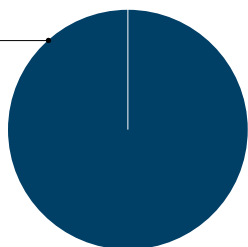
	単位	2008	2009	2010	2011	2012 (年度)
排出枠	t-CO ₂		7,308	7,308	7,308	7,308
クレジット	t-CO ₂		2,681	4,934	4,066	5,261



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。CO₂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CO₂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CO₂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。

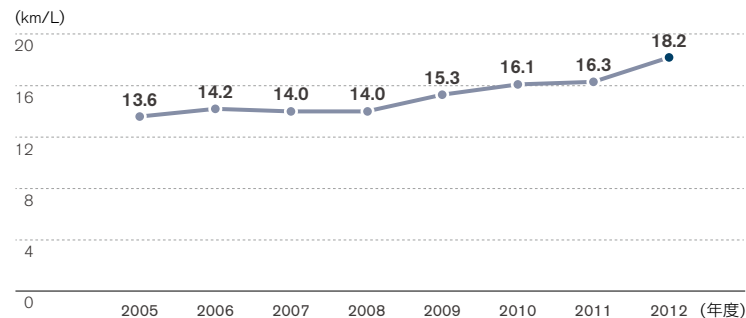
アクションプラン	2012年度未進捗状況	総合評価
企業活動におけるCO ₂ 排出量を20%削減(t-CO ₂ /台、2005年度比)	2005年度比8.3%削減	●●●○○○
全生産拠点でCO ₂ 排出量を27%削減(t-CO ₂ /台、2005年度比)	2005年度比15.2%削減	●●●●○○
部品・完成車物流からのCO ₂ 排出量を最小限にとどめる活動を推進	4隻目となる省工型自動車運搬船「日清丸」を導入するなど取り組みを推進中	●●○○○○
オフィスで毎年1%削減(日本/北米/欧州/中国、原単位)	17.7%増加(2010年度比)	○○○○○○○
販売会社で毎年1%削減(日本、原単位)	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 ₂ 評価を推進中	●●○○○○

製品における環境指標 — 燃費、CO₂

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	26.2
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	23.1
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	21.8
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	14.5
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	15.2
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	12.5
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	9.7
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)

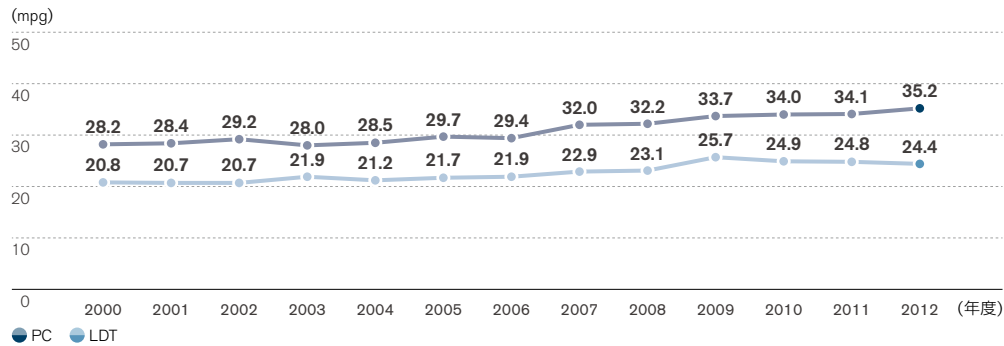


2012年度は、ガソリン登録車でクラスナンバーワンの低燃費*を誇る「ノート」、および軽自動車の販売比率増加などにより、当社の企業平均燃費(JC08モード)は18.2km/Lとなり、2011年度に比べ12%向上しました。

* 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)



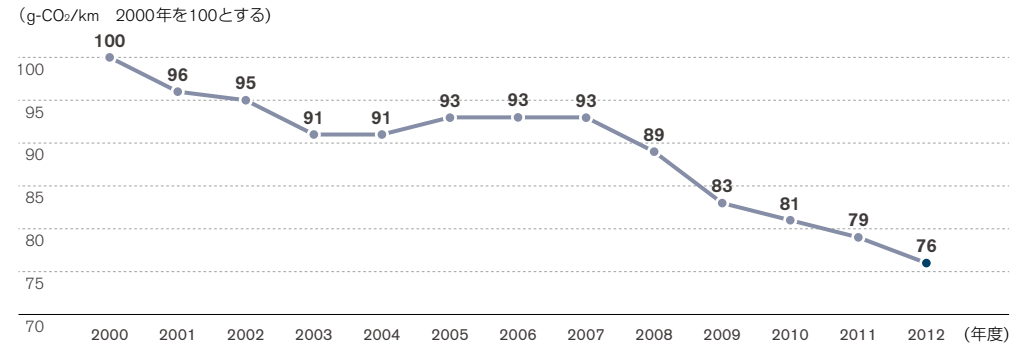
2012年度は、次世代エクストロニックCVT(無段変速機)を搭載した「アルティマ」、「ヴァーサセダン(日本名「ラティオ」)」などの販売増加により、北米の企業平均燃費(乗用車)は35.2mpgとなり、2011年度に比べ3%向上しました。



 ▶ GRI G3 Indicators

 ▶ EN6/EN26

欧州における車両平均CO₂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CO₂排出量は24%以上削減となりました。



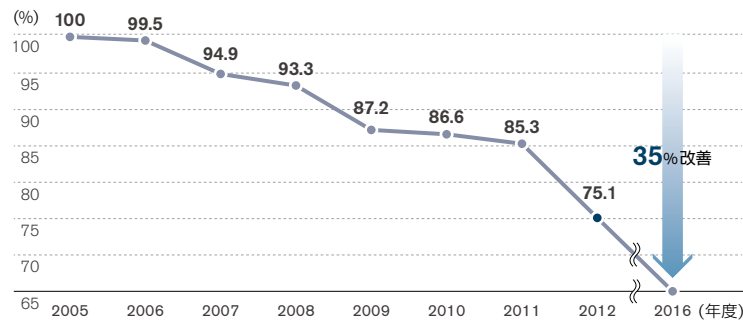
 ▶ GRI G3 Indicators

 ▶ 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

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 ₂ /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			

日産のパワ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CO₂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。

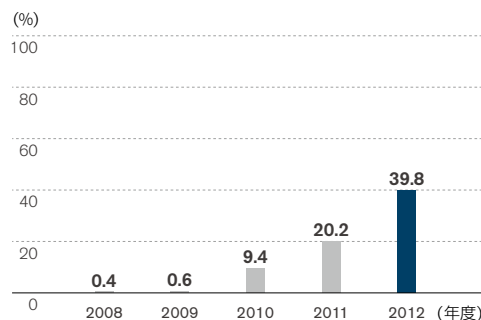
このほかハイブリッド車についても、2012年度に日本で「セレナ S-HYBRID(スマートシンプルハイブリッド)」を発売するなど、投入を進めています。

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CO₂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。

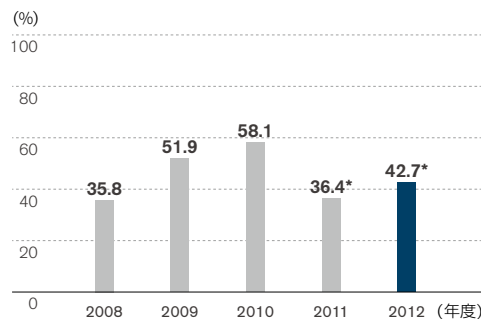


PURE DRIVEの販売台数率(日本)



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。

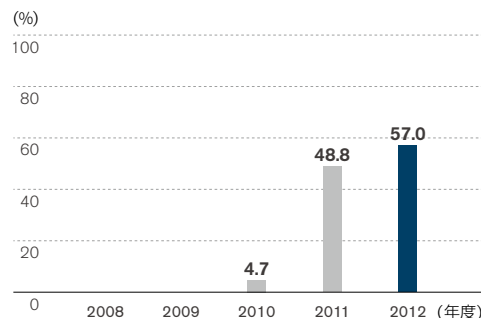
PURE DRIVEの販売台数率(欧州)



欧州では、2011年度にさらに厳しいCO₂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CO₂を加えたグローバルCO₂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CO₂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

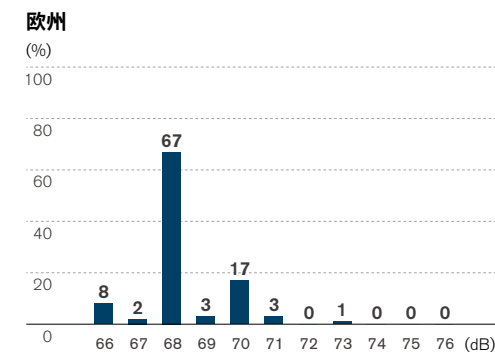
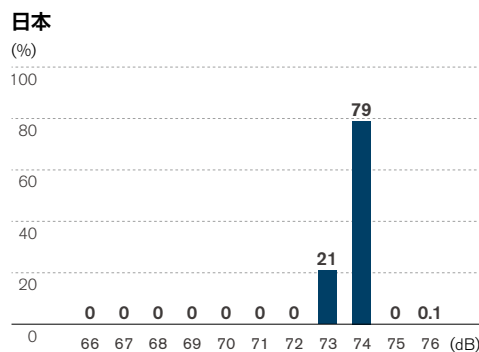
		(年度)	
		単位	2012
日本	SU-LEV	%	98
欧州	Euro 5	%	100
米国	U-LEV/SU-LEV/ZEV	%	83
中国	Euro 4	%	100

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。



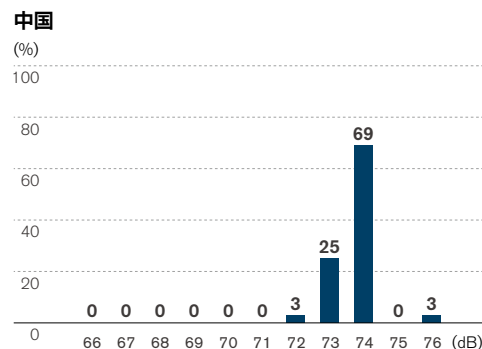
▶▶ GRI G3 Indicators
▶▶ EN26

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

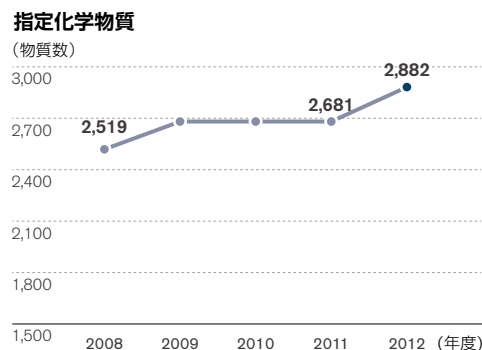
騒音分布は、各国の騒音測定法規に従って測定された車両加速時の騒音に基づいて算出しています。なお、欧州および中国は両国へ輸入された完成車のみを記載しています。



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。

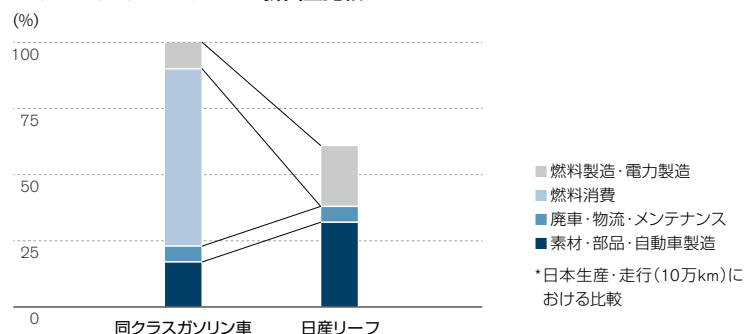


GRI G3 Indicators
EN26

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CO₂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CO₂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CO₂排出量削減を目指します。

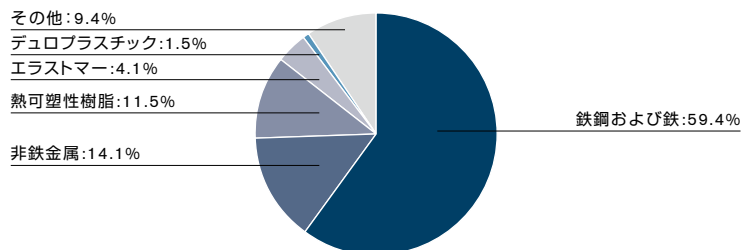
目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	COOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

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)。



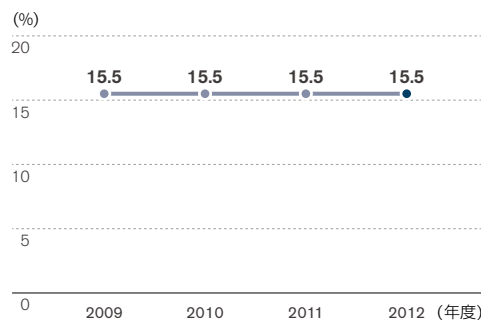
リサイクル

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。

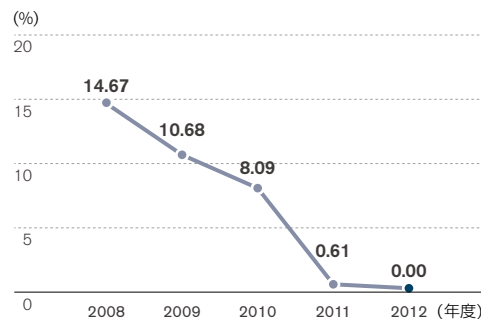
また再生可能な資源の採用に加え、クルマの生産過程で投入する資源の削減や、再生材の採用を促進しています。特に再生材については「一度採掘した天然資源を品質を維持しながら活用し続けることで、環境負荷を最小にする」という考えのもと、2016年度までにクルマ1台当たりにおける再生材の使用率を25%にまで引き上げることを目標にしています。

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"> EV充放電制御技術と情報ネットワークの開発 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) 	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"> 日本:「ノート」「ラティオ」 北米:「アルティマ」 中国:「シルフィ」 	●●○○○○
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 ₂ 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"> クルマの生産において発生するスクラップの回収、再生 使用済み製品の回収、再生 	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"> トップレベルのリサイクル実効率を達成(日本) 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) 	リサイクル実効率 <ul style="list-style-type: none"> 日本:99.3% グローバル:取り組みを推進中 	●●○○○○
希少資源の削減 <ul style="list-style-type: none"> レアメタル、レアアースの使用量を削減 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 	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5F
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(scope1,2)合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(就業人員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)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(scope1,2)合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(就業人員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)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(scope1,2)合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(就業人員)の通勤に係るCO2排出量(scope3))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(scope1,2)合計ならびに日本、米連、欧州の連結会社の従業員(就業人員)の通勤に係るCO2排出量(scope3)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CO₂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CO₂排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 従業員の通勤にかかるCO₂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CO₂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