

SUSTAINABILITY REPORT 2019

サステナビリティレポート 2019



NISSAN MOTOR CORPORATION



目次

トップメッセージ	▶
チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ	▶
日産のサステナビリティ	▶
<ul style="list-style-type: none"> ▶ サステナビリティ戦略 ▶ ステークホルダーエンゲージメント ▶ 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 ▶ サステナビリティ推進のマネジメント ▶ 社外からの評価 	
日産のSDGsへの貢献	▶
ルノー・日産自動車・三菱自動車のアライアンス	▶
コーポレートガバナンスの再構築	▶
E:環境	▶
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 ▶ 環境課題を踏まえた事業基盤の強化 	
S:社会性	▶
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	
G:ガバナンス	▶
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	
ESGデータ集	▶
本レポートの編集方針	▶
GRI内容索引	▶
投資家向け索引	▶

トップメッセージ

自動車業界は「CASE」*に代表される次世代モビリティの技術革新によって大変革期を迎えており、市場や事業構造が大きく変わろうとしています。日産は「人々の生活を豊かに」を企業ビジョンに掲げ、信頼される企業として法令遵守のもとで、革新的なクルマやサービスの創造と価値を提供しています。

時代ごとに社会が直面する課題は違っていますが、日産は、長期的な視野に立った課題解決に取り組んできました。脈々と引き継がれる日産のDNAには、優れた技術をより多くのお客さまの手に届けようと挑む姿勢が刻まれています。

日産は1930年代の日本においてクルマの量産化を進めました。60年代の終わりには「フェアレディZ」を発売して日本人にとって夢の存在だったスポーツカーを広め、2010年には世界で初めて100%電気自動車（EV）の量産化を実現しました。2016年には運転支援技術

「プロパイロット」をミニバンの「セレナ」に搭載したほか、電動パワートレイン「e-POWER」をコンパクトカー「ノート」に搭載するなど、革新的な技術を多くのお客さまにお届けできるよう努めてきました。この日産DNAは、いつの時代でも不変です。

私たちは、日産をさらに進化させ、お客さまから常に選ばれるブランドであり、新たなモビリティ社会の実現に必要とされる、そんな存在にしていきたいと思っています。そして、日産が思い描く未来のモビリティ社会は、新車走行中のCO2排出をゼロにする「ゼロ・エミッション」と日産車に関わる交通事故の死者数をゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」社会がベースにあります。企業として新たな価値を提供するイノベーションを牽引すべく、2018年にサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を策定し、「環境」、「社会性」、「ガバナンス」での取り組みを通して、持続可能な社会の発展に貢献することを改めて明確にしました。



* 「Connected（コネクテッド）」 「Autonomous（自動運転技術）」 「Shared&Service（シェアリング&サービス）」 「Electric（電動化）」 という4つの重大トレンドの頭文字をもとにした造語

コーポレートガバナンスの刷新

日産は、コーポレートガバナンスは企業が価値創造をするための根幹であると考え、ガバナンスの再構築を経営の最重要課題の一つとして取り組んでいます。日産は2019年6月の株主総会を受けて、指名委員会等設置会社に移行しました。指名委員会、報酬委員会そして監査委員会を設置し、これまで以上に監督と執行の分離を徹底しました。また、同株主総会で選任された11名の取締役のうち、過半数の7名が社外取締役であり、各委員会の委員長、および議長も社外取締役が務め、グローバルスタンダードに匹敵するガバナンス体制を整備しました。国籍、経験、性別など、多様性に富んだ社外取締役を迎え、これまで以上に活発な議論を行い、迅速な意思決定に繋げていきます。新たな体制のもと、将来にわたって発展できる健全な事業基盤を築き、ステークホルダーと真摯に向き合いながら、信頼してもらえる企業となることを目指していきます。

ビジネス戦略とサステナビリティ

日産はビジネス戦略もサステナビリティという観点から見直しています。これまでの短期的成果を重視する姿勢から決別し、着実な販売の質的向上とブランド力の改善に取り組み、健全な事業体制を構築していきます。次世代モビリティの発展に向けて積極的に投資し、「ニッサン インテリジェント モビリティ」のもと、お客さまにとって魅力的な商品やサービスを社会に提供していきます。2019年に発表した新型「スカイライン」は高速道路のナビ連動ルート走行と同一車線でのハンズオフ機能を世界で初めて採用した運転支援技術である「プロパイロット2.0」を搭載しています。このような商品や技術をこれからも開発し、積極的に市場に投入していくことによって、日産のブランド力を長期的な視野で向上させる経営戦略を実践し、業績の改善をしていく計画です。また、その過程で、ルノー・三菱自動車とのアライアンス関係の一層の強化にも努めます。

多様性が活きる職場環境

日産の財産の一つに人財の多様性（ダイバーシティ）があります。日産の掲げるビジョンを実現するために、異なる背景からなる多様な人財が活躍できる場を提供しています。以前より、多様化するお客さまのニーズをとらえ、多様な意見をぶつけ合うことで革新的な商品やサービスを生み出すことを競争力の源泉と位置づけ、経営戦略として、性別、国籍、文化、年齢、性自認、性的指向、学歴、ライフスタイル、仕事歴など、さまざまな背景からなる多様な人財を採用してきました。これを日産のDNAとしてさらに発展させ、互いの価値観を尊重し、一体感をもちながらお互いを認め合い、受け入れる「ダイバーシティ&インクルージョン」を推進していきます。全拠点にダイバーシティ&インクルージョンに関する研修を導入し、ダイバーシティ&インクルージョン文化の浸透を図るほか、多様な人財を効果的に導くグローバルリーダーの育成を一層加速していきます。

「人々の生活を豊かに」の具現化を目指して

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遵守するとともに、日産の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いきます。



山内 康裕
日産自動車株式会社
代表執行役
社長兼最高経営責任者代行 兼 最高執行責任者

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」社会の実現へ向け
て、サステナビリティの取り組みを加速

日産は2018年度にサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を発表し、社会やステークホルダーからの期待に応えるべく、サステナビリティのゴールを定めました。気候変動や交通事故、格差の拡大などの社会課題は深刻さを増し、その解決に向けた取り組みは世界経済においてもより重要視され、グローバル企業が果たすべき役割も一層拡大していると認識しています。

こうした状況を踏まえ、サステナビリティのゴール達成のために、日産ではグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティを開催し、サステナビリティの取り組みの進捗や日産における新たな課題を議論しています。各取り組みのPDCAサイクルを迅速に回すとともに、新たな課題への対策を検討することで、サステナビリティに関するパフォーマンスのさらなる向上を追求していきます。



「Nissan Sustainability 2022」は目標達成に向けて順調に推移

「Nissan Sustainability 2022」では「E（Environmental：環境）」「S（Social：社会性）」
「G（Governance：ガバナンス）」の3つの側面において、「2022年のゴール」という目標を設定しましたが、その達成へ向けた取り組みは順調に進んでおります。

「E:環境」

中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022（NGP2022）」の重要課題である「気候変動」「資源依存」「大気品質」「水資源」に対する取り組みを継続して実施しています。

特にCO₂削減に貢献する電動化については、確固たるリーダーシップを確立すべく積極的に拡大しており、100%電気自動車（EV）である「日産リーフ」を2019年3月までにグローバルで40万台を販売し、2022年度までにEVを新たに8車種開発する予定です。また、これまでに「ノート」「セレナ」に搭載し、多くのお客さまから高い評価を得ている日産独自の電動パワートレイン「e-POWER」についても今後はグローバルに投入していきます。さらに、EVバッテリーの蓄電・放電機能を生かしたソリューションの普及を推進することで、EVを中心としたエコシステムを構築し、「ゼロ・エミッション」社会の実現に尽力していきます。

「S:社会性」

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各分野において、あらゆるステークホルダーの権利を尊重する取り組みを進めています。運転支援技術「プロパイロット」の搭載車はグローバルに拡大しており、その販売台数は2019年3月末までに累計35万台を突破しました。2019年7月には「プロパイロット2.0」を搭載した「スカイライン」の日本国内での販売開始を発表しています。日本国内では高齢者による交通事故の防止が喫緊の課題となっていますが、こうした先進運転支援技術の開発を積極的に進めることで、交通事故を減少させ、「ゼロ・フェイタリティ」社会の実現に貢献していきます。

「G:ガバナンス」

「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が、完成検査に係る不適切な取り扱いや元会長らによる不正問題などを通じて、コンプライアンスやコーポレートガバナンスに関する課題をあらためて認識しました。コンプライアンスについては、国内において日産が守るべき法律と遵守すべき事項を整理し、すべての関連部署でこれら事項の遵守状況を点検しました。こうした取り組みをグローバルに拡大し、コンプライアンス体制を整備しています。コーポレートガバナンスについては「ガバナンス改善特別委員会」からの提言を受け、2019年6月の株主総会にて指名委員会等設置会社への移行が承認されました。経営の執行と監督・監査を明確に分けることで、ガバナンスの再構築を迅速に進めていきます。

社会からの新たな期待を常に取り入れ、ステークホルダーの信頼を構築

今後も「Nissan Sustainability 2022」の目標達成に向けて、社内体制やマネジメントを一層強化し、各取り組みを着実に進捗させていきます。

現代社会においては新しい課題が次々と発生してきます。社会からの声に常に耳を傾け、ステークホルダーからの要請を確実に把握したうえで、柔軟かつ迅速にサステナビリティの取り組みに反映させることが大切だと考えています。また、各取り組みの進捗を、透明性を持って積極的に、かつ、適切なタイミングに情報開示していくことで、ステークホルダーの皆さまから信頼される企業であり続けたいと思います。

川口均

川口 均
日産自動車株式会社
執行役副社長、チーフ サステナビリティ オフィサー (CSO)

日産のサステナビリティ

サステナビリティ戦略



ステークホルダーエンゲージメント



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



サステナビリティ推進のマネジメント



社外からの評価



日産のサステナビリティ

GRI102-11

GRI102-15

GRI102-16

GRI102-46

GRI103-1

GRI103-2

GRI103-3

サステナビリティ戦略

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。

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。

GRI102-47

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CO₂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 (NGP2022)」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遵守し、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、法令遵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、サステナビリティに関する各種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。

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。

▶ 国連グローバル・コンパクトに関する詳細は[こちら](#)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。



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、メール配信サービス	会社の業績、事業戦略、ESGの取り組みなどの説明
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	自治体との共同プログラム(ブルースイッチなど)
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、交通安全啓発活動、財団を通じた助成	地域における交通安全啓発活動の推進(「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域環境問題への理解促進(「日産わくわくエコスクール」など)
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」説明会(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、株主・投資家向け広報活動(IR: Investor Relations)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。日産ではチーフ ファイナンシャル オフィサー(CFO: Chief Financial Officer)を中心に、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の会社情報の適時・適切な開示と継続的なコミュニケーションを通じて、株主・投資家の皆さまと建設的な対話を行い、相互信頼関係の構築に努めています。また、CFO傘下にIR専任の部署を設け、経営企画、総務、財務、経理、法務といった関連部門から必要な情報を提供してもらうなど、適切な情報開示に向けてさまざまな連携を行っています。対話を通じて得られた株主・投資家の皆さまの質問や意見は、担当役員を介して経営陣にフィードバック

クされ、経営の参考にしています。また、インサイダー取引を防止するため、四半期ごとの決算期準備翌日から決算発表日までの間は決算情報に関する対話を控えています。

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。2018年度は、製品戦略やチーフ サステナビリティ オフィサー（CSO：Chief Sustainability Officer）による初めてのESG（Environmental：環境、Social：社会性、Governance：ガバナンス）説明会などを実施しました。

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120回株主総会

第120回定時株主総会は、2019年6月25日、パシフィコ横浜で開催され、2,814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。

* 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

GRI102-31

GRI102-32

GRI103-2

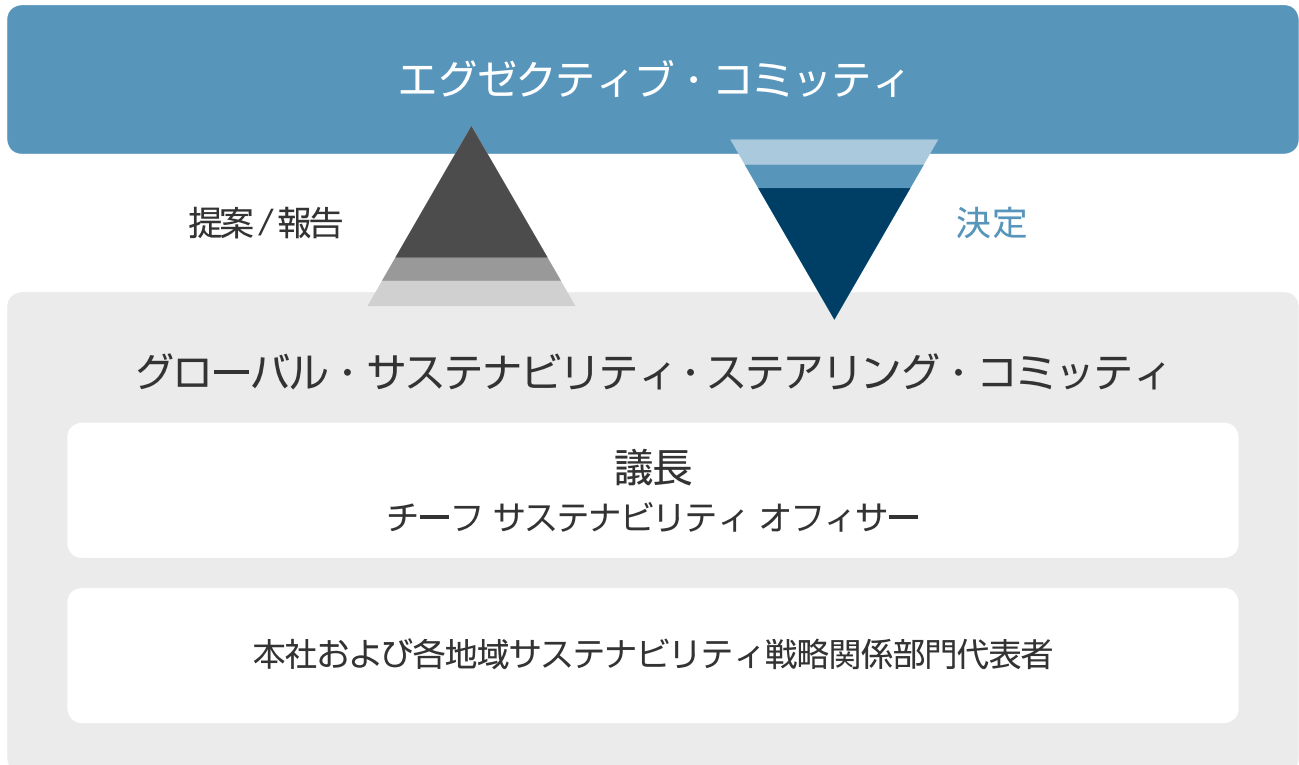
GRI103-3

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：Chief Sustainability Officer）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（Plan-Do-Check-Act）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。2018年度も2回開催されました。

グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでの議論は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（EC：Executive Committee）に報告・提案され、サステナビリティの方針や今後の取り組みが決定されます。

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

GRI102-47

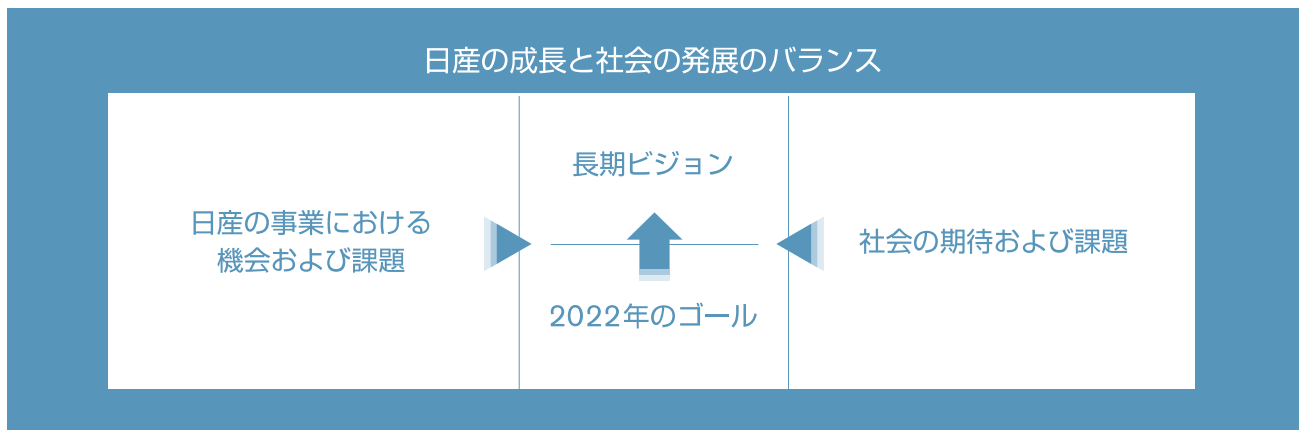
GRI103-2

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（Environmental：環境、Social：社会性、Governance：ガバナンス）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年のゴールとは、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年時点で達成すべき目標です。各取り組みにおける目標を達成することで、日産の持続的成長と社会の持続的な発展の両立を目指します。

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ぐ		
	気候変動	カーボン・ニュートラル <ul style="list-style-type: none"> 新車からのCO2排出量を2050年までに90%削減する（2000年度比） 企業活動からのCO2排出量を2050年までに80%削減する（2005年度比） 	<ul style="list-style-type: none"> クルマからのCO2を削減する：新車からのCO2排出削減40%（2000年度比；日本、米国、欧州、中国） 企業活動全体からのCO2排出削減：グローバル販売台数当たりのCO2削減30%（2005年度比）
	資源依存	新規採掘資源依存ゼロ <ul style="list-style-type: none"> 新規採掘資源への依存を2050年までに70%低減する 	新規資源の使用を最小化する <ul style="list-style-type: none"> 新規天然資源の台当たり使用量を30%削減
	大気品質	ゼロ・インパクト	<ul style="list-style-type: none"> 車室内の空質環境を改善する：実用化に向けた開発を促進 生産活動でのVOC排出を削減する：塗装面積当たりのVOCを削減（2010年度比）
	水資源	ゼロ・ストレス	<ul style="list-style-type: none"> 工場での水資源利用の削減：グローバル生産台数当たりの水使用量21%削減（2010年度比）

社会性	交通安全	日産車がかかわる死者数を実質ゼロにする		日産車がかかわる死者数を2020年までに1995年比で75%削減する	
	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る		管理職の女性比率を向上する - 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		
		セールス・サービス品質	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		
	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"> 当社と取引のあるすべ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」を遵守する 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す 	
	従業員	従業員の能力開発	日産は、将来へ向かってさまざまな状況に対応できる能力を育む		以下の取り組みを通じて、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旨とする <ul style="list-style-type: none"> 自己開発のための統合フレームワークの導入 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 「いつでも、どこでも学べる」デジタルツールの提供
		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年度比で50%削減する (休業災害件数+不休災害件数)/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かつすべての人に平等な機会が与えられる社会を実現する		環境、交通安全、ダイバーシティの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する	

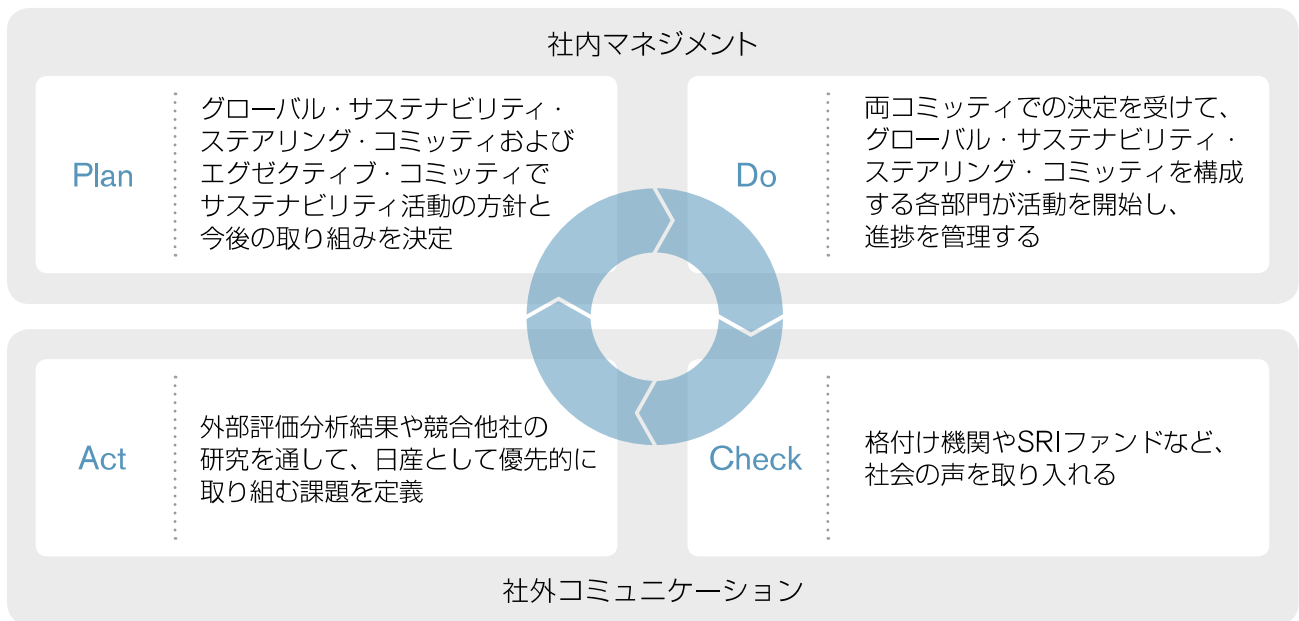
ガバナンス	コンプライアンス	コンプライアンス違反未然防止の仕組みを機能させ、日産グループ全体でコンプライアンスの遵守を徹底する	<ul style="list-style-type: none"> • コンプライアンスリスク領域ごとのモニタリング機能の強化と、その統合的な監督の仕組みを構築する • サードパーティを含めた日産のビジネスプロセス全般のコンプライアンス強化を徹底する
	リスクマネジメント	情報セキュリティの維持・強化、情報漏えいの未然防止・被害最小化・透明性維持などを、ベンチマークレベルで達成する	情報セキュリティの維持・強化において、新たな環境・領域への対応を含めて、各分野ベンチマークレベルで達成する

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（EC：Executive Committee）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）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。

PDCAサイクル



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など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日産の関係部署でも共有、必要に応じて各販売会社にて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。

FTSE4Good Index Series

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。2018年に行われた評価でも引き続き選定されています。

▶ FTSE4Good Index Seriesに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



FTSE4Good

FTSE Blossom Japan Index

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、ESG（Environmental：環境、Social：社会性、Governance：ガバナンス）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。日産は3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



FTSE Blossom
Japan

CDP気候変動レポート2018

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」（2019年1月公表）において、リーダーシップレベルに5年連続で選定されました。



Derwent Top 100 グローバル・イノベーター 2018-19

クラリベイト・アナリティクスが選定する「Derwent Top 100 グローバル・イノベーター」を6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、先進技術や革新技術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。

2018-19

**DERWENT
TOP 100
GLOBAL
INNOVATOR**



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）」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

<p>1 貧困をなくそう</p>	<p>2 飢餓をゼロに</p>	<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>4 質の高い教育をみんなに</p>	<p>5 ジェンダー平等を実現しよう</p>	<p>6 安全な水とトイレを世界中に</p>
<p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p>	<p>8 働きがいも経済成長も</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>10 人や国の不平等をなくそう</p>	<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>12 つくる責任 つかう責任</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>14 海の豊かさを守ろう</p>	<p>15 陸の豊かさも守ろう</p>	<p>16 平和と公正をすべての人に</p>	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS</p> <p>2030年に向けて世界が合意した「持続可能な開発目標」です</p>

ゴール	ターゲット	貢献	日産のアプローチ	指標	2016 年度実績	2017 年度実績	2018 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捉え、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）	72%減少	73%減少	(直近データは2017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	14%	14%	13.6%	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	15.7%	16.2%	18.7%	2022年までにグローバル生産拠点における取水量21%削減
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%	10.0%	10.2%	-
	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り組みを進めます	生産台数当たりのエネルギー消費量	1.80 MWh	1.68 MWh	1.73 MWh	-
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	117,200 億円	119,512 億円	115,742 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	28.8	30.6	21.5	-
	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	4.3%	5.4%	6.2%	-
	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」に基づき取り組みを進めます	-	-	-	-	-
	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（日本）	0.36	0.37	0.35	-

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： 3,866百万円、コスト： 176,806百万円	投資： 4,665百万円、コスト： 173,686百万円	投資： 3,790百万円、コスト： 171,245百万円	-
			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CO2削減量が大きい案件に対して優先的に資金を配分しています	-	-	-	-	
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ともに、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）	11,933トン	11,152トン	10,166トン	-
				NOx排出量	430トン	619トン	418トン	-
				SOx排出量	31トン	36トン	34トン	-
				PRTR対象物質排出量	4,472トン	4,422トン	（直近データは2017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）	99.7%	99.7%	99.6%	-
			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）	3%	10.5%	10.2%（日本）、2.6%（海外）	日本生産拠点BAU比2%、海外生産拠点BAU比1%
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CO2排出量を削減します	新車からのCO2排出削減（2000年度比：日本、米国、欧州、中国）	32.6%	33.4%	33%	2022年度までに2000年度比でCO2排出量を40%削減する
			企業活動からのCO2排出量を削減します	グローバル販売台数当たりのCO2削減（2005年度比）	22.3%	29.2%	31.4%	2022年度までに2005年度比でCO2排出量を30%削減する
			カーボンクレジットを利用し、CO2排出量を削減します	クレジット量（スペイン）	43,424t-CO2	45,477t-CO2	42,787t-CO2	-
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	重大な法令・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遵守を徹底します	-	-	-	-	-
	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。2018年のアライアンスの自動車販売台数は1,076万台で、乗用車、小型商用車（LCV）販売数に関して世界最大級のグループというポジションを維持しています。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、三菱、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。

アライアンス オペレーティング ボードの創設

2019年3月12日、ルノーの会長 ジャンドミニク・スナル、日産自動車の取締役社長兼CEO 西川廣人（当時）、ルノーのCEO ティエリー・ボロレ、三菱自動車の取締役会長 益子修は、アライアンスの「新たなスタート」に向け、アライアンス オペレーティング ボードの創設などを取り決めた覚書にサインしました。アライアンス オペレーティング ボードは、アライアンス内のオペレーションおよびガバナンスを監督する唯一の機関として、3社の価値のさらなる拡大に向けたプロジェクトを実施していきます。

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」を発売して以来、2018年までに世界で累計72万5,000台以上の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、運転支援システム、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。

GRI102-14

GRI102-15

GRI102-19

GRI102-23

GRI102-28

GRI103-2

GRI103-3

コーポレートガバナンスの再構築

日産自動車株式会社は、内部通報をきっかけに行った内部調査に基づき、2018年11月、元会長らによる重大な不正行為が確認されたことを公表しました。この事案を受け、日産ではコーポレートガバナンスの再構築が喫緊の課題であると認識し、2018年12月には、独立社外取締役3名および独立第三者委員4名からなる「ガバナンス改善特別委員会」を設置。同委員会の提言を受け、将来にわたり事業活動を行っていくための基盤となる健全な体制を構築すべく、3月に、指名委員会等設置会社に移行する方向で準備を進めることとしました。

2019年6月25日に開催された定時株主総会において、定款変更が承認されて、指名委員会等設置会社へ移行し、新たな体制がスタートしました。

また、同体制をより円滑に運営していくため、コーポレートガバナンスガイドライン、取締役独立性基準、取締役会規則、内部統制基本方針、各委員会規則など、新たなガバナンス体制の基盤となるルール・方針を新設、もしくは改訂しました。

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。今後もコーポレートガバナンスの向上を経営に関する最重要課題のひとつとして取り組むとともに、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きます。

▶ コーポレートガバナンスに関する詳細はこちらをご覧ください

https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/GOVERNANCE/g_report.pdf

<https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/CORPORATEGOVERNANCE/>

木村取締役会議長からのメッセージ

このたび、2019年6月の定時株主総会で日産自動車株式会社の独立社外取締役として選任され、取締役会議長に就任しました。持続可能な社会の実現に向けて、自動車産業の果たすべき役割はますます重要になっている昨今です。技術革新へのさらなる貢献や社会に有益なモビリティの提供などにより、すべてのステークホルダーに価値を提供し続けていくことが日産に求められているのは言うまでもないことですが、とりわけ今の日産にとっては、これらすべての基盤となるガバナンスやコンプライアンスの強化が、喫緊の課題として挙げられるところだと考えています。



私は、石油産業という、人びとの暮らしや地球環境に重要な価値や変化を生んだ産業において、長く企業経営の経験を持っています。石油産業と自動車産業は永らく、人々の豊かさと社会の繁栄をともに支え、貢献してきた産業といえます。この2つの産業は現在、持続可能な社会の実現というテーマの中で大きな変換点にさしかかっています。豊かさとサステナビリティをより一層両立させるべく、大きな構造変革が求められている産業といえます。

取締役会議長として、今までの企業経営の経験を生かし、活発な議論と執行役への効果的な助言や監督を行う取締役会の運営に努めていきます。

日産自動車株式会社は同定時株主総会で指名委員会等設置会社に移行しましたが、この新しい体制が実効性を伴うものであることを証明できるよう執行役を監督する役割として取締役会を機能させていきます。これからの確実な運営こそが、株主をはじめとするステークホルダーの皆さまの信頼回復のために重要です。透明性を持ち公平無私という精神で、取締役会の運営、活性化に取り組んでいきたいと考えています。今回、独立社外取締役としてさまざまなバックグラウンドのメンバーが着任しており、その多様な経験や視点が、日産が持つダイバーシティの強みをさらに発展させ、大いに貢献できると確信しています。

自動車産業が電動化、知能化、ニューモビリティサービスへと大きな変化を迎える中で、日産が持続的に企業価値を高め、社会の持続的発展にさらに貢献するよう取締役会の責務を果たしていきます。

木村 康

木村 康
日産自動車株式会社
取締役会議長

環境

環境課題に関する方針・考え方



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



大気品質



資源依存



水資源



第三者保証



環境課題を踏まえた事業基盤の強化



環境課題に関する方針・考え方

[環境課題に対する日産の認識](#) ▼

[日産の環境課題に関する取り組み](#) ▼

[環境方針](#) ▼

[グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス](#) ▼

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

[取り組むべき重要課題とチャレンジ](#) ▼

GRI102-12

GRI102-15

GRI103-1

環境課題に対する日産の認識

昨今、環境や社会にかか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、エネルギー問題、気候変動、平和を脅かす紛争問題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)」*の達成に向けて、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。日産は、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、国連のSDGsを支持しています。

自動車産業は、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大きな影響を与えています。日産は気候変動やエネルギー問題への対応、大気の水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、自らの企業活動が直接・間接的に環境に及ぼす影響を把握し、ビジネスパートナーや社会と連携しながら、製品やサービスがライフサイクル全体で与える負の影響を最小化していくことに取り組んでいます。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。

日産が取り組むべき課題とその取り組みレベルは、このような社会動向を背景に、マテリアリティ評価とさまざまなステークホルダーとの協議を踏まえて決定しています。

* 日産自動車のSDGsへの貢献に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

日産の環境課題に関する取り組み

日産は、グローバルな環境課題の解決に確実に貢献するには、社会の多様な声に耳を傾け、優先的に解決が必要な課題を特定するプロセス（マテリアリティ評価）が重要だと考えています。マテリアリティ評価では自社の潜在的な機会とリスクを分析し、ステークホルダーと日産の双方にとって重要と認められたマテリアルな課題を決定し、日産の中長期的な環境戦略を策定していきます。

環境のマテリアリティを考えるにあたり、国連の「ミレニアム生態系評価」に基づき、世界資源研究所（WRI：World Resources Institute）が世界経済人会議（WBCSD：World Business Council for Sustainable Development）とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとで作成した「企業のための生態系サービス評価（ESR）」*の手法で、自動車メーカーとして優先すべき重点領域を「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」の3領域に特定しました。また、都市部への人口集中や経済発展などに伴う大気品質の悪化が指摘されることから、人々の健康的な生活により直結する「大気品質」についても検討のスコープとしました。SDGsを中核とする「持続可能な開発のための2030アジェンダ」や世界経済フォーラム（World Economic Forum）、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）における気候変動に関するパリ協定など、グローバルアジェンダでの議論とともに、この4領域を整理し、日産にとっての機会とリスクを内部で分析しました。さらに世界の環境有識者、投資家、NGO/NPOなどの団体と直接論議し、アライアンスパートナーとの個別のダイアログを踏まえ、「気候変動」「大気品質」「資源依存」「水資源」を重要な4つのピラーとして決めました。

特定された重要課題については、さらに細分化した課題をステークホルダーの関心度と自社への重要度で分析したうえで、マッピングしました。また、4つの環境課題の解決に貢献し新たな価値を創出するために、特定したステークホルダーのニーズを把握するステークホルダーエンゲージメントなど環境課題に対応する事業基盤の強化にも積極的に取り組んでいます。

* ESRの手法で生態系に与える影響や生態系サービスからもたらされる恩恵について論議を行い、その成果をまとめた報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

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"> • クルマの電動化 • 拠点におけるエネルギー効率 • 製品からの排出ガス、車室内空質 • 人の健康 	<ul style="list-style-type: none"> • クルマの燃費 • 気候変動による移行リスク、物理リスク
	とても高い		<ul style="list-style-type: none"> • 拠点における再生可能エネルギーの導入 • 拠点からの排出ガス • 3R（リデュース、リユース、リサイクル） • 原材料の調達 • 資源の利用効率 • 排水および最終処分量の管理 • ステークホルダーエンゲージメント • 化学物質の管理 • 労働安全衛生 	<ul style="list-style-type: none"> • MaaS(サービスとしてのモビリティ)*の推進と発展 • 拠点における水資源の使用
	高い		<ul style="list-style-type: none"> • 生態系サービスと生物多様性 	

* MaaS：Mobility as a Serviceの略。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

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。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。

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。



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、自然や地球を常に配慮しながらクルマづくりや販売などすべての企業活動を行い、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)」

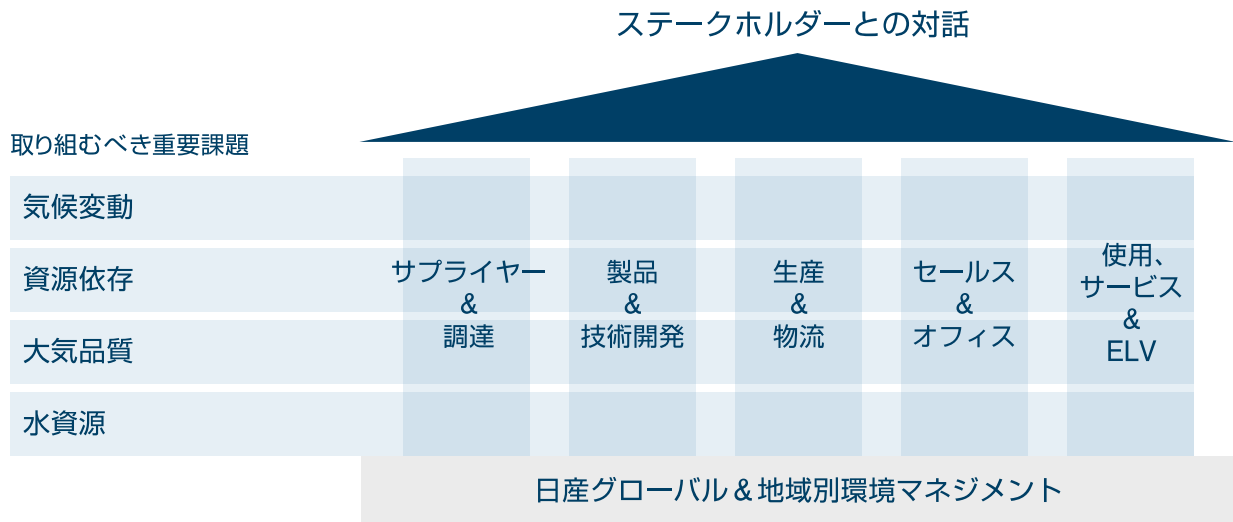
シンシア（誠実な）：環境問題に対し積極的に取り組み、環境負荷を低減する。

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。

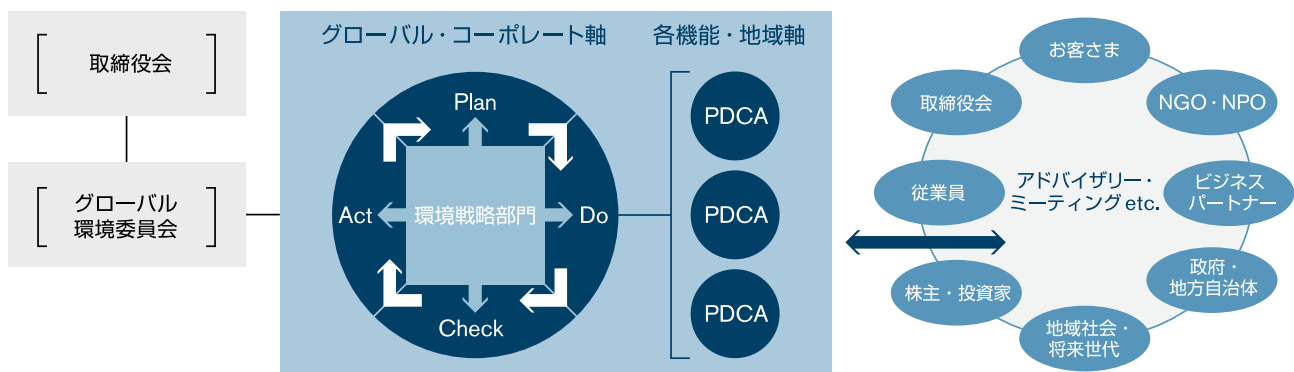
グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス

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、機能部署、さまざまなステークホルダーと対話・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会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持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。

グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス



組織体制図



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、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。2011年度から取り組んだ「NGP2016」では、「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」という4つの重点活動領域における目標をすべて達成しました。

2017年度には「NGP2022」*をスタートし、特定した4つの重要課題に関連する取り組みの指標や進捗を毎年開示しています。クルマづくりに携わる開発・生産部門はもちろん、セールス・サービス部門をはじめとする企業全体で、環境課題に関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んでいます。

「NGP」の進化



* 「NGP2022」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

取り組むべき重要課題とチャレンジ

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、「NGP2022」の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CO2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月に公表された中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の達成に貢献します。

「NGP2022」取り組み一覧

取り組み		NGP2022 目標	2018年度実績
気候変動 (製品)			
長期ビジョン：新車からのCO2排出量を2050年までに90%削減する(2000年度比)			
1	クルマからのCO2排出の削減	新車からのCO2排出の削減40% (2000年度比；日本、米国、欧州、中国)	33.0% 削減
2	確固たるEVリーダーシップ	—	「日産リーフe+」を追加発表。 「日産リーフ」は累積販売40万台を達成し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CO2排出の削減	実燃費向上に向けた開発を促進	取り組みを推進中
4	クルマの有効利用によるCO2排出の削減	グローバルでのV2X利用の拡大 (日本、米国、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CO2排出量を80%削減する(2005年度比)			
5	企業活動全体からのCO2排出の削減	グローバル販売台数当たりのCO2排出の削減30%(2005年度比)	31.4% 削減
6	生産活動でのCO2排出の削減	グローバル生産台数当たりのCO2排出の削減36%(2005年度比)	33.7% 削減
7	物流でのCO2排出の削減	日本、北米、欧州、中国の生産台数当たりCO2排出の削減12%(2005年度比)	14.3% 削減
8	オフィスでのCO2排出の削減(R&D拠点を含む)	延床面積当たりのCO2排出の削減12%(2010年度比)	12.7% 削減
9	販売店でのCO2排出の削減	店舗床面積当たりのCO2排出の削減12%(2010年度比；日本)	12.6% 削減
10	再生可能エネルギーの利用の促進	再生可能エネルギーの導入の促進	生産工場での再生可能エネルギー使用比率 10.2%
大気品質			
11	車室内の空質環境の向上	実用化に向けた開発の促進	取り組みを推進中
12	生産活動でのVOC排出の削減	塗装面積当たりのVOC排出の削減(2010年度比)	27.2% 削減
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の促進	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	新規資源の使用の最小化	新規天然資源の台当たり使用量の削減30%	「NGP2022」の目標達成に向け推移
16	リビルト品の適用拡大	リビルト品の適用範囲を2倍に拡大(2016年度比)	「NGP2022」の目標達成に向け推移
17	EVバッテリーの二次利用の拡大	バッテリー二次利用ビジネスの推進	使用済みEV用バッテリーの二次利用を促進
18	金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発の促進	開発の促進
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 10.2% 削減 海外 2.6% 削減
20	工場からの廃棄物埋め立て量の削減	最終処分率の低減	工場廃棄物の埋立率(グローバル)を4.0%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当たりの水使用量の削減21%(2010年度比)	18.7% 削減
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遵守の徹底	環境コンプライアンスの遵守
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の充実	電動化技術でも製品の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	CDP調査の実施および直接的なエンゲージメントを通じたランクアップ
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	THANKS活動の推進
26	グリーン調達徹底	グリーン調達ガイドラインの改訂と遵守	「NGP2022」に合わせた大幅改訂およびガイドラインの遵守
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	ブラジルでのトライアル実施
28	NGOとの生態系保全の協働	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の継続

気候変動

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](#) ▼

[CO₂排出量の削減に向けた日産の取り組み](#) ▼

[バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み](#) ▼

[レジリエントな気候変動戦略の策定に向けて](#) ▼

GRI103-1

GRI103-2

カーボン・ニュートラル社会の実現に向けて

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（パリ協定）を採択しました。

2018年に開催されたCOP24では、世界の温室効果ガスの排出量をでき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指すパリ協定の実施に向けた具体的なガイドラインに合意しています。

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。日産ではこうした状況に対応するため、電動化を中心とした新たなイノベーションに注力するとともに、サプライヤーを含むバリューチェーン全体でのCO₂排出の削減を通じて、脱炭素化を推進しています。

CO2排出量の削減に向けた日産の取り組み

自動車産業は、CO2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CO2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CO2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・ニュートラルの実現に向けて、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・サービスそれぞれのCO2排出量削減の取り組みを進めています。

バリューチェーンでの排出量実績*



企業活動からのCO2排出量の削減



製品・サービスからのCO2排出量の削減

* 数値は2018年度の実績より引用

レジリエントな気候変動戦略の策定に向けて

企業は脱炭素社会への移行に伴い、政策、法規制、技術革新、市場が変化することにより発生する移行リスクと、気候変動がもたらす異常気象災害の増加などの物理的リスクから大きな影響を受ける可能性があります。G20傘下の金融安定理事会（FSB：Financial Stability Board）は、気候変動を金融システムのリスクと捉え、投資家が適切な判断ができる情報開示を進めるため「気候変動関連財務情報開示タスクフォース（TCFD：The Task Force on Climate-related Financial Disclosures）」を設立し、2017年6月最終報告書で、推奨される情報開示の枠組みを提言しました。

日産は気候変動を事業の根幹にかかわる課題と捉えており、その戦略について、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）で気候変動のリスクの動向やビジネス機会を把握し意思決定を行います。気候変動を含む環境リスクは、コーポレートリスク項目の1つとして内部統制委員会で定期的に進捗をモニタリングし、ガバナンスを強化しています。

気候変動がもたらすリスクを継続的に分析し、燃費・CO₂排出量の規制強化、電気自動車（EV）市場における競争の激化、異常気象による物理的な損失などを主要なリスクと特定し、各部門の具体的な取り組みを決定します。

また、気候変動は、よりエネルギー効率の高いモビリティに対するお客さまのニーズに大きな影響を与えます。日産は、中期経営計画「Nissan M.O.V.E to 2022」*1の一環として、2022年度までに、100%EV、「e-POWER」搭載車を合わせて年間100万台販売することを目指し、厳しいCO₂排出規制にも対応しながらお客さまのニーズを満たします。企業活動において省エネルギー活動、物流の効率化、再生可能エネルギーの導入を促進しています。

日産はこれらのリスクと機会を踏まえ、気候変動に対する長期ビジョン*2と中期環境行動計画「NGP2022」*3を戦略として定め取り組んでいます。また、さまざまな気候変動の将来シナリオを策定し、気候変動戦略のレジリエンスを強化していきます。また、投資家などのステークホルダーに情報をより分かりやすく伝えるため、TCFDの枠組に沿った情報の開示に努めていきます。

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

*2 気候変動に対する長期ビジョン

- 製品：2050年までに新車からのCO₂排出量を2000年比で90%削減
詳細は「[製品を通じた取り組みに関する方針・考え方](#)」
- 企業活動：2050年までに企業活動からのCO₂排出量を2005年比で80%削減
詳細は「[企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方](#)」
- 気候変動に関する指標や目標とその実績、およびスコープ1,2,3排出量は本レポートの「[NGP2022](#)」[取り組み一覧](#)、「[製品を通じた取り組みに関する実績](#)」および「[環境データ](#)」に掲載しています

*3 「NGP2022」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

気候変動

製品を通じた取り組み

[製品を通じた取り組みに関する方針・考え方](#) ▼

[製品を通じた取り組みに関するマネジメント](#) ▼

[製品を通じた取り組みに関する実績](#) ▼

[電動化・内燃機関に関する取り組み](#) ▼

[車両軽量化に関する取り組み](#) ▼

[社会との連携に関する取り組み](#) ▼

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CO₂排出量の削減

気候変動に関する政府間パネル（IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change）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。クルマ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ています。

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地球全体の気温上昇を2度に抑える前提で独自の試算を行い、2050年までに新車からのCO2排出量を2000年比で90%削減するという科学的な根拠のある目標を2006年に定めています。

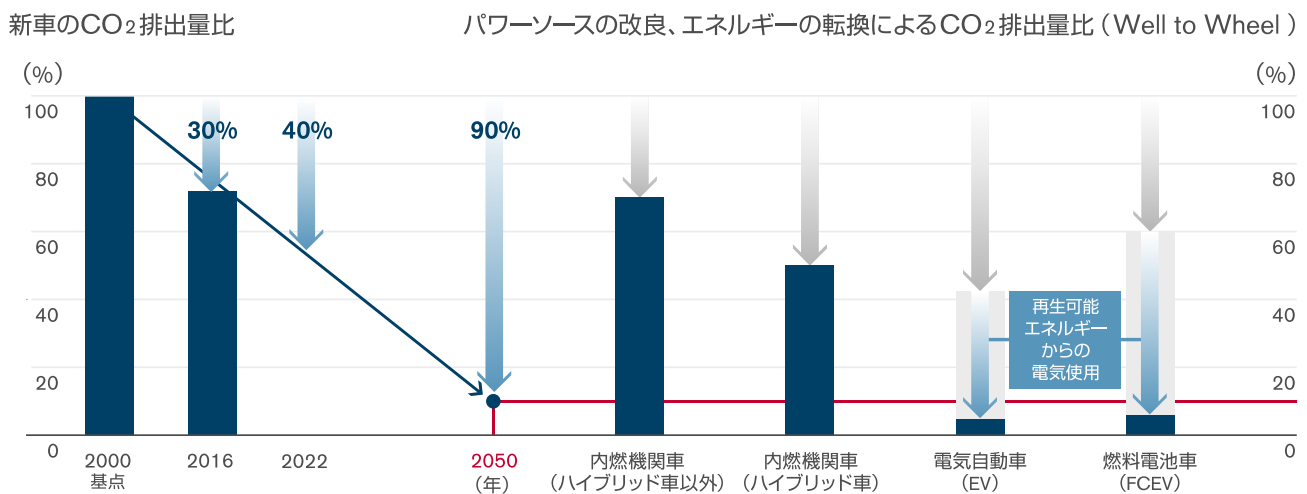
この目標達成に向けて、新車のCO2排出量（Well to Wheel）を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワーtrainシナリオを策定しました。「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では、引き続き2050年の目標達成に向けて、バリューチェーン全体を視野に、日本、米国、欧州、中国において、新車からのCO2排出量を2022年までに2000年比で40%削減することを目指しています。

クルマの電動化技術の開発によってテクノロジーの進化をグローバルにけん引している日産は、世界の気温上昇を2度よりも「十分に低く抑える」ことに貢献できると考えています。こうした取り組みは、日産の事業の持続可能性の強化にもつながります。

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」*のもと、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。

* 「ニッサン インテリジェント モビリティ」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

CO2排出削減のシナリオ



ゼロ・エミッション社会の構築

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製品のひとつが電気自動車（EV）であり、持続可能な社会の実現には、走行時にCO2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。日産は、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、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・エミッション車の推進およびインフラ構築のための検討を進めています。

さらに、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、日産の持続的な利益ある成長も実現します。

日産は、量産型EVのパイオニアとして2010年に初代「日産リーフ」を発売して以降、これまでに世界中で累計53万台以上のEV（合併会社を含む）をお客さまに届けてきました。今後はさらに幅広いお客さまのニーズに合う魅力的なEVを提供することを中期計画「Nissan M.O.V.E to 2022」で約束しています。

また日産のEVに関する歴史は、「EVをつくって売る」だけでなく、EVのある暮らしを実現するための環境を整備し、お客さまにより豊かなEVライフを提供するためのソリューション「ニッサン エナジー」を開発してきた歴史でもあり、この2つを合わせて「日産EVエコシステム」を構築してきました。

日産は今後もゼロ・エミッション社会の実現に向けて、「日産EVエコシステム」をさらに拡大・拡充していきます。

日産EVエコシステム



製品を通じた取り組みに関するマネジメント

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」における主な取り組み

走行中に排出されるCO₂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できます。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CO₂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CO₂を削減

「ニッサン インテリジェント モビリティ」*1の戦略のもと、電動化を全ブランドに拡大。EVのラインアップを拡大するとともに、主力製品に「e-POWER」技術を導入。

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

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を提供するとともにクルマの利用価値を拡大。V2X*2を用いたエネルギーマネジメントソリューションをグローバルで拡大し、V2Xの商用化に向けてステークホルダーエンゲージメントを実施。

*1 「ニッサン インテリジェント モビリティ」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

*2 V2X : Vehicle to Everythingの略で、自動車で情報をやりとりする技術やシステムの総称。その一例であるV2G (Vehicle to Grid) は自動車とグリッド間の電力供給などをスマートに行い、電力需要の最適化につなげる仕組みを指す

製品を通じた取り組みに関する実績

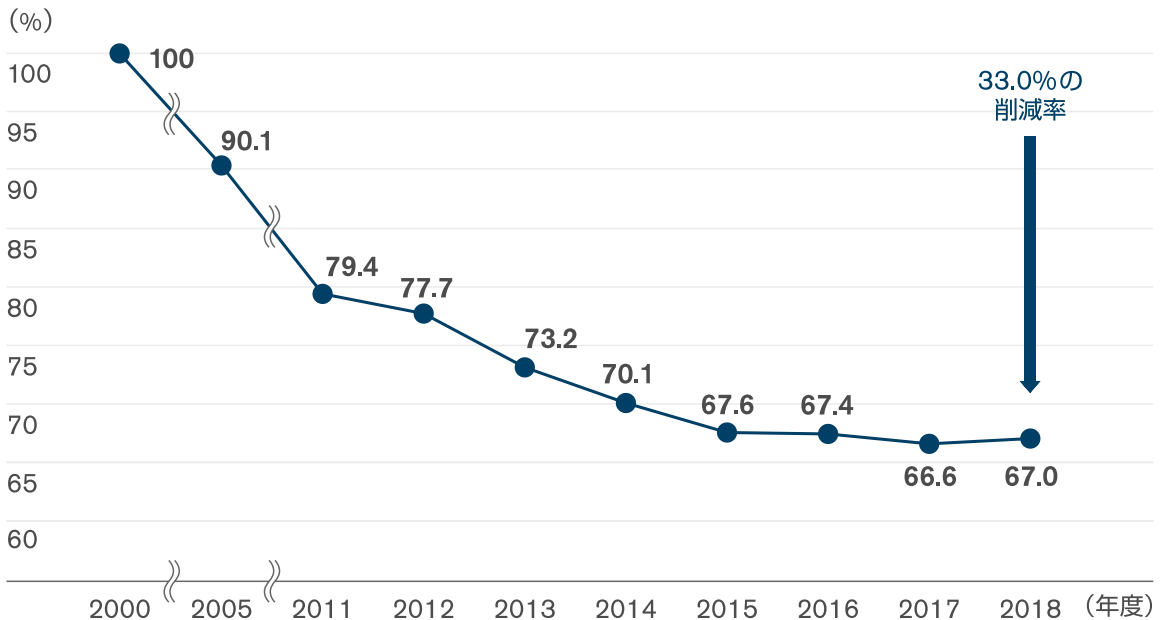
新車からのCO2排出削減40%の達成に向けて

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CO2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CO2排出量を40%*削減する目標を実現していきます。

* 日本、米国、欧州、中国の4市場における新車からのCO2排出量

新車からのCO2排出量削減率(グローバル)*



2018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CO2排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ33.0%改善しました。2017年度に比べて、EUでのパワートレインの販売構成の変化により若干の悪化が見られました。

* CO2削減率は社内規定の方法で算出しています

電動化・内燃機関に関する取り組み

「日産リーフ」累計販売台数40万台突破で環境負荷をさらに軽減

「日産リーフ」は、走行中にCO₂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、静粛性能など高い評価を得ています。

日産は中期計画「Nissan M.O.V.E to 2022」において、2022年度までに、100%電気自動車（EV）、e-POWER搭載車を合わせて年間100万台販売することを目指しており、2019年3月時点で、「日産リーフ」のグローバル累計販売台数は40万台を突破し、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。また、中国のお客さま向けに「日産リーフ」のコア技術を継承した「シルフィ ゼロ・エミッション」を中国国内で生産しています。

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、日産の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。

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CO₂排出量の削減が可能であると試算しています。また、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。



「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

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。

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エネルギー密度が高いため、同じ量の電気を蓄えるのにバッテリーを小さくすることができます。日産は高密度に蓄えられる素材^{*1}を採用し、さらなる大容量化・コンパクト化を実現、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322km^{*2}にまで向上し、電費の改善も実現することができました。

2019年1月には新開発のe-パワートレインを採用した「日産リーフe+」を追加設定*3。高速走行時の加速性能を大きく向上させるとともに最高速度も約10%向上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 WLTCモード。JC08モードでは400km、米国EPA基準では150マイル

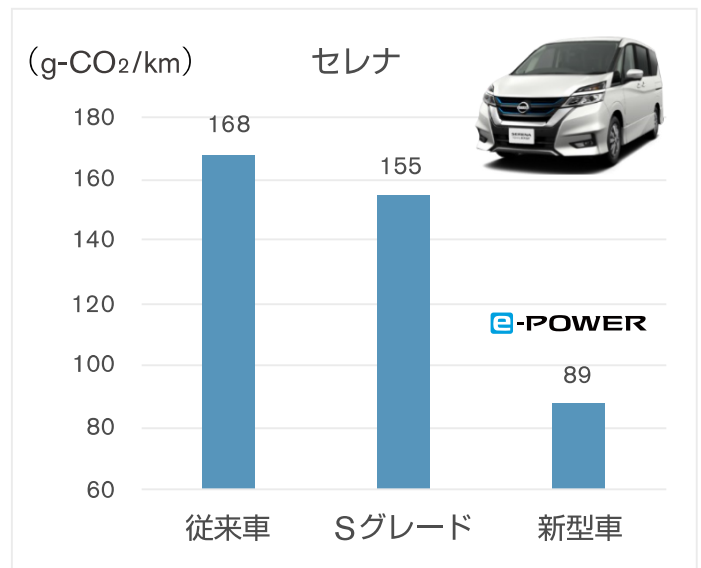
* 3 WLTCモードでは458kmを達成。JC08モードでは570km、米国EPA基準では最大226マイル、欧州WLTP (combined cycle) では最大385km

100%モーター駆動の新しい電動パワートレイン「e-POWER」の製品ラインナップ充実

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」を日本国内で発売し、2018年3月には「e-POWER」を日本国内向けの「セレナ」に拡大採用しています。「e-POWER」技術を搭載した「ノート」「セレナ」ともにお客さまから高い評価を受けており、それぞれのセグメントで販売ランキングNo.1を達成しました。「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。「e-POWER」の燃料はガソリンのため、充電を気にする必要がありません。また100%モーター駆動のため、その走りはまさにEVそのものであるという点で、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の設定（回転数、負荷）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の走行に関して、従来型ハイブリッドシステム車を上回るクラストップの燃費*を実現しています。さらに「e-POWER Drive」の採用によりアクセルペダル操作のみでの簡単な速度調整が可能。アクセルペダルOFF時の回生ブレーキを強めることで多くのエネルギーを回収し、燃費向上を実現しました。

* 発売時点。「セレナ e-POWER」は26.2km/L (JC08モード)



* JC08モード（国土交通省審査値）での燃料消費率よりCO₂排出量を算出

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、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で生産されており、欧州各国、日本において主に販売されています。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、日本では都市部の貨物配送事業者や地方自治体などに使用されています。



「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

「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ももちろん、騒音に関する周辺への配慮といった環境対応面でも優れています。また、「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を2カ所に採用し、ビジネスにおける外出先での電源確保や、屋外でのイベント、災害時の電源としても活用できます。工事現場ではエンジン発電機を使用せずに現場周辺の騒音問題を緩和することもできます。

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）とは燃料だけでなく外部電源から充電した電気も使用して走行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、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。

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、CO₂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、FCEV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、FCEV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んでいます。

新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表

日産は2016年6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など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、クルマ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。

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」に拡大採用しました。V6ガソリンエンジンと並ぶ動力性能を発揮しながら、大幅な燃費向上を実現しています。

「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。「VCターボ」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。

新型パワートレインの開発・投入

日産では、市場において多数を占めるガソリンエンジンの改良を推進することで、燃費向上にも取り組んでいます。米国で発売した新型「アルティマ」には新開発の2.5リッター直噴ガソリンエンジンを採用しました。燃料直噴方式、クールドEGR、電動吸気バルブタイミングコントロール、ミラーボアコーティング技術により燃費を向上しています。欧州では「キャッシュカイ」に新型1.3リッターターボガソリンエンジンを採用しました。ガソリンパーティキュレートフィルターを追加して大気汚染物質を低減するとともに、燃焼室デザインやターボシステムの最適化と摩擦損失の低減により、7%の燃費向上を達成しています。

2019年3月に日本国内で発売した軽自動車新型「日産デイズ」では新開発0.66リッターガソリンエンジンに加えて、新開発CVT、スマートシンプルハイブリッドを組み合わせた新設計パワートレインを採用することにより大幅に燃費を向上させました。

車両軽量化に関する取り組み

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。

2013年には高強度と高成形性を両立できる世界初1.2GPa級高成形性超ハイテン材をインフィニティ「Q50」（日本では「スカイライン」）に採用し、「ムラーノ」、インフィニティ「Q60」などに採用を拡大してきました。さらに2018年には衝突時のエネルギー吸収性をさらに高めた980MPa級高成形性超ハイテン材をインフィニティ「QX50」に採用しました。超ハイテン材については採用拡大を順次進めており、2018年新型「アルティマ」（1.2GPa級、980MPa級）および2019年新型「日産デイズ」（1.2GPa級）の車体骨格部材にも採用しています。また、これらの超ハイテン材は鋼材の使用量を低減できるだけでなく、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、トータルコストの削減も可能となります。

日産は、これらの超ハイテン材を含めた軽量化技術開発を積極的に進め、CO₂の排出削減や新規採掘資源への依存低減を推進します。

社会との連携に関する取り組み

EVのある暮らし・社会をより豊かなものにするソリューション「ニッサン エナジー」

EVエコシステムの構築を進めるべく、日産はEVのある暮らしを支えるソリューション「ニッサン エナジー」を3つの領域で提供しています。

ニッサン エナジー サプライ

お客さまに安心・便利なEVライフを送ってもらうためのさまざまな充電ソリューションを提供しています。

家に駐車している間に充電が完了する家充電は最も便利な充電方法ですが、日産では自宅での充電の安全な実施に向けて、専用のEVコンセントを設置する業者や充電器などを選定・斡旋しています。

また、日常生活には十分な航続距離を誇る「日産リーフ」ですが、拡大を続ける外充電設備ネットワークを使用すれば遠方へのお出かけも安心です。日産が提供する専用EVアプリを使用すれば充電器の場所や状態が一目で分かり、充電がさらに簡単で便利になるほか、シームレスな充電体験を提供します。2019年3月末時点で、CHAdeMO規格の急速充電器は全世界で約2万4,000基設置されています。

ニッサン エナジー シェア

日産EVの蓄電池に貯めた電力は、クルマの動力源として使うだけでなく、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住宅やビル、地域社会と電気をシェアすることが可能になります。

深夜電力など電気料金が安い時間帯の電力や、日中の太陽光発電装置からの余剰電力を貯めて使うことで、電気代の節約や電力の自産自消が可能になるほか、停電時や災害時のバックアップ電源にもなります。

地域社会のレベルでも、複数のEVと系統をつなぎ、余剰電力を充放電することで社会全体の電力系統の安定や再生可能エネルギーの利用促進に貢献します。特に発電量のコントロールが難しい太陽光などの再生可能エネルギーを貯めることが可能となるEVの大容量蓄電池は、社会のインフラとしての活躍が期待されています。

ニッサン エナジー ストレージ

日産のEVに搭載された蓄電池は、クルマで使用された後でも高い性能を有しています。また今後EVが普及し買い替えが進むことで二次利用が可能な蓄電池の供給が大きく増加することが見込まれています。

EVのパイオニアである日産は2010年に二次利用の専門会社フォーアールエナジー株式会社を日産と住友商事株式会社の合併で設立しています。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、バッテリー利用の循環サイクルの構築に努めます。

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年から国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO：New Energy and Industrial Technology Development Organization）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：Dynamic Route Guidance System）とエコ運転支援サービス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、DRGS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、DRGS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、DRGS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CO₂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を使って大気の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、PM_{2.5}といった大気汚染物質やCO₂排出量（Well to Wheel）の削減につながるということが立証されました。バスレーンを活用してゼロ・エミッション車優先レーンを設置することで、交通全体の流れが良くなり、CO₂削減など環境効果があることも分かりました。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、モビリティサービスを含む「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の大気質改善に向けて、積極的に活動していきます。



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ヵ所以上に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と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月にスタートしました。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。

超小型EV「日産ニューモビリティコンセプト」

「日産ニューモビリティコンセプト」は、高齢者や単身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、2018年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」

* 気候変動（製品を通じた取り組み）に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

気候変動

企業活動を通じた取り組み

[企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方](#) ▼

[企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント](#) ▼

[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

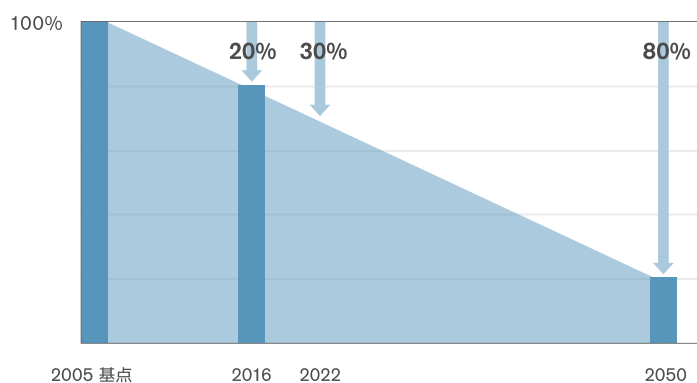
企業活動からのCO₂排出量の削減

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：Intergovernmental Panel on Climate Change）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CO₂排出量を2005年比で80%削減することを目指しています。「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では2022年までに企業活動全体からのCO₂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

NGP2022の長期ビジョン



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CO2排出量を80%削減（2005年比）することを目指しています。

企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント

「NGP2022」における達成目標

2050年の長期目標の達成に向けた、「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」における各バリューチェーンの各所における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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂排出量を12%削減（床面積当たり、2010年比）

GRI103-2

GRI103-3

GRI302-2

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-4

GRI305-5

企業活動を通じた取り組みに関する実績

企業活動におけるCO₂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CO₂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CO₂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、2018年度は2005年度比でCO₂排出量（t-CO₂/台）を31.4%削減しています。

* グローバル台数当たりCO₂排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO₂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

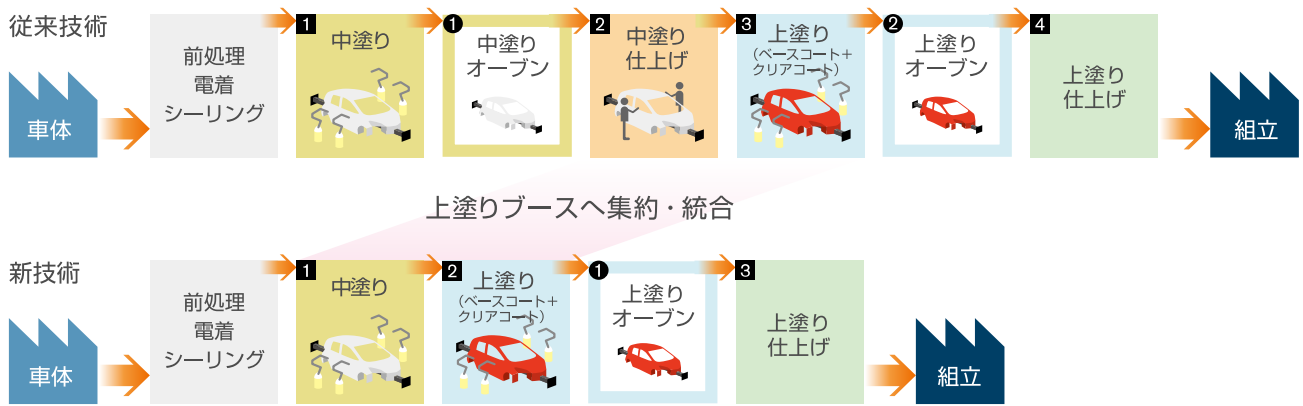
グローバル生産における省エネルギー活動

生産過程におけるCO₂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CO₂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CO₂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CO₂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CO₂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（NMK）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弁会社COMPAS（コンパス）工場（2017年12月稼働開始）および英国のサンダーランド工場（2018年9月稼働開始）に導入しています。特にNMK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。また、英国サンダーランド工場の塗装工程では乾式塗装ブースを採用しました。従来、ブースから排気する空気を再度ブースで再利用する際に、必要な湿度へ調整する除湿処理が必要でしたが、乾式とすることで除湿する必要がなくなり、エネルギー消費量を従来の半分に以下に削減できました。

* 1 日産調べ

3ウェット（中塗り・上塗り工程統合）塗装技術



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CO2排出量を削減

CO2排出量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CO2排出量削減が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。日本では投資することで老朽化した設備を最新の高効率設備に更新し、エネルギー消費効率を大幅に向上させています。さらに建屋の屋根の断熱性を向上させて省エネルギー化を実現しました。

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、インドに設置した「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、2018年度は約5万3,000トンのCO2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CO2排出量、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た結果、2018年度のグローバル台当たりCO2排出量は約0.50トンとなり、2005年度比で約33.7%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

(年度)

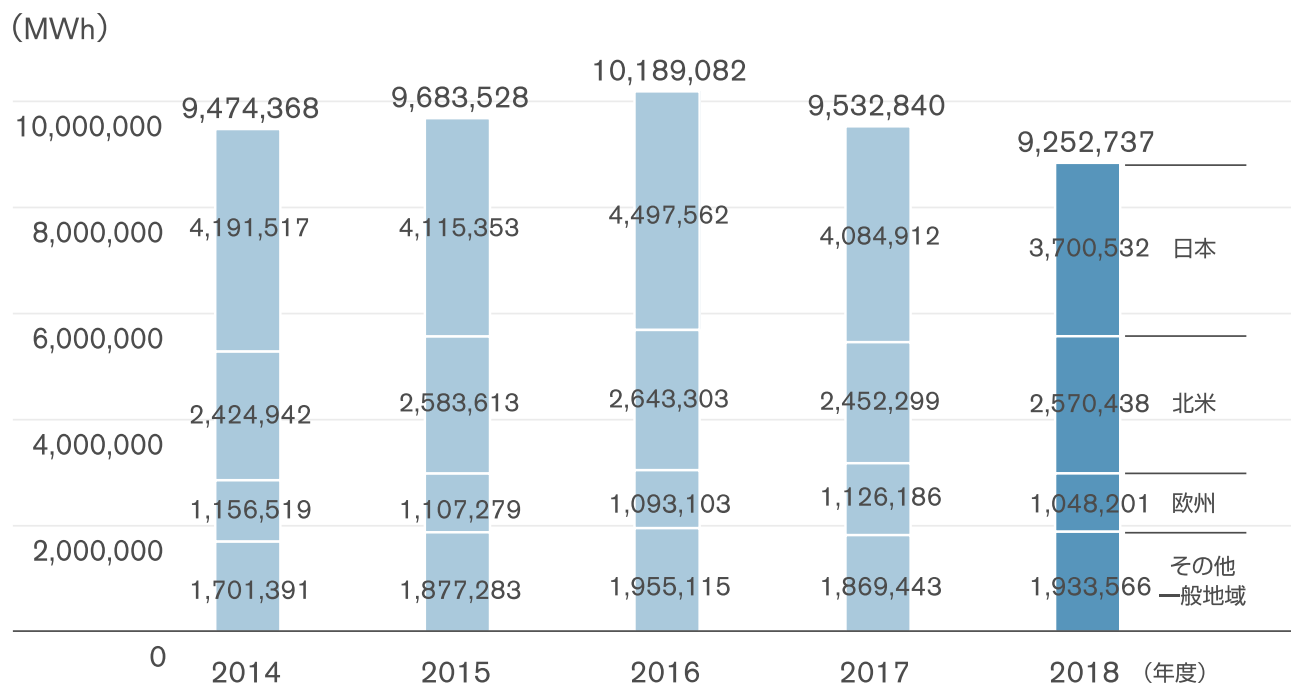
	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	MWh	9,474,368	9,683,528	10,189,082	9,532,840	9,252,737
日本	MWh	4,191,517	4,115,353	4,497,562	4,084,912	3,700,532
北米	MWh	2,424,942	2,583,613	2,643,303	2,452,299	2,570,438
欧州	MWh	1,156,519	1,107,279	1,093,103	1,126,186	1,048,201
その他	MWh	1,701,391	1,877,283	1,955,115	1,869,443	1,933,566
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,060,122	3,346,141	3,537,674	3,701,640	3,579,998
LPG	MWh	295,800	303,826	249,426	179,945	191,405
コークス	MWh	199,801	206,307	217,431	218,618	200,527
灯油	MWh	225,114	188,943	209,232	147,522	113,200
ガソリン	MWh	322,624	302,564	303,040	299,000	259,045
軽油	MWh	99,045	55,099	57,488	48,259	53,074
重油	MWh	58,274	34,289	43,853	27,652	15,995
敷地外						
電力（購入）	MWh	5,084,989	4,979,114	5,247,663	4,755,897	4,711,467
うち再生可能エネルギー*1	MWh	154,515	141,076	157,226	133,212	135,574
冷水	MWh	4,239	12,116	12,919	6,661	7,487
温水	MWh	4,635	4,630	4,690	5,000	5,000
蒸気	MWh	110,953	100,000	136,593	128,038	102,324
敷地内						
電力（自家発電）	MWh	8,772	9,423	11,847	14,609	13,214
うち再生可能エネルギー*2	MWh	8,772	9,423	11,847	14,609	13,214
再生可能エネルギー総量	MWh	163,287	150,499	169,073	147,821	148,788

* 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

エネルギー投入量推移

2018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9,253千MWhとなり、2017年度に比べ、3%の減少になりました。各拠点の省エネルギー活動の推進と生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は8,161千MWh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

* グローバル生産拠点のエネルギー投入量およびCO2排出量については第三者保証を受けています

企業活動におけるカーボンフットプリント

(年度)

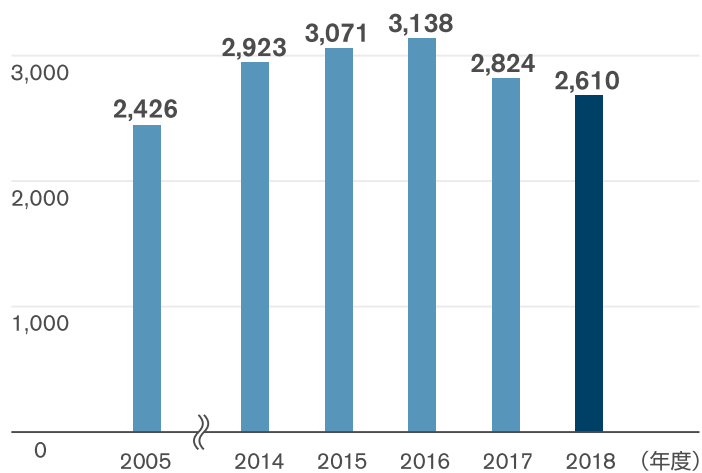
	単位	2014	2015	2016	2017	2018
スコープ1	t-CO ₂	861,457	926,790	963,661	912,476	889,444
スコープ2	t-CO ₂	2,422,410	2,547,951	2,614,028	2,394,109	2,339,883
スコープ1と2	t-CO ₂	3,283,867	3,474,741	3,577,689	3,306,584	3,229,327
日本	t-CO ₂	1,267,676	1,479,572	1,579,089	1,333,335	1,208,303
北米	t-CO ₂	769,696	800,724	823,340	683,332	738,234
欧州	t-CO ₂	290,109	208,088	176,285	228,998	221,692
その他	t-CO ₂	956,386	986,359	998,976	1,060,920	1,061,098
スコープ3	t-CO ₂	143,678,000	144,145,000	150,462,000	213,715,000	203,106,900

2018年度のグローバル拠点からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で3,229千トンとなりました。生産過程におけるCO₂排出量は2,610千トン（スコープ1排出量759千トン、スコープ2排出量1,850千トン）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

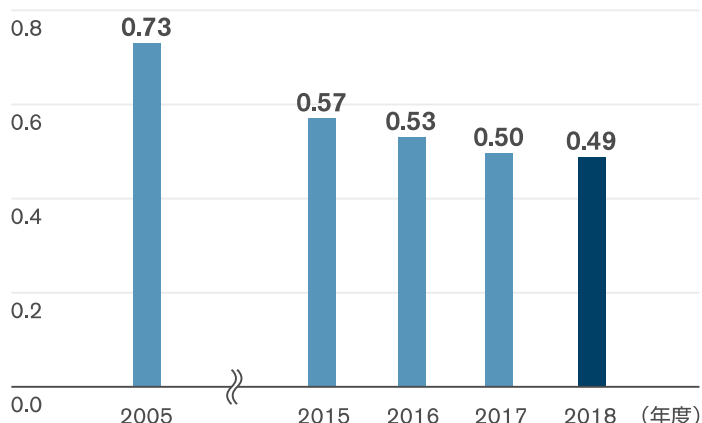
生産活動におけるカーボンフットプリント

(1,000t-CO₂)



生産活動からのCO2排出量（生産台数当たり）

(t-CO₂/台)



2018年度のグローバル生産台数当たりのCO2排出量は0.49トンとなり、2005年度比で33.7%の削減率を達成しました。

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6.6MWに達しており、また、2016年からは4.75MW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*。いわき工場では、太陽光発電を工場見学者ゲストホールの電力に活用しており、余剰電力は「日産リーフ」の中古バッテリーに蓄電することで、エネルギー安定供給と資源有効活用を両立しています。また、中国では東風日産乗用車公司（DFL）の花都工場で30,000kWの太陽光発電が2017年より稼働し、同工場で使用する電力の約8%を供給しています。インドのRenault Nissan Automotive India社（RNAIPL）でも2019年9月の稼働に向けて2MWの太陽光発電機の設置を計画するなど、グローバルで再生可能エネルギー利用の拡大を推進しています。

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m²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CO2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、2018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

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。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。完成車やサービス部品の分野で取り組んできたOEM（相手先ブランド製造）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。

新車の開発段階から参画し、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取り組みを行い、輸送距離の短縮を推進しています。

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。

コンテナ輸送については、寸法が大きいコンテナ*1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80%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*2。

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CO₂排出量を2005年度比で12%削減（台当たりのCO₂排出量）*3することを目標としています。2018年度のグローバル台当たりCO₂排出量は約0.37トンとなり、削減率は約14.3%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CO₂の総量を輸送台数で割ったもの

* 気候変動（企業活動を通じた取り組み）に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

物流からのCO2排出量

(年度)

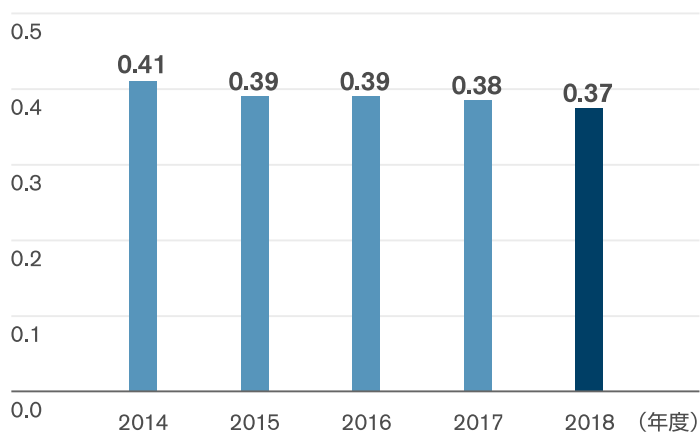
	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	t-CO ₂	1,608,582	1,598,891	1,925,281	1,567,248	1,482,982
インバウンド*	t-CO ₂	822,867	797,034	809,088	739,610	762,314
アウトバウンド*	t-CO ₂	785,715	801,857	1,116,193	827,638	720,667

海上	%	18.5	18.3	17.8	20.0	19.9
トラック	%	60.5	65.7	62.1	64.6	60.3
鉄道	%	5.1	5.4	5.6	7.0	6.7
航空	%	15.9	10.6	14.5	8.4	13.1

* 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

2018年度の物流からのCO₂排出量は約5.4%減少し、148万2,982トンとなりました。完成車の輸送におけるトラック輸送量の減少が全体のCO₂排出量の削減に大きく寄与しました。

物流からのCO₂排出量（輸送台数当たり）

(t-CO₂/台)

2018年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.37トンと2017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CO₂マネジメントを推進し、CO₂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）、CO₂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。2018年は神奈川県内5事業所*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CO₂排出量削減を推進しました。

日産ではCO₂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。

* 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。CO₂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：Nissan Advanced Technology Center）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CO₂排出量の削減、水のリサイクル、廃棄物の大幅な削減が評価され、建築物の環境性能効率を示すBEE値が新築としては過去最高の5.6と、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルとして認証されました。

* 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、CO₂マネジメントを推進し、CO₂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、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1,023の販売店に約1万3,183MWhの電力（CO₂排出量にして年間約3,278トンの削減）を導入しました。

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（NGP）」の要件に照らして随時改定されています。

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



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

大気品質

[大気品質に関する方針・考え方](#) ▼

[大気品質に関する実績](#) ▼

GRI103-1

GRI103-2

大気品質に関する方針・考え方

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、人びと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：Health Effects Institute）が発行する『State of Global Air 2018』では、世界の人口の95%は世界保健機関（WHO：World Health Organization）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：Organisation for Economic Co-operation and Development）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、このような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解決すべき課題の1つとなっています。このため、日産は主に下記の2つの方向から大気品質の取り組みを進めています。

1. ゼロ・エミッション車の普及推進

グローバルで累計販売40万台（2019年3月時点）を達成した「日産リーフ」をはじめ、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、都市部における大気汚染の改善に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。

2.内燃機関の改善

従来からの内燃機関についても、日産は早くから厳しい自主規制や排出ガスの低減目標を定め、「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、排出ガスを浄化する触媒などの開発、燃料タンクから蒸発するガソリン蒸発ガスへの対応など、幅広い技術開発に取り組み、下記の成果を挙げてきました。今後も市場で多数を占める内燃機関について、排出ガスのクリーン化への取り組みを継続して推進していきます。

- 「セントラCA」 (2000年1月発売/米国)：カリフォルニア州大気資源局が制定する排出ガス基準値をすべて満たし、ガソリン車として世界初のPZEV*1認定取得
- 「ブルーバードシルフィ」 (2000年8月発売/日本)：国内初のU-LEV*2認定取得

* 1 PZEV：Partial Zero Emission Vehicleの略。米国カリフォルニア州大気資源局が制定

* 2 U-LEV：Ultra-Low Emission Vehicleの略。日本の2000年排出ガス規制「新長期規制」の適合車より、窒素酸化物（NOx）と非メタン炭化水素（NMHC）の排出量を75%低減したクルマ

車室内の空気環境の向上

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、車室内で過ごす時間はより長時間化すると予想され、快適で安心な空間を提供することはますます重要になっています。「NGP2022」では、クルマからの排出ガスのクリーン化のみならず、より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。

また、従来から継続しているホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい揮発性有機化合物（VOC）*の削減についても、車室内の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っています。日産では、国や自動車業界が適用している基準値を参考に、より厳しい自主的な基準を設定し、2007年7月以降、市場に導入した新型車から基準をクリアすることを義務づけています。

* VOC：Volatile Organic Compoundsの略。揮発性を有し、常温・常圧で気体状となる有機化合物の総称

生産活動でのVOC排出の削減

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）、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、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。

日産では、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、VOCの少ない水系塗装ラインへの切り替えや廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進め、VOCの使用量そのものの削減に取り組んでいます。例えば、九州工場水系塗装ラインでは、塗装面積当たりのVOC排出量を20g/m²以下に抑え、業界トップレベルの水準を維持しています。また、メキシコのアグアスカリエンテス工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国スマーナ工場、中国花都工場などで水系塗装を採用しています。

クルマを生産するためには塗装工程などで大量の熱を消費します。その熱源となるオーブンやボイラ設備への低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の転換を進め、NOxやSOxの排出濃度を低減しています。

大気品質に関する実績

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電気自動車（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。例えば2018年10月に欧州で発売した「キャシュカイ」は、省燃費の新型1.3リッターガソリンターボエンジンにパーティキュレートフィルターを搭載し、EURO 6d TEMP規制*に対応しています。また日本では、国内に投入した電動化技術「e-POWER」により、省燃費性能を大幅に向上させ、平成17年排出ガス規制75%低減レベルを実現しています。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。

* 全Euro 6排気規制値およびRDE(Real Drive Emission)規制の第一段階

地域別排出ガス規制への対応状況

(年度)

		単位	2018
日本	平成17年排出ガス規制75%低減レベル + 平成30年排出ガス規制50%低減レベル	%	99.5
欧州	Euro 6b/c	%	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、使用量と排出量を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プ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）*の低減が課題となっています。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/m²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、英国のサンダーランド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、2018年度には2010年度と比較して27.2%の削減を実現しました。

* VOC：Volatile Organic Compoundsの略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称

* 大気品質に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

資源依存

[資源依存に関する方針・考え方](#) ▼

[資源依存に関するマネジメント](#) ▼

[資源依存に関する実績：再利用](#) ▼

[資源依存に関する実績：廃棄物](#) ▼

GRI103-1

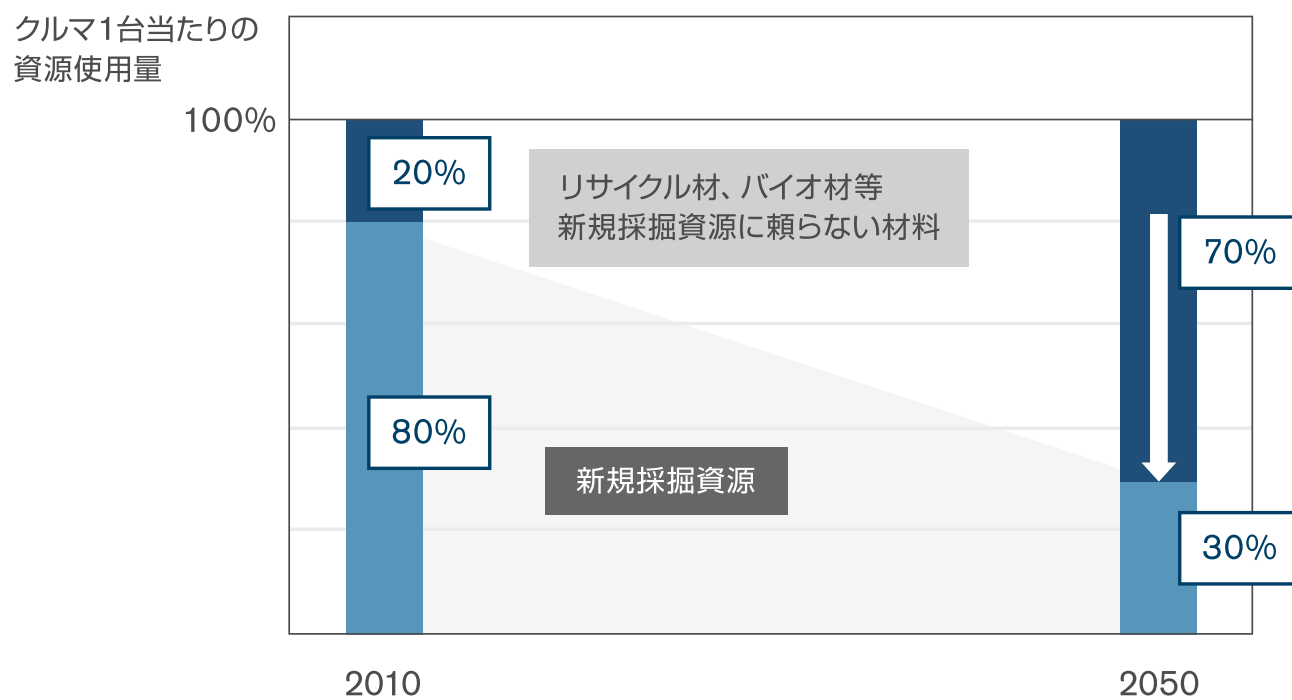
GRI103-2

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）」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。

資源依存に関する長期ビジョン



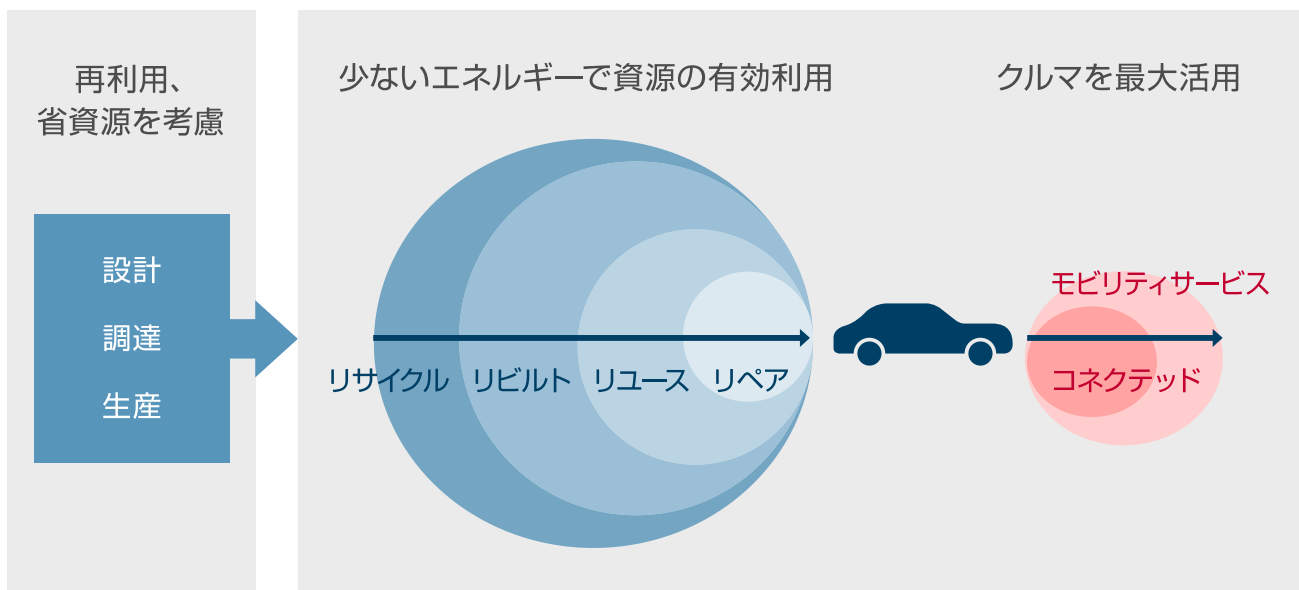
資源依存に関するマネジメント

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。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (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」というコンセプトを取り入れました。少ないエネルギーで資源の有効利用をするため、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・生産段階から資源の再利用および省資源を考慮した化学物質の適正な利用や車体軽量化に取り組みます。また、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、リビルト品適用の拡大、電気自動車 (EV) 用バッテリー二次利用の拡大を進めます。さらにはバイオ材料や金型レス工法の実用化に向けた開発も促進します。

日産はクルマを最大限活用するため、製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、ライドシェアなど新たな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。

サーキュラー・エコノミーのコンセプト



資源依存に関する実績：再利用

新規採掘資源への依存を70%に低減

新興国の経済発展に伴い鉱物資源や化石資源への需要は急速に増加しており、採掘量の拡大が継続すれば、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が出ています。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。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」においては2022年度での「新規天然資源の台当たりの使用量の削減30%」を目指し、サプライヤーと連携しながら、グローバル（日本、欧州、北米）の生産車両を対象に再生材の使用を拡大していきます。

再生材使用拡大への取り組み（鉄・非鉄）

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄15%、樹脂14%、その他10%（2018年実績）で構成されています。日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料に関し再生材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。

鉄と、非鉄である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クローズド・ループリサイクルの取り組みをグローバルで推進しています。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、2018年度のアルミロードホイール回収実績は年間約3,030トンとなりました。

再生材使用拡大への取り組み（樹脂）

鉄、非鉄の再生材使用拡大への取り組みに加え、樹脂についても日産は再生材の使用拡大に向けた取り組みを推進しています。

クローズド・ループリサイクルの取り組みとして、工場が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（DFL）へも適用を拡大し、2014年よりサービスバンパーの材料として使用しています。

また、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、2018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80.0%にあたる、約16万4,800本を回収しリサイクルしました。

さらに、専用処理施設では自動車シュレッダーダスト（ASR）が処理されていますが、このASRの約30%が樹脂により構成されています。日産はこの樹脂を自動車の材料として再生するために、「ASR回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化」「自動車廃プラスチック油化」「微生物によるPP（ポリプロピレン）リサイクル」*などの研究開発を進めています。



ASR回収樹脂からのリサイクルプロセス最適化の研究。写真左：ASR、写真右：ASRから回収された樹脂

* 本研究開発は、日本の自動車リサイクル法に基づき預託された指定3品目（フロン、エアバッグ、ASR）のリサイクル料金収支余剰金を用い、リサイクル高度化に向けた支援事業の一環として実施しています

ELVのリサイクル

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*1しています。

また、解体事業者や破砕事業者、他の自動車メーカーと連携して、ELV*2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2018年度のリサイクル実効率は99.6%*3に相当し、政府の定めたリサイクル実効率95%を大幅に上回りました。

ELV処理のプロセスは、（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廃車ガラを破砕し金属を回収する、（4）発生したASRを再資源化する、という4段階からなります。日産は2004年以降、他の自動車メーカー12社と協力して、ASR再資源化施設での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。

また、日本自動車工業会として、使用済みリチウムイオンバッテリーを共同で回収するスキームと、使用済みリチウムイオンバッテリーを適正に処理する体制を構築し、2018年度より運用を開始しました。

* 1 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

* 2 ELV：End-of-life Vehicleの略。使用済み自動車

* 3 日産調べ

バイオ材料の開発

日産は、プラスチックをはじめクルマに使用する樹脂素材を植物由来材料であるバイオ材料へと代替すべく技術開発を進めています。「NGP2022」ではバイオ材料の開発に関する目標を具体的に定めており、新型「日産リーフ」のシート素材にバイオ材料を使用するなど、実車への適用も推進しています。

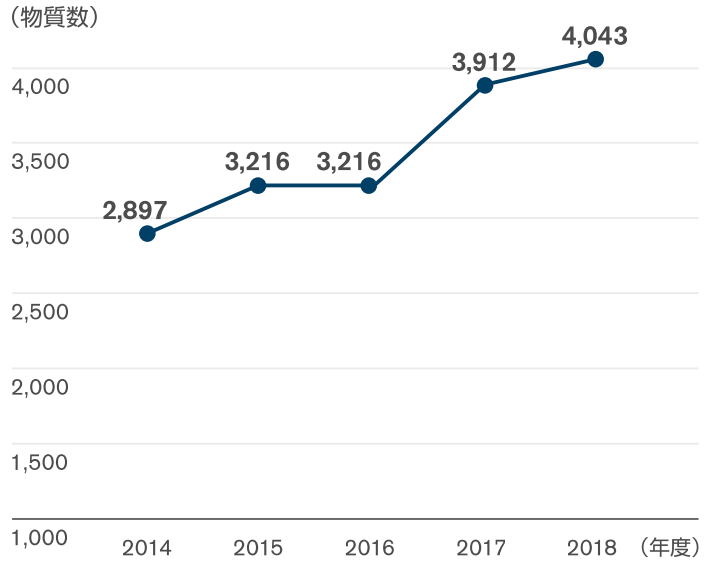


新型「日産リーフ」のシートに使われるバイオ素材

化学物質の適正な利用

ルノーとの提携のもとに法令遵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、2018年度の指定化学物質数は4,043へと増加しています。これは将来のリペア、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。

* 化学物質のガバナンスに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください



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。日本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、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」と、洗浄して品質を確認した「リユース（中古）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で強化。また、欧州、北米にも同等の活動を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ています。この取り組みは、クルマを長く使い続けるお客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

リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進

日産の電気自動車（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）、再製品化（Refabricate）、再販売（Resell）、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。

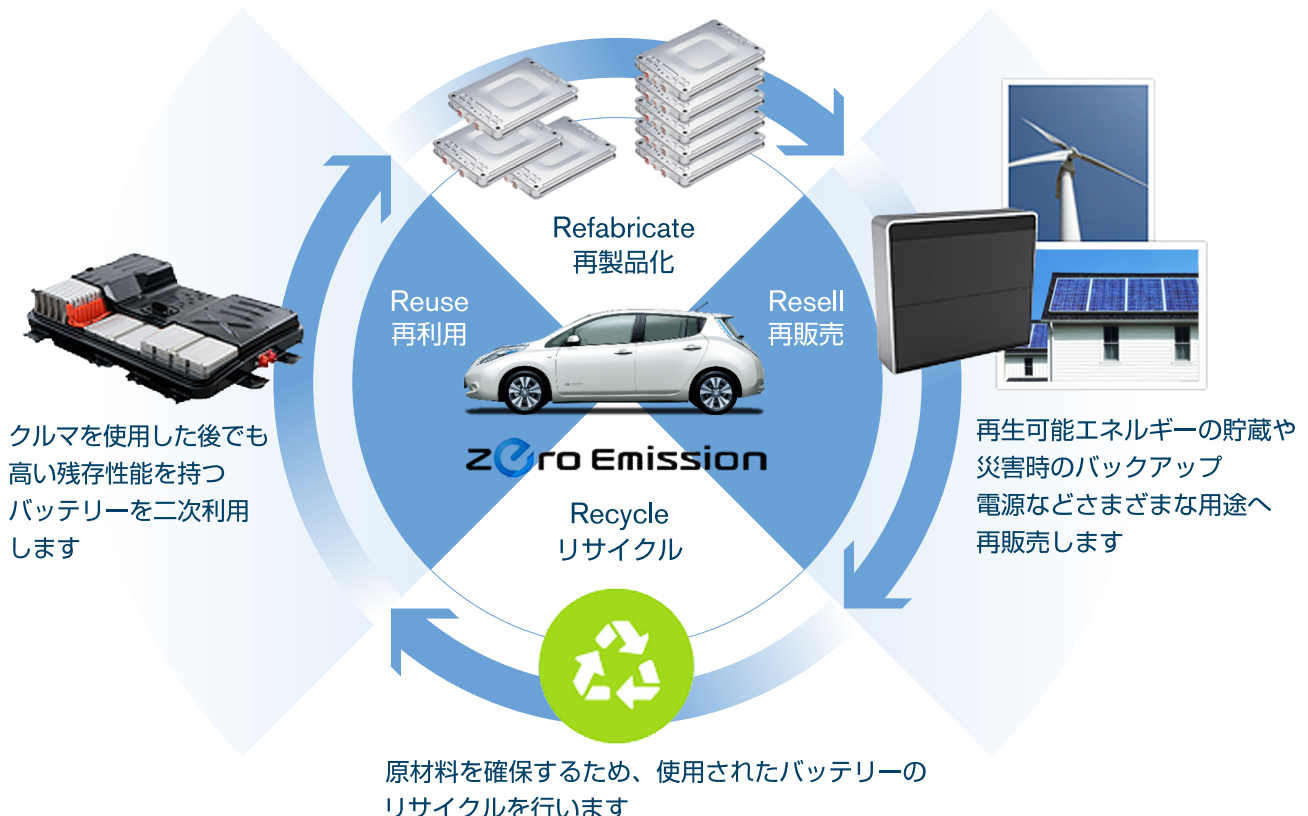
日産は、EVが市場で広く普及していく中、再利用可能なリチウムイオンバッテリーを有効に活用するために、2010年に住友商事株式会社とともにフォーアールエナジー株式会社を設立し、EV用バッテリーを定置型蓄電システムのバッテリーとして活用できるよう、開発に向けた実証実験に取り組んでいます。日本では今後、住宅や事業用の太陽光パネルと組み合わせたエネルギー貯蔵やバックアップ電源として定置型蓄電システムの利用拡大が見込まれており、フォーアールエナジーは個人住宅や集合住宅向け定置型蓄電システムの販売を行ってきました。

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。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。再生リチウムイオンバッテリーはEVの交換用としての販売や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、日本だけでなくグローバルで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

バッテリーのモジュール構成などを変更し、クライアントニーズに合わせて電圧や容量の違う新たなパッケージをつくり出します



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」に採用しました。さらに、ハイブリッド車にもDy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「日産リーフ」、2018年には「セレナ e-POWER」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。

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）において、海外でもメキシコをはじめ、中国、タイ、スペインなど多くの拠点で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*1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*2比で日本において年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 BAU：Business As Usualの略。特段の対策をとらなかった場合

廃棄物発生量

2018年度にグローバルに発生した廃棄物の量は20万6,645トンとなりました。2018年度から廃棄物データの第三者保証範囲がグローバルに拡大したため、集計対象拠点が増えています。2018年度の生産工場の廃棄物発生量は18万9,282トン*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	2014	2015	2016	2017	2018
合計	ton	173,513	159,345	158,939	152,674	206,645
地域別内訳						
日本	ton	59,808	63,630	61,115	61,327	69,829
北米	ton	58,452	49,129	45,459	35,177	64,514
欧州	ton	45,358	37,204	41,110	45,268	49,662
その他	ton	9,895	9,382	11,255	10,903	22,639
処理方法別内訳						
廃棄物最終処分量	ton	13,153	11,355	8,707	8,041	7,231
リサイクル量	ton	160,360	147,990	150,231	144,633	199,414

* 資源依存（廃棄物）に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

水資源

[水資源の管理に関する方針・考え方](#) ▼

[水資源のマネジメント](#) ▼

[水資源の管理に関する実績](#) ▼

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%不足するといわれており、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、「異常気象」「自然災害」「水危機」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）」でも目標の1つに掲げられています。また、2018年に気候変動に関する政府間パネル（IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change）により公表された「1.5°C特別報告書」*でも気温が1.5度上昇すれば大雨、干ばつといった異常気象のリスクや影響は高まり、2.0度上昇すればリスクや影響はさらに深刻で広範囲になると報告されました。水不足や洪水などさまざまな側面において水資源の管理は持続可能な発展のために重要な課題となっています。

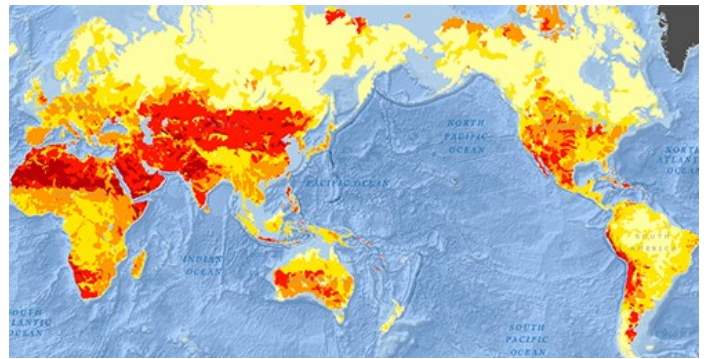
世界の産業別水消費量は農業が一番多く約70%を占め、次いで工業が約20%、残りが生活用水で約10%となっており、自動車メーカーの水リスクが工業界の中で特に高いという指摘はありません。しかし日産は、持続可能な企業であるためには水資源への依存を減らす必要があると考え、すべての生産拠点で、水質の管理や水使用量の削減に取り組んでいます。

* 正式タイトル：「気候変動の脅威への世界的な対応の強化、持続可能な発展及び貧困撲滅の文脈において工業化以前の水準から1.5°Cの気温上昇にかかる影響や関連する地球全体での温室効果ガス排出経路に関する特別報告書」

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、逆浸透膜（RO膜：Reverse Osmosis Membrane）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。

世界の水リスク



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

「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」では、2022年までにグローバル生産拠点における取水量を21%削減することを目標としています。その達成に向けて、工場間でのベストプラクティスを共有し、設備投資を実施するほか、省エネルギー診断のチームである「エネルギー診断チーム（NESCO：Nissan Energy Saving Collaboration）」を水使用量や廃棄物に発展させた資源版「rNESCO」（r(esource) NESCO）という取り組みを拡大することで、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。

水資源の管理に関する実績

水使用量の削減

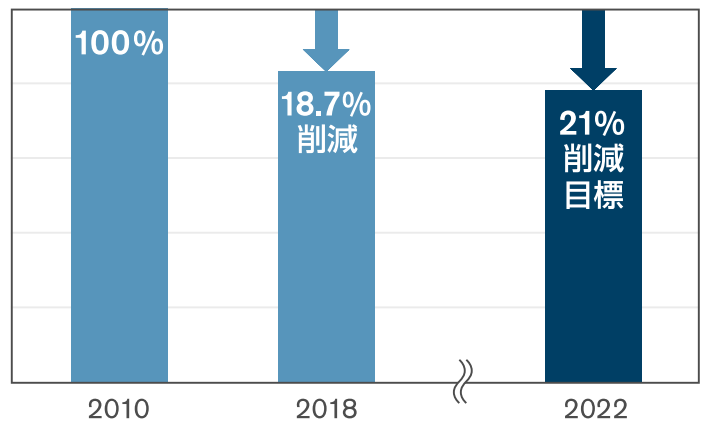
日産のクルマおよび部品を製造する工場は世界各地に点在しており、いずれも生産に伴い多くの水を使用していることから、すべての生産工場で水使用量の管理・削減への取り組みを進めています。生産台数当たりの水使用量は2022年度までに2010年比で21%削減することを目標としており、2018年度は2010年比で18.7%削減することができました。

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。

中でもチェンナイ工場の取り組みはインド工業連盟（CII：Confederation of Indian Industry）から優れた水資源管理事例として表彰されました。また北米日産会社（NNA）でも、塗装前処理工程の廃水をフィルターによりろ過し水質を改善することで給水量を削減するなど、工場ごとに切磋琢磨しながら新たなアイテムの発掘を行っています。

このほか日本のグローバル本社では、雨水・雑排水・厨房排水をリサイクル処理した後、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、水使用量削減に努めています。

グローバル生産台数当たりの水使用量 (%)



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日で使う水の量と同じです。

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

2018年度の企業活動における取水量は26,420千m³となり、2017年度より1%の増加となりました。また、生産工場の取水量は25,093,377m³* 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	2014	2015	2016	2017	2018
合計	1,000m ³	29,162	28,570	29,118	26,197	26,420
日本	1,000m ³	15,018	14,990	15,563	13,115	13,022
北米	1,000m ³	5,419	5,427	5,483	4,905	4,930
欧州	1,000m ³	2,310	2,330	2,299	2,155	2,093
その他	1,000m ³	6,415	5,823	5,774	6,023	6,376

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。

(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	1,000m ³	20,938	20,680	20,516	17,410	17,345
日本	1,000m ³	13,358	12,976	12,681	10,376	10,472
北米	1,000m ³	3,550	3,916	4,028	3,382	3,190
欧州	1,000m ³	1,793	1,740	1,767	1,564	1,539
その他	1,000m ³	2,237	2,048	2,040	2,088	2,143

水質						
化学的酸素要求量 (COD) 日本のみ	kg	27,883	28,042	29,730	26,451	21,149

* 水資源の管理に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

第三者保証




独立した第三者保証報告書

2019年9月27日

日産自動車株式会社
代表執行役 山内 康裕 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  山内 康裕

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2019(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2018年4月1日から2019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CO₂排出量
- 従業員の通勤および販売した製品の使用によるCO₂排出量
- 生産工場の取水量
- 生産工場の廃棄物発生量

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愛知機械工業株式会社熱田工場における現地往査
- 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CO₂排出量、廃棄物発生量、取水量算定方法

- 生産拠点からのCO₂排出量：社内基準に基づき、サプライヤーからの請求書をベースとするサイト内での各エネルギー使用量データに、各生産拠点にて一般に入手可能なCO₂排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 従業員の通勤にかかるCO₂排出量：GHG プロトコルスコープ3 スタン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CO₂排出量を算定。これに各拠点の従業員数を乗じて算出している。
- 販売したクルマの使用に伴うCO₂排出量：1台当たり走行距離当たりの平均CO₂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CO₂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。

環境課題を踏まえた事業基盤の強化

環境分野のガバナンス ▼

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 ▼

環境分野のガバナンス

▶ 取り組みに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

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。以降、確実にPDCA（Plan-Do-Check-Act）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を実施しています。さらにコンプライアンスを強化するために、内部監査においてこれまでの確認項目だけではなく行政への届出など、順法性を重点に確認しリスクを洗い出しました。こうした取り組みを、小さな人的ミスも逃さないシステムの構築につなげ、業務の改善を図っています。

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*1、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）*2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2002年1月に定めた指定物質で自動車車両に関する物質の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*3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*4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。ルノーとの提携のもとに、法令遵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*5にも対応しています。

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

* 2 VOC：Volatile Organic Compoundsの略。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称

* 3 OEM車を除く

* 4 PBDE：ポリブロモジフェニルエーテル

* 5 CLP規制：Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures

GRI306-3

GRI307-1

日産の拠点における行政処分および指導

2018年度の環境マネジメントシステムの活動について環境関連の重大な法令や条例違反による行政処分および指導を受けた生産拠点はありませんでした。

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CO2排出量の削減、エネルギーや水使用量の削減、廃棄物の削減のほか、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、「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (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、入社時の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などにおいて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。さらにすべての従業員が「環境方針カード」を携帯し、自分の環境行動を記載しています。

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、環境活動の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活動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低減しています。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実施しています。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」の期間中に環境活動における現状を把握し、将来の環境負荷削減に向けた道筋を検討するなど、環境への取り組みを確実に実行するためにLCAによる評価を活用しています。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。

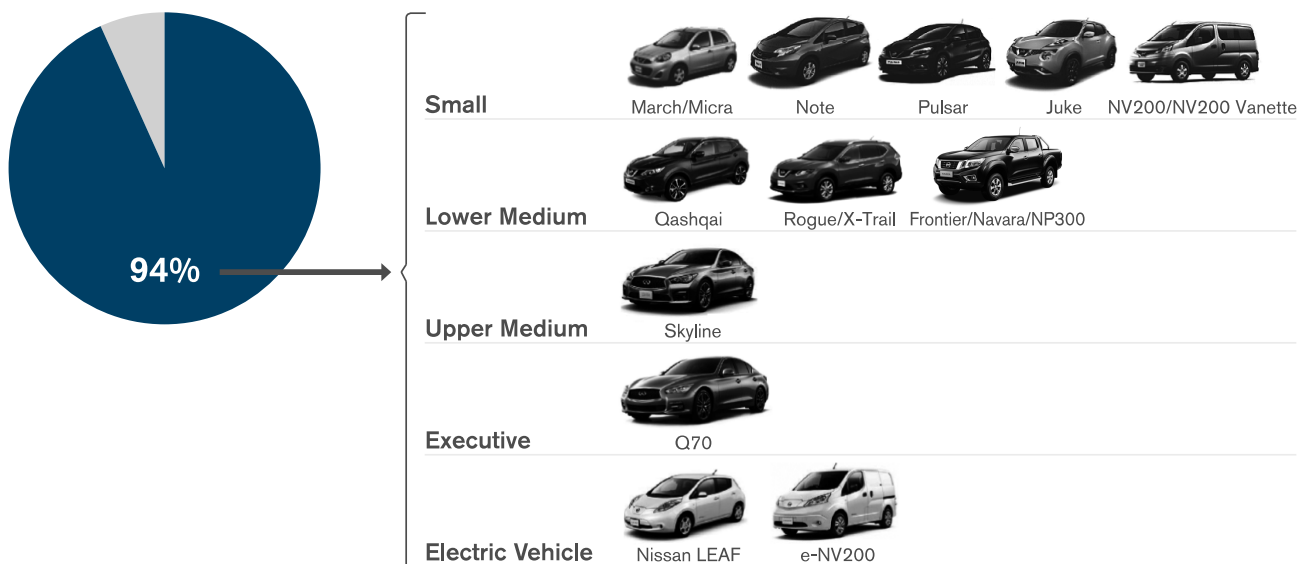
日産は、2010年に社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年12月にはLCAの算出手順についてドイツのテュフラインランドによる第三者認証を受けました。この認証は、ISO14040/14044の規格に基づいており、商品ライフサイクルにおける日産の環境負荷の算出手順を保証するものです。

「NGP2022」の期間中も、この認証を受けた算出手順に基づいて新型車や新技術のLCAを実施し、走行時や製造工程の効率化などを進めることで、クルマのライフサイクルにおけるさらなる環境負荷の低減を目指します。

グローバルトップ販売モデルのLCA改善

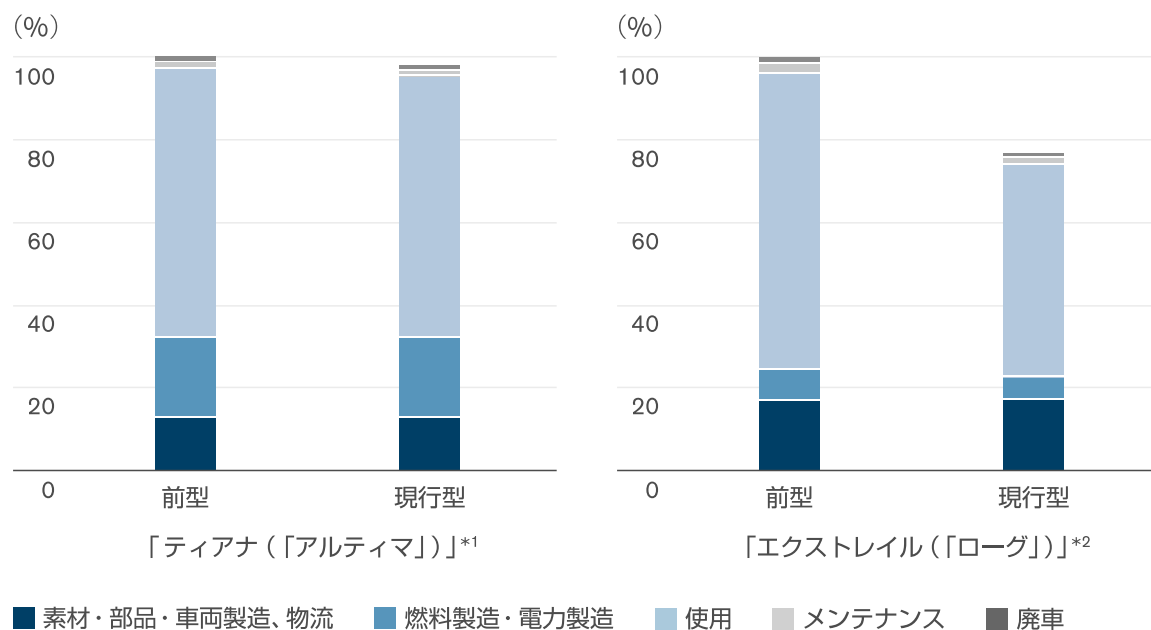
日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、その台数ベースでのカバレッジは90%以上に達しています。

EU市場におけるLCA手法の運用比率



「ティアナ」「エクストレイル」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、CO₂の排出を削減しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量 (CO₂、CH₄、N₂Oなど)



*1 米国生産・走行(12万マイル)における比較

*2 欧州生産・走行(15万km)における比較

「e-POWER」におけるLCA比較

2016年に新パワートレインの「e-POWER」を投入し、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。

例えば、「ノート e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較し18~27%以上のCO2排出の削減を達成しています。

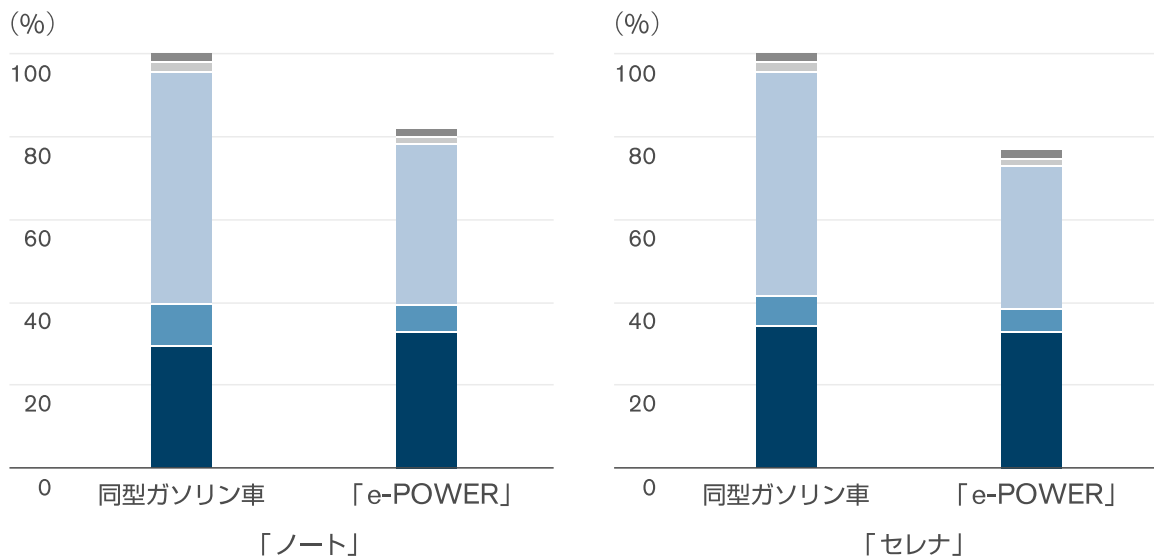
「e-POWER」を搭載している電動車では、発電のためだけにガソリンエンジンを利用するため、限定的な条件で運転することができます。

これにより、通常ガソリンエンジンに比べてエンジンの小排気量が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができます。

また、100%電気自動車（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CO2等価排出量はガソリン車比で微増にとどまります。

今後、さらなる車両軽量化を推進し、「e-POWER」を活用しエネルギー効率を最適化することにより、CO2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。

ライフサイクルでのCO2等価排出量（CO2、CH4、N2Oなど）



■ 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
日本生産・走行(10万km)における比較

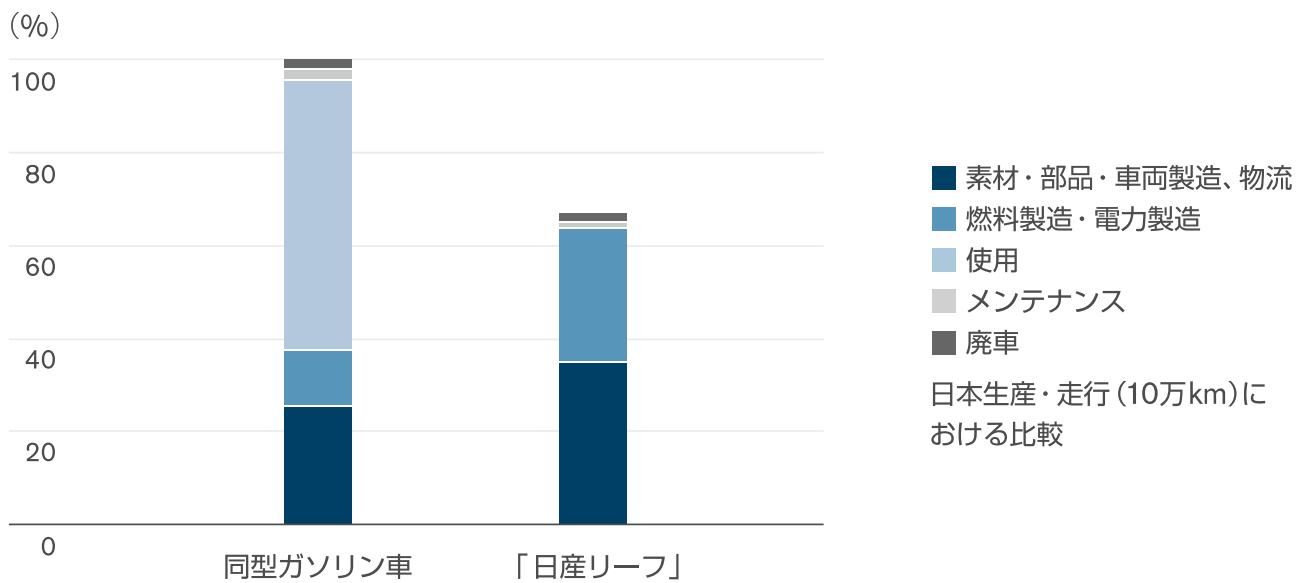
新型「日産リーフ」におけるLCA比較

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CO₂排出量を約32%削減しています。EVの製造段階でのCO₂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CO₂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。

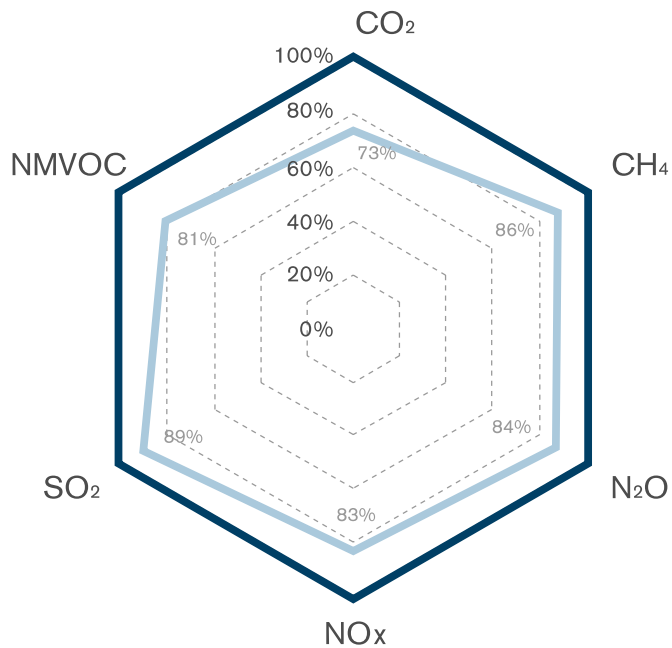
ライフサイクルでのCO₂等価排出量 (CO₂、CH₄、N₂Oなど)



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」は現行のガソリンエンジン車と比較し、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



- 従来型
- e-POWER

日本生産・走行(10万km)における比較

ステークホルダーエンゲージメント

GRI308-1

GRI308-2

サプライヤーとの協働

「NGP2022」では以下の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1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。2018年8月には「NGP2022」に合わせて改定し、サプライヤーそれぞれの環境活動に関する依頼などを追加しました。また、2019年5月には環境負荷物質管理を強化するため、サプライヤーの環境負荷物質マネジメントに関する自己診断などの規定を追加し、全サプライヤーに遵守をお願いしています。

また、国際環境NPOであるCDP（旧名称：カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト）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います。2018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78%、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74%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おり、2018年にはサプライヤーのランク上昇も見られました。

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（Trusty and Harmonious Alliance Network Kaizen activity with Suppliers）活動」を推進しています。特にエネルギー使用（電力・ガスなど）とCO₂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。

また近年、中国では環境規制の高まりにより企業が廃業や一時停止、移転などに追い込まれることも少なくありません。このような事態を受け、日産は2018年度に1次サプライヤーおよび2次以降のサプライヤーに対して環境規制の対応に関する独自調査を行いました。この調査結果を、サプライチェーンをより強固なものにするために活用していきます。

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。2019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びと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。2018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。主な目的は以下の2つです。

- 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（EVである「日産リーフ」をはじめとする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とることを促します。

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2019」では、気候変動と水危機が10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て取り組みだけでは十分とはい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：World Wide Fund for Nature）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*を促進

* 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

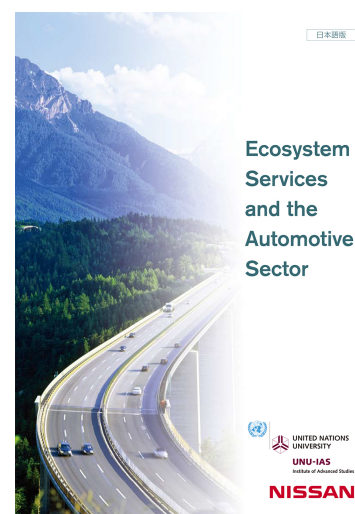
大気・水・土壌・生物多様性の保全に向けて自動車メーカーとして優先すべき項目

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」*¹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」*²

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

▶ 環境課題を踏まえた事業基盤の強化に関するデータは[こちら](#)にも掲載しています

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

労働者の権利の尊重



従業員との対話



従業員の健康と安全



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に、運転支援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、さまざまな背景を持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	従業員
労働慣行	
従業員の健康と安全	
地域社会への貢献	地域社会への貢献

人権

[人権に関する方針・考え方](#) ▼

[人権に関するマネジメント](#) ▼

[人権に関する実績](#) ▼

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、企業の規則を遵守することが事業活動を行ううえ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（UNGPs：UN Guiding Principles on Business and Human Rights）」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。

* 「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

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、日産の役員および従業員全員に適用されます。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、全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。

* サプライチェーンにおける人権への取り組みに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

関連するガイドラインは下記をご覧ください

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

人権に関する実績

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したうえで、人権に対する悪影響を未然に防ぐため事実をモニター・評価し、対応策を講じることが重要になります。

日産は2001年、「日産グローバル行動規範」に多様性の尊重と機会平等を明記し、2004年には「国連グローバル・コンパクト」に署名、現在に至るまで報告義務を遂行しています。サプライヤーに対しても2010年に「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」を発行し、強制労働および児童就労の禁止など人権の尊重を明記し、日産のサステナビリティ方針を共有してきました。

また、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則（UNGPs：UN Guiding Principles on Business and Human Rights）」にのっとり、「日産の人権尊重に関する基本方針」を2017年に発行。世界をリードする自動車メーカーとして、すべてのステークホルダーの人権を尊重すること、そして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を表明しています。2018年にはNGOと協力し、人権デュー・デリジェンスを実施した結果、特にリスクが高いと思われる重点分野を特定しました。

2018年6月には新たなサステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を発表し、環境、社会性、ガバナンスの側面における2022年度までの活動目標を明確にしました。その社会性の側面で、あらゆるステークホルダーの権利を尊重することの重要性をあらためて強調しています。

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222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づけています。また、LGBT従業員への取り組み*1も積極的に行っています。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*2を通じて人権問題に関する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ることがないよう保護しています。

* 1 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

* 2 内部通報システムに関する詳細は[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

[ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方](#) ▼

[ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント](#) ▼

[ダイバーシティ&インクルージョンの実績](#) ▼

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。



ダイバーシティ(多様性)とは
 性別、国籍、文化、年齢、性自認、性的指向、学歴、ライフスタイル、仕事歴などさまざまな背景からなる多様な人財が存在していること

インクルージョン(多様性の受容)とは
 一体感を持ちながら多様な価値観・個性を尊重し、一人ひとりが自身の力をフルに発揮できる風土があること



人権の尊重と機会平等

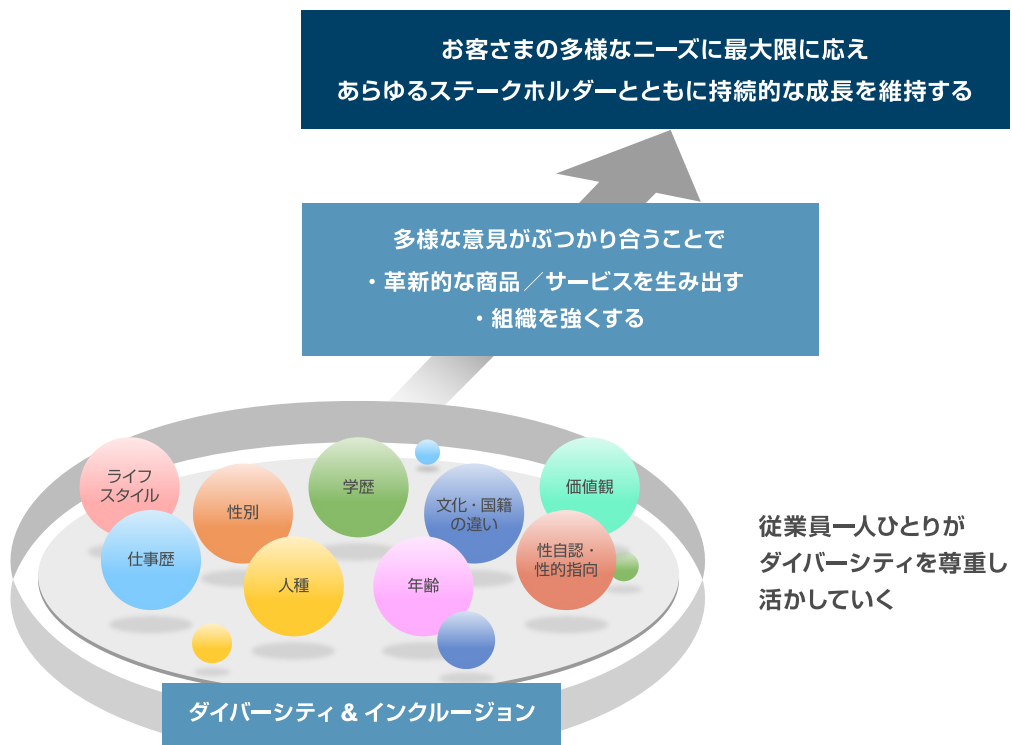
日産は世界中のグループ会社で働くすべての従業員を対象として「日産グローバル行動規範」を策定。従業員がどのように行動すべきかを定め、グループ全社でグローバルに適用しています。

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ともに働くことで、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

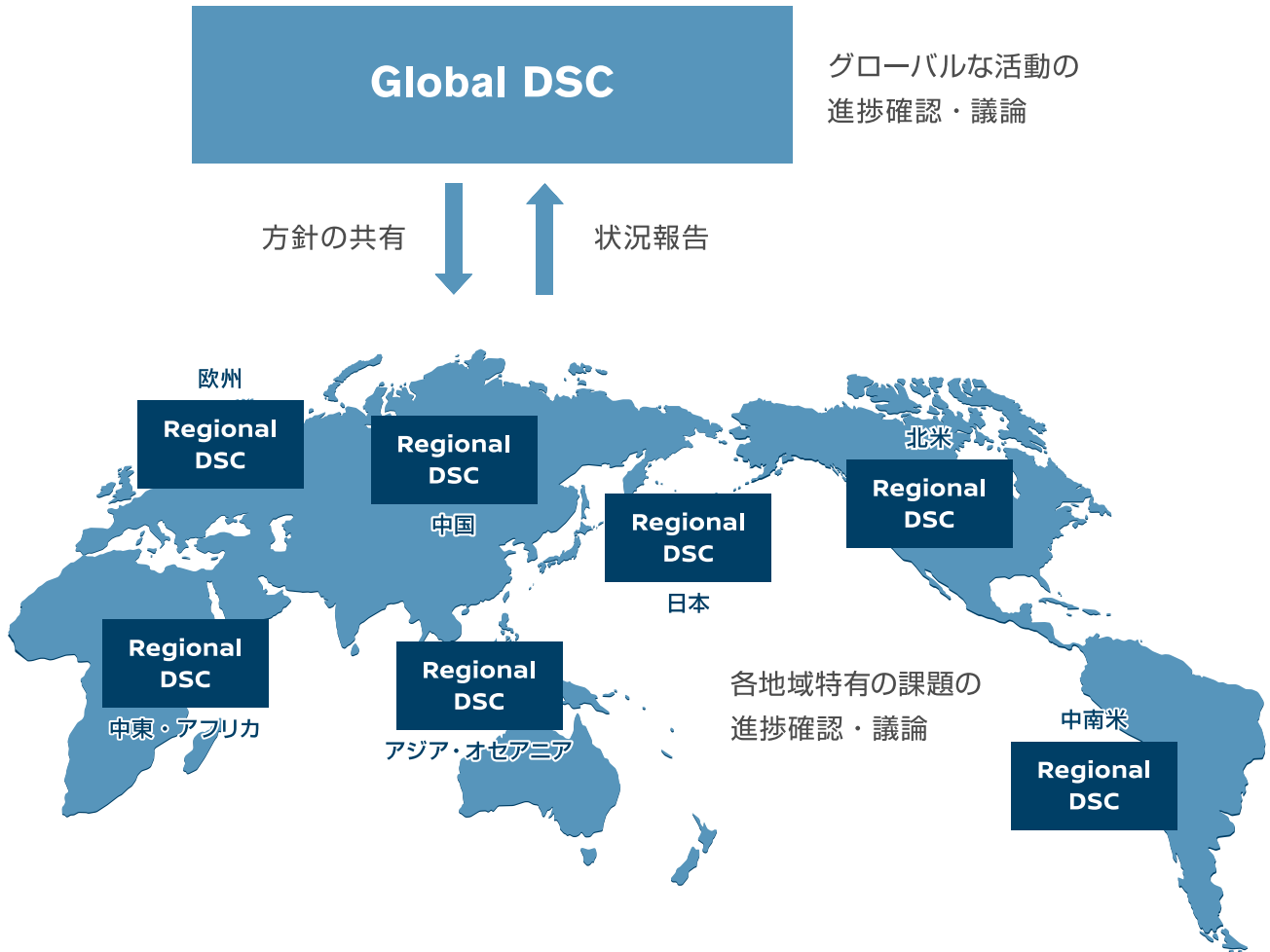
日産はグローバルでダイバーシティ&インクルージョンを推進するに当たって、各部門を代表する役員をメンバーとする会議で方針を定めたうえで、各地域で取り組みを推進するための専門組織が中心になって取り組んでいます。日産は、多様な人財一人ひとりがその力を最大限発揮できる、真にインクルーシブな会社となることを目指して、「多様性に富む組織をマネジメントできるスキルを持ったリーダーの育成」「多様な人財の活躍」「ダイバーシティ&インクルージョンを尊重する文化の定着」「インクルーシブな働き方」の4つのアプローチで、ダイバーシティ&インクルージョンを推進します。

- ✓ 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: Global Diversity Steering Committee)」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 : Regional Diversity Steering Committee)」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"> • マネジメントスキル向上施策
多様な人財の活躍	<ul style="list-style-type: none"> • 人材育成施策、キャリア支援 • 採用強化* • 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）
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"> • 全従業員の多様性理解促進施策
インクルーシブな働き方の実現	<ul style="list-style-type: none"> • 両立支援施策 • 柔軟な働き方を実現するインフラの整備

* 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20%、技能系で20%強

ダイバーシティ&インクルージョンの実績

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。

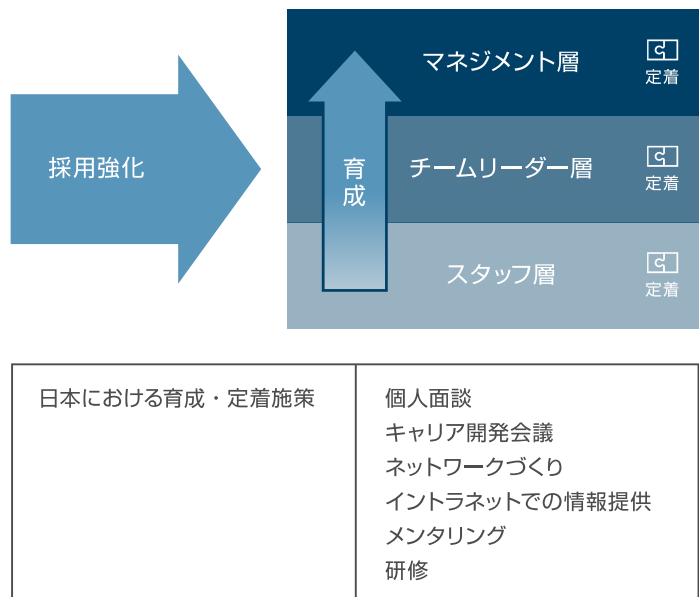
その結果、グローバルでの女性管理職比率は、2008年の7%から2019年4月には13.6%に上昇しており、さらに女性の海外出向が増加するなど、グローバルで女性が活躍しています。

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うなど、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。

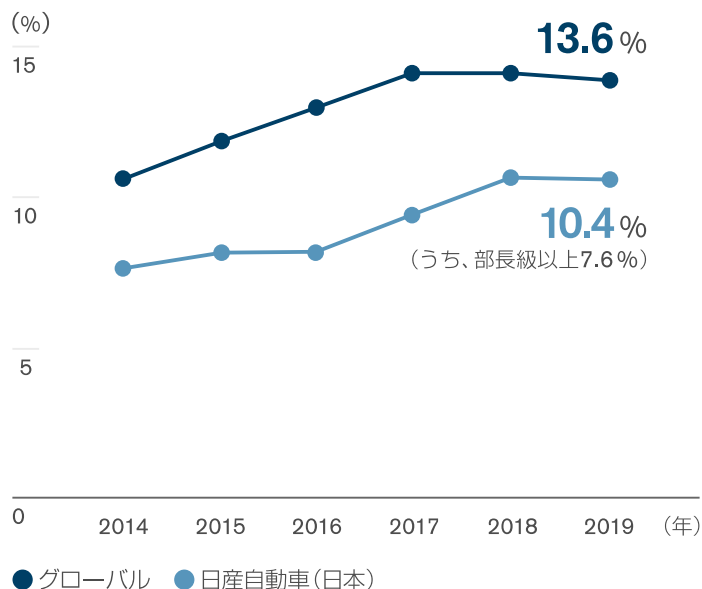
個別支援活動として、メンタリングプログラムも展開しています。豊富な知識と経験を有した社内の先輩社員が双方方向の対話を通じて、後輩社員のキャリア形成上の課題解決を支援する取り組みで、個人の成長を支えるとともに、職場内の悩みや問題解決をサポートする役割を果たしています。

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2019年4月時点で10.4%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4.0%と比べると、良好な水準です（「平成30年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）に基づき算出）。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2019年4月時点で7.6%と3.8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。



女性管理職比率の推移



日産は、単に女性管理職の数を増やすだけではなく、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、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、その後さらに、新たな女性工長も誕生しました。

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。販売会社では、多くの従業員が働いていますが、特徴の1つとして女性カーライフ・アドバイザー（CA）の活躍が挙げられます。2019年2月末時点で、1,196名の女性CAが全国で活躍しており、女性CA比率は2018年2月の10.1%から0.6%上昇し10.7%となっています。また、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、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。

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、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。さらにダイムラー社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。

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

ダイバーシティを真の強みとして活かし、より高い価値を創造し、お客さまの多様なニーズに応えるためには、性別や国籍、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、お互いに差別や偏見なく認め合い、受け入れる「ダイバーシティ&インクルージョン」を組織の土台として根づかせることが重要だと日産は考えます。

組織風土の醸成をさらに進めていくため、2018年度は日本において、間接全従業員を対象に、誰もが持つアンコンシャス・バイアス（無意識の偏見）の影響やそれをコントロールするための方法を学ぶ「アンコンシャス・バイアスeラーニング」を導入しました。今後はグローバル全拠点に順次展開していく予定です。

また、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。日本最大のLGBTイベント「東京レインボープライド」には、2017年から3年連続で出展しています。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2017年に獲得し、2018年も2年連続で「ゴールド」を獲得しました。

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。

さらに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。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。

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。

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、どの地域にいても働きやすい環境を整備しています。

両立従業員を支える施策

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「まーちゃんど・おっばま」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年度からは、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、外部相談窓口を導入しました。

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支援 — 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
- 育児休職からの復職予定者を持つ管理職向けマネジメントセミナー
- 管理職向けダイバーシティマネジメント研修



会社のインフラ

- 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
- 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）
- 介護に関する外部相談窓口

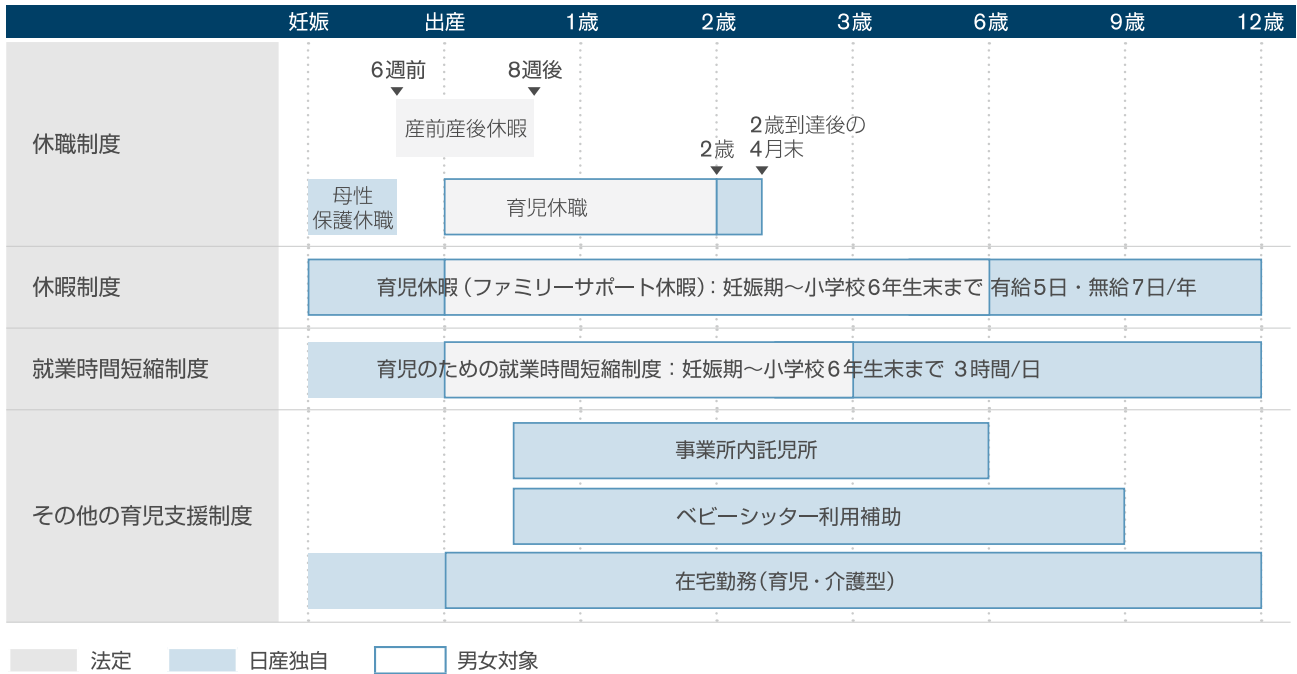
日産の事業所内託児所



	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

* 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



働き方改革「Happy8」

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

「Happy8」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。

また、従業員一人ひとりが新たな視点を持ち、自身の働き方について考えるきっかけづくりとして、2014年度より毎年、外部のゲストスピーカーの方を招いて働き方について学ぶ、「働き方シンポジウム」を実施しています。

今後も「集中8時間！ライフも充実、カラダも元気、Happy8」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。



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合うことで、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さまざま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。また、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、お客さま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、すべての従業員に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。すべ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、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、特定のトピックにかかわるものなど、さまざま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 : Business Synergy Team) 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、地域でのコミュニティ形成などへの支援に焦点を当てています。2007年の立ち上げ以来、BSTは日産アメリカズの主要拠点に広がっており、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
- Interfaith Nissan (IN)
- 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 (NNA) は、地域コミュニティの健全な発展のため、さまざま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。NNAは、持続可能なより良い社会をつくるため、地域コミュニティとともに歩んでいます。

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への意気込みと確かな実績は、さまざま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。

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など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、2017年に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、2018年も2年連続で受賞しました。

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実を結んでいる証拠だと考えています。

* ダイバーシティ&インクルージョンの取り組みに対するこれまでの主な外部評価のデータを[こちら](#)に掲載しています。

work with Pride



work with Pride



女性が輝く
先進企業表彰

交通安全

[交通安全の方針・考え方](#) ▼

[交通安全のマネジメント](#) ▼

[交通安全の実績 \(クルマ, 人, 社会\)](#) ▼

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めざましく、自動運転やそれを構成する運転支援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、世界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（現実の世の中）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」に関する詳細は[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。乗員が危険に近づかないようにする技術、衝突を防ぐ技術、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、より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。

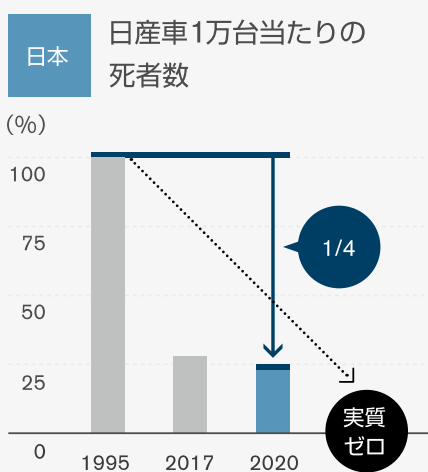
日本の2018年の交通事故による死者数は3,532人と2017年より162人減少しましたが、なおも3,000人以上が交通事故で亡くなっています。また世界保健機関（WHO：World Health Organization）は、世界全体で毎年約135万人が交通事故で命を落としており、今後緊急に対策をとらなければ2030年までには死亡原因の7位になると予測しています。

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、英国で達成。現在は、2020年までに日本、米国、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。

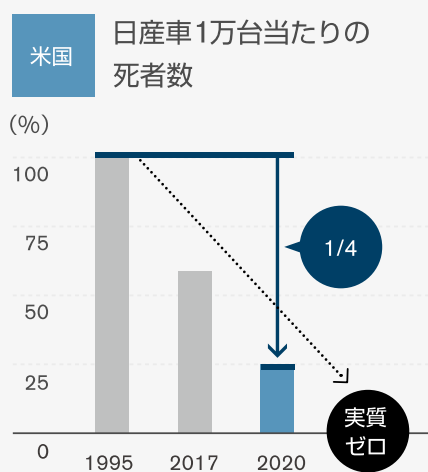
交通事故を低減させ、日産の掲げた目標「ゼロ・フェイタリティ」を実現するには、クルマの安全技術を進化させ、その機能を多くのクルマに適用・拡大することはもちろん、人や交通環境も含む総合的な取り組みが必要です。真に安全なクルマ社会の構築に貢献するため、日産は「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に取り組む「トリプルレイヤードアプローチ」を推進しています。

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

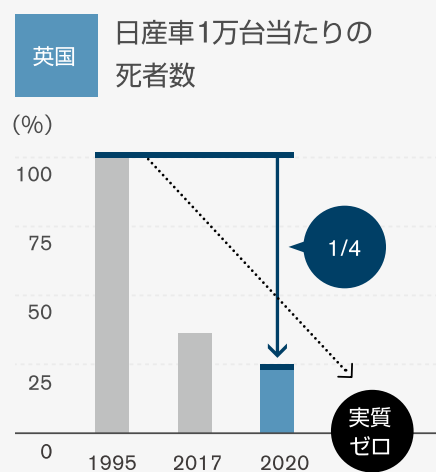
日産の取り組み：「クルマ」「人」「社会」という3つの階層に取り組む「トリプルレイヤードアプローチ」



出所：公益財団法人交通事故総合分析センター



出所：Fatality Analysis Reporting System



出所：STATS19 data, U.K. Department for Transport

交通安全の実績

GRI103-3

GRI416-1

GRI417-1

クルマ：安全技術開発への取り組み

お客さまに安心して運転を楽しんでいただくために、日産ではすべてのブランドの車両が安全に関する法規制などを遵守するのはもちろんのこと、「セーフティ・シールド」という独自の考え方のもと、できるだけ乗員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」

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」とは、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。日産はこのコンセプトを基本に、安全技術の開発を進めています。

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しました。北米では、「パسفайンダー」「アルティマ」「ローグ」などのモデルに標準装備、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しています。2018年度に北米で発売された新型「アルティマ」や、日本で発売された「日産リーフe+」、新型「日産デイズ」にも継続採用されています。

また、各地域で行われている公的機関および政府による試験において、高い安全評価を獲得しています。日本では、2018年度より開始された国土交通省による衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度において、「ノート」「セレナ」など主要11車種の「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」が認定を受けました。

主な外部安全評価結果（2018年評価分）

地域	外部評価		車種	レーティング
日本	JNCAP*1	衝突安全性能評価	2018年度評価実績なし	
		予防安全性能評価	「日産デイズ ルークス」 「ノート」	ASV+++
		事故自動通報システム機能評価	「日産デイズ」	SOS+（車載型）
米国	NCAP*2		インフィニティ「QX60」「QX50」「パスファインダー」「ムラーノ」	総合5★ （2019モデルイヤー）
			インフィニティ「QX80」「タイタン（クルーキャブ）」「アルマーダ」「フロンティア（クルーキャブ）」「ローグ」*4「ローグスポーツ」「セントラ」*5「バーサ」「キックス」	総合4★ （2019モデルイヤー）
	IIHS*3		「アルティマ」「パスファインダー」*6「キックス」（LEDヘッドライト装着車）	2019 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP		「日産リーフ」	5★
中国	C-NCAP		「テラ」	5★
東南アジア	ASEAN NCAP		「テラ」	5★

* 1 JNCAP：Japan New Car Assessment Programの略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）による自動車アセスメントプログラム

* 2 NCAP：New Car Assessment Programの略。米国運輸省道路交通安全局（NHTSA：National Highway Traffic Safety Administration）の新車アセスメントプログラム

* 3 IIHS：Insurance Institute for Highway Safetyの略。米国道路安全保険協会

* 4 ハイブリッド車を除く

* 5 NISMO,SR Turboを除く

* 6 2018年8月以降の生産車

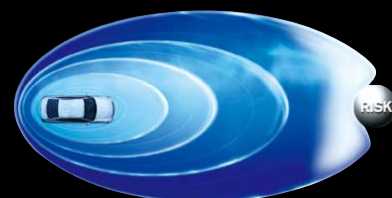
“ぶつからないクルマ”の実現に向けて

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。

<p>危険が顕在化していない</p> <ul style="list-style-type: none"> ■プロパイロット ■インテリジェントペダル ■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) ■アクティブAFS ■インテリジェントアラウンドビューモニター ■インテリジェントルームミラー 	<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"> ■インテリジェントFCW (前方衝突予測警報) ■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) ■BSW (後側方車両検知警報) ■インテリジェントBSI (後側方衝突防止支援システム) ■インテリジェントBUI (後退時衝突防止支援システム) ■インテリジェントDA (ぶらつき警報) ■RCTA (後退時車両検知警報) 	<p>危険な状態を回避するよう 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"> ■インテリジェント エマージェンシーブレーキ ■ABS (アンチロックブレーキシステム) ■VDC (ビークルダイナミクスコントロール) ■踏み間違い衝突防止アシスト 	
<p>衝突が避けられない</p> <ul style="list-style-type: none"> ■前席緊急ブレーキ感応型 ブリクラッシュシートベルト 	
<p>衝突</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ゾーンボディ ■SRS エアバッグシステム ■ポップアップエンジンフード 	<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"> ■エアバッグ展開連動ハザードランプ ■SOSコール (ヘルプネット) 	



最新の安全技術*

* 各技術の名称や機能は日本市場のものです

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、システムが緊急ブレーキを作動させて正面衝突を回避、または衝突時の被害を軽減します。

踏み間違い衝突防止アシスト

踏み間違い衝突防止アシストは、ソナーで進行方向にある壁などの障害物を検知し、アクセルペダルが必要以上に踏み込まれたり、衝突する恐れがあるとシステムが判断すると、音と表示でドライバーに警告するとともに、エンジンやモーター出力の抑制とブレーキ制御により、衝突を回避または被害を軽減します。また、日産の事故分析結果では、踏み間違い事故の発生は駐車操作中だけではなく、駐車場以外の道路や走行



中の発生も多いことが分かっています。最新の踏み間違い衝突防止アシストでは、ルームミラー上部に設置したカメラにより前方車両や歩行者の検知も可能とし、低速走行時（時速約25km以下）まで作動範囲を拡大することで、より広いシーンでドライバーをサポートします。

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警報音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。荷物や乗員といった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）

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に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。

ミリ波レーダー、レーザースキャナー、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合っ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、「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、アクセル、ブレーキ、ステアリングをシステムが自動で制御し、運転操作を支援します。

日産は「プロパイロット」の採用をグローバルに、かつ幅広い車種へ広げており、日本では「セレナ」「日産リーフ」「エクストレイル」、米国ではインフィニティ「QX50」「ローグ」「日産リーフ」、欧州では「日産リーフ」「キャシュカイ」へ搭載してきました。さらに軽自動車として初めて新型「日産デイズ」に搭載し、また米国において新型「アルティマ」にも搭載するなど、搭載車の販売台数は2019年3月末までに累計35万台を突破しました。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。



自動運転技術の実験車両

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「おもいやりライト運動」*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 「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 「おもいやりライト運動」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

2018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つの柱に加え、新たに毎月10日を「点灯の日」とする運動を開始しました。

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提供しています。2018年度は秋の全国交通安全運動期間に合わせて、「親子で楽しむ交通安全」として反射材を使ったキーホルダーを制作するワークショップを開催し、多くの方が参加しました。また、「夕方おもいやりの街プロジェクト」でつながった長崎大学・新潟大学・東北芸術工科大学の学生がステージに立ち、「おもいやりライト運動」の路上での点灯呼びかけアクションについてそれぞれがプレゼンテーションを行うイベントを開催しました。その他、年間を通して、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。



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行っています。2018年度の11月10日「いい点灯の日」には、全国7カ所（山形県山形市、新潟県新潟市、富山県入善町、福井県鯖江市、高知県室戸市、長崎県長崎市、神奈川県横浜市）で約250人が路上での点灯呼びかけアクションを行いました。ご当地のゆるキャラやパトカーが登場したり、映画祭でPRしたり、6日連続で点灯呼びかけアクションを行うなど、各地で特徴のある楽しい運動を繰り広げました。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されています。



③点灯の日：毎月10日を「点灯の日」とし、早期点灯を思い出す日と定義しました。この日に各地で路上での点灯呼びかけアクションを行ったり、ウェブサイトやSNSでコミュニケーション促進を行うなどの活動を行っています。

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います。

中国、インド、ロシアなどで、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きました。



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、安全運転ルールの遵守を表明できます。

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。2018年のフェスティバルでは約300名の参加者が「FIAゴールデンルール」遵守の宣誓を行いました。

* 「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



ニスモフェスティバル



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、より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かと判断した場合は、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。現在国内においては、商用車を含めすべてのカテゴリで選択可能となっています。また、逆走報知ナビゲーション技術のライセンスをパイオニア株式会社に供与しました。これによりパイオニア製のカーナビゲーションを利用するお客さまにも本機能の提供が可能となります。

将来への取り組み

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：Seamless Autonomous Mobility）」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。また2019年2月には対象エリアを拡大し、乗車地、目的地を自由に設定するなど、より実際のサービスに近い形で実証実験を実施しました。

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

[製品安全および品質の方針・考え方](#) ▼

[製品安全および品質のマネジメント](#) ▼

[製品安全および品質の実績](#) ▼

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、お客さまに満足してもらえる品質を常に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、法令遵守の視点と、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。

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専務執行役員を選任しています。CQOを議長とするCQO Meetingを毎月開催し、各部門の役員および各地域の責任役員が参加し、製品品質のみならず、お客さまがご購入前後に経験されるセールス・サービス品質の課題の迅速な解決と改善活動を推進しています。

また、コンプライアンスの徹底を実現するため、三層構造のモニタリング・監査体制を構築し、監査活動の強化に取り組んでいます。第一層は、各部門が法令や基準の遵守に責任を持ち、モニタリングを実施します。第二層は、品質監査室が法令や基準の遵守に関して監査を実施します。第三層は、内部監査室がリスクに応じた年度計画に基づき監査を行います。

製品安全および品質の実績

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・車両の展示で紹介する「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、英国、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。

* トータルカスタマーサティスファクション本部：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満を確実に把握し、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内で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。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（APW：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ヵ所に「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生かされています。

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、その高い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います。

お客さまの声や意見を基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、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、お客さまが使用す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。

* AVES：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・三菱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*1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*2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*3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。

* 1 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

* 2 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

* 3 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経験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：Nissan Sales and Service Way）」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。

「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・製品への好感度や、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て得られ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：Nissan Retail Concept）」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のが狙いです。

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、2018年度末時点で1,000店を超える店舗で導入が完了しました。今後も引き続き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」が店舗スタッフおよび管理職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

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。

GRI308-1

GRI414-1

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月からは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。

* [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）

APO

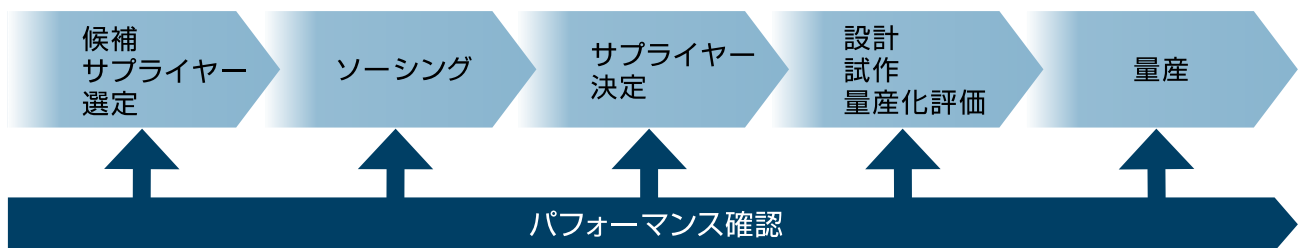
Alliance Purchasing Organization

- 購買領域：すべての領域 【部品・資材・設備・型・サービスサポート】
- 購買機能：すべての機能 【企画・調達・プロジェクト(車両/ユニット)
・管理・サプライヤー品質ほか】



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

GRI408-1

GRI409-1

GRI407-1

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CSR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」（法令遵守、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・賃金の法令遵守等）、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遵守を要請し、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。2018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を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を行いました。さらに2018年8月には、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022（NGP2022）」*1に合わせて改定*2し、サプライヤーそれぞれの環境活動に関する依頼などを追加しました。また、2019年5月には環境負荷物質管理を強化するため、サプライヤーの環境負荷物質マネジメントに関する自己診断などの規定を追加し、全サプライヤーに遵守をお願いしています。

「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・日産環境基準の遵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・日産環境基準の遵守に関しては、世界の規制動向*3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認するとともに、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。

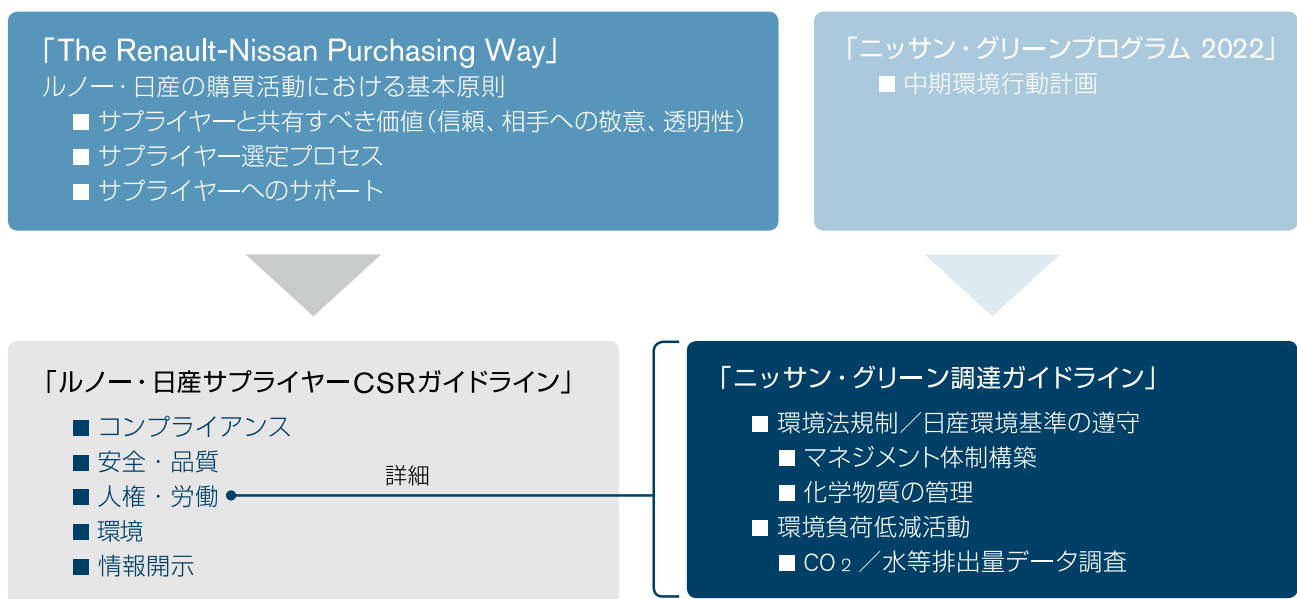
環境負荷低減活動では、「ニッサン・グリーンプログラム」に基づき、年1回定期的な環境説明会を実施し、サプライヤーのCO2排出量や水使用量などの実績把握について調査を行っています。この調査は、2012年度より開始し、2014年度からはさらなる活動強化のため、企業の環境影響や戦略を開示するためのグローバルなシステムを運営している国際環境NPO「CDP」のサプライチェーンプログラムを採用しています。2018年度も本調査に基づき、特定のサプライヤーに対して環境への取り組みの改善を働きかけています。

* 1 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください

* 2 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

* 3 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

ニッサン・グリーン調達ガイドラインの位置づけ



サプライチェーンのマネジメント

日産は、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。2018年度に新たに選定したサプライヤーの中で、社会性に関する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。

2018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、その理由で契約解消に至った事例はありませんでした。

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、より競争力のある製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・ガスなど）とCO2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

～信頼と協力を重視した、サプライヤーとの共同改善活動～

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、毎年グローバルおよび各国拠点のレベルで事業の発展や業績向上に貢献したサプライヤーを表彰しています。グローバルでは「NISSAN GLOBAL SUPPLIER AWARD」として、年間を通して品質面で優れたサプライヤーに「GLOBAL QUALITY AWARD」と、商品力向上やブランド向上につながる革新的な取り組みを実践したサプライヤーに「GLOBAL INNOVATION AWARD」を贈呈しています。

「GLOBAL QUALITY AWARD」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。「GLOBAL INNOVATION AWARD」は、商品技術とプロセスマネジメントの2分野において、開

発、生産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。2018年度は、6社が「GLOBAL QUALITY AWARD」を、12社が「GLOBAL INNOVATION AWARD」を受賞しました。

紛争鉱物への対応

紛争鉱物への方針

2012年8月、コンゴ民主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、日本自動車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・啓発を進めています。

2018年度は、日本、米国、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。

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、2018年度は約500のポストに280人がエントリーし132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」という考え方に基つき、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、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。

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

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：Global Training Program）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、ルノーおよび三菱の共通の生産方式であるアライアンス生産方式（APW：Alliance Production Way）を規定し、3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、アライアンスグループ共通の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。

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ひとつとなり、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・体系的な人財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チームで取り組む研修、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。

こうした人財マネジメントの仕組みを確実に運用するため、経営層による人事会議を定期的を実施し、優秀な人財の特定、育成計画の作成、後継者計画の策定を行っています。日産の戦略的人財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、部門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13年目の2018年度は、94の専門領域で45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しています。

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、次世代の人財育成を行っています。

人財育成の実績

日産自動車株式会社の研修実績

(年度)

	2016	2017	2018
年間受講人数 (人)	120,219	171,949	241,674
総受講時間 (時間)	653,848	689,536	482,103
従業員1人当たり受講時間 (時間)	28.8	30.6	21.5
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)	71,000	73,000	86,000

労働慣行

労働者の権利の尊重

[労働者の権利の尊重に関する方針・考え方](#) ▼

[労働者の権利の尊重に関するマネジメント](#) ▼

[労働者の権利の尊重に関する実績](#) ▼

GRI102-12

GRI102-13

GRI103-1

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。

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「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。

* 人権に関する取り組みの詳細は[こちら](#)をご覧ください

労働者の権利の尊重に関する実績

「Happy8」による働き方の拡大

日産では働き方改革「Happy8」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。

* 「Happy8」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

労働慣行

従業員との対話

[従業員との対話に関する方針・考え方](#) ▼

[従業員との対話のマネジメント](#) ▼

[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てビジネスや製品、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できる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や事業所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、ガバナンスを強化するためにも、社内コミュニケーションを充実させることが重要です。

そのため、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グローバル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、部長層に配布する資料のほか、地域ごとの情報発信など、きめ細かいコミュニケーション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。さらに、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 (Workforce Integration @ Nissan)」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

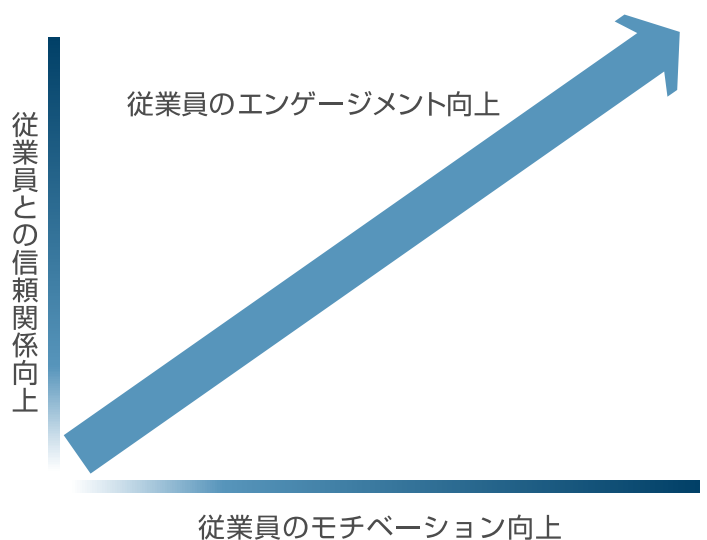
日産の企業活動がグローバルに広がる中、企業も従業員もともに成長していくためには、従業員が日産の進む方向性を理解し、目標達成に向けて自発的に力を発揮しようとするのが大切です。従業員が会社の目標達成に取り組み、チャレンジすることが従業員自身の成長につながる一方、会社のビジョン実現にも貢献します。すべての従業員がエンゲージメントを向上できるように、日産では従業員とのコミュニケーションを強化しています。

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も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。

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

従業員のエンゲージメント



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うえで重要になるのが、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購買、研究・開発、生産、サプライチェーン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、これらの分野でのアライアンスに関する情報も幅広く共有し、従業員がアライアンスのもたらす価値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」の取り組み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、2018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なさまざまなイベントを企画・開催しています。

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：Executive Committee）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。

さらに、従業員が会社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。

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ており、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。

さまざまな従業員の活動を紹介する「WIN」

経営層と従業員のコミュニケーションを強化

日産では経営層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。2018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で開催。完成検査問題や、元会長らによる不正問題について、CEOとCCOから従業員に直接説明しました。

また中期計画「Nissan M.O.V.E. to 2022」の重点領域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。

2018年度は日本市場や「Nissan Sustainability

2022」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8回開催しタイムリーな情報提供を行いました。

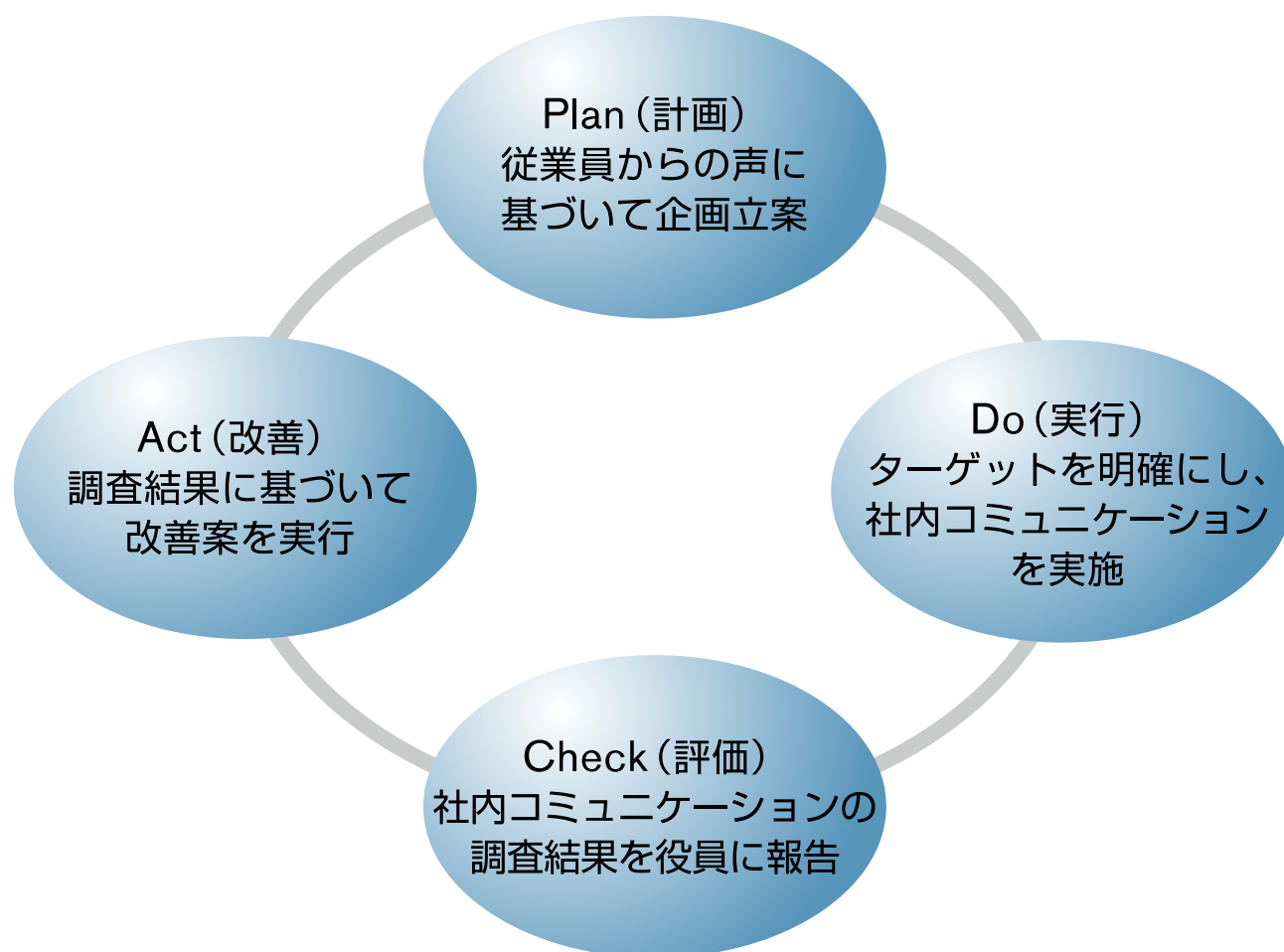
こうしたイベントに参加した従業員からは、「知りたい情報を聞いた」「事実をきちんと伝えようとする姿勢が伝わってきた」「トップの熱意がよく伝わってきた」といった声が集まりました。



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（Plan-Do-Check-Act）サイクルを回しながら推進しています。



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

従業員の健康と安全

[従業員の健康と安全の方針・考え方](#) ▼

[従業員の健康と安全のマネジメント](#) ▼

[従業員の健康と安全の実績](#) ▼

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、労働組合との間で締結する労働協約において労働安全衛生を重視するとともに、「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ともに認識しあい、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。

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。人事担当役員が議長となり各事業所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「安全衛生委員会」を開催し、労働組合の代表者も出席しています。職場ごとには「安全衛生推進員」および「交通安全推進員」を委嘱し、実効性のある日常安全活動の推進にあたっています。

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」を隔年で開催しています。また、災害が発生した場合には、速やかに発生状況と対応策をグローバル各拠点と共有し、類似災害の再発防止に努めています。グローバルでの中期目標は、構内協力会社を含めて死亡事故をゼロとすることと、2022年度までに2016年度比で災害発生率を半減させることです。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。

* OHSAS18001：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ヵ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の略。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実績

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上げてきました。

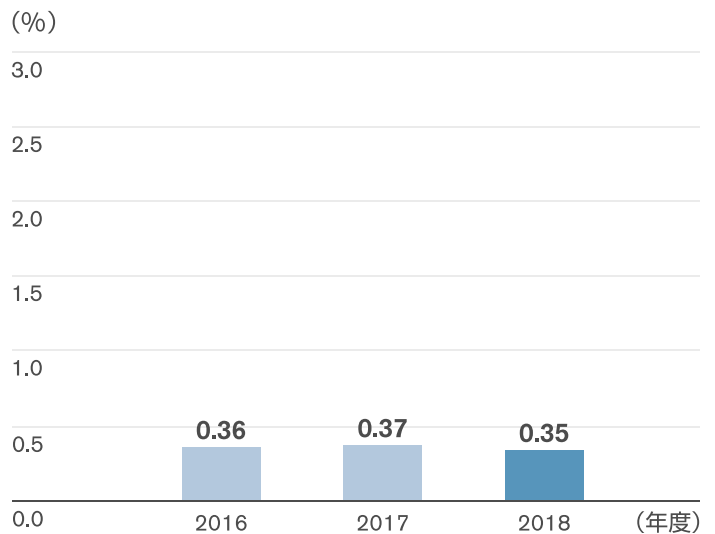
グローバルにおいても安全を脅かす労働災害リスクを回避するため、世界の各拠点から研修生を受け入れ、労働安全に関する実習を行い、安全の確保に努めています。SESとF-PESについても、海外拠点担当者に研修を行い、2014年度からグローバルの各拠点に本格的に導入を開始、2015年度には全拠点に導入しました。

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 : Kiken Yochi Training) 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。

2018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。

労働災害度数率 (日本)



労働災害度数率に関しては、より包括的な集計方法へ移行中のため、本レポートでは開示をグローバルから国内のみに変更しています。

* 労働災害度数率：(休業災害件数+不働災害件数) / 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改善を続けています。

「健康経営優良法人」大規模法人部門（ホワイト500）に認定

現代社会において従業員の健康は、個人の問題だけではなく企業が生き残るための重要な課題となっており、従業員の健康管理を経営的な視点で考え戦略的に実践する「健康経営」が注目されています。日産も、従業員への健康投資を行うことは従業員の活力向上や生産性の向上など組織の活性化をもたらし、業績向上につながると考え、すべての従業員が心身ともに健康で安全・快適に働くことのできる職場づくりに戦略的に取り組んでいます。日産のこうした理念や取り組みが評価され、2019年2月には、日産自動車株式会社は経済産業省と日本健康会議により2019年度の「健康経営優良法人（ホワイト500）」に認定されました。ホワイト500は、地域の健康課題に即した取り組みや日本健康会議が進める健康増進の取り組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している法人を顕彰するもの。今後も若年層も含めすべての年齢層の従業員を対象に健康維持活動を強化していきます。

地域社会への貢献

[地域社会への貢献の方針・考え方](#) ▼

[地域社会への貢献のマネジメント](#) ▼

[地域社会への貢献の実績](#) ▼

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。

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。

「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



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、事業を推進する上でコミュニティとのさまざまな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など低炭素社会の実現に向けたさまざまな活動に取り組んでいます。

2017年より、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実施したほか、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、2018年は国際NGOケア・インターナショナル ジャパンとのパートナーシップのもと、タイで行っている教育プログラムの活動地域を拡大しました。

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、「ここに日産があって良かった」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。

地域社会への貢献の実績

GRI103-3

GRI201-1

GRI203-2

2018年度の社会貢献活動の実績

2018年度 グローバル社会貢献支出額：約17.9億円

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および非営利組織の年会費などの支出
- 現物寄付は金額に換算
- スポンサーシップ・その他は社会貢献を目的とした各種イベントなどのスポンサー費

2018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)	412	847	270	255	1,785
比率 (%)	23.1	47.5	15.1	14.3	100

	災害名	2018年度実績
	自然災害被災地に対する 主な支援	平成30年7月豪雨（日本）
	インド南部ケララ州を中心とする豪雨被害（インド）	<ul style="list-style-type: none"> インド日産自動車より州政府の災害支援基金に700万インドルピーを寄付
	北海道胆振東部地震（日本）	<ul style="list-style-type: none"> 日産自動車より日本赤十字社に500万円を寄付 むかわ町と厚真町および安平町へ「日産リーフ」2台を貸出 500ml飲料水4,000本を提供
	スラウェシ島地震（インドネシア）	<ul style="list-style-type: none"> インドネシア日産より10億インドネシアルピアを寄付
	スンダ海峡津波（インドネシア）	<ul style="list-style-type: none"> インドネシア日産従業員による募金を実施、会社が10倍の金額を上乗せして寄付

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、「日産リーフ」の試乗などを通じて最新の技術を体験するプログラムです。この受講を通じて、児童が環境問題を身近に捉え、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は年々増加し、2018年度では神奈川県を中心に約2万1,100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8万3,000名に上ります（2019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373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。同プログラムでは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、サンダーランドの英国日産自動車製造会社（NMUK）が、小学生から中高生向けに多岐にわたる教育プログラム「日産スキルズ・ファンデーション」を提供しています。2018年度は、5歳から19歳までの1万2,341名がこのプログラムに参加しました。

また中国では、日産（中国）投資有限公司（NCIC）をはじめとする合弁会社4社が授業を実施しています。2018年度はインターネットを活用して講座の規模を拡大し、14万5,000名以上の児童が受講しました。

* 「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（日本）

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。2019年3月に行われたWWF主催の環境啓発キャンペーン「Earth Hour 2019」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。各国の従業員にも参加を呼びかけ、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。100%再生可能エネルギーで賄った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 2019」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（インドネシア）

日産と環境NGOコンサベーション・インターナショナル（CI：Conservation International）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2017年に開始しました。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、行政や地域コミュニティの住民と連携し保全活動を行っています。また、地域の子供たちを対象とした環境啓発教育も実施しています。



CIインドネシアはバリ島における環境問題への理解を深めるため漫画教材を製作

ユニークな環境教育プログラム「アーバン・グリーン・ラボ」（米国）

北米日産会社（NNA）は、テネシー州ナッシュビルのNPO法人アーバン・グリーン・ラボを支援しています。同団体は、子供たちに自分自身の生活に関連づけながら「環境に配慮した持続可能な生活」を考えさせ、学ぶ機会を提供しています。日産の支援に加え、バンダービルト大学内のピーボディ教育大学および環境保護局の協力を得て、アーバン・グリーン・ラボは持続可能な生活と廃棄物削減に関して、テネシー州で初となる州規模のカリキュラムを開発。ナッシュビルの公立学校とメンフィスで授業を導入しています。また、2018年度にはメンフィスの16校で教員グループによる「学習コミュニティ」が立ち上げられ、27名が研修を受けました。アーバン・グリーン・ラボと日産は、コミュニティの健全な発展と貴重な天然資源に対する共通の関心や価値観を抱いており、特別なパートナーシップを結んでいます。毎年、NNAではアーバン・グリーン・ラボと協力して子供向けの楽しいイベント“Kiddovation”を開催。NNA本社でも「モバイル・ラボ」を開催し、従業員の子供たちがサステナブルな暮らし方を学び、家庭でも保護者と実践できるように図っています。

交通安全

国際自動車連盟（FIA）とのパートナーシップ（グローバル）

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ゴールドルール」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詳細は[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」（日本）

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。2018年度は約110万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などを通じて、主に各事業所近隣の児童に対し、交通事故防止に役立つ物品を寄贈しました。

後席シートベルトの装着率向上を目指すキャンペーンを開始（インド）

インド日産自動車（NMIPL）は、交通安全を推進するNGOセーブ・ライフ・ファンデーションおよびNGOスクール・ヘルス・アニュアル・レポート・プログラム（SHARP）と協働し、後席シートベルト着用に関する調査をインド国内11都市で初めて実施しました。調査結果を踏まえ、シートベルトの重要性を説き、着用を促進するためのキャンペーンを開始。シートベルト着用による服装の皺や乱れを気にする人が多いというデータから、著名なファッションデザイナーと協働し機能性やデザイン性に優れた「シートベルトシャツ」



NMIPLが著名なファッションデザイナーと協働し開発した「シートベルトシャツ」

を開発し、ソーシャルメディアを通じた啓発活動をインド全土で展開しました。また、子供たちへの交通安全教育として、20万名の学童を対象とした教育プログラムを全国の学校で実施していく計画です。

ダイバーシティ<すべての人に平等な機会が与えられる社会へ>

ケア・インターナショナルとの協働による教育プログラム（タイ）

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2017年から開始しました。地域の学校と協働して行う授業では、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つけるほか、科学・技術・工学・数学

（STEM：Science、Technology、Engineering、Mathematics）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ま

す。2018年度は授業実施校にタイ日産自動車会社

（NMT）の事業拠点に近いサムットプラカーン県の学校を加え、同社の従業員もプログラム運営に積極的に参画しています。



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）

NNAは、2006年よりNGOハビタット・フォー・ヒューマニティとの協働を継続しています。同団体は、

「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、地域コミュニティの活性化を図り、人々の希望を築く国際支援団体で、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。

2018年度にNNAは8家族を支援し、日産の従業員はパートナー家族を支援するため合計1万時間を超えるボランティア活動を実施しました。さらに、トラック

4台の寄付や、ソーシャル・メディア・キャンペーン「ホーム・イズ・ザ・キー」を実施しました。開始から3年目に当たるこの年、#HomelsTheKey がソーシャルメディア上で1回シェアされるごとに5ドル、最高25万ドルを寄付しました。



NNA従業員のボランティアチーム

地域と協働で障がい者スポーツ大会を開催（日本）

2018年12月、「第19回日産カップ追浜チャンピオンシップ 2018（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662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。2019年3月の第8回大会には、762名のランナーと308名のボランティアが参加しました。

*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NCICをはじめとする事業会社が授業を実施。

「日産モノづくりキャラバン」は英国のサンダーランド工場でも実施しており、学校の授業期間中は週5日でプログラムを実施し、年間4,500名以上の小学生を受け入れています。

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、2019年6月までに地域の5万名以上の生徒に、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年のワールド・ファイナルでは、英国のファイナリストのうち、5チームを日産がサポートしました。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。1,600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



日産スキルズ・ファンデーションにより女子生徒のSTEM教育を推進

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。これらの女子生徒向けセッションにはこれまでに1,800名以上が参加し、全プログラムの女子参加率は46%となっています。

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。

* 「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

子供たちや若者への教育支援（中国）

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2013年から実施しています。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、日産のディーラー向けの特別プログラムなど、多彩な授業を提供しています。2015年からは中国国内の事業会社計4社で授業を実施しており、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。

2018年、NCICは「日産ドリーム・クラスルーム」活動を、日産のディーラー各社、北京自動車博物館や、地元の自動車ショーの協力を通じて、さまざまな機会を提供しており、年末までに14万5,000名の生徒が参加しました。



北京での「日産ドリーム・クラスルーム」

次世代の科学者やエンジニアを育成（米国）

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STEM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、学生チームが簡易的な建材などの決められたキットを使ってロボットを設計・製作し、3分間で与えられた課



「ミュージック・シティBEST ロボティク・コンペティション2018」

題に挑戦します。2018年度は399名の学生が競技に参加。44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・キャンプ2018」に協賛し運営をサポートしました。2018年6月から7月にかけて州内の5歳から16歳まで129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。このキャンプは、多様なバックグラウンドを持つ生徒たちに科学・技術分野のキャリア追求を促すとともに、実際にロボットを設計・製作し、ロボットについて学んでもらうことを目的としています。

* BEST : Boosting Engineering Science and Technologyの略。「工学・科学技術の振興のための」の意味

事業を営む地域への貢献

東日本大震災への対応（日本）

福島県広野町と浪江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続けてきました。2018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、浪江町ではスタディツアーを実施。従業員が制作したソーラーパネルを使った街灯は、震災慰霊碑のある町立大平山霊園に設置されています。



広野町と浪江町で実施した復興スタディツアー

被災地の子どもたちに笑顔を

被災地の子どもたちが笑顔を取り戻すことを目指して2011年に設立した「日産スマイルサポート基金」は従来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づくり事業、地域への理解や愛着を深める学びの場の提供など、年月とともに変化する被災地の課題に即した活動を支援。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

西日本豪雨（平成30年7月豪雨）の被災地を支援（日本）

2018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、日産は支援金1,000万円をNGOジャパン・プラットフォームに寄付しました。また、従業員に募金を呼びかけ集まった寄付と同額を会社が上乗せして、計約752万円を災害義援金として日本赤十字社に寄付しました。

インド南部ケララ州を中心とする豪雨被害への支援（インド）

2018年8月に発生した豪雨により被害を受けた方々に対して、インド日産自動車（NMIPL）は700万インドルピーをケララ州洪水救援基金に寄付しました。

北海道胆振東部地震の被災地を支援（日本）

2018年9月に発生した地震により被害を受けた方々に対して、日産は義援金として500万円を日本赤十字社に寄付しました。また、むかわ町と厚真町および安平町に「日産リーフ」2台を貸し出したほか、厚真町へ500mlペットボトルの水4,000本を「セイコーマート」を通じて提供しました。

スラウェシ島地震およびスンダ海峡津波の被災地を支援（インドネシア）

インドネシア日産（NMI）は、2018年10月に発生したスラウェシ島地震により被害を受けた方々を支援するため10億インドネシアルピアを寄付しました。さらに、12月にスンダ海峡で発生した津波による被災地への支援として、NMI従業員による募金を実施。集まった金額の10倍をNMIが上乗せして義援金として寄付しました。

財団による支援（米国、オーストラリア、ブラジル）

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120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（2019年3月末現在）。2018年度は、全米の29の団体・機関に対して73万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。

また、ブラジル日産（NBA）は2013年に設立した社会貢献活動を目的とした財団「インスティテュート・ニッサン」の活動内容を見直し、従業員のボランティア活動推進プログラムを刷新するなど強化を図りました。

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1件当たり70万円助成し、2年間の教育実践のための教材費などに活用されています。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。

また、2018年度より、日本国内の小中学校や博物館等の教育施設において、女子児童・生徒の理科への興味関心を顕著に高めた取り組みに対して、「日産財団リカジョ賞」として褒賞を行っています。

* 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

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



ガバナンス

GRI102-15

GRI102-16

GRI103-1

GRI103-2

ガバナンスに関する方針・考え方

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。

日産は、「人々の生活を豊かに」という企業ビジョンのもと、信頼される企業として、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するために、コーポレートガバナンスの向上を経営に関する最重要課題のひとつとして取り組んでいます。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、事業の持続的な成長とともに持続可能な社会の発展に貢献していきます。


また、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（法令遵守）を実践しなければなりません。日産では2001年に「グローバル行動規範」*1を定めて、グループ全社で徹底しています。


日産ではコーポレートガバナンス*2、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。明確な形で執行と監督・監視・監査を分離できる指名委員会等設置会社を選択し、意思決定の透明性を向上するとともに、迅速かつ機動的な業務執行を実現すること、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。

*1 「グローバル行動規範」に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

*2 コーポレートガバナンスガイドラインに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンスの体制 

利益相反の回避 

GRI102-18

GRI102-22

GRI102-23

GRI102-24

GRI102-28

GRI405-1

コーポレートガバナンスの体制

日産は、「人々の生活を豊かに」という企業ビジョンのもと、信頼される企業として、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するために、コーポレートガバナンスの向上を経営に関する最重要課題のひとつとして取り組んでいます。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、事業の持続的な成長とともに持続可能な社会の発展に貢献していきます。

日産ではコーポレートガバナンス体制を強化すべく、新たな体制の構築に取り組んでおり、2019年6月25日より、日産自動車株式会社を明確な形で執行と監督・監視・監査を分離できる指名委員会等設置会社に移行しました。これまで取締役が重要業務の執行と個々の取締役の職務執行に対する監督を行っていましたが、指名委員会等設置会社への移行に伴い、執行と監督の役割を分離。新たに設置された執行役（Executive Officer）が業務の執行を担い、取締役会が職務執行の監督に注力することで、意思決定の透明性を向上させるとともに迅速で機動的な業務の執行が可能になりました。また、取締役会において社外取締役を増員し過半数を社外取締役にすることで、多様な視点を経営に反映させるとともに、監督機能のさらなる強化を図っています。取締役会には取締役候補者を決定する指名委員会、取締役および執行役の報酬を決定する報酬委員会、取締役および執行役などの職務執行を監査する監査委員会という3つの委員会を設置。各委員会においても社外取締役が過半数を占めており、指名・報酬を社外取締役がけん引することで、経営の健全性を確保するとともに、取締役会その他の機関が監督・監視・監査を実施することで、内部統制、コンプライアンスおよびリスク管理体制の実効性を担保しています。日産自動車株式会社の執行役および役員は、取締役会その他の機関による監督・監視・監査に対して常に真摯に対応していきます。

また、日産では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。さらに、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、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。今後ガバナンス情報をさらなる透明性を持って開示することを目指します。

▶ 取締役会の男女比などの構成については [こちら](#) をご覧ください（2019年6月25日時点）

コーポレートガバナンス体制の強化に向けた取り組み

- ① 執行と監督の分離
- ② 独立社外取締役の増員
- ③ 指名委員会、監査委員会、報酬委員会を独立社外取締役がけん引

取締役会の体制

独立性を有する社外取締役がけん引する取締役会は、多様な視点を持って経営の基本方針を決定するとともに、執行役などの職務執行を監督する役割を担っています。取締役を構成する員数を適正な規模とすることで活発な議論と迅速な意思決定を実現しています。また、構成員数の過半数を独立性を有する社外取締役とし、取締役会の議長も独立性を有する社外取締役とすることで、社外取締役によりけん引される環境を創出しています。取締役会においては、経営の基本方針をはじめ、法令、定款および取締役会規則で定めた重要事項の決定を行うとともに、効率的で機動的な経営を行うため、業務執行に関する権限の多くを執行役に委譲しています。2019年6月25日時点において取締役会は取締役11名で構成されており、そのうち7名が社外取締役となっています。

▶ 取締役会に関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

指名委員会の体制

指名委員会は、株主総会に提出する取締役の選任および解任に関する議案内容を決定します。また、取締役会に提案する代表執行役の選定および解職に関する議案内容を決定するとともに、社長兼最高経営責任者の後継者計画の内容の策定および年次の検証を行う権限を有しています。委員長は独立性を有する社外取締役とし、委員についても過半数を独立性を有する社外取締役としています。2019年6月25日時点において指名委員会は6名で構成されており、そのうち5名が独立性を有する社外取締役となっています。

報酬委員会の体制

報酬委員会は取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する権限を有しており、取締役および執行役の個人別の報酬などの内容にかかわる決定に関する方針、取締役および執行役の個人別の報酬などの内容を決定します。委員長は独立性を有する社外取締役とし、委員についても過半数を独立性を有する社外取締役としています。2019年6月25日時点において報酬委員会は4名で構成されており、そのすべてが独立性を有する社外取締役となっています。

監査委員会の体制

監査委員会は、適切な資質・能力を有する取締役を委員として選任し、執行役などの職務執行状況を監査するとともに、取締役会の監督機能の実効性についても適切な監査を行います。さらに、監査委員会は、執行役などマネジメントの関与が疑われる内部通報の通報先となっています。委員長は独立性を有する社外取締役とし、委員についても過半数を独立性を有する社外取締役としています。2019年6月25日時点で5名で構成されており、そのうち4名が独立性を有する社外取締役となっています。独立社外取締役が過半数を占める監査委員会が、効果的かつ効率的な監査を行えるように、監査委員会事務局にはスタッフを必要数配置し、監査委員の指揮命令のもとでその職務を遂行しています。また、監査委員会事務局のスタッフに対する評価は監査委員間で協議しており、人事異動や懲戒処分については監査委員会の同意を必要としています。

執行役の体制

執行役は、取締役会決議により委任された業務の執行を決定するとともに、その執行を担っています。また、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審議し議論する会議体を設置するとともに、効率的かつ機動的な経営を行うために、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。2019年6月25日時点で、執行役として9名（うち、代表執行役2名）が選任されています。

内部統制システムの基本理念

日産は、将来にわたり世界をリードし信頼される企業として、優れた価値をすべてのステークホルダーに提供することを目指し、その基盤となる健全なガバナンス体制を構築すべく、さまざまな取り組みを行っています。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執行役を置いています。

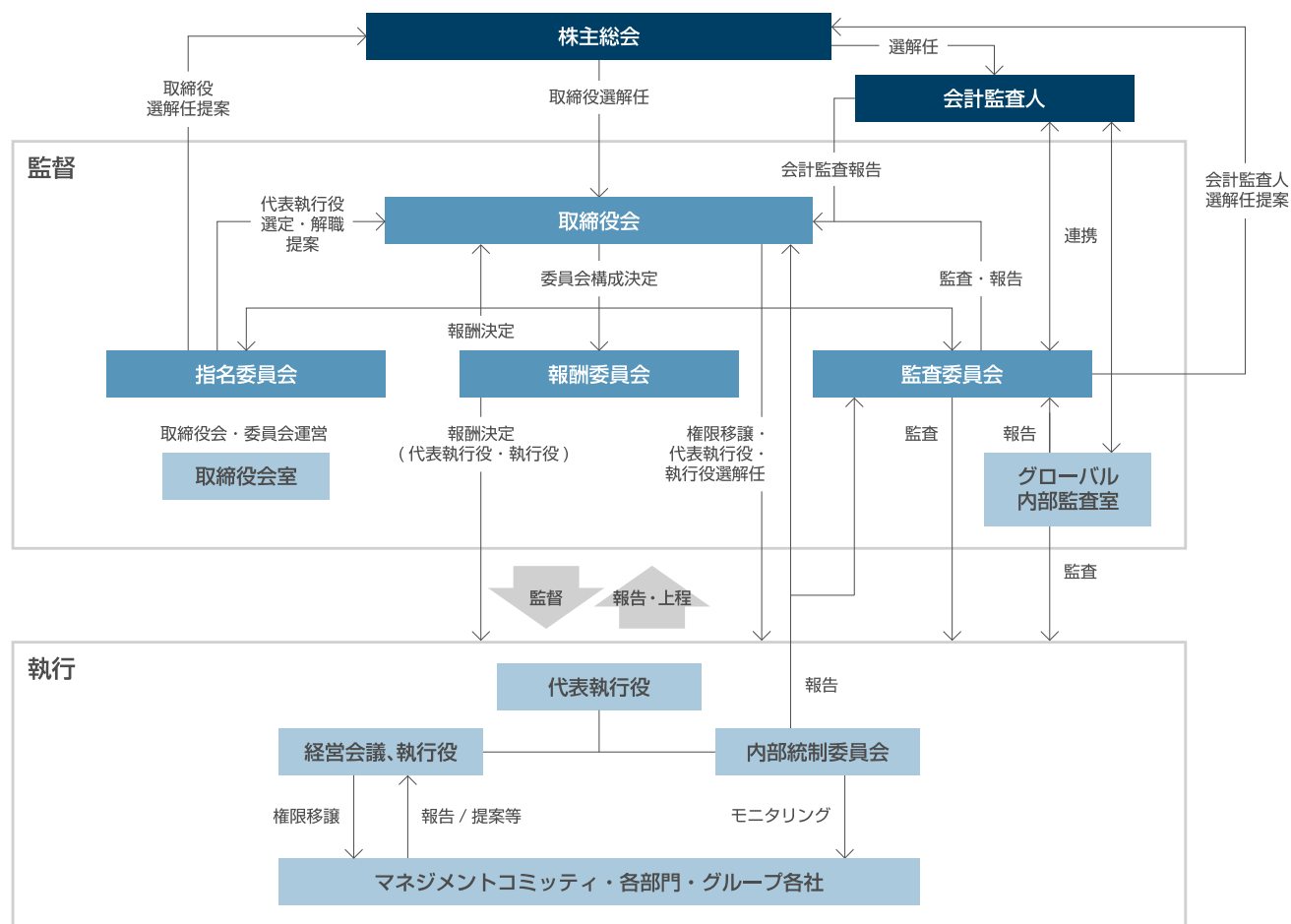
監査の体制

日産では、社外取締役、監査委員会、内部監査部門および外部の会計監査人が連携することで、内部統制システムの実効性をさらに向上させています。社外取締役は、独立性を有するため取締役会をけん引し、取締役会において経営の基本方針を決定するとともに、取締役、執行役などの職務の執行を監督します。また、監査委員会は内部監査部門を管轄し、内部監査部門に対して監査に関する指示を行い、内部監査部門は、継続的に職務の執行状況および発見事項などを報告しています。会計監査人からも同様に報告を受けるとともに、監査の品質管理体制について詳細な説明を受け、その妥当性を確認しています。

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内部監査の責任者が統括することにより、グループ・グローバルに有効かつ効率的な内部監査を実施しています。

コーポレートガバナンス体制図



* 2019年6月25日時点

利益相反の回避

取締役および執行役と会社の利益が相反する取引については、事前に取締役会の承認を得ること、および取引後に当該取引に関する重要な事実を取締役に報告することを取締役会規則に規定しています。また、利益相反の可能性を考慮し、代表執行役は、主要株主もしくはアライアンスの相手方である三菱自動車工業株式会社およびその子会社、関連会社の取締役、執行役その他の役職員を兼任してはならず、当社の代表執行役就任時に当該役職員に就任している場合には、速やかに兼任を解消するための措置をとるものとしています。

監査委員会の委員の選定にあたっては、少数株主との間の利益相反などを考慮し、主要株主またはその子会社、関連会社において取締役、執行役その他の役職員を務めた経験（日産からの派遣によるものを除く）を有する者が監査委員会の委員となることは望ましくないと規定しています。

さらに、取締役利益相反解消指針を新規に制定しました。取締役と会社との利益相反とは何かを定義し、取締役に対し利益相反または潜在的な利益相反を報告する義務を課すとともに取締役の利益相反を解決するプロセスなどを規定しています。

▶ 「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。毎年度末には内部監査の責任者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取締役会に適宜報告しています。

個別のビジネスリスクに対しては、発生時の影響と発生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遵守し、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。

2018年度はグループ会社全体で個人情報に関して、重大な紛失、漏えいなどの事案は発生していません。

▶ 「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・倫理の遵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遵守について、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。

▶ 「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

[コンプライアンスの強化](#) ▼

[腐敗防止](#) ▼

[ビジネス倫理の遵守](#) ▼

[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。

GRI419-1

コンプライアンスの強化

(完成検査にかかわる不適切な取り扱いの再発防止に向けて)

日本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について、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るとともに、その結果をもとに適正な再発防止策を講じています。日産としては、法令遵守の徹底を重要な経営課題として捉え、事業のあらゆる面において、法令遵守の状況について自主点検を行ってきました。問題が発生した場合には適切な処置を講じ、さらに、あらゆる業務における法令遵守・コンプライアンス意識の醸成・徹底を図っていきます。

* 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関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

コンプライアンス総点検を実施

日本国内車両製造工場での完成検査において不適切な取り扱いがあったことを受け、二度と同様のことを起こさないよう、日産では2018年度においてコンプライアンス総点検を実施しました。法律の専門家がそれぞれの領域を所管している担当部署と協議したうえで、日産が守るべき法律と遵守すべき事項を整理しました。洗い出したすべての事項を担当している部署をリスト化し、監査法人が作成したチェックシートをもとに、担当部署でのこれら事項の遵守状況を点検しました。また、こうした総点検を一過性のプロジェクトで終わらせるのではなく、法令遵守の実施状況を定期的にモニタリングする体制を構築していきます。

今後、「コンプライアンス総点検」を日本国内関連会社および海外にも展開し、グローバルに法令遵守の状況を確認できるよう、コンプライアンス体制を強化していきます。

腐敗防止

GRI205-1

腐敗防止の方針・考え方

日産は、個人的か組織的かにかかわらず、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

GRI205-2

GRI419-1

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」「日産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遵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。「日産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。

2018年度は、グローバルリスク&コンプライアンス室により贈収賄の疑いのある事案1件が発見されました。日産は社内調査を行うとともに外部の法律専門家に助言を求め、当該事案を適切な機関に報告し、関与した者を懲戒処分しました。

* [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

ビジネス倫理の遵守

ビジネス倫理の遵守の方針・考え方

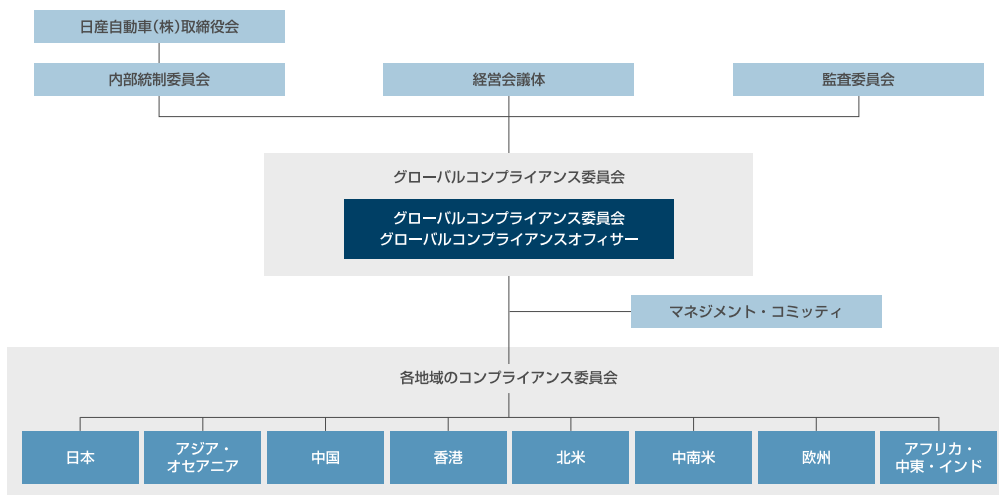
従業員におけるコンプライアンスの徹底

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・執行役員の法令遵守ガイド」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、その遵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・倫理遵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、アジア・オセアニア（A&O）、中国、北米、中南米（LATAM）、欧州およびアフリカ・中東・インド（AMI）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。

グローバルコンプライアンス委員会組織（2019年6月25日時点）



* 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遵守し、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。最低でも3年に1回は会社や社会の変化に合わせた改定に向け、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2018年度は、透明性と「声をあげる」文化およびコンプライアンス全般をテーマに、「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。

さらに2018年度には、すべての地域でグローバル行動規範に関する統一された研修を開始しました。電子メールアドレスを保有する従業員に対しては、新たに開発した専用のe-ラーニングプラットフォームを通じて教材を展開しました。このe-ラーニングプラットフォームは、スマートフォンやタブレットなどさまざまな電子機器からアクセス可能で、教材は19ヵ国語に対応しています。一方で、工場で働く従業員を対象とした教材も別途用意しており、受講者は定期的なシフト開始時のミーティングの場、または対面のクラスルーム形式で、トレーニングを受講しました。すべての従業員、取締役および執行役員は、本トレーニングを毎年受講することが義務づけられています。

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。

ビジネス倫理の遵守のマネジメント

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」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。

2018年度は、グローバルで1,585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780件確認されています。「SpeakUp」が導入されてから報告件数は増加していますが、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

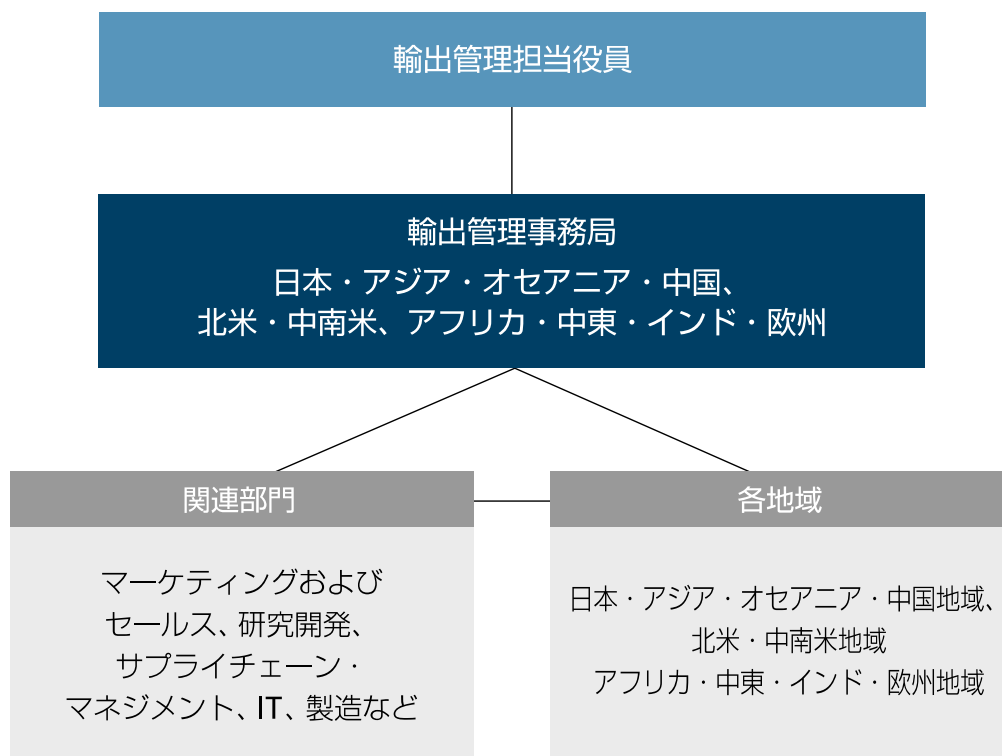
日産は、国家および国際間の平和と安全の維持に貢献するため、日本をはじめとする各国の安全保障に関する輸出規制法令の遵守を徹底しており、規制対象となる貨物や技術について、テロ、産業スパイ、人権侵害などの懸念活動への拡散防止を図っています。各国・地域の法令の遵守を確実にを行うため、日産では、輸出管理担当役員を長とする自主管理体制を構築して、社内規程や業務プロセスを整備し、輸出管理事務局とビジネス部門が協働して厳格に運用しています。

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遵守する責任があります。これらの法令を確実に遵守するため、2017年に「グローバル輸出管理ポリシー」を策定しました。各拠点では、グローバルポリシーをもとに、必要に応じて各地域または各国のローカルポリシーを策定し（2018年度は、トルコにおいて「カントリー輸出管理ポリシー」を発行）、輸出管理体制を確立しています。また、米国における輸出管理改革法の施行、EUの規制リスト改正、中国、タイ、インド、フィリピンにおける輸出規制法令強化の動きや、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にも実施するほか、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、2019年度からグローバル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。また、各地域での規制対象貨物、技術の情報を更新・集約し、体系的にグローバル展開することにより、各地域のビジネスにおいて、さらに網羅的で確実な輸出管理を実施していきます。

輸出管理に関するグローバル組織図



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だけではなく、国際的な租税条約および租税関連の報告ルールを遵守しています。また、経済協力開発機構（OECD）の国別報告書や、オーストラリアや英国など、その国独自の透明性に関する義務的要件を含め、さまざまな税の開示要件を一貫して満たしています。*

グループ内企業による取引においては、OECDの原則など、国際的に確立された基準を適用しています。企業間取引は独立企業間価格で行い、日産の関連企業同士であっても、独立企業として取引します。

日産は税のアプローチに透明性を持たせ、事業を行う国の管轄内で適切な納税を行うとともに、税務関連の利子や法令違反による罰金の支払いを回避します。

日産はグループ内の税務リスクを効果的にマネジメントするために、グローバルから各地域、各国へと段階的に権限を移譲することで税に関するグループ全体での一貫性を確保したうえで、事業上の重要な意思決定を行っています。また、各国の税務当局と積極的に連携することにより、長期的にオープンかつ建設的な関係を維持するとともに、その他の政府機関や関連産業団体とも直接・間接に連携していきます。

* 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

ESGデータ集

会社基本情報



環境データ



社会性データ



ガバナンスデータ



会社基本情報

[会社概要](#) ▼

[財務データ](#) ▼

[グローバル販売台数および生産台数](#) ▼

GRI102-2

GRI102-3

GRI102-7

会社概要

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 (2019年3月末時点)	138,893人
グローバル拠点 (2019年3月末時点)	研究開発拠点：16市場 (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45カ所)
	デザイン拠点：7市場 (日本、米国、英国、中国、ブラジル、タイ、インドに計8カ所)
	車両生産拠点：18市場、35拠点 (OEMからの供給（ルノー、三菱自動車、ふそう、スズキなど）は含まない)

財務データ

(億円)

	2016年度	2017年度	2018年度
売上高	117,200	119,512	115,742
営業利益	7,422	5,748	3,182
経常利益	8,647	7,503	5,465
税金等調整前当期純利益	9,652	7,107	4,777
親会社株主に帰属する当期純利益	6,635	7,469	3,191
設備投資	4,693	4,854	5,099
減価償却費	3,808	3,842	3,778
研究開発費	4,904	4,958	5,231

▶ 財務データに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

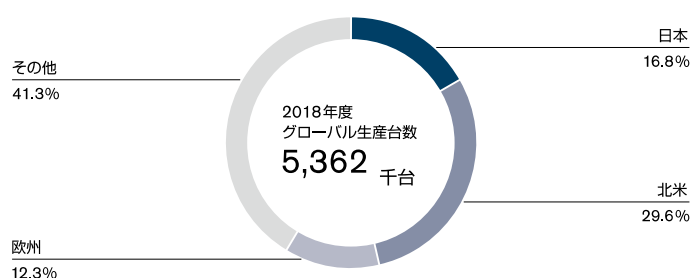
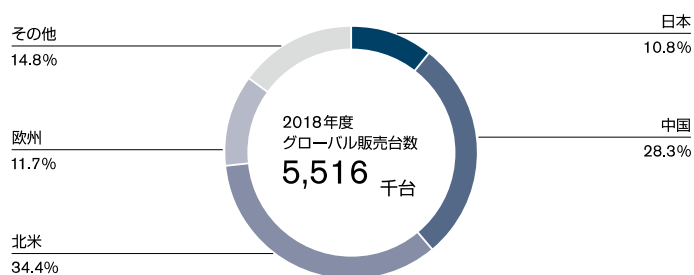
グローバル販売台数および生産台数

(千台)

	2016年度	2017年度	2018年度
グローバル販売台数	5,626	5,770	5,516
日本	557	584	596
中国	1,355	1,520	1,564
北米	2,130	2,091	1,897
欧州	776	756	643
その他	808	819	816

	2016年度	2017年度	2018年度
グローバル生産台数	5,654	5,672	5,362
日本	1,015	986	901
北米	1,855	1,694	1,587
欧州	730	777	661
その他	2,054	2,215	2,213

▶ 財務データに関する詳細は [こちら](#) をご覧ください



環境データ

[気候変動（製品）](#) ▼

[気候変動（企業活動）](#) ▼

[大気品質](#) ▼

[資源依存（再利用）](#) ▼

[資源依存（拠点の廃棄物）](#) ▼

[水資源の管理](#) ▼

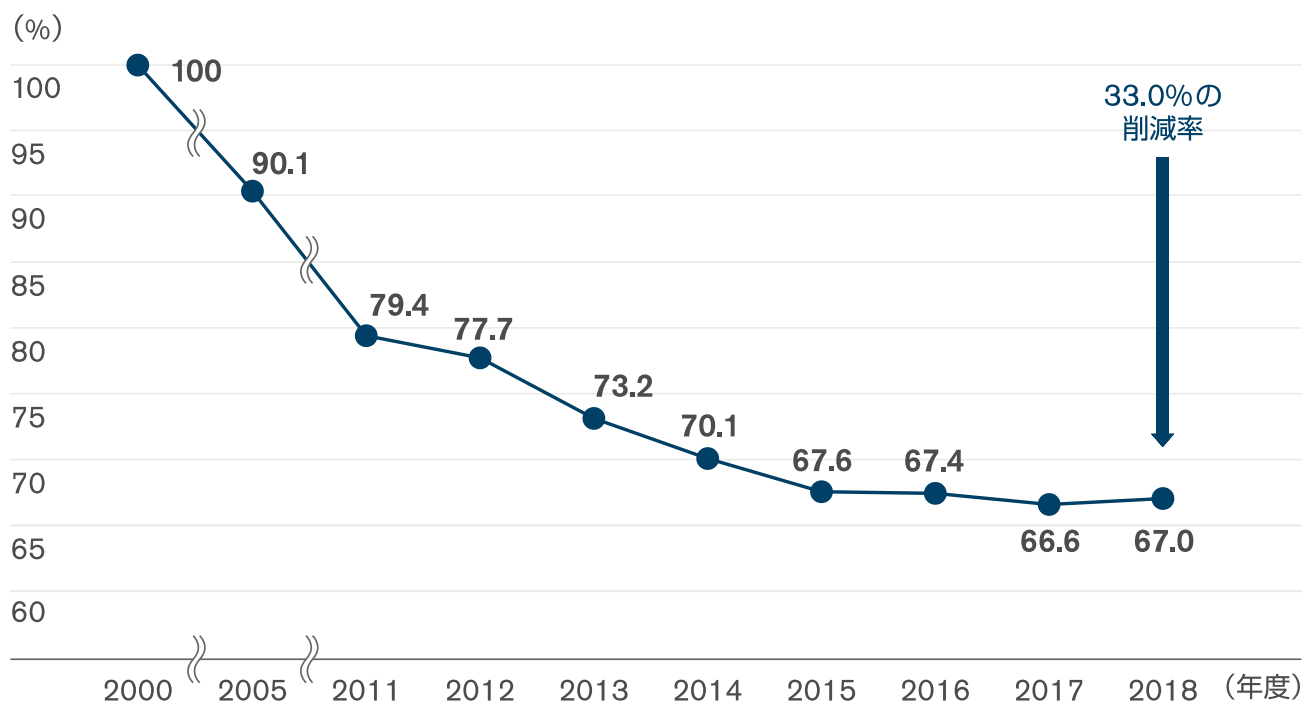
[環境課題を踏まえた事業基盤の強化](#) ▼

[マテリアルバランス](#) ▼

[環境保全コスト](#) ▼

気候変動（製品）

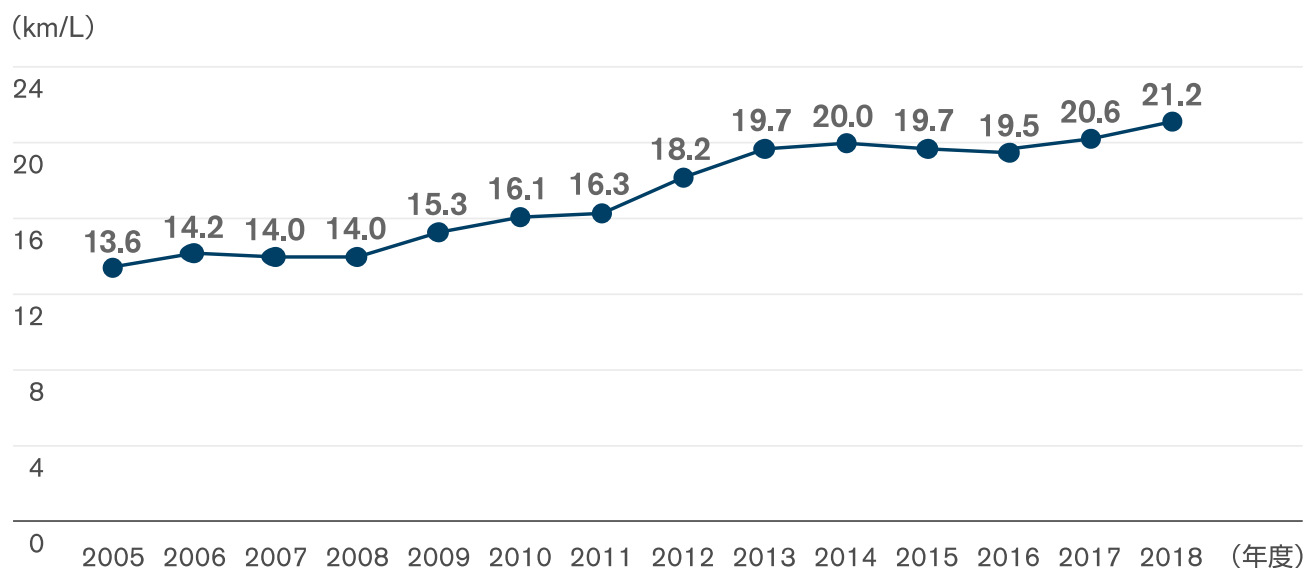
新車からのCO2排出量削減率(グローバル)*



2018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CO2排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ33.0%改善しました。2017年度に比べて、EUでのパワートレインの販売構成の変化により若干の悪化が見られました。

* CO2削減率は社内規定の方法で算出しています

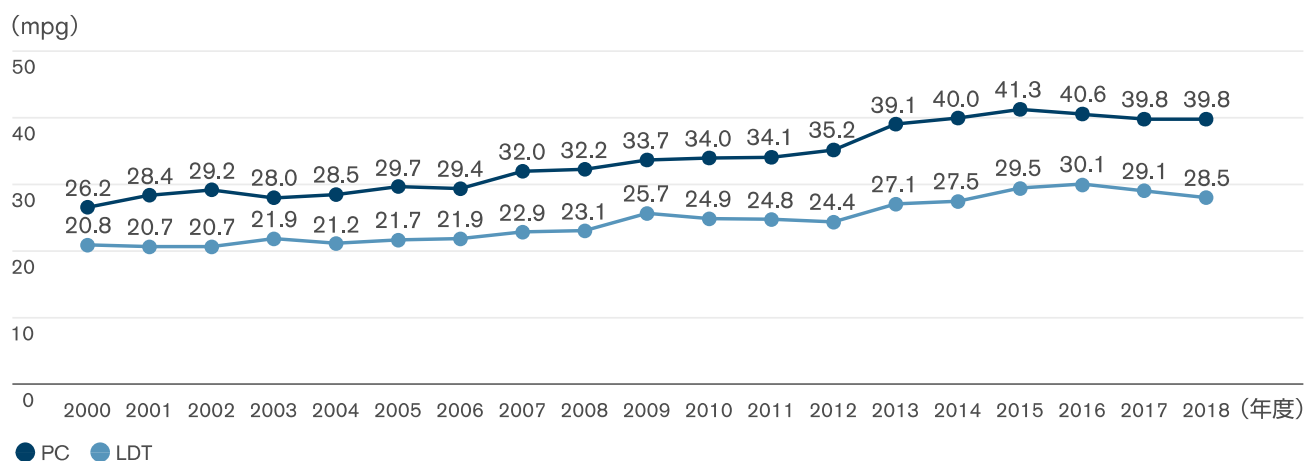
日本における企業平均燃費（CAFE、JC08モード）



2018年度の日本における企業平均燃費は、21.2km/Lとなりました。これは、「セレナ e-POWER」の好調な販売が貢献しており、2017年度に比べて3%の改善を達成しました。

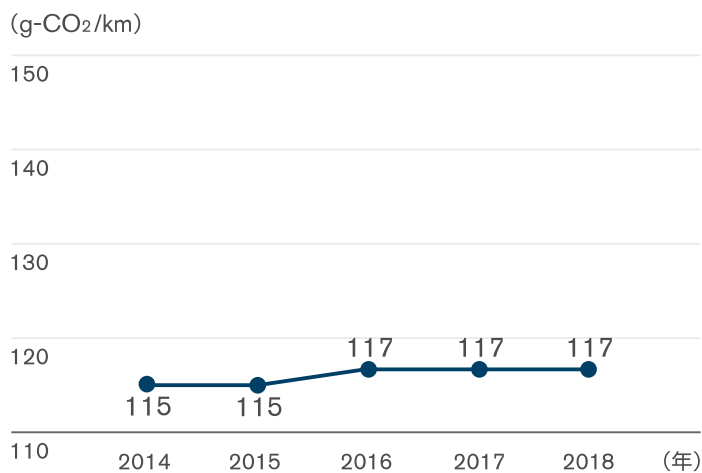
* 社内で算出した暫定値を使用しています

米国における企業平均燃費（CAFE）



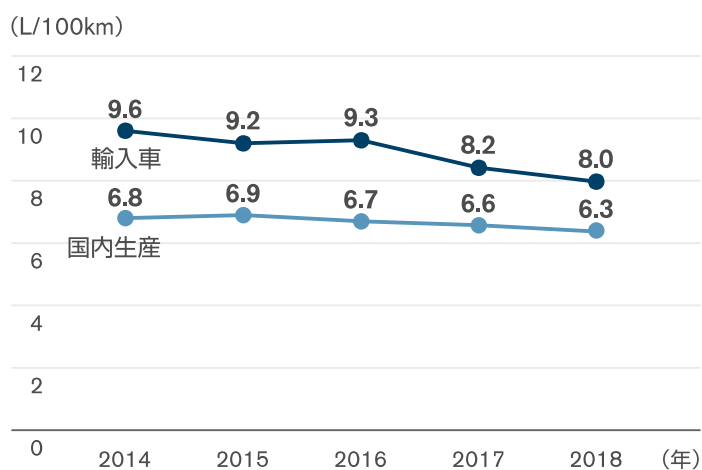
2018年度の米国における乗用車の企業平均燃費は39.8mpgとなり、2017年度に比べて横ばいとなりました。小型トラックのセグメントにおいては重量の比較的高いモデルの販売増によって、企業平均燃費は29.1mpgから28.5mpgに悪化しました。

欧州における車両平均CO2排出量



2018年にディーゼル車の販売台数が減少しているため、車両平均CO2排出量は前年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



2018年は国内生産分の燃費は約5%改善、輸入車の燃費が2%改善しました。国内生産分についてはEVの段階的導入、輸入分は重量の高いモデルの改善によるものです。

売上高、グローバル販売台数および生産台数データ

(億円)

	2017年度	2018年度
売上高*1	133,150	129,687

(千台)

	2017年度	2018年度
グローバル販売台数*2	5,770	5,516
日本	584	596
北米	2,091	1,897
欧州	756	643
アジア	1,851	1,888
その他	488	492

(千台)

	2017年度	2018年度
グローバル生産台数*2	5,672	5,362
日本	986	901
北米*3	1,694	1,587
欧州*4	777	661
アジア*5	2,070	2,046
その他*6	145	167

* 1 中国合弁会社比例連結ベース

* 2 グローバル販売台数およびグローバル生産台数の中国・台湾については、1-12月ベースの数字

* 3 米国、メキシコの生産台数

* 4 英国、スペイン、ロシア、フランスの生産台数

* 5 台湾、タイ、フィリピン、インドネシア、中国、インド、韓国の生産台数

* 6 南アフリカ、ブラジル、エジプト、アルゼンチンの生産台数

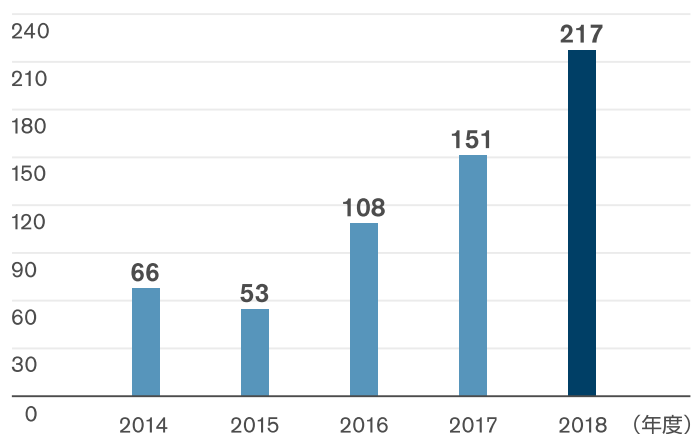
パワートレイン比率（出荷台数ベース）

	単位	ガソリン車	ディーゼル車	e-POWER車	電気自動車	ハイブリッド車	天然ガス車
日本	%	63.1	1.0	21.7	3.1	11.4	0.1
北米	%	98.7	0.1	0.0	1.0	0.2	0.0
欧州	%	58.9	33.5	0.0	7.5	0.1	0.0
その他	%	94.1	5.4	0.0	0.0	0.4	0.0
グローバル	%	89.2	5.0	2.5	1.6	1.6	0.0

EV

100%EVおよび「e-POWER」販売台数

(千台)

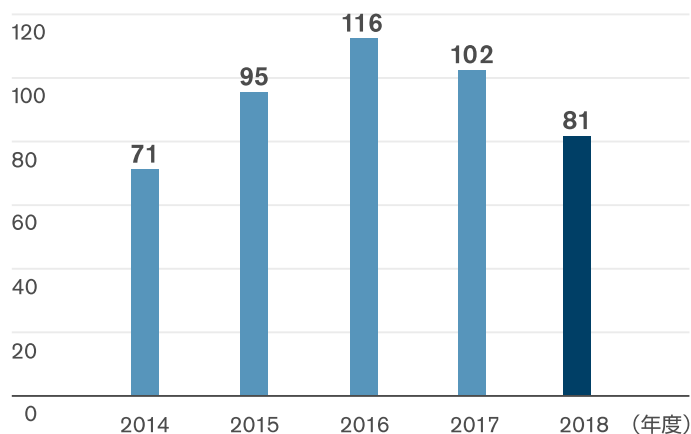


* 中国合弁会社による販売台数を含む

ハイブリッド車

ハイブリッド車台数（出荷台数ベース）

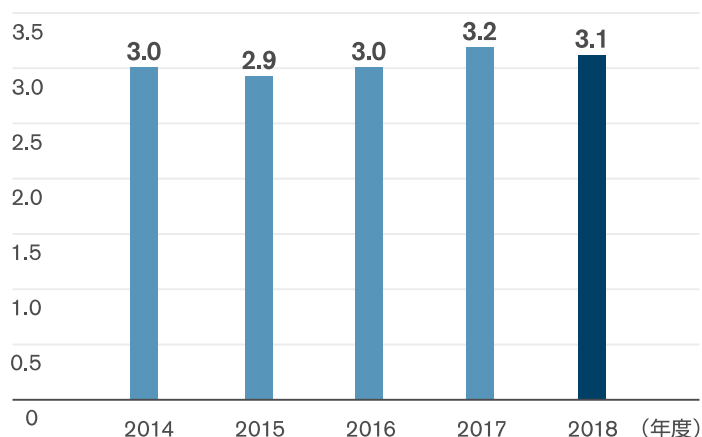
(千台)



エクストロニックCVT*搭載車

エクストロニックCVT搭載車販売台数

(百万台)



2018年度のCVT搭載車の販売台数は310万台で、累計販売台数は2,700万台となりました。

* CVT : Continuously Variable Transmission（無段変速機）

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-4

GRI305-5

気候変動（企業活動）

エネルギー投入量

(年度)

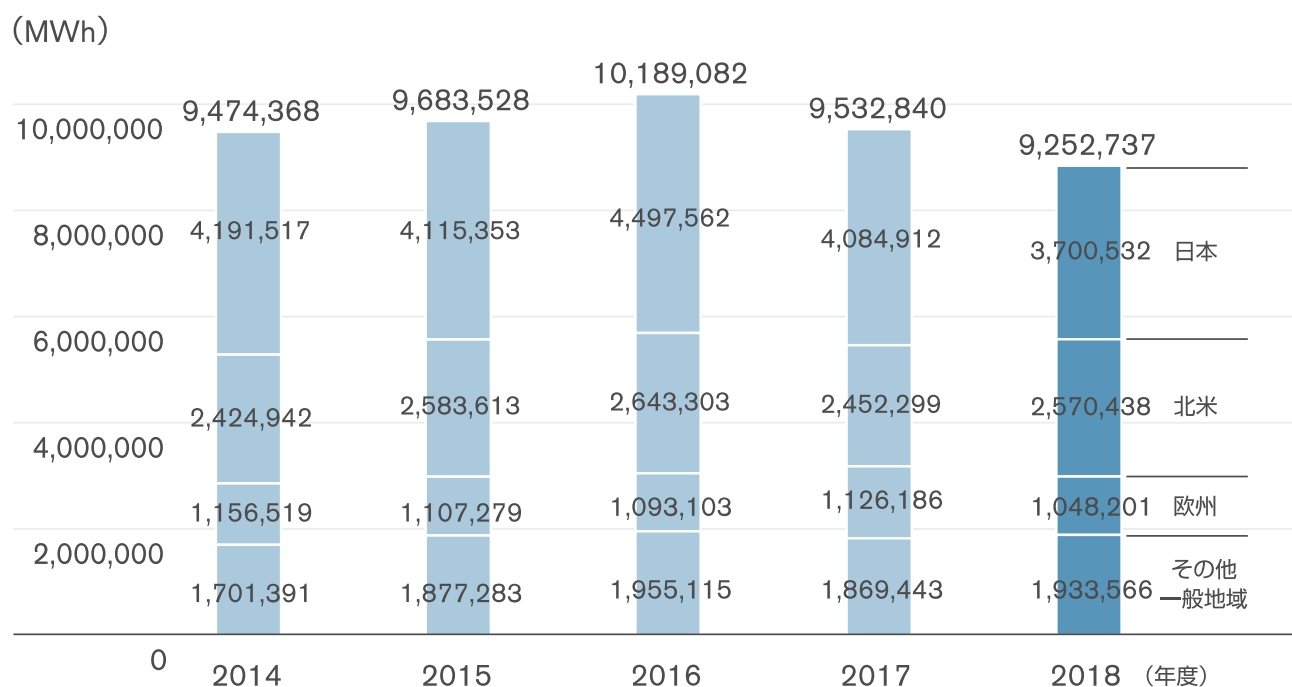
	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	MWh	9,474,368	9,683,528	10,189,082	9,532,840	9,252,737
日本	MWh	4,191,517	4,115,353	4,497,562	4,084,912	3,700,532
北米	MWh	2,424,942	2,583,613	2,643,303	2,452,299	2,570,438
欧州	MWh	1,156,519	1,107,279	1,093,103	1,126,186	1,048,201
その他	MWh	1,701,391	1,877,283	1,955,115	1,869,443	1,933,566
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,060,122	3,346,141	3,537,674	3,701,640	3,579,998
LPG	MWh	295,800	303,826	249,426	179,945	191,405
コークス	MWh	199,801	206,307	217,431	218,618	200,527
灯油	MWh	225,114	188,943	209,232	147,522	113,200
ガソリン	MWh	322,624	302,564	303,040	299,000	259,045
軽油	MWh	99,045	55,099	57,488	48,259	53,074
重油	MWh	58,274	34,289	43,853	27,652	15,995
敷地外						
電力（購入）	MWh	5,084,989	4,979,114	5,247,663	4,755,897	4,711,467
うち再生可能エネルギー*1	MWh	154,515	141,076	157,226	133,212	135,574
冷水	MWh	4,239	12,116	12,919	6,661	7,487
温水	MWh	4,635	4,630	4,690	5,000	5,000
蒸気	MWh	110,953	100,000	136,593	128,038	102,324

敷地内						
電力 (自家発電)	MWh	8,772	9,423	11,847	14,609	13,214
うち再生可能 エネルギー*2	MWh	8,772	9,423	11,847	14,609	13,214
再生可能 エネルギー総量	MWh	163,287	150,499	169,073	147,821	148,788

* 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

エネルギー投入量推移



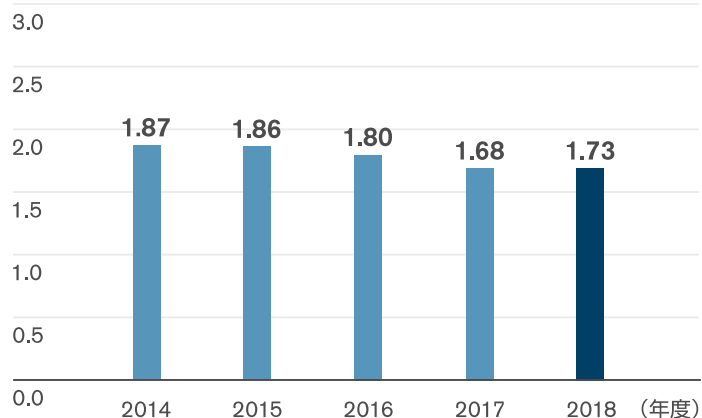
2018年度の日産のグローバル企業活動における総エネルギー使用量は約9,253千MWhとなり、2017年度に比べ、3%の減少になりました。各拠点の省エネルギー活動の推進と生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は8,161千MWhでした*。

* 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

* グローバル生産拠点のエネルギー投入量およびCO2排出量については第三者保証を受けています

エネルギー消費量（生産台数当たり）

(MWh/台)



2018年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は
1.73MWhとなり、2017年度より2.7%増加しました。

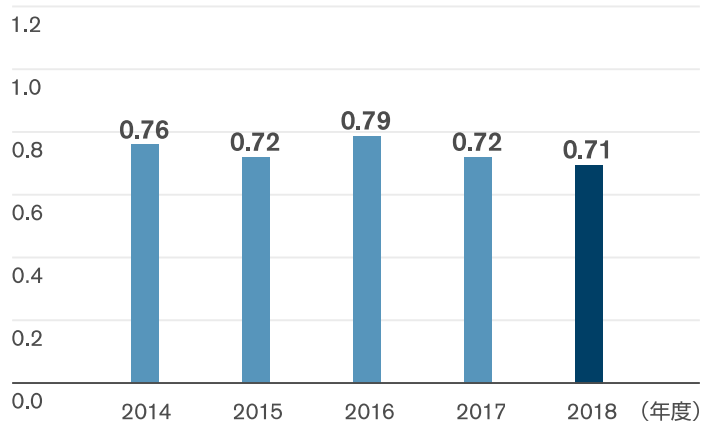
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。

(年度)

地域別	単位	2018
日本	MWh/台	4.99
北米	MWh/台	1.67
欧州	MWh/台	1.65
その他	MWh/台	0.87

エネルギー消費量（売上高当たり）

(MWh/百万円)



2018年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.71MWhとなり、2017年度と比較し、横ばいとなりました。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。

企業活動におけるカーボンフットプリント

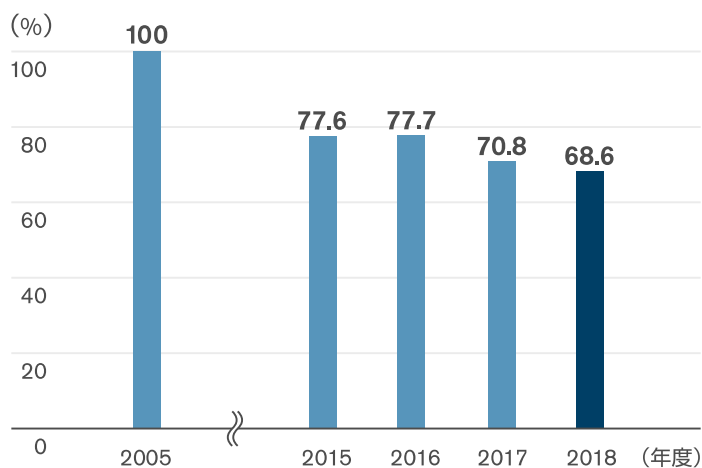
(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
スコープ1	t-CO ₂	861,457	926,790	963,661	912,476	889,444
スコープ2	t-CO ₂	2,422,410	2,547,951	2,614,028	2,394,109	2,339,883
スコープ1と2	t-CO ₂	3,283,867	3,474,741	3,577,689	3,306,584	3,229,327
日本	t-CO ₂	1,267,676	1,479,572	1,579,089	1,333,335	1,208,303
北米	t-CO ₂	769,696	800,724	823,340	683,332	738,234
欧州	t-CO ₂	290,109	208,088	176,285	228,998	221,692
その他	t-CO ₂	956,386	986,359	998,976	1,060,920	1,061,098
スコープ3	t-CO ₂	143,678,000	144,145,000	150,462,000	213,715,000	203,106,900

2018年度のグローバル拠点からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で3,229千トンとなりました。生産過程におけるCO₂排出量は2,610千トン（スコープ1排出量759千トン、スコープ2排出量1,850千トン）になりました*。

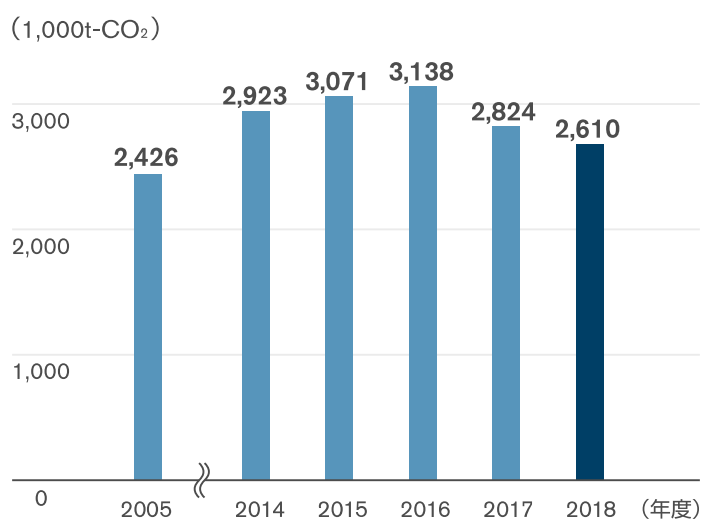
* KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細は[こちら](#)をご覧ください

企業活動からのCO2排出量（グローバル販売台数当たり）



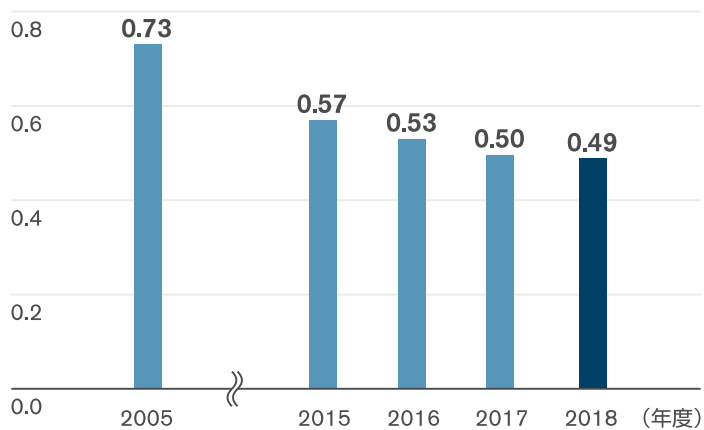
2018年度は、企業活動に伴うCO2排出量が2005年度に比べ31.4%の削減となり、2022年の目標達成に向けて順調に推移しています。

生産活動におけるカーボンフットプリント



生産活動からのCO2排出量（生産台数当たり）

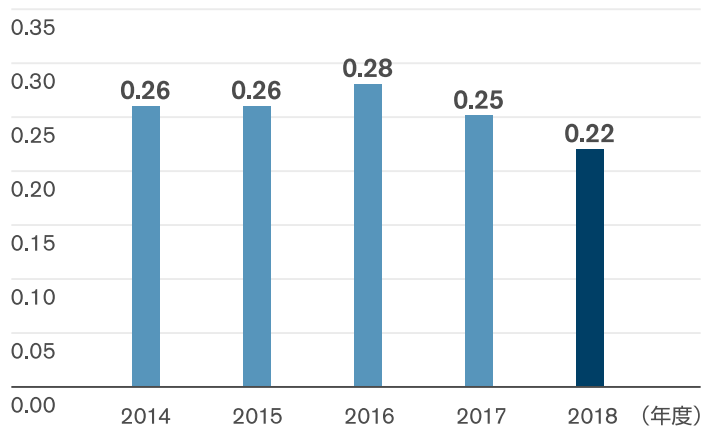
(t-CO₂/台)



2018年度のグローバル生産台数当たりのCO2排出量は0.49トンとなり、2005年度比で33.7%の削減率を達成しました。

スコープ1と2のCO2排出量（売上高当たり）

(t-CO₂/百万円)



2018年度のグローバル拠点からの売上高100万円当たりのCO2排出量は0.22トンとなりました。

輸送量

(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	百万ton km	35,243	35,546	39,930	35,635	34,903
インバウンド	百万ton km	11,578	11,221	10,634	9,699	10,164
アウトバウンド	百万ton km	23,665	24,325	29,296	25,935	24,739

海上	%	62.0	60.1	60.9	57.6	60.9
トラック	%	25.0	26.5	24.8	25.9	23.3
鉄道	%	12.5	13.0	14.0	16.1	14.9
航空	%	0.5	0.3	0.4	0.4	0.9

2018年度はグローバル輸送量が前年比で約2%減少し、349億トンキロとなりました。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。

物流からのCO2排出量

(年度)

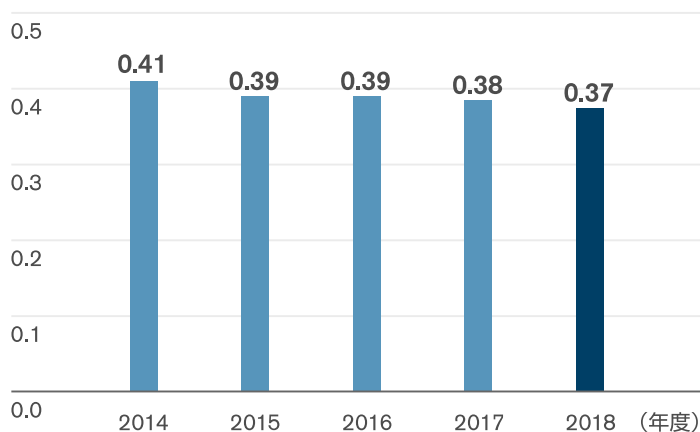
	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	t-CO ₂	1,608,582	1,598,891	1,925,281	1,567,248	1,482,982
インバウンド*	t-CO ₂	822,867	797,034	809,088	739,610	762,314
アウトバウンド*	t-CO ₂	785,715	801,857	1,116,193	827,638	720,667

海上	%	18.5	18.3	17.8	20.0	19.9
トラック	%	60.5	65.7	62.1	64.6	60.3
鉄道	%	5.1	5.4	5.6	7.0	6.7
航空	%	15.9	10.6	14.5	8.4	13.1

* 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

2018年度の物流からのCO₂排出量は約5.4%減少し、148万2,982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輸送量が減少し、全体のCO₂排出量の削減に大きく寄与しました。

物流からのCO2排出量（輸送台数当たり）

(t-CO₂/台)

2018年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.37トンと2017年度に比べて改善しています。

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CO₂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。

(年度)

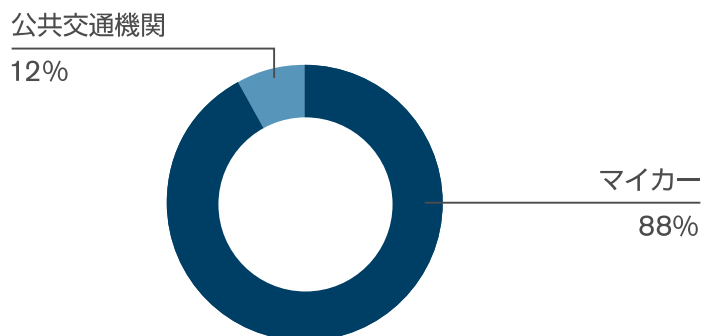
項目	単位	2018
1.購入した製品・サービス	kt-CO ₂	17,476
2.資本財	kt-CO ₂	1,182
3.燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO ₂	401
4.輸送、配送（上流）	kt-CO ₂	762
5.事業から出る廃棄物	kt-CO ₂	192
6.出張	kt-CO ₂	230
7.雇用者の通勤	kt-CO ₂	248*
8.リース資産（上流）	kt-CO ₂	0
9.輸送、配送（下流）	kt-CO ₂	850
10.販売した製品の加工	kt-CO ₂	9
11.販売した製品の使用	kt-CO ₂	180,882*
12.販売した製品の廃棄	kt-CO ₂	413
13.リース資産（下流）	kt-CO ₂	462
14.フランチャイズ	kt-CO ₂	0
15.投資	kt-CO ₂	0
合計		203,106

* 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

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。2018年度に認証を受けたクレジット量は4万2,787トンとなりました。

通勤からのCO2排出量



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、CO₂削減プログラムを導入し、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。2018年度のマイカー通勤によるCO₂排出量はおよそ3万3,000トン*で、1台当たりの排出量は年間2.7トンです。

* 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9,227km/台
- ・ ガソリン車のCO₂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 kgCO₂e/km
- ・ 電力のCO₂排出係数（東京電力株式会社（2016年度））：0.000462t-CO₂/kWh
- ・ 日本の事業所および製造工場の従業員が対象（2018年度）

大気品質

エミッション

2018年度に生産拠点から排出されたNOx、SOxの量はそれぞれ418トン、34トンになりました。2017年度にNOx排出量が増加したのは工場でのコー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るものでしたが、2018年度にその稼働時間が減少しています。

(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
窒素酸化物 (NOx)	ton	453	450	430	619	418
硫黄酸化物 (SOx)	ton	40	37	31	36	34

揮発性有機化合物 (VOC) 排出量

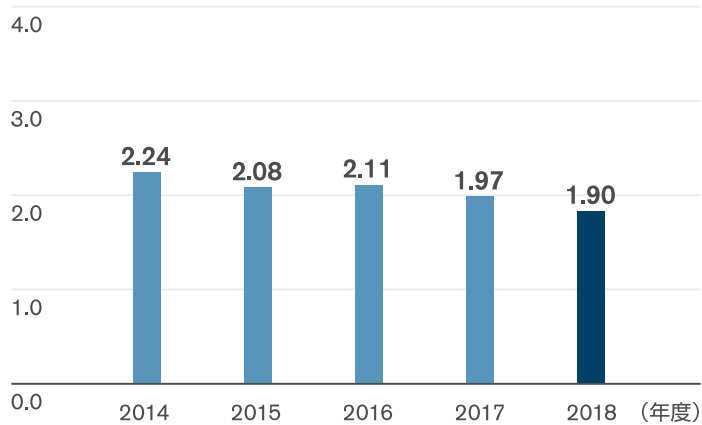
2018年度のVOC総排出量は1万166トンとなり、2017度より減少となりました。水系塗料、VOC含有率の低い物質への切り替えなどの活動を継続しています。

(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	ton	11,316	10,820	11,933	11,152	10,166
日本	ton	2,826	2,850	3,580	3,232	2,188
北米	ton	5,511	5,309	4,851	4,284	3,847
欧州	ton	2,979	2,661	3,502	3,636	4,130

VOC排出量（生産台数当たり）

(kg/台)



2018年度の生産台数当たりのVOC排出量は1.90kgとなり、2017年度に比べて3.6%減となりました。

(年度)

地域別	単位	2018
日本	kg/台	2.43
北米	kg/台	2.42
欧州	kg/台	6.25

PRTR対象物質排出量*（日本）

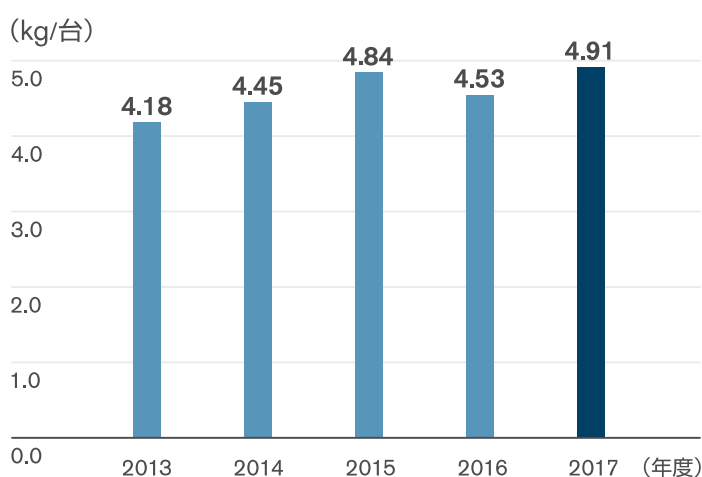
2017年度の化学物質排出移動量届出制度（PRTR：Pollutant Release and Transfer Register）対象物質の排出量は4,422トンで、2016年度に比べて減少となりました。

（年度）

	単位	2013	2014	2015	2016	2017
国内拠点合計	ton	4,183	3,879	4,129	4,472	4,422
追浜工場	ton	676	402	488	872	796
栃木工場	ton	1,155	1,317	1,435	1,179	920
日産自動車九州株式会社	ton	1,300	1,152	1,173	1,406	1,697
横浜工場	ton	579	547	531	545	559
いわき工場	ton	128	114	132	144	62
日産テクニカルセンター	ton	347	347	370	325	388

* 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

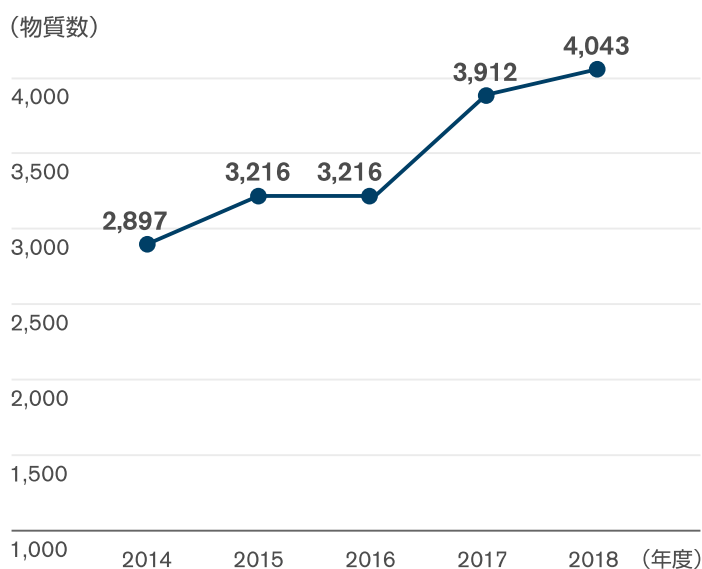
PRTR対象物質排出量（生産台数当たり／日本）



2017年度が生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は4.91kgとなり、2016年度に比べ増加となりました。

資源依存（再利用）

化学物質の適正な利用



ルノーとの提携のもとに法令遵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、2018年度の指定化学物質数は4,043へと増加しています。これは将来のリペア、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

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。2018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%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。

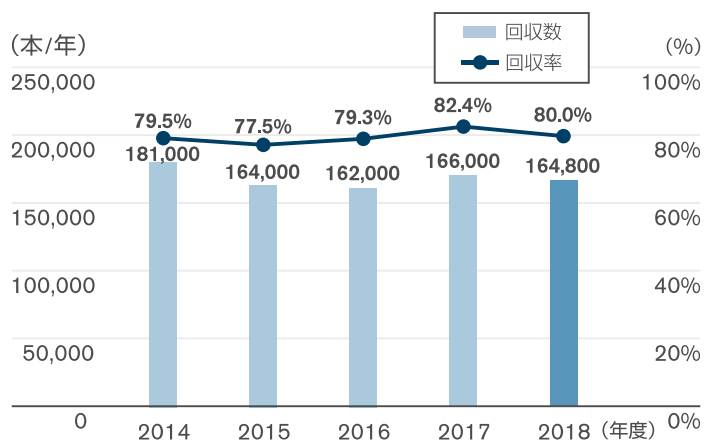
シュレッダーダストの最終処分率

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、2018年度もゼロを達成しました。

材料比率

日産車に使用する材料は、重量比で鉄61%、非鉄15%、樹脂14%、その他10%（2018年実績）で構成されています。日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料に関し再生材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。

バンパー回収本数推移



資源依存（拠点の廃棄物）

廃棄物発生量

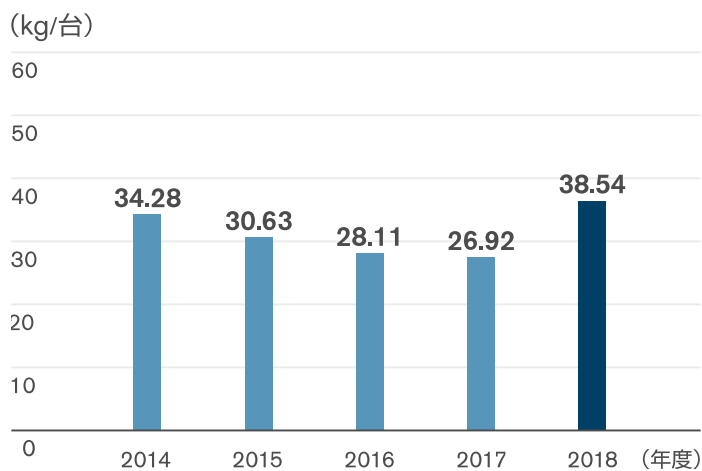
2018年度にグローバルに発生した廃棄物の量は20万6,645トンとなりました。2018年度から廃棄物データの第三者保証範囲がグローバルに拡大したため、集計対象拠点が増えています。2018年度の生産工場の廃棄物発生量は18万9,282トン*でした。

* 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	2014	2015	2016	2017	2018
合計	ton	173,513	159,345	158,939	152,674	206,645
地域別内訳						
日本	ton	59,808	63,630	61,115	61,327	69,829
北米	ton	58,452	49,129	45,459	35,177	64,514
欧州	ton	45,358	37,204	41,110	45,268	49,662
その他	ton	9,895	9,382	11,255	10,903	22,639
処理方法別内訳						
廃棄物最終処分量	ton	13,153	11,355	8,707	8,041	7,231
リサイクル量	ton	160,360	147,990	150,231	144,633	199,414

廃棄物発生量（生産台数当たり）

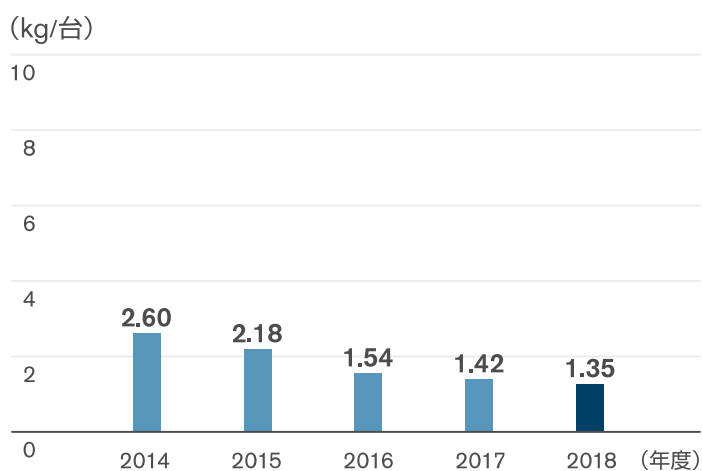


対象拠点範囲の拡大によって、2018年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は38.54kgに増加しました。

(年度)

	単位	2018
日本	kg/台	77.50
北米	kg/台	40.65
欧州	kg/台	75.13
その他	kg/台	10.23

廃棄物最終処分量（生産台数当たり）



2018年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は1.35 kgとなり、2017年度に比べ4.9%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。

水資源の管理

GRI303-1

企業活動での取水量

2018年度の企業活動における取水量は26,420千m³となり、2017年度より1%の増加となりました。また、生産工場の取水量は25,093,377m³* 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	2014	2015	2016	2017	2018
合計	1,000m ³	29,162	28,570	29,118	26,197	26,420
日本	1,000m ³	15,018	14,990	15,563	13,115	13,022
北米	1,000m ³	5,419	5,427	5,483	4,905	4,930
欧州	1,000m ³	2,310	2,330	2,299	2,155	2,093
その他	1,000m ³	6,415	5,823	5,774	6,023	6,376

排水時のクリーン化を徹底

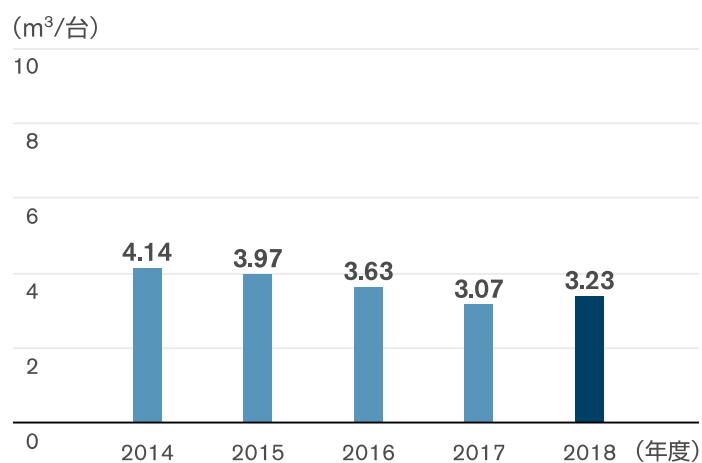
日産の各工場では、廃水処理の徹底を推進しています。

(年度)

	単位	2014	2015	2016	2017	2018
合計	1,000m ³	20,938	20,680	20,516	17,410	17,345
日本	1,000m ³	13,358	12,976	12,681	10,376	10,472
北米	1,000m ³	3,550	3,916	4,028	3,382	3,190
欧州	1,000m ³	1,793	1,740	1,767	1,564	1,539
その他	1,000m ³	2,237	2,048	2,040	2,088	2,143

水質						
化学的酸素要求量 (COD) 日本のみ	kg	27,883	28,042	29,730	26,451	21,149

企業活動での排水量（生産台数当たり）



2018年度の生産台数当たりの排水量は3.23m³となり、2017年度に比べて5.2%の増加となりました。

地域別	単位	2018
日本	m ³ /台	11.62
北米	m ³ /台	2.01
欧州	m ³ /台	2.33
その他	m ³ /台	0.97

(年度)

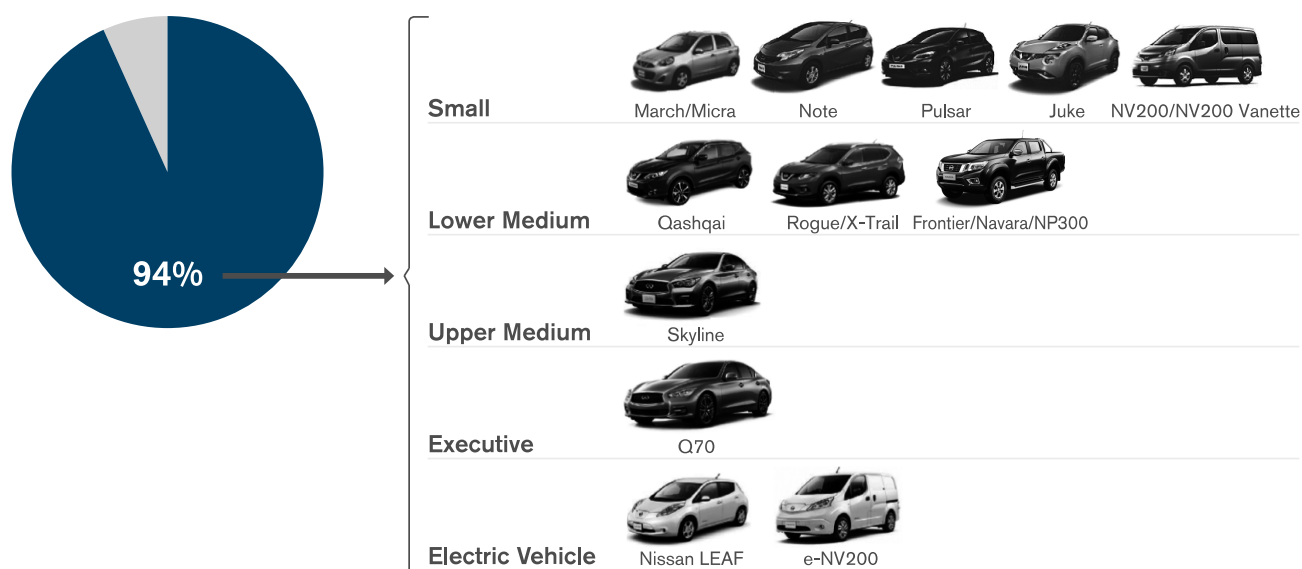
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、日本の数値が他の地域よりも高くなる場合があります。

環境課題を踏まえた事業基盤の強化

グローバルトップ販売モデルのLCA改善

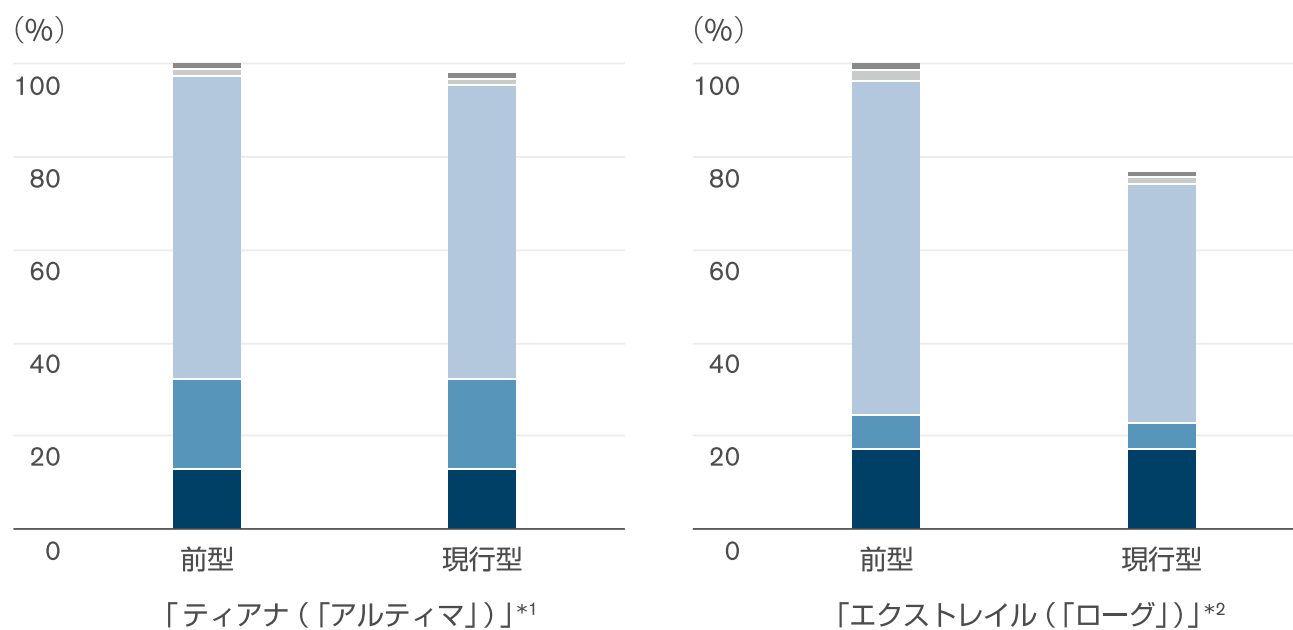
日産はLCA手法の適用を進め、環境負荷の定量的な把握範囲を、影響の大きいグローバルのトップ販売モデルへと広げており、その台数ベースでのカバレッジは90%以上に達しています。

EU市場におけるLCA手法の運用比率



「ティアナ」「エクストレイル」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、CO₂の排出を削減しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量 (CO₂、CH₄、N₂O等)



■ 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

*1 米国生産・走行(12万マイル)における比較

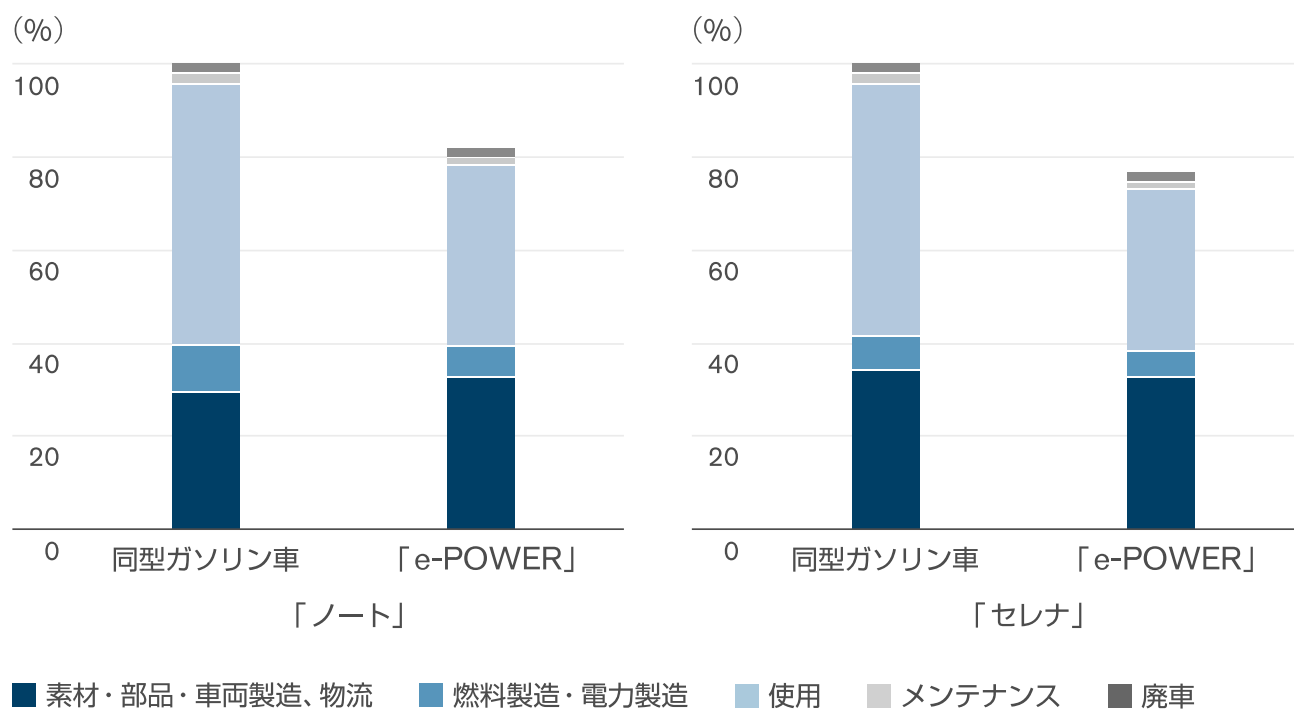
*2 欧州生産・走行(15万km)における比較

「e-POWER」におけるLCA比較

2016年に新パワートレインの「e-POWER」を投入し、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。

例えば、「ノート e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較し18~27%以上のCO₂排出の削減を達成しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量 (CO₂、CH₄、N₂O等)

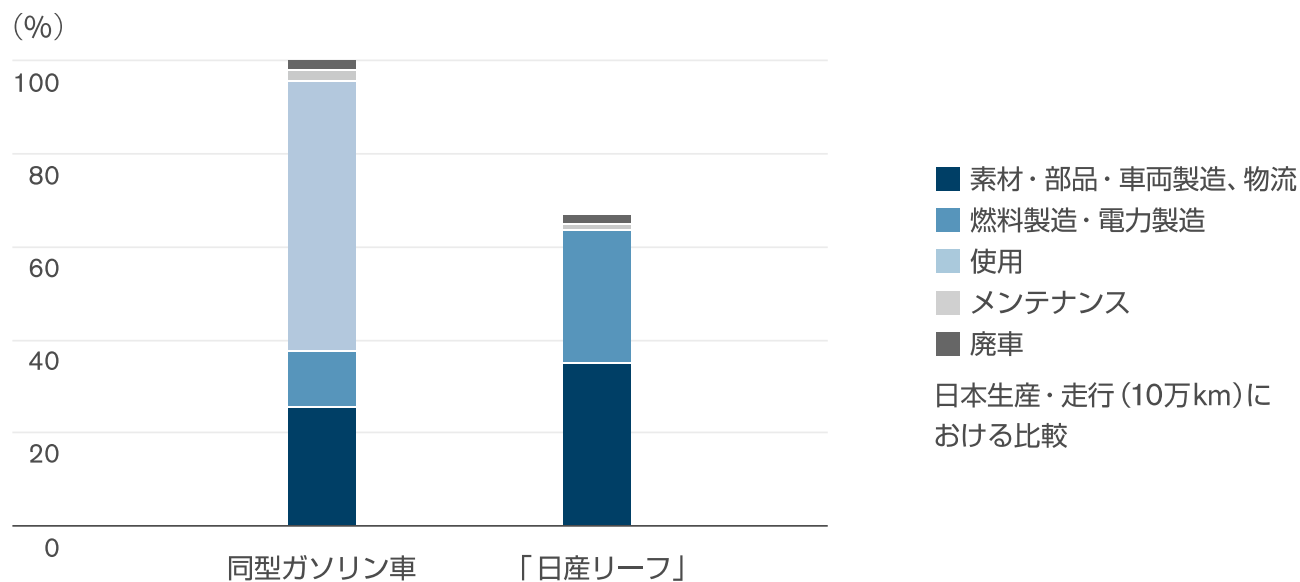


日本生産・走行(10万km)における比較

新型「日産リーフ」におけるLCA比較

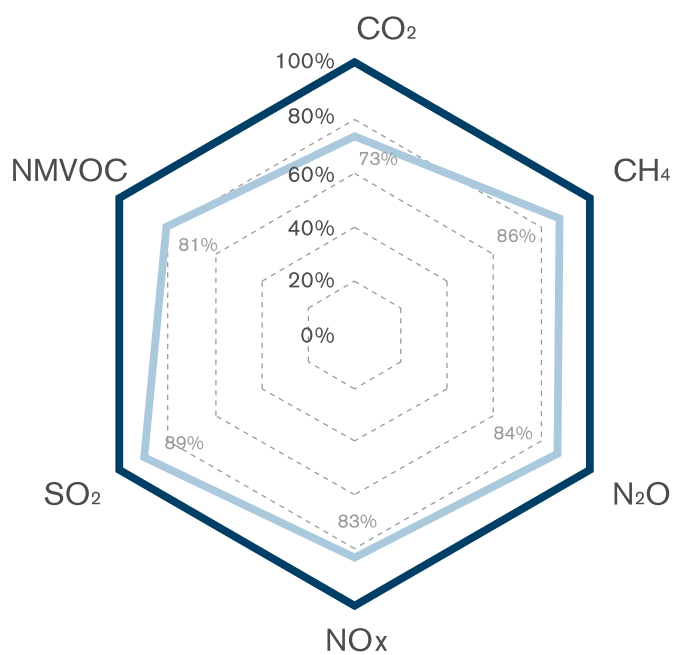
新型「日産リーフ」は日本の同型のガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO₂排出量を約32%削減しています。EVの製造段階でのCO₂等価排出量を抑制するために、材料の歩留まりや生産工程の効率向上、さらにリサイクル由来の原材料の活用といった活動を継続して推進しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量（CO₂、CH₄、N₂O等）



ライフサイクル評価における地球温暖化以外の貢献

新型「セレナ e-POWER」のライフサイクル評価



- 従来型
- e-POWER

日本生産・走行 (10万km) における比較

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評価の範囲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」は現行のガソリンエンジン車と比較し、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。

GRI301-1

GRI302-1

GRI303-1

GRI305-1

GRI305-2

GRI305-7

GRI306-1

GRI306-2

マテリアルバランス

投入量

(年度)

	単位	2018
原材料	ton	7,056,924
エネルギー	MWh	9,252,737
うち再生可能エネルギー	MWh	148,788
水	1,000m ³	26,420

生産量／排出量

(年度)

	単位	2018
車両生産		
グローバル生産台数	千台	5,362
CO2排出量	t-CO2	3,229,327
排水量	1,000m ³	17,345
エミッション		
NOx (窒素酸化物)	ton	418
SOx (硫黄酸化物)	ton	34
VOC (揮発性有機化合物)	ton	10,166
廃棄物発生量		
リサイクル量	ton	199,414
廃棄物最終処分量	ton	7,231

環境保全コスト

(年度)

	単位	2017		2018	
		投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円	4,665	173,686	3,790	171,245
事業エリア内コスト	百万円	32	1,638	20	1,775
上・下流コスト	百万円	0	552	0	706
管理活動コスト	百万円	0	6,776	0	8,041
研究開発コスト	百万円	4,633	164,240	3,770	160,263
社会活動コスト	百万円	0	297	0	308
環境損傷対応コスト	百万円	0	183	0	153

(年度)

	単位	2017		2018	
		投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円		7,316		8,262
費用削減額	百万円		468		372
収益額	百万円		6,848		7,890

* 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。

社会性データ

従業員データ ▼

ダイバーシティ&インクルージョン ▼

交通安全 ▼

人財育成 ▼

地域社会への貢献 ▼

GRI102-7

GRI102-8

GRI102-22

GRI102-41

GRI402-1

GRI405-1

GRI405-2

従業員データ

(年度)

		単位	2016	2017	2018
日産自動車（株）					
従業員数		人	22,209	22,272	22,791
	男性	人	19,971	19,908	20,269
	女性		2,238	2,364	2,522
平均年齢		歳	42.8	42.5	41.8
	男性	歳	43.3	43.0	42.0
	女性		38.1	38.1	38.2
勤続年数		年	20.2	19.4	18.4
	男性	年	20.8	20.0	18.9
	女性		14.5	14.2	14.3
離職率*1		%	4.3	5.4	6.2
	自己都合	%	0.9	1.3	2.0
平均年間給与*2		円	8,164,762	8,184,466	8,154,953
障がい者雇用率		%	2.07	2.08	2.30
育児休職取得者数		人	303	255	380
	男性	人	15	29	40
	女性		288	226	340
男性の育児休職取得率*3		%	2	4	6
育児休職復職率		%	96.9	95.2	97.3
	男性	%	100	100	100
	女性		96.6	94.5	96.7

介護休業取得者数		人	11	13	6
	男性	人	5	8	4
	女性		6	5	2
年休取得日数		日	19.0	19.0	19.0
年休取得率		%	96	97	97
平均残業時間		時間/月	21.4	22.1	23.9
組合員総数*4		人	25,630	25,377	25,789
管理職：女性人数		人	279	314	320
	女性比率	%	10.1	10.7	10.4
うち部長職以上：女性人数		人	76	82	79
	女性比率	%	8.1	8.2	7.6
執行役員：女性人数		人	2	2	2
	女性比率	%	4.2	3.8	4.1
取締役：女性人数		人	0	0	1
	女性比率	%	-	-	12.5
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	1
	女性比率	%	-	-	33.3
監査役：女性人数		人	0	0	0
	女性比率	%	-	-	-
新卒採用		人	576	684	815
	男性	人	453	558	651
	女性		123	126	164

* 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および基準外賃金を含む

* 3 男性の育児休業取得率=対象年度に育児休業を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	2016	2017	2018
連結ベース				
連結従業員数*	人	137,250 (19,366)	138,910 (19,924)	138,893 (19,240)
日本	人	59,441	59,431	58,966
北米	人	35,951	36,080	36,594
欧州	人	16,065	16,807	16,119
アジア	人	20,837	20,807	20,872
その他海外地域	人	4,956	5,785	6,342

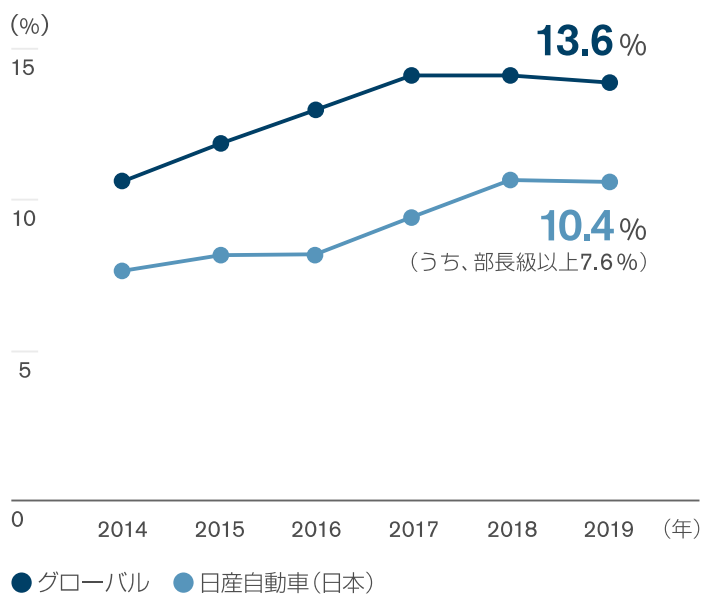
* ()内は臨時雇用者数で外数

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、2019年3月末現在の組合員総数は日産自動車九州を含め2万5,789名です。なお、日本国内のグループ各社においては大半の企業で会社別労働組合が存在し、全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体としています。また、海外のグループ各社では、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。

ダイバーシティ&インクルージョン

女性管理職比率の推移



これまでの主な外部評価*

年	タイトル	主体団体
2018	「PRIDE指標」 ゴールド受賞	work with Pride
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*1	Human Rights Campaign（米国）
2017	「えるぼし」 第3段落目に認定	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*2	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）

* 米国では上記記載以外にも外部評価受賞あり

* 1、*2 NNAが受賞主体

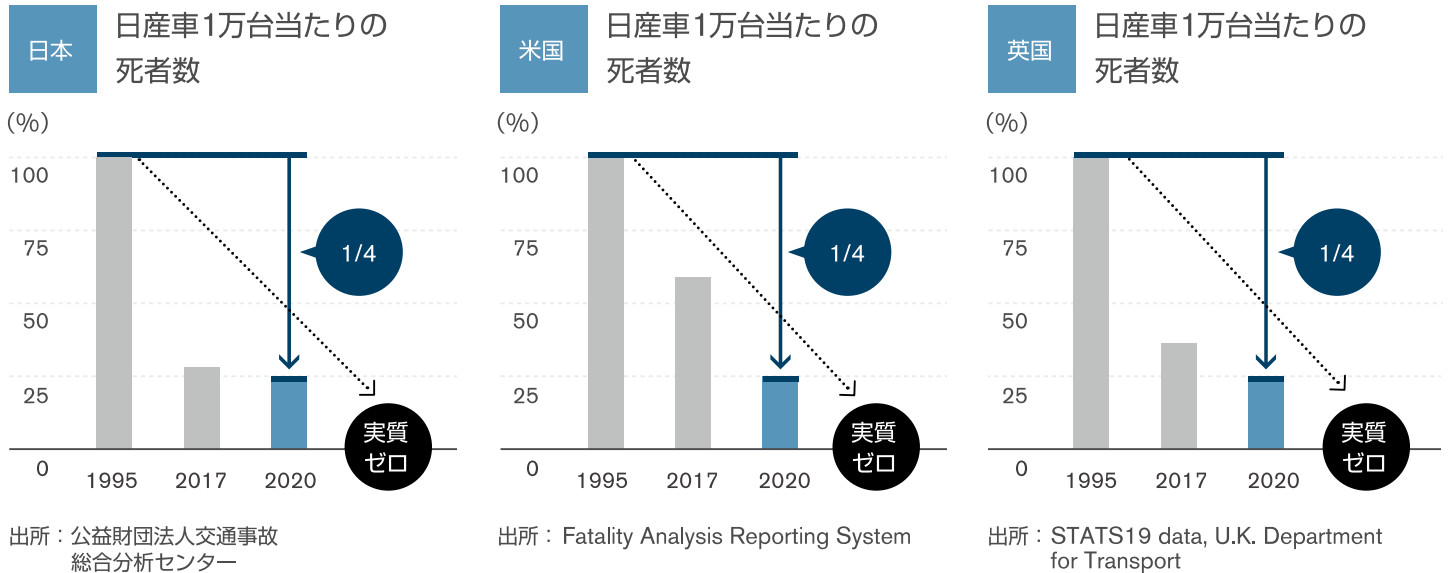




女性が輝く
先進企業表彰

交通安全

日産車1万台当たりの死者数



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しました。北米では、「パスファインダー」「アルティマ」「ローグ」などのモデルに標準装備、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しています。2018年度に北米で発売された新型「アルティマ」や、日本で発売された「日産リーフe+」、新型「日産デイズ」にも継続採用されています。

また、各地域で行われている公的機関および政府による試験において、高い安全評価を獲得しています。日本では、2018年度より開始された国土交通省による衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度において、「ノート」「セレナ」など主要11車種の「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」が認定を受けました。

主な外部安全評価結果（2018年評価分）

地域	外部評価		車種	レーティング
日本	JNCAP*1	衝突安全性能評価	2018年度評価実績なし	
		予防安全性能評価	「日産デイズ ルークス」 「ノート」	ASV+++
		事故自動通報システム機能評価	「日産デイズ」	SOS+（車載型）
米国	NCAP*2		インフィニティ「QX60」「QX50」「パスファインダー」「ムラーノ」	総合5★ （2019モデルイヤー）
			インフィニティ「QX80」「タイタン（クルーキャブ）」「アルマーダ」「フロンティア（クルーキャブ）」「ローグ」*4「ローグスポーツ」「セントラ」*5「バーサ」「キックス」	総合4★ （2019モデルイヤー）
	IIHS*3		「アルティマ」「パスファインダー」*6「キックス」（LEDヘッドライト装着車）	2019 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP		「日産リーフ」	5★
中国	C-NCAP		「テラ」	5★
東南アジア	ASEAN NCAP		「テラ」	5★

* 1 JNCAP：Japan New Car Assessment Programの略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）による自動車アセスメントプログラム

* 2 NCAP：New Car Assessment Programの略。米国運輸省道路交通安全局（NHTSA：National Highway Traffic Safety Administration）の新車アセスメントプログラム

* 3 IIHS：Insurance Institute for Highway Safetyの略。米国道路安全保険協会

* 4 ハイブリッド車を除く

* 5 NISMO,SR Turboを除く

* 6 2018年8月以降の生産車

人財育成

日産自動車株式会社の研修実績

(年度)

	2016	2017	2018
年間受講人数 (人)	120,219	171,949	241,674
総受講時間 (時間)	653,848	689,536	482,103
従業員1人当たり受講時間 (時間)	28.8	30.6	21.5
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)	71,000	73,000	86,000

GRI201-1

GRI203-2

地域社会への貢献

2018年度の社会貢献活動の実績

2018年度 グローバル社会貢献支出額：約17.9億円

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および非営利組織の年会費などの支出
- 現物寄付は金額に換算
- スポンサーシップ・その他は社会貢献を目的とした各種イベントなどのスポンサー費

2018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)	412	847	270	255	1,785
比率 (%)	23.1	47.5	15.1	14.3	100

	災害名	2018年度実績
	自然災害被災地に対する 主な支援	平成30年7月豪雨（日本）
	インド南部ケララ州を中心とする豪雨被害（インド）	<ul style="list-style-type: none"> インド日産自動車より州政府の災害支援基金に700万インドルピーを寄付
	北海道胆振東部地震（日本）	<ul style="list-style-type: none"> 日産自動車より日本赤十字社に500万円を寄付 むかわ町と厚真町および安平町へ「日産リーフ」2台を貸出 500ml飲料水4,000本を提供
	スラウェシ島地震（インドネシア）	<ul style="list-style-type: none"> インドネシア日産より10億インドネシアルピアを寄付
	スンダ海峡津波（インドネシア）	<ul style="list-style-type: none"> インドネシア日産従業員による募金を実施、会社が10倍の金額を上乗せして寄付

ガバナンスデータ

GRI102-22

GRI405-1

コーポレートガバナンスの概要（2019年6月25日時点）

会社組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の議長	独立社外取締役
取締役の人数	11人
うち独立社外取締役	7人
うち女性取締役	2人
指名委員会委員長	独立社外取締役
指名委員会の人数	6人
うち独立社外取締役	5人
うち女性取締役	1人
報酬委員会委員長	独立社外取締役
報酬委員会の人数	4人
うち独立社外取締役	4人
うち女性取締役	2人

監査委員会委員長	独立社外取締役
監査委員会の人数	5人
うち独立社外取締役	4人
うち女性取締役	1人

* コーポレートガバナンスに関する詳細は[こちら](#)をご覧ください

「サステナビリティレポート2019」 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2019」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、2018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、サステナビリティに関する各種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。

GRI102-45

GRI102-50

本レポートの対象範囲

期間：会計年度である2018年度（2018年4月～2019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

GRI102-54

参考ガイドライン

この報告書は、GRI（Global Reporting Initiative）スタンダードの中核（Core）オプションに準拠して作成されています。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。

GRI102-51

前回レポートの発行日

サステナビリティレポート2018：2018年7月31日発行

GRI102-52

本レポートの報告サイクル

2004年より年1回発行

GRI102-56

第三者保証について

第三者保証報告書の詳細は[こちら](#)をご覧ください。

GRI102-48

見通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、これらの見通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。

GRI102-53

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: 045-523-5731

メールアドレス：NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp

サステナビリティレポート2019

発行年月日：2019年9月30日

関連ウェブサイトのご紹介

[企業情報](#) ▼

[サステナビリティ戦略](#) ▼

[環境への取り組み](#) ▼

[安全への取り組み](#) ▼

[品質への取り組み](#) ▼

[社会貢献の取り組み](#) ▼

[技術開発の取り組み](#) ▼

[ゼロ・エミッション](#) ▼

[IR情報](#) ▼

[企業情報ライブラリー](#) ▼

[商品情報（国別）](#) ▼

[商品情報（日本）](#) ▼

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

GRI102：一般開示事項 ▼

1. 組織のプロフィール ▼

2. 戦略 ▼

3. 倫理と誠実性 ▼

4. ガバナンス ▼

5. ステークホルダー・エンゲージメント ▼

6. 報告実務 ▼

GRI103：マネジメント手法 2016 ▼

環境・社会性・ガバナンス

環境 ▼

社会性 ▼

ガバナンス ▼

2019年9月現在

共通スタンダード

GRI102：一般開示事項

1. 組織のプロフィール

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
102-1 組織の名称	✓	<u>会社基本情報</u>	
102-2 活動、ブランド、製品、サービス	✓	ESGデータ集：会社基本情報（ <u>会社概要</u> ）	
102-3 本社の所在地	✓	ESGデータ集：会社基本情報（ <u>会社概要</u> ）	
102-4 事業所の所在地	✓	会社概要(日本の主な事業所) 会社概要(<u>海外の主な事業所</u>)	
102-5 所有形態および法人格	✓	<u>会社概要</u>	
102-6 参入市場	✓	ESGデータ集：会社基本情報（ <u>グローバル販売台数および生産台数</u> ）	
102-7 組織の規模	✓	ESGデータ集：会社基本情報（ <u>会社概要、財務データ、グローバル販売台数および生産台数</u> ）、 <u>社会性データ（従業員データ）</u>	
102-8 従業員およびその他の労働者に関する情報	✓	ESGデータ集：社会性データ（ <u>従業員データ</u> ）	
102-9 サプライチェーン	✓	社会性：サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーン戦略</u> ）	
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： <u>サステナビリティ戦略</u> 、 <u>サステナビリティ推進体制</u> 社会性： <u>地域社会への貢献</u> （ <u>地域社会への貢献の方針・考え方</u> ）	
102-12 外部イニシアティブ	✓	日産のサステナビリティ： <u>サステナビリティ戦略</u> 日産のSDGsへの貢献 環境： <u>環境課題に関する方針・考え方</u> 社会性： <u>労働慣行_労働者の権利の尊重</u> （ <u>労働者の権利の尊重に関する方針・考え方</u> ）	
102-13 団体の会員資格	✓	ルノー・日産・三菱自動車のアライアンス： <u>「持続可能な開発のための世界経済人会議」への参画</u> 社会性： <u>労働慣行_労働者の権利の尊重</u> （ <u>労働者の権利の尊重に関する方針・考え方</u> ）	

2. 戦略

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
102-14 上級意思決定者の声明	✓	<u>トップメッセージ</u> <u>チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</u> <u>コーポレートガバナンスの再構築</u>	
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： <u>サステナビリティ戦略</u> <u>コーポレートガバナンスの再構築</u> 環境： <u>環境課題に関する方針・考え方</u> 社会性： <u>社会性に関する方針・考え方</u> ガバナンス： <u>ガバナンスに関する方針・考え方</u>	

3. 倫理と誠実性

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
102-16 価値観、理念、行動基準・規範	✓	日産のサステナビリティ： <u>サステナビリティ戦略</u> 、 <u>長期ビジョンと2022年のゴール</u> 環境： <u>環境課題に関する方針・考え方</u> （ <u>環境方針</u> ） 社会性： <u>人権</u> （ <u>人権尊重に関する基本方針</u> ） ガバナンス： <u>ガバナンスに関する方針・考え方</u> 、 <u>コンプライアンス</u> （ <u>ビジネス倫理の遵守</u> ）	
102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度		社会性： <u>人権</u> （ <u>人権に関するマネジメント</u> ） ガバナンス： <u>コンプライアンス</u> （ <u>ビジネス倫理の遵守</u> ）	

4. ガバナンス

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
102-18 ガバナンス構造	✓	ガバナンス：コーポレートガバナンス（ <u>コーポレートガバナンスの体制</u> ）	
102-19 権限移譲		<u>チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</u> <u>コーポレートガバナンスの再構築</u>	
102-20 経済、環境、社会 項目に関する役員 レベルの責任		<u>チーフ サステナビリティ オフィサーからのメッセージ</u> <u>環境：環境課題に関する方針・考え方（グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス）</u>	
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： <u>ステークホルダーエンゲージメント</u>	
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：コーポレートガバナンス（ <u>コーポレートガバナンスの体制</u> ） ESGデータ集：社会性データ（ <u>従業員データ</u> ）、 <u>ガバナンスデータ</u>	
102-23 最高ガバナンス機関の議長		<u>コーポレートガバナンスの再構築</u> ガバナンス：コーポレートガバナンス（ <u>コーポレートガバナンスの体制</u> ）	
102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出		ガバナンス：コーポレートガバナンス（ <u>コーポレートガバナンスの体制</u> ） <u>コーポレートガバナンス報告書:P.1</u>	
102-25 利益相反		ガバナンス：コーポレートガバナンス（ <u>利益相反の回避</u> ） <u>コーポレートガバナンス報告書:P.1</u>	
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： <u>サステナビリティ推進体制</u>	
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： <u>サステナビリティ推進体制</u>	
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： <u>サステナビリティ推進体制</u> <u>コーポレートガバナンスの再構築</u> ガバナンス：コーポレートガバナンス（ <u>コーポレートガバナンスの体制</u> ）	

<p>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</p>		<p>日産のサステナビリティ：<u>サステナビリティ推進のマネジメント</u> 環境：<u>環境課題に関する方針・考え方（日産の環境課題に関する取り組み、取り組むべき重要課題とチャレンジ）</u> ガバナンス：<u>リスクマネジメント（ESGへのリスクマネジメント）</u></p>	
<p>102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性</p>		<p>ガバナンス：<u>リスクマネジメント（リスクマネジメント体制）</u></p>	
<p>102-31 経済、環境、社会項目のレビュー</p>		<p>日産のサステナビリティ：<u>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</u> 環境：<u>環境課題に関する方針・考え方</u></p>	
<p>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</p>		<p>日産のサステナビリティ：<u>サステナビリティ推進体制</u></p>	
<p>102-33 重大な懸念事項の伝達</p>		<p>ガバナンス：<u>リスクマネジメント（ESGへのリスクマネジメント）</u></p>	
<p>102-35 報酬方針</p>		<p><u>コーポレートガバナンス報告書:P.2</u></p>	
<p>102-36 報酬の決定プロセス</p>		<p><u>コーポレートガバナンス報告書:P.2</u></p>	
<p>102-37 報酬に関するステークホルダーの関与</p>		<p><u>コーポレートガバナンス報告書:P.2</u></p>	

5. ステークホルダー・エンゲージメント

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
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： <u>ステークホルダーエンゲージメント</u>	
102-41 団体交渉協定	✓	ESGデータ集：社会性データ（ <u>従業員データ</u> ）	
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： <u>ステークホルダーエンゲージメント</u>	
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： <u>ステークホルダーエンゲージメント</u>	
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： <u>ステークホルダーエンゲージメント</u>	

6. 報告実務

項目	中核項目	掲載ページ	省略理由/説明
102-45 連結財務諸表の対象になっている事業体	✓	本レポートの編集方針（ <u>本レポートの対象範囲</u> ）	
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： <u>サステナビリティ戦略「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
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： <u>サステナビリティ戦略（サステナビリティの重要テーマ）</u> <u>長期ビジョンと2022年のゴール</u>	
102-48 情報の再記述	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
102-49 報告における変更	✓	該当せず	
102-50 報告期間	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	

102-51 前回発行した報告書の日付	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
102-52 報告サイクル	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
102-53 報告書に関する質問の窓口	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
102-54 GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	✓	<u>「サステナビリティレポート2019」編集方針</u>	
102-55 GRI内容索引	✓	<u>GRI内容索引</u>	
102-56 外部保証	✓	<u>第三者保証</u>	

GRI103：マネジメント手法 2016

項目	中核項目	掲載ページ	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：サステナビリティ戦略</p> <p>環境：環境課題に関する方針・考え方（環境課題に対する日産の認識）、気候変動（カーボンニュートラル社会の実現に向けて、製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する方針・考え方）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方））、大気品質（大気品質に関する方針・考え方）、資源依存（資源依存に関する方針・考え方）、水資源（水資源の管理に関する方針・考え方）</p> <p>社会性：社会性に関する方針・考え方、人権（人権に関する方針・考え方）、ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方、ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント）、交通安全（交通安全の方針・考え方）、製品安全および品質（製品安全および品質の方針・考え方、製品安全および品質のマネジメント）、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）、人財育成（人財育成の方針・考え方）、労働慣行（労働者の権利の尊重（労働者の権利の尊重に関する方針・考え方）、従業員との対話（従業員との対話に関する方針・考え方））、従業員の健康と安全（従業員の健康と安全の方針・考え方、従業員の健康と安全のマネジメント）、地域社会への貢献（地域社会への貢献の方針・考え方）</p> <p>ガバナンス：ガバナンスに関する方針・考え方</p>	

<p>103-2 マネジメント手法 とその要素</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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、サステナビリティ推進のマネジメント</p> <p>コーポレートガバナンスの再構築</p> <p>環境：環境課題に関する方針・考え方（日産の環境課題に関する取り組み）、気候変動（カーボンニュートラル社会の実現に向けて、製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する方針・考え方、製品を通じた取り組みに関するマネジメント）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方、企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント、企業活動を通じた取り組みに関する実績））、大気品質（大気品質に関する方針・考え方）、資源依存（資源依存に関する方針・考え方、資源依存に関するマネジメント）、水資源の管理（水資源のマネジメント、水資源の管理に関する実績）、環境課題を踏まえた事業基盤の強化</p> <p>社会性：社会性に関する方針・考え方、人権（人権に関するマネジメント）、ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方、ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント）、交通安全（交通安全の方針・考え方、交通安全のマネジメント）、製品安全および品質（製品安全および品質の方針・考え方、製品安全および品質のマネジメント）、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）、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）、労働慣行（労働者の権利の尊重（労働者の権利の尊重に関するマネジメント）、従業員との対話（従業員との対話のマネジメント））、従業員の健康と安全（従業員の健康と安全の方針・考え方、従業員の健康と安全のマネジメント）、地域社会への貢献（地域社会への貢献の方針・考え方、地域社会への貢献のマネジメント）</p> <p>ガバナンス：ガバナンスに関する方針・考え方</p>	
<p>103-3 マネジメント手法 の評価</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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</p> <p>コーポレートガバナンスの再構築</p> <p>環境：環境課題に関する方針・考え方（日産の環境課題に関する取り組み）、気候変動（製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する実績）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する実績））、大気品質（大気品質に関する実績）、資源依存（資源依存に関するマネジメント、資源依存に関する実績：再利用、資源依存に関する実績：廃棄物）、水資源の管理（水資源の管理に関する実績）、環境課題を踏まえた事業基盤の強化</p> <p>社会性：人権（人権に関する実績）、ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの実績）、交通安全（交通安全の実績（クルマ, 人, 社会））、製品安全および品質（製品安全および品質の実績）、サプライチェーンマネジメント（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）、人財育成（人財育成のマネジメント、人財育成の実績）、労働慣行（従業員との対話（従業員との対話のマネジメント、従業員との対話の実績））、従業員の健康と安全（従業員の健康と安全のマネジメント、従業員の健康と安全の実績）、地域社会への貢献（2018年度の社会貢献活動の実績）</p>	

環境・社会性・ガバナンス

環境

GRI103：マネジメント手法 2016

項目	掲載ページ	省略理由 /説明
<p>103-1 マテリアルな項目 とその該当範囲の 説明</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略 環境：環境課題に関する方針・考え方（環境課題に対する日産の認識）、気候変動（カーボンニュートラル社会の実現に向けて、製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する方針・考え方）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方））、大気品質（大気品質に関する方針・考え方）、資源依存（資源依存に関する方針・考え方）、水資源の管理（水資源の管理に関する方針・考え方）</p>	
<p>103-2 マネジメント手法 とその要素</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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、サステナビリティ推進のマネジメント 環境：環境課題に関する方針・考え方（日産の環境課題に関する取り組み）、気候変動（カーボンニュートラル社会の実現に向けて、製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する方針・考え方、製品を通じた取り組みに関するマネジメント）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方、企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント、企業活動を通じた取り組みに関する実績））、大気品質（大気品質に関する方針・考え方）、資源依存（資源依存に関する方針・考え方、資源依存に関するマネジメント）、水資源の管理（水資源のマネジメント、水資源の管理に関する実績）、環境課題を踏まえた事業基盤の強化</p>	
<p>103-3 マネジメント手法 の評価</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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 環境：環境課題に関する方針・考え方（日産の環境課題に関する取り組み）、気候変動（製品を通じた取り組み（製品を通じた取り組みに関する実績）、企業活動を通じた取り組み（企業活動を通じた取り組みに関する実績））、大気品質（大気品質に関する実績）、資源依存（資源依存に関するマネジメント、資源依存に関する実績：再利用、資源依存に関する実績：廃棄物）、水資源の管理（水資源の管理に関する実績）、環境課題を踏まえた事業基盤の強化</p>	

GRI203：間接的な経済的インパクト 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>製品を通じた取り組みに関する実績</u> 、 <u>社会との連携に関する取り組み</u> ））	
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（ <u>製品を通じた取り組みに関する実績</u> 、 <u>社会との連携に関する取り組み</u> ））	

GRI301：原材料 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
301-1 使用原材料の重量または体積	ESGデータ集：環境データ（ <u>マテリアルバランス</u> ）	
301-2 使用したリサイクル材料	資源依存（資源依存に関する実績：再利用） ESGデータ集：環境データ（ <u>資源依存（再利用）</u> ）	
301-3 再生利用された製品と梱包材	資源依存（資源依存に関する実績：再利用） ESGデータ集：環境データ（ <u>資源依存（再利用）</u> ）	

GRI302：エネルギー 2016

項目	掲載ページ	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に関する実績（ <u>グローバル生産における省エネルギー活動、再生可能エネルギーの推進</u> ）） ESGデータ集：環境データ（気候変動（企業活動）（ <u>エネルギー消費量（生産台数当たり）、エネルギー消費量（売上高当たり）</u> ））、 <u>マテリアルバランス</u> ）	
302-2 組織外のエネルギー消費量	気候変動（ <u>企業活動を通じた取り組みに関する実績</u> ）	
302-3 エネルギー原単位	ESGデータ集：環境データ（気候変動（企業活動）（ <u>エネルギー消費量（生産台数当たり）、エネルギー消費量（売上高当たり）</u> ））	
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に関する実績（ <u>グローバル生産における省エネルギー活動、再生可能エネルギーの推進</u> ）） ESGデータ集：環境データ（気候変動（企業活動）（ <u>エネルギー消費量（生産台数当たり）、エネルギー消費量（売上高当たり）</u> ））	
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（ <u>製品を通じた取り組みに関する実績、電動化・内燃機関に関する取り組み</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（製品）</u> ）	

GRI303：水 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
303-1 水源別の取水量	水資源（ <u>水資源の管理に関する実績（企業活動での取水量）</u> ） 基礎データ集：環境データ（ <u>水資源の管理（企業活動での取水量）、マテリアルバランス</u> ）	
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

GRI304：生物多様性 2016

項目	掲載ページ	省略理由 /説明
<p>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</p>	<p>環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ステークホルダーエンゲージメント（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））</p>	
<p>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</p>	<p>環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ステークホルダーエンゲージメント（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））</p>	
<p>304-3 生息地の保護・復元</p>	<p>環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ステークホルダーエンゲージメント（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））</p>	
<p>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</p>	<p>環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ステークホルダーエンゲージメント（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））</p>	

GRI305：大気への排出 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>企業活動を通じた取り組みに関する実績</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（企業活動）</u> ）、 <u>マテリアルバランス</u> ）	
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（ <u>企業活動を通じた取り組みに関する実績</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（企業活動）</u> ）、 <u>マテリアルバランス</u> ）	
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）	ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（企業活動）</u> ）（ <u>カテゴリー別のスコープ 3排出量</u> ）	
305-4 温室効果ガス （GHG）排出原単 位	気候変動（ <u>企業活動を通じた取り組みに関する実績</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（企業活動）</u> ）	
305-5 温室効果ガス （GHG）排出量の 削減	気候変動（ <u>企業活動を通じた取り組みに関する実績</u> ）、大気品質（ <u>大気品質に 関する実績</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>気候変動（企業活動）</u> ）	
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（ <u>大気品質に関する実績</u> ）、資源依存（ <u>資源依存に関する実績：再利 用（化学物質の適正な利用）</u> ） ESGデータ集：環境データ（ <u>大気品質</u> 、 <u>マテリアルバランス</u> ）	

GRI306：排水および廃棄物 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
306-1 排水の水質および排出先	水資源（水資源の管理に関する実績） ESGデータ集：環境データ（水資源の管理（企業活動での排水量（生産台数当たり））、 <u>マテリアルバランス</u> ）	
306-2 種類別および処分方法別の廃棄物	資源依存（廃棄物発生量） ESGデータ集：環境データ（ <u>資源依存（拠点の廃棄物）</u> ）、 <u>マテリアルバランス</u> ）	
306-3 重大な漏出	環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ <u>環境分野のガバナンス（日産の拠点における行政処分および指導）</u> ）	
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

GRI307：環境コンプライアンス 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
307-1 環境法規制の違反	環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ <u>環境分野のガバナンス（日産の拠点における行政処分および指導）</u> ）	

GRI308：サプライヤーの環境面のアセスメント 2016

項目	掲載ページ	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	環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ <u>ステークホルダーエンゲージメント（サプライヤーとの協働）</u> ）	
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	環境課題を踏まえた事業基盤の強化（ <u>ステークホルダーエンゲージメント（サプライヤーとの協働）</u> ）	

社会性

GRI103：マネジメント手法 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
<p>103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略 社会性：<u>社会性に関する方針・考え方</u>、<u>人権（人権に関する方針・考え方）</u>、<u>ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方、ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント）</u>、<u>交通安全（交通安全の方針・考え方）</u>、<u>製品安全および品質（製品安全および品質の方針・考え方、製品安全および品質のマネジメント）</u>、<u>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）</u>、<u>人財育成（人財育成の方針・考え方）</u>、<u>労働慣行（労働者の権利の尊重（労働者の権利の尊重に関する方針・考え方）</u>、<u>従業員との対話（従業員との対話に関する方針・考え方）</u>、<u>従業員の健康と安全（従業員の健康と安全の方針・考え方、従業員の健康と安全のマネジメント）</u>、<u>地域社会への貢献（地域社会への貢献の方針・考え方）</u></p>	
<p>103-2 マネジメント手法とその要素</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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、サステナビリティ推進のマネジメント 社会性：<u>社会性に関する方針・考え方</u>、<u>人権（人権に関するマネジメント）</u>、<u>ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方、ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント）</u>、<u>交通安全（交通安全の方針・考え方、交通安全のマネジメント）</u>、<u>製品安全および品質（製品安全および品質の方針・考え方、製品安全および品質のマネジメント）</u>、<u>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）</u>、<u>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）</u>、<u>労働慣行（労働者の権利の尊重（労働者の権利の尊重に関するマネジメント）</u>、<u>従業員との対話（従業員との対話のマネジメント）</u>）、<u>従業員の健康と安全（従業員の健康と安全の方針・考え方、従業員の健康と安全のマネジメント）</u>、<u>地域社会への貢献（地域社会への貢献の方針・考え方、地域社会への貢献のマネジメント）</u></p>	
<p>103-3 マネジメント手法の評価</p>	<p>日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、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 社会性：<u>人権（人権に関する実績）</u>、<u>ダイバーシティ&インクルージョン（ダイバーシティ&インクルージョンの実績）</u>、<u>交通安全（交通安全の実績（クルマ、人、社会））</u>、<u>製品安全および品質（製品安全および品質の実績）</u>、<u>サプライチェーンマネジメント（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）</u>、<u>人財育成（人財育成のマネジメント、人財育成の実績）</u>、<u>労働慣行（従業員との対話（従業員との対話のマネジメント、従業員との対話の実績））</u>、<u>従業員の健康と安全（従業員の健康と安全のマネジメント、従業員の健康と安全の実績）</u>、<u>地域社会への貢献（2018年度の社会貢献活動の実績）</u></p>	

GRI201：経済パフォーマンス 2016

項目	掲載ページ	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（2018年度の社会貢献活動の実績） ESGデータ集：社会性データ（ <u>地域社会への貢献</u> ）	
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	<u>日産におけるリスク管理の状況について:P.1</u>	
201-3 確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	<u>有価証券報告書:P.89</u>	

GRI203：間接的な経済的インパクト 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>地域社会への貢献の方針・考え方</u> ）	
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（2018年度の社会貢献活動の実績） ESGデータ集：社会性データ（ <u>地域社会への貢献</u> ）	

GRI308：サプライヤーの環境面のアセスメント 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>サプライチェーン戦略（サプライチェーンへの取り組み）</u> ）、 <u>サプライチェーンマネジメント（サプライチェーンのマネジメント）</u> ）	

GRI403：労働安全衛生 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>従業員の健康と安全のマネジメント</u> ）	
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（ <u>従業員の健康と安全の実績</u> ）	労働災害度数率に関しては、より包括的な集計方法へ移行中のため、本レポートでは開示をグローバルから国内のみに変更しています。
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（ <u>従業員の健康と安全の方針・考え方</u> ）	

GRI404：研修と教育 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>人財育成の実績</u> ） ESGデータ集：社会性データ（ <u>人財育成</u> ）	
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（ <u>人財育成のマネジメント</u> ）	
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（ <u>人財育成のマネジメント</u> ）	

GRI405：ダイバーシティと機会均等 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>ダイバーシティ&インクルージョンの実績</u> ） ESGデータ集：社会性データ（ <u>従業員データ</u> 、 <u>ダイバーシティ&インクルージョン</u> ）	

GRI406：非差別 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
406-1 差別事例と実施した救済措置	人権（ <u>人権に関する実績</u> ）、ダイバーシティ&インクルージョン（ <u>ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーンマネジメントの方針・考え方</u> ）、労働慣行（ <u>労働者の権利の尊重</u> （ <u>労働者の権利の尊重に関するマネジメント</u> ））	2018年には、該当する報告はありません

GRI407：結社の自由と団体交渉 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>人権に関する実績</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーンマネジメントの方針・考え方</u> ）	2018年には、該当する報告はありません

GRI408：児童労働 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>人権に関するマネジメント</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーンマネジメントの方針・考え方</u> ）	2018年には、該当する報告はありません

GRI409：強制労働 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>人権に関するマネジメント</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーンマネジメントの方針・考え方</u> ）	2018年には、該当する報告はありません

GRI411：先住民族の権利 2016

項目	掲載ページ	省略理由 /説明
411-1 先住民族の権利を侵害した事例	人権（ <u>人権に関する実績</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>サプライチェーンマネジメントの方針・考え方</u> ）	2018年には、該当する報告はありません

GRI412：人権アセスメント 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>人権に関するマネジメント</u> ）、サプライチェーンマネジメント（ <u>紛争鉱物への対応</u> ）	
412-2 人権方針や手順に関する従業員研修	人権（ <u>人権に関する実績</u> ）	

GRI413：地域コミュニティ 2016

項目	掲載ページ	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

GRI414：サプライヤーの社会面のアセスメント 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>サプライチェーン戦略（サプライチェーンへの取り組み）</u> ）、 <u>サプライチェーンマネジメント（サプライチェーンのマネジメント）</u> 、 <u>紛争鉱物への対応</u>	

GRI416：顧客の安全衛生 2016

項目	掲載ページ	省略理由 / 説明
416-1 製品およびサービスのカテゴリーに対する安全衛生インパクトの評価	交通安全（交通安全の実績（ <u>クルマ</u> 、 <u>人</u> 、 <u>社会</u> ））	

GRI417：マーケティングとラベリング 2016

項目	掲載ページ	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（交通安全の実績（ <u>クルマ</u> 、 <u>人</u> 、 <u>社会</u> ））	

ガバナンス

GRI103：マネジメント手法 2016

項目	掲載ページ	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：サステナビリティ戦略 ガバナンス： <u>ガバナンスに関する方針・考え方</u>	
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：サステナビリティ戦略、 <u>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</u> 、 <u>サステナビリティ推進のマネジメント</u> コーポレートガバナンスの再構築 ガバナンス： <u>ガバナンスに関する方針・考え方</u>	
103-3 マネジメント手法の評価	日産のサステナビリティ：サステナビリティ戦略、 <u>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</u> コーポレートガバナンスの再構築	

GRI205：腐敗防止 2016

項目	掲載ページ	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（腐敗防止（ <u>腐敗防止の方針・考え方</u> ））	
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（腐敗防止（ <u>腐敗防止のマネジメント</u> ））	

GRI405：ダイバーシティと機会均等 2016

項目	掲載ページ	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（コーポレートガバナンスの体制） ESGデータ集：社会性データ（ <u>従業員データ、ダイバーシティ&インクルージョン</u> ）、ガバナンスデータ <u>有価証券報告書:P.42</u>	

GRI418：顧客プライバシー 2016

項目	掲載ページ	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（ <u>個人情報保護と情報セキュリティへの取り組み</u> ）	

GRI419：社会経済面のコンプライアンス 2016

項目	掲載ページ	省略理由 /説明
419-1 社会経済分野の法規制違反	コンプライアンス（ <u>コンプライアンスの強化</u> 、 <u>腐敗防止（腐敗防止のマネジメント）</u> 、 <u>ビジネス倫理の遵守</u> 、 <u>安全保障に関する輸出管理</u> 、 <u>税の透明性</u> ）	2018年度は、グローバルリスク&コンプライアンス室により贈収賄の疑いのある事案1件が発見されました。

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	<ul style="list-style-type: none"> 環境課題に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 環境課題に関する方針・考え方 	-
	気候変動	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動：気候変動に関する戦略 	-	-
	温室効果ガス（製品）	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品）
	温室効果ガス（企業活動）	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する実績 ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動）
	エネルギー消費	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（企業活動を通じた取り組み）：企業活動を通じた取り組みに関する実績 ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動）
	製品における環境責任	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：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 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：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 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み 気候変動（製品を通じた取り組み）：車両軽量化に関する取り組み 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：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 ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） ESGデータ集（環境データ）：環境課題を踏まえた事業基盤の強化

	クリーン技術	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動（製品を通じた取り組み）：製品を通じた取り組みに関する実績 気候変動（製品を通じた取り組み）：電動化・内燃機関に関する取り組み ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品）
	資源有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する方針・考え方 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関するマネジメント 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する実績：再利用 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント ESGデータ集（環境データ）：資源依存（再利用）
	汚染	<ul style="list-style-type: none"> 大気品質：大気品質に関する方針・考え方 	-	<ul style="list-style-type: none"> 大気品質：大気品質に関する実績 ESGデータ集（環境データ）：大気品質
	廃棄	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する実績：廃棄物 ESGデータ集（環境データ）：資源依存（拠点の廃棄物）
	水資源の利用	<ul style="list-style-type: none"> 水資源：水資源の管理に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 水資源：水資源のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 水資源：水資源の管理に関する実績 ESGデータ集（環境データ）：水資源の管理
	生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> 環境課題を踏まえた事業基盤の強化：ステークホルダーエンゲージメント（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） 		
社会性	人権	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関する実績
	ダイバーシティ	<ul style="list-style-type: none"> ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの実績 ESGデータ集（社会性データ）：ダイバーシティ&インクルージョン
	製品安全及び品質	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質の方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質の実績
	顧客関係マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質の方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 製品安全および品質：製品安全および品質の実績
	サプライチェーンマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 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：サプライチェーンマネジメントの方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンマネジメント：サプライチェーンのマネジメント 	-

	雇用	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する実績 ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ
	人財育成	<ul style="list-style-type: none"> 人財育成：人財育成の方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 人財育成：人財育成のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 人財育成：人財育成の実績 ESGデータ集（社会性データ）：人財育成
	非差別と機会平等	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関する方針・考え方 ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの方針・考え方 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関するマネジメント ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンのマネジメント 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関するマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関する実績 ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョンの実績 労働慣行（労働者の権利の尊重）：労働者の権利の尊重に関する実績 ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ ESGデータ集（社会性データ）：ダイバーシティ&インクルージョン
	従業員との対話	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話に関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 労働慣行（従業員との対話）：従業員との対話の実績
	従業員の健康と安全	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の健康と安全：従業員の健康と安全の方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の健康と安全：従業員の健康と安全のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の健康と安全：従業員の健康と安全の実績
	地域社会への貢献	<ul style="list-style-type: none"> 地域社会への貢献：地域社会への貢献の方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> 地域社会への貢献：地域社会への貢献のマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 地域社会への貢献：地域社会への貢献の実績 ESGデータ集（社会性データ）：地域社会への貢献
	ガバナンス	コーポレートガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> コーポレートガバナンスの再構築 	
		<ul style="list-style-type: none"> ガバナンスに関する方針・考え方 	<ul style="list-style-type: none"> コーポレートガバナンス：コーポレートガバナンスの体制 	<ul style="list-style-type: none"> ESGデータ集（ガバナンスデータ）
リスクマネジメント		<ul style="list-style-type: none"> リスクマネジメント 		
腐敗防止		<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンス：腐敗防止 		
ビジネス倫理の遵守		<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンス：ビジネス倫理の遵守 		