

# SUSTAINABILITY REPORT 2018

サステナビリティレポート 2018



NISSAN MOTOR CORPORATION



# 目次

① CEO メッセージ

① チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ

① 関連役員からのメッセージ

① 日産のサステナビリティ

① 日産の SDGs への貢献

① ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス

① 完成検査問題について

① E: 環境

- ▶ 環境課題に関する方針・考え方 ▶ 気候変動 ▶ 大気品質 ▶ 資源依存
- ▶ 水資源 ▶ 第三者保証 ▶ 事業基盤の強化

① S: 社会性

- ▶ 社会性に関する方針・考え方 ▶ 人権 ▶ ダイバーシティ&インクルージョン
- ▶ 交通安全 ▶ 製品安全および品質 ▶ サプライチェーンマネジメント ▶ 人財育成
- ▶ 労働慣行 ▶ 従業員の健康と安全 ▶ 地域社会への貢献

① G: ガバナンス

- ▶ ガバナンスに関する方針・考え方 ▶ コーポレートガバナンス ▶ リスクマネジメント
- ▶ コンプライアンス

① 基礎データ集

① 本レポートの編集方針

① GRI 内容索引

① 投資家向け索引

# CEOメッセージ

---

日産自動車は、変革期にある自動車業界において、「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指し、世界をリードする会社でありたいと考えています。さらに、気候変動、資源枯渇、交通事故、社会格差の拡大といった、地球や人類にとって未曾有の課題に対しても貢献できるよう、積極的に取り組んでまいります。

2017年度、日産は、中期の事業計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の取り組みを開始するとともに、「Nissan Sustainability 2022」を新たに策定しました。これは、環境、社会性、ガバナンスの側面における日産の取り組みを明確にするとともに、日産が社会の持続的発展に貢献することをあらためて示したものです。



日産の究極のゴールである新車走行中のCO<sub>2</sub>排出量をゼロにする「ゼロ・エミッション」や、日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」の実現に向けた安全技術の開発と投入に加えて、重要環境課題に取り組む中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022」、当社の特徴でもあるダイバーシティのさらなる推進、さらには、グローバルでのコンプライアンス体制、ガバナンスの強化・改善に関する取り組みを、中期の視点で確実に進めていきます。

日産はこれまでにゼロ・エミッション車である100%電気自動車「日産リーフ」をグローバルで累計32万台販売したのに加え、日産独自の電動パワートレイン「e-POWER」を「ノート」「セレナ」に搭載するなど、電動駆動車での確固たるリーダーシップを発揮しています。

また、自動運転支援技術「プロパイロット」を搭載した「セレナ」「エクストレイル」なども多くのお客さまから高い評価をいただいています。今後もこうした技術の進化をリードすべく「ニッサン インテリジエント モビリティ」の取り組みをさらに進め、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

日本国内車両製造工場における完成検査に係る不適切な取り扱いに関して、お客さま、関係者をはじめとするすべてのステークホルダーの皆さまに多大なご迷惑をおかけしました。あらためて心よりお詫び申し上げますとともに、引き続き安全確保を第一に、法令順守の推進と対策の確実な実施を進め、皆さまからの信頼回復に努めてまいります。

日産は、社会的責任を果たす企業として、2004年から参加している「国連グローバル・コンパクト」が掲げる普遍的な原則を引き続き順守するとともに、「人々の生活を豊かに」という企業ビジョンの実現へ向けて、すべてのステークホルダーの皆さまに、今後も持続可能な価値を提供し、「Nissan Sustainability 2022」を通じた取り組みを加速してまいります。

西川 廣人

西川 廣人  
日産自動車株式会社  
社長兼最高経営責任者（CEO）

## チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ

### 「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現に向けて

企業の存続にとって「強さ」と「優しさ」を併せ持つことが重要だと考えます。利益を生み出す「強さ」に加え、企業の心として地球環境や社会に貢献するという「優しさ」があつてこそ、社会やステークホルダーからの信頼を得ることが可能になり、事業を継続する価値を見いだすことができると考えています。

「人々の生活を豊かに」を企業ビジョンとする日産は、これまでも社会の声に耳を傾けながらグローバルに環境や安全などの取り組みを進めることで、サステナビリティ課題の解決に努めてきました。

2018年に発表した新たなサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を通じて、こうした取り組みをさらに推し進め、社会の期待に応えていきます。



### 「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指す 「Nissan Sustainability 2022」

2015年、気候変動に関するグローバルな枠組みを定めたCOP21『パリ協定』が締結されました。また、人口の急増や都市化の進展は現代社会に大きな影響を与え、モビリティへの需要が世界各地で増大するなど、私たち自動車業界も変革を迫られています。

同じ2015年には、国連で持続可能な開発目標（SDGs）が採択され、企業はSDGsの達成に向けて、長期的な視点での貢献が期待されています。

こうした社会やステークホルダーからの期待に応えるべく、「Nissan Sustainability 2022」において、あらためてサステナビリティのゴールを定めました。私たちは、ダイバーシティを生かし、真にインクルーシブな組織づくりを目指し、さらに「ニッサン インテリジェント モビリティ」を通じて、「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指します。

「Nissan Sustainability 2022」は、「E（Environmental：環境）」「S（Social：社会性）」

「G（Governance：ガバナンス）」という3つの領域において、ゴール実現へ向けた取り組みとその目標を定めています。

## 「E: 環境」長期ビジョンを見据え「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」に注力

「環境」は、日産の「ゼロ・エミッション」への取り組みの中核となります。日産では2001年度に中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム（NGP）」の第一世代を導入し、2006年には2050年までに達成すべき長期ビジョンとして「新車のCO<sub>2</sub>排出量を2000年実績から90%削減」「企業活動により排出されるCO<sub>2</sub>を2005年実績から80%削減」「新たに採掘する天然資源の使用量を、2010年の台あたり80%から30%に削減」を設定しました。2017年度に取り組み始めた第四世代となる「ニッサン・グリーンプログラム2022（NGP2022）」では、2050年に向けたビジョンを見据え、「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」の4点を重要な環境課題として取り組んでいきます。

## 「S: 社会性」安全技術やダイバーシティ&インクルージョンなど日産の強みを生かす

2017年、交通事故による死亡者数は全世界で130万人に達したという報告がありますが、日産は、日産車がかかわる死者数を実質的にゼロにすることを究極の目標としています。自動運転技術「プロパイロット」を搭載したクルマの投入を順次拡大しており、2022年度までに20市場で計20車種に搭載する予定です。

ダイバーシティ&インクルージョンも主要な取り組みの一つです。1999年にルノー・日産アライアンスが発足して以来、日産はダイバーシティを強みとすべく、さまざまな活動を推進してきました。今後も性別、国籍、民族、人種、性的指向、世代などを超えてさまざまな背景をもつ人財を積極的に採用するとともに、多様な人財一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな企業となることを目指します。

## 「G: ガバナンス」信頼される企業としての基盤を強化

「ガバナンス」は私たちが社会から信頼される企業であるために欠かすことができない、企業活動の基盤となる領域です。

完成検査に係る不適切な取り扱いを踏まえて、このような問題を二度と起こさないよう、法令順守を推進し、対策を確実に実施してまいります。各部署での法令順守に加えて、グローバルでのコンプライアンス体制を強化して取り組んでいきます。

## 社会にとってなくてはならない会社を目指して

日産がこうした企業活動を継続的に行ううえで、ステークホルダーと信頼関係を構築することは欠かせません。さまざまな社会の期待に応え、持続可能な社会の発展と日産の成長を実現し、日産が社会にとってなくてはならない存在になるためにも、さまざまな取り組みに加え、透明性の高い情報開示とコミュニケーションに努めていきます。

私はチーフ サステナビリティ オフィサーとして、「Nissan Sustainability 2022」は、2022年、そしてその先の未来に向けて、日産を進むべき道へと導くものであり、日産が社会から必要とされる企業となるための重要な指針であると確信しています。日産グループ一丸となって、このサステナビリティ戦略を推進していきます。

川口均

川口 均

日産自動車株式会社

専務執行役員、チーフ サステナビリティ オフィサー（CSO）

# 関連役員からのメッセージ

## 軽部 博

チーフ フィナンシャル オフィサー

財務、経理、IR、M&S支援担当

日産は、持続可能な成長、健全な収益性、ならびに確かなフリーキャッシュフローを支える商品・サービス・技術への投資を行うことをお約束します。これらの取り組みは、日産の持続的な成長を目指す中期計画「Nissan M.O.V.E to 2022」のベースとなるものです。企業が持続可能な社会の発展に尽くすことへの株主の皆さまからの期待はますます高まっており、透明性と一貫性をもって、業績を確保し、社会の価値創造にも努めます。日産は、自らの持続的な成長を通じて社会の持続的発展に貢献していきます。



## 山内 康裕

チーフ コンペティティブ オフィサー

「Nissan Sustainability 2022」の鍵となるのが、「ニッサン・グリーンプログラム2022」です。このプログラムは、気候変動、資源依存、大気品質、および水資源を重要課題と捉えた当社の環境の取り組みを加速化することを目的としています。気候変動については、新車走行時のCO<sub>2</sub>排出量を、2000年に対し2022年までに40%削減し、企業活動（工場、事業所、物流、販売会社を含む）によるCO<sub>2</sub>排出量を2005年に対し、2022年までに30%削減する目標を掲げています。また、大気品質の改善にも重点的に取り組み、水管理をさらに強化し、設計、生産工程、リビルド、リサイクル、リユースを含む、あらゆる分野を通じて資



源への依存度を最小限に抑えます。同時に、サプライチェーンの範囲を拡大し、環境改善にさらに貢献していきます。このように、サステナビリティの取り組みは、調達から商品開発、生産終了に至るまで、日産のバリューチェーン全体を通じて、取り組みを強化する原動力になると考えています。

## フィリップ クラン

### チーフ プランニング オフィサー

グローバル商品企画、グローバルプログラム マネジメント、グローバル市場情報、ビークル インフォメーション テクノロジー 担当

電動化、自動運転、およびコネクテッドカーで世界をリードするという企業戦略を通して、日産は、新車走行時のCO<sub>2</sub>排出をゼロにする「ゼロ・エミッション」と、日産車の関わる死者数を実質ゼロにすることを究極の目標とする「ゼロ・フェイタリティ」の実現を目指します。その達成に向け、これまで培ってきたEVリーダーシップと、日本市場で高い評価をいただいている日産独自の電動化技術「e-POWER」の成果を生か

し、2022年度末までに100万台の電動化車両を販売することを目指しています。さらに、2022年までに自動運転技術「プロパイロット」を20車種に搭載し、20の市場に投入します。また、モビリティ、人、そして技術の新たな関係性を構築するために、モビリティサービスや、車両から電力系統に電力を供給するV2G (Vehicle to Grid) の推進にもより一層力を入れていきます。自動車業界における技術とビジネスの進化をリードすることを目指し、ゼロ・エミッション車や低燃費車の開発に加え、自動運転やコネクテッドカー技術を駆使することで、交通渋滞の緩和や安全性の向上、ひいては、持続可能な社会の実現に寄与します。



## ホセ ムニョス

### チーフ パフォーマンス オフィサー

7 マネジメントコミッティ統括、MC China (中国事業) 担当、ビジネスユニット (ダットサン、Infiniti、アフターセールス、小型商用車) 担当

日産は、グローバルな自動車業界の中で最も多様性に富み、国際的な人材が活躍する企業です。ダイバーシティ (多様性) は正に当社の核となる強みです。多様な人材一人ひとりがその力を最大限に発揮でき、継続して自己研鑽できる、真にインクルーシブな会社になることを目指します。



2023年までには、全世界の拠点の管理職に占める女性の割合を、現在の14%から16%に拡大する計画です。現在、多様な国籍からなる執行役員が多様な視点で意思決定を行っており、当社はこれからもさまざまな背景を持つ人財の登用を促進していきます。「Nissan Sustainability 2022」のもと、日産は、従業員がその能力を発揮できるよう、職場環境の改善や職場でのダイバーシティの推進など、社内のインフラ整備を進めていきます。サステナビリティとは、従業員が、性別や国籍を問わず、柔軟かつ効率的な労働形態によって、最大限の力を発揮できる環境を整えることだと考えています。

## クリスチャン ヴァンデンヘンデ

チーフクオリティオフィサー 兼 副社長  
品質&トータル カスタマー サティスファクション

日産は、クオリティの高い製品、販売、サービスをご提供するブランドとしてお客さまに認めていただけることを目指しています。日常業務やガバナンス体制についても、同様に取り組んでまいります。「Nissan Sustainability 2022」では、法令順守を一層徹底するため、内部監査の仕組みを導入しました。製品・サービス品質にかかわるコンプライアンスリスクを明らかにすることを始め、さまざまな取り組みを通じて、業務品質向上に向けて持続性ある方法で意識醸成に努めてまいります。



# 日産のサステナビリティ

---

① サステナビリティ戦略

---

② ステークホルダーエンゲージメント

---

③ サステナビリティ推進体制

---

④ 長期ビジョンと2022年のゴール

---

⑤ サステナビリティ推進のマネジメント

---

⑥ 社外からの評価

---

# サステナビリティ戦略

GRI102-15

GRI102-16

GRI102-46

GRI102-47

GRI102-49

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

## 日産の考えるサステナビリティ

日産は「人々の生活を豊かに」という企業ビジョンを掲げ、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、すべてのステークホルダーに提供します。

グローバルなあらゆる事業活動を通じて企業として成長し、経済的に貢献すると同時に、世界をリードする自動車メーカーとして、社会が直面する課題の解決に貢献することも私たちの使命です。日産は、お客さま、株主、従業員、地域社会などすべてのステークホルダーを大切に思い、将来にわたって価値ある持続可能なモビリティの提供に努めます。さらに、持続可能な社会の発展に貢献し、「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指していきます。

**私たちの企業ビジョン**      日産:人々の生活を豊かに

## 社会の重要課題を分析

日産では、社会の重要課題を定期的に経営会議体で論議し、日産がグローバル企業として、また自動車メーカーとして、グループ会社全体で取り組むべき優先課題を特定してサステナビリティ戦略に反映しています。また、ステークホルダーの懸念や関心、技術の革新などの最新動向を踏まえながら重要課題を見直し、サステナビリティ戦略の策定に織り込んでいきます。

## サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」

人口構成の変化や、都市化の進行などのメガトレンドは現代社会に大きな影響を与え、モビリティへの需要が世界各地で増大しています。また自動車業界では技術革新が急速に進み、これまでにない大きな変革期を迎えています。こうした社会の変化に対応し、新たな価値を提供するイノベーションを牽引すべく、日産は中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の一環としてサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を定めています。

「Nissan Sustainability 2022」は「E (Environmental : 環境)」「S (Social : 社会性)」

「G (Governance : ガバナンス)」の側面 (重要な項目) で日産の取り組みを明確にし、企業としての持続可能な成長を目指すとともに、社会の持続可能な発展に貢献する取り組みについてあらためて示したものです。

## サステナビリティの重要テーマ： 「ゼロ・エミッション」「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現を目指して

クルマの普及に伴い、多くの人々がモビリティによる利便性や運転する楽しさを享受していますが、一方で、温室効果ガスの排出量や交通事故は緊喫の課題となっています。世界をリードする自動車メーカーとして日産が目指しているのが、新車走行中のCO<sub>2</sub>排出量をゼロにする「ゼロ・エミッション」と日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」の実現です。多様な人財一人ひとりが力を発揮するとともに、中長期に成長できるインクルーシブな組織を構築し、その実現を目指していきます。



**環境：日産は「人とクルマと自然の共生」という環境理念のもと、社会的要求かつ長期視点に基づき環境課題の解決に貢献します。**

#### **ニッサン・グリーンプログラム2022**

- ・中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022」を通じて、「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」の4つの課題に取り組みます。

**社会性：日産はあらゆるステークホルダーの権利を尊重します。**

#### **交通安全**

- ・日産車のかかわる死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」を究極の目標に、自動運転技術をはじめとする安全技術の開発と投入を進めます。

#### **ダイバーシティ&インクルージョン**

- ・性別、国籍、民族、人種、世代など、さまざまな背景からなる多様な人財一人ひとりが、力を最大限発揮し、持続的な成長とイノベーションを創出しているインクルーシブな組織を構築します。

#### **品質**

- ・お客さまの声を第一に、世界中でトップレベルでの製品やサービスをお客さまに届けます。

#### **サプライチェーン**

- ・人権や環境などに配慮した持続可能なサプライチェーンの構築を目指します。

#### **従業員**

- ・従業員一人ひとりが自ら継続的に学び、その可能性を最大限発揮できるよう、いつでもどこでも学べる機会を提供します。さらに、従業員の健康と安全を第一に活力のある職場づくりを目指します。

#### **地域社会への貢献**

- ・「環境」「交通安全」「ダイバーシティ」に関連する地域社会への貢献活動を通じ、「よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会」を目指します。

**ガバナンス：日産は法令とルールを順守し、公平・公正で透明性を持った事業活動を行います。**

#### **コーポレートガバナンス・内部統制**

- ・グローバルでのコンプライアンス体制を整備するとともにガバナンスを強化し、法令順守と高い透明性を持った事業活動を推進します。

## 重要な報告テーマの選定

日産ではサステナビリティにかかわる考え方や取り組みをより多くの皆さまにご理解いただくため、「サステナビリティレポート」としてまとめ、毎年公表しています。情報を広く社会と共有することで事業活動の透明性を高めると同時に、社外からのフィードバックを通じて改善を図り、今後もさらに持続可能な社会の発展に寄与したいと考えています。

報告テーマは、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定しています。事業活動に対する潜在的な影響は、これまで認識された課題に加えて、各種CSRガイドラインの内容やCSRのトレンド、自動車業界内外での国際的な直近の取り組みなどを参考に把握し、ステークホルダーの関心については、社内外のステークホルダーへのインタビューや外部コンサルタントによる分析を適宜実施し、把握しています。

GRI102-11

GRI102-12

## 「国連グローバル・コンパクト」に署名

日産は国際的なガイドラインや協定に積極的に参画しており、国際的なポリシーや基準を尊重して事業活動を行っています。

日産は、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」に、2004年から参加しています。国連グローバル・コンパクトは、国連のコフィー・アナン事務総長（当時）が1999年に世界経済フォーラム（ダボス会議）で提唱した、企業による自主行動原則です。

日産では、国連グローバル・コンパクトの10原則に基づくさまざまな活動を一層強化するために、サステナビリティマネジメントを進めています。

- ④ [国連グローバル・コンパクトに関する詳細はこちら（英語のみ）](#)  
をご覧ください



GRI102-21

GRI102-40

GRI102-42

GRI102-43

GRI102-44

# ステークホルダーエンゲージメント

## ステークホルダーとの対話

日産では、日産の事業が存続するうえでかかわりのある個人または団体をステークホルダーと位置づけています。

日産は、企業活動と社会的要請のベクトルを一致させた経営を目指しており、そのためにステークホルダーの声に耳を傾け、信頼関係を構築しながら、社会の声を企業活動に反映させることが重要だと考えています。より多くの声を取り入れるために、社会の声に耳を傾け、オポチュニティとリスクの芽を見いだす活動を行っており、ステークホルダーとの対話を図る多様な機会を設けています。こうした対話を本社はもちろん、事業所や海外拠点においても実施し、確実に社内にフィードバックする体制を構築しています。

ステークホルダーとの対話における具体的な事例は本レポート内で紹介しています。

### 日産を取り巻くステークホルダーとの対話の機会



ステークホルダー	ステークホルダーとの対話の機会	ステークホルダーの関心事、主なテーマ
お客さま	問い合わせ窓口、ディーラー窓口、ウェブサイト、ショールーム、イベント、お客さまアンケート、TV・雑誌・SNSなどのメディア、オーナーズミーティング、アフターサービス、メール配信サービス	お客さまのご意見を製品やサービスに反映 (さまざまなタッチポイント)
従業員	問い合わせ窓口(社内通報制度)、イントラネット、社内イベント、面談、各種アンケート(調査)	CEOが前年度の業績や新年度の方向性を従業員に説明(社長講話)
サプライヤー・ディーラー	定期的な会議、問い合わせ窓口、説明会、イベント、各種ガイドライン、ウェブサイト	中期計画や年度ごとの購買方針などについて周知 (サプライヤーズミーティング)
株主・投資家	IR問い合わせ窓口、株主総会、決算説明会、IRイベント、取材対応、ウェブサイト、アニュアルレポート、株主通信、メール配信サービス	ESGの取り組み、地域戦略などの説明(事業説明会)
政府・自治体・ビジネスパートナー	問い合わせ窓口、共同研究、業界団体の取り組み、各種協議会、イベント	産学官の共同プログラム(熊本市内EVバス「よかエコバス」への技術協力など)
NGO・NPO	問い合わせ窓口、社会貢献プログラムの運営、寄付、災害被災地支援、イベント、財団を通じた助成	実施地域および活動内容の検討(社会貢献プログラム運営)
地域社会	各事業所問い合わせ窓口、地域でのイベント、工場見学、社会貢献活動、協議会、交通安全啓蒙活動、財団を通じた助成	地域における交通安全啓蒙活動の推進(「おもいやりライト運動」など)
将来世代	問い合わせ窓口、社会貢献プログラム、工場見学、寄付講座、イベント、財団を通じた助成、ウェブサイト	実験や試乗を通じた、地球環境問題への理解促進(「日産わくわくエコスクール」)
メディア	広報問い合わせ窓口、記者会見、広報イベント、プレスリリース、取材対応、メール配信サービス、ウェブサイト	「Nissan M.O.V.E. to 2022」説明(記者会見)

## 株主・投資家の皆さまとの対話の方針

株主・投資家の皆さまは持続可能な社会をともに創造していくパートナーです。日産の事業活動を正しくご理解いただくため、IR(株主・投資家向け広報)活動においては迅速で透明性の高い情報開示を継続的に行うことを基本としています。日産は、長期的視野に立つ経営戦略や、競争力を強化するイノベーションの導入、最新の市場動向などに関して、さまざまな機会を通じて情報開示に努めています。

## 株主・投資家の皆さまとのコミュニケーション

株主・投資家の皆さまとのコミュニケーションとして、四半期ごとの決算説明会に加え、機関投資家への個別訪問や証券アナリストとの取材対応を頻繁に行っているほか、会社主催の事業説明会や証券会社主催のコンファレンスなどを通じて会社の状況などを積極的に情報開示しています。また、証券会社と共同で、個人投資家向けの会社説明会も実施しています。さらに、投資家向けのウェブサイトを運営し、随時最新情報を開示しています。

事業説明会では毎年、投資家・アナリストの関心が高いテーマを選び、各部門・地域のマネジメント層から積極的に情報提供しています。2017年度は、パワートレインの戦略や、昨年度に引き続きASEAN地域の動向や戦略についての説明会などを実施しました。また2017年度には、近年関心が多く寄せられているESGの取組みについても機関投資家との対話の機会を設け、日産のサステナビリティ全般の取組みや環境に関する活動について説明しました。

日産への理解をさらに深めていただくため、今後もニーズに合わせた適切な情報開示を実施していきます。

## 第119回株主総会

第119回定時株主総会は、2018年6月26日、パシフィコ横浜で開催され、4,188名の株主の皆さまにご出席いただきました。

株主総会は、日産の経営陣が株主の皆さまと直接コミュニケーションをとれる貴重な機会です。株主総会をはじめとする株主の皆さまとのさまざまな交流を通じて、株主の皆さまの意見に十分耳を傾けるとともに、疑問に対しても十分な説明をすることで、信頼に応えていきたいと考えています。

また、株主総会に際しては、株主の皆さまの日産への質問や意見を事前に募集し、説明や報告、質疑応答を充実させる取り組みを、2009年から続けています。

## IR活動で外部から高い評価

日産は、公益社団法人日本証券アナリスト協会主催の第22回「証券アナリストによるディスクロージャー優良企業選定」において、自動車・同部品・タイヤ部門の3位に選定されました。「ディスクロージャー優良企業選定」は、企業の情報開示向上を目的に設立され、各業種のアナリストが、経営陣のIR姿勢、説明会、フェアディスクロージャー、コーポレートガバナンス、自主的情報開示の5項目における評価を行います。日産は、タイムリーで公平な情報開示やウェブサイトでの情報提供といったフェアディスクロージャー、積極的な説明会や見学会の実施といった自主的情報開示、コーポレートガバナンスの項目などが高く評価されました。

④ IR情報に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

GRI102-11

GRI102-26

GRI102-27

GRI102-28

GRI102-32

GRI103-2

GRI103-3

# サステナビリティ推進体制

サステナビリティ戦略の目標設定や進捗確認など具体的な活動の社内横断的な管理については、チーフサステナビリティオフィサー（CSO）が議長を務めるグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティで議論されます。グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティは年2回開催され、「環境」「交通安全」「ダイバーシティ&インクルージョン」など各活動を担う部署の責任者が参加。各活動は担当部署が責任を持って推進していきますが、その進捗はグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティで報告され、PDCAサイクルを迅速に回し、サステナビリティパフォーマンスのさらなる向上を追求しています。

また、日産の最高意思決定機関であるエグゼクティブ・コミッティに報告・提案し、方針や今後の取り組みを決定しています。

## サステナビリティ戦略に関する意思決定プロセス



GRI102-16

GRI102-31

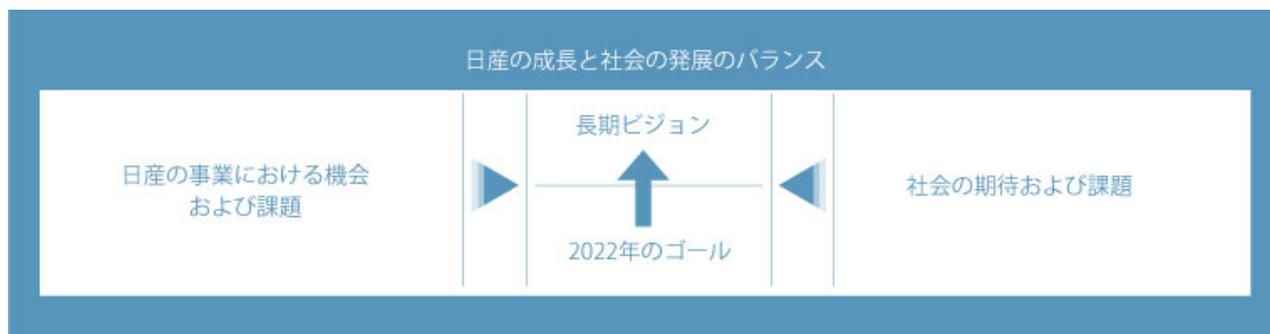
GRI103-2

GRI103-3

# 長期ビジョンと2022年のゴール

サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を推進するにあたり、ESG各側面の取り組みにおいては、それぞれ2022年のゴールを設定しています。2022年のゴールは、日産の事業における機会および課題と、社会の期待および課題を踏まえて策定した「長期ビジョン」を見据えた2022年時点での目標です。各取り組みにおける目標を達成し、日産の持続的成長と社会の持続的な発展を目指します。

## 長期ビジョンと2022年のゴールの考え方



## 各取り組みの長期ビジョンと2022年の主なゴール

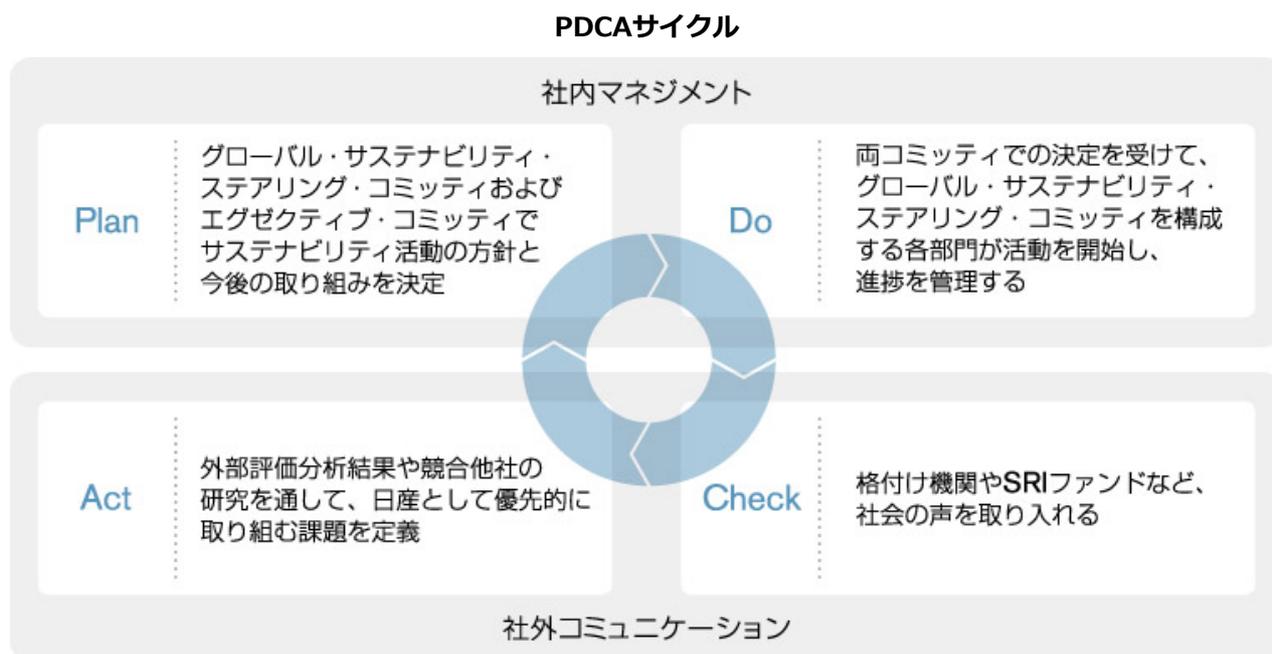
ESG各側面の取り組み	長期ビジョン	2022年の主なゴール	
環境	事業活動やクルマによって生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぎます		
	気候変動	カーボン・ニュートラル ・新車のCO <sub>2</sub> 排出量を2050年までに90%削減(2000年度比) ・企業活動からのCO <sub>2</sub> 排出量を2050年までに80%削減(2005年度比)	クルマからのCO <sub>2</sub> を削減：新車からのCO <sub>2</sub> 排出削減-40%('00年度比; 日本、米国、欧州、中国) 企業活動全体からのCO <sub>2</sub> 排出削減：グローバル販売台数あたりのCO <sub>2</sub> 削減-30%('05年度比)
	資源依存	新規採掘資源依存ゼロ ・新規採掘資源への依存を2050年までに70%低減	新規資源の使用を最小化：新規天然資源の台あたり使用量を30%削減
	大気品質	ゼロ・インパクト	・車室内の空質環境改善：実用化に向けた開発を促進 ・生産活動でのVOC排出削減：塗装面積あたりのVOCを削減
	水資源	ゼロ・ストレス	工場での水資源利用の削減：グローバル生産台数あたりの水使用量-21%('10年度比)

ESG各側面の取り組み		長期ビジョン		2022年の主なゴール	
社会性	交通安全	日産車がかかわる死者数を実質ゼロ		日産車がかかわる死者数を2020年までに1995年比で75%削減	
	ダイバーシティ&インクルージョン	人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向など、多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を実現し、イノベーションを創出して持続的な成長につなげている		女性管理職比率 - グローバル：2023年までに16% - 日本：2023年までに13%	
	品質	製品品質	お客さま視点でトップレベルの品質を目指す		すべての主要国においてトップレベルのセールス・サービス品質を実現し、長期的にトップレベルを維持する
		セールス・サービス品質			
	サプライチェーン	環境と人権に配慮した持続可能なサプライチェーンの構築を目指す		<ul style="list-style-type: none"> <li>当社とお取引のある全てのサプライヤーが「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」を順守している</li> <li>サプライヤー環境調査やサプライヤーとの協業を通じ環境負荷の低減を目指している</li> </ul>	
	従業員	従業員の能力開発	日産は、将来へ向かって様々な状況に対応できる能力を育てていきます		以下の取組みを通じて、継続的な学習と自己開発を日産の企業文化にすることを目指します <ul style="list-style-type: none"> <li>自己開発のための統合フレームワークの導入</li> <li>学習と自己開発のオーナーシップを従業員が持つための働きかけ</li> <li>「いつでも、どこでも学べる」デジタルツールの提供</li> </ul>
労働安全衛生		職場での事故ゼロ、疾病ゼロの実現		グローバルの労働災害度数率を2022年度までに2016年度比50%削減 (休業災害件数+不働災害件数)/総労働時間×1,000,000	
地域社会への貢献	よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会の実現		環境、交通安全、ダイバーシティといった3つの戦略領域に関連する社会貢献プログラムをグローバルで実施		
ガバナンス	コンプライアンス	コンプライアンス違反未然防止の仕組みが機能し、日産のすべての会社でコンプライアンスの順守が徹底される		<ul style="list-style-type: none"> <li>コンプライアンスリスク領域ごとのモニタリング機能の強化と、その統合的な監督の仕組みを構築する</li> <li>サードパーティを含めた日産のビジネスプロセス全般のコンプライアンス強化を徹底する</li> </ul>	
	リスクマネジメント	情報セキュリティの維持・強化、情報漏えいの未然防止・被害最小化・透明性維持などが、ベンチマークレベルで達成されている		情報セキュリティの維持・強化において、新たな環境・領域への対応を含めて、各分野ベンチマークレベルで達成されている	

# サステナビリティ推進のマネジメント

## サステナビリティを推進するPDCAサイクル

日産では、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティおよびエグゼクティブ・コミッティでサステナビリティの方針を決定したうえで、活動の進捗を管理、社会の声の企業活動への取り込み、外部評価の分析に取り組むなどPDCA（Plan-Do-Check-Act：計画、実施、評価、改善）サイクルを通してサステナビリティ活動を推進しています。



## 販売会社との取り組み

---

日産では、販売会社とコンプライアンスの意識を共有し、より強固な内部統制を構築できるように、さまざまな取り組みを推進しています。販売会社とのコミュニケーションを強化しながら、サステナビリティマネジメントのさらなる向上を目指しています。

### 販売会社と共同で取り組むサステナビリティマネジメント

日産では、販売会社とともに一貫性のあるサステナビリティマネジメントを推進するため、日本国内の日産販売会社向けにコンプライアンス強化を目的とした活動を実施しています。具体的には、コンプライアンスに関する管理レベルの把握と改善を目的とした「自己点検プログラム」を各販売会社で年2回継続的に実施。日産が提供する「自己診断チェックシート」をもとに、自社におけるコンプライアンスの現状や課題について把握し、PDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを回しながら自発的改善活動につなげています。チェックシートは監査での指摘事項等を反映させながら毎年更新し、修正・追加された項目についても周知・徹底を図りながら改善活動を実施しています。プログラムの実施状況は販売会社および日産の関係部署でも共有、取締役会への報告も実施し改善状況や有効性を確認するなど、販売会社と一体となってサステナビリティマネジメントのさらなる向上を目指しています。

重大なコンプライアンス案件が発生した際には、法務、広報、渉外など日産の関係各部署が連携しながら販売会社とともにタイムリーかつ適切に対応しています。

# 社外からの評価

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、投資対象を選ぶ社会的責任投資（SRI：Socially Responsible Investment）が注目される中、日産はサステナビリティ経営を推進し、積極的な情報公開に取り組んでいます。日産のサステナビリティへの取り組みは社外からも高い評価を得ています。



## ダウ・ジョーンズ・サステナビリティ・インデックス（DJSI）

「DJSI」は、米国のダウ・ジョーンズ社とスイスのRobecoSAM社による社会的責任投資株価指標。2017年はDJSI アジアパシフィック・インデックス（Asia Pacific Index）に引き続き選定されました。



FTSE4Good

## FTSE4Good指数シリーズ

英国のフィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所が共同出資する独立企業のFTSE社が開発。2017年に行われた評価でも引き続き選定されています。

🔗 FTSE4Good指数シリーズに関する詳細は[こちら（英語のみ）](#)をご覧ください



FTSE Blossom  
Japan

## FTSE Blossom Japan指数

FTSE Blossom Japan IndexはグローバルなインデックスプロバイダーであるFTSE Russellが作成し、環境、社会、ガバナンス（ESG）について優れた対応を行っている日本企業のパフォーマンスを測定するために設計されたものです。FTSE Blossom Japan Indexはサステナブル投資のファンドや他の金融商品の作成・評価に広く利用されます。当社は2年連続でFTSE Blossom Japan Indexの構成銘柄に選定されています。

🔗 FTSE Blossom Japan Indexに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



## CDP気候変動レポート2017

CDPが実施した、気候変動への取り組みに関する調査「CDP気候変動レポート」（2017年10月公表）において、リーダーシップレベルに4年連続で選定されました。

## CDPウォーターレポート2017

調査対象となった2,000社を超えるグローバル大手企業の中で、最高評価であるAリスト企業の1社に選定されました。

2017

**TOP 100  
GLOBAL  
INNOVATORS**

### クラリベイト・アナリティクス Top 100 グローバル・イノベーター 2017

クラリベイト・アナリティクスが選定する「Top 100 グローバル・イノベーター」を5年連続で受賞しました。同賞は、クラリベイト・アナリティクスが保有する特許データをもとに、先進技術や革新技术だけでなく普及につながる技術进行分析し、全業種・全世界を通じて最も革新的な企業・機関に与えられます。



## モーニングスター社会的責任投資株価指数（MS-SRI）

日本のSRI指標である、モーニングスター社会的責任投資株価指数（MS-SRI）の2018年構成銘柄に選定されています。



## 株式会社日本政策投資銀行「DBJ環境格付」

株式会社日本政策投資銀行が実施する「DBJ環境格付」において、「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」という最高ランクの格付を取得するとともに、格付評価が傑出して高いモデル企業のみが該当する特別表彰を受賞しました。

# 日産のSDGsへの貢献

2050年には世界の人口が90億人に達すると予測される中、社会は気候変動、貧困、都市化の進行などさまざまな課題に直面しています。こうした課題を解決すべく、国連では「持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）」が採択され、その達成に向けて、企業が果たす役割はますます高まっています。自動車産業においても、安全で安心かつ持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会に価値を提供することがより一層重要になっていると認識しています。日産はSDGsを支持し、その目標の達成に貢献します。

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS  
2030年に向けて  
世界が合意した  
「持続可能な開発目標」です

ゴール	ターゲット	貢献	日産の アプローチ	指標	2015年度 実績	2016年度 実績	2017年度 実績	目標
1	1.2	生計の 向上	地域社会への貢献活動を通じて、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会の実現を目指します	—	—	—	—	—
2	2.1	緊急時の 食料支援	自然災害などによる被災地のニーズをとらえ、物資などの提供支援を行います	—	—	—	—	—
3	3.6	交通事故の削減	「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に働きかけることで、交通事故による死者数を削減します	日産車がかかわる交通事故における死者数の1995年比低減率(日本)	70%減少	72%減少	(直近データは2016年)	2020年までに1995年比で75%削減
	3.9	健康への影響の低減	ゼロ・エミッション車などの普及により都市部における大気汚染を改善します	—	—	—	—	—
4	4.2、4.3	次世代教育支援	事業で培った知識や技術を活用した教育プログラムなどを提供します	—	—	—	—	—
	4.7	サステナビリティの理解促進	従業員、販売会社、取引先を含め、サステナビリティに関する理解を促します	—	—	—	—	—
5	5.1	ジェンダー平等の推進	ダイバーシティ&インクルージョン、地域社会への貢献活動を通じて、女性の活躍支援をグローバルに推進します	—	—	—	—	—
	5.5	ジェンダー平等の推進	多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を目指します	女性管理職比率	13%	14%	14%	2023年までにグローバルで16%
6	6.4	水資源利用効率の向上	クルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、すべての生産工場での水使用量の管理・削減への取り組みを進めています	生産台数当たりの取水量削減率 vs 2010年比	8.6%	15.7%	16.2%	2022年までにグローバル生産拠点における取水量21%削減

ゴール	ターゲット	貢献	日産の アプローチ	指標	2015年度 実績	2016年度 実績	2017年度 実績	目標
7	7.2	再生可能 エネルギー 利用の増加	各拠点の地域特性に 合わせ、自社の設備による発電、再生可能エネルギー比率の高いエネルギーの調達、自社資産の発電事業者への貸付という3つのアプローチで、再生可能エネルギー利用を推進します	生産工場での再生可能エネルギー使用比率	—	9.2%	10%	—
	7.3	エネルギー 効率の改善	生産過程におけるエネルギー消費削減のための取組みを進めます	生産台数当たりのエネルギー消費量	1.86MWh	1.80MWh	1.68MWh	—
8	8.1	経済の発展	自動車の製造、販売を通じて、世界経済の成長を促します	売上高	121,895 億円	117,200 億円	119,512 億円	165,000 億円 (2022年)
	8.2	学習機会の 提供	多様な人財一人ひとりが自己開発できる「いつでも、どこでも」学べる機会を提供します	従業員1人当たり年間受講時間	26.9	28.8	30.6	—
	8.5	ディーセント ワークの 確立	多様な価値観やライフニーズを持った従業員が活躍できるよう、ダイバーシティ&インクルージョンを支える重要な土台となる働き方改革を推進します	離職率	4.6%	4.3%	5.4%	—
	8.7	人権の尊重	国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を参照すべき基準と位置づけ、「日産の人権尊重に関する基本方針」に基づき取組みを進めます	—	—	—	—	—
	8.8	労働災害 の削減	労働安全衛生マネジメントシステムを構築し、労働安全衛生活動が確実に実施される体制を整備しています	労働災害度数率	0.75	0.68	0.47	—
9	9.4	環境保全 技術の向上	革新的な商品・技術・サービスの提供と企業活動を通じて、環境保全に取り組みます	環境保全コスト (日本)	投資： 3,491 百万円、 コスト： 172,428 百万円	投資： 3,866 百万円、 コスト： 176,806 百万円	(直近 データは 2016年)	—
			グローバルの各拠点から必要な設備提案を募り、投資額当たりのCO <sub>2</sub> 削減量が多い案件に対して優先的に資金を配分しています	—	—	—	—	—

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2015年度実績	2016年度実績	2017年度実績	目標
10	10.2	ダイバーシティの推進	多様なバックグラウンドからなる人財一人ひとりが力を最大限発揮できるインクルーシブな組織を目指します	—	—	—	—	—
11	11.1	持続可能な街づくり	NGOなどのパートナーと共に、地域社会への貢献を通じて、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会の実現を目指します	—	—	—	—	—
	11.2	強靱な交通インフラの整備	電気自動車、自動運転技術などを活用し、持続可能なモビリティ社会の発展に貢献します	—	—	—	—	—
12	12.4	大気汚染物質の低減	生産過程における大気汚染物質を削減します	VOC排出量(主要地域)	10,820トン	11,933トン	11,152トン	—
				NOx排出量	450トン	430トン	651トン	—
				SOx排出量	37トン	31トン	36トン	—
				PRTR対象物質排出量(日本)	4,129トン	3,539トン	(直近データは2016年)	—
12	12.5	廃棄物の削減	新車の設計段階から「3R」の視点を取り入れ、廃棄物を削減します	リサイクル実効率(日本)	99.6%	99.7%	99.7%	—
			廃棄物の再資源化などにより、生産過程における廃棄物を削減します	廃棄物の削減率(BAU比)	7.3%	3%	10.5%	グローバル: 1%年
12	12.6	持続可能性に関する情報の開示	サステナビリティレポートなどを通じ、ステークホルダーに対し、情報を発信します	—	—	—	—	—
13	13.1	温室効果ガスの削減	新車からのCO <sub>2</sub> 排出量を削減します	"新車からのCO <sub>2</sub> 排出量削減率"('00年度比:日本、米国、欧州、中国)	32.3%	32.6%	33.4%	2022年度までに2000年度比でCO <sub>2</sub> 排出量40%削減する
			企業活動からのCO <sub>2</sub> 排出量を削減します	グローバル販売台数あたりのCO <sub>2</sub> 削減('05年度比)	22.4%減少	22.3%減少	29.2%減少	2022年までに2005年度比でCO <sub>2</sub> 排出量30%削減する
			カーボンプレジットを利用し、CO <sub>2</sub> 排出量を削減します	クレジット量(スペイン)	45,824t-CO <sub>2</sub>	43,424t-CO <sub>2</sub>	45,477t-CO <sub>2</sub>	—

ゴール	ターゲット	貢献	日産の アプローチ	指標	2015年度 実績	2016年度 実績	2017年度 実績	目標
14	14.1	海洋汚染の 防止	全生産拠点で、現地の 規制よりも厳しい基準 値で廃水の水質を管理 します	—	—	—	—	—
15	15.5	生物多様性 の保全	「国連ミレニアム生態系 評価」のフレームワー クに基づき、課題を明 確化し、外部機関との 連携を含めた活動を推 進します	—	—	—	—	—
16	16.3	法の支配の 徹底	法令を遵守することに より、法秩序を強固な ものにします	法令・条例違反に よる行政処分 件数（環境）	0件	0件	0件	—
	16.4	違法な製品 取引の防止	各国の安全保障に関す る輸出規制法令の順守 を徹底します	—	—	—	—	—
	16.5	腐敗・賄賂 の削減	「日産グローバル賄賂防 止ポリシー」を徹底す ることで、違反を低減 させます	—	—	—	—	—
17	17.16	持続可能な 社会に 向けた 技術連携	ルノー・日産自動車・ 三菱自動車アライア ンスを通じて、自動車業界 の技術をけん引します	—	—	—	—	—

## ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス

---

ルノー、日産自動車、三菱自動車のアライアンスは、自動車業界の中で最も長期間にわたって継続しているパートナーシップであり、異なる文化と融合しながら最大の効果を生み出しています。アライアンスの目標は、それぞれの企業としての成長と業績向上を加速することです。2017年のアライアンスの自動車販売台数は1,060万台で、乗用車、小型商用車（LCV）販売数に関しては、世界最大級のグループです。現在、ニッサン、インフィニティ、ダットサン、ヴェヌーシア、ルノー、ルノー・サムスン、ミツビシ、ダチア、ラーダ、アルパインの10ブランドを展開しています。

### 新6カ年計画「アライアンス2022」

---

2017年9月15日、アライアンスは2022年末までに年間のシナジーを2016年の50億ユーロから100億ユーロへと倍増させる新6カ年計画「アライアンス2022」を発表しました。2022年末までに、グローバル販売台数は1,400万台、売上高は2,400億ドルに達すると見込んでいます。

「アライアンス2022」において、各社は共通プラットフォームの使用を増やし、4つのプラットフォームで900万台をカバーします。共通パワートレインの使用も全販売車両の75%まで拡大します。

また、先進的な自動運転システムやコネクテッド技術、モビリティサービスの開発および展開と並行して、電気自動車（EV）技術の共用も拡大する計画です。

さらに、複数のセグメントに対応する新しいEV共用プラットフォームと共用部品を活用し、2022年までに12車種のゼロ・エミッションEVを発売する予定です。同期間中には、完全自動運転を含めた異なるレベルの自動運転技術を40車種に搭載します。無人運転車両による配車サービス事業への参画は、新しいモビリティサービス戦略の中核を担うものとなります。

### 革新的技術のリーダーに

---

ルノー、日産自動車、三菱自動車は、EV、自動運転車、コネクテッド・カーという将来を担う自動車の開発・展開に取り組んでいます。アライアンスはゼロ・エミッションモビリティのグローバルリーダーであり、2010年12月にアライアンス初のEVである「日産リーフ」を発売したのに続いて、ルノー「ゾエ」を発売。以来、世界で累計59万8,000台以上（2018年6月時点）のEVを販売してきました。「日産リーフ」は現在に至るまで、世界で最も多く販売されているEVであり、ルノー「ゾエ」は欧州を代表するEVとなっています。

2018年3月、ハディ・ザブリットが率いるアライアンス事業開発機能の創設を発表しました。同機能は、Aセグメント向けのコモン・モジュール・ファミリー・プラットフォーム（CMF-A）開発、OEMとの提携、ACMS（アライアンス・コネクテッドビークル・アンド・モビリティサービス）、アライアンス・ベンチャーズなど、将来に向けた取り組みと革新的なブレークスルーの実現に集中的に取り組めます。

2018年1月に発表されたアライアンス・ベンチャーズは、オープンイノベーションを支援する企業ベンチャーキャピタルファンドであり、今後5年間で最大10億ドルを投資する予定です。このファンドは自動車業界で最大の企業ベンチャーキャピタルとなることを目指し、クルマの電動化、自動運転システム、コネクティビティ、人工知能などの新たなモビリティへのオープンイノベーションに優先的に投資していきます。

GRI102-13

## 「持続可能な開発のための世界経済人会議」への参画

---

アライアンスは「持続可能な開発のための世界経済人会議（WBCSD）」に参画しています。WBCSDは先進的な企業で構成される国際組織で、経済、社会、環境の3分野において持続可能な将来の構築を目指し、世界の産業界をけん引しています。

## 国内車両製造工場での完成検査における不適切な取り扱いについて

---

2017年9月に発覚しました完成検査にかかわる不適切な取り扱いに関する一連の問題以降、事業のあらゆる面において、法令順守の状況について自主点検を行ってまいりましたが、その過程で、完成検査時の排出ガス測定に関する不適切な行為が新たに判明しました。ステークホルダーの皆さまには多大なるご迷惑とご心配をおかけしましたこと、重ね重ねお詫び申し上げます。

本事案につきまして、その原因や行為に至った背景を含め、徹底した調査を進めておりますが、今後その結果をもとに適正な再発防止策を講じてまいります。当社といたしましては、法令順守の徹底を重要な経営課題として捉え、問題が発生した場合には適切な処置を講じ、あらゆる業務における法令順守・コンプライアンス意識の醸成・徹底をはかっていく決意です。

④ 国内車両製造工場での完成検査における不適切な取り扱いに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

# 環境

---

## ① 環境課題に関する方針・考え方

---

## ② 気候変動

---

- ▶ 気候変動に関する戦略
- ▶ 製品を通じた取り組み
- ▶ 企業活動を通じた取り組み

## ③ 大気品質

---

## ④ 資源依存

---

## ⑤ 水資源

---

## ⑥ 第三者保証

---

## ⑦ 事業基盤の強化

---

- ▶ ガバナンス
- ▶ ライフサイクルアセスメント(LCA)手法を活用した環境負荷の低減
- ▶ ステークホルダーエンゲージメント
- ▶ 環境保全コスト

# 環境課題に関する方針・考え方

- ① 環境課題に対する日産の認識
- ② 環境方針
- ③ マテリアリティ評価
- ④ 重要課題に対する包括的な取り組み
- ⑤ 中期環境行動計画「NGP2022」

GRI102-15

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

世界の人口増加と急激な経済発展は、複雑かつ多岐にわたり地球環境に依存している一方で、地球環境そのものに多くのネガティブな影響を与えます。私たちは生物多様性とそれを育む大気・水・土壌といった地球のかけがえのない自然資本を守り、健全な状態で次の世代へ引き継がなければなりません。経済成長と地球環境保全を両立していくために、自動車業界は気候変動やエネルギー問題への対応、大気の質をはじめとする自然資本の保全、鉱物資源の効率的な活用、化学物質管理、資源枯渇への対応、健康影響への対応といった持続可能性に関するさまざまな課題に取り組むとともに、化石燃料依存からの脱却に向けたビジネス構造の変革を推進しています。

日産はグローバルな自動車メーカーとして、自らの企業活動だけではなく、ビジネスパートナーと連携してバリューチェーン全体で直接・間接的に環境に及ぼす影響を把握し、求められる技術やプロセス、社会とのコミュニケーションを通じて、製品がライフサイクルで人と社会に与える影響を最小化していくことに取り組んでいます。エネルギーや資源の使用効率を高め多様性や循環を促進しながら、お客さまに革新的な商品を提供し、日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」を目指していきます。

GRI102-12

## 環境課題に対する日産の認識

環境に対する責任は日産のサステナビリティにおける重要な柱の一つです。日産はグローバルな自動車メーカーとして、自らの企業活動が直接・間接的に環境に及ぼす影響を把握し、最小化していくことに取り組んでいます。これを確実に達成するために環境方針やわれわれのありたい姿を明確に定め、究極のゴールとして「企業活動やクルマのライフサイクル全体での環境負荷や資源利用を、自然が吸収できるレベルに抑えること」を目指し、地球の未来に残すフットプリントをできるだけ小さくする努力を続けてきました。

昨今、環境や社会に関わる課題は深刻さを増しており、2050年には世界の人口が90億人に達すると予測され、社会は貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和などの課題に直面しています。こうした諸課題の

解決を目指して2015年9月に「われわれの世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が国連本部で採択されました。このアジェンダが掲げる17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」を達成に向けて、国だけでなく企業の努力にも大きな期待が寄せられています。自動車産業においても、気候変動や資源依存、水資源などの環境影響を軽減する持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会により大きな価値を提供できるよう、日産はさらに取り組みのレベルを上げ、かつスピードも上げなければならないと認識しています。日産が取り組む課題とその取り組みレベルは、このような社会的動向やマテリアリティ評価の結果などを踏まえて決定しています。

🕒 日産自動のSDGsへの貢献に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

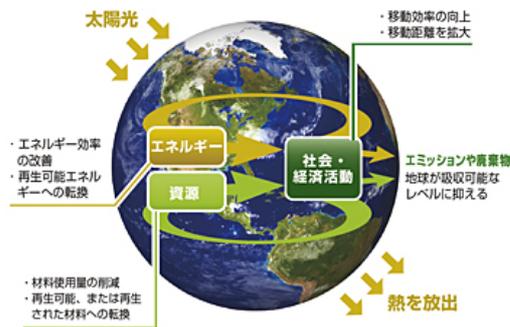
GRI102-16

## 環境方針

日産では、コーポレートビジョン「人々の生活を豊かに」の実現に向け、以下の通り「環境方針」を定めています。

### 日産環境理念「人とクルマと自然の共生」

日産自動車は、環境保全の基本は人間の「やさしさ」の発露にあると考えます。われわれ一人ひとりが環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を思いやる「やさしさ」をクルマづくりや販売などの企業活動全域に活かし、より豊かな社会の発展に貢献します。



### 究極のゴール：

事業活動やクルマによって生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぎます。

### われわれのありたい姿：「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」

シンシア（誠実な）：環境問題に対し積極的に取り組み、環境負荷を低減する。

エコイノベーター：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・サービスを提供する。

## マテリアリティ評価

自動車産業は、CO<sub>2</sub>排出量や排出ガス、エネルギーや燃費、騒音、材料資源、水、化学物質、廃棄物やリサイクルなど、環境に関連する規制や基準の影響を世界規模で受けています。また、こうした規制や基準が年々厳しくなる傾向にある中、クルマの環境性能に対するお客さまの要望や関心も変化しています。日産は、このような要請に応えるため、マテリアリティ評価の考えに基づき、自社の潜在的な機会と課題を分析し、ステークホルダーと日産の双方にとって重要な課題\*を認識したうえで、優先的に解決に必要な方針や目標を設定し、環境戦略に反映しています。

マテリアリティマトリックス（環境）

		自社への重要度		
		高い	とても高い	極めて高い
ステークホルダーの関心度	極めて高い		<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルマの電動化</li> <li>・拠点のエネルギー効率</li> <li>・大気品質</li> <li>・人の健康</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・気候変動</li> <li>・クルマの燃費</li> </ul>
	とても高い		<ul style="list-style-type: none"> <li>・原材料の調達</li> <li>・再生可能エネルギー</li> <li>・労働安全衛生</li> <li>・ステークホルダー・エンゲージメント</li> <li>・排水および最終処分量の管理</li> <li>・拠点からの排出ガス</li> <li>・化学物質の管理</li> <li>・3R (リデュース、リユース、リサイクル)</li> <li>・資源の利用効率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水の使用</li> <li>・Maas (サービスとしてのモビリティ)*</li> </ul>
	高い		<ul style="list-style-type: none"> <li>・生態系サービスと生物多様性</li> </ul>	

\*クルマを所有して運転するのではなく、移動そのものをサービスとして提供するという考え方。カーシェアリングなどが含まれる

## 重要課題に対する包括的な取り組み

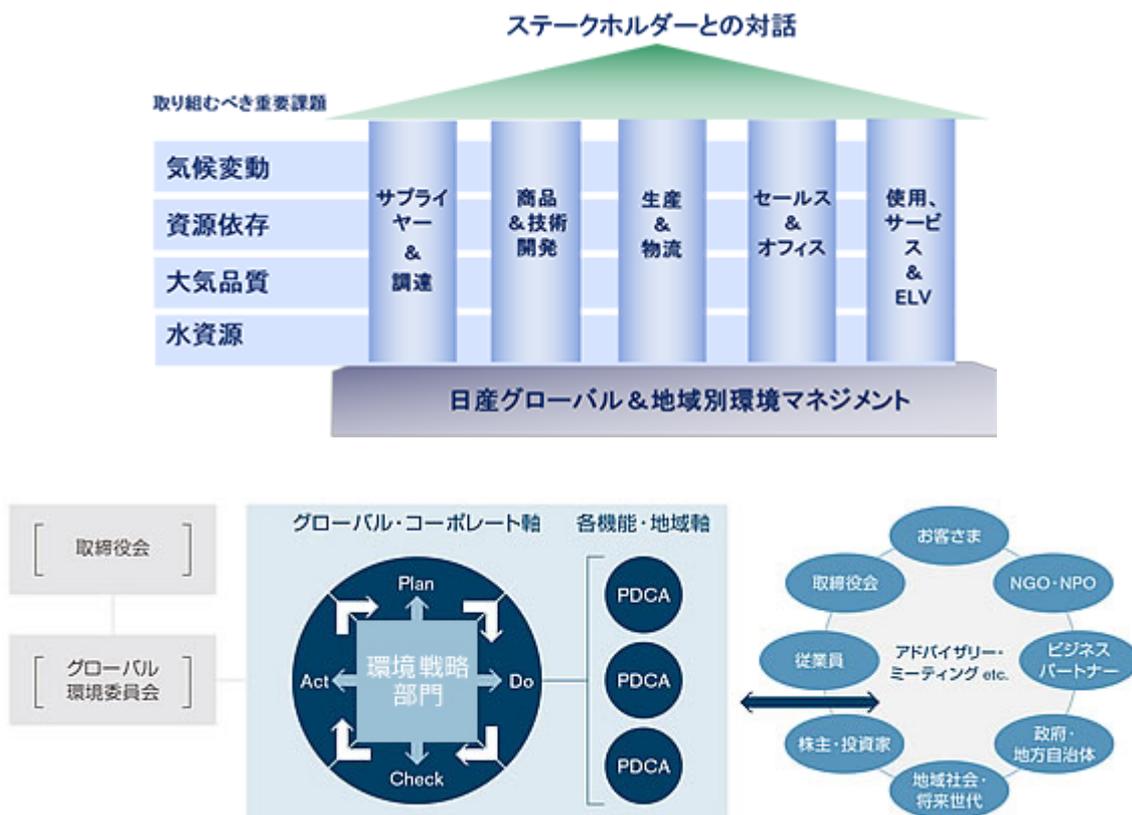
グローバルな課題を確実に解決する計画を策定するには、社会の声に耳を傾け、日産に対する期待を深く理解してそれを反映するプロセスが不可欠だと考えています。

日産は中長期環境リスクに関する情報分析を実施し、外部有識者、投資家、NGO/NPOなどの団体、アライアンスパートナーと協議するとともに、自社の潜在的な機会と課題について分析し、「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」の4つを、ステークホルダーと日産の双方にとって重要な環境課題と決めました。

4つの環境課題を解決し、新たな価値を創出するために、商品や企業活動のみならず、サプライチェーン全体で取り組みを推進し、さらにNGOと協働した生態系および生物多様性の保全や将来世代とのエンゲージメントにも積極的に取り組みます。

## グローバル環境マネジメントのフレームワーク

日産はグローバル環境委員会（G-EMC: Global Environmental Management Committee）および地域ごとの環境委員会（EMC）の開催を通じて、ガバナンス向上を推進します。経営層は、定期的にG-EMCや地域EMCにおいて重要な環境リスクの動向や自社の好機を把握し、将来の活動の方向性を策定します。



## 中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」

---

日産は、環境理念である「人とクルマと自然の共生」を実現するため、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム（NGP）」を2002年に発表し、取り組みを続けてきました。前計画の「NGP2016」では、環境への依存と影響を自然が吸収できる範囲に抑えるという究極のゴール達成に向けて取り組みを続けてきました。「NGP2016」の4つの重点活動領域、「ゼロ・エミッション車の普及」、「低燃費車の拡大」、「カーボンフットプリントの最少化」、「新たに採掘する天然資源の最少化」の目標はすべて達成しました。

日産は「NGP2016」を「NGP2022」へと進化させ、環境課題に対する取り組みを加速させると同時にビジネス基盤を強化し、社会価値の創出に取り組めます。

新中期環境行動計画「NGP2022」の策定にあたっては、社内で原案を検討し、国際機関やNGOの代表、研究者などの外部有識者8団体からの評価を踏まえてコンセプトを決定し、さらにマテリアリティ評価の結果を見直して、4つの重要課題を選択しました。この4つの重要課題に関連する進捗実績や個別の取り組みについては、毎年開示していきます。

## NGP(Nissan Green Program)の進化



コンプライアンスはもとより、社会的要求かつ長期的視点に基づき、以下の重要課題に取り組みます。

### 気候変動～カーボン・ニュートラル～

クルマの電動化・知能化、革新的な未来のモノづくりを通じて社会のCO<sub>2</sub>削減を進めます

### 資源依存～新規採掘資源依存ゼロ～

資源を効率的かつ持続的に使う仕組みと、効果的にクルマを活用できるサービスを創造します (サーキュラー・エコノミー)

### 大気品質～ゼロ・インパクト～

クルマの排出ガス低減と、車室内の快適な空気環境をつくりだし、人の健康をまもり、生態系への影響を抑えます

### 水資源～ゼロ・ストレス～

水使用量の削減と水質の管理を通じて、生態系への影響と依存に配慮したモノづくりを推進します

NGP2022は、2017年11月に公表された新たな中期計画「Nissan M.O.V.E.to 2022」の達成に貢献します。

\* 「ニッサン・グリーンプログラム」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」取り組み一覧			2017年度実績
気候変動(商品)			
長期ビジョン: 新車からのCO <sub>2</sub> 排出量を2050年に90%削減する(2000年度比)			
1	クルマからのCO <sub>2</sub> を削減	新車からのCO <sub>2</sub> 排出削減40% (2000年度比; 日本、北米、欧州、中国)	33.4% 削減
2	確固たるEVリーダーシップ	-	新型「日産リーフ」を発表。 世界で最も売れているEV というポジションを維持
3	運転のサポートによるCO <sub>2</sub> を削減	コネクテッドによるパイロットプログラムを実施	取り組みを推進中
4	クルマの有効利用によるCO <sub>2</sub> を削減	グローバルでのV2X利用を拡大 (日本、北米、欧州)	利用拡大を推進中
気候変動(企業活動)			
長期ビジョン: 2050年までに企業活動からのCO <sub>2</sub> 排出量を80%削減する(2005年度比)			
5	企業活動全体からのCO <sub>2</sub> を削減	グローバル販売台数あたりのCO <sub>2</sub> 削減30% (2005年度比)	29.2% 削減
6	生産活動での削減	グローバル生産台数あたりのCO <sub>2</sub> 削減36% (2005年度比)	31.0% 削減
7	物流での削減	日本、北米、欧州、中国の生産台数あたり CO <sub>2</sub> 削減12%(2005年度比)	11.9% 削減
8	オフィスでの削減 (R&D拠点を含む)	延床面積あたりのCO <sub>2</sub> 削減12%(2010年度比)	7.9% 削減*
9	販売店での削減	店舗床面積あたりのCO <sub>2</sub> 削減12% (2010年度比; 日本)	10.1% 削減*
10	再生可能エネルギーの利用	再生可能エネルギーの導入を促進	生産工場での再生可能 エネルギー使用比率 10.0%
大気品質			
11	車室内の空質環境を向上	実用化に向けた開発を促進	取り組みを推進中
12	生産活動でのVOC排出を削減	塗装面積あたりのVOCを削減(2010年度比)	25.8% 削減

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」取り組み一覧			2017年度実績
資源依存			
長期ビジョン：新規採掘資源への依存を70%低減			
13	バイオ材料の開発	実用化に向けた開発を促進	開発を推進中
14	化学物質の適正な利用	化学物質に関するアライアンスポリシーの 確実な遂行	アライアンスポリシーの 強化と確実な遂行
15	新規資源の使用を最少化	新規天然資源の台あたり使用量の削減30%	2022ターゲットに向け推移
16	リビルト品の適用を拡大	リビルト品のカバレッジを2倍に拡大 (2016年度比)	2022ターゲットに向け推移
17	EVバッテリーの二次利用を 拡大	バッテリー二次利用ビジネスを推進	使用済みEV用バッテリーの 再製品化専用工場の開所 (福島県双葉郡浪江町)
18	金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発を促進	開発を促進 (プロトタイプに適用)
19	工場からの廃棄物の削減	廃棄物の削減(日本生産拠点BAU比2%、 海外生産拠点 BAU比1%)	日本4.0% 削減、 海外10.5% 削減
20	工場からの廃棄物埋め立て 量を削減	最終処分率の低減	工場廃棄物の埋立率 (グローバル)を4.5%まで低減
水資源			
21	工場での水資源利用の削減	グローバル生産台数あたりの水使用量の削減21% (2010年度比)	16.2% 削減

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」取り組み一覧			2017年度実績
事業基盤			
22	ガバナンスの強化	環境コンプライアンスポリシー順守の徹底	環境コンプライアンスの順守
23	LCAのさらなる適用	クルマや新技術のライフサイクルでの負荷モニタリングプロセスを充実	電動化技術でも製品環境負荷の低減を推進
24	サプライヤーエンゲージメントの推進	環境サーベイを通じたサプライヤーとのエンゲージメントの推進と負荷低減の促進	サーベイの実施とサプライヤーの特定
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	THANKS活動の実施9件
26	グリーン調達の徹底	グリーン調達ガイドラインの改訂と順守	グリーン調達ガイドラインの順守
27	次世代にむけた教育の支援	出張授業「日産わくわくエコスクール」のグローバル展開	グローバルレベル展開を準備・拡大中
28	NGOとの生態系保全を協働	NGOとのパートナーシップと協働の拡大	WWFおよびConservation Internationalとの共同プロジェクト実施

\*日本のオフィス対象事業所と販売会社の実績は、CO<sub>2</sub>係数を2010年（基点年）で固定し算出 CO<sub>2</sub>係数：0.374 t-CO<sub>2</sub>/MWh

# 気候変動

---

- ① 気候変動に関する戦略

---

- ② 製品を通じた取り組み

---

- ③ 企業活動を通じた取り組み

---

# 気候変動に関する戦略

---

## カーボン・ニュートラル社会の実現に向けて： 電動化・知能化・革新的なモノづくりの拡大で脱炭素化を推進

---

2015年、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く」抑えることを掲げた歴史的な枠組みを採択しました。

COP21では、世界の温室効果ガスの排出量を出来るだけ早期にピークアウトし、今世紀後半には、人間の活動による温室効果ガスの排出と自然による吸収の均衡を達成することを目標としています。

また同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなす「持続可能な開発目標（SDGs）」では、「目標13：気候変動に具体的な対策を」との目標が設定されています。

## CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた日産の取り組み

---

自動車産業は、CO<sub>2</sub>排出量の削減と、化石燃料への依存からの脱却に取り組むことが求められており、そのビジネス構造は大きく変化しつつあります。日産はグローバルな自動車メーカーとして、クルマの原材料の調達から輸送、走行時など、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO<sub>2</sub>排出量を視野に入れ、新たな技術開発を進め、再生可能なエネルギーを利用するなど、企業活動との両立を意識してCO<sub>2</sub>削減に取り組んでいます。

## バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み

カーボン・ニュートラルを実現に向けて、日産は新たに策定した中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」に基づいて、企業活動、製品・サービス企業活動それぞれの CO<sub>2</sub>排出量削減の取り組みを進めています。



# 製品を通じた取り組み

- ④ 製品を通じた取り組みに関する方針・考え方
- ④ 製品を通じた取り組みに関するマネジメント
- ④ 製品を通じた取り組みに関する実績-クリーン技術の推進-

GRI103-1

GRI103-2

## 製品を通じた取り組みに関する方針・考え方

### 製品・サービスからのCO<sub>2</sub>排出量の削減

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の2014年の報告によれば、2010年に運輸部門から排出された温室効果ガスは、経済部門全体の排出量の14%を占めています。自動車の販売台数と利用者数が増え続ける中、日産はビジネスの発展を損なうことなく温室効果ガスを削減することを目指します。

### 長期ビジョンとロードマップ

日産はIPCCの第3次評価報告書に示された調査結果をもとに独自の試算を行い、2006年に科学的根拠のある2050年に向けたCO<sub>2</sub>排出削減目標を設定しました。日産は2050年までに新車からのCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で90%削減するという目標を定めています。

この目標達成には、新車のCO<sub>2</sub>排出量(Well to Wheel)を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワートレインシナリオを策定しました。

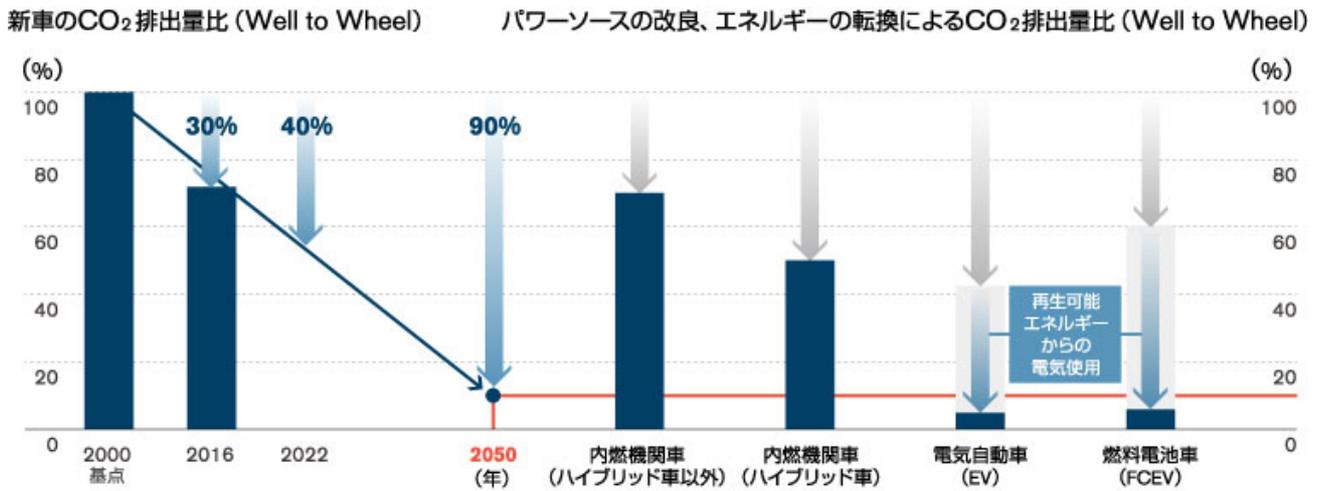
「NGP2010」、「NGP2016」では燃費目標を達成したほか、「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」という目標達成に向け業界初の電気自動車（EV）の量産化を実現するなど、2050年の90%削減に向かって着実に進捗してきました。

「NGP2022」では、引き続き2050年目標の達成に向けて、バリューチェーン全体を視野に、日本、米国、欧州、中国において、新車からのCO<sub>2</sub>排出量を2022年までに2000年比40%削減することを目指していきます。

日産はクルマの電動化技術開発によって、グリーンテクノロジーをけん引してきました。だからこそ世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く抑える」ために貢献することができると考えています。そしてそれは日産の事業の持続可能性にもつながります。

日産は技術と事業の進化を推進し、「ニッサン インテリジェント モビリティ」の下、新たな技術、機能、事業、サービスを市場に投入・展開するため、一貫性のあるアプローチを行っていきます。

## CO<sub>2</sub>排出削減のシナリオ



### クリーン技術に関する方針

社会と地球環境の両方に資するものはビジネスにも資するという商品のひとつがEVです。日産は、ゼロ・エミッション車の生産、販売だけでなく、包括的なアプローチのもと、さまざまなパートナーと連携し、ゼロ・エミッション車の普及に向けた活動を推進しています。

### ゼロ・エミッション社会の構築

持続可能な社会の実現には、走行時にCO<sub>2</sub>を全く排出しないゼロ・エミッション車の普及が有効な手段となります。

そのためには、ゼロ・エミッション車を単に生産・販売するだけではなく、社会インフラを整備し普及を促す経済性を確保する必要があり、企業単独では実現できません。ゼロ・エミッション車の投入・普及を企業戦略のひとつとして位置づけている日産は、「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」というコミットメントを掲げ、開発・生産を強化するとともに、各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界と多くのパートナーシップを締結しながら、ゼロ・エミッションモビリティの推進およびインフラ構築のための検討を進めています。

さらなる、リチウムイオンバッテリーの開発、バッテリーの二次利用やリサイクル、充電インフラの整備、スマートグリッド実現への貢献、他社との充電方式の標準化推進など、ゼロ・エミッション車を軸に包括的な取り組みを進めています。

ゼロ・エミッション車の普及によって、人々のライフスタイルが変わり、新たなモビリティ社会が誕生する可能性が生まれます。日産はEVのみならず、EVがもたらす新たな価値を提案していきます。

EVを活用したゼロ・エミッション社会構築への取り組み



EVにおけるリーダーシップを確立

持続可能なモビリティ社会実現に貢献するという日産の強い決意は、地球規模の気候変動問題解決の一助となるだけでなく、より環境に配慮したクルマを求めるお客さまのニーズを満たし、日産の持続的な利益ある成長も実現します。今後、太陽光、風力、水力といった再生可能エネルギーを利用した発電の動きが活発になれば、EVはさまざまなエネルギーを電源として利用できるようになり、さらに社会での蓄電池利用が進むことで、蓄電池としての機能を併せ持つEVの市場はさらなる拡大が見込まれます。

GRI103-2

製品を通じた取り組みに関するマネジメント

NGP2022 における主な取り組み

走行中に排出されるCO<sub>2</sub>の量は、クルマの性能や燃料の種類だけでなく、交通条件や運転方法によっても変わってきます。また、クルマの新しい使い方により、社会の脱炭素化に貢献することも可能です。そのため日産は、クルマ、ドライバー、クルマの新しい価値という3つの側面から、リアルワールドでのCO<sub>2</sub>排出量を削減します。

1. よりクリーンなエネルギーを採用し、クルマから排出されるCO<sub>2</sub>を削減

「日産 インテリジェント モビリティ」の戦略の下、電動化を全ブランドへの拡大。EVのラインアップの拡大。主力製品に「e-POWER」技術の導入を推進

2. コネクテッド・カー開発と実用化の加速。ドライバーへの技術的アシストの推進

3. クルマの新しい価値の提供

新しいモビリティサービスの提供とクルマの利用価値の拡大。

V2X\*を用いたエネルギーマネジメントソリューションのグローバルでの拡大

(日本：「Leaf to Home」の拡大、米国・欧州：商用化)。

V2Xの商用化に向けたステークホルダーエンゲージメントの実施

\*V2X : Vehicle to Everythingの略。自動車と自動車 (V2V : Vehicle to Vehicle)、または自動車とインフラ (V2I : Vehicle to Infrastructure) が相互通信を行うことで車両を制御し、自動車事故や渋滞の低減を目指す仕組み

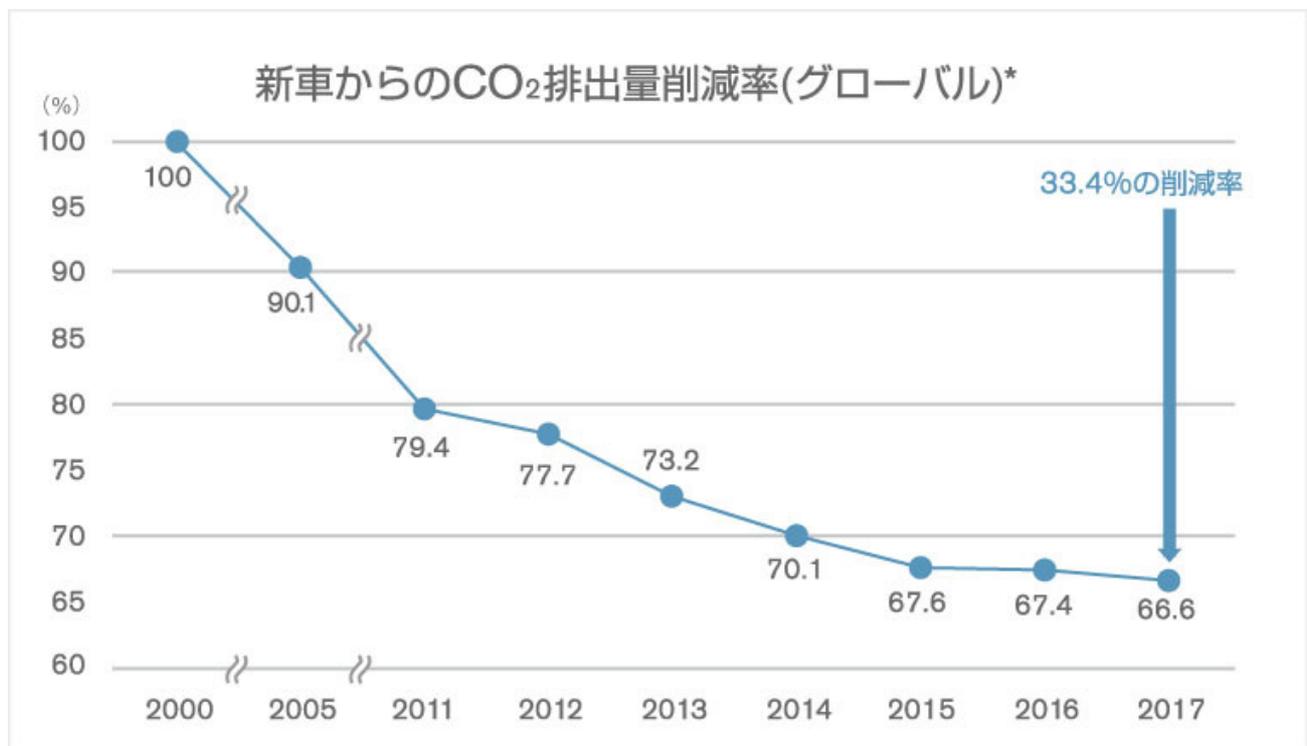
## 製品を通じた取り組みに関する実績 クリーン技術の推進

### 新車からのCO<sub>2</sub>排出削減40%達成に向けて

日産は、エンジン搭載車の燃費をグローバルに向上するために、エンジンのエネルギー効率向上や、エンジンの力を伝えるトランスミッションの性能向上などの技術開発に継続して取り組んでいます。また、減速時にブレーキの熱として廃棄していたエネルギーを回収して再利用できる電動化システムのさらなる効率化にも注力しています。車両の電動化をはじめとするモノづくりの技術革新の具体的な取り組みとして、車室内空間、用途、価格を考慮しながらクルマに最適な低燃費技術を採用し市場に投入することで、運転する楽しさや使いやすさを損なうことなく燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量を削減していきます。

こうした取り組みの推進により、2022年度までに2000年度比でCO<sub>2</sub>排出量を40%<sup>\*</sup>削減する目標を実現していきます。

<sup>\*</sup>日本、米国、欧州、中国の4市場における新車からのCO<sub>2</sub>排出量



2017年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO<sub>2</sub>排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ33.4%改善しました。日本市場での「e-POWER」搭載のモデルなどが平均燃費の向上に貢献しています。

<sup>\*</sup>CO<sub>2</sub>削減率は社内の算出方法を用いて行っています。

## 「日産リーフ」累計販売台数 32 万台突破

「日産リーフ」は、走行中にCO<sub>2</sub>などの排出ガスを一切出さないゼロ・エミッション車です。2010年の販売開始以来、リチウムイオンバッテリーと電気モーターの搭載による力強く滑らかな加速性能、あらゆる速度域での高級車のような静粛性能、優れた重量バランスによる高い操縦安定性を実現させた今までにない運転感覚が、お客さまから高い評価を得ています。現在まで、51か国・地域に投入されている「日産リーフ」の販売台数は着実に増加しています。2018年3月時点で、「日産リーフ」のグローバル累計販売台数は32万台を突破し、世界で最も売れているEVというポジションを維持しています。「e-NV200」とヴェヌーシア「e30」を含めたEV全体のグローバル累計販売台数では38万台を超えました。販売台数が好調に推移しているのは、環境に与える負荷が少ないというだけではなく、燃料代などのランニングコストが低いこと、加速や操縦など走行性能が優れていることなど、EVならではの特徴が浸透してきた結果だと考えています。

加えて、「日産リーフ」には専用開発した先進的ITシステムを採用。スマートフォンなどを使い、クルマから離れていてもエアコンや充電などをリモート操作することが可能です。少ない電力での走行可能ルート・走行ルート周辺の立ち寄り充電スポットの案内といったドライビングサポート機能を装備するなど、独自の利便性が評価されています。

また、日産はEVの普及を促進するために、自治体や企業などと協働し、充電インフラの整備にも取り組んできました。さらに、世界各国のEVの走行データなどを収集するため、グローバルデータセンター（GDC）を設置し、さまざまな走行・充電パターンを検証。市場における貴重な経験値として、利便性のさらなる向上に活用しています。

日産は、「日産リーフ」をはじめとするEVでは、ガソリン車に比べ原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、廃棄に至るライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量を削減することが可能であると試算しています\*。CO<sub>2</sub>排出量の低減や再生可能エネルギーへの転換に貢献するEVは、クルマを取り巻く社会全体の低炭素化には不可欠です。



JC08モード（国土交通省審査値）  
での交流電力量消費率

「日産リーフ」



🔗「日産リーフ」のライフサイクルアセスメント評価は[こちら](#)をご覧ください

### バッテリー技術の向上で航続距離を大幅に伸ばした新型「日産リーフ」

2017年10月に発売した新型「日産リーフ」は、ゼロ・エミッションであることに加え、自動運転技術を活用した「プロパイロット」や「プロパイロットパーキング」、「e-Pedal」などの革新的な技術を搭載して利便性を高めるとともに、出力と航続距離も大幅に向上しています。こうした技術が高く評価され、国内では日本自動車殿堂（JAHFA）にて「2017-2018 カー・テクノロジー・オブ・ザ・イヤー」、米国では全米民生技術協会（CTA）主催の「Best of Innovation award winners for 2018」、また2018 New York International Auto Showでは「2018 World Green Car」、欧州では2018 What Car? Awardsにて「Best Electric Car」を受賞しました。

出力と航続距離の向上を実現したのが、軽量・コンパクトで大容量のリチウムイオンバッテリーです。リチウムイオンバッテリーは、鉛酸バッテリーやニッケル水素バッテリーと比べてエネルギー密度が高く、同じ量の電気を蓄えるのであれば、バッテリーを小さくすることができます。日産のリチウムイオンバッテリーは、リチウムイオンを高密度に蓄えられる素材を採用\*1し、さらなる大容量化を実現、2010年の初期型では200kmだった航続距離が新型「日産リーフ」では400km\*2にまで向上しました。初期型では2個搭載していたモジュールをひとつに統合してコンパクト化、省スペースにも貢献しました。この新しいバッテリーは、耐久性についても向上しており、バッテリー容量は8年16万kmを保証しています。さらに、新型「日産リーフ」では電費の改善も実現することができました。

(\*1) 新たに採用した層状構造の三元系正極材料はリチウムイオンを高密度に蓄えることができ、バッテリー大容量化に貢献

(\*2) JC08モード（国土交通省審査値）

## 100%モーター駆動の新しい電動パワートレイン「e-POWER」を「セレナ」に搭載

日産は2016年11月、新しい電動パワートレイン「e-POWER」を搭載したコンパクトカー「ノート e-POWER」を発売しました。2018年3月には「e-POWER」を国内向けの「セレナ」に拡大採用して好評を得ています。

「e-POWER」はガソリンエンジンとモーターを融合した新しいパワーユニットで、ガソリンエンジンで発電した電力を利用したモーターの力で走行します。「日産リーフ」にも搭載している大出力モーターで100%駆動させるので、力強くレスポンスの良い加速と、優れた静粛性を実現しています。

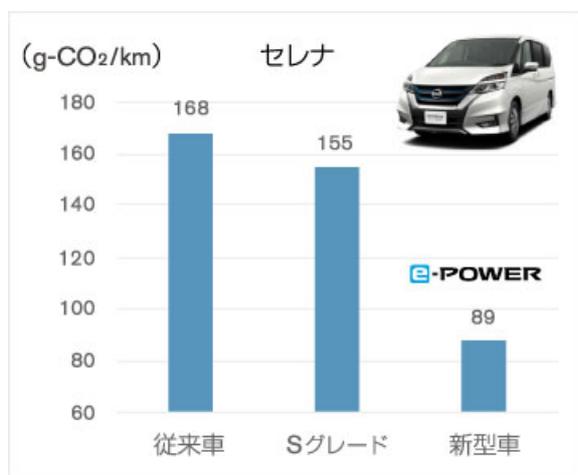
「e-POWER」の燃料はガソリンのため充電を気にする必要がなく、また100%モーター駆動のため走る楽しさはまさにEVそのものであるという点で、従来のコンパクトカーに多く採用されているハイブリッドシステムとは全く異なる、新しい電動パワートレインです。

また、構造上、エンジンとタイヤが直接つながっていないため、最も効率の良いエンジン回転数で発電が可能となり、クルマが使われる頻度の高い市街地走行時において従来型ハイブリッドシステム車に対し、クラストップの燃費\*を実現しています。

「e-POWER Drive」の採用によりアクセルペダル操作のみで簡単な速度調整を可能とし、またアクセルペダルOFF時の回生ブレーキを強めて多くのエネルギーを回収し燃費向上を実現しています。

\*発売時点。「セレナ e-POWER」は26.2km/L（日本基準）

GRI302-5



\*JC08モード（国土交通省審査値）での燃料消費率よりCO<sub>2</sub>排出量を算出



\*欧州当局の認証を受けた燃費値(CO<sub>2</sub>排出量)を引用

## 中国のお客さま向けの電気自動車「シルフィ ゼロ・エミッション」を中国国内で生産

「シルフィ ゼロ・エミッション」は、安心感のある安定した走りに加え、高い利便性と快適性を実現し、100%電動パワートレインによる楽しくワクワクするドライビング体験をお客さまに提供しています。世界で最も売れているEV「日産リーフ」のコア技術を継承しており、クルマがエネルギーをどのように使い、どのように走るのか、そして社会とどのようにつながっていくかということを再定義することで、日産車をより魅力的なクルマにするアプローチである「ニッサン インテリジェント モビリティ」を具現化しています。

## 商用車市場に革新をもたらす「e-NV200」

「e-NV200」は、多目的商用バン「NV200パネット」をベースに、EV専用のパワートレインを組み合わせることで、「NV200パネット」の室内の広さや多用途性と、EVならではの加速性と静粛性を兼ね備えたモデルです。2014年6月からスペインのバルセロナ工場生産されており、2018年3月現在、欧州や日本を含む26カ国で発売されています。スペインのバルセロナやオランダのアムステルダムでは「e-NV200」タクシーが運行をはじめており、日本でも都市部の貨物配送事業者や地方自治体などさまざまなビジネスシーンで使用されています。

「e-NV200」は、内燃機関ベースの商用車と比較して、ランニングコストを抑えることが可能なのはもちろん、騒音に関する周辺への配慮といった環境対応面で、企業のイメージアップにも貢献します。またEVならではのスムーズで力強い加速性能や静粛性が、ドライバーの疲労を軽減し、より安全な業務運行を実現します。油圧式制御ブレーキの採用により、多くの制動シーンで回生が可能になり、航続距離は満充電時で300km（JC08モード）を実現しています。

「e-NV200」では、走行用バッテリーから合計で最大1,500Wの電力を取り出すことができるパワープラグ（100Vコンセント）を前席側と荷室側の2カ所に採用しました（日本仕様車）。これにより、ビジネスにおける外出先での電源確保や、屋外でイベントや工事を実施する際の電源提供、さらには災害時の電源としても活用できます。またパワープラグは、電力供給を自動停止するバッテリー残量を2～11目盛りの間で任意に設定することが可能となっており、帰路の走行電力を気にせず安心して使用できます。

実際に工事現場に「e-NV200」を導入している企業からは「エンジン発電機を使用せずに作業ができるので、現場周辺の騒音問題が緩和されたうえ、作業者間での意思疎通も図りやすくなり、作業効率が上がった」などの感想が届いています。

バンタイプだけでなく、5人乗りと7人乗りのワゴンタイプも設定されており、商用だけではなく一般の方の家用としても使用できます。

「e-NV200」は“走る蓄電池”として、さまざまなビジネスシーンに役立てることができます



貨物配送事業者やタクシー会社に対して、ゼロ・エミッションによる事業運営の機会を提供しています



## 「e-NV200」が日本全国の自治体・法人で幅広い用途で活躍

日産では「e-NV200」ならではの活用方法を考案した自治体・法人に対して、同車を2015年度末より3年間無償で貸与しています。こうした電気自動車活用事例創発事業は、「e-NV200」の特長を生かした好事例を積み上げ、全国に水平展開することにより、EVのさらなる普及を目的に実施されています。現在、下記に挙げたような事例が全国で展開されており、環境性、静粛性、経済性、動く蓄電池、BCP（事業継続計画）という5つのメリットに大きく分類することができます。

【湖山医療福祉グループ医療法人社団平成会「介護老人保健施設ファンコート泉」（宮城県）】 通所リハビリテーションや連携する医療機関との送迎に利用。震災の教訓を生かし、ガソリンが入り手困難な状況でも走行可能なEVによって、災害時の移動手段を確保。

【栃木県】 花などを扱う大規模農家が大容量の荷室を生かし大量の商品の運搬に活用。小規模の水力発電施設を活用して充電するので大幅なコストダウンが実現し、動く蓄電池としてハウス（温室）への給電や災害時の電源としても活用。

【神奈川県横浜市西区役所】 食中毒・感染予防対策として検体の運搬などに活用。パワープラグを活用して荷室に冷凍冷蔵庫を積載することで検体を安定した温度で運搬できるようになったほか、屋外で衛生教育イベントを実施するなど移動啓発車としても活躍。

【愛知県岩倉市子育て支援課】 駅前の小規模保育所からそれぞれが在籍する保育園まで送迎する「保育園送迎ステーション事業」に活用。静粛性に優れているため、子供との会話がスムーズになっただけでなく、ガソリンの臭いも気にならないため喜ばれています。運動会などでは音響やマイクの電源としても活用。

【大阪府新エネルギー産業課】 航空機騒音などの環境測定に活用。調査機材一式を運べるほか、現場では調査機材に電力を供給。

【公益財団法人沖縄県平和祈念財団】 平和祈念公園の園内バスとして活用。排出ガスを出さず、騒音もない「e-NV200」は沖縄の豊かな環境保護にも貢献。

### 新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表

日産は2017年11月に、バイオエタノールを燃料とする新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表しました。「e-Bio Fuel-Cell」は、エタノールのほかにも天然ガス等の多様な燃料と酸素との反応を利用して高効率に発電する固体酸化物型燃料電池（SOFC）を発電装置としたシステムで、自動車の動力源として搭載されるのは今回が初めての試みとなります。

「e-Bio Fuel-Cell」は、インフラ普及へのハードルが比較的低いうえ、EV並みの安価なランニングコストが実現できるため、市場に新規導入しやすい技術と考えられます。また、発電効率の高いSOFCとエネルギー密度の高い液体燃料を用いるため、ガソリン車並みの航続距離の実現が可能となります。さらに、短いエネルギー充填時間の利点を生かすことで、高い稼働率が要求される商用車としての可能性も広がります。

## 燃料電池車(FCEV)への取り組み

水素と酸素からつくる電気をエネルギー源とする燃料電池車（FCEV）は、走行時に排出するのは水だけで、CO<sub>2</sub>や排出ガスを出さないもうひとつのゼロ・エミッション車です。持続可能なモビリティ社会構築に取り組む中、エネルギーソースの多様性の観点からも、FCEVはEVとともに可能性のひとつであると日産は考えています。また日本政府の方針と連動する形で、トヨタ自動車株式会社、本田技研工業株式会社とともに、燃料電池自動車（FCV）向け水素ステーションの本格整備を目的とした「日本水素ステーションネットワーク合同会社」（JHyM\*）を設立しました。JHyMでは、FCV普及初期における水素ステーション事業の諸課題を踏まえ、インフラ事業者、自動車メーカー、金融投資家等がそれぞれの役割を果たし、表記11社を中心としたオールジャパンでの協業により、戦略的な水素ステーションの整備、ならびに、水素ステーションの効率的な運営に取り組むことで、FCVユーザーの利便性向上を図り、FCV台数の増加、水素ステーション事業の自立化、さらに水素ステーションの整備という「FCVと水素ステーションの好循環」の創出を目指します。

\* JHyM\* : Japan H2 Mobilityの略。読み方はジェイハイム

## プラグイン・ハイブリッド車の開発

プラグイン・ハイブリッド車（P-HEV）とは、エンジンによる発電だけでなく、外部電源からも充電できるハイブリッド車です。バッテリーを搭載しており、エンジンと電気モーターを組み合わせることによりEV同様のモーター走行が可能です。日産はプラグイン・ハイブリッド車の投入を目指して、アライアンス技術を活用しながら、開発を進めています。

## 量産型可変圧縮比エンジン「VCターボ」の開発

日産は、2017年11月、世界初となる量産型可変圧縮比エンジン「VCターボ」を開発し、高級車ブランドであるインフィニティの新型「QX50」に搭載しました。さらに米国では、新型「アルティマ」に拡大採用すると発表、V6ガソリンエンジンと並ぶ動力性能を発揮しながら、4気筒エンジンと同等の低燃費を実現すると期待されています。VCターボの可変圧縮比技術は、走行情報やドライバーによるインプット情報に合わせて8：1（高性能）から14：1（高効率）の間で最適な圧縮比に素早く変化します。同技術は、既存のエンジンに比べ軽量かつコンパクト。燃料消費量と排出ガスの削減、騒音や振動レベルの低減など、多くのメリットがあります。

## 車両の軽量化の推進

車両の軽量化も燃費向上に向けた重要な取り組みのひとつです。日産は、構造の合理化、工法、材料置換の3つの手法により、車両の軽量化を推進しています。

材料置換においては、高強度と高成形性を両立できる世界初1.2GPa級超ハイテン材の採用を進めており、これまでに発売したインフィニティ「Q50」（日本では「スカイライン」）、北米「ムラーノ」に続き、2016年にはインフィニティ「Q60」にも拡大しました。さらに2018年3月米国で発売したインフィニティ「QX50」には、フロントサイドメンバーやリアサイドメンバーなどの車体骨格部材に世界で初めて高成形性980Mpa級超ハイテン材を採用しました。これらの超ハイテン材は、鋼材使用量低減や既存ラインでの生産が可能のため、薄肉化による軽量化を実現しながらトータルコストを削減できます。日産は車体の軽量化のために、車体部品における超ハイテン材を25%（重量ベース）以上に採用する目標を掲げ、超ハイテン材適用技術の開発に向けて積極的な取り組みを進めており、インフィ

ニティ「QX50」では、超ハイテン材適用率27%を達成しています。これにより、ドライビングパフォーマンスを向上しながら軽量化を実現しました。

日産は、軽量化技術開発を積極的に進め、CO<sub>2</sub>の削減や新規採掘資源への依存低減を推進します。

GRI203-1

GRI203-2

## ITS を活用した渋滞緩和・環境改善プロジェクト

クルマの燃費は、車両性能のみならず、クルマを取り巻く交通環境やその使われ方にも左右されるため、日産は高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）を活用し、交通環境改善に向けた社会インフラ実現への取り組みを積極的に行っています。

例えば近年急激にクルマの普及が進む中国の渋滞緩和に向けて、日産は2010年から独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の委託を受け、北京市交通委員会とともに同市にて、IT 端末を活用した動的経路誘導（DRGS）とエコ運転支援の実証実験を行いました。

うち望京地区では、自家用車を所有する一般ドライバー約1万2,000名にポータブルナビ（PND：Portable Navigation Device）を使用してもらい、動的経路誘導とエコ運転支援サービスを実施しました。約1年間にわたる実証実験の結果、動的経路誘導システムの利用により、走行時間は5.1%短縮、燃費も7.6%向上しました。渋滞区間を回避して交通量の少ない道路を利用することで交通量を分散できるため、地域全体における車両の走行速度を向上させることも可能になります。また、エコ運転支援サービスを受けたドライバーは、運転習慣が改善し、燃費が6.8%向上しました。

同時に実施したシミュレーションでは、動的経路誘導システムが北京市全体で10%普及した場合、車両の平均速度が約10%向上し、燃料消費量とCO<sub>2</sub>排出量を約10%削減できると試算されています。

このプロジェクトの成功により、日産は「北京市の渋滞緩和、省エネルギー、環境改善に多大な貢献」を行ったとして、北京市交通委員会から栄誉表彰を受けました。また、中国商務部系の雑誌社の「Corporate Leadership Award」を受賞しました。

次のステップとして日産は、ITSやEVを使って大気質改善を目指す研究プロジェクトを中国政府や大学と推進しています。穏やかな加減速や定速走行を啓発するエコ運転支援サービスは、安全運転を促進することで事故渋滞を減らし、空質改善に寄与することが分かりました。また、石炭火力が多い中国であっても、EVは省エネルギーに貢献するだけでなく、PM2.5といった大気汚染物質やCO<sub>2</sub>排出量（Well to Wheel）の削減につながることを立証されました。これらの研究成果は、中国政府、北京市政府の高い評価を得て、それぞれの政府の環境政策に反映されています。この研究は現在、日産が推進する「ニッサン インテリジェント モビリティ」普及による交通・環境影響研究に発展しています。

日産は、都市部の環境と大気質改善に向けて、積極的に活動していきます。



GRI203-1 GRI203-2

### スマートグリッドの実現に貢献する日産のEV

日産のEVは、パワーコンディショニングシステムと組み合わせることにより、駆動用の大容量リチウムイオンバッテリー内の電力を外部から取り出すことを可能とし、バッテリーを活用した新たな価値をお客さまに提供します。

現在日本では、「Vehicle to Home (V2H)」向けに約7,000基のパワーコンディショナーが普及しています。例えば電気料金が低い時間帯にEVを充電して電力を貯蔵し、高い時間帯にそれを家庭で使用することで、家庭の電気料金を抑えることができます。また再生可能エネルギーで自家発電した電力の余剰分をEVに貯蔵し、その後家庭で消費することで、CO<sub>2</sub>排出量の低減にも貢献します。さらに日米欧では、「Vehicle to Building (V2B)」の取り組みとして多くのEVが建物への電力供給に利用されており、その数は年々増えています。V2HやV2Bでは、EVは停電等の非常時のバックアップ電源となり、家庭や店舗・商業ビルへ電力を供給することも可能です。EVとの接続部は、グローバルに使用実績があるCHAdeMO規格に対応しており、高い汎用性や安全性、信頼性を確保しています。

さらに、EVが送電網（グリッド）とつながる「Vehicle to Grid (V2G)」では、多くのEVのバッテリーを協調させた充電や放電の実施により、社会の電力需要を最適に制御することが可能となります。2017年から2018年にかけて日産は、電力会社（東京電力ホールディングス株式会社および関西電力株式会社）が実施する複数の「バーチャルパワープラント（VPP、仮想発電所）」構築実証実験に協力しました。電力会社のシステムとEVの車両情報を連携させる技術の蓄積や、電力会社からの充電指示に応じるユーザー比率予測手法の確立などを進め、将来のEV大量普及時代において、再生可能エネルギーの有効利用や電力供給の安定化などにグリッドレベルで貢献することを目指します。

### 超小型EV「日産ニューモビリティコンセプト」

約30～40分\*でバッテリーの80%まで充電が可能な急速充電器は、EV普及に向けた重要なインフラのひとつです。

日産は2011年に急速充電器の販売を開始し、2012年には静粛性能や充電コネクターの操作性を向上させ、課金システムにも対応できるように改良。その後2015年11月まで生産し、充電インフラの整備をハードウェアの面からグローバルにサポートしてきました。

日本国内では、各地方自治体、集客施設などへの急速充電器の設置や導入を働きかけるとともに、全国の日産販売店への急速充電器の設置を進めており、その数は2018年3月時点で約1,800店舗に上ります。

日産は2014年5月には、他の国内自動車メーカーとともに、日本における電動車両（EVやプラグイン・ハイブリッド車 [P-HEV]）の充電器設置活動、および利便性の高い充電ネットワークサービスの構築を推進するために、新会社「日本充電サービス（略称NCS）」を共同出資により設立しました。各社は、それぞれの電動車両ユーザーが1枚のカードでNCSが管轄するすべての充電器をいつでも利用できる、利便性の高い充電インフラネットワークサービスを

提供しています。

またEV普及に賛同する企業と協力して、賛同企業の各事業所内にEV用充電器を設置し、従業員が通勤用として広く「日産リーフ」を活用できる環境づくりをサポートする取り組みも開始しています。

日本全国でEVを利用するお客さまの利便性を向上させるため、「日産ゼロ・エミッションサポートプログラム 2 (ZESP2)」を提供しています。毎月定額の月会費を払えば全国ほとんどの急速充電器が何回でも無料で使えるため、自宅での普通充電にかかる電気代も節約できるなど、ランニングコストの削減に貢献しています。

米国では「No Charge to Charge」プログラムを提供しています。これは「日産リーフ」を購入またはリースしたお客さまは2年間、決められた充電スタンドを活用すれば無料で充電できるというプログラムです。「日産リーフ」の販売台数が多いサンフランシスコ、ロサンゼルス、シアトル、ポートランドなど、55のエリア（2018年4月時点）で実施されており、今後ほかのエリアにも拡大していく計画です。

このほか欧州においても、エネルギー産業にかかわる企業などと協働でCHAdeMO協議会のプロトコルに対応した急速充電器の設置を推進しています。

また、EVとP-HEVの普及のため、BMW社と協力して、両社の車両が利用可能な急速充電ステーションの拡充も進めています。2017年1月までに米国33州に追加で合計174カ所のステーションが設置され、2017年内に50基が整備することが発表されました。

2018年3月末時点で、CHAdeMO規格の急速充電器は全世界で約1万8,000基設置されています。

\*40kWh/30kWh/24kWh駆動用バッテリーともに、バッテリー残量警告灯が点灯した時点から充電量80%まで充電するのにかかる時間の目安。充電時間は、急速充電器の仕様、環境温度によって異なります

## 米国カリフォルニア州におけるEVの行動範囲拡大に向け実証事業を開始

米国カリフォルニア州はゼロ・エミッション車の普及に対する積極的な取り組みを行っており、現在全米において自家用EVの販売台数が最も多い州として知られていますが、その活用は通勤や買い物などの都市圏の移動が中心になっています。日産と兼松株式会社は、カリフォルニア州政府と米国の充電インフラ事業者EVgo社と協力し、幹線道路沿いの25カ所以上に55基以上の急速充電器を効果的に新たに設置するとともに、EVユーザーを最適な急速充電器へ誘導する情報サービスシステムなどを構築し、EVの行動範囲拡大への有効性を検証する実証事業を、NEDOより受託し2016年11月にキックオフしました。EVの行動範囲を都市間移動に拡大することを目的に実施するもので、2020年9月までにEVのさまざまな行動パターンを調査・分析・研究することで、EVの普及と利用拡大モデルの確立を図ります。

## 日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)

「日産ニューモビリティコンセプト」は、高齢者や単身者世帯の増加といった社会背景や、乗用車の近距離移動・少人数乗車の使用実態に着目した、全く新しい2人乗りの超小型EVです。軽自動車よりもコンパクトであるため、車両感覚のつかみやすさと周囲の見通しの良さを生かし、道路幅が狭く見通しが悪い住宅地、コンパクトシティ化を推し進める地方都市、離島などでの活躍が期待されています。

日本では2011年度から国土交通省の協力のもと、各自治体・企業などと検証や調査を目的に同車の走行実証実験を行ってきました。2013年1月には、国土交通省から普及に向けた「超小型モビリティ公道走行を可能とする認定制度」が公布・施行され、現在では横浜市との協働事業である都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」を含め25の地域で実証事業が行われています。地方創生や地域活性化の観点から主流であった観光利用はますます拡大しているほか、2020年に向け東京都が推進する島しょ地域電気自動車普及モデル事業に先行する形で、5月から式根島（東京都新島村）に観光レンタカーとして導入されています。

日産は、日本全国で実施している他の事業も含めて得られた知見や情報を最大限に活用して、EVの新しい使い方や円滑な交通流（自動車の流れ）の実現に向けたアドバイスおよび次世代のスマートモビリティの提案を行っています。

「日産ニューモビリティコンセプト」を活用した都市内回遊型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」

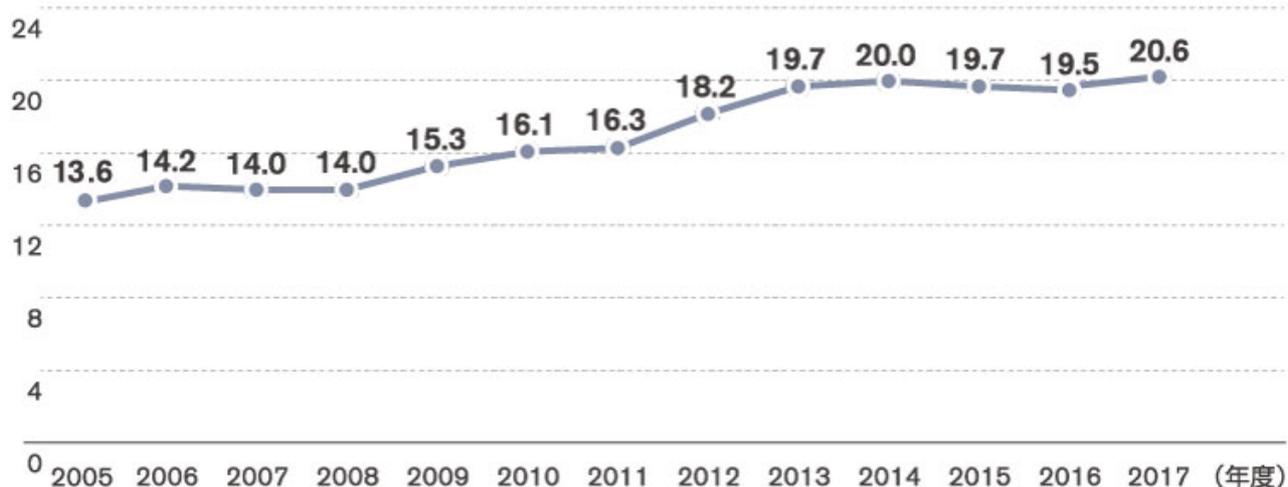


## データ集

GRI302-5

### 日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)

(km/L)

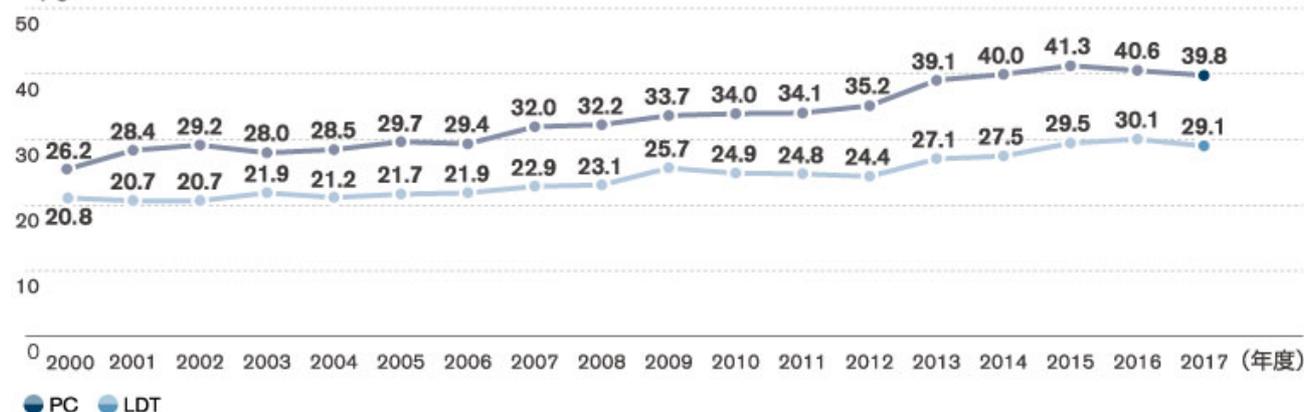


2017年度の日本における企業平均燃費は、20.6km/Lとなりました。これは、新型「ノート e-POWER」の好調な販売が貢献しており、2016年度に比べて5%の改善を達しました。なお、社内で算出した暫定値を使用しています。

GRI302-5

### 米国における企業平均燃費(CAFE)

(mpg)

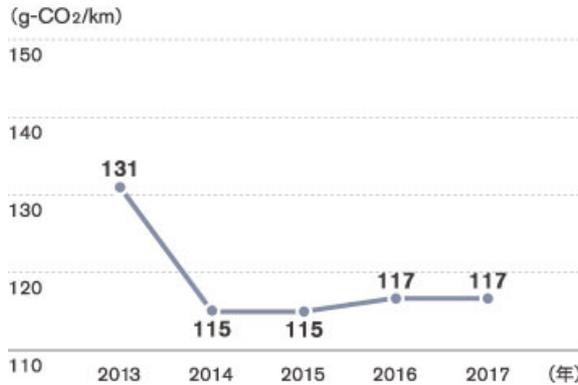


2017年度の米国における乗用車の企業平均燃費は39.8mpgとなり、2016年度に比べて2%悪化しました。これは、主に大型セグメントの販売増によるものです。小型トラックのセグメントにおいても、比較的に重量の高いモデルの販売増によって、企業平均燃費は30.1mpgから29.1mpgに悪化しました。

GRI302-5

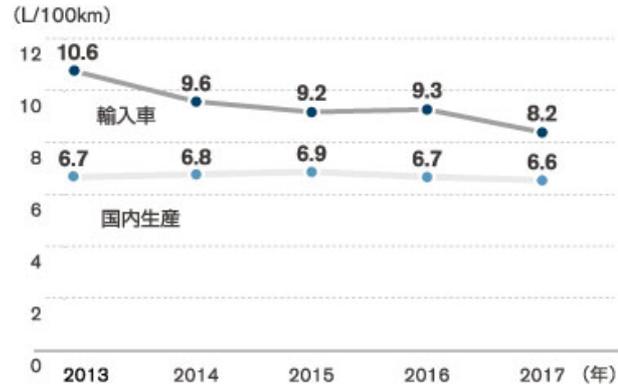
GRI302-5

欧州における車両平均 CO<sub>2</sub> 排出量



2017年はガソリン車、ディーゼル車、EVの販売構成に大きな変化がなかったため、2016年度に比べて横ばいとなりました。

中国における企業平均燃料消費量



2017年は国内生産分の燃費は横ばいでしたが、輸入車の燃費が10%改善しました。これは主に重量の高いモデルの改善によるものです。

GRI302-5

パワートレイン比率(出荷台数ベース)

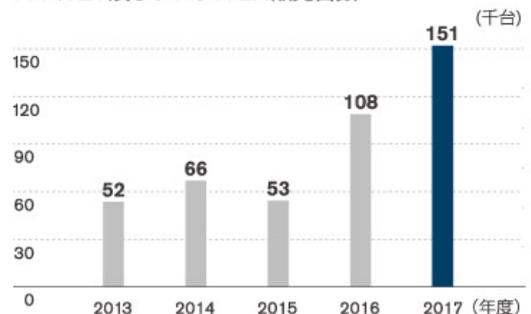
	単位	ガソリン車	ディーゼル車	天然ガス車	ハイブリッド車	電気自動車
日本	%	63.0	1.0			
北米	%	98.8	0.5			
欧州	%	57.5	39.5	0.0	1.9	3.0
その他	%	95.1	4.5			

\*世界の販売台数の2.0%が「e-POWER」

EV

「日産リーフ」はグローバル累計販売台数が32万台を突破。「e-NV200」は欧州や日本で開始。「シルフィ ゼロ・エミッション」は2018年後半に中国で発売予定。

100%EV及びe-POWER販売台数

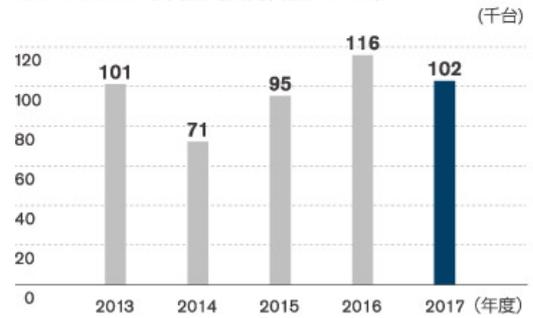


## ハイブリッド車

2013年度には、独自のハイブリッドシステムを搭載した後輪駆動のインフィニティ「Q50」（日本では「スカイライン」）を市場に投入しました。このハイブリッドシステムを前輪駆動車へも順次拡大し、2013年度に発売された日産「パースファインダー」とインフィニティ「QX60」にはエクストロニックCVTと組み合わせて搭載しています。

2015年に発売した「エクストレイル ハイブリッド」で、EV走行領域の拡大やシステム動作モードの最適化といった進化により、ガソリン車に対して25%の燃費向上を図り、クラストップとなる燃費を実現しました。

ハイブリッド車台数（出荷台数ベース）

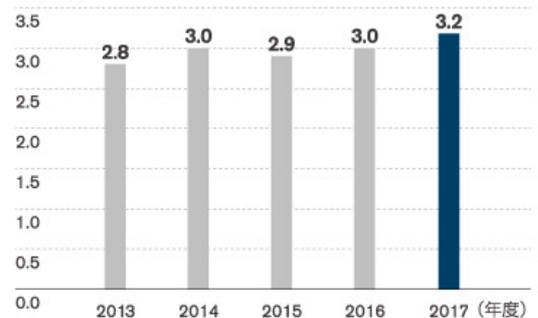


## エクストロニック CVT\* 搭載車

日産は燃費性能に優れたCVTの投入を1992年に開始しました。2016年度までにCVTを搭載したクルマの販売台数を2,000万台まで増やし、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献することを目指してきました。2017年度のCVT搭載車の販売台数は320万台で、累計販売台数は2,500万台となりました。

\* Continuously Variable Transmission（無段変速機）

エクストロニックCVT搭載車販売台数  
(百万台)



# 企業活動を通じた取り組み

---

- ① 企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方
- ② 企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント
- ③ 企業活動を通じた取り組みに関する実績

GRI103-1

GRI103-2

## 企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方

---

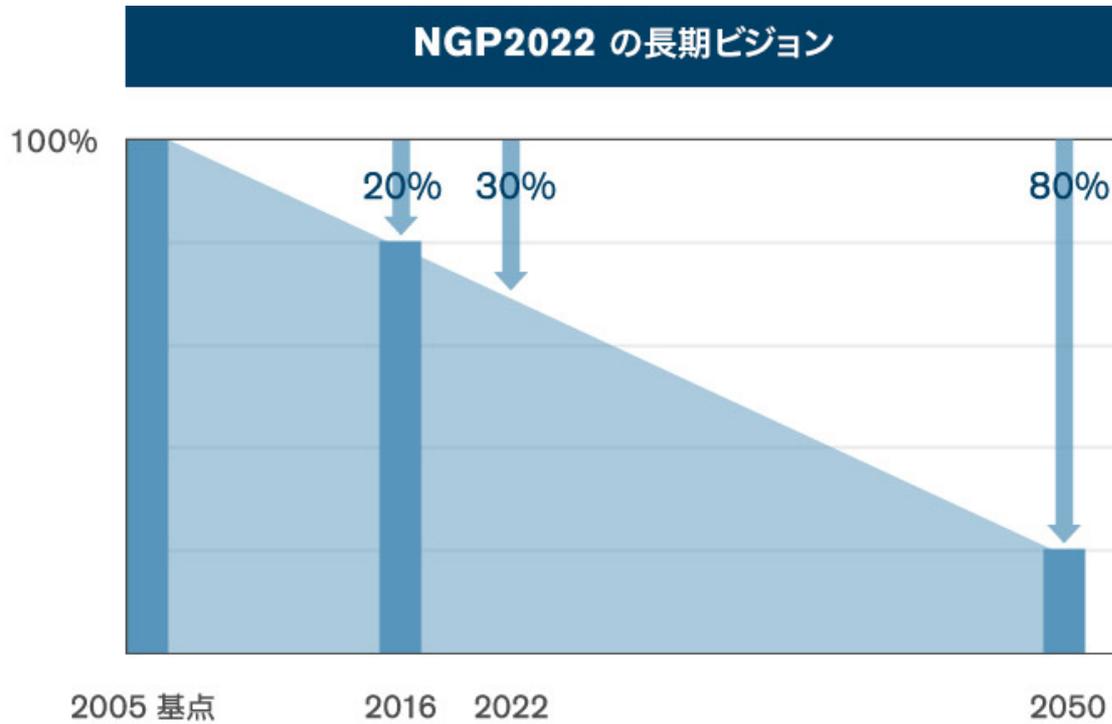
### 企業活動からの CO<sub>2</sub> 排出量の削減

日産は企業活動からの温室効果ガス排出量削減に取り組んでおり、省エネルギー活動や再生可能エネルギーの利用を推進しています。

日産は国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書をもとに試算した結果に基づき、2050年までに企業活動全体からのCO<sub>2</sub>排出量を2005年比で80%削減することを目指しています。この長期ビジョンを起点とし、「NGP2016」で22.3%削減しました。「NGP2022」では2022年までに企業活動全体からのCO<sub>2</sub>排出量を30%削減するという中期目標を設定しています。日産の温室効果ガス排出量削減への取り組みは、排出量が多い生産活動だけでなく、物流、オフィス、販売会社にも及んでいます。生産、物流といった活動領域別の目標を設定し、それぞれの領域で温室効果ガスの排出量削減に取り組んでいきます。

## 長期ビジョンとロードマップ

日産は気候変動に関する長期ビジョンとして、2050年までに企業活動全体からのCO<sub>2</sub>排出量を80%削減（2005年比）することを目指しています。



GRI103-2

## 企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント

2050年の長期目標の達成に向けた、NGP2022 における各バリューチェーンでの目標は以下の通りです。  
 企業活動全体：2022年までにグローバルの企業活動におけるCO<sub>2</sub>排出量を30%削減（販売台数当たり、2005年比）

生産：2022年までにグローバルの生産拠点におけるCO<sub>2</sub>排出量を36%削減（生産台数当たり、2005年比）

物流：2022年までに日本、北米、欧州、中国の物流におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（生産台数当たり、2005年比）

オフィス：2022年までにグローバルのオフィス拠点におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

販売会社：2022年までに日本の販売会社におけるCO<sub>2</sub>排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

GRI103-2

GRI103-3

GRI302-2

## 企業活動を通じた取り組みに関する実績

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-4

### 企業活動におけるCO<sub>2</sub>排出量をグローバル販売台数当たり30%削減

日産は、従来生産拠点のみだったCO<sub>2</sub>排出量削減目標の対象を、2011年度から物流、オフィス、販売会社にまで広げ、効率の高い設備の導入や、省エネルギー活動、再生可能エネルギーの導入など取り組みの幅を広げ、管理を強化しています。2022年度までに企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比でグローバル販売台数当たり30%削減する\*という目標を掲げており、2017年度は2005年度比でCO<sub>2</sub>排出量（t-CO<sub>2</sub>/台）を29.2%削減しています。

\*グローバル台数当たりCO<sub>2</sub>排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO<sub>2</sub>総量を、日産車のグローバル販売台数で割ったもの

GRI302-1

GRI302-4

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-4

GRI305-5

### グローバル生産における省エネルギー活動

生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出の主たる要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は、生産過程におけるエネルギー消費とCO<sub>2</sub>排出量が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

生産技術の分野では、より効率の高い生産設備の導入や工法の改善、省エネルギー型照明の採用などを行っており、最近では塗装工程への3ウェット塗装技術の導入を推進しています。生産工場から排出されるCO<sub>2</sub>の約30%は塗装工程に起因しており、同工程における焼付け工程の短縮、または撤廃がCO<sub>2</sub>排出量削減につながります。日産が導入した3ウェット塗装技術は、これまで中塗りと上塗り両方の塗装後に設けていた焼付け工程を、中塗りと上塗りを連続して塗装することで一度に集約しており、塗装工程からのCO<sub>2</sub>排出量を従来比30%以上削減\*1することを可能にします。日産はこの技術を、2013年に日産自動車九州をはじめ、米国のスマーナ工場、メキシコのアグアスカリエンテス第2工場（同年11月稼働開始）、ブラジルのレゼンデ工場（2014年2月稼働開始）、メキシコのダイムラーとの合併会社COMPAS（コンパス）工場（2017年12月稼働開始）に導入しています。特に日産自動車九州では、量産ラインを止めることなく3ウェット対応の工程への移行を実現し、工程自体の短縮化にも成功しています。

\*1 日産調べ

3ウェット（中塗り・上塗り工程統合）塗装技術



上塗りブースへ集約・統合



● オープン工程

従来2つあった工程（上図①②）を、新技術で中塗り、上塗り（ベースコート、クリアコート）と連続で塗装し1つ（下図①）にすることでCO<sub>2</sub>排出量を削減

CO<sub>2</sub>削減やエネルギー使用量の目標達成にあたり、日産はグローバルの各拠点から必要な設備提案を募り、投資額当たりのCO<sub>2</sub>削減量大きい案件に対して優先的に資金を配分しています。このようにカーボンの価値を社内評価のひとつとして取り入れることで、効率的な投資が可能となり、企業としての競争力も高まります。

運営面では、照明や空調設備を細かく管理し、エネルギー使用量やロスの少ない操業を徹底しています。日本で先行した省エネルギー技術を世界の各工場に普及させるとともに、各国の工場が相互に学び合い、ベストプラクティスを共有しています。また、日本のほか、欧州、メキシコ、中国に設置した「エネルギー診断チーム（NESCO : Nissan Energy Saving Collaboration）」\*2が、各管轄地域の工場において省エネルギー診断を実施し、2017年度は約6万3,000トンのCO<sub>2</sub>排出量削減\*3につながる対策を提案しました。アライアンスパートナーであるルノーでもNESCOチームを立ち上げ、ルノーの省エネルギー活動を支援しています。

電力の調達については、日産全体のCO<sub>2</sub>、再生可能エネルギー使用率、コストのバランスを考慮しながら、それぞれの目標を達成する最適なサプライヤーを選定しています。こうした活動を推進し、2017年度のグローバル台当たりCO<sub>2</sub>排出量は約0.50トンで、2005年度比で約31%の削減することができました。

\*2 2003年に日本、2013年に欧州、メキシコ、中国に設置

\*3 日産調べ

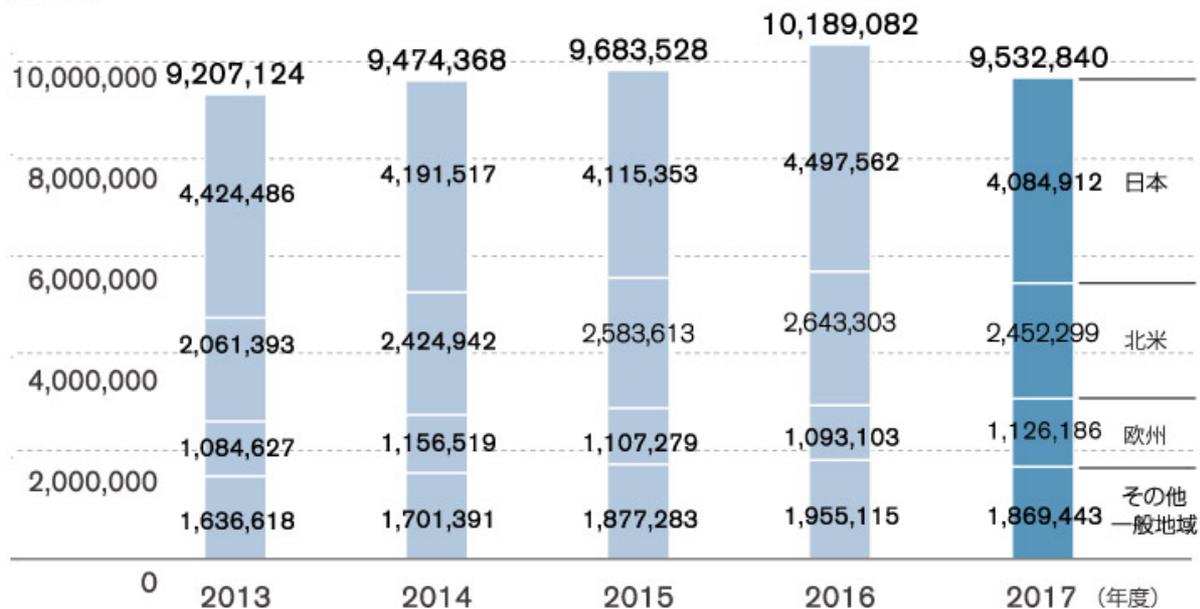
エネルギー投入量

	単位	(年度)				
		2013	2014	2015	2016	2017
合計	MWh	9,207,124	9,474,368	9,683,528	10,189,082	<b>9,532,840</b>
日本	MWh	4,424,486	4,191,517	4,115,353	4,497,562	<b>4,084,912</b>
北米	MWh	2,061,393	2,424,942	2,583,613	2,643,303	<b>2,452,299</b>
欧州	MWh	1,027,027	1,156,519	1,107,279	1,093,103	<b>1,126,186</b>
その他	MWh	1,694,218	1,701,391	1,877,283	1,955,115	<b>1,869,443</b>
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	2,894,901	3,060,122	3,346,141	3,537,674	<b>3,701,640</b>
LPG	MWh	339,751	295,800	303,826	249,426	<b>179,945</b>
コークス	MWh	149,232	199,801	206,307	217,431	<b>218,618</b>
灯油	MWh	226,513	225,114	188,943	209,232	<b>147,522</b>
ガソリン	MWh	263,663	322,624	302,564	303,040	<b>299,000</b>
軽油	MWh	71,371	99,045	55,099	57,488	<b>48,259</b>
重油	MWh	61,359	58,274	34,289	43,853	<b>27,652</b>
敷地外						
電力(購入)	MWh	5,038,384	5,084,989	4,979,114	5,247,663	<b>4,755,897</b>
うち再生可能エネルギー	MWh	118,917	154,515	141,076	157,226	<b>133,212*1</b>
冷水	MWh	11,646	4,239	12,116	12,919	<b>6,661</b>
温水	MWh	6,227	4,635	4,630	4,690	<b>5,000</b>
蒸気	MWh	133,849	110,953	100,000	136,593	<b>128,038</b>
敷地内						
電力(自家発電)	MWh	10,227	8,772	9,423	11,847	<b>14,609</b>
うち再生可能エネルギー	MWh	10,227	8,772	9,423	11,847	<b>14,609*2</b>
再生可能エネルギー総量	MWh	129,144	163,287	150,499	169,073	<b>147,821</b>

\*1 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

\*2 日産が拠点内で発電し自社で消費した再生可能エネルギー量

(MWh)



エネルギー投入量推移

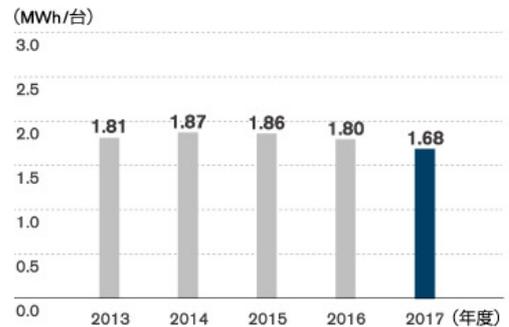
2017年度の日産のグローバル企業活動における総エネルギー使用量は約9,532千MWhとなり、2016年度に比べ、6.4%の減少になりました。これは主に各拠点の省エネ活動の推進と連結対象会社の変更が要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は8,462千MWhでした\*。

- ④\* KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細は[こちら](#)をご覧ください。
- \* グローバル生産拠点のエネルギー投入量およびCO<sub>2</sub>排出量については第三者保証を受けています。

GRI302-1 GRI302-3 GRI302-4

エネルギー消費量(生産台数当たり)

2017年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は1.68MWhとなり、2016年度より6.7%減少しました。

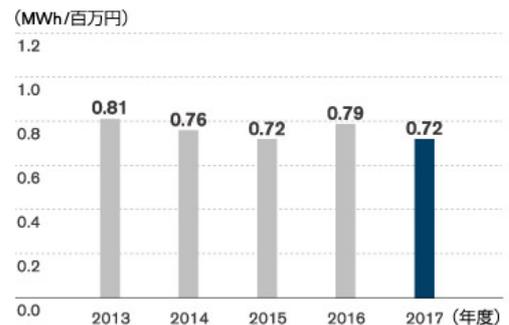


日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。

地域	単位	2017 (年度)
日本	MWh/台	4.14
北米	MWh/台	1.45
欧州	MWh/台	1.45
その他	MWh/台	0.84

エネルギー使用量(売上高当たり)

2017年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.72MWhとなり、2016年度と比較し、9.5%減少しました。企業として経済成長がエネルギー使用に及ぼす影響を最小化する取り組みを継続しています。



	単位	2013	2014	2015	2016	2017 (年度)
スコープ1	t-CO <sub>2</sub>	812,062	861,457	926,790	963,661	912,476
スコープ2	t-CO <sub>2</sub>	2,538,360	2,422,410	2,547,951	2,614,028	2,394,109
スコープ1と2	t-CO <sub>2</sub>	3,350,422	3,283,867	3,474,741	3,577,689	3,306,584
日本	t-CO <sub>2</sub>	1,446,871	1,267,676	1,479,572	1,579,089	1,333,335
北米	t-CO <sub>2</sub>	698,934	769,696	800,724	823,340	683,332
欧州	t-CO <sub>2</sub>	259,972	290,109	208,088	176,285	228,998
その他	t-CO <sub>2</sub>	944,644	956,386	986,359	998,976	1,060,920
スコープ3						
従業員の通勤	t-CO <sub>2</sub>	426,487	455,510	319,189	304,100	251,715 *
物流	t-CO <sub>2</sub>	1,678,903	1,608,582	1,598,891	1,925,281	1,567,248

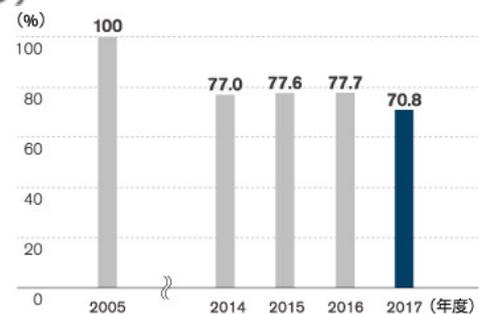
2017年度のグローバル拠点からのCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で3,306千トンとなりました。生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出量は2,824千トン（スコープ1排出量812千トン、スコープ2排出量2,012千トン）になりました\*。

\*KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細は[こちら](#)をご覧ください。

GRI305-1 GRI305-2 GRI305-4

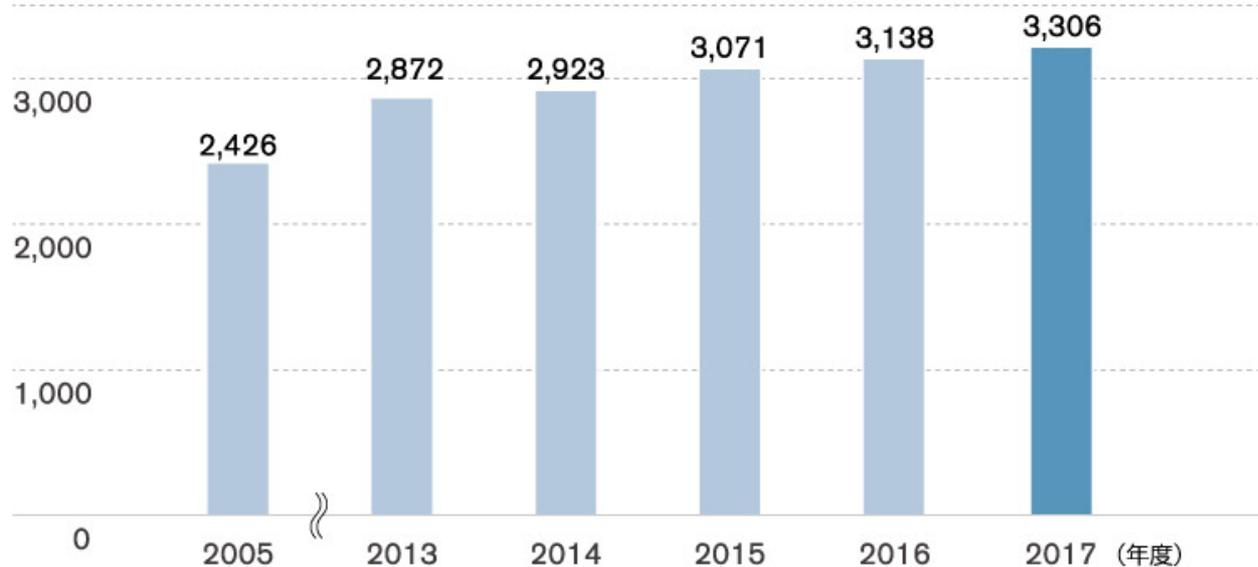
### 企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量(グローバル販売台数当たり)

2017年度は、企業活動に伴うCO<sub>2</sub>排出量が2005年度に比べ29.2%の削減となり、2022年に向けて順調に推移しています。



### 生産活動におけるカーボンフットプリント

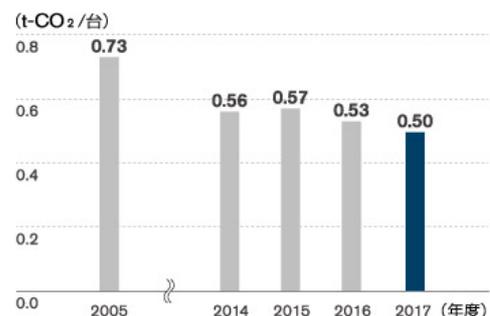
(1,000t-CO<sub>2</sub>)



GRI305-1 GRI305-2 GRI305-4

### 生産活動からのCO<sub>2</sub>排出量(生産台数当たり)

2017年度のグローバル生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.5トンとなり、2005年度比で31%の削減率を達しました。2022年度に向けて、順調に推移しています。



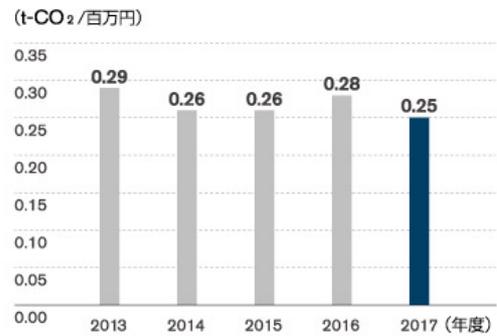
GRI305-1

GRI305-2

GRI305-4

## スコープ1と2のCO<sub>2</sub>排出量(売上高当たり)

2017年度のグローバル拠点からの売上高100万円当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.25トンとなりました。



GRI302-1

GRI302-4

## 再生可能エネルギーの推進

日産は、各拠点の地域特性に合わせ、自社の設備による発電、再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達、そして土地や設備など自社資産の発電事業者への貸付という3つのアプローチのもと、再生可能エネルギーの利用と社会普及の後押しを推進しています。

自社の設備による発電については、英国のサンダーランド工場で風力発電機を10基導入、出力は6,500kWに達しており、また、2016年からは4.75MWhの太陽光発電を設置し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています\*。このほか日本の座間事業所では、小水力発電を開発し、排水管2.5mの落差から回収したエネルギー約0.5kWを試験的に工場内で使用しています。

再生可能エネルギー比率のより高いエネルギーの調達については、メキシコのアグアスカリエンテス第1工場では、バイオマスガスや風力由来の電力を積極的に採用し、2013年から再生可能エネルギー使用率は50%に達しています。

自社資産の発電事業者への貸付については、2013年5月から大分県に保有する遊休地約35万m<sup>2</sup>を、また2014年1月からグループ企業である日産工機株式会社の寒川工場の屋根を、それぞれ太陽光発電用に賃貸しています。

これらの取り組みによりCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて生産工場における再生可能エネルギーの使用率を高めており、2017年度は10%を達成しました。

\* このほか、スペインの工場で太陽光発電装置（出力約200kW）を設置

GRI305-4

## 物流における効率化とモーダルシフト

日産は、2000年から自社手配のトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を、海外を含む多くの生産工場で広く採用し、グローバルに効率化を推進しています。また、サプライヤーと共同で納入頻度の適正化や輸送ルート最適化、梱包仕様（荷姿）の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を進めるとともに、トラックから鉄道へのモーダルシフトルートの拡大を積極的に推進しています。

また、完成車やサービス部品の分野で取り組んできたOEMとの共同輸送を、2014年より生産用部品の領域にも拡大することで、さらなる効率的な輸送の実現を目指しています。このほかにも、工場に必要な生産用部品を、できる限り工場近辺から調達することにより、輸送距離を短縮する取り組みも行っています。

点数が多く、多種多様な材質・形状をしている自動車部品の荷姿の工夫にも力を入れています。「物流サイマル活動」として、新車の設計開発段階から輸送効率を考慮した部品設計に取り組み、クルマ1台当たりの部品調達荷量を削減することで、輸送量の削減を目指しています。

またコンテナ輸送については、寸法が大きいコンテナ<sup>\*1</sup>を採用し、シミュレーションソフトを使いコンテナ内の無駄なスペースを削減するなど、部品輸送のコンテナ充填率向上を推進しています。

物流手段についても随時見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。

日本での完成車輸送は、約70%を海上輸送で行っています。関東地区から日産自動車九州株式会社の工場への部品輸送はほぼ全量を鉄道や船舶で行っており、特に船舶へのモーダルシフトについては優良事業者として国土交通省からの認定を取得しています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。輸送先に応じて鉄道や船舶を使い、従来のトラック輸送からの切り替えを推進しています。中国では国内向け完成車輸送に船舶および鉄道を利用する比率を高めています。

また2010年より省エネルギー型自動車運搬船の採用を推進しており、現在までに7隻の省エネルギー船を導入しています<sup>\*2</sup>。

日産は、物流活動がグローバルに拡大する中、効率化とモーダルシフトを推進し、2022年度までに物流におけるCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比で12%削減（台当たりのCO<sub>2</sub>排出量）<sup>\*3</sup>することを目標としています。

2017年度のグローバル台当たりCO<sub>2</sub>排出量は約0.38トンとなり、削減率は約11.8%となりました。

\*1 40フィートハイキューブコンテナ

\*2 省エネルギー船に関する詳細はウェブサイトをご覧ください

\*3 日本、北米、欧州、中国での当社生産拠点から販売店への輸送活動において排出されるCO<sub>2</sub>の総量を輸送台数で割ったもの

輸送量

	単位	2013	2014	2015	2016	(年度) 2017
合計	百万 ton km	37,719	35,243	35,546	39,930	<b>35,635</b>
インバウンド	百万 ton km	12,883	11,578	11,221	10,634	<b>9,699</b>
アウトバウンド	百万 ton km	24,836	23,665	24,325	29,296	<b>25,935</b>
海上	%	64.3	62.0	60.1	60.9	<b>57.6</b>
トラック	%	24.9	25.0	26.5	24.8	<b>25.9</b>
鉄道	%	10.5	12.5	13.0	14.0	<b>16.1</b>
航空	%	0.4	0.5	0.3	0.4	<b>0.4</b>

2017年度はグローバル輸送量が約11%減少し、356億350万ton kmとなりました。日産はトラック大型化による積載量の増加、トラック積載時の充填率向上、完成車輸送船の燃費向上、鉄道や船舶への切り替えなどの取り組みを引き続き強化していきます。

GRI305-5

物流からのCO<sub>2</sub>排出量

	単位	2013	2014	2015	2016	2017 (年度)
合計	t-CO <sub>2</sub>	1,678,903	1,608,582	1,598,891	1,925,281	<b>1,567,248</b>
インバウンド*	t-CO <sub>2</sub>	908,804	822,867	797,034	809,088	<b>739,610</b>
アウトバウンド*	t-CO <sub>2</sub>	770,098	785,715	801,857	1,116,193	<b>827,638</b>
海上	%	20.2	18.5	18.3	17.8	<b>20.0</b>
トラック	%	61.7	60.5	65.7	62.1	<b>64.6</b>
鉄道	%	5.2	5.1	5.4	5.6	<b>7.0</b>
航空	%	12.9	15.9	10.6	14.5	<b>8.4</b>

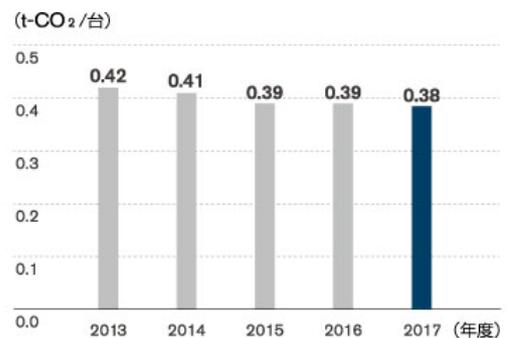
\*インバウンドには部品調達・KD（現地組み立て用）部品の輸送が、アウトバウンドには完成車・サービス部品の輸送がそれぞれ含まれます

2017年度の物流からのCO<sub>2</sub>排出量は約20%減少し、156万7,248トンとなりました。完成車組立および部品調達の現地化によって部品の航空輸送が大幅に減少し、全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減に大きく寄与しました。

GRI305-4

物流からのCO<sub>2</sub>排出量(輸送台数当たり)

2017年度は、グローバル生産台数が増加したものの、輸送台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.38トンと2016年度に比べて改善しています。



オフィスでの取り組み

日産は、日本、北米、欧州、中国のオフィスにおいてCO<sub>2</sub>マネジメントを推進し、CO<sub>2</sub>排出量を削減することを目指しています。

日本では日産トレーディング株式会社が特定規模電気事業者（PPS : Power Producers & Suppliers）として（以下、日産PPS）、CO<sub>2</sub>排出量とコストを考慮しながら環境負荷の少ない電力を調達しています。

2017年は神奈川県内5事業所<sup>1</sup>へ約2万6,657MWhの電力が供給されています。

さらに、これまで生産工場で活躍していたNESCOチームを日産テクニカルセンターに立ち上げ、オフィスにおいても省エネルギー診断を実施してCO<sub>2</sub>削減を推進しました。

日産ではCO<sub>2</sub>マネジメントのほかにも環境に配慮した取り組みを推進しており、テレビ会議や電話会議の設備を充実させ、また複数拠点で書類を資料として共有できるソフトウェアを活用することで、グローバルに出張を減らし業務効率向上やコスト削減を図っています。

1 グローバル本社、相模原部品センター、日産教育センター、日産カスタマーサービスセンター、本牧埠頭

GRI103-1

GRI103-2

## グリーンビルディングポリシー

日産は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>排出量といった環境負荷の低い建物や、廃棄物など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挙げるとともに、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\*をひとつの指標としています。

既存の建屋では、横浜市のグローバル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。

グローバル本社ビルは、自然エネルギーの有効活用と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。

\* 建築環境総合性能評価システム：Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

## 販売会社での取り組み

日産は、日本の販売会社において、CO<sub>2</sub>マネジメントを推進し、CO<sub>2</sub>排出量を全体で毎年1%削減（床面積当たり）することを目指しています。

多くの店舗で高効率空調や断熱フィルム、天井ファン、LED照明などを採用しているほか、店舗によって建て替え時に日中の太陽光を取り込む照明システムや断熱材を取り入れた屋根を採用するなど、省エネルギー活動を継続的に進めています。このほか、また環境負荷の少ない電力の調達に関しては、日産PPSだけでなくほかのPPSからの供給拡大も推進し、関東、中部、東北、関西、九州地区で約1,023の販売店に約14万3,183MWhの電力（CO<sub>2</sub>排出量にして年間約3,278トンの削減）を導入しました。



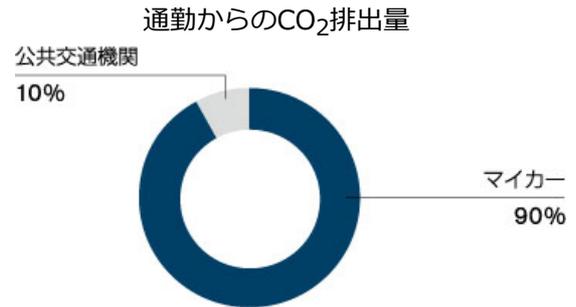
神奈川日産自動車（株）の一部の販売店の屋根に設置した太陽光パネル。得られた電力を日産PPSとして調達し販売店に供給しています

また、2000年4月、ISO14001認証に基づいた日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を導入しました。この制度では、すべての販売会社が日産の環境基準を満たし、1年ごとの「定期審査」を受けることが求められます。評価シートには84のKPI\*があり、各国の法規や地域社会の要請、ニッサン・グリーンプログラムの要件に照らして随時改定されています。

\*KPI: 重要業績評価指標 : Key Performance Indicators

### 通勤からのCO<sub>2</sub>排出量の割合

日本では2013年度、マイカー通勤をしている全従業員を対象に、CO<sub>2</sub>削減プログラムを導入し、マイカー通勤者に対してエンジン搭載車から電気自動車への乗り換えを促進しています。2017年度のマイカー通勤によるCO<sub>2</sub>排出量はおよそ3万2,000トンで、1台当たりの排出量は年間2.8トンです。



#### 1 自動車認証データおよび以下の条件に基づいて算出

日本における自動車での通勤距離の平均 : 年間9,300km/台

ガソリン車のCO<sub>2</sub>排出係数 (日本国温室効果ガスインベントリ報告書2009) : 0.33 kgCO<sub>2</sub>e/km

東京電力株式会社によるCO<sub>2</sub>排出係数 (2016年度) : 0.000474t-CO<sub>2</sub>/kWh

日本の事業所および製造工場の従業員が対象 (2017年度)

## カテゴリー別のスコープ3 排出量

「温室効果ガス（GHG）報告ガイドライン」に基づいた試算を行った結果、日産のスコープ3からのCO<sub>2</sub>排出量の約90%は、製品であるクルマの使用によるものでした。

項目	単位	(年度)
		2017
1. 購入した製品・サービス	kt-CO <sub>2</sub>	17,971
2. 資本財	kt-CO <sub>2</sub>	1,203
3. 燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO <sub>2</sub>	412
4. 輸送、配送（上流）	kt-CO <sub>2</sub>	740
5. 事業から出る廃棄物	kt-CO <sub>2</sub>	197
6. 出張	kt-CO <sub>2</sub>	230
7. 雇用者の通勤	kt-CO <sub>2</sub>	252*
8. リース資産（上流）	kt-CO <sub>2</sub>	0
9. 輸送、配送（下流）	kt-CO <sub>2</sub>	874
10. 販売した製品の加工	kt-CO <sub>2</sub>	11
11. 販売した製品の使用	kt-CO <sub>2</sub>	190,261*
12. 販売した製品の廃棄	kt-CO <sub>2</sub>	425
13. リース資産（下流）	kt-CO <sub>2</sub>	470
14. フランチャイズ	kt-CO <sub>2</sub>	0
15. 投資	kt-CO <sub>2</sub>	0
合計		213,044

- ④ KPMGあずさサステナビリティ株式会社より保証を受けた数値には\*をつけています。  
 カテゴリー11（販売した製品の使用）の算定方法の改定により、2017年度のCO<sub>2</sub>排出量は前年度に比べて増加しました。詳細は[こちら](#)をご覧ください。

## カーボンクレジット

欧州における排出権取引において、日産モトール・イベリカ会社（スペイン：バルセロナ、カンタブリア）の生産拠点が対象となっています。2016年度に認証を受けたクレジット量は4万5,477トンとなりました。

# 大気品質

①大気品質に関する方針・考え方 ②大気品質に関する実績 ③大気品質に関するデータ

GRI103-1

GRI103-2

## 大気品質に関する方針・考え方

生態系の劣化がかつてないほどの速度と規模で進行していると指摘される中、企業も、自らの活動が生態系へ及ぼす影響とともに、生態系がもたらす恩恵への依存をあらためて認識する必要があります。日産は、排出ガスのクリーン化とお客さまの快適な車室内環境の提供を通じて、生態系への配慮とともに、人々の生活をより健康的なものにするモビリティを追求したいと考えています。

米国の健康影響研究所（HEI）が発行する『State of Global Air 2017』では、世界の人口の92%は世界保健機関（WHO）が空気質ガイドラインで定めている微小粒子状物質（PM2.5）の基準値 $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ を超えている地域で生活していると報告されています。また経済協力開発機構（OECD）は、2050年までに世界の人口は90億人以上まで増加し、約70%が都市に集中すると予測しており、都市の大気汚染はより深刻な課題となります。

自動車メーカーにとって、大気汚染は気候変動や渋滞などとともに、特に都市部における課題の1つであり、解決に貢献すべく課題に向き合う必要があります。

日産は早くから厳しい自主規制や目標を設定し、「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に、よりクリーンな燃焼を行うための技術改善や排出ガスを浄化する触媒などの開発に取り組み、各国の排出ガス規制に適合したクルマを早期に投入してきました。そして現在まで継続して、実効性の高い最先端の排出ガス低減技術を採用したクルマをより手ごろな価格で提供することにより、社会全体の環境負荷低減につなげることに努めています。

例えば米国では、2000年1月に発売した「セントラCA」が、カリフォルニア州ガソリン車としては世界で初めてPZEV（Partial Zero Emission Vehicles）クレジット適用を受けるクルマとなりました。

また、渋滞緩和など、都市の交通環境をITSの活用により改善する活動を通じて、大気質の改善にも取り組んでいます。

また都市部における大気汚染の改善に対しては、「日産リーフ」をはじめとする走行時に排出ガスを全く排出しない電気自動車（EV）の普及は、有効な手段となります。日産はそのリーダーとして各国政府、地方自治体、電力会社やその他業界とパートナーシップを締結しながら、ゼロ・エミッションモビリティの推進およびインフラ構築のための検討を進めています。

2020年以降の実用化を目指した自動運転技術の開発が進む現在、クルマはドライバーが運転中に乗るだけ

のものではなくなりつつあり、長時間快適で安心して過ごせる車室を提供することがますます重要になってきます。「NGP2022」では、より多様なクルマの利用者がさらに快適に過ごすことができる車室内の空質についても研究開発を進めます。

2020年以降の実用化を目指した自動運転技術の開発が進む現在、クルマはドライバーが運転中に乗るだけのものではなくなりつつあり、長時間快適で安心して過ごせる車室を提供することがますます重要になってきます。「NGP2022」では、より多様なクルマの利用者がさらに快適に過ごすことができる車室内の空質についても研究開発を進めます。

クルマの生産工場から排出される物質としては窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）、揮発性有機化合物（VOC）が代表的ですが、日産ではNOx、SOx、VOCの排出に関して厳しい対策を推進。大気に放出される物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量の双方を低減する活動に取り組んでいます。また、従来から継続しているVOCの削減についても、生産拠点で引き続き塗装工程の改善に取り組むなど、積極的に進めています。

GRI103-3

## 大気品質に関する実績

GRI305-5

### 排出ガス規制への対応状況(乗用車のみ対象)

日産は、走行中の排出ガスがゼロであるEVの開発・普及を進めるだけでなく、すべてのエンジン搭載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、先進規制への対応も進めています。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。

	単位	(年度) 2017
日本 平成17年排出ガス規制75%低減レベル (SU-LEV)	%	99.5
欧州 Euro 6b	%	100*
米国 U-LEV/SULEV/ZEV	%	99.8
中国 国5	%	100

\*PCとLCVのみ

### 工場からの排出ガス管理

日産は、生産工場において、大気汚染物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量とともに低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規に対しても、より高いレベルでの対応を目指しています。

日本では、大気汚染物質として窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）の排出に関して厳しい対策を推進し、1970年代に比べそれぞれ4分の1の排出量にまで低減しています。また、塗装工程の熱源となるオ

ーブンやボイラー設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料へ転換するなど、NOxやSOxの排出濃度を低減してきました。

## VOCの削減

クルマの生産工程から排出される化学物質のうち、9割を占める揮発性有機化合物（VOC）\*の低減です。日産は各国の法規制化に先駆けて、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進めています。同時にVOC排出量を20g/m<sup>2</sup>以下に抑える水系塗装ラインへの切り替えを推進しており、日産自動車九州をはじめ、メキシコのアグアスカリエンテス第1・2工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国のスマーナ工場、中国の花都工場などへ導入しています。VOC排出量は塗装面積当たりの排出量で管理し、2017年度には25.8%の削減を実現しました。

\* VOC : Volatile Organic Compounds

揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称

GRI305-7

## 大気品質に関するデータ

### エミッション

2017年度に生産拠点から排出されたNOx、SOxの量はそれぞれ651トン、36トンになりました。NOx排出量の増加は工場でのコジェネレーションユニットの稼働時間が増えたことによります。

	単位	2013	2014	2015	2016	(年度) 2017
窒素酸化物 (NOx)	ton	450	453	450	430	<b>651</b>
硫黄酸化物 (SOx)	ton	40	40	37	31	<b>36</b>

### 揮発性有機化合物(VOC)排出量

2017年度のVOC総排出量は1万1,152トンとなり、2016年度比で約7%の減少となりました。これは水系塗料への切り替えなど、VOC含有率の低い物質の採用によるものです。

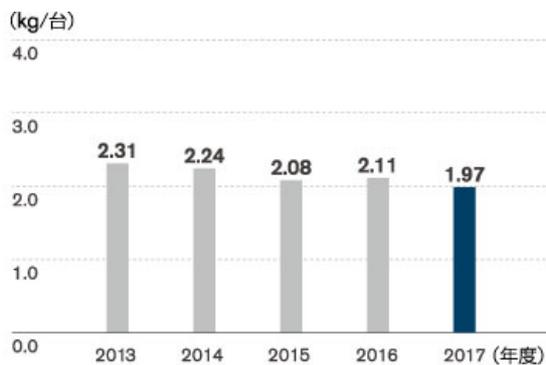
	単位	2013	2014	2015	2016	(年度) 2017
合計	ton	11,734	11,316	10,820	11,933	<b>11,152</b>
日本	ton	3,492	2,826	2,850	3,580	<b>3,232</b>
北米	ton	5,338	5,511	5,309	4,851	<b>4,284</b>
欧州	ton	2,904	2,979	2,661	3,502	<b>3,636</b>

## 3 ウェット塗装技術の導入による VOC の削減

2013年、米国テネシー州のスマーナ工場において3ウェット塗装技術が導入されました。3ウェット塗装技術とは、中塗りと上塗りを連続塗装してから焼き付けを行う方法です。これにより、塗装の質や効率が向上するとともに環境への影響が低減され、エネルギー使用量とCO<sub>2</sub>排出量を30%、VOC排出量を70%削減することが可能になりました。日産は、米国エネルギー省の「ベター・ビルディング・ベター・プラント・チャレンジ」に参加しているスマーナ工場を含む米国の3工場で、2020年までにエネルギー使用量を25%削減する努力を続けています。

### VOC 排出量(生産台数当たり)

2017年度の生産台数当たりのVOC排出量は1.97kgとなり、2016年度に比べて7%減を達しました。



### (地域別)

	単位	(年度) 2017
日本	kg/台	3.28
北米	kg/台	2.53
欧州	kg/台	4.98

### PRTR 対象物質排出量 \* (日本)

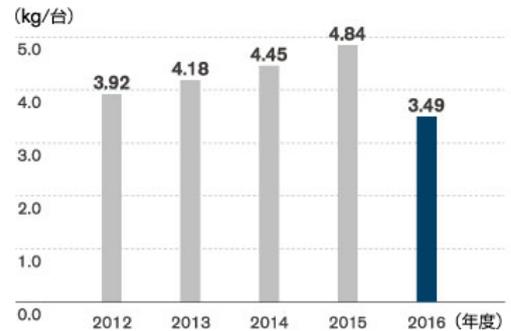
2016年度の化学物質排出移動量届出制度 (PRTR) 対象物質の排出量は3,539トンで、2015年度に比べ減少となりました。塗料の変更により対象物質の使用量が減少していることから大気への排出が年々減っています。

	単位	2012	2013	2014	2015	2016 (年度)
<b>国内拠点合計</b>	ton	<b>4,158</b>	<b>4,183</b>	<b>3,879</b>	<b>4,129</b>	<b>3,539</b>
追浜工場	ton	715	676	402	488	778
栃木工場	ton	942	1,155	1,317	1,435	1,016
日産自動車九州株式会社	ton	1,394	1,300	1,152	1,173	730
横浜工場	ton	581	579	547	531	545
いわき工場	ton	183	128	114	132	144
日産テクニカルセンター	ton	343	347	347	370	325

\* 日本のPRTRのガイドラインに基づいて算出。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量。

### PRTR 対象物質排出量(生産台数当たり/日本)

2016年度の生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は3.49kgとなり、2015年度に比べ約30%の減少となりました。塗料の選定などによって大気への排出量が減少しています。



# 資源依存

- ① 資源依存に関する方針・考え方    ② 資源依存に関するマネジメント
- ③ 資源依存に関する実績：再利用    ④ 再利用に関するデータ    ⑤ 資源依存に関する実績：廃棄物

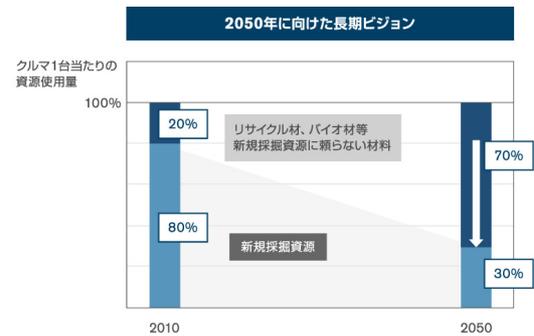
GRI103-1    GRI103-2

## 資源依存に関する方針・考え方

2050年には世界の人口が90億人を超えると予測される中、鉱物資源や化石資源といった新規採掘資源への需要拡大が予想され、資源の価値を最大限に引き出すことが一層重要になってきています。また、2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」においても、新規採掘資源を含む天然資源の持続可能な管理および効率的な利用は、重要な目標の1つに位置づけられています。

クルマは多様な原材料と多くの部品からつくられており、その集合体として新たな価値を生み出しています。

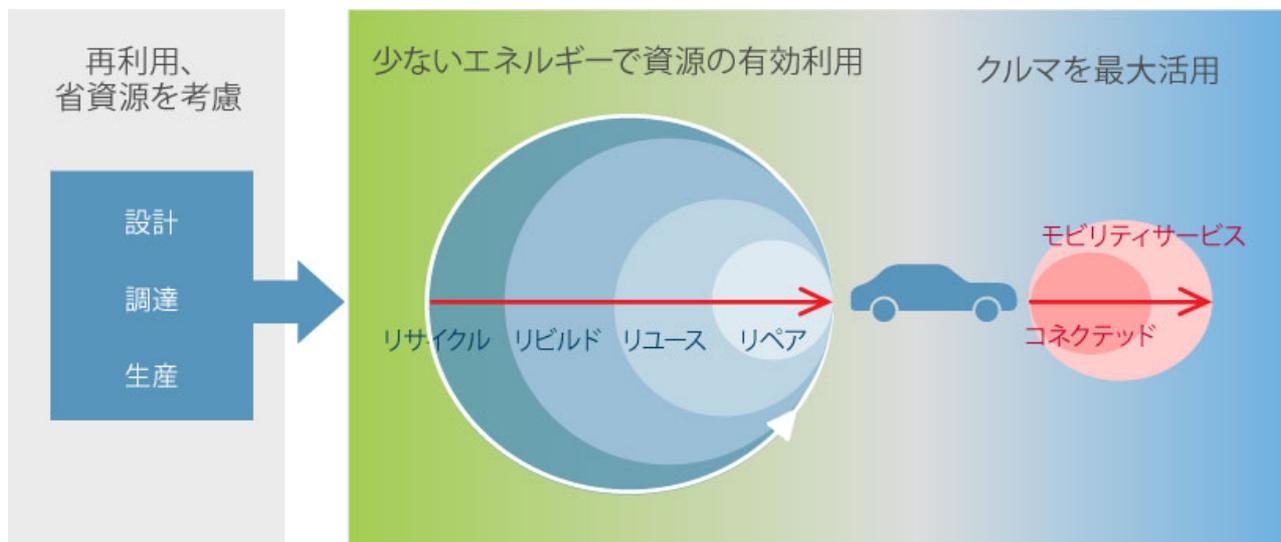
日産は、資源の利用効率を究極のレベルにまで向上させるとともに、再生可能な資源や再生材の採用など資源の多様化を進めてきました。生態系に配慮しながら、企業として競争力を高め、グリーンな成長を実現する必要があります。そのため日産は、使用する天然資源の量を2010年と同レベルに保つことを目指し、2050年において「新規資源への依存を70%削減する」という長期ビジョンを掲げ、新たに採掘する天然資源の最少化に努めています。



## 資源依存に関するマネジメント

限りある貴重な資源を有効に使用するためには、資源採掘時の環境負荷を減らし、生産時に発生した廃棄物、スクラップや回収した自社の使用済み製品の部品を、可能な限り同等のクオリティを維持した材料として再生し、再び自社製品の部品に採用することが有効です。日産はこのような考え方のもと、クルマの材料として占める割合が高く、環境への影響が高い鉄、アルミニウム、樹脂という3つの材料のクローズド・ループリサイクルに取り組んできました。

「NGP2022」では、資源のライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用できるシステムに発展させ、お客さまや社会へ提供する価値を最大化するため、「サーキュラー・エコノミー」を取り入れました。リサイクルされた材料の積極的な使用、使用済み自動車のリサイクルの促進に加えて、設計・調達・生産段階から資源を再利用、省資源を考慮した化学物質の管理や車体軽量化に取り組めます。さらにより少ないエネルギーで資源の有効利用を推進し、お客さまの使用段階でのリペア、リビルド、リユース部品の拡大を進めます。また商品としてクルマの電動化や自動運転の促進、コネクテッドにとどまらず、ライドシェアなどのモビリティサービスの提供を通じて、クルマの活用と社会的価値を高めます。



## 資源依存に関する実績：再利用

### クルマ 1 台当たりの再生材使用率を 30% へ

新興国の経済発展に伴う鉱物資源や化石資源への需要の急速な拡大が継続すれば、2050年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測も出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

このような課題に対応し、限りある貴重な資源を有効に使用するために、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を定め、設計段階からリサイクルに適した材料の採用や、解体しやすい車両の構造の開発にも力を注いでいます。さらにクルマの生産過程で投入する資源の削減や利用効率向上を推進しています。

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」という考えに基づき、NGP2016において2016年度に日本、米国、欧州で生産を開始したモデルでクルマ1台当たりにも占める再生材の使用率を25%まで引き上げる目標を掲げて、達成しました。

さらに、NGP2022において2022年度までの目標を30%と設定し、サプライヤーとの連携を進めながら、グローバル（日本、欧州、北米）での生産車両を対象にリサイクル材料の採用を拡大していきます。

### リサイクル可能率とリサイクル実効率

日産は、新車の設計段階から「3R」“廃棄物の発生抑制（Reduce）、再使用（Reuse）、再資源化（Recycle）”の視点を取り入れ、2005年度以降、日本および欧州市場に投入したすべての新型車においてリサイクル可能率95%を達成\*しています。

一方、使用済み自動車の適正処理とリサイクル実効率向上のために、廃油、廃液や鉛など環境負荷物質の処理方法の確立を目的としたものに始まり、現在は高付加価値材料の再利用をテーマに実証実験や研究を進めています。研究の成果は、解体技術の向上とともに、解体しやすいクルマの設計や材料開発に活かされるよう、開発部門へも随時フィードバックしています。

\* 日本は1998年に日本自動車工業会が公表した定義とガイドラインに、欧州はISO22628に基づき算出

## ELV<sup>1</sup>のリサイクル

日産は、解体事業者や破碎事業者、他の自動車メーカーと連携して、ELVのリサイクルを進めています。日産は2006年度以降、日本での使用済み自動車のリサイクル実効率95%以上を継続して達成しています。日本の自動車リサイクル法に基づいた2017年度のリサイクル実効率は99.7%\*に相当し、政府の定めたASRの埋立処理および焼却処理ゼロ化を達成しました。

ELVのプロセスは、(1) 解体処理にて鋼板、アルミ鋳造品、バンパー、樹脂製内装材、ワイヤハーネス、貴金属を回収する、(2) リチウムイオンバッテリーなどの特定品目を個別に回収し、専門のリサイクル工程に回す、(3) 解体プロセスから出た残渣を専用施設で破碎・回収する、の3段階からなります。日産は2004年以降、日本の他の自動車メーカー7社と協力して、専用処理施設でのASRの処理を推進してきました。これは日本の自動車リサイクル法に対応した取り組みで、日産はASRを有効・円滑かつ効率的に再資源化するための中心的な役割を果たしています。

ELVのリサイクルは欧州でも進められており、各国がELV指令に基づいて契約解体事業者、契約サービス事業者、自治体政府と連携し、認定処理施設のネットワークを構築しています。

\*1 ELV :End-of-life Vehicleの略

\*2 日産調べ

## 希少資源の削減

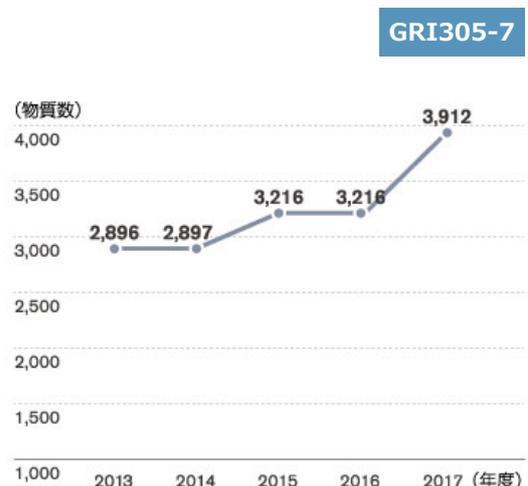
電動化に必要な部品にはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアースは資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

日産は2012年にジスプロシウム（元素記号：Dy）を従来比で40%削減したEV用モーターを開発して「日産リーフ」に採用。さらに、ハイブリッド車にもジスプロシウムを削減したモーターの採用を順次拡大しており、2016年には「ノート e-POWER」に従来比で70%削減した磁石を採用し、2017年には新型リーフにも採用を拡大しました。今後もさらなる使用量削減に向け技術開発を進めていきます。また駆動用モーター以外の部品では、Dyの使用量が最終的にゼロとなるよう、技術開発を進めていきます。

## 化学物質の適正な利用

ルノーとの提携のもとに法令順守のレベルを超えてハザードやリスクの選定基準を見直し、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しており、その結果、2017年度の指定化学物質数は3,912へと増加しております。これらは将来のリペア、リユース、リビルト、リサイクルといった資源の循環に必要な取り組みと考えています。

🔗 化学物資のガバナンスに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



GRI301-2 GRI301-3

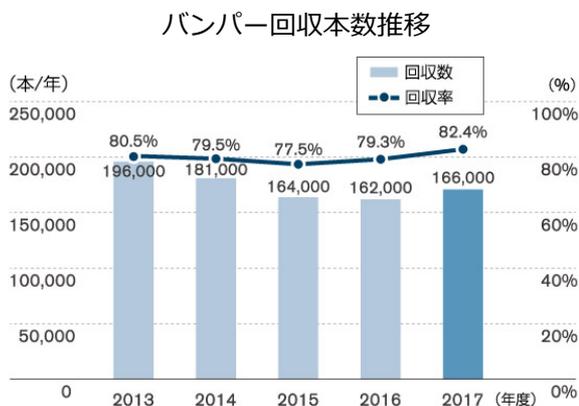
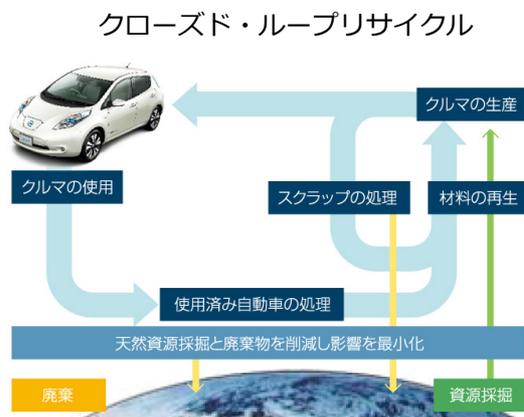
### クローズド・ループリサイクルの取り組み事例

天然資源使用量をさらに低減するため、鉄とアルミニウムについては、生産時に発生する端材を減らす工夫に加え、発生した端材をビジネスパートナーと協力しながら回収して自動車用の材料に再生することにグローバルで努めています。例えば、鉄スクラップから製造される電炉鋼板を北米で生産している「ローグ」「ムラーノ」などに採用しています。さらに使用済み自動車のアルミロードホイールを回収してアルミロードホイールやシャシー部品に再生利用する取り組みも推進しており、2017年度のアルミロードホイール回収実績は年間約3,340トンとなりました。

樹脂については、工場で発生する塗装済みバンパーのスクラップを、追浜工場の塗装済みバンパー再生工程で塗膜を除去して再生しています。これらは新車用のバンパーに生まれ変わり、「日産リーフ」をはじめ、多くの新車に使われています。この取り組みは、中国における合併会社である東風汽車有限公司へも適用を拡大し、2014年よりサービスバンパーへ適用を開始しました。

販売会社で交換されたバンパーは再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用しています。バンパー回収スキームを充実させたことで、2017年度は日本国内のディーラーで取り外されたバンパーの82.4%にあたる、約16万6,000本を回収しリサイクルしました。

そのほか、近年のハイブリッド車やEVの販売拡大に伴って銅の使用量が増加していることから、生産時に発生する端材を内製鋳物工場に添加材として利用する取り組みも始めました。



GRI301-3

### リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進

日産のEVに搭載される高性能リチウムイオンバッテリーは、クルマとして一般的に使われた後も、クルマ以外に利用できる十分な容量を残しています。リチウムイオンバッテリーの“再利用 (Reuse)、再販売 (Resell)、再製品化 (Refabricate)、リサイクル (Recycle)” という「4R」を推進することで資源を有効活用し、さまざまな用途におけるエネルギー貯蔵ソリューションとすることで、バッテリー利用の好循環サイクルを創出できます。

日産は、EVが市場で広く普及していく中、再利用可能なリチウムイオンバッテリーを有効に活用するために、2010年に住友商事株式会社とともにフォーアールエナジー株式会社を設立し、EV用バッテリーを定置型蓄電システムのバッテリーとして活用できるよう、開発に向けた実証実験に取り組んでいます。日本では今後、住宅や事業用の太陽光パネルと組み合わせたエネルギー貯蔵やバックアップ電源として定置型蓄電システムの利用拡大が見込まれており、フォーアールエナジーは個人住宅や集合住宅向け定置型蓄電システムの販売を開始しています。

また、フォーアールエナジーは、「日産リーフ」から回収した使用済みリチウムイオンバッテリーを活用したさまざまな蓄電池システムの開発に積極的に取り組んでいます。2014年より継続中の大阪市此花区で実施している大型蓄電池システムの実証実験をさらに発展させ、2015年11月からは鹿児島県薩摩川内市における系統安定化実験を開始しました。また沖縄県の商業施設では小型蓄電池システムの実証実験を開始し、中古モジュール単位での性能評価や選別基準の技術を磨いています。日産先進技術開発センター（NATC）においては「日産リーフ」24台分の使用済みバッテリーパックを使用したエネルギーマネジメントシステムを2015年7月より稼働しました。また、EVの使用済みリチウムイオンバッテリーの再利用・再製品化工場が、福島県浪江町にて2018年3月から日本で初めて稼働を開始しました。再製品化される再生リチウムイオンバッテリーをEVの交換用として販売するのは世界初となります。また、再生されたリチウムイオンバッテリーは定置用途や電動フォークリフト向けなどにも活用されます。日産は、日本だけでなく米国においても、4Rビジネスに積極的に取り組んでいます。

「日産リーフ」が生み出す資源循環の輪



## 浪江町プロジェクト

福島県浪江町の同工場では、「日産リーフ」の使用済みバッテリーを再利用して製作した「外灯」を東日本大震災の被災地である同町内に設置するプロジェクト「THE REBORN LIGHT」に取り組みます。

EVの普及が急速に進む一方で、2018年以降は搭載されているリチウムイオンバッテリーの回収個数が大きく増加すると予想されています。将来的なバッテリー材料市況の高騰などの経済的課題だけではなく、環境課題や社会課題の面からも、EVリユースバッテリーの利活用が注目されています。

今回、日産と4Rは、ソーラーパネルの発電と「日産リーフ」の中古バッテリーを組み合わせることで、電線やコンセントを全く必要としない、完全オフグリッドで点灯する外灯の製作を実現しました。この

「THE REBORN LIGHT」プロジェクトは、震災からの復興を進める浪江の町に灯りをもたらし、町民の方々の生活を支援します。工場は、東日本大震災後に浪江町が整備している企業立地の第一号であり、地域経済再生や町の発展にも貢献していきます。

🔗「THE REBORN LIGHT」プロジェクトに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

GRI301-3

## リビルトパーツを拡大

使用済み自動車の部品や、修理の際に交換した部品の中には再生可能なものが含まれています。日産ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として販売会社で市販しています。ニッサングリーンパーツには、洗浄して品質を確認した「リユース（中古）部品」と、分解整備を施して消耗部品を交換した「リビルト（再生）部品」の2種類があります。

NGP2022ではニッサングリーンパーツの取り組みを日本、欧州、北米に展開するためにマネジメントを強化し、2022年までに取り扱い部品の種類を2016年に比べ2倍にすることを目指します。この取り組みは、よりクルマを長く使い続けるお客様さまにリビルト品という新たな選択肢を提供します。



オルタネーター



スターターモーター



エアコンコンプレッサー

GRI301-1

GRI301-2

GRI301-3

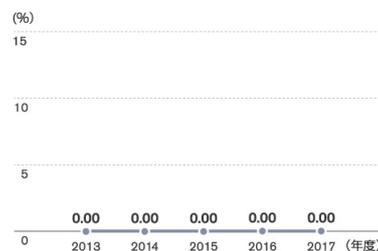
## 再利用に関するデータ

### クルマでの再生樹脂の利用

日産はクルマへの再生樹脂の使用の拡大を技術開発も含め取り組んでいます。2017年度は、日産車1台に使用する樹脂のうち再生樹脂の割合は11.0%となりました。この実績は欧州における最量販車をもとに算出しています。

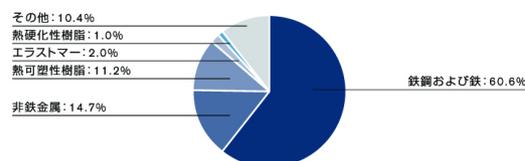
### シュレッダーダストの最終処分率

日本の自動車リサイクル法に基づいてリサイクル率向上に取り組む拠点が増えた結果、ELV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、2017年度もゼロを達成しました。



### 材料比率

2017年度に日産車に使用した材料の比率はグラフの通りです。



GRI103-3

## 資源依存に関する実績：廃棄物

### 廃棄物対策を徹底

日産は、生産過程における3R活動を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と徹底した分別による再資源化に努めています。日本では2010年度末よりすべての生産拠点（5工場、2事業所および連結5社）が、メキシコではアグアスカリエンテス第1工場が2011年から生産段階での再資源化率100%を達成しており、グローバルで各国の自動車業界のトップレベルを目指した活動に取り組んでいます。

輸出入部品の梱包資材として使用される木製パレットやダンボールの削減にも力を入れています。20年以上前から折り畳み式プラスチック容器を、30年以上前から折り畳み式鉄製容器を海外拠点間の部品物流に採用し、リターナブル容器<sup>\*1</sup>として繰り返し使用しています。また、アライアンスパートナーのルノーとともに、グローバル標準のリターナブル容器の採用も拡大しています。近年は開発段階から形状を最適化

する物流サイマル活動により、梱包資材の削減に貢献しています。

こうした取り組みを通じて、生産工場からの廃棄物をBAU比<sup>\*2</sup>で日本において年2%、グローバルで年1%削減する計画です。

\*1 リターナブル容器：部品梱包用の容器を部品納品後に発送元に返却し、繰り返し使用できるようにした容器。日産は返却時の輸送効率に配慮し、折り畳み構造を採用

\*2 Business As Usual：特段の対策をとらなかった場合

GRI306-2

## 廃棄物発生量

2017年度の廃棄物発生量は15万3,000トンとなり、2016年度に比べ3.9%の削減となりました。メキシコの生産拠点での削減活動が貢献しています。

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。日産自動車株式会社日本国内の生産工場および日産自動車九州株式会社における廃棄物発生量は3万5,765トン<sup>\*</sup>でした。

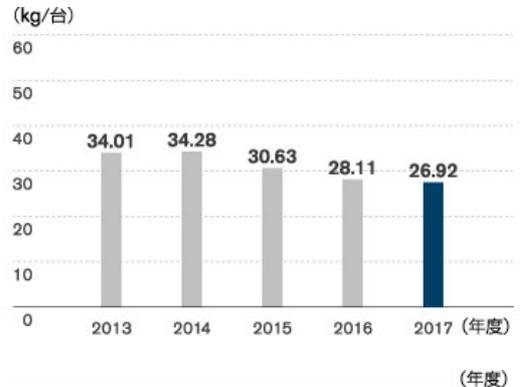
Ⓞ \*KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細は[こちら](#)をご覧ください

		(年度)				
	単位	2013	2014	2015	2016	2017
<b>合計</b>	ton	172,849	173,513	159,345	158,939	<b>152,674</b>
日本	ton	61,999	59,808	63,630	61,115	<b>61,327</b>
北米	ton	51,767	58,452	49,129	45,459	<b>35,177</b>
欧州	ton	51,295	45,358	37,204	41,110	<b>45,268</b>
その他	ton	7,788	9,895	9,382	11,255	<b>10,903</b>
<b>処理</b>						
廃棄物最終処分量	ton	17,903	13,153	11,355	8,707	<b>8,041</b>
リサイクル量	ton	154,946	160,360	147,990	150,231	<b>144,633</b>

GRI306-2

廃棄物発生量(生産台数当たり)

2017年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は26.92kgと、2016年度比で4.3%の削減となりました。

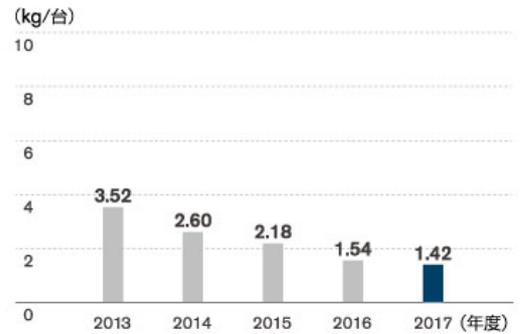


	単位	2017
日本	kg/台	62.20
北米	kg/台	20.77
欧州	kg/台	58.26
その他	kg/台	4.92

GRI306-2

廃棄物最終処分量(生産台数当たり)

2017年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は1.42kgとなり、2016年度に比べ7.9%の削減となりました。主に米国の生産拠点における廃棄物削減が貢献しています。



# 水資源

①水資源の管理に関する方針・考え方    ②水資源のマネジメント    ③水資源に関する実績

GRI103-1

## 水資源の管理に関する方針・考え方

世界的な人口増加や経済発展により、水の需要が増えることが予想されています。また異常気象によって雨の降り方が変化しており、安定した水の供給に対する社会の関心は年々高まっています。

2030年には水の供給が需要に対して40%不足すると言われており、世界経済フォーラムが毎年発行する「グローバルリスク報告書」では、「水危機」「異常気象」など水に関連するリスクが上位に入っています。2015年に国連で採択された「持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）」でも目標の1つに掲げられるとともに、他の目標とも密接に関連しており、水は持続可能な発展において重要な課題となっています。

世界の産業別水消費量は農業が一番多く約70%を占め、次いで工業が約20%、残りが生活用水で約10%となっており、自動車メーカーの水リスクは工業界の中で特に高いという指摘はありません。しかし日産は、持続可能な企業であるためには水資源への依存を減らす必要があると考え、すべての生産拠点で、水質の管理や水使用量の削減に取り組んでいます。

GRI103-2

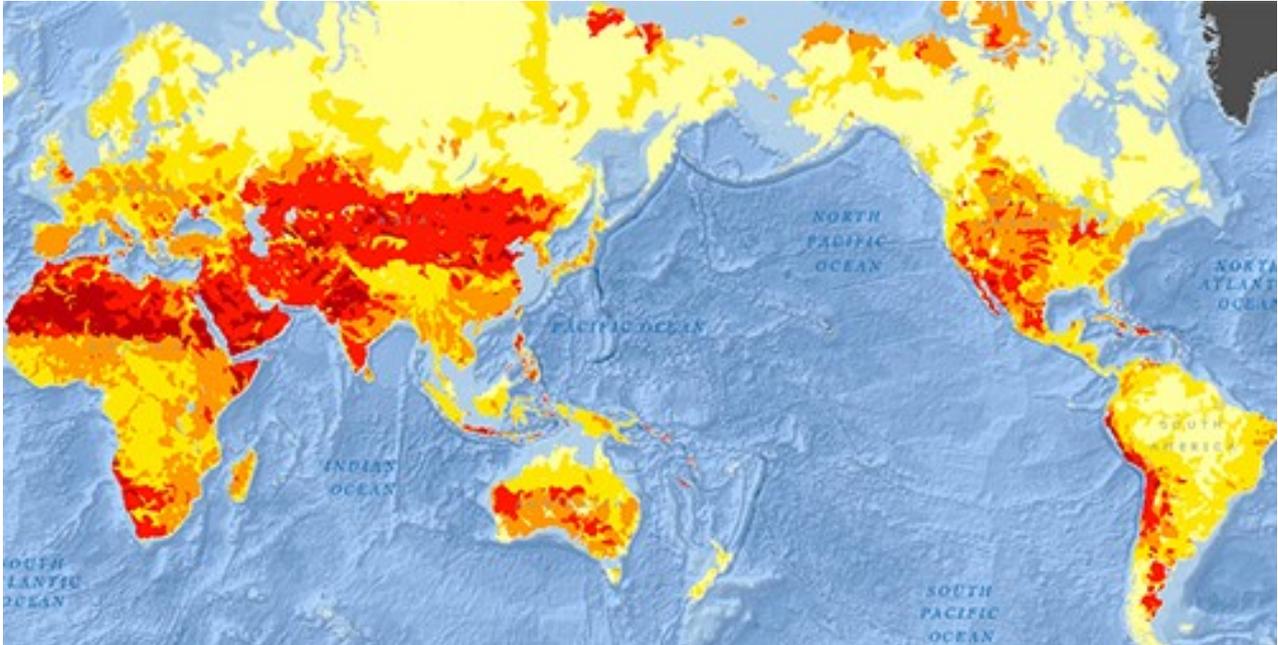
## 水資源のマネジメント

日産は全生産拠点で、現地の規制よりも厳しい基準値で廃水の水質を管理しています。日本の生産拠点では、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入して、水質汚濁防止を強化しています。また、RO膜（逆浸透膜）で処理した廃水を生産工程に再利用し、敷地外への排水ゼロを実現している生産拠点もあります。

「NGP2022」では、2022年までにグローバル生産拠点における取水量21%削減することを目標としています。

工場間でのベストプラクティスの共有や設備投資の実施、省エネルギー診断のチームであるNESCO（Nissan Energy Saving Collaboration）を水使用量や廃棄物に発展させた資源版NESCO（resource）NESCO）の活動の拡大などの取り組みにより、水の使用量を削減していきます。

水資源は地域によって状況が大きく異なるため、世界各地に広がっている生産拠点の水リスクを日産独自の  
 の方法で評価しています。水リスクが高いと判断された拠点では、雨水を貯める池の設置、排水のリサイ  
 クル率の向上に加えて、工場外からの取水量を削減し、独自の水源を増やす取り組みを優先的に行ってい  
 きます。



「Aqueduct Water Risk Atlas」 (世界資源研究所、aqueduct.wri.org) を元に作成

GRI103-2

GRI103-3

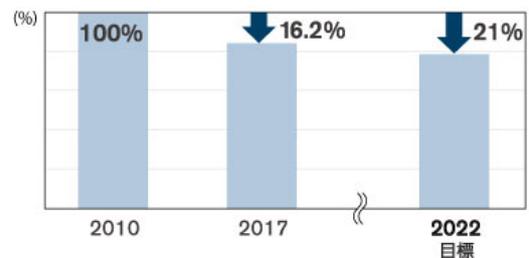
## 水資源に関する実績

### 水使用量の削減

日産のクルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、いずれも生産に伴い多くの水を使用していることから、すべての生産工場で水使用量の管理・削減への取り組みを進めており、生産台数当たりの水使用量は2022年度までに2010年比で21%削減することを目標としており、2017年度は2010年比で16.2%削減することができました。2017年度は2010年比で16.2%削減することができました。

水使用量削減に向けて、インドのチェンナイ工場やメキシコのアグアスカリエンテス第2工場では雨水利用を目的にため池を整備し、インドのチェンナイ工場、中国の花都工場、日本の追浜工場などでは廃水のリサイクル設備を導入しています。また水使用量削減のためのベストプラクティスをグローバルに展開す

グローバル生産台数あたりの水使用量



るなどの取り組みを実施しています。中でもチェンナイ工場の取り組みはインド工業連盟（CII）から優れた水資源管理事例として表彰されました。

このほか日本のグローバル本社では、雨水・雑排水・厨房排水を処理後、トイレの洗浄水および一部植栽への散水に利用するなどして、水使用量削減に努めています。



## 革新的な洗車技術をインドのサービスセンターで導入

インド日産のサービスセンターでは、2014年から、最新の泡洗車技術を用いた洗車サービスをお客さまに提供しています。

従来の洗車方法では、クルマ1台の洗車に約160リットルの水を使用していましたが、新しいサービスでは水の量は約90リットルに抑えられ、水使用量を45%削減しました。泡洗車を導入してからの3年間で、インドのサービスセンター全体で削減された水の量はおよそ6,100キロリットルで、2万5,000世帯が1日でする水の量と同じです。

泡洗車サービスは水使用量の削減に加えて、強い化学洗剤を使わないため環境に優しく洗車時間を短縮でき、クルマの光沢が約4割アップするといった利点もあります。

GRI303-1

### 企業活動での取水量

2017年度の企業活動における取水量は26,197千m<sup>3</sup>となり、2016年度より10%の削減となりました。これは生産工場での水削減活動の成果が表れたものです。また、生産工場の取水量は25,782,499m<sup>3</sup>\*でした。

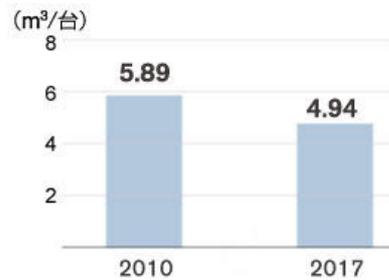
④\* KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細は[こちら](#)をご覧ください。

	単位	2013	2014	2015	2016	(年度) 2017
合計	1,000m <sup>3</sup>	30,967	29,162	28,570	29,118	<b>26,197</b>
日本	1,000m <sup>3</sup>	16,818	15,018	14,990	15,563	<b>13,115</b>
北米	1,000m <sup>3</sup>	5,176	5,419	5,427	5,483	<b>4,905</b>
欧州	1,000m <sup>3</sup>	2,404	2,310	2,330	2,299	<b>2,155</b>
その他	1,000m <sup>3</sup>	6,569	6,415	5,823	5,774	<b>6,023</b>

GRI303-1

### 生産工場における取水量(生産台数当たり)

2017年度の車両生産工場における生産台数当たりの取水量は、2010年度に比べ16.2%減少し、目標を達成しました。



### 排水時のクリーン化を徹底

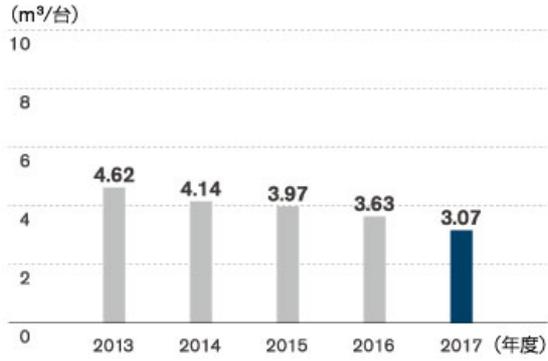
日産の各工場では、廃水処理の徹底を推進しています。メキシコのアグアスカリエンテス第1・2工場では、廃水処理した水を敷地の緑地維持に活用し、敷地外への排水ゼロを実現しています。日本の工場では、油などが流出するという万が一の場合に備えて、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、水質の異常が検知された場合は自動的に敷地外への排水を停止させるシステムを導入し、水質汚濁防止を強化しています。

	単位	(年度)				
		2013	2014	2015	2016	2017
合計	1,000m <sup>3</sup>	23,482	20,938	20,680	20,516	<b>17,410</b>
日本	1,000m <sup>3</sup>	15,114	13,358	12,976	12,681	<b>10,376</b>
北米	1,000m <sup>3</sup>	3,658	3,550	3,916	4,028	<b>3,382</b>
欧州	1,000m <sup>3</sup>	2,054	1,793	1,740	1,767	<b>1,564</b>
その他	1,000m <sup>3</sup>	2,656	2,237	2,048	2,040	<b>2,088</b>

	単位	(年度)				
		2013	2014	2015	2016	2017
水質						
化学的酸素要求量 (COD)	kg	32,130	27,883	28,042	29,730	<b>26,451</b>
日本のみ						

### 企業活動での排水量(生産台数当たり)

2017年度の生産台数当たりの排水量は3.07m<sup>3</sup>となり、2010年度に比べて15.4%の減少となりました。



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。

地域別	(年度)	
	単位	2017
日本	m <sup>3</sup> /台	10.52
北米	m <sup>3</sup> /台	2.17
欧州	m <sup>3</sup> /台	2.42
その他	m <sup>3</sup> /台	0.99

# 第三者保証



## 独立した第三者保証報告書

2018年7月26日

日産自動車株式会社  
取締役社長 西川 廣人 殿

KPMG あずさサステナビリティ株式会社  
東京都千代田区大手町1丁目9番5号

代表取締役

斎藤 和彦

当社は、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)からの委嘱に基づき、会社が作成したサステナビリティレポート2018(以下、「サステナビリティレポート」という。)に記載されている2017年4月1日から2018年3月31日までを対象とした下記の環境パフォーマンス指標(以下、「指標」という。)に対して限定的保証業務を実施した。

- 生産過程におけるエネルギー使用量
- 生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出量
- 従業員の通勤および販売した製品の使用によるCO<sub>2</sub>排出量
- 生産過程における取水量
- 会社(単体)および日産自動車九州株式会社の国内生産工場における廃棄物発生量

### 会社の責任

会社が定めた指標の算定・報告基準(以下、「会社の定める基準」という。サステナビリティレポートに記載。)に従って指標を算定し、表示する責任は会社にある。

### 当社の責任

当社の責任は、限定的保証業務を実施し、実施した手続に基づいて結論を表明することにある。当社は、国際監査・保証基準審議会の国際保証業務基準(ISAE)3000「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」及びISAE3410「温室効果ガス情報に対する保証業務」に準拠して限定的保証業務を実施した。

本保証業務は限定的保証業務であり、主としてサステナビリティレポート上の開示情報の作成に責任を有するもの等に対する質問、分析的手続等の保証手続を通じて実施され、合理的保証業務における手続と比べて、その種類は異なり、実施の程度は狭く、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。当社の実施した保証手続には以下の手続が含まれる。

- サステナビリティレポートの作成・開示方針についての質問及び会社の定める基準の検討
- 指標に関する算定方法並びに内部統制の整備状況に関する質問
- 集計データに対する分析的手続の実施
- 会社の定める基準に従って指標が把握、集計、開示されているかについて、試査により入手した証拠との照合並びに再計算の実施
- リスク分析に基づき選定した日産自動車九州株式会社における現地往査
- 指標の表示の妥当性に関する検討

### 結論

上述の保証手続の結果、サステナビリティレポートに記載されている指標が、すべての重要な点において、会社の定める基準に従って算定され、表示されていないと認められる事項は発見されなかった。

### 当社の独立性と品質管理

当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力と正当な注意、守秘義務及び職業的専門家としての行動に関する基本原則に基づく独立性及びその他の要件を含む、国際会計士倫理基準審議会の公表した「職業会計士の倫理規程」を遵守した。

当社は、国際品質管理基準第1号に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準及び適用される法令及び規則の要件の遵守に関する文書化した方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

以上

(注記) 第三者保証にかかわるCO<sub>2</sub>排出量、廃棄物発生量、取水量算定方法

- 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、各生産拠点にて一般に入手可能な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 スタンドアードを参考に算定。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鉄道利用、それ以外の者は当社が設定した普通車平均燃費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。
- 販売したクルマの使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量：1台当たり走行距離当たりの平均CO<sub>2</sub>排出量（地域別）に廃棄されるまでの推計平均走行距離（地域別）と2017年度の自動車販売数量を乗じて算出。使用に伴う自動車1台の走行距離当たりの平均CO<sub>2</sub>排出量（直接排出のみ）は、日産自動車の世界主要市場（日本、米国、欧州、中国）における平均的な排出量から推計。廃棄されるまでの推計平均走行距離は、国際エネルギー機関提供による「サステナブル・モビリティ・プロジェクト（SMP）モデル」をもとに設定した。
- スコープ3 排出量は、固有の不確実性の影響を受ける推計値である。
- 日産自動車および日産自動車九州の日本国内生産工場における廃棄物発生量：社内基準に基づき、生産拠点からの排出物について、拠点内のトラックスケールまたは処理業者からの報告データをもとに算定。ただし、排出物のうち、自社内での再利用ならびに有価物は含めない。また、不定期に発生する非定常（通常の事業活動に伴って発生しない）の廃棄物、食堂廃棄物、常駐会社ならびに社外業者からの排出物、建設廃棄物は対象外としている。
- 生産工場における取水量：社内基準に基づき、生産拠点における取水量をもとに算定。取水量の把握は、取引メーター値もしくは自社測定値による。取水量には、生産拠点で購入されている上水（水道水）および工業用水のほか、地下水、雨水等も含まれる。

# 事業基盤の強化

- ④ ガバナンス
- ④ ライフサイクルアセスメント（LCA）手法を活用した環境負荷の低減
- ④ ステークホルダーエンゲージメント
- ④ 環境保全コスト

GRI103-2

GRI103-3

## ガバナンス

多様化する環境課題に対応しながら、グローバル企業として包括的な環境マネジメントを推進するため、日産では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。取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC: Global Environmental Management Committee）には議題に応じて選出された役員が出席し、全社的な方針や取締役への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。また、環境リスクはCEOが議長を務める内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスを強化しています。企業は、環境に関する取り組みの現状やそれにかかわる意思決定を、信頼できる形で透明性をもって公開することが求められています。日産では、毎年発行されるサステナビリティレポートや環境格付け機関からの質問への回答などを通じて、幅広いステークホルダーにその状況を発信しています。

## ISO14001 によるマネジメント強化

日本においては、2011年1月にグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流などすべての主要拠点、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の認証を取得し、環境統括者が直接環境活動を管理・推進する体制を構築しました。その後は確実にPDCAを回し、環境パフォーマンスを改善しています。また環境統括者が定めた全社での統一目標は、地区事務局を通して事業所ごとに従業員に共有され、全社を統括するISO事務局と各事業所や部門での活動内容や従業員からの提案を束ねる地区事務局が月に1回以上協議し、目標に対する進捗の確認、ベストプラクティスの水平展開、マネジメントシステムの改善、次年度計画の立案、事業所や部門からの要望の吸い上げなどを行います。協議された内容や提案などは年2回（うち1回はマネジメントレビューにて）、環境統括者に報告し、改善につなげています。

一方、マネジメントが適切に機能していることを確認するために、第三者機関による外部審査のほか、内部監査による「環境システム監査」および「環境パフォーマンス監査」を毎年実施し、PDCAに基づいた取り組みの強化を図り、2015年度版ISO14001への対応も完了しました。

海外では主要生産工場ごとにISO14001を取得しており、今後新規に事業展開する地域についても、同様の基準で環境マネジメントシステムを導入する方針です。

## 環境負荷物質を高い自主基準で低減

材料における環境負荷物質については、欧州ELV指令（使用済み自動車に関する指令）や、2007年6月から欧州で施行されている化学品に関するREACH規制<sup>\*1</sup>、また日本の「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律（化審法）」など、各国で使用制限の強化が求められています。また日本自動車工業会は、車室内で発生する可能性があるホルムアルデヒドやトルエンなどの揮発性有機化合物（VOC）を最小化するために、2007年4月以降に日本国内で生産・販売する新型乗用車から、厚生労働省が定めた指定13物質に対して指針値を満たすことを自主目標に掲げています。

日産は、環境負荷物質の管理強化、計画的な削減、および代替を推進しています。科学的にハザード（危害要因）が認定された、またはそのリスクが高いと考えられる物質や、NGOがリスクを指摘している物質などを含めて検討し、各国の法規よりさらに厳密な日産独自の物質使用方針を2005年に制定、2007年よりグローバルに展開しています。使用を禁止または管理する化学物質については日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」にて規定し、開発初期段階から日産車に使用される原材料、部品、用品のすべてに適用されています。例えば、2007年7月以降にグローバル市場に投入した新型車<sup>\*2</sup>から、重金属化合物4物質（水銀、鉛、カドミウム、六価クロム）および特定臭素系難燃剤PBDE<sup>\*3</sup>類の使用を禁止もしくは制限しています。車室内で使用するVOCについても、日本自動車工業会の自主目標を日産のグローバル基準とし、シートやドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤の見直しを行い、順次低減に努めています。

日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」は、グローバルの化学物質法規の動きと日産の自主基準物質の追加に基づいて、毎年改定しています。2017年の改定では、ルノーとの提携のもとに、法令順守のレベルを超えてハザードやリスクの選定基準を見直した共通規格化を実施し、アライアンスでの取り組みを強化しています。日産はサプライヤーとともに、社内とサプライチェーンで情報伝達と管理の仕組みを構築して運営しています。例えば欧州で生産・輸入するクルマや部品については、REACH規制の適合のため情報提供や官庁への登録・届出を行い、CLP規制<sup>\*4</sup>にも対応しています。

1 REACH規制：Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals

2 OEM車を除く

3 PBDE：ポリブロモジフェニルエーテル

4 CLP規制：Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures

GRI306-3

GRI307-1

## 環境法による罰金

2017年度において環境にかかわる法令や条例違反による行政処分および指導を受けた環境事故は発生しませんでした。

## 従業員の環境意識の向上に向けて

日産の環境活動を支えるのは、従業員一人ひとりの環境知識や意識、そして力量です。日産はISO14001の活動の一環として、従業員および事業所や工場で働く協力会社の従業員を対象に、「NGP2022」に基づくCO<sub>2</sub>、エネルギー、水、廃棄物の削減や、有害物質の管理を含む環境事故防止についての教育を毎年実施していきます。また工場では、環境負荷削減を実現する力量の継続的な向上のために、教育や訓練に加え各従業員の定量評価を行い、人材を育成しています。訓練内容は、常に必要な力量が身につくよう年1回の見直しを行っています。

日本では、「NGP2022」や自動車産業を取り巻く環境課題の理解を促進するため、入社時オリエンテーションや管理職および中堅クラス向けのセミナーといった日産独自のカリキュラムによる教育や、役員とのタウンホールミーティングを実施しています。また環境への取り組みの最新情報などをイントラネットや社内報、社内ケーブルテレビを通じて発信し、従業員との共有を図っています。さらに従業員は一人ひとりの環境行動を「環境方針カード」に記載し携帯しています。

海外でも、イントラネットでの情報共有はもちろん、ビデオやイベントなど地域に合ったツールや機会を活用しながら啓発活動や従業員との情報共有を図っています。

## 従業員による活動と評価制度

日産では、2008年度よりQCサークル活動の項目に「環境」を加え、環境改善に向けた従業員の積極的な提案を採用する仕組みへと発展させています。またQCサークルでの活動は、中期経営計画の達成にも貢献することを役員から伝え、従業員の積極的な参画や行動を促進しています。従業員からの提案は、QCサークルを統括する役員および事務局により環境改善への貢献レベルやその他基準に応じて評価され、最も評価の高かった提案が実行に移されます。

また、現場の知識やスキルのベストプラクティスをマニュアル集にまとめ、グローバル拠点で共有し環境負荷を削減しています。日本では、2月の省エネルギー月間にエネルギー削減のアイデアコンテスト、6月の環境月間に水使用量削減のアイデアコンテスト、10月の3R推進月間には廃棄物削減のアイデアコンテストを開催しています。こうしたプログラムは、従業員の積極的な環境活動への参加を支えています。

日産は、従業員による環境改善活動をその貢献度合いによりさまざまな方法で評価する仕組みを採用しています。日本国内および海外拠点の一部では、従業員の年間業務目標である「コミットメント&ターゲット」に環境改善活動が組み込まれ、目標に対する達成度合いに応じて評価され、賞与の業績連動部分にも反映されます。また、CEOなどの役員から授与される「日産賞」、工場長から授与される「工場長賞」のほか、優れた活動や功績に対して管理職から授与される「サンクスカード」を通して、環境改善につながる活動を表彰しています。

## ライフサイクルアセスメント(LCA)手法を活用した環境負荷の低減

日常的には現場担当者によるリスク管理、そして監督者による妥当性確認や定期的な監査を行うなど複数の仕組みを講じて確固としたマネジメントを行います。さらにライフサイクルアセスメント（LCA : Life Cycle Assessment）手法によって潜在的なリスクを抽出するようにしています。日産ではこのLCA手法を用いて、クルマの使用のみならず、製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、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、包括的な評価をしています。

「NGP2022」の期間中に将来の環境負荷削減に向けた道筋を検討するなど、新規導入技術についてもLCAを実施し、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

日産は、2010年に社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年12月にはLCAの算出手順についてドイツのテュフラインランドによる第三者認証を受けました。この認証は、ISO14040/14044の規格に基づいており、商品ライフサイクルにおける日産の環境負荷の算出手順を保証するものです。

### テュフラインランド認証書

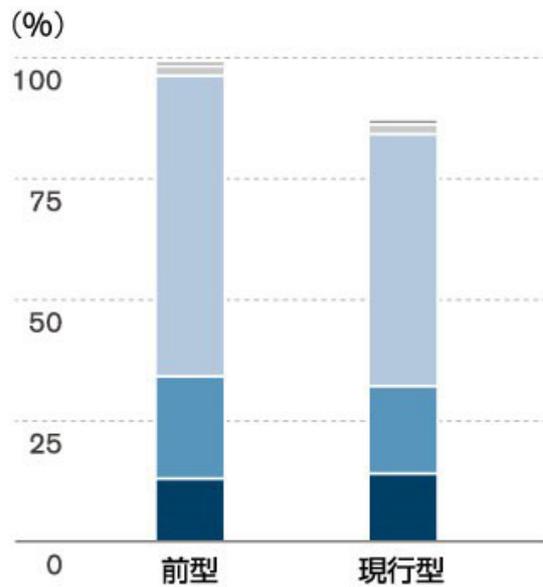


## グローバルトップ販売モデルの LCA 改善

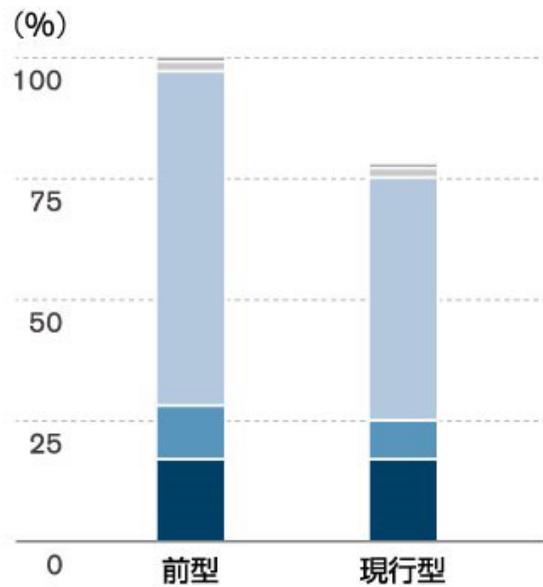
日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、その台数ベースでのカバレッジは90%以上に達しています。

「エクストレイル」「ティアナ」の例では、内燃機関の効率向上や車両軽量化により、前型よりも安全性を高めつつ、CO<sub>2</sub>を13~23%削減しております。

「エクストレイル（「ログ」）」<sup>2</sup>



「ティアナ（「アルティマ」）」<sup>3</sup>

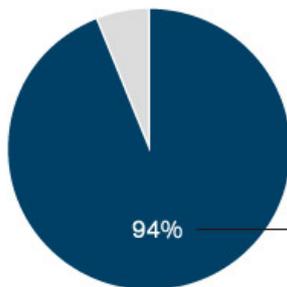


■ 素材・部品・車両製造、物流 ■ 燃料製造・電力製造 ■ 使用 ■ メンテナンス ■ 廃車

<sup>2</sup> 欧州生産・走行（15万 km）における比較

<sup>3</sup> 米国生産・走行（12万マイル）における比較

### EU市場におけるLCA手法の運用比率

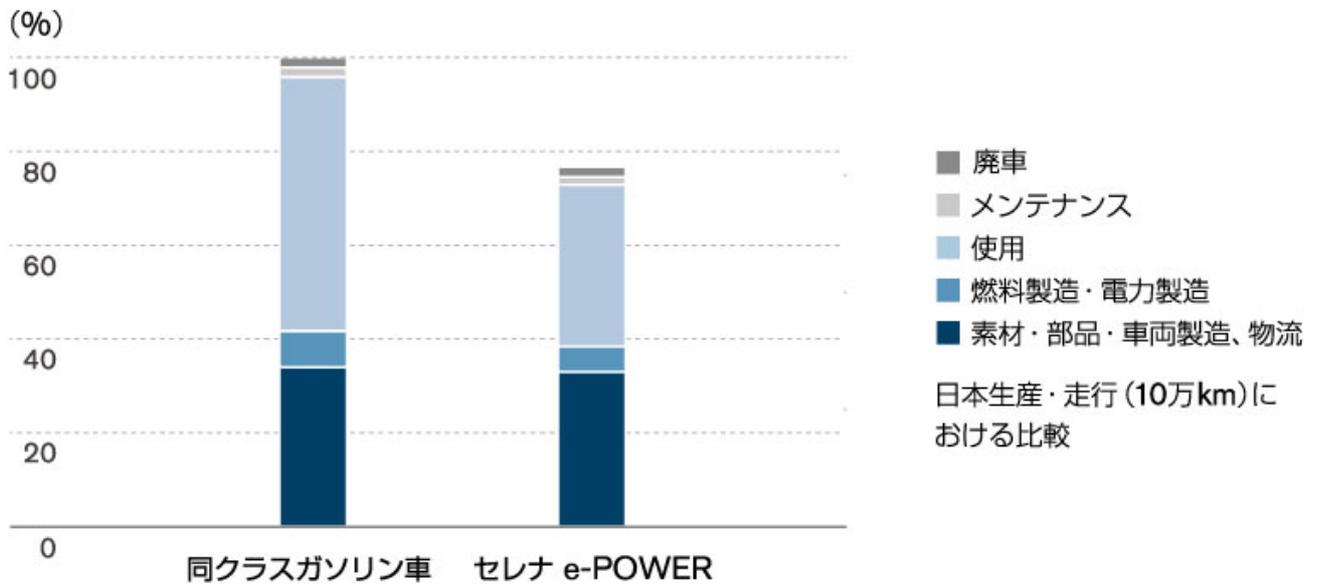


### 「セレナ e-POWER」のライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>等価排出量\* 比較

2016年に投入した新パワートレインのe-POWERでも、ライフサイクルにおける環境負荷を低減しながら車両の電動化をさらに推進しています。

「ノートe-POWER」「セレナe-POWER」では同型のガソリン車と比較しCO<sub>2</sub>を27%削減しています。e-POWERを搭載する電動車は、ガソリンエンジンにより発電した電力を利用してモーターの力で走行します。そのため、限定した条件のみでエンジンを動かせるため、ガソリンエンジンに比べてエンジンの小排気量化が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができます。また、100%EVほどのバッテリー容量を必要としないため、バッテリーなどEV固有部品の製造によるCO<sub>2</sub>等価排出量はガソリン車比で微増にとどまります。

さらなる車両軽量化や「e-POWER」を活用したエネルギー効率の最適化により、CO<sub>2</sub>等価排出量をさらに削減できるポテンシャルがあります。



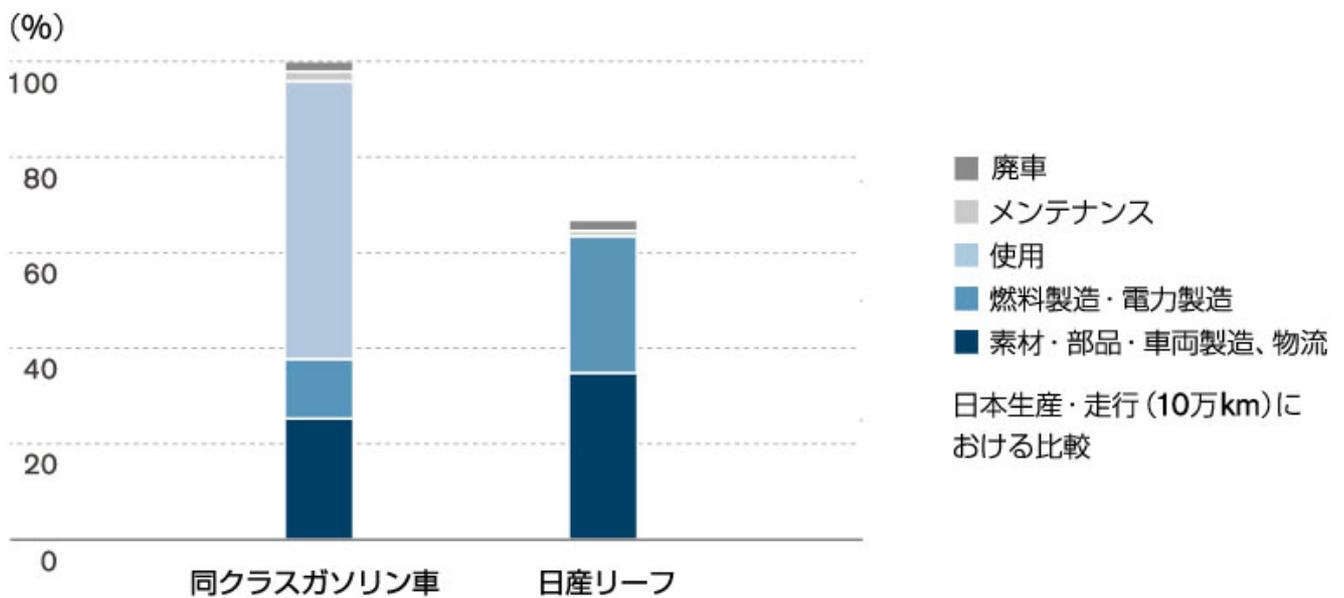
### 新型「日産リーフ」のライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>等価排出量\*比較

新型「日産リーフ」は日本の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32%削減しています。

EVの製造段階でのCO<sub>2</sub>等価排出量を抑制するために、材料の歩留まりや生産工程の効率向上、さらにリサイクル由来の原材料の活用といった活動を継続して推進しています。

今後は、電動パワートレインの効率改善や補機類の消費電力削減などによる電力消費効率の向上、走行に再生可能エネルギーを使用することなどにより、EVのライフサイクルにおけるさらなるCO<sub>2</sub>等価排出量低減の可能性を追求していきます。

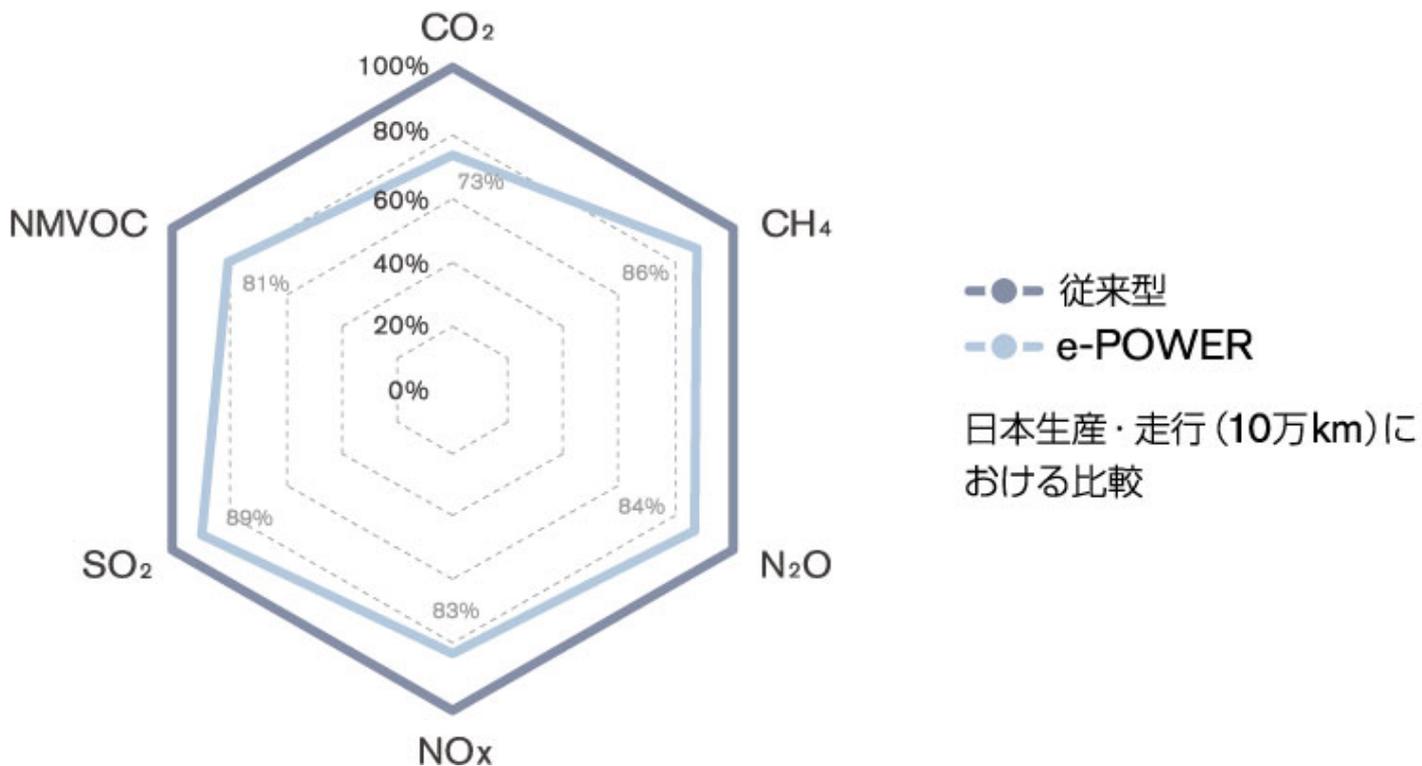
また廃車段階では、クルマ用として使用されたバッテリーをさまざまなエネルギーの貯蔵用途に活用し、社会全体での低炭素化を実現できるよう、取り組みを進めていきます。



ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>等価排出量の改善

## ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

大気汚染、海洋酸性化、富栄養化といった社会的懸念が高まることを背景に、日産はLCA評価のスコープを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。試算結果によると、「セレナ e-POWER」は現行（ガソリンエンジン）と比較し、削減対象とする全化学物質において11~27%の排出量削減をライフサイクルで達成。総合的な環境貢献を示す結果を得ることができました。



新型「セレナe-POWER」のライフサイクル評価

## ステークホルダーエンゲージメント

日産は、資源採掘から、製造、輸送、使用、廃棄に至るバリューチェーン全体において、資源やエネルギーへの依存、環境影響（環境に与える影響）を削減する手段を分析し、ステークホルダーを特定\*しています。そしてステークホルダーの意見や社会の多様なニーズを把握しています。例えば、日産の取締役会メンバーは、学界やビジネス界の第一線で活躍する環境分野の専門家や学者、ビジネスパーソンと協議し、その成果を環境戦略に反映しています。

\* お客さま、株主・投資家、ビジネスパートナー、アライアンスパートナー、NGO・NPO団体、地域社会・将来世代、政府・地方自治体、従業員、日産取締役会メンバー

## 環境への取り組みのコミュニケーションと評価

気候変動や資源課題などに対して、企業がどのようにリスクを管理し、課題に取り組んでいるかについては、幅広い情報開示が求められています。日産は、ウェブサイトにおいて、投資家や格付け機関、専門家などのステークホルダー向けに、「GRIスタンダード」\*に沿ったCO<sub>2</sub>や廃棄物などの排出量、エネルギー、水、材料など資源の使用量などの環境パフォーマンスに関する詳細情報の開示を充実させています。また環境への取り組みに関する説明会を実施するなど、対外コミュニケーションにも力を入れています。

国際NPOのCDPが公表した「CDP気候変動レポート2017」において、調査対象となった6,000社を超えるグローバル大手企業の中で、日産は4年連続リーダーシップに認定されました。

また、ウォーターレポート2017において、日産は「NGP2016」における水資源への対策やサプライチェーンへのマネジメントが大きく評価され参加企業中最高評価となる「Aリスト」を獲得することができました。

日本では日本経済新聞社による「第21回環境経営度調査」の製造業総合ランキングで8位にランクインしました。この調査は環境対策と経営を両立させている国内企業を調査・評価するものです。

\* NGO「グローバル・リポーティング・イニシアティブ（GRI）」が発行する、組織が経済、環境、社会に与えるインパクトを一般に報告する際の、グローバルレベルにおけるベストプラクティスを提示するための規準

GRI308-1

GRI308-2

## サプライヤーとの協働

NGP2022では以下3つの活動を通じ、サプライヤーの環境パフォーマンスの改善に取り組んでいます。

第一にグローバルのサプライヤー全社に対し、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を周知することで、環境理念を共有したうえでの部品・資材の物質管理を促進しています。この「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」は「The Renault-Nissan Purchasing Way」や「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」に基づき環境側面についてより詳細に定めたものです。

また、国際環境NPO「CDP」のサプライチェーンプログラムに参画し、プログラムを通じて、気候変動や水の情報の依頼、パフォーマンスの包括的なレビューを実施しております。2017年度には購買額の多いサプライヤーにサプライチェーンプログラムへの参加を依頼し、そのうち気候変動に関する情報を収集するCDPカーボンプログラムにて83%、水に関するデータを集計するCDPウォータープログラムにて75%の回答を得ました。本調査結果に基づき、強化するサプライヤーを特定、直接のエンゲージメントを通じ、環境への取り組みの改善を促しています。

さらに、サプライヤーとの信頼と協力を重視した共同改善活動「THANKS活動」を推進しています。特にエネルギー使用（電力・ガス等）とCO<sub>2</sub>排出量の削減については、「省エネTHANKS活動」として、日産の内製工場の活動をベースとして、主要サプライヤーと協働しています。

## 連結製造会社との協働

国内外の主要連結製造会社においては、ISO14001の認証を取得し運営することはもちろん、各社の環境方針に基づいた環境活動を推進しています。さらに「NGP2022」達成に向けて協働するため、日本国内の主要連結会社との定期情報交換会を実施し、「NGP2022」の詳細内容と各社の環境への取り組みを共有しています。

## 販売会社との協働

日本の販売会社では、ISO14001認証をベースとした日産独自の環境マネジメントシステム「日産グリーンショップ」認定制度を導入し、半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産自動車株式会社による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「更新審査」を通じて、継続的な環境マネジメントシステムの維持に努めています。2018年3月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社156社の店舗約2,700店を認定しています。

## 将来世代との協働

未来の社会をつくるのは今を生きる若者たちです。日産は若い世代の人々と環境に対する課題を共有し、明日のリーダーたちを啓発する活動を推進しています。

日産は2008年から、日本において児童向けの環境出張授業を実施。2017年3月現在、参加者数は累計で5万人を超えています。「NGP2022」では、日本国内はもとより、世界各国にもプログラムを拡大していきます。

## NGP2022 における主な取り組み

「日産わくわくエコスクール」など、日産の従業員が学校を訪問して授業を行う体験型の環境教育プログラムをグローバルに拡大しています。主な目的は下記になります。

- 世界が直面している環境問題について共有
- 日産の環境への取り組み（電気自動車「日産リーフ」やグリーンテクノロジー）を紹介

環境教育を通じて、子供たちが普段の生活の中で環境に配慮した行動を取ることを促します。



## NGO との協働

世界経済フォーラム発行の「グローバルリスク報告書2017」では、気候変動と水危機が8年連続でグローバルリスクの上位に位置づけられました。すべての企業はこの問題の解決に貢献しなければなりません。しかし事業活動を通じた取り組みだけでは十分とは言えないと日産は考えます。自らが掲げる目標の達成に向け、日産はNGOと協働して、気候変動や水問題に関連した地域社会のためのプロジェクトを実施していきます。

日産が社会貢献で目指しているのは、よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会を与えられる社会の実現です。「NGP2022」では、NGOとグローバルに協働。気候変動や水不足などの問題を中心に、さまざまなプロジェクトを通じて地域社会を支援していきます。

## NGP2022 における主な取り組み

WWFジャパンと連携して気候変動の緩和に向けた取り組みを実施

- 世界自然保護基金（WWF）ジャパンの地球温暖化防止プロジェクトを支援し、資金面でも協力
- WWFによる温室効果ガス削減に向けた世界規模の啓発キャンペーン「Earth Hour（アースアワー）」への参加を継続

コンサベーション・インターナショナルと連携して流域保全活動を実施

- インドネシアを皮切りに、流域の森林再生プロジェクトを支援し、資金面でも協力
- 環境保全プロジェクトに住民が参加することで、地域に雇用を生み、キャパシティ・ビルディング\*1 を促進

\*1 集団や組織、社会が目標を達成するために必要な能力（キャパシティ）を構築・向上させること

GRI304-1

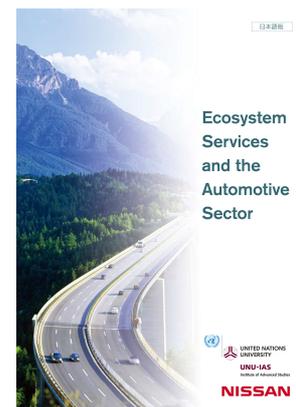
GRI304-2

GRI304-3

GRI304-4

## 大気・水・土壌・生物多様性の保全に向けて自動車メーカーとして優先すべき項目

国連が提唱した「ミレニアム生態系評価」の報告書は、過去50年間に世界の生態系の劣化がかつてないほどの速度と規模で進行していると指摘しています。生態系は食料や淡水の供給、気候の調節や自然災害からの保護など多くのサービス（生態系サービス）を生み出し、私たち人類に多大な恩恵をもたらしています。企業も、自らの活動が生態系へ及ぼす影響とともに、生態系がもたらす恩恵への依存をあらためて認識し、企業活動において環境保全と経済性を両立させることが喫緊の課題となっています。日産は「企業のための生態系サービス評価」<sup>1</sup>の手法を用いて、材料資源の採掘から車両生産、車両走行などのバリューチェーンを対象に評価した結果、自動車メーカーとして優先すべき重点領



域として「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」の3領域を特定しました。またその成果を報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」<sup>2</sup>にまとめ、2010年に発表しています。2013年6月には、上流工程における水資源の利用が、日産における水使用量の20倍以上に上ることを試算するなど、ビジネス上のリスクとチャンスを認識したうえで、従来の環境への取り組みをあらためて評価・発展させながら取り組んでいます。

1 国連のミレニアム生態系評価に基づき、世界資源研究所が世界経済人会議とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとに作成

② 「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## 環境保全コスト

環境保全コストは環境省の「環境会計ガイドライン」に準じて算出され、日本国内の活動分のみを示しています。

	単位	2015		2016	
		投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円	3,491	172,428	3,866	176,806
事業エリア内コスト	百万円	71	1,519	92	1,510
上・下流コスト	百万円	0	513	0	522
管理活動コスト	百万円	0	2,297	0	3,849
研究開発コスト	百万円	3,420	167,800	3,774	170,600
社会活動コスト	百万円	0	296	0	316
環境損傷対応コスト	百万円	0	3	0	10

	単位	2015	2016
		2015	2016
総額	百万円	5,599	5,703
費用削減額	百万円	2,289	1,264
収益額	百万円	3,310	4,439

# 社会性

---

① 社会性に関する方針・考え方

---

① 人権

---

① ダイバーシティ&インクルージョン

---

① 交通安全

---

① 製品安全および品質

---

① サプライチェーンマネジメント

---

① 人財育成

---

① 労働慣行

---

▶ 労働者の権利の尊重

▶ 従業員との対話

① 従業員の健康と安全

---

① 地域社会への貢献

---

# 社会性に関する方針・考え方

日産の事業活動はさまざまなステークホルダーに支えられています。日産はあらゆるステークホルダーの権利を尊重するとともに、グローバル企業として、社会からの要請や社会的責任を常に意識しながら事業活動を展開し、持続可能な社会の発展に貢献しています。

「Nissan Sustainability 2022」の「社会性」側面（重要な項目）においては「交通安全」「ダイバーシティ&インクルージョン」「品質」「サプライチェーン」「従業員」「地域社会への貢献」という6つの領域での取り組みを推進しています。

「交通安全」について、日産車が関わる死者数を実質的にゼロにすることを究極の目標に、自動運転技術をはじめとする安全技術の開発と投入を進めています。「ダイバーシティ&インクルージョン」については、性別や国籍の多様性を強みとすべく、さまざまな背景をもつ人財を積極的に採用し、さらには一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな会社となることを目指しています。「品質」は日産の活動の重要な基盤であり、お客さまの声一つひとつに真摯に耳を傾けることを原点に、品質向上への意識を組織のあらゆるレベルに浸透させます。また、「サプライチェーン」全体にわたって、サステナビリティの取り組みを強化していきます。「従業員」に対してはその可能性を最大限発揮できるよう自ら学ぶことができる機会を拡大し、継続的な学習と能力開発を企業文化にするとともに、従業員の健康と安全を第一に活力のある職場づくりを目指します。日産が事業を行ううえで地域社会は重要なステークホルダーであり、環境、交通安全、ダイバーシティといった3つの戦略領域において、グローバル規模で「地域社会への貢献」を行う取り組みを推進していきます。

本レポートではこれら6つの領域の活動を、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定したテーマで報告します。

## 報告テーマと6つの領域

報告テーマ	6つの領域
交通安全	交通安全
人権 ダイバーシティ&インクルージョン	ダイバーシティ&インクルージョン
製品安全および品質	品質
サプライチェーンマネジメント	サプライチェーン
人財育成 労働慣行 従業員の健康と安全	従業員
地域社会への貢献	地域社会への貢献

# 人権

- ④ 人権に関する方針・考え方
- ④ 人権に関するマネジメント
- ④ 人権に関する取り組み

GRI103-1

## 人権に関する方針・考え方

グローバル企業のバリューチェーンが拡大する中、人権尊重および事業が人権に与える影響についての関心が国際社会で高まっています。世界をリードする自動車メーカーとして日産は、すべての国・地域で適用される法律や慣例、企業の規則を順守することが事業活動を行う上での基本と考えています。また、魅力的で価値ある持続可能なモビリティをあらゆる人々に提供していくという日産のコミットメントを達成するためには、すべてのステークホルダーの人権が尊重されること、ならびに日産の従業員が最高の倫理基準に基づいて行動することが不可欠であると認識しています。日産は、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由に基づく差別をしないこと、そして強制労働や児童労働といった人権を侵害する労働慣行の是正・根絶に取り組んでいます。

## 人権尊重に関する基本方針

日産は、「国連グローバル・コンパクト」の参加企業として、「世界人権宣言」、国際労働機関（ILO）の「労働における基本的原則および権利に記載された人権」を尊重しています。国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を参照すべき基準と位置づけ、日産の事業活動から生じ得る人権への悪影響を積極的に防止するために、日産では「日産の人権尊重に関する基本方針」\*を策定しました。すべてのステークホルダーに対して日産の人権尊重に対するコミットメントを明確にするとともに、この基本方針に基づいた取り組みを進めています。

- ④\* 「日産の人権尊重に関する基本方針」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

GRI103-2

GRI408-1

GRI409-1

GRI412-1

## 人権に関するマネジメント

「日産の人権尊重に関する基本方針」は、日産の全役員、従業員に適用されます。また、「日産グローバル行動規範」にも期待される倫理の基本的な考え方を明確にしており、全役員、従業員は人権方針を自社の活動を越えた範囲で適用することの重要性を認識しています。日産の目標は、グローバルに展開するサプライチェーンのすべての段階において、倫理的かつ社会・環境に配慮した事業活動を実現することであり、この目標を達成するために、サプライヤーを含むビジネスパートナーとも協働していきます。

日産は2006年以来、「The Renault-Nissan Purchasing Way」を通じて、調達に関する共通の価値観やプロセスを全世界に広がるサプライヤーのネットワークと共有してきました。「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」においても人権・労働に関する共通の価値観を共有し、人権尊重や児童就労の禁止、強制労働の禁止など、サプライヤーに期待することを記載し、その実践をお願いしています。さらに、自主的な取り組みとして、責任ある鉱物調達と、紛争鉱物に対するデュー・デリジェンスの実施を各社に要請しています。

販売会社に対してもコミュニケーションを強化しながら、人権問題を含め、一貫性のあるサステナビリティマネジメントを推進しています。

関連するガイドラインは下記をご覧ください

- ① [日産グローバル行動規範](#)
- ② [ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン](#)
- ③ [コンフリクト・ミネラル（紛争鉱物）への取り組み方針](#)

GRI103-3

GRI406-1

GRI407-1

GRI411-1

GRI412-2

## 人権に関する取り組み

日産は人権について包括的に取り組む必要性を認識しています。意図せず引き起こしてしまう、または、関与した可能性のある人権に対する顕在的・潜在的な悪影響を把握することから始め、人権に対する悪影響を未然に防ぐため、事実をモニターし、評価し、対応策を講じることが重要であると認識しています。また日産では、従業員に対する人権への意識啓発を行っています。例えば2014年度から毎年実施しているLGBTセミナーには、これまでに延べ138名が参加しました。2016年度からはLGBTに関する基礎知識を学ぶためのe-ラーニングプログラムの受講を全管理職に義務付けています。今年度からは、新しく入社する従業員が必ず受講するコンプライアンス教育の1つにも含まれています。また、LGBT従業員への取り組み\*も積極的に行っております。

さらに日産の従業員は、「日産グローバル行動規範」に記載されているとおり、内部通報システムを通じて人権問題に関する通報や問い合わせを行うことができます。通報された懸念に対しては、調査、説明、対応するとともに、問い合わせを行った従業員が不当な扱いを受けないよう保護しています。

🕒 \*LGBT従業員への取り組みに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

# ダイバーシティ & インクルージョン

- ① ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方
- ② ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント
- ③ ダイバーシティ&インクルージョンの取り組み

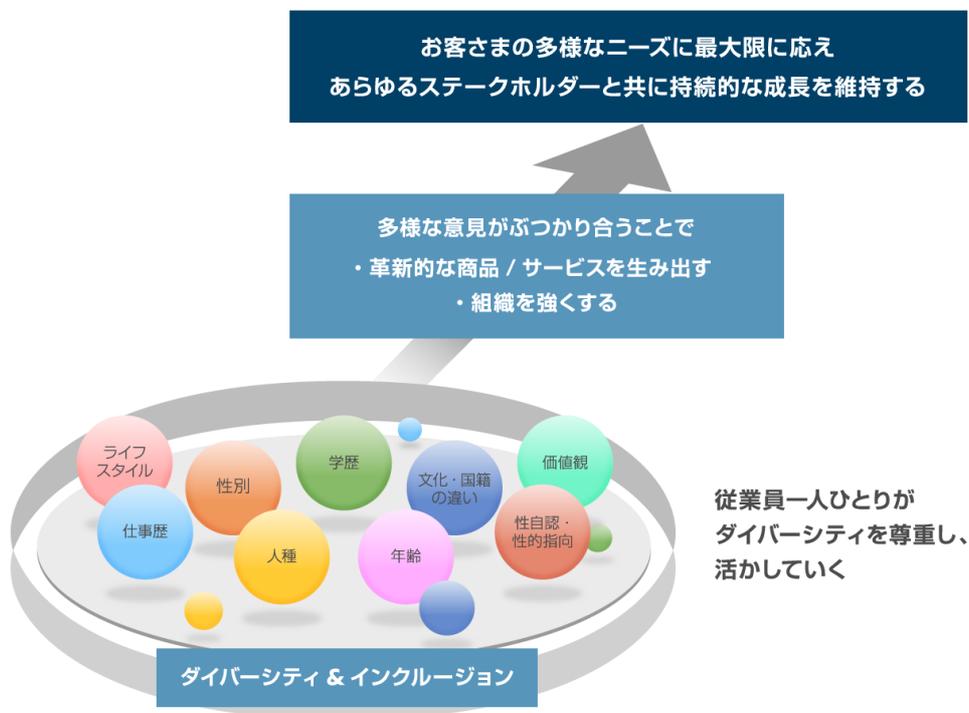
GRI103-1

GRI103-2

GRI406-1

## ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方

考え方や個性の違う従業員が互いに知恵を出し合うことは、多様化するお客さまのニーズに応えながら新たな価値を創造することにつながります。従業員は日産にとって持続的な成長を支える原動力であり、ダイバーシティ（多様性）を持つすべての従業員が貴重な財産です。日産は、一人ひとりが能力を最大限に発揮できる、真にインクルーシブな（多様性を受容できる）組織づくりが重要だと考えています。そのため経営戦略のひとつとして、ダイバーシティ&インクルージョンを尊重し、推進していきます。



## 人権の尊重と機会平等

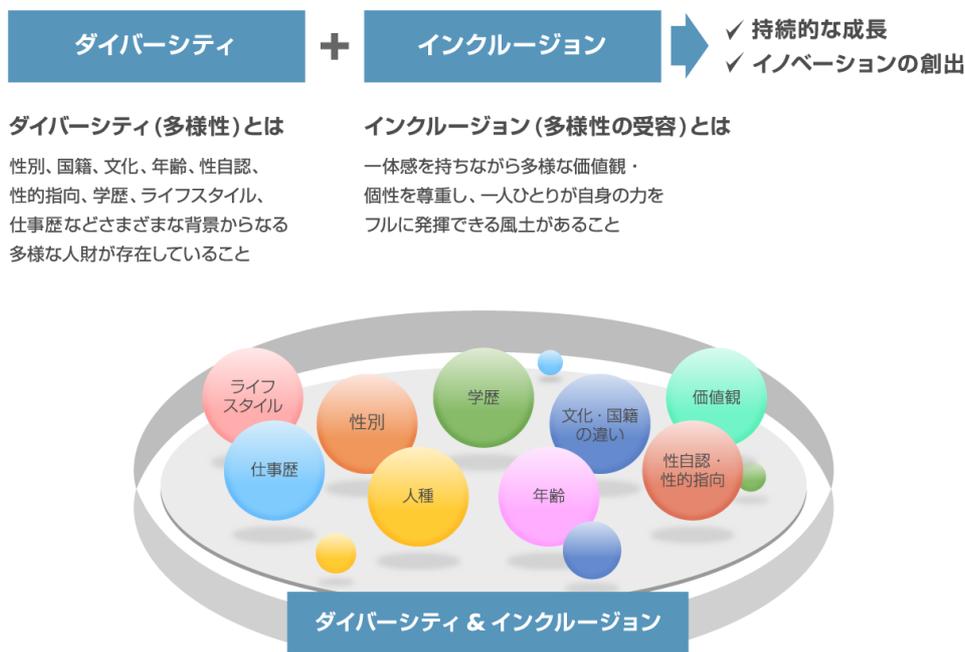
日産は世界中のグループ会社で働くすべての従業員を対象として「日産グローバル行動規範」を策定。従業員がどのように行動すべきかを定め、グループ全社でグローバルに適用しています。

日産は、すべての従業員が相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由で差別やいやがらせを行ったり、その状態を容認してはいけないと規定しています。同時に、従業員のダイバーシティを尊重し、一人ひとりが能力を最大限に発揮しながら、高い目標に向かってチーム一丸で取り組める環境づくりを推進しています。

## 戦略としてのダイバーシティ&インクルージョン

日産の企業活動がグローバルに拡大する中、お客さまはもちろん働く仲間も多様化しています。また、高齢化や都市人口の増加といった人口動態の変化に伴い、仕事や生活に関する選択肢も増えています。従業員一人ひとりが安心して自発的に業務に取り組めるようにするには、性別や国籍などにかかわらずキャリア形成できる制度が求められるとともに、自らのライフステージに合わせて多様な働き方を選択できる環境整備も必要になっています。従業員にとって魅力ある職場であるためには能力開発を推進する制度の構築も不可欠です。

日産は、ダイバーシティ&インクルージョンを企業の競争力の源と考えています。多様なバックグラウンドを持つ従業員が、それぞれの異なる価値観を尊重しながら共に働くことで、新たな発想や考え方が生まれ、それがより大きな価値や独創的なソリューションを生み出し、さらなる業績の向上へとつながるからです。グローバルに広がるお客さまの多様なニーズに応え、従業員一人ひとりの高いモチベーションから生まれる革新的な商品やサービスを提供するため、日産はダイバーシティ&インクルージョンを経営戦略のひとつと位置づけ、すべての拠点で取り組んでいます。



## ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント

日産はグローバルでダイバーシティ&インクルージョンを推進するに当たって、各部門を代表する役員をメンバーとする会議で方針を定めたうえで、各地域で取り組みを推進するための専門組織が中心になって取り組んでいます。

日産は、多様な人財一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな会社となることを目指して、「多様性に富む組織をマネジメントできるスキルを持ったリーダーの育成」「多様な人財の活躍」「ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着」「インクルーシブな働き方」の4つのアプローチで、ダイバーシティ&インクルージョンを推進します。

- ✓ 持続的な成長
- ✓ イノベーションの創出



## ダイバーシティ&インクルージョンの意思決定機関および遂行組織

日産は、各部門を代表する役員をメンバーとした「グローバル・ダイバーシティ・ステアリング・コミッティ（Global DSC）」を設立し、グローバルでのダイバーシティ&インクルージョンに関する方針や取り組みを決定しています。推進に関してはそれぞれの地域で「リージョナル・ダイバーシティ・ステアリング・コミッティ（Regional DSC）」が主導的な役割を果たしています。ダイバーシティ&インクルージョンに関する遂行組織として、日本では「ダイバーシティ・ディベロップメント・オフィス」が、北米では「アメリカズ・ダイバーシティ・オフィス」が設立されています。また、その他の地域では人事部などがダイバーシティ推進業務を行っています。



## ダイバーシティ&インクルージョン推進の課題と方策

課題	方策
多様に富む組織をマネジメントできるスキルを持ったリーダーの育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マネジメントスキル向上施策</li> </ul>
多様な人財の活躍	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人財育成施策、キャリア支援</li> <li>・採用強化*</li> <li>・グローバルでの女性管理職比率目標16%、日本での女性管理職比率目標13%(2023年)</li> </ul>
ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全従業員の多様性理解促進施策</li> </ul>
インクルーシブな働き方の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・両立支援施策</li> <li>・柔軟な働き方を実現するインフラの整備</li> </ul>

\*日本における女性の新卒採用ガイドラインは、それぞれ事務系で50%、技術系で15%、技能系で25%

### 働き方改革「Happy 8」

日産では、多様な価値観やライフニーズを持った従業員が活躍できるよう、ダイバーシティ&インクルージョンを支える重要な土台となる働き方改革に取り組んでいます。

日産は以前から働き方の柔軟化を図っており、有給休暇の取得促進やコアタイムなしのスーパーフレックス勤務制度の導入は1990年代から実施しています。2015年には、「誰もが一日8時間」という時間を意識した働き方改革「Happy 8」をスタートさせました。これは、全員が一日8時間の業務時間を意識することで、個人と組織の生産性を上げ、仕事も生活も健康も充実させようという取り組みです。より働きやすい職場づくりの一環として、毎月最終金曜日には15時退社を推奨する「Happy Friday」を2017年2月から導入しています。

今後も「集中8時間！ライフも充実、カラダも元気、Happy 8」というメッセージのもと、より柔軟で魅力ある働き方を目指していきます。

## ダイバーシティ&インクルージョンの取り組み

### 多様な人財の活躍推進

#### 女性活躍推進の取り組みと実績

お客さまに多様な価値を提供するには、各プロジェクトや組織のリーダーとなる女性の活躍が欠かせません。日産は女性のプレゼンスを高めるため、優れた管理職候補が将来に向けてしっかり準備し、より大きな責務を担えるようトレーニングを行うなど、事業を展開するすべての地域で女性のキャリア開発を支援しています。

能力開発のための研修や人事交流イベントなど、女性従業員を対象とした活動にも取り組むほか、役員によるメンタリングプログラムやラウンドテーブルも実施し育成をサポートしています。また、若手女性エンジニアを対象とした活動にも取り組んでいます。

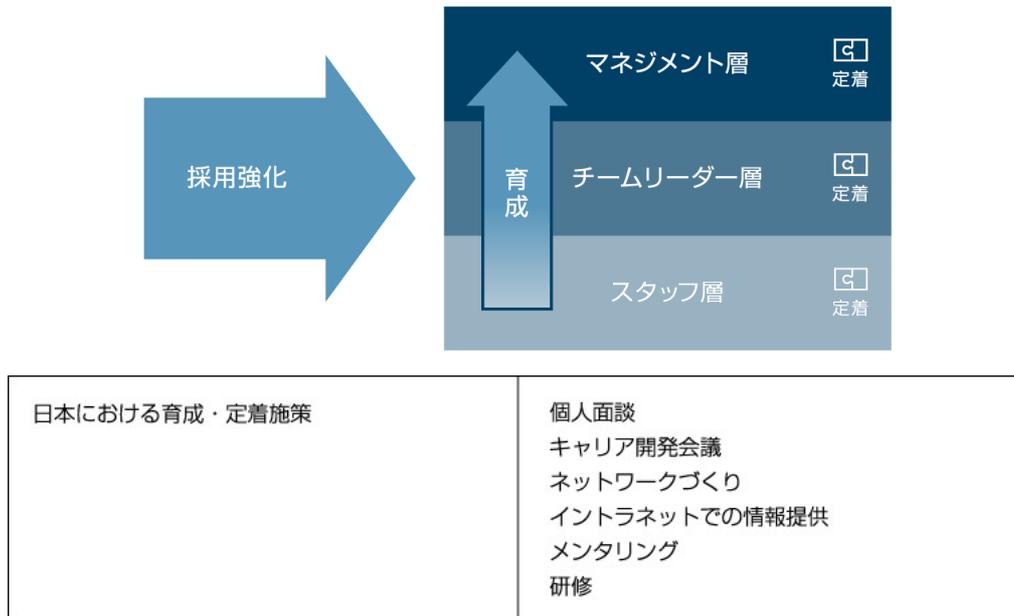
このような取り組みの結果、グローバルでの女性管理職比率は、2008年の7%から2018年4月には14%に上昇しており、さらに女性の海外出向が増加するなど、グローバルで女性が活躍しています。

ルノー・日産・三菱アライアンスでは、働く女性の活躍を推進するための国際的なシンポジウム

「Women's Forum for the Economy and Society (女性のための経済・社会フォーラム)」を協賛しています。毎年フランスで行われる同フォーラムは、異業種で活躍する女性との対話や、ワークショップへの参加など、女性従業員にとって業種を超えてネットワークを構築し視野を広げられる機会となっています。日産は、同フォーラムに参加する従業員を毎年グローバル拠点からそれぞれ選出しており、2017年のフォーラムには10名が参加しました。

日本では、女性従業員とキャリアアドバイザーとの個人面談やキャリア開発会議を通じて、一人ひとりに合わせたサポートを行ったり、社外の女性たちや昇進した社内の女性管理職との積極的なネットワークづくりを奨励しています。

個別支援活動として、メンタリングプログラムも展開しています。豊富な知識と経験を有した社内の先輩社員が双方向の対話を通じて、後輩社員のキャリア形成上の課題解決を支援する取り組みで、個人の成長を支えるとともに、職場内の悩みや問題解決をサポートする役割を果たしています。



こうした幅広い活動を推進した結果、日本における全管理職の女性比率は2018年4月時点で10.7%となっています。これは従業員数1,000人以上の製造業の平均値3.5%と比べると、良好な水準です（2017年厚生労働省統計による）。また、女性管理職は開発や生産を含めたすべての部門に在籍し、事業のあらゆるプロセスにかかわっています。さらに部長級以上の女性の比率は2008年の2%から2018年4月時点で8.2%と4倍になりました。

また2018年6月には、国際的なレースで活躍している井原慶子氏が日産として初の女性社外取締役役に就任しました。

日産は、単に女性管理職の数を増やすだけでなく、新型車の開発から製造・販売に至るまで、関係会社や販売会社も含め、事業のあらゆるプロセスで女性が活躍できる環境を整えています。

開発面では、2016年8月に日本で発売したミニバン「セレナ」には、手を汚さずに給油できるキャップレス給油口や、軽い力で開閉でき、狭い場所でも荷物を出し入れできるデュアルバックドアが採用されるなど、女性のニーズが反映されています。

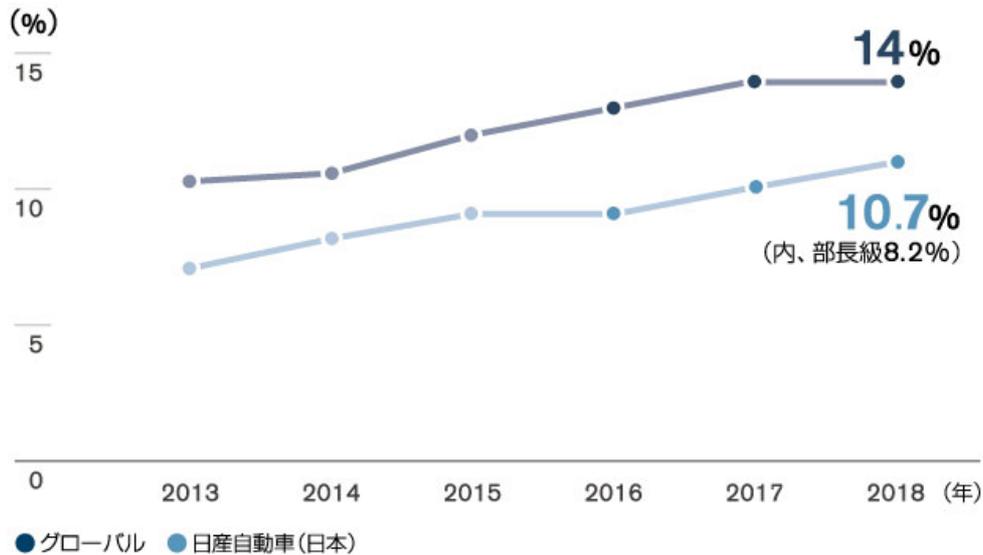
女性の人財育成やキャリア形成に向けた取り組みは生産現場でも推進しており、2017年10月には、神奈川県横須賀市にある追浜工場で日産グループ初の女性工長が誕生しました。

販売会社のスタッフも、さまざまなお客さまのニーズや質問に対応できなくてはなりません。日産は2013年度から「レディー・ファースト・プロジェクト」の活動を開始して、女性のお客さまがクルマを選びやすい店舗づくりやサービスの強化に力を入れています。その柱となるのがセールススタッフである女性カーライフ・アドバイザー（CA）の存在です。日産の女性CAに対するお客さま満足度が男女を問わず高いことから、女性CAがさらに活躍できるよう、若手女性CAを集めた研修会などの継続的な教育を実施するとともに、職場環境の整備を行っています。2018年3月末時点で、1,222名の女性CAが全国で活躍しており、女性CA比率は2017年3月の9.6%から0.6%上昇し10.2%となっています。また、店舗での体験はもちろん、アフターサービスでも女性のお客さまの満足度向上を目指した「レディー・ファーストショップ」認定制度を2013年から開始し、全国302店舗で女性にうれしいサービスを展開しています（2018年3

月末時点)。

日産ではお客さまと整備スタッフの橋渡しをするテクニカルアドバイザー (TA) にも女性を登用しています。女性TAに対するお客さまの評価は高く、販売会社に対する満足度向上に貢献しています。日産では、女性TA向け研修や懇談会を実施し、スキルアップやネットワークづくりを促進しています。

### 女性管理職比率の推移



### 多様な文化間での協働

企業が成長するためには、国籍や言語、年齢、経歴・学歴にこだわらず、広く人財を迎え入れることが重要です。日産では、執行役員以上のポジションにある者のおよそ半数が日本以外の国籍を持ち、意思決定層にも多様な国籍のメンバーが多数含まれています。さらにダイムラーやアフトワズ社とのパートナーシップをより効率的に推進するため、欧州においてドイツ語やロシア語のできる管理職比率を増やす取り組みを実施しています。

### 誰もが働きやすいインクルーシブな職場づくり

日産では、多様性を持つ従業員が最大のパフォーマンスを発揮できるよう、働く環境の整備を行っています。例えば従業員一人ひとりが状況に応じて柔軟に働けるよう、月に40時間まで、事由を問わずに利用できる在宅勤務制度を導入しています。2017年度はおよそ6,300人が利用しました。

また、地域を超えた協業をスムーズに行うため、2017年にグローバル拠点間での会議時間に関する基本方針を定めました。グローバルな会議が地域によっては深夜に行われることがありましたが、会議に参加するいずれの地域でも7~20時となるよう会議時間の基準を設定し、さらに在宅勤務と組み合わせることで、どの地域においても働きやすい環境を整備しています。

少子高齢化が進む日本においては、育児や介護に携わる従業員が働きやすい環境を整えることも重要です。日産では、育児と仕事を両立する従業員を支援するため、事業所内託児所などのハード面と、セミナーや制度といったソフト面の両面で環境整備を行っています。2017年には、初の工場内託児所「まーちら

んど・おっぱま」を追浜工場に開設しました。工場のシフト勤務に対応した開園時間となっており、工場で働く女性従業員の就業継続を支援しています。働く母親同士で情報交換を行うボトムアップ活動「エスカルゴ」も実施しています。

また、仕事と介護を両立する従業員が増えてくることを見据えて、介護の基礎知識を学び、会社の制度や地域のサービスを活用しながら自分がどう両立をしていけるかを考えるセミナーを、2015年度から実施しています。2017年度には、実際に介護にかかわる問題に悩む従業員をサポートするため、外部相談窓口を開設しました。

### 仕事との両立を支援する環境づくり

活躍する人を包括的に応援 ― 本人から上司、意識からインフラまで



従業員本人の活動を支援  
～キャリア形成 × 両立～

- 産休前の「プレパパママセミナー」
- 育児休職からの復職前の従業員向け「復職セミナー」  
産休前と復職前に、復職後のキャリアや働き方の構築について考える機会を用意
- 介護セミナー



上司の(両立)部下育成を支援

- 育児休職前昇格試験ガイド
- 両立従業員を持つ管理職向けマネジメントセミナー
- 新任管理職向けダイバーシティ研修
- ダイバーシティイベント



会社のインフラ〈ソフト〉

- 在宅勤務制度 (育児/介護両立従業員：月の50%、その他従業員：月40時間まで。全従業員対象：(生産工程除く)
- スーパーフレックス勤務制度 (コアタイムなし)
- 時短勤務制度 (育児/介護両立従業員対象)
- ファミリーサポート休暇 (結婚、配偶者出産、育児、介護、不妊治療)
- 育児休職、介護休職、母性保護休職
- 帯同休職制度 (最長3年)
- 再雇用制度



会社のインフラ〈ハード〉

- 事業所内託児所 (4カ所)
  - 1) 仕事と育児の両立に意欲的な従業員がフルに力を発揮して活躍することをサポート
  - 2) 待機児童問題に影響されることなく、望むタイミングで復職をサポート
- 休職中のPC貸与 (イントラネットとメールへのアクセスを可能に)
- MMケアルーム (搾乳室)

日産の事業所内託児所

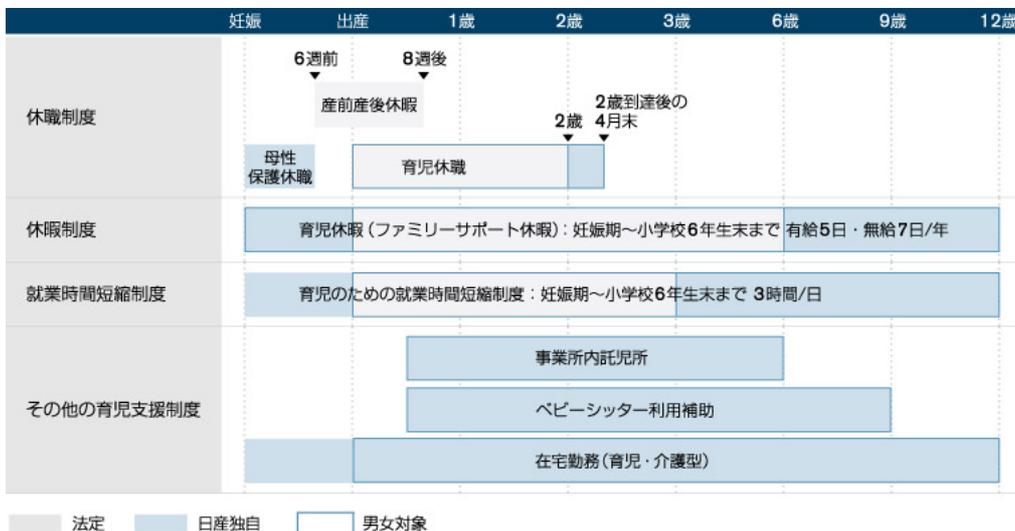
	まーちらんど・あつぎ 日産テクニカルセンター (厚木市)	まーちらんど・あつぎあくすと 日産グローバル情報システムセンター (厚木市)	まーちらんど・みなとみらい 日産グローバル本社 (横浜市)	まーちらんど・おっぱま 日産追浜工場 (横須賀市)
定員*	42	10	15	10
開園時間	7:30~22:00	8:30~18:30	8:00~20:00	5:00~19:30
設立	2005年4月	2012年10月	2013年1月	2017年4月

工場にも拡大 →

▶ 面積に基づく定員

\*面積に基づく定員

日本国内の出産から育児までの諸制度



誰もが働きやすい職場環境をつくるためには、性別や国籍だけでなく、性的指向や性自認、障がいの有無、世代や仕事歴など、あらゆる違いを持つ従業員が受け入れられ、帰属意識を持てるようにする必要があります。

日産ではLGBTなど多様な性的指向、性自認を持つ従業員が職場において差別を受けることなく働けるよう、LGBTセミナーを2014年から毎年開催するなど、理解と支援の促進に努めています。また2017年5月には英国大使館と共同で、日本最大のLGBTイベント「東京レインボープライド2017」に出展しました。さらに社内のLGBT当事者およびアライ（LGBTの支援者）による従業員ネットワークが2016年度に立ち上がり、ボトムアップの活動を行っています。こうした活動が評価され、任意団体work with PrideがLGBT従業員に対する企業の取り組みを評価する「PRIDE指標」において、日産はトップレベルを示す「ゴールド」を日本の自動車会社として初めて獲得しました。

また日産では、障がい者や高齢者にも、活躍できる場を提供しています。他社でキャリアを積んで入社してきた人材にも必要な研修を提供し、早期に日産でパフォーマンスを発揮できるようにしています。このように、それぞれ違いを持つ従業員の誰もが働きやすい職場をつくるには、単に制度を設けるだけでなく、ダイバーシティ&インクルージョンを浸透させるための風土醸成が重要です。日産ではダイバー

シティをテーマにした地域ごとのイベントや、世界各地の従業員向けの研修を行っています。また、従業員は社内イントラネットに掲載されたダイバーシティに関する記事やe-ラーニングプログラムなどを通して、ダイバーシティ&インクルージョンに対する日産のビジョンと取り組みを学ぶことができます。



従業員向けに開催された「働き方シンポジウム」

## 海外拠点での実績

### 米州地域でのダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

ダイバーシティ&インクルージョンは、強く活気のある組織をつくる鍵であり、日産アメリカズ（アメリカにおける日産グループ各社総称）では文化の一つとなっています。多様な思考や経験がぶつかりあうことで、より良いアイデアを生み出したり、従業員を成長させることができ、それが日産の継続的な成長につながります。日産アメリカズは、従業員をはじめとした様々な人々に成長やチャレンジの機会を与えることで、ダイバーシティ&インクルージョンの実現を目指しています。日産アメリカズは、人々の成功を手助けし、働く人や生活する人がいるコミュニティに良い影響を与えることを追求しています。

世の中の多様化や進化、お客様の変化に応えられるよう、日産アメリカズは従業員への働きかけを行っています。ダイバーシティ&インクルージョンとは、誰もが成長と能力開発の機会があり、一人ひとりが尊重され、斬新なアイデアや従来とは異なる視点、多様な経験が受容されることです。全ての人々が尊重され、それぞれの独自の視点が共有されることで、日産アメリカズはより強くなり、そして持続的な成長ができるようになります。

## メンタリング

多様な人財の採用や育成を確実に行うことは、持続的な成長を実現するために不可欠な要素です。日産アメリカズは従業員やその家族に対して、幅広い福利厚生や健康面、経済面での支援を行っています。人財開発支援プログラムの一つとして、メンタリングがあります。会社としての公式なものか、コミュニティから発生した非公式なものかにかかわらず、メンタリングは人財を惹きつけ定着させるのには有効なプログラムです。特に、性別や人種などの属性において少数派であるがゆえに、優秀であっても表舞台に出る機会が少ない人財には効果的です。日産アメリカズでは、公式、非公式、少数グループ、個人間、特定のトピックに関わるものなど、様々なメンタリングに参加する機会を従業員に提供しています。

## ビジネス・シナジー・チーム(BST)

日産アメリカズでは、従業員にビジネス・シナジー・チーム（BST）に参加する機会や、そのチームをリードする機会を提供しています。役員がスポンサーとなり、従業員は共通の特徴や関心を持った数々の従業員グループをまとめて、機能的なチームを構成します。BSTは参加メンバーがそれぞれビジネスの目標の達成、ネットワーキング、ビジネス上の活動の拡大、地域にコミュニティを作ることなどを支援することに焦点を当てています。2007年にBSTが立ち上がってから、日産アメリカズの主要拠点にBSTが広がっています。一例として、下記のようなBSTが活動しています。

- Gay Straight Alliance at Nissan (GSAN)
- Generations Business Synergy Team
- Green Team
- Multicultural Business Synergy Team
- Nissan Alliance of Parents (NAP)
- Veterans Business Synergy Team
- Wellness@Work Business Synergy Team (W@W)
- Women's Business Synergy Team

BSTのメンバー、リーダー、役員スポンサーは、組織全体や地域コミュニティでダイバーシティ&インクルージョンを推進するにあたって、必要不可欠な存在です。北米日産会社は、地域コミュニティの健全な発達のため、様々な社会貢献活動に協賛しています。NPOによる社会貢献活動を支援するため、必要な能力や知識を持った従業員が、ボランティアやメンター、アドバイザーの役割を担って活動しています。北米日産会社は、より良い持続的な世の中をつくるため、地域コミュニティと共に歩んでいます。

## 北米におけるダイバーシティ&インクルージョンの実績

日産アメリカズにおけるダイバーシティ推進活動の確かな意気込みと実績は、様々な団体やメディアで知られており、これまでのたゆまぬ努力により市場からも評価されています。北米日産会社は、2014年からDiversityIncによる“Noteworthy Companies for Diversity & Inclusion”に格付けされています。また、2014年からHuman Rights CampaignのCorporate Equality Indexで満点を取り続けています。

## 欧州地域でのダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

欧州では、ジェンダーダイバーシティの推進施策の一環として、キャリアフェアを実施し、女性従業員のキャリア継続を支援しています。また、将来的に理系学部出身の女子学生（リケジョ）の採用を増やすべく、英国サンダーランド工場にて日産スキルズ・ファンデーションを2014年に設立し、活動の一環として2015年には14～19歳の女子学生約7,200名に対してキャリア開発のイベントを実施しました。さらにフランスにある欧州日産自動車会社（NAE）では、2015年9月に外部団体と協業して、本社と従業員の自宅から10km圏内での託児サービスを開始しました。その他、文化の違いに対する認識を高め、多文化環境の中で働くすべての従業員を支援するためのプログラム「多文化の効果を引き出すトレーニング」も実施しました。

## 日産のダイバーシティ & インクルージョンに対する外部評価

日産のダイバーシティ&インクルージョンへの取り組みと、従業員の多様性を重視する姿勢は、社外からも高い評価を受けています。

2015年には、「子育てサポート企業」として認定を受けた企業（くるみん認定企業）のうち、さらに一段高い水準の取り組みを行った企業が認定を受けられる「プラチナくるみん」に神奈川県で初めて認定されました。また2017年には、女性の活躍推進に関する状況等が優良な企業を認定する「えるぼし」の最高段階である第3段階目の認定を受けました。さらにLGBT従業員に対する取り組みを評価する「PRIDE指標」において、日本の自動車会社として初めて、最高評価である「ゴールド」を受賞しました。

これらの賞は、ダイバーシティ&インクルージョンに対する強いコミットメントが成果を生んでいること、そして多様性を企業競争力の要とする戦略が着実に進んでいる証拠だと考えています。

### これまでの主な外部評価

年	タイトル	主催団体
2017	「PRIDE指標」ゴールド受賞	work with Pride
2017	Corporate Equality Indexで100点(満点)を5年連続で達成*	Human Rights Campaign (米国)
2017	「えるぼし」第3段階目に認定	厚生労働省神奈川県労働局
2017	「なでしこ銘柄」に5年連続で選定	経済産業省と東京証券取引所グループ共同
2015	「女性活躍パワーアップ大賞」奨励賞受賞	公益財団法人日本生産性本部
2015	「プラチナくるみん」を取得	厚生労働省神奈川県労働局
2015	「第15回テレワーク推進賞優秀賞」受賞	一般社団法人日本テレワーク協会
2015	「女性が輝く先進企業表彰 内閣府特命担当大臣賞」受賞	内閣府男女共同参画局
2014	「DiversityInc Top 25 Noteworthy Companies for Diversity & Inclusion」に選定*	DiversityInc (米国)
2013	ダイバーシティ経営企業100選選定	経済産業省
2013	「2013J-Win ダイバーシティ・アワード」アドバンス部門大賞受賞	NPO法人J-Win
2008	「カタリストアワード」受賞	NPO法人カタリスト(米国)

\*NNAが受賞主体

work with Pride



女性が輝く  
先進企業表彰

\*米国ではその他にも受賞あり

# 交通安全

---

①交通安全の方針・考え方    ②交通安全のマネジメント    ③交通安全の取り組み (クルマ, 人, 社会)

GRI103-1

GRI103-2

## 交通安全の方針・考え方

---

クルマが広く普及したことで私たちの暮らしは大きく変わり、多くの人々がモビリティによる自由や利便性、そして運転する楽しさを享受してきました。近年の自動車業界の技術革新は目覚ましく、自動運転やそれを構成する安全技術は急速に進歩しつつあります。高齢化、高度な都市化の進行など、社会は大きな転換期を迎えていますが、クルマの技術革新は、都市における渋滞の解消や高齢者が安全で円滑に移動できる社会の実現など、さまざまな課題の解決に貢献することが期待されています。

日産は“走る楽しさと豊かさ”を体現するクルマづくりに取り組むとともに、リアルワールド（現実の世界）における高い安全性を最優先に考えています。交通事故の原因の9割以上が人為的ミスといわれる中、日産が目指しているのは、日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」\*です。この目標の実現に向けて、自動運転技術の搭載をはじめとするクルマそのものの安全性向上はもちろん、ドライバーや歩行者などに安全意識を高めてもらうための啓発活動、さらにはより安全で快適なモビリティ社会の構築に幅広く取り組んでいます。

\*「ゼロ・フェイタリティ」の詳細は[こちら](#)をご覧ください

## 交通安全のマネジメント

日産車がかかわる交通事故の死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」を目標として掲げる日産は、2004年から開発部門を中心に、クルマが人を守るという独自のコンセプト「セーフティ・シールド」を基本とした技術開発に取り組んできました。ドライバーが危険に近づかないようにする技術、万が一衝突が避けられないときも被害を軽減する技術を開発し、すでに多くの車種に搭載しています。現在は、こうした予防安全技術からさらに進化させた自動運転技術の実用化に取り組んでいます。

また、人々に交通安全への考え方を理解してもらうため、安全意識の向上に向けた啓発活動、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも注力しています。

さらに、官公庁、大学、他企業と連携しながら、安全で快適なモビリティ社会の実現を目指していきます。

### 交通安全実現への活動目標

安全に対する日産の方針は、リアルワールド（現実の世の中）における安全性を追求することであり、目指しているのは「交通事故のない社会」です。

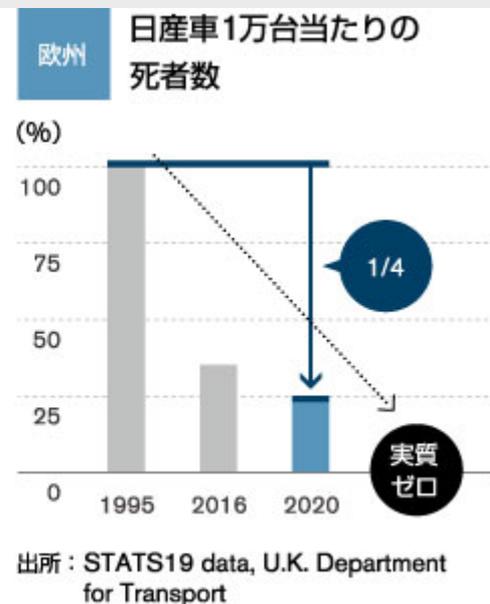
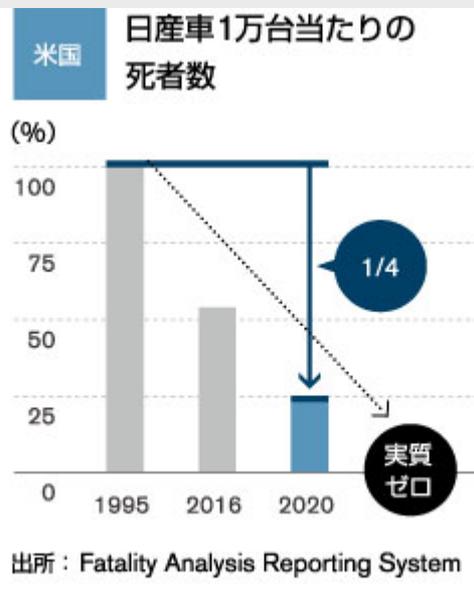
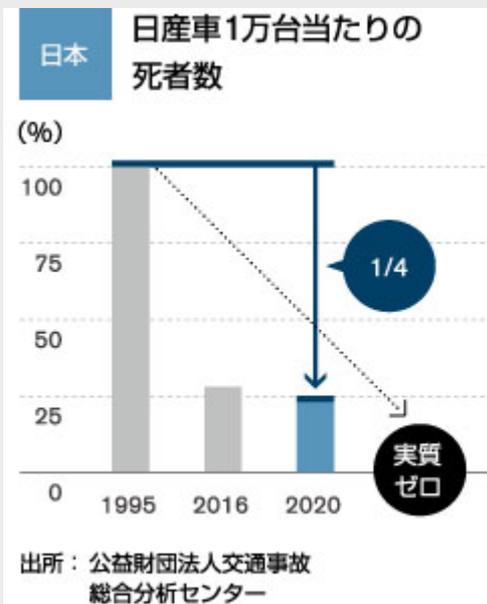
日本の2017年の交通事故による死者数は3,694人と2016年より210人減少しましたが、なおも3,000人以上が交通事故で亡くなっています。また世界保健機関（WHO）は、世界全体で毎年約125万人が交通事故で命を落としており、今後緊急に対策をとらなければ2030年までには死亡原因の5位になると予測しています。

日産は、日産車がかかわる死者数を2015年までに1995年比で半減させることを目指し、日本、米国、欧州（英国）で達成。現在は、2020年までに日本、米国、欧州（英国）でさらに半減させるという高い目標に向かって活動を続けており、死者数を実質ゼロにすることが日産の究極の目標です。

交通事故を低減させ、日産の掲げた目標「ゼロ・フェイタリティ」を実現するには、クルマの安全技術を進化させ、その機能を多くのクルマに適用・拡大することはもちろん、人や交通環境も含む総合的な取り組みが必要です。真に安全なクルマ社会の構築に貢献するため、日産は「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に取り組む「トリプルレイヤードアプローチ」を推進しています。

# 日産の究極の目標：日産車のかかわる死者数を実質ゼロにする

日産の取り組み：「クルマ」「人」「社会」という  
3つの階層に取り組む「トリプルレイヤードアプローチ」



## クルマ：安全技術開発への取り組み

「セーフティ・シールド」という独自の考え方のもと、日産ではできるだけドライバーを危険に近づけないようにクルマが支援する技術開発を進めています。また、万が一衝突が避けられないときも、被害を軽減する技術を提供しています。

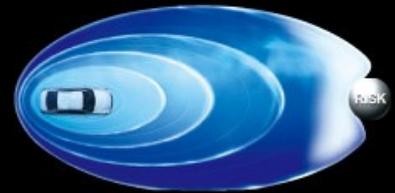
### 安全技術コンセプト「セーフティ・シールド」

日産は、クルマが人を守るという独自のコンセプト「セーフティ・シールド」を基本に、安全技術の開発を進めています。これは、クルマが置かれている状態を「危険が顕在化していない」「危険が顕在化している」「衝突するかもしれない」「衝突が避けられない」「衝突」「衝突後」の6段階に分けて捉え、各状況に応じてクルマが人を守るさまざまな技術の開発を進めていくという考え方です。

### 日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価

- ・2015年1月に「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」の採用車種を拡大し、2015年度末には、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリで搭載を完了するとともに、主要車種への標準装備も完了。北米では、「セントラ」「アルティマ」「ローグ」など、欧州では「ジューク」「エクストレイル」「キャシュカイ」「マイクラ」などの主要車種に採用。また、2017年度に発売された新型「日産リーフ」にも採用。
- ・日本では、自動車アセスメント（JNCAP）の衝突安全性能評価で新型「日産リーフ」が最高評価となる5つ星、予防安全性能評価で「ノート」が満点で最高評価のASV++を獲得。
- ・米国では、米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）の新車アセスメントプログラム（US-NCAP）にてインフィニティ「QX60」、「アルティマ」「マキシマ」「パスファインダー」、四輪駆動の「ムラーノ」が最高評価となる5つ星を獲得。米国道路安全保険協会（IIHS）にて、「アルティマ」「マキシマ」「ローグ」が「2018トップセーフティピック（TSP）」を獲得（LEDヘッドライト搭載車）。
- ・欧州では、欧州新車アセスメントプログラム（ユーロNCAP）にて、新型「日産リーフ」とセーフティパック搭載の「マイクラ」が最高評価となる5つ星を獲得。

<p>危険が顕在化していない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■インテリジェント ペダル</li> <li>■インテリジェント クルーズコントロール (全車速追従・ナビ協調機能付)</li> <li>■アクティブAFS</li> <li>■インテリジェント アラウンドビューモニター</li> <li>■インテリジェント ルームミラー</li> </ul>	<p>いつでも安心して運転できるようにドライバーをサポートする技術</p>
<p>危険が顕在化している</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■インテリジェント FCW (前方衝突予測警報)</li> <li>■LDW (車線逸脱警報)</li> <li>■インテリジェント LI (車線逸脱防止支援システム)</li> <li>■BSW (後側方車両検知警報)</li> <li>■インテリジェント BSI (後側方衝突防止支援システム)</li> <li>■インテリジェント BUI (後退時衝突防止支援システム)</li> <li>■インテリジェント DA (ふらつき警報)</li> <li>■RCTA (後退時車両検知警報)</li> </ul>	<p>危険な状態になりそうなときも安全な状態に戻すようドライバーをサポートする技術</p>
<p>衝突するかもしれない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■インテリジェント エマージェンシーブレーキ</li> <li>■ABS (アンチロックブレーキシステム)</li> <li>■VDC (ビークルダイナミクスコントロール)</li> <li>■踏み間違い衝突防止アシスト</li> </ul>	<p>衝突するかもしれない</p>
<p>衝突が避けられない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■前席緊急ブレーキ感知型プリクラッシュシートベルト</li> </ul>	<p>衝突が避けられない</p>
<p>衝突</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ゾーンボディ</li> <li>■SRSエアバッグシステム</li> <li>■ポップアップエンジンフード</li> </ul>	<p>万が一衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめる技術</p>
<p>衝突後</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■エアバッグ展開連動ハザードランプ</li> </ul>	<p>衝突後</p>



## ぶつからないクルマ<sup>®</sup>の実現に向けて

日産は、「セーフティ・シールド」のコンセプトのもと、危険予防から危険回避、そして乗員保護までのトータルな観点で、それぞれのシーンでドライバーや乗員の安全をサポートします。

例えば、通常走行時や駐車時には、ドライバーが視認しにくい周囲の車両や歩行者などをセンサーやカメラがモニターし、いつでも安心して運転できるようにドライバーをサポートします。また、危険な状態になりそうなときも、クルマが瞬時に判断して危険回避をアシストします。

世界中すべての人に最適なモビリティを提供することを目標に掲げている日産は、安全技術を広く迅速に普及させていくことも自動車メーカーとしての使命だと考えています。

## 最新の安全技術

### インテリジェント エマージェンシーブレーキ

フロントカメラで前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性が高まるとメーター内ディスプレイへの警告表示とブザーで注意を喚起し、ドライバーに回避操作を促します。万が一、ドライバーが安全に減速できなかった場合には、自動的に緊急ブレーキを作動させて衝突を回避、または衝突時の被害や傷害を軽減します。

### 踏み間違い衝突防止アシスト

駐車操作などで低速走行時に、進行方向に壁などの障害物があったり、車両や歩行者などがいるにもかかわらず、アクセルペダルをブレーキペダルと間違えて踏み込んでしまったときや、ブレーキ操作が遅れてしまったときに、障害物と衝突する危険を察知し、ドライバーにメーター内の警告灯とブザーで警告します。さらに自動的にモーター出力やブレーキを制御することで、障害物への衝突防止や過度な加速の防止を支援します。壁はもちろん、コンビニエンスストアなどのガラスも認識し、前進時にも後退時にも衝突回避をアシストします。



### LDW(車線逸脱警報)／インテリジェント LI(車線逸脱防止支援システム)

LDWは、車両が走行車線をはみ出す可能性がある場合、メーター内ディスプレイへの警告表示とステアリングホイールの振動で注意を喚起します。さらにインテリジェント LIにより車両を車線中央に戻す力を短時間発生させ、ドライバーにクルマを車線内に戻す操作を促します。

### インテリジェント DA(ふらつき警報)

ハンドル操作へのドライバーの注意力が低下していると判断したときに、メーター内のディスプレイ表示とブザーにより、ドライバーに休憩を促します。

### インテリジェント ルームミラー

スイッチをオンにすると、ルームミラーが車両後方のカメラによる映像に切り替わり、車両後方をクリアに映し出します。車内の状況や天候に左右されず、また夜間にはカメラの感度をアップさせるなどして、常にクリアな後方視界を提供します。

### インテリジェント アラウンドビューモニター(移動物検知機能付き)

車両を真上から見下ろしているかのような映像によって自車と駐車位置の関係を示し、スムーズな駐車をサポートします。また、車両周辺の動く物体を検知してドライバーの注意を喚起することで、車庫入れ時や駐車スペースからの発進時の安全確認をサポートします。

### RCTA(後退時車両検知警報)

後退時に後方を横切ろうとする車両に衝突する恐れがあるとき、警報によりドライバーの注意を喚起します。



### BSW(後側方車両検知警報)

死角になりやすい隣接レーンの後側方を走行する車両を検知すると、ドライバーに表示で知らせ、さらにウインカーを作動させた場合には、音と表示によりドライバーの注意を喚起します。



### 予防安全技術から自動運転技術へ

事故を回避するために必要な、センシング・認知・判断・操作という基本的な4つのステップを支援する予防安全技術の機能を拡充し、さらなる進化を目指したのが自動運転技術です。日産は、「交通事故ゼロ」の実現には、事故原因の9割以上といわれる人為的ミスをクルマがサポートする自動運転技術が有効であると考えています。



自動運転技術の実験車両

ミリ波レーダー、レーザーセンサー、カメラなどのセンサーを搭載した自動運転技術の実験車両は、周囲360度の状況を常に把握。他のクルマに遭遇すると、蓄積された知識データの中から人工知能がその場に応じた適切な行動を選択します。信号機のない交差点への進入や駐車車両の追い越しなど、複雑な運転環境においても正しく状況を認知・判断し、安全な走行を実現しています。

高齢化や都市の過密化など多くの課題に直面する社会において、自動運転技術は事故の大幅な低減に貢献し、多くのドライバーに安心を提供するだけでなく、急速に増加する高齢者にとっては移動機会の拡大にもつながります。日産は、自動運転技術をモビリティに新たな価値をもたらす画期的な技術だと考え、積極的に開発を推進し、実用化を進めています。

2016年8月には、高速道路上の同一車線自動運転技術「プロパイロット」を新型「セレナ」に搭載しました。「プロパイロット」は、渋滞走行と長時間の巡航走行の2つのシーンで、アクセル、ブレーキ、ステアリングのすべてを自動で制御し、ドライバーの負担を軽減します。

日産は「プロパイロット」の採用をグローバルに進めており、これまでに日本では「セレナ」「エクストレイル」と新型「日産リーフ」に、米国では新型インフィニティ「QX50」「ローグ」、新型「日産リーフ」に、欧州では新型「日産リーフ」「キャシュカイ」に搭載し、搭載車の販売台数は2018年3月末までに累計12万6,000台を突破しました。2022年までに「プロパイロット」を20車種に搭載し、20の市場に投入する計画を発表しており、「プロパイロット」搭載車の販売台数は2022年までに年間100万台になると見込んでいます。

GRI103-3

GRI416-1

GRI417-1

## 人：交通安全活動の推進

より良いモビリティ社会を構築するためには、ドライバーや乗員、歩行者、自転車運転者など多くの人々に交通安全への考え方を理解してもらうことが大切です。日産では安全意識の向上に向けた啓発活動や、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも力を注いでいます。

### 日本

1日のうちで交通事故発生件数が最も多くなる時間帯は16～18時の夕暮れ時です。日産は交通安全活動「ハローセーフティキャンペーン」\*1の一環として、ヘッドライトの早期点灯をドライバーに促す「おもしろライト運動」\*2に2010年から参画。市民活動を活用した双方向のコミュニケーションによる安全啓発活動を推進しています。



① \*1 「ハローセーフティキャンペーン」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

② \*2 「おもしろライト運動」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

2017年度は、グローバル本社ギャラリーの活用と「夕方おもいやりの街プロジェクト」の推進という2つの柱を掲げて運動を展開しました。

①グローバル本社ギャラリーの活用：「おもいやりライト運動」は、横浜を起点とする日産が市民活動として進めたのが始まりです。その原点に立ち返り、グローバル本社ギャラリーでイベントを開催するなどして、来場者に「おもいやりライト運動」を知ってもらう機会を増やしました。春と秋には約1,000人の賛同者などをギャラリーに集めて、ステージを使ったトークイベントを開催。春のイベントではモータージャーナリストを招き、会場の人も交えて安全なモビリティ社会について語り合いました。また秋のイベントでは、道路上でのクルマと自転車の共生をテーマに、道路行政・自転車・自動車の代表者が活発なトークを繰り広げました。そのほか、ミスフェアレディによる「おもいやりライト運動」のプレゼンテーションを毎日夕暮れ時に実施したり、運動に賛同する音楽家SIESTA氏制作によるコンセプトムービーの上映を行ったりしています。これらの活動により「おもいやりライト運動」を広く周知することができました。



春のイベント



秋のイベント

②夕方おもいやりの街プロジェクト：全国各地で自発的な「おもいやりライト運動」の推進を促すため、主体的に運動を行う団体などをサポートする活動を開始しました。2017年度は、新潟県新潟市、福井県鯖江市、香川県高松市、徳島県神山町、長崎県長崎市、同県佐世保市が活動を実施。高松市では地元経済団体が安全啓発イベントを主催し、徳島県神山町では市民団体が反射材キーホルダー制作ワークショップを開催するなど、各都市はそれぞれ特徴のある活動を展開しています。11月10日の「いい点灯の日」には、長崎市で長崎大学を中心に約50人、新潟市で新潟県警と新潟大学が連携した「高齢者交通安全サポーターNUTS」を中心に15人、鯖江市では福井県鯖江警察署を中心に70人が活動に参加し、路上での点灯呼びかけアクションを行いました。夕方おもいやりの街プロジェクトは、今後さらに広がっていくことが期待できます。



こうした活動を通じて、企業やNPO、クルマファンなどに理解と実行を促してきた結果、「おもいやりライト運動」は市民の間に着実に浸透しつつあります。

## 海外市場で「日産セーフティ・ドライビング・フォーラム」を開催

日産は、海外市場における安全運転啓発活動の一環として「日産セーフティ・ドライビング・フォーラム」を実施し、一般のドライバーの安全運転への意識向上を図ってきました。

中国、インド、ロシアなどの国で、複数の都市を巡行しながら、体験型シミュレーターや安全技術の展示などのプログラムを通して、安全運転の重要性を伝えています。



ドライビングシミュレーター

## 国際自動車連盟と交通安全のためのパートナーシップを締結

日産は、2014年、国際自動車連盟（FIA）と世界規模で交通安全活動を推進していくパートナーシップを締結しました。このパートナーシップを通して、国連が提唱する「交通安全のための行動の10年」を支持するFIAの革新的な啓発活動「FIAアクションフォーロードセーフティ」\*キャンペーンのオフィシャルサポーターとなっています。

同キャンペーンでは、安全運転のためのルールを記載した「FIAゴールデンルール」\*を世界中で推進することにより、交通事故による死者を減らすことを目指しています。また、キャンペーン賛同者は、「FIAオンラインプレッジ」\*に署名をすることで、安全運転ルールの順守を表明できます。

日産では「日産セーフティ・ドライビング・フォーラム」などで「FIAゴールデンルール」や「FIAオンラインプレッジ」の周知活動を実施。ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社（NISMO）のファン感謝イベント「ニスモフェスティバル（NISMO FESTIVAL）」では、それらの周知活動を推進するとともに、レーシングカーへのキャンペーンロゴ貼付や、ドライバーによる交通安全に関するトークショーの実施など、多くの来場者に交通安全の大切さを訴えています。2016年からは専用ブースを設け、「FIAオンラインプレッジ」への署名を積極的に呼びかけています。



ニスモフェスティバル

- ④\* 「FIAアクションフォーロードセーフティ」「FIA ゴールデンルール」「FIAオンラインプレッジ」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



## 社会：社会との連携

---

日産は、クルマを取り巻く交通環境の情報を利用することで、より安全なクルマ社会を築くことができると考えています。官公庁や大学、他企業と広く連携しながら、安全で快適なモビリティ社会の実現を目指していきます。

### 高速道路上の逆走を報知するシステムを開発

近年、高速道路での逆走が多発しており、社会問題となっています。日産は西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）と共同研究を進め、GPSを活用した逆走報知ナビゲーションシステムを開発しました。ナビゲーション内部のプログラムにより、車両情報（GPS位置、地図、車速など）に基づいた逆走判定処理を行います。逆走している可能性があると判断した場合は、音声とナビゲーション画像によってドライバーに注意を喚起します。2010年10月に発売した「フーガ ハイブリッド」に世界で初めて搭載。現在では、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリーで選択可能となっています。

### 自動運転技術を活用した完成車の無人搬送システムを試験的に運用

日産では完成車の搬送業務の合理化に向け、さまざまな活動を推進しています。2015年に試験的に実施した無人搬送システム「インテリジェント ビークル トーイング (Intelligent Vehicle Towing)」は、「日産リーフ」を改良し自動運転機能を搭載したけん引車と台車で構成されており、一度に最大3台の完成車を無人で搬送することが可能です。今後は、「インテリジェント ビークル トーイング」で得たデータやノウハウを自動運転技術のさらなる活用に向けて役立てることで、お客さまと社会に新しいソリューションを提供していきます。



インテリジェント ビークル トーイング

## NASA の技術をベースに自動運転の人工知能(AI)をサポートする技術を開発

一般道路での完全自動運転実現に向けた課題解決のため、日産では「シームレス・オートノマス・モビリティ (SAM)」と呼ばれるシステムを開発しています。自動運転車による判断が困難な場合に管理者が遠隔操作でルートを作成・指示することで、事故、路上の障害など不測の事態に直面した際でも、クルマを安全に誘導できる手段を提供します。

## 無人運転車両を活用した交通サービスの実証実験

日産は、株式会社ディー・エヌ・エー (DeNA) と無人運転車両を活用した新しい交通サービス「Easy Ride (イージーライド)」を共同開発しています。2018年3月には神奈川県横浜市のみなとみらい地区周辺にて、自動運転技術を搭載した実験車両に一般モニターを乗せて実証実験を行い、「Easy Ride」のサービス仕様の評価・確認を行いました。今後は無人運転環境でのサービスの検討や運行ルートの拡充、有人車両との混合交通下での最適な車両配備ロジックや乗降フローの確立、多言語対応などの検証を進め、2020年代早期に本格的なサービス提供を開始することを目指していきます。

# 製品安全および品質

- ① 製品安全および品質の方針・考え方
- ② 製品安全および品質のマネジメント
- ③ 製品安全および品質への取り組み

GRI103-1

GRI103-2

## 製品安全および品質の方針・考え方

製品の評価や自動車メーカーのブランド価値は、お客さまからの品質評価ですべて決まるといっても過言ではありません。現在、自動車業界における技術革新はめざましく、お客さまが製品に求める品質はますます高まっています。お客さまの期待する価値を提供し続けることでブランドは強化されますが、一度でもその期待を裏切れば新たな価値を提供し続けることは難しくなります。

世界経済の構図が大きく変化し、各地で都市化が進行する中、モビリティに対するニーズも増加しています。日産は、世界中の人々にモビリティがもたらす豊かさを提供することを使命と考え、生産を拡大していますが、同時に、常にお客さまに満足してもらえる品質を提供することも自動車メーカーの重大な責務であると考えています。

日産は、品質を会社全体の課題と捉え、新車の企画から開発、生産、物流、販売、アフターセールスなどお客さまとかがかわるすべてのシーンで、高い品質を提供するために活動を続けており、お客さまに信頼される企業になることを目指しています。

## 重大な不具合への公正・迅速な対応について

製品の不具合を発生させないよう最善を尽くすことが自動車メーカーである日産の第一の責務です。同時に、非常に複雑な工業製品であるクルマづくりにおいて、万が一のときに備えることも私たちの責務です。日産では透明で公正・迅速な対応をリコールの基本姿勢としており、法令順守の視点と、発生した問題がお客さまの安全にどのようにかわるのか、という視点でリコール実施を決定すべきという方針をとっています。お客さまの安全確保とお客さまへの迷惑を最小限に抑えることを最優先に、必要と判断されたリコールは迅速に実施しています。

## 「品質」への方針・考え方

一言で品質といっても、その内容は多岐にわたります。日産では、製品そのものの使用感から、お客さまがショールームで感じる販売員の対応、製品に不具合が発生した際の対応など、製品にかかわるすべてのシーンで高い品質を提供するために、部署や地域を超え、協力し合いながら全社的に取り組んでいます。日産は「お客さま視点で品質のトップレベルになること」を目標に、「製品品質」と「セールス・サービス品質」の両面から取り組んでいます。

クルマそのものの「製品品質」は、お客さまに長く安心して快適に製品を使っていただくための基本となる品質です。お客さまがショールームで実際にクルマのドアを開け、シートに座り、試乗して感じる「感性品質」から、購入後約1年までの「初期品質」、長くお使いいただいている間に感じる「経時劣化品質」など、製品のライフサイクルすべてにおいてお客さまの期待に応えられるような品質の提供を目指しています。

また、お客さまへの対応の質を追求する「セールス・サービス品質」では、店舗への訪問から、注文、納車、点検、車検、再購入に至るお客さまとのあらゆる接点で期待以上の対応を提供し、お客さまの満足度を向上させる活動を行っています。

すべてのプロセスにおいてお客さまに満足いただくために、日産ではお客さまの声を取り入れて、社内全体にフィードバックする取り組みを導入しています。

GRI103-1

GRI103-2

## 製品安全および品質のマネジメント

日産は、製品を購入されたお客さまの安全確保と常にお客さまに満足していただける品質を提供し続けることが、お客さまから信頼を得るための重要な課題であると捉えています。お客さまに信頼される企業として持続的な成長を実現するため、「お客さま視点で品質のトップレベルになること」を全社的な目標として掲げ、品質専任の役員を中心にグローバルで品質向上の推進体制を構築し、全従業員が一丸となって取り組んでいます。

### 製品安全および品質のマネジメント体制

日産では、品質においてトップレベルになるという目標を達成するため、チーフ・クオリティ・オフィサー (CQO : Chief Quality Officer) を筆頭に品質専任の常務執行役員を選任しています。これにより、社内における品質の位置づけが向上するとともに、品質に対する従業員の意識も高まり、目標達成に向けて全社で活動を促進しています。

また、CEOが議長を務め、各リージョン、ファンクションの最高責任者を一堂に集める「グローバル品質会議 (Global Quality Meeting)」を筆頭に、具体的な課題を論議する会議体として、品質担当役員が議長を務める「グローバル・クオリティ・マネジメント・コミッティ (Global Quality Management Committee)」を設置し、クロスリージョナル、クロスファンクショナルに取り組んでいます。

## 製品安全および品質への取り組み

### お客様の声を品質向上活動に反映

品質は日産がどれだけお客様に向き合っているかを示すかがみです。お客様の期待する価値を提供するとともに、お客様の感じる不満などに迅速に応えるため、日産ではお客様からのすべての声に耳を傾け、製品のデザイン・開発からサービスに至るあらゆる品質の改善活動に反映させています。

### お客様の声に迅速に対応

日産では、世界各地のディーラー窓口やコールセンター、調査など、あらゆる機会を通じてお客様からの問い合わせや相談に応えています。

例えば、日本の「お客様相談室」には年間約20万件の問い合わせや相談が寄せられています。お客様の声に迅速に対応するため、過去50年間に発行してきたすべてのカタログや取扱説明書などをデジタル化して検索しやすくするとともに、「よくある質問」とその対応を車種、キーワード、カテゴリーという3つの分類で整理しています。

また日産では、日産車を購入した従業員もお客様の一人であり、重要なステークホルダーと考え、社内のイントラネットに「品質リスニングボックス」を設置し、従業員からの品質に対する声を積極的に入手して品質改善活動を促進しています。

### お客様の声の見える化とタイムリーな情報発信

日本の「お客様相談室」に寄せられたお客様の声は、いつでも従業員が閲覧できるよう社内のイントラネットに掲載、同時に関係役員やマネジメントクラスにはメールでタイムリーに情報が発信されています。

また、すべての従業員がお客様視点で活動を促進できるよう、社内に「お客様の声ひろば」を設置し、お客様相談室に寄せられた問い合わせや相談内容に加えて、販売会社で直接お客様のお話に耳を傾けるカーライフ・アドバイザー（CA）からの要望や意見、心温まるお褒めの声など、いつでも自由に閲覧できる環境を整えています。

## お客様の声を製品やサービスに反映

寄せられたお客様の声は、企画、開発、生産、販売など、あらゆる部門で確実に共有され、製品やサービスに反映する仕組みを整えています。

故障ではないものの、お客様が不快に感じている要素も製品の品質を左右します。日産では、お客様の不満に応えることも品質向上活動の対象と捉え、改善に取り組んでいます。

お客様が製品に求める期待値は、人種、性別、年齢、嗜好などで異なり、製品の普及度や気候など市場特性の影響を受けることもあります。日産はグローバルデザインを基本仕様としながらも、地域のニーズに合わせた対応も行っています。この役割を担うのが、チーフ・クオリティ・エンジニア（CQE：Chief Quality Engineer）です。CQEは企画段階からクルマづくりに参画し、お客様の不満や不具合の低減に取り組んでいます。お客様の声は市場情報、従業員モニターなどから抽出。企画・開発工程から優先順位を決めて対応策を検討し、製品やサービスに反映するように努めています。

## お客様視点を醸成するための取り組み：CS マインドの醸成

全社を挙げて品質の向上に取り組むためには、従業員一人ひとりがお客様の視点に立ち、お客様満足度（CS：Customer Satisfaction）を意識して業務に取り組むことが重要であると考え、お客様の視点を取り入れるさまざまな活動を実施しています。そのひとつが「CSマインドセットトレーニング」です。研修では、日産グループのCS方針や品質向上活動、そしてお客様の生の声を事例として取り上げ、グループディスカッションを実施。「お客様のために何ができるか」「現状に必要なものは何か」などについて話し合いながら、CSという観点から従業員一人ひとりの品質向上に対する意識の醸成につなげています。この研修は日本をはじめ、米国、欧州、中国、アジア・オセアニア諸国で実施し、さらに対象地域を広げていきます。

また、日産は役員や従業員、サプライヤーを対象として、品質の現状や市場のお客様の声、目標達成に向けての活動をパネルや映像、実際の部品・車両を展示で紹介する「日産クオリティフォーラム」を2003年より実施しています。開発、生産、トータルカスタマーサティスファクション本部（TCSX：Total Customer Satisfaction Function）\*、セールス・サービスなど複数の部門が共催し、毎年継続的に行うことで、全従業員のCSマインド醸成と品質改善に対する意識向上を目指しています。本フォーラムは日本をはじめ米国、メキシコ、ブラジル、欧州、中国、インド、タイ、インドネシアなど、グローバルに開催しています。2017年度は7,000人を超える参加者がこのイベントで品質の重要性を再確認しました。

\*お客様に満足していただける製品を提供するため、新車の企画から開発、生産、物流、販売、アフターセールスなど、お客様とかわるすべてのタッチポイントにおいてお客様満足度の向上をトータルで担う部門

## 製品品質の向上

「製品品質」とは、お客さまに長く安心して快適に製品をご使用いただくための基本となる品質です。業界をリードする自動車メーカーとして日本の“モノづくり”を担ってきた日産にとって、「製品品質」は企業の持続性を支える土台になるものです。日産は常に品質をお客さま視点で考え、万が一、不具合が発生した場合は迅速に対応し、お客さまに迷惑を掛けることのないよう、不具合の再発防止に努めています。また、使い勝手が悪いといったお客さまの不满を確実に把握し、その解消に向けてあらゆるプロセスで対策活動を実施することで、一人でも多くのお客さまに満足いただけるよう「製品品質」を向上させています。

日産は「製品品質」を「感性品質」「初期品質」「経時劣化品質」などに分類し、新車の企画・デザイン、開発、生産、物流、販売、アフターセールスといった製品のライフサイクルすべてにおいて、製品そのものの品質向上のための取り組みを行っています。また、社内指標として、第三者機関が行う品質調査の結果をモニタリングし、PDCA（Plan-Do-Check-Act）を回しています。

## 感性品質の向上

感性品質とは、お客さまが実際に見て触って使って感じる質の良さのことです。例えば、お客さまはショールームで、実際にクルマのドアを開け、シートに座り、インテリアの質感などを確かめます。

人が感じる質感というのは非常に感覚的であるため、定量化した基準を定める際に入念な調査が必要です。日産では、多数の従業員モニターや社内育成した専門スタッフによる評価、さらには実際に購入されたお客さまや購入を検討されている方への調査を行い、お客さま目線で基準をつくり評価しています。世界の各市場におけるお客さまの感性に対する理解を深めるとともに、把握できたお客さまの感性を新車の開発段階から反映できる活動を推進しており、お客さまの感覚を科学的に計測・分析し、人間の“気持ちよさ”を数値として把握したうえで、具体的な設計目標を設定しています。

## 初期品質の向上

初期品質とは、お客さまが新車を購入してから1年以内に発生する不具合を指します。日産では、販売から3カ月、および12カ月以内に発生した不具合クレームの発生率を社内指標として設定し、不具合低減に取り組んでいます。

製造段階における品質向上の基本は、1台1台の製品に対して、お客さまが満足できるよう確実な作業をする意識の徹底であると考え、アライアンス生産方式（Alliance Production Way）を基本に取り組んでいます。お客さまの潜在的な要望や不満に早期に対応するため、開発責任者であるチーフ・ビークル・エンジニア（CVE：Chief Vehicle Engineer）や品質責任者であるチーフ・クオリティ・エンジニア（CQE：Chief Quality Engineer）が一堂に会して市場からの情報を共有。品質が改善できていることを工程ごとに確認し、発生する可能性のあるリスクも企画段階から可視化してリスクを緩和する方策を検討しています。

こうしたすべてのプロセスを透明性のある判断で実施することで、新車立ち上げ時から高品質を保証しています。

## 経時劣化品質の改善

経時劣化とは、樹脂の変色や変形、表皮の摩耗やメッキの剥がれ、疲労による異音など、長年の使用によって生じる不具合を指します。日産では販売後2~4年間という保証期間中はもちろん、保証期間後に発生する不具合も低減するため、実際にお客さまが使用された中古車・部品を回収して品質確認を実施し、不具合の早期検出に活用するなど、さまざまなデータを入手・分析し、劣化しにくい技術の開発を強化しています。

## サプライヤーと推進するリスク評価・低減のマネジメント

生産拠点がグローバルに拡大する中、部品の品質や供給に関する問題の発生するリスクが世界各地で高まっています。日産はサプライヤーと協働しながら、すべての生産拠点において、部品の設計段階からの品質向上に取り組んでいます。

グローバルに展開するサプライヤーの本社機能とグローバル品質マネジメントの強化を進めるとともに、サプライヤー各拠点における生産工程の品質管理状況を現場・現物で確認し、日産の要求レベルを満たすことができるようにサプライヤーの改善活動を支援しています。

また、過去の問題解決事例をチェックリスト化し、日産へ部品納入しているサプライヤーのみならず、その構成部品を生産する二次サプライヤーまで巻き込んだ共同改善活動を行うなど、さまざまな品質向上策に取り組んでいます。

## 市場での迅速な品質改善への取り組み

お客さまの不満や不具合現象をいち早く察知し迅速に対応するため、日産では販売会社やお客さまとのダイレクトコミュニケーションを強化しています。TCSXが販売会社や「お客さま相談室」などから不満や不具合を把握しお客さまをサポートするとともに、開発や生産部門と情報を共有し、原因究明・対策検討などを実施。生産車両に反映することで流出防止を促進するなど、恒久的な対策を行っています。

また、日産の企業活動がグローバルに拡大するのに伴い、不満や不具合も世界各地で発生する可能性があります。そうした不具合を現地で迅速に解析し要因を分析するため、日産では日本、米国、欧州、中国、メキシコ、ブラジル、南アフリカ、インド、オーストラリア、タイ、インドネシア、マレーシアなど計19カ所に「フィールド・クオリティ・センター」を設けています。

同センターでは、5つのフェーズに分けて市場品質の調査・解析活動を実施しています。まずは「事実を明確化」するために、問題となっている現物を市場から回収するとともに詳細な聞き込みを行いながら、不具合現象を再現します。次に問題となった部品にかかわった日産の開発部門、生産部門およびサプライヤーを招集した合同解析会議で不具合現象を共有し、さらなる調査事項と役割分担を決定します。詳細な調査結果を踏まえて、再度関連するすべてのスタッフが集まり、科学的手法を活用しながら要因解析と具体的な対策案を立案。実行された対策は不具合現象の再発防止に向け、開発・生産工程や管理体制の再構築に活かされています。

## グローバルで均一かつ高品質な製品を生産

日産では、グローバルで高品質の製品を生産するために、4つの取り組みを展開する「4G戦略」をとっています。この取り組みによって、日産では最適な新車生産体制をスピーディーに構築することが可能となり、世界中のすべてのお客さまに高い品質の製品を均一に提供しています。

### 日産の4G戦略

#### グローバル車両生産技術センター (GPEC : Global Production Engineering Center)

車両生産における新型車の集中試作・解析を行うことで、生産に最適な工程を構築します。新型車の生産準備段階での品質を飛躍的に向上させるとともに、その高品質レベルを日本国内外の工場に広げ、グローバルに品質の均一化を図っています。

#### グローバルプロフェッショナルディベロップメントセンター (GPDC : Global Professional Development Center)

物流技術員の育成を目的としたトレーニングセンター。生産拠点において、部品の荷姿設計とその試験評価方法、CADを用いた設計、部品供給ルートの最適化、工場内物流、流通のコスト管理などができる人財を育成しています。

#### グローバルトレーニングセンター (GTC : Global Training Center)

自動車の製造品質や生産性は一人ひとりの作業者のスキルに大きく依存します。グローバルに展開しているすべての工場に従業員のスキルを競争力のあるレベルに高めるため、アライアンス生産方式 (APW) を中核とし、座学および技能訓練による研修を実施しています。マスタートレーナーの資格を取得した卒業生は、自拠点のリージョナルトレーニングセンターにて、現地従業員の育成を行うことにより、効率的な技能伝承を進めています。

#### グローバルロンチングエキスパート (GLE : Global Launching Expert)

新車立ち上げ時のモノづくりに起因する問題の解決をサポートする人財のこと。GLEコアメンバーによる診断・アドバイスと、GLE登録メンバーによる支援により、それぞれの新車立ち上げ時の「QCT」すなわち品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) の目標を達成しています。

## 品質テスト

日産では、生産車および、開発中の試作車に対し、AVES\* という評価システムを用いて日々の品質評価を実施しております。

お客さまの声、ご意見を元に基準化された評価項目に従って評価できる専門家を育成し、AVES評価員と呼ばれる社内資格を取得した者だけが、日々厳しいチェックを行っています。

実際の評価は、クルマの内外装の外観評価、走行テストで構成されており、お客さま目線で目標とした品質基準が達成されているかを確認します。

実際に道路を走る走行テストでは、異音、振動、操縦安定性、各先進機能の動作などをチェックしています。

最終的には総合的な品質の責任を担うCQEが、お客さまがお使いになるあらゆる場面を想定して厳しく品質を確認しています。

\*Alliance Vehicle Evaluation Standardの略。お客さまの目線で設定した300以上の評価項目を評価するために認定された評価員によって実施する、ルノー・日産アライアンス共通の品質評価システム

## 製品安全・品質向上のためのサプライヤーの監査・トレーニング

日産は、製品安全を確保するため、製品のみならず納入部品についても、サプライヤーと協働しながら監査を実施しています。

サプライヤーからひとつの部品が日産に納品されるまでには、企画段階の確認から、設計の図面製作、試作品づくり、性能確認、確かな量産体制の確保など、さまざまな工程が必要です。日産では、この大きな流れにおいて必要な品質保証活動をANPQP<sup>\*1</sup>として規定し、サプライヤーがすべての部品、その一つひとつにおいて実行することで正確な部品が納品される仕組みを整えています。

新規のサプライヤーがこうしたチェックに対応可能かどうかを見極めるために、日産ではASES<sup>\*2</sup>というシステムを構築。良品・不良品の明確な識別システムがあるか、トラブルの防止システムはどのようなものかなど、240に及ぶ評価項目に基づいて、実際にサプライヤーの作業現場を確認します。さらに新規サプライヤーにはANPQPのトレーニングを実施し、規定のレベルに達した者をトレーナーとして認定。認定トレーナーがサプライヤー内でのトレーニングと正確な部品が納入される体制の構築を実施しています。すでに取引のあるサプライヤーに対しては、サプライヤースコアカードによる納品品質や市場品質などの診断と、マネジメント体制を確認するSHC<sup>\*3</sup>と呼ばれるサプライヤー工場監査を実施しています。これにより、常に良質の部品を供給できるシステムが維持されているか、またさらなる品質向上に向けて新たな取り組みが行われているかを定期的に確認しています。

<sup>\*1</sup> ANPQP : Alliance New Product Quality Procedureの略。国際自動車産業特別委員会（IATF）が作成した自動車産業の国際的な品質マネジメントシステム規格IATF16949を基に、日産独自のサプライヤー品質保証を基準化したもの

🕒 ANPQPに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

<sup>\*2</sup> ASES : Alliance Supplier Evaluation Standardの略。新規参入にあたり、日産のサプライヤーとして適切であるかを判定するシステム。240項目を5段階で評価してABCDに分類し、上位ランクのサプライヤーと提携

<sup>\*3</sup> SHC : Supplier Health Checkの略。サプライヤー工場の品質管理体制やその実行状況を確認する日産独自の監査システム

## 「セールス・サービス品質」の向上

日産は品質の高いクルマづくりを目指すとともに、お客さまの購買プロセスにおけるセールス・サービスの面からも品質の向上に取り組んでいます。お客さまと接するすべての機会においてお客さまの期待以上の対応を提供することを目標とし、世界主要国の店舗におけるセールス・サービス品質を効果的に管理することにより、お客さま満足度（CS）を高める活動を行っています。日産では、「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ（NSSW）」という方針のもと、日本・米国・欧州各国を含む主要20カ国でトップレベルのお客さま満足度を目指しており、グローバルに日産のブランド力を向上させることにもつながっています。実際に、2017年度は、日本、メキシコにおいて2016年度に引き続き、J.D.パワー社評価において「SSI」・「CSI」ともにトップ・グループを維持しました。

## 「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」

日産では、ブランド・商品への好感度や、セールス・マーケティング活動および販売後のアフターサービスに対するお客さま満足度を向上させることを目的としたグローバル方針「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ（NSSW）」を定めています。この方針のもと、お客さま満足度向上に向けた活動を実施し、セールスとサービスにおける質の向上を目指しています。

具体的には、店舗のハード面の改善に加え、ソフト面での新たなグローバル基準を設定し、お客さまに一貫した購入、サービス体験を提供できるような新たな取り組みを行っています。またコールセンター、店舗、Eメール、ソーシャルメディアなどを通じたお客さまの声を業務プロセスの見直しに反映し、不満などへの迅速な対応を目指しています。

## グローバル店舗基準の刷新

日産は、お客さまの多様化する期待やライフスタイルに応えるため、「ニッサン・リテール・コンセプト（NRC）」と呼ばれる新たな取り組みを世界中の店舗で展開し、店舗基準の統一化を推進しています。グローバルで一貫性のある手法により「セールス・サービス品質」を向上させ、お客さま満足度の向上を図ることが狙いです。

デジタル化が急速に進む中、消費者の購買行動や所有経験は劇的に変化しています。こうした変化に対応するため、従来のニッサンブランドの店舗デザインの刷新を皮切りに、デジタルツールの導入など店舗オペレーションの改善に向けたグローバル基準を展開しています。新基準の導入は主要国を中心に開始しており、今後は全世界の店舗への導入を進めていきます。

新たな店舗のレイアウトおよびデザインは、新車購入や点検、整備などで来店するすべてのお客さまにとってより快適で入りやすく、効率的ながらも滞在を楽しむことができる魅力的な店舗になるように配慮しています。また、販売・接客プロセスの統一基準の徹底を図るとともに、多様化するお客さまのニーズに応えることで、来店したお客さまの満足度向上を目指します。

加えて、お客さまの購入検討や店舗オペレーションを支援するためのデジタル端末を導入し、効率化を図ります。さらに新基準の導入を各国で確実に進めるため、ディーラー教育の専門チーム「日産アカデミー」が店舗スタッフ向けトレーニングを開発・実施し、お客さまの期待値を超える店舗体験を提供します。

NRCには「ニッサン インテリジェント モビリティ」、電気自動車（EV）、日産のモータースポーツ部門であるNISMO、小型商用車（LCV）、Nissan Intelligent Choice（プレミアム認定中古車プログラム）といった、ニッサンブランドの要となる要素が織り込まれており、ニッサンブランドの訴求とビジネスの拡大を図るとともに、お客さまの満足度と利便性の向上を図ります。

店舗におけるセールス・サービス品質を向上させるために、日産では専門スタッフを育成しながら継続的な改善活動を実施しています。専門スタッフは各地域の店舗の状況を正確に把握したうえで実態に合った対策を立案し、その実行を支援します。例えばお客さま満足度調査の結果を分析してお客さまの声を把握したうえで担当店舗を訪問し、現場オペレーションの視察や店舗スタッフへの聞き取りなどを通じて課題を抽出します。そのうえで解決策を店舗スタッフと検討し、店舗が自律的に改善活動を進められるよう指導しています。

# サプライチェーンマネジメント

- ◎ サプライチェーン戦略
- ◎ サプライチェーンマネジメントの方針・考え方
- ◎ サプライチェーンのマネジメント
- ◎ 紛争鉱物への対応

GRI102-9

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

GRI308-1

GRI414-1

## サプライチェーン戦略

現代を生きる私たちは、地球温暖化やエネルギー問題など、逼迫する社会問題をグローバルに共有しています。日産がこれらの問題に対処していくためには、サプライチェーンのさまざまなステージで直面している課題を把握し、それぞれについて努力を重ねていくことが不可欠です。日産は、グローバル企業のひとつとしてさまざまな国でビジネスを展開しており、サプライチェーンも全世界に広がっています。一貫性のある調達慣行をグローバルに推進するなど、日産のビジョンや方針をビジネスパートナーと共有し、その達成のために協働しています。

日産が目指しているのは、ビジネスパートナーとの信頼を基本にした、お互いの持続的な成長です。常に対等な立場でサプライヤーの意見に耳を傾け、切磋琢磨し合いながらベストプラクティスを導き出す協力関係の維持・強化に努めています。

## サプライチェーンへの取り組み

ルノー・日産はアライアンスによる効率的な購買活動を推進するため、共同購買会社であるRNPO（Renault-Nissan Purchasing Organization）を2001年に設立し、順次購買領域を拡大してきました。現在はすべての購買領域をカバーするとともに、すべての購買機能をRNPOに集約し、日産と全サプライヤー双方に有益となるビジネスパートナーシップを構築しています。2018年4月から三菱自動車も加わり組織名をAPO（Alliance Purchasing Organization）に変更しました。アライアンスの成長とスケールメリットを生かし、各ブランドの持続的なパフォーマンスを確実に向上していきます。

サプライヤーの選定にあたっては、グローバルに統一した明確なプロセスと基準を導入し、国籍、企業規模、取引実績の有無にかかわらず、広く参入機会を提供しています。

選定に際しては、すべての関係部門が参加する会議体を持ち、サプライヤーからの提案を横断的に検討します。また、選定結果は参加したすべてのサプライヤーに必ず説明し、公平・公正で透明性のある運用を徹底しています。

サプライヤーとの取引では、アライアンスが大切にすべき価値として、「信頼（公平に、プロ意識を持って）」「相手への敬意（約束、義務、責任を果たし）」「透明性（オープンに、率直に、明快に）」を定

めています。このアライアンスが大切にしている価値やプロセスを「The Renault-Nissan Purchasing Way」\*という小冊子にまとめ、2006年からルノー・日産のサプライヤーと共有しています。また日本では、「自動車産業適正取引ガイドライン」（経済産業省発行）にも則した取引を実践しています。

④ \*[こちら](#)から「The Renault-Nissan Purchasing Way」（PDF）をダウンロードできます

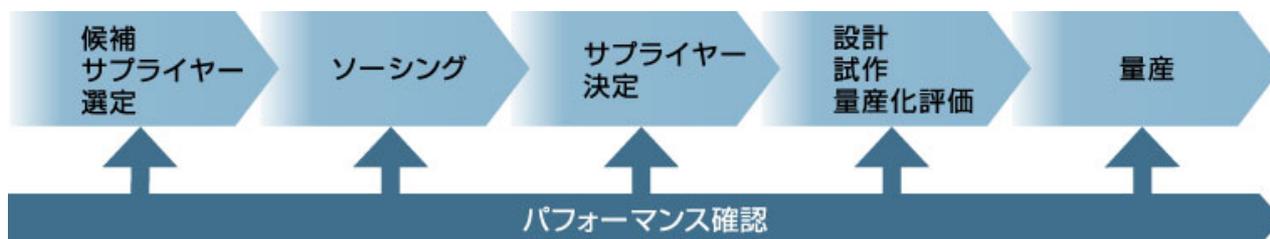
## 推進体制

ルノー・日産・三菱アライアンスによる共同購買組織（APO）



RENAULT NISSAN MITSUBISHI

サプライヤー選定から量産までのプロセス



## サプライヤーとの取り組み

持続可能なサプライチェーンの構築に向けて、日産はグローバルに広がるサプライチェーンのあらゆる段階において、倫理・社会・環境に配慮したビジネスの遂行を目指しています。取引しているすべてのサプライヤーについて、工場別の所在地や購入額といった基本的な項目をデータベースとして管理・把握したうえで、ルノーと共同でまとめた「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」と、サプライヤーへの環境活動の具体的依頼事項をまとめた「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」に基づき、すべてのサプライヤーと協働しながらサステナビリティへの取り組みを浸透させています。

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

GRI406-1

GRI407-1

GRI408-1

GRI409-1

GRI411-1

## サプライチェーンマネジメントの方針・考え方

### 「ルノー・日産サプライヤー CSR ガイドライン」による浸透

世界中のサプライヤーとサステナビリティへの取り組みを実践していくため、2015年12月、日産とルノーは「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」\*を改定し、グローバルに広がるすべてのサプライヤーに配布するとともに、サプライチェーンの隅々までサステナビリティ方針を浸透させるため、各サプライヤーからその取引先へ配布が行き渡るよう徹底しました（初版は2010年に「日本自動車工業会サプライヤーCSRガイドライン」をもとにルノーと日産で作成し展開）。

2015年の改定では、①新しい法令への対応として、責任ある鉱物調達や、政府指針・条例に基づく日本国内の反社会的勢力の排除を調達方針に追加、②サプライヤーとのサステナビリティ活動を相互に確認し推進を図るため、本ガイドライン改定版から配布時の合意確認を開始、③第三者機関によるサプライヤーのサステナビリティ活動の評価を2016年度からアライアンスで開始することを明示しました。また、新興国の取引先へのサステナビリティ方針の周知・普及に向け、今までの英語版、日本語版に加え、中国語版を追加発行しました。

本ガイドラインはサプライヤー各社が企業活動をサステナビリティの視点で見直し、サステナビリティへの取り組みを実践することを目的に、5分野・26項目の期待される事項を説明しています。5分野とは①「コンプライアンス」（法令順守、汚職防止等）、②「安全・品質」（顧客のニーズに応える製品・サービスの提供等）、③「人権・労働」（児童労働・強制労働の禁止、労働時間・賃金の法令順守等）、④「環境」（環境マネジメントの構築・運用、温室効果ガス排出削減等）、⑤「情報開示」（ステークホルダーへのオープンで公正なコミュニケーション等）です。

本ガイドラインでは、サプライヤーへ法令規範の順守を要請し、万が一コンプライアンス違反が発生した際の対応（即時報告、調査結果、改善計画の報告）を明示しています。実際に違反事案が起こった場合は、社内ルールに基づいた厳正な対処を実施し、再発防止の徹底に努めています。2017年度、サプライヤーにおいて差別などの人権を侵害した事例は発生しておらず、強制労働や児童労働に関して著しいリスクのあるサプライヤーもありませんでした。

🔗 \*こちらから「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」（PDF）をダウンロードできます

## サプライヤーとの環境活動

日産は、サプライヤーと日産の環境理念・環境行動計画を共有し、サプライチェーン全体の環境改善とともに推進するため、サプライヤーにおける環境活動を「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」にまとめ、2001年の発行以来、活動を進めてきました。

2016年度に日産とルノーの化学物質管理の技術標準を統合したことを踏まえ、2017年1月に本ガイドラインの改定版<sup>\*1</sup>を発行し、サプライヤーへの対応依頼を行いました。

「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」は、「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」の「環境」項目に関する詳細な説明と位置づけられます。

サプライヤーとの環境活動は、環境法規制・日産環境基準の順守と環境負荷低減活動の2つを柱に取り組んでいます。

環境法規制・日産環境基準の順守に関しては、世界の規制動向<sup>\*2</sup>を踏まえ、使用禁止物質を追加し、成分データの管理地域を全世界へと拡大しています。また、新車発注時におけるサプライヤーの環境負荷物質管理体制と活動を確保するとともに、欧州REACH規制などに対する具体的活動をサプライヤーに説明し依頼するなどの活動を進めています。

環境負荷低減活動では、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」<sup>\*3</sup>に基づき、年1回定期的な環境説明会を実施し、サプライヤーのCO<sub>2</sub>排出量や水、廃棄物などの実績把握について調査を行っています。この調査は、2012年度より開始し、2014年度からはさらなる活動強化のため、企業の環境影響や戦略を開示するためのグローバルなシステムを運営している国際環境NPO「CDP」のサプライチェーンプログラムを採用しています。2017年度もCDPと連携し、実績データの精度向上に取り組みました。

① <sup>\*1</sup> [こちら](#)から「ニッサン・グリーン調達ガイドライン(改訂版)」をダウンロードできます

<sup>\*2</sup> 欧州連合 (EU) のREACH規制 (化学物質の登録・評価・認可・制限に関する規制) やRRR指令 (再使用、再利用、再生に関する自動車車両型式認可指令) など

② <sup>\*3</sup> 「NGP2022」の詳細を[はこちら](#)をご覧ください

### ニッサン・グリーン調達ガイドラインの位置づけ



GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

GRI308-1

GRI414-1

## サプライチェーンのマネジメント

第三者機関によるサプライヤーのサステナビリティ活動の評価、購買担当者へのサステナビリティ教育などを実施し、常に改善に努めています。さらに顕著な成果のあったサプライヤーに対する表彰制度も設けています。この表彰制度は、品質、コスト低減、技術開発といった経済活動、社会性、環境配慮の3つの側面でバランスのとれた経営を行うという日産の考え方が、グローバルレベルでサプライチェーン全体に浸透することを目的としています。

### サプライヤーにおけるサステナビリティ活動の評価およびモニタリング・監査

日産では発注先選定時に「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」への合意を確認するとともに、サプライヤーの環境負荷マネジメント体制や日産との環境活動への合意についても確認してきました。

2017年度に新たに選定したサプライヤーの中で、社会性的基準に適合した新規サプライヤーの割合は100%、環境基準に適合した新規サプライヤーの割合も100%となっています。

2016年からは、ルノー・日産アライアンスで第三者機関によるサプライヤーのサステナビリティ活動の評価を開始し、サプライヤーとの相互確認によってサステナビリティ活動のレベルアップにつなげています。この評価の結果がアライアンスの基準に満たない場合、改善計画の策定をサプライヤーに依頼し、改善状況のフォローを実施しています。

さらに購買部門内では、各購買担当者が日常業務の中でサプライヤーのサステナビリティへの取り組み状況を確認するよう、サステナビリティ教育を実施しています。

万が一サプライヤーからの部品・材料の供給に支障があった場合、その影響は、日産車の生産だけにとどまらず、サプライチェーン全体を含め広範囲に及ぶ可能性があります。そのため、①平時のサプライヤーの供給リスク確認、②サプライヤーのQCDDM実績確認（品質：Quality、コスト：Cost、納品：Delivery、開発：Development、経営：Managementの実績を毎年フォロー）、③サプライヤーとの自然災害などのリスクを想定した生産継続・早期復旧計画策定の取り組み、といった項目もサステナビリティ活動の一環として位置づけ、実施しています。

日産は、サプライヤーマネジメントの観点から、コンプライアンスを確認し、さまざまな項目からサプライヤーの状況を常に把握し、高いリスクが確認された場合は、サプライヤーとともに速やかに対策を立案し改善を図っています。

2017年度においてコンプライアンスの視点で問題があると特定されたサプライヤーはありませんでした。また、同様の理由で契約解消に至った事例もありませんでした。

## サプライヤーと共同で取り組む「モノづくり活動」の推進

日産は、より競争力のある商品を常に生み出すため、2008年からサプライヤーと日産の連携による「モノづくり活動」を進めてきました。この活動を発展させるため、2009年からはサプライヤーとの信頼と協力を重視した共同改善活動「THANKS活動」を推進しています。サプライヤーとともに厳しい市場でコストリーダーとなることを目指し、部品当たりの生産量増加、現地化の徹底、物流の改善などを実施しながら、品質向上、コスト低減、製造の合理化などに取り組んでいます。また、エネルギーコスト（電力・ガス等）とCO<sub>2</sub>排出量の削減については、「省エネTHANKS活動」として、日産の内製工場の活動をベースとして、主要サプライヤーと協働しています。

# THANKS

～信頼と協調を重視した、サプライヤー様との共同改善活動～

Trusty and  
Harmonious  
Alliance  
Network  
Kaizen activity with  
Suppliers

日産は2013年度に、仕様、原材料、為替、物流などすべてのコスト変動を最適化する「TdC（Total delivered Cost）チャレンジ」を導入しました。中期計画「Nissan M.O.V.E to 2022」\*の目標達成に向け、日産の各機能部署とサプライヤーが一体となって、引き続き「TdCチャレンジ」および品質・供給両面での改善活動を強力に推進していきます。

🕒 \* 「Nissan M.O.V.E to 2022」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## サプライヤーとのコミュニケーション

日産は、サプライヤーへのタイムリーで的確な情報提供が重要であると考え、サプライヤーズミーティングを日本および各海外拠点で開催し、中期計画や年度ごとの購買方針などについて周知を図っています。日本の例では、月次で連絡会を開催し、生産計画やさまざまな業務、依頼事項について直接サプライヤーに伝えるとともに、サプライヤーからの質問事項や要望に応える場としても活用しています。

## 事業発展に貢献したサプライヤーをグローバルに表彰

日産は、毎年世界の各拠点で事業の発展に貢献したサプライヤーを表彰するとともに、グローバルレベルで業績向上に寄与したサプライヤーに対して、「日産グローバルサプライヤーアワード」として、「グローバル品質賞」と「グローバルイノベーション賞」を贈呈しています。

グローバル品質賞は、購買や品質などの関連部門が、グローバルに統一された品質評価基準に基づいて選考します。

グローバルイノベーション賞は、商品技術とプロセスマネジメントの2分野において、生産・開発・品質など関連部門の推薦を受けたサプライヤーを選考します。

2017年度は、5社がグローバル品質賞を受賞し、グローバルイノベーション賞は商品技術分野で8社が受賞しました。

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

GRI412-1

GRI414-1

## 紛争鉱物への対応

### 紛争鉱物への方針

2012年8月、コンゴ共和国および周辺国の紛争地域で採掘された4鉱物の中で、武装勢力の資金源となっている可能性のある鉱物の使用有無について報告を課す法案（細則）が米国で制定されました。この趣旨に賛同する日産は、サプライチェーンにおけるCSRの普及浸透を目的として、サプライチェーンでの紛争鉱物の使用を把握し、紛争鉱物不使用に向けた取り組みを行う方針\*を決定し、ウェブサイトなどで公表。2013年度から調査を行っています。

グローバルに広がるサプライチェーンにおける使用状況をすべて把握する必要があるため、調査は大規模なものとなっており、日本自動車工業会、日本部品工業会および電子情報技術産業協会などと連携し、定期的なワーキング活動を実施しながら調査方法の検討や調査結果の解析を進めています。

🔗 [\\*こちらから「紛争鉱物（コンフリクト・ミネラル）への取り組み」（PDF）をダウンロードできます](#)

## 紛争鉱物のマネジメント

日産は、2013年度から主要拠点（日本、北米、欧州）において紛争鉱物調査を開始し、2014年度からは徐々に対象地域を拡大して実施しています。本調査では、RMI\*が提供する調査票（CMRT: Conflict Minerals Reporting Template）を使用し、サプライチェーンを遡る調査により製錬業者を特定。当該製錬所が紛争地域の武装勢力の資金源となる鉱物を調達していないかどうかを確認しています。

調査の実施に際しては、調査を依頼するサプライヤーに対し、調査票記入マニュアルや調査結果の集計ツールなどを提供し、サプライチェーン全体への周知啓蒙を進めています。

2017年度は、日本、北米、メキシコ、欧州、中国、タイ、インドネシア、台湾、インド、南アフリカで調査を実施。武装勢力とかがかかわっているとみられる製錬業者から調達した鉱物を使用しているサプライヤーは確認されませんでした。

今後も、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会の加盟各社と共同で調査方法の検討を行うなど、効果的な調査を進めていく計画です。また今回、回答が得られなかったサプライヤーについては、引き続き調査を継続していきます。

\*RMI : Responsible Minerals Initiativeの略。情報、コミュニケーションテクノロジー業界をはじめとする企業や団体からなり、社会・環境責任の促進に向けて世界的な取り組みを推進する組織

# 人財育成

---

- ⦿ 人財育成の方針・考え方
- ⦿ 人財育成のマネジメント
- ⦿ 人財育成の実績

GRI103-1

GRI103-2

## 人財育成の方針・考え方

---

従業員一人ひとりが安心して自発的に業務に取り組めるようにするには、性別や国籍などにかかわらずキャリア形成できる制度が求められます。また従業員にとって魅力ある職場であるためには能力開発を推進する制度の構築も不可欠です。

日産では、「自らのキャリアは、自らデザインする」という考え方のもと、従業員のキャリア形成をサポートしています。また日産は、“学び”とは価値創造のために「ストレッチ」することであり、価値創造への意欲なしには「学習する企業文化」は生まれないと考えています。従業員の成長をサポートし、学び続ける組織として人財の開発に取り組んでいます。

GRI103-2

GRI103-3

GRI404-2

GRI404-3

## 人財育成のマネジメント

---

### 人事制度の継続的な改善

従業員一人ひとりの能力やポテンシャルを大事にする日産では、組織として従業員の潜在能力を最大限に生かすために、継続的な人事制度の改善に努めています。従業員が意欲を持って高い成果を達成できる仕組みとして、会社に貢献している度合いを正しく判断する評価報酬制度を導入。課題（コミットメント）をいかに達成したかを結果で判断する「パフォーマンス評価」、スキル、知識、心構えなどの行動特性を捉える「コンピテンシー評価」により、報酬を決定しています。

## 自律的なキャリア形成を支援

日産では、従業員のキャリア形成へのサポートを目的とする上司とのキャリア面談を、全従業員を対象に年2回実施しています。「パフォーマンス評価」「コンピテンシー評価」と併せて、従業員一人ひとりが上司と話し合いのうえ、自らのキャリアに関する合意を形成していきます。

面談における成長・キャリア形成の支援策を充実させるため、上司の評価スキルを向上させる研修プログラムも運用しています。評価を支援する専用のシステムもあり、上司が代わっても過去の評価内容がひと目で分かり、評価・育成の取り組みの一貫性を保つようにしています。さらにキャリア面談に関する従業員の声を吸い上げ、評価に対する理解度・納得度などの運用状況を把握するため従業員に対してサーベイを実施し、必要な対策実施や運用改善につなげています。従業員のキャリア面談満足度も毎年モニタリングを行い、評価に関する理解度・納得度は向上しています。

一方、従業員が自ら希望する仕事にチャレンジする仕組みとして、日本では「シフトキャリア制度」と「オープンエントリー制度」を用意しています。「シフトキャリア制度」は、ポストの募集に関係なく、自ら希望する部署や職種に自由に応募できる制度です。「オープンエントリー制度」は、ポストの募集があればその部署に応募できるもので、2017年度は301のポストに234人がエントリーし75人が合格しています。

## 学習機会の提供

人財の育成は、中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の土台となる重要な取り組みです。日産では、「従業員は会社における最も重要な資産であり、その育成が重要である」という考え方にに基づき、従業員の学習機会をサポートしています。従業員一人ひとりが能力を100%発揮できるようにスキルを高めて自らのキャリアを築けることを目的に、従業員の行動指針である「日産ウェイ」をベースにさまざまなプログラムを開発し、マネジメントスキルやビジネススキルの強化、リーダーシップ開発に取り組んでいます。具体的には、役職層別に必要なスキルを習得するための社内研修を実施し、また従業員一人ひとりがチャレンジし学ぶことができる機会を提供するなど、グローバルレベルで学習する組織文化の醸成に努めています。

## モノづくり大学

技術革新やハイテク化が急速に進む自動車業界において、グローバル競争をリードする日本のモノづくりを維持・発展させるためには、先進的なクルマづくりやテクノロジーを理解し、管理能力と豊かな人間性を備えた人財が求められます。モノづくりの中核を担うリーダー層の継続的な育成と、次世代への技術・技能伝承を目的に、日産では「モノづくり大学」の設置によって学習機会の提供を行い、人財育成の活動を強力に推進しています。

「モノづくり大学」は、「日産テクニカルカレッジ」「現場管理スクール」「エンジニアリングスクール」という3つの組織で構成され、「日産ウェイ」の実践を通して成果を出し続けることができる「日産DNA」を持った技術者・技能者などの育成を目的に、さまざまな育成プログラムを実行しています。

## グローバルに展開する技術・技能教育

日産のグローバル展開を強化するには、全世界で働く従業員一人ひとりの技術力を向上させることが不可欠です。研究開発部門および生産部門では、日本ならびにすべての地域で従業員の技術力を高めることができるよう、成長の機会を平等に提供しています。

### 技術員教育

全世界の開発拠点のエンジニア1万9,000人に対し、世界共通の教育プログラムであるグローバルトレーニングプログラム（GTP）を企画開発、2012年から2015年までにすべてのエンジニアに対する基盤教育を終えました。さらに2016年以降は、アドバンス教育として、より専門性の高い教育の企画を推進しています。

### 技能員教育

日産とルノーの共通の生産方式であるAPW（Alliance Production Way）を規定し、両社が世界に展開する全生産工場の現場監督者の日常管理レベルを向上させるため、ルノー日産グループ共通の層別APW教育の仕組みづくりに取り組んでおり、全世界への展開と実践を目指しています。

## マネジメントの質の向上

中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」\*を達成し、持続的な成長を実現するため、日産ではグローバルレベルでマネジメントの質の向上に取り組んでいます。日本では、課長職を中心に、課長補佐職から部長職までを視野に入れた研修体系を整備し、「日産ウェイ」の実践促進の機会および業務マネジメントと対人マネジメントを段階的に伸ばしていく機会を提供しています。具体的には①行動特性・マインドセットについて教育を行う「日産ウェイ」「カルチャーダイバーシティ」教育、②一人のプロとして行動できる人財を育成する「ビジネススキル」「リーダーシップ」教育、③現場を大切に、人と協業しながら最大限の成果創出をマネジメントする「現場マネジメント」教育、の3つを柱にそれを補完する各種プログラムを実施しています。

欧米でも、課長職を対象に、「日産ウェイ」を実践している高業績者の行動特性を活用したプログラム「日産ウェイリーダーシップアカデミー」を実施し、人財育成に取り組んでいます。

🔗\* 「Nissan M.O.V.E. to 2022」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## 将来の経営層やリーダーの育成

中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」では、リーダーの育成が事業戦略実現を支える柱の一つとなり、その重要性がますます高まっています。

日産では将来を担う経営層や専門性を持った部門のリーダーを継続的に輩出するため、戦略的・体系的なタレントマネジメントの仕組みをトレーニング、ローテーション、採用などの施策に取り込み実施しています。

具体的には、日産やアライアンスで活躍できる人財を育てるリーダーシップ研修を、若手層、地域のミドルマネジメント層、グループ全体のマネジメント層など成長段階に合わせて実施しています。同研修は、集中的にビジネススキルを学ぶ集合研修、実際に解決すべき課題に取り組むアクションラーニング、また多様性への理解を促進する研修などで構成されています。

また、将来を担う人財が経営層やリーダーとして必要な経験を得られるよう、部門や地域をまたぐローテーションを戦略的・計画的に実施し、マネジメントポストやグローバル機能を実践できる機会を提供しています。

採用においては、新卒採用だけでなく、経験者やミドルマネジメントレベルにおいても積極的に外部の優秀な人財を獲得するなど人財の充実を図っています。

こうしたタレントマネジメントの仕組みを確実に運用するため、マネジメント層による人事会議を定期的に行い、優秀人財の特定、育成計画の作成、後継者計画の策定を行っています。日産の戦略的タレントマネジメントシステムは、グローバルに連携しながらグローバル、地域、ファンクションの各レベルにおいて活発に実施されています。

日産は、従業員自身が自らのキャリアを主体的に築いていける環境を整備し、マネージャーや会社がそれをサポートする、学びの文化を醸成していくことを目指しています。

また、今後いつでもどこでも学べる環境をつくり上げていくためにe-ラーニングなどのデジタルツールの活用を広げていきます。

## 日産の技術や専門特性を伝承する「エキスパートリーダー制度」

企業が持続的に発展するためには、従業員一人ひとりの専門知識やスキルを中長期的に高めていくことが重要です。日産では技術系に限らず、購買や経理など非技術系も含めたさまざまな領域での専門性の強化・発展を目的として、「エキスパートリーダー制度」を導入しています。制度導入12年目の2017年度は、98の専門領域で48名のエキスパートリーダーと2名のフェローが活躍し、それぞれの領域で専門性を発揮しながら、日産のビジネス全体に貢献する役割を担っています。

また、イントラネットをはじめとする社内のさまざまなコミュニケーションツールを介して専門知識を共有するとともに、技術・専門性の伝承を目的としたセミナーや講座を実施して、次世代の人財育成に貢献しています。

## 人財育成の実績

### 日産自動車株式会社の研修実績

	2015	2016	(年度) 2017
年間受講人数(人)	72,117	120,219	171,949
総受講時間(時間)	609,265	653,848	689,536
従業員1人当たり受講時間(時間)	26.9	28.8	30.6
受講満足度(最高点:5.0)	4.2以上	4.2以上	4.2以上
従業員1人当たりの投資(円)	68,000	71,000	73,000

# 労働慣行

---

① 労働者の権利の尊重

---

② 従業員との対話

---

# 労働者の権利の尊重

- ① 労働者の権利の尊重に関する方針・考え方
- ② 労働者の権利の尊重に関するマネジメント
- ③ 労働者の権利の尊重に関する実績

GRI102-12

GRI102-13

GRI103-1

GRI406-1

## 労働者の権利の尊重に関する方針・考え方

日産は、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」に2004年から参加しており、国連グローバル・コンパクトの10原則に基づいてサステナビリティ戦略のマネジメントを推進。従業員の基本的権利を尊重すべくさまざまな活動を強化しています。

GRI103-2

GRI406-1

## 労働者の権利の尊重に関するマネジメント

日産は、「日産グローバル行動規範」の第6条「多様性の尊重と機会平等」において、従業員や取引先、お客さま、地域社会の多様性を評価・尊重し、差別やいやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しないことを定めています。役員および従業員が相互の人権を尊重し、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由で差別やいやがらせを行うことや、その状態を容認することを禁止しています。また、職場におけるセクシュアル・ハラスメントやその他のハラスメント（いやがらせ）を許さないという立場で、男女を問わず、すべての従業員が被害に遭わないよう、その防止に努めています。

## 労働者の権利の尊重に関する実績

### 「Happy 8」による働き方の拡大

日産では働き方改革「Happy 8」を通して、従業員一人ひとりの価値観やライフニーズに応じた幅広い働き方ができる職場づくりに取り組んでいます。

- ① 「Happy 8」に関する詳細を[はこちら](#)をご覧ください

# 従業員との対話

- ① 従業員との対話に関する方針・考え方
- ② 従業員との対話のマネジメント
- ③ 従業員との対話の実績

GRI103-1

## 従業員との対話に関する方針・考え方

社会やビジネスの急激な変化に対応しながら、企業が新たな価値を提供し続けるためには、従業員が企業のビジョンやミッションに共感し、その実現に向けて意識を高めることが重要になります。

日産では、コーポレートとブランドの価値を向上・維持し、短期および長期のビジネス上の目標達成を支援することを目的に、社内外のコミュニケーション活動を展開。社内コミュニケーションにおいては、すべての従業員が日産という企業に愛着を感じ、積極的に課題に取り組もうという意欲（エンゲージメント）を向上し、「アンバサダー」として日産の価値を高める活動を自発的に行えるように、さまざまな情報をグローバルに発信しています。

### 従業員との対話における指針

従業員のエンゲージメントを向上させるためのコミュニケーションの指針として、日産は「信頼関係の向上」と「モチベーションの向上」の2つを定めています。さまざまなコミュニケーションツールを活用し、ビジネスや製品、ブランドに対する理解促進を図り、その方向性を従業員に示すことで、日常の仕事や会社の将来に自信を持てるようにします。また、従業員がモチベーションを高め、日産の一員だと感じることで、イベントや機会を提供することで、日産の従業員であることに誇りを持ち「日産の持続的な成長に貢献したい」という意識を醸成したいと考えています。

## 従業員との対話のマネジメント

グローバルな生産拠点で十数万人の従業員が働く日産では、企業理念や経営戦略を浸透させ、従業員一人ひとりの帰属意識を高めるとともに、ガバナンスの強化のためにも社内コミュニケーションの充実が重要です。

従業員エンゲージメントの指針として「信頼関係の向上」と「モチベーションの向上」の2つを定め、本社の広報部門を中心に全従業員を対象としたイントラネットなどでの情報発信、部課長層に配布する広報資料のほか、地域ごとの情報発信など、コミュニケーションツールの強化に力を入れています。また、定期的に経営層と従業員の意見交換の場も設けて、信頼関係の向上に努めています。こうした社内コミュニケーション活動についての従業員の意見を吸い上げ、経営層にも共有し、常に改善に努めています。

日産は従業員との対話によって持続的な成長に向けての意識を共有し、全社一丸となって前進します。

### 従業員との対話におけるグローバルツール

従業員との対話に活用するコミュニケーションツールには、グローバルすべての従業員が閲覧できるイントラネット「WIN」やスタッフとのコミュニケーション促進を目的に部長層に配布される「エンゲージメントキット」、社内外の日産の活動を動画などのビジュアルで伝えるケーブルテレビなどがあり、日本国内では工場など生産現場で働く従業員向けに紙媒体「NISSAN NEWS」を毎月発行しています。また、役員層が部課長層や従業員と対話するイベントや従業員が日産の製品や企業活動を体感できるようなイベントも開催しています。

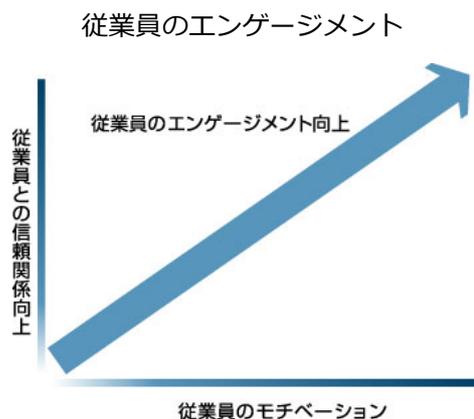
社内コミュニケーションの活動内容については年度ごとにアクションプランを策定し、コミュニケーションの量と質を向上させています。その効果については年に1回社内コミュニケーション全般についての従業員調査を実施するほか、企画ごとにもアンケートを実施し、その結果を以降のコミュニケーション計画や、次年度のアクションプランに反映させています。

## 従業員との対話の実績

日産の企業活動がグローバルに広がる中、企業と従業員がともに成長していくためには、従業員が日産の進む方向性を理解し、目標達成に向けて自発的に力を発揮しようとするのが大切です。従業員が企業の目標達成に取り組み、チャレンジすることが従業員自身の成長につながる一方、会社のビジョン実現にも貢献します。すべての従業員がエンゲージメントを向上できるように、日産では従業員とのコミュニケーションを強化しています。

## 信頼関係向上とモチベーション向上を軸にコミュニケーションを強化

日産は中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」を推進していますが、この目標を達成するには、すべての従業員が日産の企業ビジョンに共感し、「Nissan M.O.V.E. to 2022」の意義を理解する必要があります。また、従業員が企業の取り組みや業績に自信を持つことも不可欠です。一方で、自発的に業務に取り組む意欲を高めるには、従業員のモチベーションを向上させなければなりません。日産では、従業員との信頼関係向上と従業員のモチベーション向上という2つの軸で社内コミュニケーション活動を行っています。



## コミュニケーションツールの強化

従業員と企業が信頼関係を向上させる上で重要になるのが、公正で透明性の高い情報開示です。日産では決算など業績に関する情報を従業員にタイムリーに提供しています。また、ルノー・日産・三菱アライアンスでは開発、生産技術・物流、購買、人事といった分野での統合が加速し、さまざまなシナジーが生まれていますが、アライアンスに関する情報も幅広く共有し、従業員がシナジーを実感できるようにしています。

モチベーションの向上に関しては、「ニッサン インテリジェント モビリティ」をはじめとする日産の製品やサービス、技術に関する理解を促進するためタイムリーに情報を発信し、関心を喚起するとともに、ゼロ・エミッション社会へのリーダーシップや自動運転技術の開発、コネクテッド技術を活用した新たなサービスなど、長期的な取り組みに関する情報や試乗機会など、従業員参加型のコミュニケーションの機会も積極的に提供しています。

ほかにも日産のスポンサーシップ活動への関心を高めるべく、2017年には社内選考を経て代表となった各地域従業員を「UEFA Champions League Final」に招待するというイベントを実施しました。また、日産がスポンサーシップを通じて社会に提供する特別なワクワクを、選ばれなかった従業員も体験できるようさまざまなイベントを企画・開催しています。

また、各部門や役員との連携を深め、信頼関係向上とモチベーション向上のどちらにも貢献する情報についても積極的に発信しています。

具体的には、CEOが前年度の業績や新年度の方向性を従業員に説明する「社長講話」があります。また、ウェブ会議サービスを活用したエグゼクティブ・コミッティ（EC）のメンバーと部長層とのライブミーティング「MIE（Management Information Exchange）」も実施しています。

また、従業員が日産の製品をより深く理解し、社外の方に自社製品の特徴や魅力を伝えられるよう、従業員向けの新車発表会や試乗会を実施しています。参加者からは「自社製品をさらに知ることによって会社に対する誇りが強まり、仕事へのモチベーションが上がった」などの声が寄せられており、これらの取り組みが日産の魅力をアピールする「アンバサダー」を増やす絶好の機会となっています。

また、イントラネットの「WIN」は開設以来、従業員同士の積極的な情報共有や連携を促進し、主要関係

会社においても「WIN」の利用を開始しました。2014年度からは、日産のグローバルでの業務内容や実績・成果などを簡潔にまとめた「エンゲージメントキット」の発行を開始しました。部長層に毎月配布され、スタッフとの情報共有する際のコミュニケーションツールとして活用されています。部長層は情報を発信する役割も担い、部内での積極的なコミュニケーションを誘発しながら、従業員の理解促進を図り、モチベーションを高めていきます。工場など生産現場で働く従業員向けには紙媒体である「NISSAN NEWS」を毎月発行し、必要な情報を確実にタイムリーに伝えるよう配慮しています。



選考で選ばれ「UEFA Champions League Final」に招待された従業員

## トップマネジメントと従業員のコミュニケーションを強化

日産ではトップマネジメントと従業員が直接対話できるイベントを積極的に開催しています。2017年度は、CEOが従業員と直接対話する「タウンホール・ミーティング」を日産グローバル本社（GHQ）と日産テクニカルセンター（NTC）で開催。日産自動車九州では、生産現場の視察と共に、「タウンホール・ミーティング」を開催しました。完成検査問題についてもCEOとチーフ・コンペティティブ・オフィサー（CCO：Chief Competitive Officer）の山内が「タウンホール・ミーティング」を4回開催し、問題の経緯や原因・背景、再発防止策について説明、従業員からの質問にも答えました。

また中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の重要課題に関して担当役員が説明し、従業員からの質問に答える「MTP follow-up session」も開催。2017年度は中国市場やLCV（Light commercial vehicleの略で小型商用車）などをテーマに3回開催しました。ECのメンバーと部長層とのライブミーティング「MIE」も決算発表などに合わせて6回開催しています。

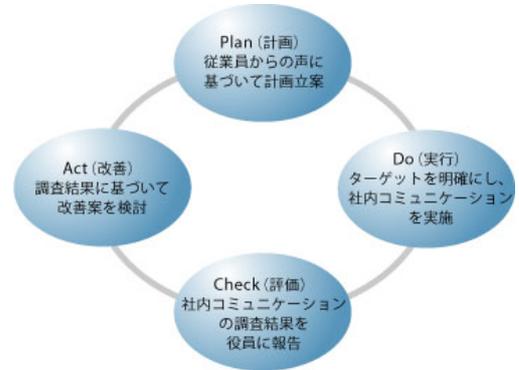
こうしたイベントに参加した従業員は約6,800人に達し、「知りたい情報を聞いた」「事実をきちんと伝えようとする姿勢が伝わってきた」「トップの熱意がよく伝わってきた」といった声が集まりました。



本社と事業所をつないだタウンホール・ミーティング

## 経営者層と従業員の意見交換会

信頼関係の向上のためには、従業員の声を把握し、経営層と従業員の声を共有することが大切です。日産では「Nissan M.O.V.E. to 2022」の目標達成に向け、従業員の自信につながるような情報発信に取り組んできましたが、その効果を調査し、KPI\*として継続的に社内コミュニケーション活動に反映させています。社内コミュニケーション活動においては、アンケート調査を定期的の実施し、その結果を経営層へ報告、共有するとともに、調査結果に基づいて誰に何を伝えなければならないかというターゲットを明確に定めて企画を立て、PDCAサイクルを回しながら推進しています。



\*KPI : Key Performance Indicators (重要業績評価指標)

# 従業員の健康と安全

- ④ 従業員の健康と安全の方針・考え方
- ④ 従業員の健康と安全のマネジメント
- ④ 従業員の健康と安全の取り組み

GRI103-1

GRI103-2

GRI403-4

## 従業員の健康と安全の方針・考え方

日産では、「日産自動車安全衛生基本方針」を策定し、職場の安全・衛生活動を推進しています。同方針では、共通の価値観として「働く仲間の安全と健康は全てに優先する」を掲げており、また基本方針として「私たちは、トップから社員一人ひとりに至るまで、全員が人間尊重の考え方を共に認識しあい、職場環境の最適化、心身にわたる健康増進を積極的かつ継続的に進め、災害や疾病のない明るく活気ある職場づくりを推進する」を掲げています。

同方針に基づき、作業者の負担低減と働きやすさの向上に向けた改善活動を進めるとともに、従業員の健康面についても最優先で確保していくことを全社的な方針として確認しています。

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

GRI403-1

## 従業員の健康と安全のマネジメント

日産ではすべての従業員が安心して労働に従事できるよう、「日産自動車安全衛生基本方針」を掲げ、従業員の安全はもちろん、健康面についても最優先で確保することを全社的な方針として推進しています。

日本国内外の全事業所では、同方針に基づき、労働環境の安全衛生面に関する統一的なマネジメントをグローバルに実施しています。

日本では、毎年1回「中央安全衛生委員会」を開催しています。担当役員が議長となり各事業所の代表や労働組合の代表が出席して、「労働安全」「防火」「メンタルヘルス」「健康管理」「交通安全」などをテーマに1年の活動を振り返り、次年度の活動計画を決定しています。各事業所では毎月1回「安全衛生委員会」を開催し、労働組合の担当者も出席しています。職場ごとには「安全衛生推進員」を任命し、すべての従業員に情報が行き渡る体制をとっています。

グローバルでは、それぞれの拠点でPDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルを回しています。毎年2回、グローバルの各事業所とテレビ電話をつなぎ、情報共有や議論を行っているほか、労働安全衛生に関する世界各地の担当マネージャーが集合する「グローバル安全会議」を隔年で開催。また、災害が発生した場合

には、ただちに詳細と対応策をグローバルに共有し、再発生の防止を徹底するよう努めています。グローバルでの災害発生率の中期目標は、2019年度までに2014年度比で半減、さらに2022年度までに2016年度比で半減することです。災害発生状況と安全活動状況は、生産部門担当副社長が議長を務めるエグゼクティブ・コミッティに対して3か月ごとに報告しています。

日本国内外の多くの事業所で、OHSAS18001\*を含めた労働安全衛生マネジメントシステムを導入し、労働安全衛生活動が確実に実施される体制を整備しています。

\*労働安全衛生マネジメントシステムを構築するための規格。国際的に認知されており、第三者認証機関による認証取得が可能

## 労働安全基準をグローバルに標準化

従業員が最大限に力を発揮できるようにするには、一人ひとりの健康や安全に配慮した職場づくりが欠かせません。

日産では、職場環境に潜在する問題を積極的に洗い出し、その対応策を講じ、従業員の働きやすさを高めるよう努めています。2010年からは世界各地の拠点で異なっていた労働安全に関する指標をグローバルで標準化し、3か月ごとに世界各地の職場の状況を把握しています。

## 専門性の高いメンタルヘルスケア

日産は精神科の医師を中心とする専門チームを設置し、従業員の精神面のケアにあたっています。2005年からは外部の専門機関との連携により、予防・早期発見から治療まで一貫したサービスを提供する

「EAP」\*を導入。2007年度以降は、プログラムの対象を生産ラインで働く従業員にも広げ、従業員とその家族も相談・受診やカウンセリングを利用できるようにしています。さらに、医師からの助言を電子メールまたは手紙で受けとれる「ストレスチェック」を毎年実施するなど、従業員のプライバシーにも配慮した、専門性の高いケアプログラムを提供しています。2011年度からは、従業員一人ひとりの心を強くすることに重点を置いたプログラムをメンタルヘルス研修に加えるなど、幅広い方面からメンタルヘルスケアを推進しています。

\*EAP : Employee Assistance Program (従業員支援プログラム)

## 職場復帰のためのリハビリ施設を設置

メンタル不調をはじめとする傷病による休業が長期にわたるケースや休業が繰り返されるケースでは、職場復帰に際し適切な支援が必要になります。2008年より日産では、長期休業者や繰り返し休業者が職場復帰する際に外部のリワーク施設（長期休業者や繰り返し休業者が職場に円滑に戻るためのリハビリ施設）の活用をルール化するなど、従業員の職場復帰を支援してきました。2012年には事業所内にもリワーク施設を開設。それぞれの職場に適したプログラムを提供することで、復帰成功率は向上しています。

## 従業員の健康と安全の取り組み

### 安全な職場づくり

日産では独自に開発した安全・防火リスク管理診断手法を導入し、工場における労働災害リスクを事前に回避する、危険ゼロの職場づくりに取り組んでいます。

例えば日本では、労働災害や出火のリスクを事前に検出し摘み取るツールとして日産独自の

「SES (Safety Evaluation System) 」と「F-PES (Fire-Prevention Evaluation System) 」を導入しています。決められた評価基準をもとに職場パトロールを実施し、職場に潜む労働災害や出火のリスクを検出することで実際の災害を減らしていく仕組みです。これらのツールの活用により、労働災害や出火の低減に効果を挙げてきました。

グローバルにおいても安全を脅かす労働災害リスクを回避するため、世界の各拠点から研修生を受け入れ、労働安全に関する実習を行い、安全の確保に努めています。SESとF-PESについても、海外拠点担当者に研修を行い、2014年度からグローバルの各拠点に本格的に導入を開始、2015年度には全拠点に導入しました。

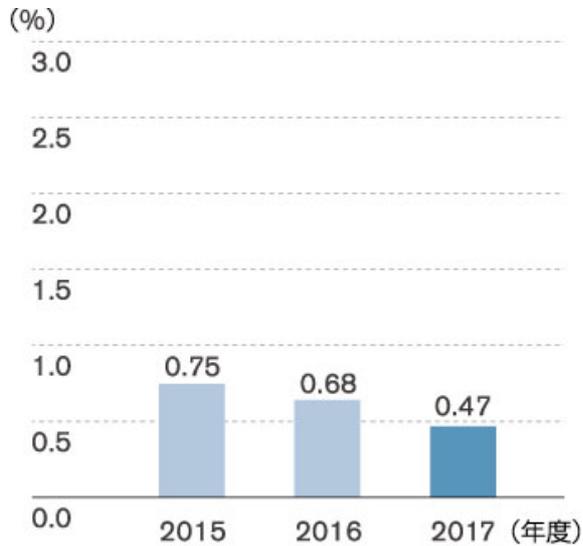
また、生産の現場で作業員一人ひとりが災害のリスクに気づき、発生を未然に防げるよう、日本の事業所では危険予知トレーニング (KYT) を2011年から組織的に実施しています。同トレーニングによって作業員の危険感受性が養われ、作業員が労働災害に巻き込まれるリスクを減らすことができます。また、トレーニングを継続的に繰り返し実施することでレベルアップを図っています。

各生産拠点で発生した労働災害および出火事故については、報告基準を定め、グローバルに適用しています。死亡事故などの重大な労働災害や、グローバルに影響が及ぶ恐れのある火災が発生した場合、発生拠点の責任者は速やかに日産自動車株式会社 (NML) に報告します。NMLは報告に基づいて災害事故情報と対策および指示を各拠点に展開。類似する災害や事故の未然防止につなげています。

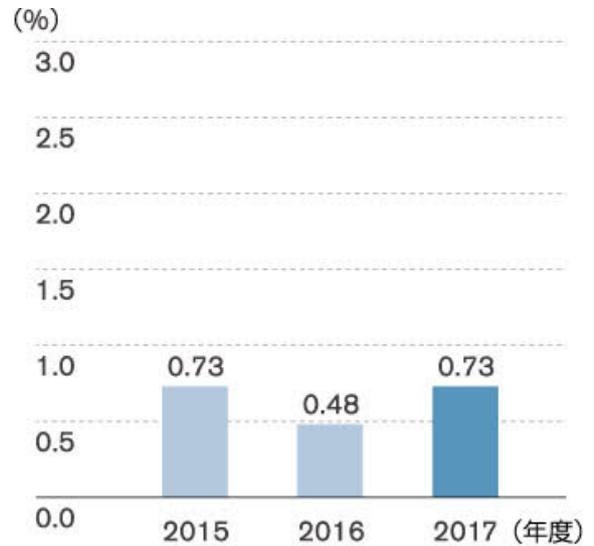
2017年度はグローバル日産で従業員の死亡災害はありませんでしたが、2011年度、2012年度および2013年度に各1件 (南アフリカ、スペイン、北米)、2016年度に2件 (北米、インド) の死亡災害が発生しています。日産は、これら死亡者の発生した労働災害について原因を究明し、全工場で再発防止対策を徹底して実施しています。なお、日産はすべての工場で労働災害度数率\*をモニターしており、その数値は自動車業界の平均と比べても低くなっています。

\* (休業災害件数 + 不働災害件数) / 総労働時間 × 1,000,000

グローバルの労働災害発生概況  
労働災害度数率



エルゴノミクス関連疾病度数率\*  
(筋骨格系障害)



\* (休業疾病件数 + 不休疾病件数) / 総労働時間 × 1,000,000

生産ラインの環境改善

「人にやさしいモノづくり」を理念に掲げる日産では、継続的に作業環境の改善に取り組んでいます。例えば、夏期の気温の高い日の作業現場は 身体的負担も大きく、熱中症にかかる危険もあります。特に作業量が多い職場については、工場内の冷風化や給水タイムの設定などを積極的に推進し、快適な環境で作業ができるよう常に改善を心がけています。

# 地域社会への貢献

- ① 地域社会への貢献の方針・考え方
- ② 地域社会への貢献のマネジメント
- ③ 2017年度の社会貢献活動の実績

GRI102-11

GRI103-1

GRI103-2

GRI203-1

## 地域社会への貢献の方針・考え方

日産は、自動車メーカーとして魅力ある製品やサービスを世界中の人々に提供することに加えて、その特徴を生かしながらコミュニティの一員として主体的に社会にかかわり貢献することも、企業の重要な使命だと考えます。

企業がさまざまな資源を地域社会に提供し、コミュニティの活性化や課題の解決に積極的に参画することは、企業市民としての責務を果たすというだけでなく、企業活動にとっても有益であり、より良い事業環境や持続的に成長する市場を生み出すことにつながります。

日産は、複雑化する社会課題に対応するため、非営利組織（NGO・NPO）や行政などさまざまなステークホルダーと連携し、相互の強みを生かしながら活動を展開しています。こうした社会貢献活動の方針をグローバルに共有するとともに、国や地域により異なるニーズに対応するため、各国の事業拠点や関連会社による独自の取り組みも行っています。

## 地域社会への貢献の取り組み

日産は2017年に社会貢献活動の方針を見直し、「環境」「交通安全」「ダイバーシティ（多様性の尊重）」の3分野において重点的に活動を推進していくことを決めました。自動車メーカーとして真摯に取り組むべき「環境」と「交通安全」に加え、企業として重んじる価値観として「ダイバーシティ」を推進することで、「よりクリーンで安全、そしてすべての人に平等な機会が与えられる社会」を目指します。活動の実施においては、金銭的な支援だけでなく、自動車メーカーとしての知識や専門技術、自社製品、関連施設の活用など、日産が事業を通じて培った資源を十分に生かし、独自性の高い活動を展開します。

「よりクリーンで安全、そしてすべての人に  
平等な機会が与えられる社会」を目指して



活動をより実効性の高いものにするため、日産は、活動分野において高い知見と専門性を持つ非営利組織（NGO・NPO）との対話と協働を重視しています。

また、多くの従業員が社会に関心を持ち、活動に自発的に参加できるように、従業員の社会貢献活動をサポートしています。

GRI103-2

## 地域社会への貢献のマネジメント

日産の生産拠点はグローバルに拡大し、事業の推進に当たり多様なコミュニティとのかかわりが生じています。日産では自社の経営資源を提供してこれらのコミュニティの発展に貢献することは、事業環境の向上や市場の成長にもつながると考え、積極的に社会貢献活動を実施しています。活動に当たっては、日産グローバル本社のサステナビリティ推進部が策定した方針を経営層が決定したうえで実行しています。現在は、2017年に改訂した方針で新たに定められた「環境」「交通安全」「ダイバーシティ」の3つの重点分野を中心に、それぞれの地域のニーズに応じて、多岐にわたる活動を展開しています。

## 推進体制

日産の社会貢献活動方針は、日産グローバル本社のサステナビリティ推進部が策定します。グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティなどで議論・決定された方針はグローバルに共有され、各国・地域の活動もこの方針に沿って実行されます。

## 社会貢献プログラムの活性化に向けた3つの重点分野

### 重点分野「環境」

日産は、環境理念「人とクルマと自然の共生」を掲げ、環境負荷削減に意欲的に取り組んでいます。社会貢献活動においても「環境」への取り組みが重要であると考え、地球環境問題への理解を深める教育プログラムの実施や低炭素社会の実現に向けた基礎研究の奨励といった活動に取り組んでいます。

2017年には、国際的な環境保全団体とのパートナーシップを強化。環境NGOコンサベーション・インターナショナルとの協働によりインドネシアで森林保全プログラムを開始したほか、環境保全団体のWWFジャパンと連携し、気候変動分野での教育・啓発活動に取り組んでいます。

### 重点分野「交通安全」

日産は、自動運転技術の搭載をはじめとするクルマそのものの安全性向上はもちろん、ドライバーや歩行者の安全意識を高める啓発活動や、子供や高齢者といった社会的弱者を守る取り組みも実施するなど、交通安全の推進に取り組んでいます。

## 重点分野「ダイバーシティ(多様性の尊重)」

日産は、ダイバーシティを企業の競争力を高める重要な要素と捉え、経営戦略のひとつに位置づけています。社会貢献活動もこの考えに則り、貧困の削減、社会的・経済的に恵まれない人々への支援、自然災害による被災者への緊急支援などを実施しています。また、国際NGOハビタット・フォー・ヒューマニティとの協働で北米やアジア・オセアニア各国で人道支援活動に取り組んでいるほか、2017年は国際NGOケア・インターナショナル ジャパンと協力関係を結び、タイで新しい教育プログラムを開始しました。

## 事業を営む地域への貢献

日産は、事業を行う地域の一員として地域社会に積極的にかかわり、地域の方々に、「ここに日産があった良かった」と思われるような良き企業市民でありたいと願っています。地域のイベントに協力するほか、清掃活動など事業所周辺の環境を向上させる活動、自社施設の開放など、さまざまな形で地域貢献活動を行っています。また、従業員もボランティアとして積極的に地域の活動に参加しています。

GRI103-3

GRI201-1

GRI203-2

## 2017年度の社会貢献活動の実績

2017年度 グローバル社会貢献支出額：約17.5億円

社会貢献支出には以下の費用を含む

- 社会貢献活動費は社会貢献活動を実施するために支出した経費（労務費は除く）
- 寄付は社会貢献を目的とした現金寄付、スポンサーシップ費用および各種年会費等の支出
- 現物寄付は金額に換算

### 2017年度 グローバル社会貢献支出額（内訳）

	社会貢献活動費	寄付	現物寄付(金額換算値)	スポンサーシップ・その他	合計
金額(百万円)	783	608	125	237	1,753
比率(%)	44.7	34.7	7.1	13.5	100

	災害名	2017年度実績
自然災害被災地に対する 日産グループ各社からの 主な支援	九州北部豪雨(日本)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日産自動車および日産自動車九州より日本赤十字社に義援金計500万円を寄付</li> <li>・日産自動車九州従業員による募金計444,887円を日本赤十字社に寄付</li> <li>・日産自動車九州従業員による被災地ボランティア活動</li> </ul>
	大型ハリケーン(米国)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北米日産会社よりアメリカ赤十字社に義援金15万ドルを寄付</li> <li>・北米日産会社よりタイタン20台をヒューストン市に無償貸与</li> <li>・北米日産グループ従業員による募金15,765ドルに会社が同額を拠出しNGOに寄付</li> </ul>
	大型ハリケーン(プエルトリコ)	日産ラテンアメリカよりアメリカ赤十字社プエルトリコ支部に車両2台を寄贈
	メキシコ中部地震(メキシコ)	メキシコ日産自動車より800万円相当の支援物資をNGOに寄付

## 環境

### 日産の特色を生かした環境出張授業(日本、英国、中国)

日本では、自動車製造業ならではの知識や技術を生かした3種類の体験型教育プログラムを2007年から実施しています。いずれも小学校高学年の児童を対象に、日産従業員が講師となって学校を訪問し行います。

そのひとつである「日産わくわくエコスクール」\*は、地球環境問題への理解を深めるとともに、日産の環境への取り組みを紹介し、モデルカーを用いた実験や、100%電気自動車「日産リーフ」の試乗などを通じて最新の環境技術を体験するプログラムです。受講した児童が環境問題を理解し、日々の生活における自身の行動を振り返ることを目指しています。

好評につき日本国内での実施回数を増やし、2017年度は神奈川県を中心に10,650名の児童が受講。開始以来、同プログラムの日本国内での受講者数は累計で約6万2,000名に上ります(2018年3月末現在)。社内認定制度で資格を得たさまざまな部署の従業員が講師を務めたほか、開発部門を中心に延べ416名の従業員がボランティアとして授業運営をサポートしました。小学校を訪問して授業を行うほか、栃木、いわき、横浜、追浜、九州の各工場ゲストホールでも講座を実施しています。

海外においては、英国日産自動車製造会社(NMUK)が地元小学校の児童を対象に環境について学ぶ教育プログラムが好評を博しており、2017年度は、958名の児童が受講しました。

また中国では、日産(中国)投資有限公司(NCIC)をはじめとする4社が授業を実施しています。2017年度はインターネットを活用して講座の規模を拡大し、計52,000名以上が受講しました。

④\* 「日産わくわくエコスクール」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## 世界自然保護基金ジャパン(WWF ジャパン)との連携

日産は、WWFジャパンと協力関係を結び、WWFジャパンによる気候変動プロジェクトの支援を行っています。2018年3月に行われたWWF主催の環境啓発キャンペーン「Earth Hour 2018」に賛同し、世界各国の日産の事業会社が消灯アクションに参加。日産として初のグローバル規模でのサステナビリティイニシアチブとなりました。さらに日本では、WWFジャパンが東京と横浜で開催したイベントに協賛し、再生可能エネルギーで充電した「日産リーフ」2台を提供。CO<sub>2</sub>排出ゼロのイベント運営に協力しました。



東京スカイツリータウンで行われた「Earth Hour 2018」イベント

## コンサベーション・インターナショナル(CI)とのパートナーシップ

日産と環境NGOコンサベーション・インターナショナル（CI）は、インドネシア共和国バリ島の都市部に水を供給する重要な水源地でありながら、環境劣化が著しいアグン山周辺において、森林を再生する活動を開始しました。山間部の森林保全を行うことにより、河川流域および沿岸部の環境改善を目指す包括的なアプローチで、長期的には地域コミュニティ発展への寄与も期待されます。日産は、資金提供に加え、保全活動に使用する車両として、インドネシア日産を通じてピックアップトラック「ナバラ」1台をCIインドネシアオフィスに寄贈しました。



アグン山周辺での植樹作業（©Conservation International/Photo by Hanggar Prasetio）

## 交通安全

### 交通安全のため国際自動車連盟(FIA)とパートナーシップを継続

日産は、国際自動車連盟（FIA）が提唱する交通安全啓発キャンペーン「FIAアクションフォーロードセーフティ」\*のオフィシャルサポーターとして、同キャンペーンの一環である安全運転のためのルールをまとめた「FIAゴールデンルール」の周知に協力し、安全運転の大切さを広く呼びかけています。

🕒 \*FIAアクションフォーロードセーフティに関する情報は[こちら](#)をご覧ください

## 地域の子供たちの安全を守る「ハローセーフティーキャンペーン」

事業所周辺地域における交通安全啓発活動の推進に寄与するため、日産は、日本で1972年から実施している交通安全活動「ハローセーフティーキャンペーン」の一環として、1987年より従業員募金を実施しています。2017年度は約104万円の募金が集まりました。会社からの寄付金を加え、地域の交通安全協会や自治体等を通じて、主に各事業所近隣の児童に対し、交通事故防止に役立つ品を寄贈しました。

## ダイバーシティくすべての人に平等な機会が与えられる社会へ>

### NGO ケア・インターナショナルと協働で教育プログラムを開始

日産は、タイ王国アユタヤ県およびラヨン県において、中学・高校生を対象とした教育プロジェクト「理数系（STEM）教育を通じたリーダーシップ育成事業」を開始しました。地域の学校と協働で行う授業では、リーダーシップやチームワークなど、コミュニティの発展を担うリーダーとして必要な資質を身に付けます。また、STEM（科学、技術、工学、数学）の要素も授業内容に取り入れます。授業運営においては、特に女子学生の支援を重視し、タイ日産自動車会社もプログラム運営に参画、協力していきます。



理数系（STEM）教育を通じたリーダーシップ育成事業

## ハビタット・フォー・ヒューマニティとのパートナーシップ

北米日産会社（NNA）は、2005年に米国南部を襲ったハリケーン「カトリーナ」および「リタ」の災害支援をきっかけに、ハビタット・フォー・ヒューマニティとの協働を始めました。同NGOは、「誰もがきちんとした場所で暮らせる世界」を理念に掲げ、家を建てたり改修したりすることで、人々の希望を築く国際支援団体です。途上国における貧困や、それに起因する劣悪な住居問題を解決するため、世界約70カ国以上で住居建築や自立支援に取り組んでいます。

北米日産会社（NNA）は2006年以降、約1,340万ドルとクルマ93台を寄付したほか、従業員によるボランティア従事時間も8万6,000時間以上に上ります。

2012年からは、パートナーシップを北米以外にも拡大し、アジア各国で現地事業会社とともに住居建設や衛生環境改善、災害に強いコミュニティづくりなどの活動を行っています。2017年度はフィリピンとミャンマーで活動を実施しました。



ミャンマーでの住居建設の様相

## 東日本大震災への対応(日本)

### 福島県広野町と楢葉町で従業員によるボランティア活動を実施

日産は、2011年の震災発生直後からさまざまな支援を行う中で、従業員による復興支援活動を継続してきました。2017年度は前年度に続き福島県双葉郡で活動を実施し、複数の事業所から約30名の従業員が参加しました。福島県いわき市に拠点を置く、いわきおてんとSUN企業組合と協力し、広野町で防災緑地の整備作業や手づくりソーラーパネルの製作、オーガニックコットン畑の整備などを行ったほか、楢葉町ではスタディツアーを実施しました。



広野町と楢葉町で実施した復興ボランティア活動

### 被災地の子供たちに笑顔を

2011年に東日本大震災被災地の子供たちを支援する目的で発足した「日産プレジデント基金」は、2017年に名称を「日産スマイルサポート基金」に変更しました。子供たちの笑顔を取り戻すための遊びや自然体験を中心としたプログラムに加え、フリースクールや居場所事業、地域への理解を深める学びの場の提供など、変化する被災地の課題に即したプログラムを提供。岩手、宮城、福島の3県それぞれで活動するNPO10団体がプログラムを実施しています。

## その他の自然災害への対応

### 九州北部豪雨の被災地を支援(日本)

2017年7月に発生した豪雨により被害を受けた方々に対して、日産自動車株式会社（NML）および日産自動車九州株式会社(NMK)は、義援金計500万円を日本赤十字社に寄付しました。また、日産自動車九州の従業員によるボランティア活動を計8回実施、32名が参加しました。

### 大型ハリケーンにより被害を受けた地域への支援(アメリカ、プエルトリコ)

2017年8月に発生したハリケーン・ハービーの被災地支援として、北米日産会社（NNA）はアメリカ赤十字社に15万ドルの義援金を寄付しました。さらに、テキサス州ヒューストン市の緊急支援活動をサポートするため、タイタン20台を無償貸与しました。

翌9月に発生したハリケーン・マリアの被災地を支援するため、日産ラテンアメリカリージョンとして、クエスト2台をアメリカ赤十字社プエルトリコ支部に寄贈しました。

### メキシコ中部地震への支援(メキシコ)

2017年9月19日に発生した地震による被災地への支援として、メキシコ日産自動車会社は800万円相当の援助物資を寄贈しました。

### 地域と協働で障がい者スポーツ大会を開催(日本)

2017年12月、「第18回日産カップ追浜チャンピオンシップ 2017（全国車椅子マラソンin横須賀）」\*1を地域関係諸団体との協働運営で開催しました。本大会は、2000年に始まった車椅子陸上競技の総合大会で、障がい者スポーツの普及と競技者の技術向上のほか、地域の活性化と「やさしい街づくり」支援を目的としています。追浜工場内のテストコース「GRANDRIVE」と京浜急行追浜駅間の公道を使用したロードレースでは、従業員ボランティアと地域のボランティア619名がコース整理を行うなど、大会運営をサポートしました。また、神奈川県厚木市の日産テクニカルセンター（NTC）と日産先進技術開発センター（NATC）では、清掃活動や地域のイベントへの協力など、さまざまな地域貢献活動に取り組んでいます。その一環として、2012年から視覚障がい者と健常者が一緒に参加できるマラソン大会「日産ふれあいロードレース」\*2をスタート。「安全広々コースで思い切り走ろう」をテーマに、NTCの構内を開放して実施しています。2018年3月の第7回大会には、112名の視覚障がい者を含む計722名のランナーが参加しました。

◎ \*1「日産カップ追浜チャンピオンシップ」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

◎ \*2「日産ふれあいロードレース」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## モノづくりの魅力を伝える取り組み(日本、中国、英国など)

日産は、モノづくりの楽しさや奥深さを将来世代に伝えたいと考え、さまざまな取り組みを行っています。日本では日産従業員が小学校を訪れ、モノづくりの魅力を伝える出張授業「日産モノづくりキャラバン」や「日産デザインわくわくスタジオ」\*を実施、両プログラム合わせて年間約2万2,000名の子供たちが受講しています。中国では日産（中国）投資有限公司（NCIC）をはじめとする事業会社が授業を実施。英国でも「日産モノづくりキャラバン」が実施されており、サンダーランド工場で学期中に週5日行われる授業には、年間4,500名以上の小学生が参加しています。

また英国では、2014年に日産スキルズ・ファンデーションを設立し、2018年6月までに地域の3万5,000名以上の生徒にさまざまなプログラムを提供。未来のエンジニアと製造を担う人財の育成を推進しています。例えば、F1ミニチュアカーの製作を通じて科学・技術・工学・数学（STEM）を学ぶ教育プログラム「F1 in Schools」では、機材や資金、知識などを提供して地元チームをサポート。2017年の世界大会決勝では、国内大会を勝ち抜いた5チームを支援しました。また英国で高い評価を受けている教育プログラム「Industrial Cadets」では、13歳から14歳の生徒に製造やエンジニアリングのプロフェッショナルと交流する機会を提供。1,200名以上が参加し、同ファンデーションの中心的な取り組みとなっています。さらに女性のキャリア開発に焦点を当てたプログラム「GIMME (Girls in Monozukuri, Manufacturing and Engineering)」および「GIMME Booster」を通じて、ダイバーシティの浸透にも取り組んでいます。このプログラムでは、女子生徒にキャリアの選択肢を示し、製造やエンジニアリング関連への就職を支援しています。

その他にも多数の国で、車両やエンジンを大学や専門学校に教材として寄贈し、学生の知識や技術向上に貢献しています。

④\*「日産モノづくりキャラバン」「日産デザインわくわくスタジオ」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



「日産ドリム・クラスルーム特別版」を北京で実施

## 社会的なサポートを必要とする子供たちや若者への教育支援(中国)

日産（中国）投資有限公司（NCIC）は、小中学生を支援する教育プログラム「日産ドリーム・クラスルーム」を実施しています。授業内容と実施地域を徐々に拡大し、現在では環境、モノづくり、デザイン、自動車工学の基礎など、多彩な授業を提供しています。2015年からは中国国内の計4社が授業を開始しました。年々規模を拡大し、活発に教育支援活動に取り組んでいます。

NCICは2017年に「日産ドリーム・クラスルーム特別版」を北京で実施しました。このプログラムは、聴覚や言語に障がいをもつ子供たちがクルマに関する技術を体験することを目的に開発され、中国における特別支援学校と自動車会社による初の協働プログラムとして実施しました。

## 次世代の科学者やエンジニアを育成(米国)

北米日産会社(NNA)は米国における教育の取り組みとして、小学校から大学までの学生たちが自動車産業に不可欠な、科学・技術・工学・数学（STEM：Science、Technology、Engineering、Mathematics）の4分野に親しむことを奨励するさまざまなプログラムを支援しています。

2つの主力工場があるテネシー州では、全米で開催されるロボット競技大会「BEST\*ロボティクス」のナッシュビル大会をサポートしています。同大会では、学生チームが建材などの簡単な材料でロボットを設計・製作し、3分間で与えられた課題に挑戦します。2017年度は16校から479名の学生が競技に参加。37名の日産従業員がボランティアとして出場チームを指導したり、競技審判を務めたりしました。リアルワールドで生じる技術的な問題を、プロジェクトベース型の大会で解決する体験は、学生の技術理解力を高め、キャリアの方向性を描くための絶好の機会となっています。

また、NNAはテネシー州のリプスコム大学で行われた「リプスコム大学／日産BisonBotロボティクス・キャンプ2017」に協賛し運営をサポートしました。州内の5歳から16歳、148名の生徒がキャンプに集い、年齢に応じたロボット技術を学びました。

\*BEST：Boosting Engineering Science and Technology（「工学・科学技術の振興のための」の意味）

## 財団による支援(米国、オーストラリア)

米国では、社会における「多様性」を促進するための教育活動に対して資金提供を行う「日産ファンデーション」を通じて多くのコミュニティを支援しています。1992年の設立以来、日産ファンデーションは米国全土の100以上のNPOに対して1,000万ドル以上の寄付を行ってきました。2017年は、全米の29の団体・機関に対して71万ドルの寄付を行いました。

日産オーストラリア（NMA）は、2016年4月に社会貢献活動を目的とした日産オーストラリア財団を設立しました。2017年度より、オーストラリア国内の中小規模の団体に資金提供を行い、活動の拡大を後押しするほか、STEM教育や交通安全教育の推進に取り組んでいます。従業員によるボランティア活動や寄付を推進するための支援制度も導入しました。

### 公益財団法人日産財団による教育支援(日本)

公益財団法人日産財団は「人材育成を通じて、豊かな未来社会の実現を目指します」というビジョンのもと、人材育成事業を行っています。

財団事業の柱のひとつは理科教育助成で、子供たちの論理的あるいは科学的思考能力の向上を目指す小中学校や理科研究会を対象に、2年間の教育実践のための教材費などに1件当たり70万円助成しています。また、助成期間に多大な成果を上げた学校には「理科教育賞」を授与し、助成校相互の研鑽と活性化を図っています。

財団事業のもうひとつの柱は、先の見えない環境で変革を主導できる強靱なリーダーを育成するための講座「逆風下の変革リーダーシップ養成講座(Global Resilient Leadership Program)」です。日産をはじめとするグローバル企業の変革事例を日米欧の一流ビジネススクール教授陣が読み解き、会長のカルロス・ゴーン、取締役の志賀俊之が自身の体験とリーダーの極意を語ります。

2018年3月末までに7回の講座を実施し、金融・流通・製造・情報など多業種の幹部候補約210名が参加し、各自の属する組織に学びを持ち帰りリーダーシップを発揮しています。

🕒 日産財団の活動に関する詳細は[日産財団のウェブサイト](#)をご覧ください

### オックスフォード日産日本問題研究所による日欧相互理解促進(英国)

1981年、日産の寄付により英国オックスフォード大学内に設立された同研究所は、欧州における現代日本研究の主要拠点のひとつとして広く知られ、日欧の相互理解の促進に寄与しています。

🕒 オックスフォード日産日本問題研究所に関する詳細は[当研究所のウェブサイト \(英語のみ\)](#) をご覧ください

# ガバナンス

---

① ガバナンスに関する方針・考え方

---

② コーポレートガバナンス

---

③ リスクマネジメント

---

④ コンプライアンス

---

# ガバナンスに関する方針・考え方

---

日産が持続可能な企業であるためには、高い倫理観と透明性、また強固な基盤を備えた体制が不可欠です。そしてその取り組みを主体的に情報開示することが求められています。日産の事業はグローバルに拡大し、各地域で多様なステークホルダーの皆さまと活動していますが、すべてのステークホルダーから信頼され続ける企業であるためには、すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンス（法令順守）を実践しなければなりません。

また、自動車業界はもちろん、あらゆる業界で技術革新が急激に進行し、世界経済は大きな変革期を迎えています。企業が考慮すべきリスクはさらに複雑化しており、きめ細かい管理が求められています。

日産ではガバナンスの体制、コンプライアンス、リスクマネジメントを企業経営における重要な要素と位置づけています。経営陣の責任が明確かつ透明性の高い体制を築くこと、すべての従業員が高い倫理観を持ってコンプライアンスを実践すること、そして、効果的で適切なリスク管理体制をグローバルに整備すること、この3つを基盤としてグローバルにガバナンスを推進しています。

# コーポレートガバナンス

- ④ コーポレートガバナンスの体制
- ④ 利益相反の回避

GRI102-18

GRI102-22

GRI102-23

GRI102-28

GRI405-1

## コーポレートガバナンスの体制

コーポレートガバナンスを充実させることは、日産の経営に関する最重要課題のひとつです。そのために最も重要なのは、経営陣の責任を明確にすることであり、日産では経営の透明性や機動性を向上し、責任体制を明確にし、さらに取締役の業務執行に対して適切な監督・監査を行うため、取締役会による監督と監査役による監査を行う体制および執行役員制度を採用しています。経営陣は、「持続可能な企業であるためには高い透明性と失敗に学ぶプロセスこそが何より重要である」というトップのメッセージを共有しており、すべてのステークホルダーに対して明確な経営目標や経営方針を公表し、その達成状況や実績を速やかに高い透明性を持って開示しています。

また、日産では、さまざまなモニタリングシステムを活用しながら経営の透明性を維持する企業統治の体制を構築するとともに、事業目標の達成を阻害する要因であるリスクを適切に評価し、効果的に管理しています。世界の各拠点が連携しながら管理体制をグローバルに整備し、従業員・ビジネスパートナーへの啓発活動に取り組んでいます。

### 取締役会の体制

取締役会は社外取締役も含めて構成され、会社の重要な業務執行を決定するとともに、個々の取締役の職務執行に対する監督を行っています。

効率的かつ機動的な経営を行うため、取締役会の構成はスリムなものとし、業務執行については明確な形で執行役員および従業員に権限を委譲しています。さらに、会社の重要事項や日常的な業務執行に関する事項については、それぞれの業務執行責任者が議長となって審議し議論する会議体を設置しています。

- ④ \* 取締役会に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## 内部統制システムの基本理念

日産は、社内外に対して透明性の高い経営を重視するとともに、明確なコミットメントを達成するために、一貫性のある効率的な経営を目指しています。この基本理念のもと、取締役会では、会社法に定める内部統制システムおよびその基本方針を決議しました。取締役会はその責任において、体制と方針の実行状況を継続的に注視するとともに、必要に応じて変更・改善を行っています。また、内部統制について担当する取締役を置いています。

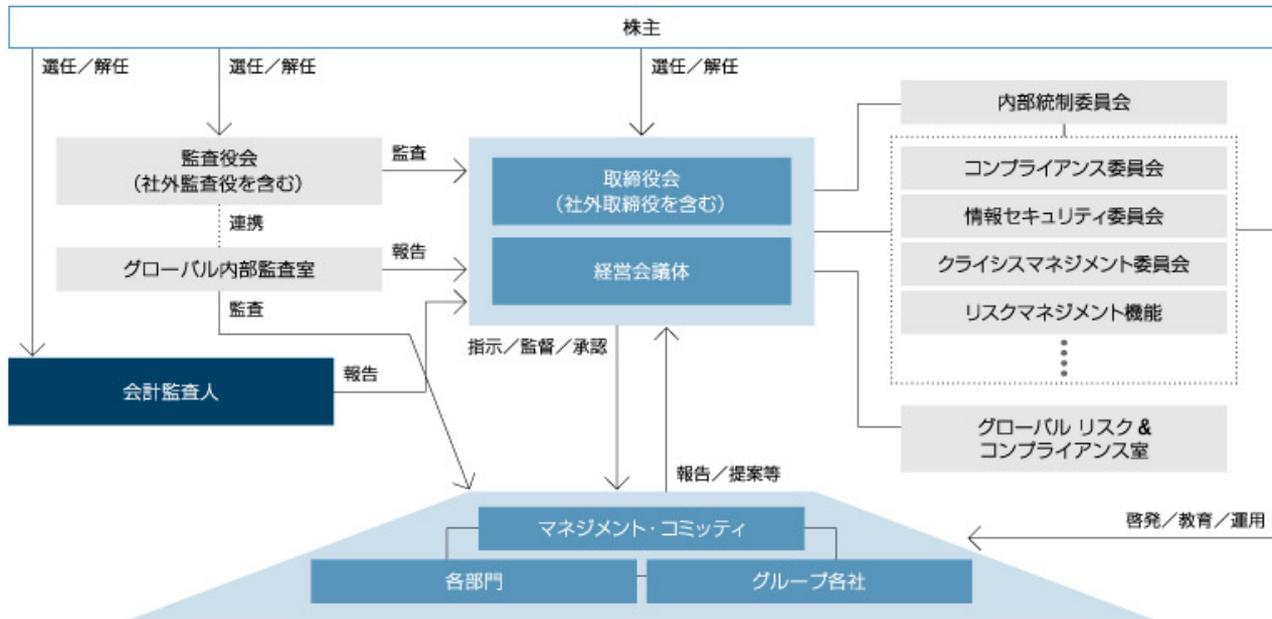
## 監査の体制

日産では監査役会制度を採用しています。監査役は、取締役会への出席のほか、取締役などから職務状況の聴取などを行い、取締役の職務執行全般にわたり監査をしています。会計監査人からは定期的に監査の計画および実施結果の報告を受けるとともに、意見交換を行い、その妥当性を判断しています。同様に、グローバルリスク&コンプライアンス室およびグローバル内部監査室からも定期的に報告を受け、監査の参考としています。

## 独立した組織による内部監査

日産は、独立したグローバル内部監査部署を設置しています。各地域では統括会社に設置された内部監査部署が担当し、具体的な監査活動をチーフインターナルオーディットオフィサー（CIAO）が統括することにより、グループ全体においてもグローバルにおいても有効かつ効率的な内部監査を実施しています。

コーポレートガバナンス体制図



▶ 2018年4月時点

GRI102-25

## 利益相反の回避

取締役と会社との利益相反取引については、取締役会の承認および取引後の重要な事実の取締役会への報告が必要であると取締役会規則に規定しています。

🕒 「コーポレートガバナンス報告書」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

# リスクマネジメント

- ⦿ リスクマネジメント体制
- ⦿ ESGへのリスクマネジメント

GRI102-30

## リスクマネジメント体制

リスク管理は常に具体的な対策とつながった実質的な活動でなければなりません。

日産では「グローバルリスク管理規程」に基づき、グループ全体で活動を推進しています。具体的には、事業環境の変化に対応するため、リスク管理の専門部署による役員層へのインタビューを毎年実施。さまざまなリスクの洗い出しに続き、インパクトと頻度、コントロールレベルを評価し、コーポレートリスクマップの見直しを行います。そして経営会議体において、全社的に管理すべきリスクとその管理責任者を決定し、責任者のリーダーシップのもと、各リスクへの対策に取り組みます。毎年度末にはCIAO(Chief Internal Audit Officer)が各リスクにおけるコントロールレベルを評価し、それぞれのリスクマネジメント活動の有効性を判断しています。さらに、それらの進捗状況は内部統制担当取締役が取締役に適宜報告しています。

個別のビジネスリスクに対しては、発生時の影響と発生の頻度を最小にするため、各部門の責任において、本来業務の一環として必要な予防対策を講じるとともに、発生時の緊急対応策を整備しています。国内外の連結会社とも連携を深め、グループ全体でリスクマネジメントの基本的なプロセスやツールの共通化、情報の共有化を進めています。

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

近年、新たな技術の普及や地政学的リスクの拡大など、企業を取り巻く環境は変化の度合いを増しています。そうした変化にも適切に対応していけるように、これからも取り組みを強化していきます。

## 個人情報保護と情報セキュリティへの取り組み

日産では、情報セキュリティ全般に対する取り組みの基本方針である「情報セキュリティポリシー」をグローバルに展開し、情報セキュリティ委員会のもと、PDCAを回した対策を図っています。特に、グローバルで発生する社内外の情報漏えい事案については随時捕捉し、タイムリーに情報セキュリティの強化を実施することにより、確実に対応しています。同ポリシー徹底のため、情報セキュリティに関する社内教育を継続的に実施し、周知・定着を図っています。

また、各国における個人情報の保護に関する法律を順守し、お客さまの情報を適正に扱うことが社会的責務であると認識し、社内の管理体制およびルール、手続きを整備した個人情報管理規程を策定し、グループ会社全体において徹底しています。

④ 「リスク管理の状況」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

## ESG へのリスクマネジメント

日産では「商品戦略」「製品の品質」「環境問題・気候変動対応」「コンプライアンスとレピュテーション」というESGに関連するリスクについても、事業戦略や競争力維持にかかわるリスクと捉え、「グローバルリスク管理規程」に基づき、グループ全体でリスクマネジメントを推進しています。

商品戦略については、将来のグローバルな市場変動や需要変動などの複数リスクシナリオに対して、日産の商品ラインアップ全体での収益性（COP）へのインパクトを商品戦略策定プロセスの中でモニターしています。また、これらのリスクシナリオにおける影響を定期的にモニターし、日産の将来の収益性と継続的な成長を確保するために定期的に商品ラインアップ計画のアップデートを実施しています。

製品の品質については、新型車プロジェクトでの品質保証や、日常的な品質改善活動に加えて、「品質リスクマネジメント」のフレームワークを立ち上げ、運用しています。これは、現在進行中のもの、あるいは将来のプロジェクトの管理をさらに確かなものにするために、より上位から俯瞰して、客観的に会社としてのリスクとリスクレベルを評価し、レベルに応じて責任者を決めてフォローしていく仕組みです。担当役員を議長として、半年に一度、「品質リスクマネジメントコミッティ」を開催し、リスク案件とリスクレベルの評価、責任者の設定を実施しています。

環境問題・気候変動対応については、多様化する環境課題に対応しながら、包括的な環境マネジメントをグローバルに推進するため、取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global

Environmental Management Committee、年2回実施) および世界6地域における環境委員会 (EMC) を通じて、活動の進捗確認と、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。

コンプライアンスとレピュテーションについては、法令・倫理の順守状況は各地域およびローカルレベルのコンプライアンス委員会がチェックし、「グローバルコンプライアンス委員会」に報告しています。また、グローバルで統一した内部通報制度を導入することにより、コンプライアンス違反の疑いのある行為などについての従業員からの通報を、日産のマネジメントに伝えることを可能にしています。

その他にも、「グローバル内部者取引防止管理規程」「個人情報管理規程」「情報セキュリティポリシー」「日産グローバル賄賂防止ポリシー」などの社内規程を整備し、社内規程や重要な法令の順守について、社内教育・研修プログラム・啓発活動を実施することで、コンプライアンス違反の未然防止に取り組み、レピュテーションに関するリスクの予防に努めています。

④ 「リスク管理の状況」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

# コンプライアンス

---

- ⦿ 腐敗防止
- ⦿ ビジネス倫理の順守
- ⦿ 安全保障に関する輸出管理
- ⦿ 税の透明性

日産においては、すべての従業員が高い倫理基準に従って誠実に行動することが大切であり、最も高い倫理観を持って行動することが求められています。それは単に正しい行為だからという理由だけではなく、そうすることで全従業員が最高のレベルで業務を実施することが可能になるからです。日産はグローバルリスク&コンプライアンス室を設置し、世界の各拠点にコンプライアンス施策を推進する担当部署と推進責任者を配置して、コンプライアンス意識の醸成に努めています。

## 腐敗防止

---

GRI205-1

### 腐敗防止の方針・考え方

日産は、個人的か組織的に関わらず、企業や政府によるいかなる腐敗行為も容認しません。「日産グローバル賄賂防止ポリシー」\*は、腐敗行為に関するグローバルな枠組みを定めています。文化的背景が異なることで腐敗行為の特定が難しいことがあり、日産は現地の慣習や伝統を尊重しますが、腐敗行為を受け入れることは決してありません。

- ⦿ [\\*こちらから「日産グローバル賄賂防止ポリシー」](#)（PDF）をダウンロードできます

## 腐敗防止のマネジメント

日産では「グローバル行動規範」を定め、グローバルリスク & コンプライアンス室を設置するとともに世界の各拠点にコンプライアンス施策を推進する担当部署と推進責任者を配置してコンプライアンス意識の醸成に努めています。

さらに、すべてのグループ会社が「グローバル行動規範」を基準とした独自の行動規範を導入しています。また、行動規範の内容を完全に理解できるように教育を行っています。

日産はコンプライアンスに関する知識取得を推進するためにポリシー管理の方策を2016年度に改定しました。この強化されたプロセスでは、すべての従業員が日産のポリシーを完全に理解し、コンプライアンスに関する問題に直面した際には適切に対応できるよう意識づけを強化しています。

また、「社内決裁基準」「グローバル内部者取引防止管理規程」「個人情報管理規程」「情報セキュリティポリシー」「グローバル賄賂防止ポリシー」「グローバル・ソーシャルメディア・ポリシー」などの社内規程に基づいて、コンプライアンス意識を高め違反を低減する活動に取り組んでいます。

日産が事業活動を行う各地域においても法令順守のためのさまざまな従業員教育プログラムが定期的開催されています。「グローバル賄賂防止ポリシー」に基づく研修も、グローバルすべての地域で実施しています。

GRI102-16

GRI102-17

GRI307-1

GRI419-1

## ビジネス倫理の順守

### ビジネス倫理の順守の方針・考え方

#### 従業員におけるコンプライアンスの徹底

すべての従業員が高い倫理観を持って業務を遂行することが、日産のサステナビリティ推進の基盤です。

2001年には、従業員がどのように行動すべきかを「グローバル行動規範」\*として定め、グループ全社でグローバルに適用しています。

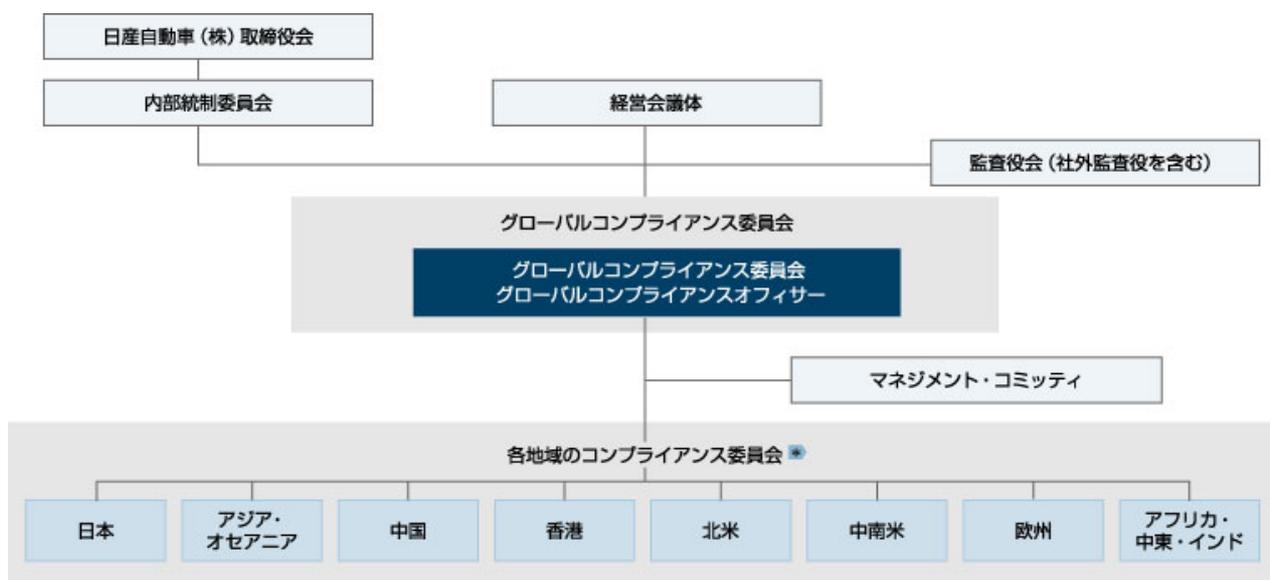
取締役や執行役員に対しても、「取締役・執行役員の法令順守ガイド」を策定し、定期的にセミナーや啓発活動を実施することなどによりその順守を徹底しています。

さらに「グローバルコンプライアンス委員会」の統括のもと「リージョナルコンプライアンス委員会」を地域ごとに設置して、違法行為や非倫理的行為を未然に防ぐグローバルな体制を構築。法令・倫理順守機能を高めるため、各地域・拠点が連携しながらコンプライアンスの周知徹底と違法行為の未然防止活動に

取り組んでいます。日産グループでは、従業員が行動規範や法律に違反・抵触した場合、適切な懲戒処分を行うためのプロセスが設定されています。また、コンプライアンスの管理をこれまで以上に徹底するため、日産ではグローバルリスク&コンプライアンス室を設置しました。さらに、日本、A&O、LATAM、AMI、欧州及び北米の各地域において、独立した専任のコンプライアンスオフィサーが選任されています。

📄\*[こちらから「グローバル行動規範」](#)（PDF）をダウンロードできます

2017年度グローバルコンプライアンス委員会組織（2018年3月時点）



\* 各地域のコンプライアンス委員会はローカルレベルのコンプライアンス委員会を適切に監視しています

## グローバル行動規範

「グローバル行動規範」は、日産がすべての事業所において法令を順守し、公正かつ誠実に事業活動を行うための基本原則です。日産グループで働くすべての従業員に適用されており、従業員一人ひとりにこの行動規範をしっかりと守り実践していく責任があります。日産のすべての方針と同じく、最低でも3年に1回は会社や社会の変化に合わせて見直しを行っています。関連法令や行動規範の項目に大きな変更が生じた場合には、定期的な更新時期でなくても即時に変更を行います。2017年の改定では、行動規範の重要な柱として従業員とお客さまの「安全性の促進」を新たに掲げました。また2017年度は「職場の安全」「汚職防止」「情報セキュリティ」などをテーマに、日産グローバル行動規範に関する役員層から従業員へのメッセージを社内イントラネットに掲載しました。

### ①法律およびルールの遵守

日産の従業員は、会社のポリシーや規則に加え、事業活動を行う全ての国の法令・規則等を遵守します。

### ②安全の推進

日産は従業員の安全と健康の促進に取り組んでいます。日産の従業員は、健全な職場環境を維持促進するため安全に業務を遂行する必要があります。さらに、日産はお客さまと搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払っています。日産の従業員は、製品の安全性を継続的に推進していくことが求められています。

### ③利益相反行為の禁止

従業員は日産の利益を考えて行動することが期待されています。会社の利益に反して、行動・活動し、情報を使用することは禁じられています。さらに従業員は、利益相反とみられるような外観が存在しないように努めなければなりません。

### ④会社資産の保護

日産の従業員は会社の資産を保護する責任があります。許可なく資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用することは禁じられています。

### ⑤公正・公平な関係

日産の従業員は取引先（販売会社、部品メーカー、その他の関係先）と、公平かつ公正な関係を維持していかなければなりません。

### ⑥透明性と説明責任の確保

会社は企業経営に係る勘定と記録を誠実に管理しなければなりません。日産の従業員は、株主、役員、お客さま、従業員、地域社会等の関係者に対し、企業活動に係る情報を、公正性と透明性をもって、適時・適切に開示します。

### ⑦多様性の尊重と機会平等

日産は従業員及び取引先、お客さま、地域社会の多様性を評価・尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認されるべきではありません。

### ⑧環境保護

日産の従業員は、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保護を考慮しなければなりません。合わせてリサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めなければなりません。

### ⑨実践・報告の義務

日産の従業員は、この行動規範に従い業務を遂行しなければなりません。行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告する義務を負っています。報告に際しては、グローバル内部通報システム「SpeakUp」の利用が推奨されています。そして、信念に基づいて違反行為を報告した従業員は報復を受けることのないよう保護されています。

## ビジネス倫理の順守のマネジメント

### 健全性を高める内部通報制度

日産では、全世界の従業員一人ひとりがコンプライアンスを確実に理解し、企業活動が正しく行われるよう、グローバルで統一した内部通報制度を導入しています。この制度により従業員は意見や質問を会社へ伝えることが可能となり、業務や職場の改善につながっています。「SpeakUp（スピークアップ）」という名称のもとにグローバルで導入された内部通報システムは、法律で許されている範囲において、従業員やその他の関係者が匿名かつ秘匿に双方向のコミュニケーションを行うことが可能となっており、24時間365日いつでも利用可能で20言語以上に対応しています。日産は従業員に対して、行動規範や内部規程の違反行為を報告するように促すとともに、通報者への報復を禁じる方針を定めており、それがコンプライアンス制度の土台となっています。

2017年度、グローバルで1,022件の問題や質問が報告されました。その中でコンプライアンス関連の報告は335件確認されており、前年度よりも増加しています。この傾向は想定通りであり、社内のコンプライアンス・プログラムが効果的に機能していること、そして従業員が内部通報制度の活用に関心を持ち始めていることを示しています。

## 安全保障に関する輸出管理

日産は、国家および国際間の平和と安全の維持に貢献するため、日本をはじめとする各国の安全保障に関する輸出規制法令の順守を徹底しており、規制対象となる貨物や技術について、テロ、産業スパイ、人権侵害などの懸念活動への拡散防止を図っています。各国・地域の法令の順守を確実に行うため、日産では、輸出管理担当役員を長とする自主管理体制を構築して、社内規程や業務プロセスを整備し、輸出管理事務局とビジネス部門が協働して厳格に運用しています。

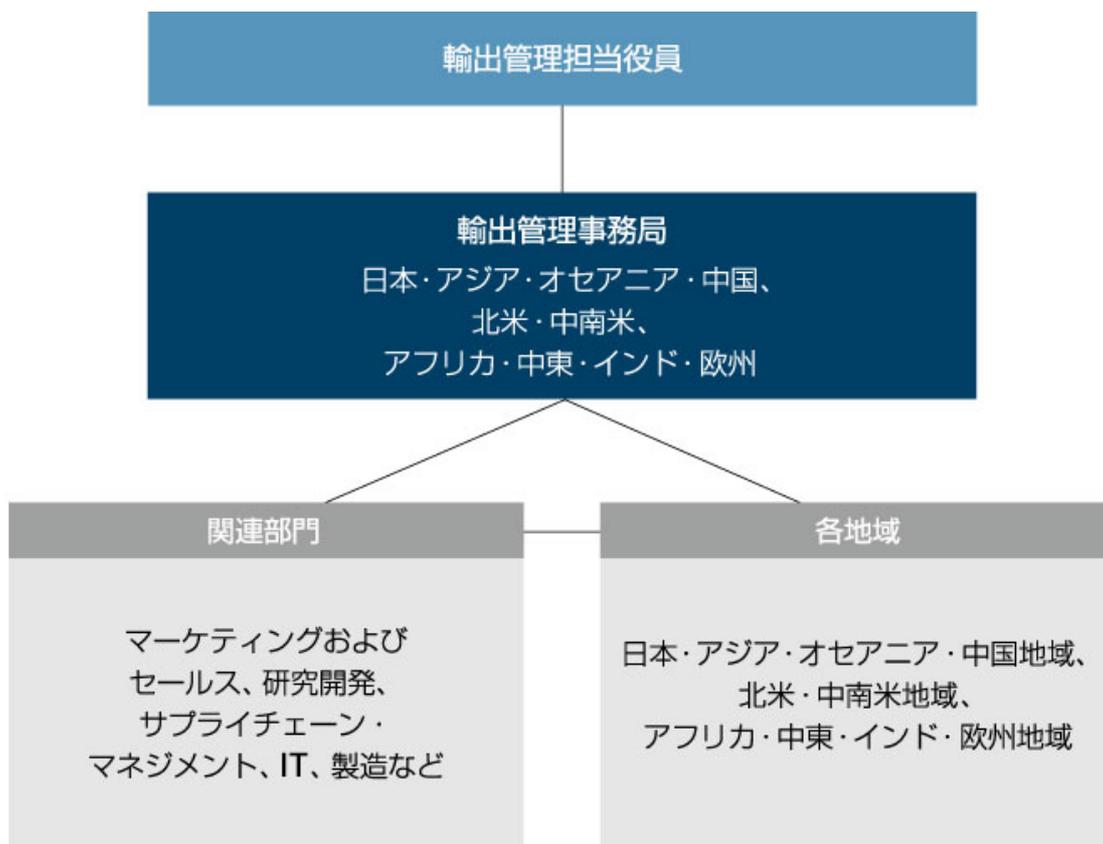
日産には、事業を行うすべての地域において、貨物、ソフトウェアおよび技術の輸出を管理する関係法令を順守する責任があります。これらの法令を確実に順守するため、2017年に「グローバル輸出管理ポリシー」を策定しました。また、各拠点では、必要に応じて国別のポリシーを策定しており、2017年度は、ロシアや南アフリカの拠点において、新たに「カントリー輸出管理ポリシー」を発行しました。EUの規制リストの大幅な改正、中国、タイ、インドにおける輸出規制法令の強化や、各国の制裁動向にもタイムリーに対応しています。

内部管理のレベル向上を図るため、日産は各地域で輸出管理に関するリスクアセスメントを定期的実施するほか、法規制や事業上の要請に即した監視体制づくりや継続的な運用の改善に取り組んでいます。また、コンプライアンスリスクに関する従業員の認知度をさらに高めるため、関連する関税法コンプライアンスの観点も含め、教育体系や教育コンテンツの見直しを行っています。2018年度から、日本において新たな体系に基づく教育の実施を開始し、その後、各地域に展開していく予定です。

近年の重要課題のひとつとして、先進技術に関する輸出管理にもグローバルに取り組んでいます。「グロ

「グローバル輸出管理ポリシー」の運用を促進する活動として、米国を中心に導入を開始しており、シリコンバレーを含む世界各地の開発拠点において、自動運転やコネクティビティといった先進技術の輸出管理を推進しています。さらに、日本の開発拠点ではITシステムを利用した該非判定プロセスの改善を行い、輸出管理に関する手続きを開発設計業務に組み込むことで、コンプライアンスの強化を図っています。

輸出管理に関するグローバル組織図



GRI419-1

## 税の透明性

日産は「グローバル行動規範」に基づき、事業を行うすべての国の法令を順守します。また各国の税法を順守するのはもちろん、経済協力開発機構（OECD）などの国際機関が公表している租税に関するガイドラインにも十分留意して事業活動を行います。

グローバル企業である日産は、租税のルールや制度が国によって異なることを認識し、政府、税務当局、株主、その他のステークホルダーの利益を考慮します。

さらに、日産は税のアプローチに透明性を持たせ、税務方針を誠実かつ率直な方法で定期的に報告するとともに、現地税務当局に対しても透明性を確保しています。

## 税の透明性に関するマネジメント

日産は「グローバル行動規範」において、従業員に期待する心構えと行動を定めています。税務当局との間で問題が発生した場合は、税務コンプライアンス管理ツールを通じてグローバル本社に報告されます。また、段階的に権限を委譲することで、各国、各地域、グローバルの経営層によるレビューと承認を、決定内容の重要度に応じてコントロールします。これにより各国と各地域の意思決定における過失を防止します。

日産は株主に対して租税効率を最適化する義務を負っていますが、税負担を軽減する目的で事業実態のない組織を利用したり、事業目的を伴わない取引を行ったりしません。

🕒 日産の英国での税務戦略（英語のみ）は[こちら](#)をご覧ください

# 基礎データ集

---

① 会社情報

---

② 従業員データ

---

③ 環境データ

---

# 会社情報

## 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。自動車およびその部品の製造・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。
ブランド	ニッサン、インフィニティ、ダットサン
連結従業員数 (2018年3月末現在)	138,910人
グローバル拠点 (2018年3月末現在)	<p>研究開発拠点：16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、インドネシア、南アフリカ、ブラジル、インド、ベトナムに計44カ所)</p> <p>デザイン拠点：7カ国 (日本、米国、英国、中国、ブラジル、タイ、インドに8カ所)</p> <p>車両生産拠点：20カ国・地域、41拠点 日産の連結車両組立工場、非連結の車両組立工場（OEM生産を含む。ただし、国内OEMからの供給（ふそう、スズキ、三菱自動車等）は含まない）</p>

## 財務データ

	(年度)		
	億円		
	2015	2016	2017
売上高	121,895	117,200	<b>119,512</b>
営業利益	7,933	7,422	<b>5,748</b>
経常利益	8,623	8,647	<b>7,503</b>
税金等調整前当期純利益	7,329	9,652	<b>7,107</b>
親会社株主に帰属する当期純利益	5,238	6,635	<b>7,469</b>
設備投資	4,790	4,693	<b>4,854</b>
減価償却費	4,019	3,808	<b>3,842</b>
研究開発費	5,319	4,904	<b>4,958</b>

④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」](#)をご覧ください

GRI102-6

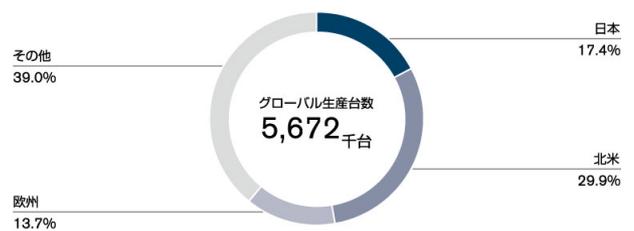
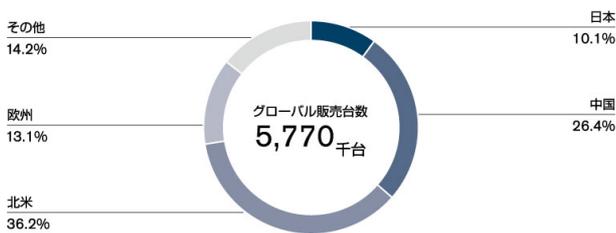
GRI102-7

グローバル販売台数および生産台数

	(年度) 千台		
	2015	2016	2017
グローバル販売台数	5,423	5,626	5,770
日本	573	557	584
中国	1,250	1,355	1,520
北米	2,011	2,130	2,091
欧州	754	776	756
その他	835	808	819

	千台		
	2015	2016	2017
グローバル生産台数	5,203	5,654	5,672
日本	849	1,015	986
北米	1,825	1,855	1,694
欧州	661	730	777
その他	1,868	2,054	2,215

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」](#)をご覧ください



GRI102-7

GRI102-8

GRI102-22

GRI102-41

GRI402-1

GRI405-1

GRI405-2

# 従業員データ

		(年度)			
		単位	2015	2016	2017
日産自動車(株)					
従業員数		人	22,471	22,209	22,272
	男性	人	20,346	19,971	19,908
	女性	人	2,125	2,238	2,364
平均年齢		歳	42.8	42.8	42.5
	男性	歳	43.3	43.3	43.0
	女性	歳	38.2	38.1	38.1
勤続年数		年	20.3	20.2	19.4
	男性	年	20.9	20.8	20.0
	女性	年	14.8	14.5	14.2
離職率*1		%	4.6	4.3	5.4
	自己都合	%	0.9	0.9	1.3
平均年間給与*2		円	7,950,212	8,164,762	8,184,466
障がい者雇用率		%	2.08	2.07	2.08
育児休職取得者数		人	280	303	255
	男性	人	23	15	29
	女性	人	257	288	226
男性の育児休職取得率*3		%	3	2	4
育児休職復職率		%	98	96.9	95.2
	男性	%	100	100	100
	女性	%	98	96.6	94.5
介護休業取得者数		人	7	11	13
	男性	人	4	5	8
	女性	人	3	6	5
年休取得日数		日	18.9	19.0	19.0
年休取得率		%	95.3	96	97
残業時間 平均		時間/月	19.6	21.4	22.1
組合員総数*4		人	24,445	25,630	25,377

		(年度)			
		単位	2015	2016	2017
管理職：女性人数		人	242	279	314
	女性比率	%	9.1	10.1	10.7
うち部長職以上	女性人数	人	62	76	82
	女性比率	%	7.0	8.1	8.2
執行役員：女性人数		人	1	2	2
	女性比率	%	1.9	4.2	3.8
取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
うち社内取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
うち社外取締役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
監査役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	—	—	—
新卒採用		人	535	576	684
	男性	人	402	453	558
	女性	人	133	123	126

\*1 離職率合計には、定年退職者を含む

\*2 平均年間給与は賞与及び基準外賃金を含む

\*3 男性の育児休職取得率 = 対象年度に育児休職を1日以上取得した男性従業員数 ÷ 対象年度に配偶者が出産した男性従業員数

\*4 組合員総数には、一般従業員、シニアパートナー/シニア社員(定年退職後の再雇用者)、契約従業員を含む。日産自動車九州(株)を含む

## 連結ベース

		(年度)			
		単位	2015	2016	2017
連結ベース					
連結従業員数*		人	152,421 (19,007)	137,250 (19,366)	138,910 (19,924)
日本*		人	64,837	59,441	59,431
北米*		人	40,151	35,951	36,080
欧州*		人	16,148	16,065	16,807
アジア*		人	26,310	20,837	20,807
その他海外地域*		人	4,975	4,956	5,785

\*()内は臨時雇用者数で外数

## 労働組合の状況

日産自動車株式会社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、2018年3月末現在の組合員総数は日産自動車九州を含め2万5,377名です。なお、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、各国の労働法・労働環境に即して、従業員の労働組合選択の権利を尊重しています。

GRI301-1

GRI302-1

GRI303-1

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-7

GRI306-1

GRI306-2

# 環境データ

## マテリアルバランス

投入量	(年度)	
	単位	2017
原材料	ton	7,476,600
エネルギー	MWh	9,532,840
うち再生可能エネルギー	MWh	147,821
水	1,000m <sup>3</sup>	26,197

生産量/排出量	(年度)	
	単位	2017
車両生産		
グローバル生産台数	台	5,770,000
CO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub>	3,306,584
排水量	1,000m <sup>3</sup>	17,410
エミッション		
NO <sub>x</sub> (窒素酸化物)	ton	651
SO <sub>x</sub> (硫黄酸化物)	ton	36
VOC (揮発性有機化合物)	ton	11,152
廃棄物発生量		
リサイクル量	ton	144,633
廃棄物最終処分量	ton	8,041

GRI102-45

GRI102-46

GRI102-48

GRI102-50

GRI102-51

GRI102-52

GRI102-53

GRI102-54

# 「サステナビリティレポート2018」編集方針

日産は、私たちが果たすべき社会的責任をステークホルダーの皆さまにご理解いただくため「サステナビリティレポート」を通じ、日産の取り組みを分かりやすくお伝えしていきたいと考えています。「サステナビリティレポート2018」では、2018年6月に制定したサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」に基づいて日産のサステナビリティ戦略およびマネジメントについて報告するとともに、2017年度の活動結果および進捗については「E (Environmental : 環境)」「S (Social : 社会性)」「G (Governance : ガバナンス)」の3つの側面（重要な項目）にて報告しています。各側面（重要な項目）の報告テーマについては、事業活動への潜在的な影響とステークホルダーの関心度を評価基準として選定しています。事業活動に対する潜在的な影響は、これまで認識された課題に加えて、各種CSRガイドラインの内容やトレンド、自動車業界内外での国際的な直近の取り組みなどを参考に把握し、ステークホルダーの関心については、社内外のステークホルダーへのインタビューや外部コンサルタントによる分析を適宜実施し、把握しています。

## 本レポートの対象範囲

期間：会計年度である2017年度（2017年4月～2018年3月）を基本とし、該当外のものについては期間を文中に明記しています。

組織：日産自動車株式会社および海外拠点（欧州日産自動車会社、北米日産会社など）を含む日産グループ

## 参考ガイドライン

この報告書は、GRIスタンダードの中核（Core）オプションに準拠して作成しています。GRIスタンダード対照表を公開するとともに、レポート内にGRIインデックスを記載しています。

## 前回レポートの発行日

サステナビリティレポート2017：2017年6月30日発行

## 本レポートの報告サイクル

2004年より年1回発行

## 第三者保証について

GRI102-56

④ 第三者保証報告書を掲載しています。詳細は[こちら](#)をご覧ください。

## 見直しに関する注意事項

このサステナビリティレポートの記載内容には、歴史的事実や、当社の将来にかかわる計画、目標およびそれに基づく事業計画や考え方が含まれています。実際の業績は、さまざまな要因により、これらの見直しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。日産の事業活動やその展開だけでなく、世界経済の動向や自動車産業を取り巻く情勢の変化、地球環境の変化なども、実際の業績に大きな影響を与え得る要因となります。発行後に誤記などが確認された場合には、その正誤情報をウェブサイト上で、ご案内いたします。

## 本レポート、またはその内容に関するご質問窓口

〒220-8686 神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号

日産自動車株式会社 サステナビリティ推進部

FAX: 045-523-5740

メールアドレス : [NISSAN\\_SR@mail.nissan.co.jp](mailto:NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp)

## サステナビリティレポート2018

発行年月日 : 2018年7月31日

## 関連ウェブサイトのご紹介

<a href="#">🔍 企業情報</a>	<a href="#">🔍 サステナビリティ戦略</a>	<a href="#">🔍 環境への取り組み</a>	<a href="#">🔍 安全への取り組み</a>
<a href="#">🔍 品質への取り組み</a>	<a href="#">🔍 社会貢献の取り組み</a>	<a href="#">🔍 技術開発の取り組み</a>	<a href="#">🔍 ゼロ・エミッション</a>
<a href="#">🔍 IR情報</a>	<a href="#">🔍 企業情報ライブラリー</a>	<a href="#">🔍 商品情報 (国別)</a>	<a href="#">🔍 商品情報 (日本)</a>

# GRI 内容索引

GRIガイドライン対照表では、サステナビリティレポートとニッサングローバルサイトでの掲載・開示情報を記載しています。

## 共通スタンダード

- ④ GRI 102 : 一般開示事項
  - ④ 組織のプロフィール
  - ④ 戦略
  - ④ 倫理と誠実性
  - ④ ガバナンス
  - ④ ステークホルダーエンゲージメント
  - ④ 報告実務
- ④ GRI 103 : マネジメント手法 2016

## 環境・社会性・ガバナンス

- ④ 環境
- ④ 社会性
- ④ ガバナンス

2018年7月現在

## 共通スタンダード

### GRI102 : 一般開示事項

#### 組織のプロフィール

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-1	組織の名称	✓		<a href="#">会社概要</a>
102-2	活動、ブランド、製品、サービス	✓	基礎データ集: <a href="#">会社情報</a>	
102-3	本社の所在地	✓	基礎データ集: <a href="#">会社情報</a>	

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-4	事業所の所在地	✓		<a href="#">会社概要(日本の主な事業所)</a> <a href="#">会社概要(海外の主な事業所)</a>
102-5	所有形態および法人格	✓		<a href="#">会社概要</a>
102-6	参入市場	✓	基礎データ集: <a href="#">会社情報</a>	
102-7	組織の規模	✓	基礎データ集: <a href="#">会社情報</a> 、 <a href="#">従業員データ</a>	
102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	✓	基礎データ集: <a href="#">従業員データ</a>	
102-9	サプライチェーン	✓	社会性: <a href="#">サプライチェーンマネジメント(サプライチェーン戦略)</a>	
102-10	組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	✓	該当せず	
102-11	予防原則または予防的アプローチ	✓	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> 、 <a href="#">サステナビリティ推進体制</a> 社会性: <a href="#">地域社会への貢献(方針・考え方)</a>	
102-12	外部イニシアティブ	✓	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> <a href="#">日産のSDGsへの貢献</a> 環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a> 社会性: <a href="#">労働慣行 / 労働者の権利の尊重(方針・考え方)</a>	
102-13	団体の会員資格	✓	<a href="#">ルノー・日産・三菱自動車のアライアンス</a> 社会性: <a href="#">労働慣行/労働者の権利の尊重(方針・考え方)</a>	

## 戦略

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-14	上級意思決定者の声明	✓	<a href="#">CEOメッセージ</a> <a href="#">チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</a> <a href="#">関連役員からのメッセージ</a>	
102-15	重要なインパクト、リスク、機会		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> 環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a> 社会性: <a href="#">社会性に関する方針・考え方</a> ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a>	

## 倫理と誠実性

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-16	価値観、理念、行動基準・規範	✓	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> 、 <a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a> 環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a> ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a> 、 <a href="#">コンプライアンス（ビジネス倫理の順守）</a>	
102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度		ガバナンス: <a href="#">コンプライアンス（ビジネス倫理の順守）</a>	

## ガバナンス

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-18	ガバナンス構造	✓	ガバナンス: <a href="#">コーポレートガバナンス（体制）</a>	
102-19	権限移譲		<a href="#">チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</a> <a href="#">関連役員からのメッセージ</a>	
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任		<a href="#">チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</a> <a href="#">関連役員からのメッセージ</a>	
102-21	経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議		日産のサステナビリティ: <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a>	

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成		ガバナンス: <a href="#">コーポレートガバナンス (体制)</a> 基礎データ集: <a href="#">従業員データ</a>	
102-23	最高ガバナンス機関の議長		ガバナンス: <a href="#">コーポレートガバナンス (体制)</a>	
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出			<a href="#">コーポレートガバナンス報告書</a>
102-25	利益相反		ガバナンス: <a href="#">コーポレートガバナンス (利益相反の回避)</a>	<a href="#">コーポレートガバナンス報告書</a>
102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a>	
102-27	最高ガバナンス機関の集合的知見		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a>	
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a> ガバナンス: <a href="#">コーポレートガバナンス (体制)</a>	
102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進のマネジメント</a> ガバナンス: <a href="#">リスクマネジメント (ESGへのリスクマネジメント)</a>	
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性		ガバナンス: <a href="#">リスクマネジメント (リスクマネジメント体制)</a>	
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー		日産のサステナビリティ: <a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a>	
102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割		日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a>	
102-33	重大な懸念事項の伝達		ガバナンス: <a href="#">リスクマネジメント (ESGへのリスクマネジメント)</a>	
102-35	報酬方針			<a href="#">コーポレートガバナンス報告書</a>
102-36	報酬の決定プロセス			<a href="#">コーポレートガバナンス報告書</a>
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与			<a href="#">コーポレートガバナンス報告書</a>

## ステークホルダーエンゲージメント

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-40	ステークホルダー・グループのリスト	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a>	
102-41	団体交渉協定	✓	基礎データ集： <a href="#">従業員データ</a>	
102-42	ステークホルダーの特定および選定	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a>	
102-43	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a>	
102-44	提起された重要な項目および懸念	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a>	

## 報告実務

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a> ：	
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">サステナビリティ戦略</a> <a href="#">本レポートの編集方針</a>	
102-47	マテリアルな項目のリスト	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">サステナビリティ戦略</a>	
102-48	情報の再記述	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a>	
102-49	報告における変更	✓	日産のサステナビリティ： <a href="#">サステナビリティ戦略</a>	
102-50	報告期間	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a>	
102-51	前回発行した報告書の日付	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a>	
102-52	報告サイクル	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a>	
102-53	報告書に関する質問の窓口	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a>	

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	✓	<a href="#">本レポートの編集方針</a> :	
102-55	GRI内容索引	✓	<a href="#">GRI内容索引</a> :	
102-56	外部保証	✓	<a href="#">第三者保証</a>	

## GRI103 : マネジメント手法

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明		<p>日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a></p> <p>環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a>、<a href="#">気候変動（気候変動に関する戦略、製品を通じた取り組み（方針・考え方）</a>、<a href="#">企業活動を通じた取り組み（方針・考え方、実績）</a>、<a href="#">大気品質（方針・考え方）</a>、<a href="#">資源依存（方針・考え方）</a>、<a href="#">水資源の管理（方針・考え方）</a></p> <p>社会性: <a href="#">人権（方針・考え方）</a>、<a href="#">ダイバーシティ &amp; インクルージョン（方針・考え方、マネジメント）</a>、<a href="#">交通安全（方針・考え方）</a>、<a href="#">製品安全および品質（方針・考え方、マネジメント）</a>、<a href="#">サプライチェーンマネジメント（サプライチェーン戦略、方針・考え方、マネジメント、紛争鉱物への対応）</a>、<a href="#">人財育成（方針・考え方）</a>、<a href="#">労働慣行_労働者の権利の尊重（方針・考え方）</a>、<a href="#">労働慣行_従業員との対話（方針・考え方）</a>、<a href="#">従業員の健康と安全（方針・考え方、マネジメント）</a>、<a href="#">地域社会への貢献（方針・考え方）</a></p> <p>ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a></p>	

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
103-2	マネジメント手法と その要素		<p>日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a>、<a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a>、<a href="#">サステナビリティ推進のマネジメント</a></p> <p>環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a>、<a href="#">気候変動（気候変動に関する戦略、製品を通じた取り組み（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">企業活動を通じた取り組み（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>、<a href="#">実績</a>）</a>）、<a href="#">大気品質（<a href="#">方針・考え方</a>）</a>）、<a href="#">資源依存（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">水資源の管理（<a href="#">マネジメント</a>、<a href="#">実績</a>）</a>）、<a href="#">事業基盤の強化</a></p> <p>社会性: <a href="#">人権（<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">ダイバーシティ &amp; インクルージョン（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">交通安全（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">製品安全および品質（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">サプライチェーンマネジメント（<a href="#">サプライチェーン戦略</a>、<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>、<a href="#">紛争鉱物への対応</a>）</a>）、<a href="#">人財育成（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">労働慣行_労働者の権利の尊重（<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">労働慣行_従業員との対話（<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">従業員の健康と安全（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a>）、<a href="#">地域社会への貢献（<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>）</a></p> <p>ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a></p>	

項目	指標	中核	サステナビリティレポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト
103-3	マネジメント手法の 評価		<p>日産のサステナビリティ：<a href="#">サステナビリティ推進体制</a>、<a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a></p> <p>環境：<a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a>、<a href="#">気候変動（製品を通じた取り組み（実績））</a>、<a href="#">企業活動を通じた取り組み（実績）</a>）、<a href="#">大気品質（実績）</a>、<a href="#">資源依存（マネジメント、実績/再利用、実績/廃棄物）</a>、<a href="#">水資源の管理（実績）</a>、<a href="#">環境の取り組み基盤</a></p> <p>社会性：<a href="#">人権（取り組み）</a>、<a href="#">ダイバーシティ &amp; インクルージョン（取り組み）</a>、<a href="#">交通安全の取り組み（クルマ、人、社会）</a>、<a href="#">製品安全および品質（取り組み）</a>、<a href="#">サプライチェーンマネジメント（サプライチェーン戦略、方針・考え方、マネジメント、紛争鉱物への対応）</a>、<a href="#">人財育成（マネジメント）</a>、<a href="#">労働慣行_従業員との対話（マネジメント、実績）</a>、<a href="#">従業員の健康と安全（マネジメント、取り組み）</a>、<a href="#">地域社会への貢献（実績）</a></p>	

## 環境・社会性・ガバナンス

### 環境

#### GRI 103 : マネジメント手法 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
103-1	マテリアルな項目 とその該当範囲の 説明	<p>日産のサステナビリティ：<a href="#">サステナビリティ戦略</a></p> <p>環境：<a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a>、<a href="#">気候変動（気候変動に関する戦略、製品を通じた取り組み（方針・考え方））</a>、<a href="#">企業活動を通じた取り組み（方針・考え方、実績）</a>）、<a href="#">大気品質（方針・考え方）</a>、<a href="#">資源依存（方針・考え方）</a>、<a href="#">水資源の管理（方針・考え方）</a></p>		

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
103-2	マネジメント手法とその要素	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略、長期ビジョンと2022年のゴール</a> 、 <a href="#">サステナビリティ推進のマネジメント</a> 環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a> 、 <a href="#">気候変動（気候変動に関する戦略、製品を通じた取り組み（方針・考え方、マネジメント）、企業活動を通じた取り組み（方針・考え方、マネジメント、実績））、大気品質（方針・考え方）、資源依存（方針・考え方、マネジメント）、水資源の管理（マネジメント、実績）、環境の取り組み基盤</a>		
103-3	マネジメント手法の評価	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制、長期ビジョンと2022年のゴール</a> 環境: <a href="#">環境課題に関する方針・考え方</a> 、 <a href="#">気候変動（製品を通じた取り組み（実績）、企業活動を通じた取り組み（実績））、大気品質（実績）、資源依存（マネジメント、実績/再利用、実績/廃棄物）、水資源の管理（実績）、環境の取り組み基盤</a>		

GRI 203 : 間接的な経済的インパクト 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
203-1	インフラ投資および支援サービス	気候変動（製品を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	気候変動（製品を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		

GRI 301 : 原材料 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
301-1	使用原材料の重量 または体積	資源依存（再利用/ <a href="#">実績</a> ） 基礎データ集: <a href="#">環境</a>		
301-2	使用したリサイクル材料	資源依存（再利用/ <a href="#">実績</a> ）		
301-3	再生利用された製品と梱包材	資源依存（再利用/ <a href="#">実績</a> ）		

GRI 302 : エネルギー 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
302-1	組織内のエネルギー消費量	気候変動（企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ） 基礎データ集: <a href="#">環境</a>		
302-2	組織外のエネルギー消費量	気候変動（企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		
302-3	エネルギー原単位	気候変動（企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		
302-4	エネルギー消費量の削減	気候変動（企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	気候変動（製品を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ）		

GRI 303 : 水 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
303-1	水源別の取水量	水資源の管理 (実績) 基礎データ集:環境		
303-2	取水によって著しい影響を受ける水源	非開示		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
303-3	リサイクル・リユースした水	非開示		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません

GRI 304 : 生物多様性 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	環境の取り組みの基盤 (ステークホルダーエンゲージメント)		
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	環境の取り組みの基盤 (ステークホルダーエンゲージメント)		
304-3	生息地の保護・復元	環境の取り組みの基盤 (ステークホルダーエンゲージメント)		
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	環境の取り組みの基盤 (ステークホルダーエンゲージメント)		

GRI 305 : 大気への排出 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	気候変動 (企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ) 基礎データ集: <a href="#">環境</a>		
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	気候変動 (企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> ) 基礎データ集: <a href="#">環境</a>		
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ3)	気候変動 (企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> )		
305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	気候変動 (企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> )		
305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	気候変動 (企業活動を通じた取り組み/ <a href="#">実績</a> )、大気品質 ( <a href="#">実績</a> )		
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	非開示		情報の入手が困難：現時点ではデータを集計していません
305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	大気品質 ( <a href="#">実績</a> )、資源依存 (再利用/ <a href="#">実績</a> ) 基礎データ集: <a href="#">環境</a>		

GRI 306 : 排水および廃棄物 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
306-1	排水の水質および排出先	水資源の管理 (実績) 基礎データ集:環境		
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	資源依存 (廃棄物/実績) 基礎データ集:環境		
306-3	重大な漏出	環境の取り組みの基盤 ( <a href="#">ガバナンス</a> )		
306-4	有害廃棄物の輸送	非開示		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません
306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域	非開示		情報の入手が困難:現時点ではデータを集計していません

GRI 307 : 環境コンプライアンス 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
307-1	環境法規制の違反	環境の取り組みの基盤 ( <a href="#">ガバナンス</a> )		

GRI 308 : サプライヤーの環境面のアセスメント 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	環境の取り組みの基盤 ( <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a> )		
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	環境の取り組みの基盤 ( <a href="#">ステークホルダーエンゲージメント</a> )		

## 社会性

### GRI 103 : マネジメント手法 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	<p>日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a></p> <p>社会性:人権 (<a href="#">方針・考え方</a>)、ダイバーシティ &amp; インクルージョン (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、交通安全 (<a href="#">方針・考え方</a>)、製品安全および品質 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、サプライチェーンマネジメント (<a href="#">サプライチェーン戦略</a>、<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>、<a href="#">紛争鉱物への対応</a>)、人財育成 (<a href="#">方針・考え方</a>)、労働慣行/労働者の権利の尊重 (<a href="#">方針・考え方</a>)、労働慣行/従業員との対話 (<a href="#">方針・考え方</a>)、従業員の健康と安全 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、地域社会への貢献 (<a href="#">方針・考え方</a>)</p>		
103-2	マネジメント手法とその要素	<p>日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制</a>、<a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a>、<a href="#">サステナビリティ推進のマネジメント</a></p> <p>社会性:人権 (<a href="#">マネジメント</a>)、ダイバーシティ &amp; インクルージョン (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、交通安全 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、製品安全および品質 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、サプライチェーンマネジメント (<a href="#">サプライチェーン戦略</a>、<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>、<a href="#">紛争鉱物への対応</a>)、人財育成 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、労働慣行/労働者の権利の尊重 (<a href="#">マネジメント</a>)、労働慣行/従業員との対話 (<a href="#">マネジメント</a>)、従業員の健康と安全 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)、地域社会への貢献 (<a href="#">方針・考え方</a>、<a href="#">マネジメント</a>)</p>		

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
103-3	マネジメント手法 の評価	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ推進体制、長期ビジョンと2022年のゴール</a> 社会性:人権 ( <a href="#">取り組み</a> )、ダイバーシティ & インクルージョン ( <a href="#">取り組み</a> )、交通安全の取り組み ( <a href="#">クルマ、人、社会</a> )、製品安全および品質 ( <a href="#">取り組み</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">サプライチェーン戦略、方針・考え方、マネジメント、紛争鉱物への対応</a> )、人材育成 ( <a href="#">マネジメント</a> )、労働慣行/従業員との対話 ( <a href="#">マネジメント、実績</a> )、従業員の健康と安全 ( <a href="#">マネジメント、取り組み</a> )、地域社会への貢献 ( <a href="#">実績</a> )		

GRI 201 : 経済パフォーマンス 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
201-1	創出、分配した直接的経済価値	地域社会への貢献 ( <a href="#">実績</a> )		
201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会		日産のリスク管理の状況: <a href="#">日産におけるリスク管理の状況について</a>	
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度		有価証券報告書: <a href="#">P.81</a>	

GRI 203 : 間接的な経済的インパクト 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
203-1	インフラ投資および支援サービス	地域社会への貢献 ( <a href="#">方針・考え方</a> )		
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	地域社会への貢献 ( <a href="#">実績</a> )		

GRI 308 : サプライヤーの環境面のアセスメント 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">サプライチェーンマネジメント戦略</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">マネジメント</a> )		

GRI 402 : 労使関係 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	基礎データ: <a href="#">従業員データ</a>		

GRI 403 : 労働安全衛生 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
403-1	正式な労使合同安全衛生委員会への労働者代表の参加	従業員の健康と安全 ( <a href="#">マネジメント</a> )		
403-2	傷害の種類、業務上傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤および業務上の死亡者数	従業員の健康と安全 ( <a href="#">取り組み</a> )		
403-4	労働組合との正式協定に含まれている安全衛生条項	従業員の健康と安全 ( <a href="#">方針・考え方</a> )		

GRI 404 : 研修と教育 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	人財育成 ( <a href="#">実績</a> )		
404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	人財育成 ( <a href="#">マネジメント</a> )		
404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	人財育成 ( <a href="#">マネジメント</a> )		

GRI 405 : ダイバーシティと機会均等 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	ダイバーシティ & インクルージョン ( <a href="#">取り組み</a> )		
405-2	基本給と報酬総額の男女比	基礎データ: <a href="#">従業員データ</a>		

GRI 406 : 非差別 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
406-1	差別事例と実施した救済措置	人権 ( <a href="#">取り組み</a> )、ダイバーシティ & インクルージョン ( <a href="#">方針・考え方</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">方針・考え方</a> )、労働慣行/労働者の権利の尊重 ( <a href="#">方針・考え方</a> 、 <a href="#">マネジメント</a> )		2017年には、該当する報告はありません

GRI 407 : 結社の自由と団体交渉 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	人権 ( <a href="#">取り組み</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">方針・考え方</a> )		2017年には、該当する報告はありません

GRI 408 : 児童労働 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	人権 ( <a href="#">マネジメント</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">方針・考え方</a> )		2017年には、該当する報告はありません

GRI 409 : 強制労働 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	人権 ( <a href="#">マネジメント</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">方針・考え方</a> )		2017年には、該当する報告はありません

GRI 411 : 先住民族の権利 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	人権 ( <a href="#">取り組み</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">方針・考え方</a> )		2017年には、該当する報告はありません

GRI 412 : 人権アセスメント 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	人権 ( <a href="#">マネジメント</a> )、サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">紛争鉱物への対応</a> )		
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	人権 ( <a href="#">取り組み</a> )		

GRI 413 : 地域コミュニティ 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	-	-	情報が入手困難：現時点ではデータを集計していません
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト（顕在的、潜在的）を及ぼす事業所	-	-	情報が入手困難：現時点ではデータを集計していません

GRI 414 : サプライヤーの社会面のアセスメント 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	サプライチェーンマネジメント ( <a href="#">サブプライチェーン戦略</a> 、 <a href="#">マネジメント</a> 、 <a href="#">紛争鉱物への対応</a> )		

GRI 416 : 顧客の安全衛生 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
416-1	製品およびサービスのカテゴリに対する安全衛生インパクトの評価	交通安全の取り組み ( <a href="#">クルマ</a> 、 <a href="#">人</a> 、 <a href="#">社会</a> )		

GRI 417 : マーケティングとラベリング 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	交通安全の取り組み ( <a href="#">クルマ</a> 、 <a href="#">人</a> 、 <a href="#">社会</a> )		

ガバナンス

GRI 103 : マネジメント手法 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a>		
103-2	マネジメント手法とその要素	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> 、 <a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a> 、 <a href="#">サステナビリティ推進のマネジメント</a> ガバナンス: <a href="#">ガバナンスに関する方針・考え方</a>		
103-3	マネジメント手法の評価	日産のサステナビリティ: <a href="#">サステナビリティ戦略</a> 、 <a href="#">長期ビジョンと2022年のゴール</a>		

GRI 205 : 腐敗防止 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	コンプライアンス ( <a href="#">腐敗防止</a> )		
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	コンプライアンス ( <a href="#">腐敗防止</a> )		

GRI 307 : 環境コンプライアンス 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
307-1	環境法規制の違反	コンプライアンス ( <a href="#">ビジネス倫理の順守</a> )		

GRI 405 : ダイバーシティと機会均等 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	コーポレートガバナンス ( <a href="#">体制</a> ) 基礎データ: <a href="#">従業員データ</a>	有価証券報告書 : <a href="#">P.36</a>	
405-2	基本給と報酬総額の男女比	基礎データ: <a href="#">従業員データ</a>		

GRI 418 : 顧客プライバシー 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	リスクマネジメント ( <a href="#">リスクマネジメント体制</a> )		

GRI 419 : 社会経済面のコンプライアンス 2016

項目	指標	サステナビリティ レポート2018 掲載ページ	該当 ウェブ サイト	省略理由/説明
419-1	社会経済分野の法規制違反	完成検査問題について ( <a href="#">サステナビリティレポート内</a> )、コンプライアンス ( <a href="#">ビジネス倫理の順守</a> )、コンプライアンス ( <a href="#">税の透明性</a> )	完成検査問題 ( <a href="#">詳細</a> )	

# 投資家向け索引

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績	
環境	環境マネジメント	✓	✓		
	気候変動	✓			
	温室効果ガス（製品）	✓	✓	✓	
	温室効果ガス（企業活動）	✓	✓	✓	
	エネルギー消費	✓	✓	✓	
	製品における環境責任	汚染	✓	汚染 ✓	汚染 ✓
		LCA	✓	LCA ✓	LCA ✓
	クリーン技術	✓	✓	✓	
	資源有効活用	製品・企業活動	✓	製品・企業活動 ✓	製品・企業活動 ✓
		調達	✓	調達 ✓	調達 ✓
	汚染	✓		✓	
	廃棄	✓	✓	✓	
	水資源の利用	✓	✓	✓	
	生物多様性			✓	

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
社会性	人権	✓	✓	✓
	ダイバーシティ	✓	✓	✓
	製品安全及び品質	✓	✓	✓
	顧客関係マネジメント	✓	✓	
	サプライチェーンマネジメント	✓	✓	
	雇用	✓	✓	✓
	人財育成	✓	✓	✓
	非差別と機会平等	✓	✓	✓
	従業員との対話	✓	✓	✓
	従業員の健康と安全	✓	✓	✓
	地域社会への貢献	✓	✓	✓
ガバナンス	コーポレートガバナンス		✓	
	リスクマネジメント		✓	
	腐敗防止		✓	
	ビジネス倫理の遵守		✓	