

SUSTAINABILITY REPORT 2022

サステナビリティレポート2022



NISSAN
MOTOR CORPORATION

目次

Corporate direction

Nissan Ambition 2030002
 CEOメッセージ003
 CSOメッセージ006
 取締役会議長メッセージ009
 ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス 010
 日産のサステナビリティ012

環境

環境課題に関する方針・考え方025
 気候変動033
 大気品質061
 資源依存064
 水資源074
 第三者保証078
 環境課題を踏まえた事業基盤の強化080

社会性

社会性に関する方針・考え方090
 人権091
 交通安全097
 ダイバーシティ&インクルージョン103
 製品安全および品質119
 サプライチェーンマネジメント127
 人財育成134
 労働慣行139
 従業員の健康と安全145
 地域社会への貢献154

ガバナンス

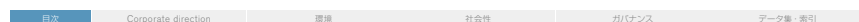
ガバナンスに関する方針・考え方159
 コーポレートガバナンス160
 リスクマネジメント172
 コンプライアンス175

データ集・索引

ESGデータ集
 会社基本情報186
 環境データ188
 社会性データ210
 ガバナンスデータ216
 編集方針217
 TCFD対照表219
 SASB対照表221
 GRI内容索引222
 投資家向け索引230

使い方 各ページに、ナビゲーションボタンとカテゴリータブを設け、ページ間を容易に移動できるようにしました。

カテゴリータブ



各カテゴリーのトップページへ移動します

ナビゲーションボタン

- 矢印をクリックすると1ページ戻ります
- 矢印をクリックすると1ページ進みます
- リターンをクリックすると直前の表示に移動します

リンク

- P000** 全体PDF の中で該当するページに移動します
- URL** 該当するウェブサイトへ移動します

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

Nissan Ambition 2030

日産には、「他がやらぬことを、やる」というイノベーションの精神がDNAとして息づいています。この精神に基づき、日産はクルマの電動化や自動運転技術のイノベーションを推進しています。

2021年11月、日産は長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表しました。このビジョンにも日産のDNAが貫かれています。クルマの電動化と知能化によりモビリティとその先の未来を切り拓き、真に価値のある技術と商品を通じて、人々の移動の可能性と、社会の可能性を広げていきます。そして、日産のコーポレートパーパス「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」の実現を目指します。

この長期ビジョンは、日産が目指す「よりクリーンで、より安全で、よりインクルーシブな、誰もが共生できる世界の実現」につながります。この実現に向けて、日産は魅力あふれるゼロ・エミッション車を市場に投入し、高度な自動運転技術、コネクテッドカー技術を提供していきます。長期ビジョンを共有した従業員が一丸となり、アライアンスパートナーとも協力して、あらゆるステークホルダーに長期的な価値を提供していきます。

日産のコーポレートパーパスは、気候変動やサステナビリティへの意識の高まりを背景に、これまでにないほど重要になっています。そして、「Nissan Ambition 2030」には、2050年度までにクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現するための革新的な取り組みが数多く含まれています。サステナビリティへの取り組みそのものが、このビジョンの実現なのです。

日産は、電動化を「Nissan Ambition 2030」の中核に据え、電動車ラインナップを拡充し、お客さまへ多様な選択肢と新たなモビリティ体験を提供します。新型電動車を投入し、技術革新を促進し、2030年度までにニッサンとインフィニティの両ブランドでグローバルの電動車のモデルミックスを50%以上に拡大することを目指します。

今、世界では気候変動、社会課題、お客さまの意識に大きな変化が起きています。日産は、これらの変化に対応する長期的な方向性を定め、将来に向けてイノベーションを推進し、ビジネスモデルを構築し、そして優先事項を決定します。

気候危機は、今日の世界において、最も喫緊の課題です。持続可能な未来の存続は、私たち一人ひとりの行動に委ねられています。同時に、社会は高齢化や都市部のモビリティのあり方、交通システムの不足といった大きな課題にも直面しています。これらの社会課題は、世界中で環境や健康、社会的な平等や経済発展に大きな影響を及ぼしています。

一方、デジタル技術と人工知能は、クルマや交通サービスのあり方に変化を与えています。クルマはもはや、個人のための商品という枠を超えて、都市における人々の移動を支える、社会インフラの一部になろうとしています。また、環境や社会の課題へ高い意識を持ったお客さまが増え、同時に、モビリティに対し一層の柔軟性、パーソナライズ、ワクワク感を求めるようになっていきます。

日産はモビリティ革新を加速するために、従業員のスキルアップを継続しながら、高度な研究開発に取り組む人財をグローバルに採用していきます。従業員は、日産のコーポレートパーパスを実現し、イノベーションをドライブし続けるための重要な役割を果たします。

日産は、よりクリーンで、安全で、インクルーシブな、誰もが共生できる世界の実現に向け、モビリティソリューションを提供し、企業活動のあらゆる側面でサステナビリティを推進します。イノベーションによって人々の生活を向上させ、イノベーションの文化を育むことで技術とサステナビリティを追求する。環境への影響を低減し、組織全体でダイバーシティ&インクルージョンに継続して取り組む。こうしたあらゆる取り組みを通じて、日産はサステナビリティを推進していきます。

日産のコーポレートパーパスと長期ビジョンは、社会へのコミットメントを明確に表現していますが、そのビジョンを通じてお客さまと社会の可能性を広げる価値を提供するために、サステナビリティが重要な土台となっています。今後とも「他がやらぬことを、やる」の精神で、持続可能なより良い社会の実現に向けて挑戦し続け、環境や社会の課題に積極的に取り組んでいきます。日産は、モビリティとその先を見据えた社会にとってかけがえのない一員でありたいと願っています。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

CEOメッセージ

サステナビリティは事業運営の中核をなすものであり、お客さま、従業員、そしてパートナーの皆さまから信頼いただくうえで、欠かすことができないものです。日産はステークホルダーの皆さまに長期的な価値を提供するため、さまざまな取り組みを推進しています。

日産は「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」というコーポレートパーパスを掲げ、温室効果ガスの削減や自動運転技術の採用拡大、安全性の向上などに取り組み、社会課題の解決に寄与する商品や技術、サービスを提供することで、より持続可能な社会づくりに貢献してまいります。

また、日産は「他がやらぬことを、やる」という創業以来の精神で、真に持続可能な企業になることを目指しています。現在、事業構造改革「Nissan NEXT」を着実に進捗させることで事業基盤を強化していますが、この考え方は、その先の長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」にも貫かれています。このビジョンを具現化するため、多様な取り組みを通じて、よりクリーンで、安全で、インクルーシブな世界を実現していきます。



Together we empower
mobility and beyond

日産自動車株式会社
取締役、代表執行役社長兼CEO

内田誠

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

そして、2050年度までに事業活動を含むクルマのライフサイクル全体でカーボンニュートラルを実現するため、全力を尽くしていきます。この目標は、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム」を通じて、過去10年以上にわたり取り組んできた温室効果ガスの削減活動や電動化技術の開発などに基づいたものです。

気候変動は世界中の企業が直面している最も重大な課題の1つです。日産はカーボンニュートラルの実現に向け、電動化を「Nissan Ambition 2030」の中心に据え、2030年代早期までに主要市場に投入する新型車をすべて電動車両とすることを目指しています。また、それと並行して、安全性をさらに高めるため、知能化技術を向上させ、日産車がかかわる交通事故による死者数を実質ゼロにする「ゼロ・フェイタリティ」の実現にも取り組んでいます。

その一環として、緊急回避性能を大きく改善する次世代LiDAR技術を使った新たな運転支援技術を発表しました。この技術は2020年代の半ばまでに開発を完了させ、順次新型車へ搭載し、2030年度までにほぼすべての新型車に搭載することを目指しています。また、運転支援技術「プロパイロット」は、2026年までに250万台を超えるニッサンおよびインフィニティモデルに搭載していく予定です。

しかし、持続可能な社会は単独で実現できるものではありません。日産はサステナビリティ戦略を強化するためにアライアンスを活用し、パートナーであるルノーや三菱自動車と、電動化技術や車両のアーキテクチャ、ベストプラクティスを共有することで各社の価値を最大化しています。さらに、目標達成に向け、世界中の革新的な企業、政府、パートナーとも連携し、新たな戦略を模索していきます。

また、会社にとって最大の財産である従業員についても、一人ひとりが能力を最大限発揮できるよう、ともに励まし、助け合うことができる職場環境をつくることを目指しています。企業文化を改革するには時間がかかりますが、従業員から高く評価される組織をつくることは、日産の将来にとって大変重要です。

多様性は日産の競争力の源泉であり、最大の強みでもあります。そのため、それが生かせるインクルーシブな職場づくりに、優先順位を上げて取り組んでいます。また、「日産の人権尊重に関する基本方針」では、人権侵害を一切容認しないという方針を定め、グローバルに展開する事業全体のサプライチェーンにおいて、そのリスクを軽減するための積極的な取り組みを続けています。今後も日産は、従業員一人ひとりの可能性を広げ、自由に意見を交わしながら、互いの考えを尊重し合うことのできる企業文化を築き、会社の持続可能な成長へとつなげていきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

このような企業文化を改革するための取り組みに加え、サプライチェーンにおける供給不足の問題やエネルギーコストの上昇など、業界全体に大きな逆風が吹く事業環境においても、サステナビリティを重視し、すべてのステークホルダーと対話を続けていきます。そして、2004年に署名した国連グローバルコンパクトへの参画や、国連のビジネスと人権に関する指導原則(UNGPs)に則った事業運営など、日産はさまざまな活動をさらに強化していきます。

私はCEOとして、今後もサステナビリティの課題に真摯に取り組んでいくことを約束します。こうした取り組みを推進し続けることで、日産はお客さまや社会、そして地球環境に大きく貢献できると確信しています。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

CSOメッセージ

サステナビリティは、日産がイノベーションを推進するうえで、重要な役割を果たしています。当社はサステナビリティを推進することで、人々や地球環境、社会に与える負荷を軽減し、事業を成長させ、すべてのステークホルダーに長期的な価値を提供することにつながっています。

チーフ サステナビリティ オフィサーとしての私の責務は、日産の戦略、事業にサステナビリティの観点を織り込んでいくことです。サステナビリティに取り組むのは、法規制に対応するためだけではなく、サステナビリティこそが、日産の事業基盤やレジリエンス(リスクに対抗できる力)を支え、企業価値を向上させるからです。

当社のサステナビリティ戦略である「Nissan Sustainability 2022」は、「環境」「社会性」「ガバナンス」を重点分野とし、持続可能な社会の実現に向けた活動の指針を定めています。環境の分野では、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム (NGP) 2022」と2050年に向けた長期的な目標に基づいて、活動を推進しています。



日産自動車株式会社
専務執行役員
チーフ サステナビリティ オフィサー(CSO)

田川 丈二

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

本サステナビリティレポートでは、こうした活動の詳細に加え、2021年11月に発表した長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」についても触れています。この長期ビジョンで、日産が環境問題や社会課題にどう対応し、企業としてどのような責務を果たしていくのか、そして人々や社会、地球のためにいかに価値を創造していくかということを示しています。

中でも重要となる取り組みが、カーボンフットプリントの低減と化石燃料への依存の軽減です。当社はサプライヤーを含め、原材料の調達、輸送、そして車両の走行を含むバリューチェーン全体で、CO₂排出量の削減に取り組んでいます。日本国内の自動車メーカーとして初めて、国連が支援するRace to Zero(レース・トゥ・ゼロ)キャンペーンにも参画し、電動化とカーボンニュートラルの実現に向けた活動を加速させています。

昨年は2030年に向けた当社のCO₂削減目標がSBTイニシアチブ(SBTi)の認証を取得し、電動化とカーボンニュートラルを目指す活動にさらに弾みがつきました。さらに、英国でバッテリーのギガファクトリーを含む電気自動車生産ハブ「EV36Zero」へ10億ポンドの投資を行うなど、幅広いステークホルダーと協業しながら、カーボンフットプリント削減のための数々の取り組みをこの一年で発表してきました。

日産は電気自動車を戦略の中心に据えています。他にもバッテリーのエコサイクルを実現するサーキュラーエコノミーの推進や生産工場におけるカーボンフットプリントの削減など、さまざまな重要な活動を進めています。また、バッテリーの二次利用とリサイクルを行う事業も推進しています。当社の合併会社であるフォーアールエナジー株式会社は、電気自動車の使用済みバッテリーを電気自動車の交換用電池として再製品化する世界で初めての工場を福島県浪江町で運営しています。電気自動車の生産拡大に伴い、今後は米国と欧州にも事業を展開していく予定です。

このように当社は、カーボンニュートラルの実現に向けて数多くの取り組みを進めていますが、日産とサプライチェーン全体において人権の尊重、保護を徹底しなければ、この目標を達成することはできません。バリューチェーン全体で人権を尊重することは、当社のコーポレートパーパスと「Nissan Ambition 2030」を実現するうえでの大前提です。今後も事業運営における人権尊重と、バリューチェーン全体において求められるデューデリジエンスについて検討を重ねていきます。

日産は、水資源や天然資源の保全にも積極的に取り組んでいます。国連は2050年までに少なくとも世界の4人に1人が、慢性的または反復的な水不足の影響を受けると予測しています。他のセクターに比べ、自動車メーカーの水リスクが特に高いという指摘はないものの、法規制を上回るウォーターセキュリティ(責任ある水資源管理)と、水使用量削減戦略を実行することで、リスクの軽減

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

に努めています。水不足に陥るリスクの高い事業所については、貯水池を設置し、雨水の利用を促進するなどの対策を推進しています。こうしたさまざまな取り組みにより、日産はCDPの「ウォーターセキュリティ」部門において、最高評価である「Aリスト」企業に認定されました。(2019年に続き2回目)

今後もグローバルでサステナビリティ戦略を強化し、ジャストランジション(公正な移行)を具現化しながら活動を推進していきます。そのために、社内の会議体である「グローバル環境戦略委員会」や「グローバル サステナビリティ ステアリング コミッティ」の開催頻度を高め、活動の進捗やポリシーの作成、将来の取り組みに関して、より深い議論と検討を行っていく予定です。

これからも日産は、従業員や投資家の皆さま、お客さまに対して、透明性をもってサステナビリティの活動内容をお伝えしていきます。そして、活動をより一層推進していくため、重要なステークホルダーとの関係の構築、強化を図ります。カーボンニュートラルの実現に向けては、各国政府や地方自治体、日本自動車工業会をはじめとする業界団体とも協力し、ステークホルダーとともに持続可能な社会のための新たな枠組み作り貢献していきます。

2021年度、当社は大きな進歩を遂げました。しかし、まだまだやるべきことがあります。日産を成長させていくのは責任ある経営であり、長期的な価値を創造するのは、イノベーションとサステナビリティの融合です。「Nissan Ambition 2030」で示したレジリエントな戦略は、この考え方に基づいています。日産は長期ビジョンの実現を目指し、サステナビリティの取り組みをより一層加速させていきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

取締役会議長メッセージ

日産自動車は、2019年に新たな経営陣とともに、執行と監督を分離した透明性、公平性、柔軟性のある経営体制を構築し、その翌年には事業構造改革「Nissan NEXT」をスタートさせました。現在まで着実に進捗している「Nissan NEXT」は2023年度が最終年度となっており、今後、次期中期経営計画の策定に入る際には、その先にある日産がこれから長期的に進んでいく方向性も明確にしていく必要があります。そこで2030年に向けた長期ビジョンを策定するため、取締役会において、執行と監督がともに「会社としてのあるべき姿」について議論しました。そのうえで、よりクリーンかつ安全でインクルーシブな誰もが共生できる社会の実現と、真に持続可能な企業となることを目指す長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を2021年11月に発表いたしました。



長期ビジョンを考える際に出発点としたのは、移動手段としてのモビリティを超えて、クルマの役割をどう広げ、どのような価値を提供していくかということでした。この議論は、取締役会やその他の会議において、将来のお客さまのニーズに日産としてどういう価値が提供で

きるのか、その強みを明確にしたうえで、選択と集中の視点で進めていきました。中でもビジョンの実現に向けた中核戦略である電動化については、重要な構成要素であるバッテリーについて、監督側から執行側にさまざまな角度から質問を投げかけました。例えば、市場投入の実現性や需要予測、開発スピードの妥当性、投資対効果、安全性や品質の根拠などについて徹底的に問いかけ、一つひとつクリアにしていきました。こうしたプロセスを経て、全固体電池の市場投入を他社に先駆け打ち出すことができたのは大きな成果だと考えています。またモビリティの電動化を推進するうえで、アライアンスの活用は重要であり、ルノー・日産自動車・三菱自動車アライアンスが発表した2030年へ向けたロードマップと「Nissan Ambition 2030」の整合性についての確認も求めました。

ここから長期ビジョンの実現に向けた一歩を新たに踏み出すためには、より一層、社内の一体感が不可欠となります。執行側には、日産が目指す企業のあり方とそこに込めた思いを従業員とより一体化して共有していくことが何より大切である、と提言しました。取締役会では、引き続き会社と社会の持続的な発展を目指し、極めて大きな期待が寄せられている透明性、公平性のある監督機能を十分に働かせ、責務を全うしてまいります。

日産自動車株式会社
取締役会議長

木村 康

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス



RENAULT NISSAN MITSUBISHI

ルノー・日産自動車・三菱自動車は世界の自動車業界をリードするアライアンスのひとつです。新たな協力的ビジネスモデルを通して、メンバー各社の強みを生かし、互いの戦略を補完し合うことで、競争力と収益性を高めることを目指していきます。

事業を取り巻く環境は大きく変化しています。それらに対応するため、日産は電動化を含む、カーボンニュートラル実現のための技術力や、今後より一層重要となる、ソフトウェアやサービスの開発力を磨いていく必要があります。

日産は電動化や自動運転技術においては長年の経験を持っていますが、他社との大きな違いのひとつとして挙げられるのは、ルノー、三菱自動車とのアライアンスにあります。そこでは、20年以上にわたって、資産や基準、プロセスを共通化してきました。このアライアンスの経験は、他社にはない強みとして、日産の成長と発展を支えてきました。

2020年、アライアンスは「リーダーとフォロワー」という新たな枠組みを採用して、主要技術、新領域での機会創出や共有アセットの開発を推進しています。この仕組みでは、主要な各技術は、ひとつのチームが開発をリードして、フォロワーのチームがそれを支援することになります。このようにして、アライアンスのメンバー各会社はすべての主要なテクノロジーにアクセスすることができます。

それ以来、メンバー各社は共通化の戦略を拡大して、商品や技術開発の効率化を進めています。競争力を強化して規模の経済性を拡大するため、アライアンスとしての標準化を推進します。日産においても、ルノー、三菱自動車と長年培ってきた信頼関係があるからこそ緊密に連携することができ日産の長期ビジョンを実現するための大きな力にもなります。

アライアンスは強固な基盤とともに効率的なオペレーショナル・ガバナンスに支えられ、シナジーが期待できる分野において協力して進めるさまざまなプロジェクトを決めています。



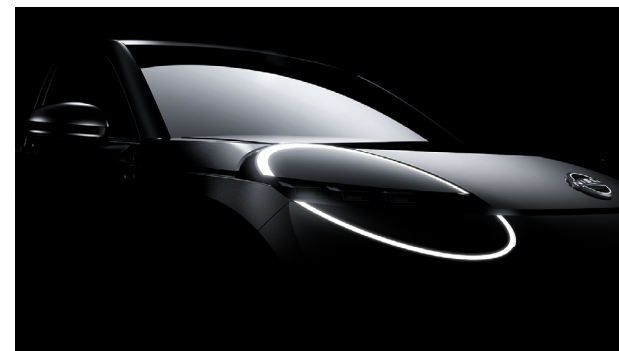
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

ルノー・日産自動車・三菱自動車アライアンスは、2030年に向けてともに未来を切り拓くため、モビリティのバリューチェーンに焦点を当てた共通のプロジェクトと実行計画を2022年1月に発表しました。

2030年に向けたEVとインテリジェント・コネクテッド・モビリティ、そして投資の分担に関する共通ロードマップに基づき、メンバー各社はこれからもそれぞれのお客さまへより高い価値を提供します。また、2030年までに5つのEV専用共通プラットフォームをベースにした35車種の新型EVを投入していきます。

ロードマップの主要なポイントとして、プラットフォーム、工場、パワートレイン、車両セグメントなど、プーリングが可能か要素を考慮して、各車種に相応しいレベルの共通性を定義する手法が含まれています。加えて、デザインとアッパーボディの差異レベルも厳格に定められます。またメンバー各社は、EV用バッテリー技術に関するロードマップ、共通のサプライヤー選定、および電気・電子アーキテクチャに関する共通ビジョンも策定しました。

この発表の中で日産は、CMF-BEVプラットフォームをベースとし、フランス北部のルノー・エレクトリシティでの生産を予定している、欧州で販売するマイクラの後継となる新型EVを発表しました。また全固体電池の技術開発については日産がリードしていきます。



アライアンスの戦略的な取り組みは、今後もメンバー各社の持つ専門性を最大限に発揮させることを通して、各社の競争力と持続的な収益性および社会と環境に対して果たすべき責任の強化につながります。

アライアンスの取り組みは、2030年まで過去に見られない飛躍的な勢いで拡大することになります。



2022年5月、日産にてアライアンスおよびメンバー各社のリーダーが集まり、日産と三菱自動車の主なリーダー層とのタウンホールミーティングを実施

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

日産のサステナビリティ

サステナビリティ戦略

日産の考えるサステナビリティ

日産はコーポレートパーパス「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」の実現に向け信頼される企業であるために、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、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、社会が直面する諸課題の解決に貢献することは日産の使命です。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、よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティおよびその関連サービスを提供し、社会の発展に貢献していきます。

社会の課題分析とマテリアリティの特定

日産は、ステークホルダーの皆さまの関心、ならびに技術革新などの最新動向を踏まえながら、サステナビリティ戦略を策定し、活動を推進しています。戦略策定にあたって、社会や環境における課題を定期的に経営会議体で論議し、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重要課題を特定しています。

従来から定期的的に実施してきたリスク・機会分析を踏まえ、この度改めて日産の事業を取り巻く課題を再認識し、サステナビリティにかかわるマテリアリティ（重要課題）を特定しました。

特定にあたりダブルマテリアリティの考え方をとり入れ、これまでも投資家からの関心が高かった「社会・環境が日産へ与えるインパクト（財務的影響）」の視点に「日産が社会・環境に与える影響や価値」の新しい見方を加えた2側面により、企業活動とサステナビリティを相互に検討し、日産の創り出す価値を提示しました。

コーポレート長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022」、サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」などの実現に向けては、自動車セクターを超えたさまざまな協働や社会とのより密接な関係構築が重要と考えています。

今回マトリックスという形で日産の取り組みの優先順位を定義し、2030年に向けた会社の方向性をより詳細にステークホルダーにお伝えすることで、協働機会の拡大や信頼関係の向上を図り、さらなる取り組み推進につなげたいと考えています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

マテリアリティ特定のプロセス

STEP1.社会・環境課題の明確化

定期市場動向分析、ステークホルダー・投資家の皆さまとの対話より得られた社会からの期待値、グローバルスタンダード、国連気候変動枠組条約締約国会議(COP)、SDGs、世界経済フォーラム(WEF)発行のリスクレポートなどからグローバルなアジェンダを明確化。

STEP2.自動車セクターおよび日産の重要課題特定

コーポレート長期ビジョンにより実現する世界と、そこで果たすべき自動車セクターの役割という視点からリスクと機会を分析することで、日産にとっての課題を特定。

STEP3.マテリアリティの優先度整理

縦軸・横軸の2側面からリスクと機会を優先度の整理を実施し、日産のつくりだす価値と今後さらに強化して取り組むべき課題をマトリックス型により整理。有識者レビューを行い、フィードバックを反映。

STEP4.執行役員、取締役との合意

特定したマテリアリティは、各項目の設定理由や背景を含め執行役員、取締役へ報告し、合意を得て決定。

日産のマテリアリティマトリックス

今回21項目のマテリアリティを特定し、中でも日産が社会・環境へ与える価値・インパクトが最も大きい縦軸最上段の項目、および社会・環境から日産へ与えるインパクトが最も大きい横軸最右列の項目を最重要12項目としました。

特定された各項目は、事業活動へ織り込んでいくことで協働機会を拡大し、より一層充実した活動推進につなげ、コーポレートパーパスを具現化していきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

重要と考える理由

マテリアリティ	重要と考える理由	日産の取り組み	E	S	G
ガバナンス、法規制、コンプライアンス	コーポレートパーパスや行動規範に基づき、透明性のあるフレームワークを用いた効果的なガバナンスを通じて最大限の誠実性を持って事業運営を行う。また法規制を遵守し人々と社会に対し敬意と誠実さを持ち行動する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コーポレートガバナンス(P160) ✓ コンプライアンス(P175) 			✓
包括的なモビリティソリューション	自動運転などの新しいモビリティ技術とサービスをより多くの人に提供し、誰もが安心して自由に移動できるインクルーシブな社会を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通安全(P097) 		✓	
人権	すべての従業員が個人の尊厳と人権を最大限に尊重する組織を醸成する。また国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」を参照した社内倫理基準に基づき行動する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 人権(P091) 		✓	
クルマの電動化	電動車ラインナップの拡充、バッテリーと車両の技術革新、クルマの多様な使い方を可能にするエコシステム構築により、カーボンニュートラル実現を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動一製品を通じた取り組み(P038) 	✓		
再生可能エネルギー	国や自治体との協働や、様々な業界団体との連携を通して、CO ₂ 削減に向けた再生可能エネルギーや代替燃料の使用を推進する。EVバッテリーの循環利用などの4R*の取り組みやV2Xの活用を通じ、エネルギーマネジメントで社会課題の解決を継続する。 *4R：バッテリーの再利用、再製品化、再販売、リサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動(P033) 	✓		
クルマの安全性	先進の運転支援技術をより多くのお客さまに提供することで、日産車の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」実現を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通安全(P097) 		✓	
クリーンな排出ガス	「大気並みにクリーンな排出ガス」を目指して、製品や拠点から排出されるのは、よりクリーンな排出ガス(Nox、PMなど含む)となるよう努める。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大気品質(P061) 	✓		
プライバシー&データ保護	データ保護およびプライバシー権の保護に取り組み、適切なセキュリティ対策を講じてステークホルダーの個人情報を守り、新しい技術とセキュリティリスクを考慮したデータの安全な取り扱いに責任を持つ。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ リスクマネジメント(P172) 			✓
コミュニティの発展	災害時の復旧支援や人道支援に加え、「ブルー・スイッチ」のような社会変革への取り組みを通じてコミュニティの発展に貢献する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 気候変動-社会との連携(P046) ✓ 地域社会への貢献(P154) 	✓	✓	
製品品質	デザイン、性能、化学物質管理および車室内空質向上などの製品品質向上により、より安心・快適で使いやすいモビリティを提供する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大気品質(P061) ✓ 製品安全および品質(P119) 	✓	✓	
サプライチェーンマネジメント	サプライヤーCSRガイドラインに基づき人権・環境に配慮したサプライチェーンからの責任ある調達で、原材料の安定供給と地域共存を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 環境課題を踏まえた事業基盤の強化-サプライヤーとの協働(P86) ✓ サプライチェーンマネジメント(P127) 	✓	✓	
サステナブル資源マネジメント	資源価格変動や調達リスクを回避し、資源依存を最小化するため、リペア/リユース/リビルト/リサイクルなどのサーキュラーエコノミーの効果的な循環利用による、最適なクルマ作りの仕組みを構築する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 資源依存(P064) 	✓		

E: 環境、S: 社会性、G: ガバナンス

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

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

日産は2018年に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。

Nissan Sustainability 2022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喫緊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は、2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現する「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(多様性を受容できる)組織を構築し、その実現を目指していきます。

コーポレートパーパス
人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。



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」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

品質

- ・長きにわたり日産車をお選びいただくために、お客さまの声を第一に、深い満足を感じていただける製品やサービスの品質向上に取り組んでいます。

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。

「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
<https://www.ungcn.org/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

サステナビリティビジョンとSDGsへの貢献

サステナビリティ戦略「Nissan Sustainability 2022」を推進するに当たり、ESG (Environmental : 環境、Social : 社会性、Governance : ガバナンス) 各側面の取り組みには、2022年に達成すべき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、社会からの期待を踏まえて策定した「サステナビリティビジョン」の実現に向け、2022年時点で達成すべき目標です。

環境領域では、日産は2050年までにクルマのライフサイクル全体におけるカーボンニュートラルを実現する目標を設定し、2030年代早期より、主要市場で投入する新型車をすべて電動化車両とすることを目指しています。気候変動に伴う産業構造の改革においては、「Just transition(公正な移行)」の考えを実践し、「誰も取り残されない社会」の実現を目指します。ESGの各取り組みにおける目標を達成し、サステナビリティビジョンを実現することで、日産の持続的成長と社会の持続的な発展の両立を追求します。それにより、SDGsの目標達成にも貢献していきます。

サステナビリティビジョンと2022年のゴールの考え方



各取り組みのサステナビリティビジョンと2022年の主なゴール

ESG側面の取り組み	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール/アプローチ	主に日産環境戦略が価値を与えるSDGs領域	
環境	気候変動	2050年にライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現することとし、2030年早期より、市場で投入する新型車すべてを電動化車両とする 製品および生産活動からのCO ₂ 削減に向け取り組む ・クルマからのCO ₂ を削減する：新車からのCO ₂ 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CO ₂ 排出削減：グローバル販売台数当たりのCO ₂ 削減30% (2005年度比)	 	
	資源依存	新規採掘資源依存ゼロ ・2050年において台当たりの資源使用量のうち、新規採掘資源に頼らない材料を70%にする 廃棄物埋め立て量、廃棄物削減等への取り組みも含め新規資源の使用量最少化を目指す ・新車の30% (重量ベース) を新規採掘資源に依存しない材料にする	 	
	大気品質	ゼロ・インパクト	製品および生産活動からの排出ガスグリーン化等に取り組む ・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	・工場での水資源利用の削減に向け取り組む：グローバル生産台数当たりの水使用量21%削減 (2010年度比)	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

ESG側面の取り組み	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール	主に貢献するSDGS	
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	安全性に係わる技術の進化と採用拡大を推進する	 	
	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	女性管理職比率について、基本的な考え方として、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率を同等レベルに近づけることを目標とする(日本)	  	
	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 リーダー育成プログラムの最適化 「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 災害事故や疾病のない明るく活力ある職場の実現	<ul style="list-style-type: none"> 労働災害度数率を継続的に前年度の実績以下に維持する。死亡事故に関してはゼロとすることを旨とする 健康経営を推進し、いきいきと働く企業の実現を目指す 		

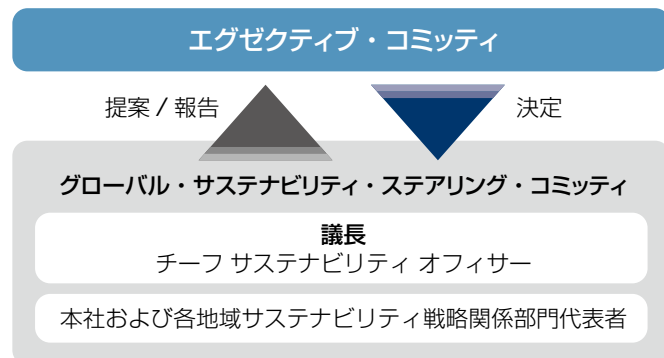
ESG側面の取り組み	サステナビリティビジョン	2022年の主なゴール	主に貢献するSDGS
社会性 地域社会への貢献	よりクリーンで安全かつすべての人に平等な機会が与えられる社会を実現する	環境、交通安全、ダイバーシティの3つの戦略領域に関連する社会貢献プログラムをグローバルで実施する	    
			
ガバナンス	コンプライアンス コンプライアンス違反未然防止の仕組みを機能させ、日産グループ全体でコンプライアンスの遵守を徹底する	<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンスリスク領域ごとのモニタリング機能の強化と、その統合的な監督の仕組みを構築する 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 	
	マネジメントリスク 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	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

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・コミッティで議論しています。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回開催し、ESG各領域で活動を担う部署の責任者が参加します。各活動は担当部署が責任を持って推進し、その進捗はコミッティで報告されます。PDCA(Plan-Do-Check-Act)サイクルを回すことで、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。2021年度も2回開催しました。さらにグローバル・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の決定にいかされています。

サステナビリティ戦略に関する意思決定プロセス



経営層の役割と評価

2021年度においては、長期インセンティブ報酬の1つである業績連動型インセンティブ(金銭報酬)において、サステナビリティに関する評価指標を新たに追加しました。これは、当社の「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける」というコーポレートパーパスのもと、長期的な企業価値及び社会価値を向上させ、サステナブルな企業とするための取り組みの成果を報酬に反映させるものです。なお、当社が中長期的な企業価値及び社会価値を向上させ、サステナブルな企業となるための戦略のうち、特に事業への影響が大きく、ステークホルダーの関心も高い下記の二つの観点について、関連する評価指標を追加しました。

- 環境課題への対応：カーボンニュートラルに関わる取り組みを評価する外部指標
- 社会課題への対応：人権尊重に関わる取り組みを評価する外部指標
(業績連動型インセンティブ(金銭報酬)の評価指標のうち10%を当該指標に配分しています)

* 報酬制度の評価指標に関する詳細は2021年度有価証券報告書(P58-66)をご参照ください
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2021/ASSETS/PDF/fr2021.pdf>

* 報酬委員会に関する詳細はこちらをご覧ください。
[>>> P166](#)

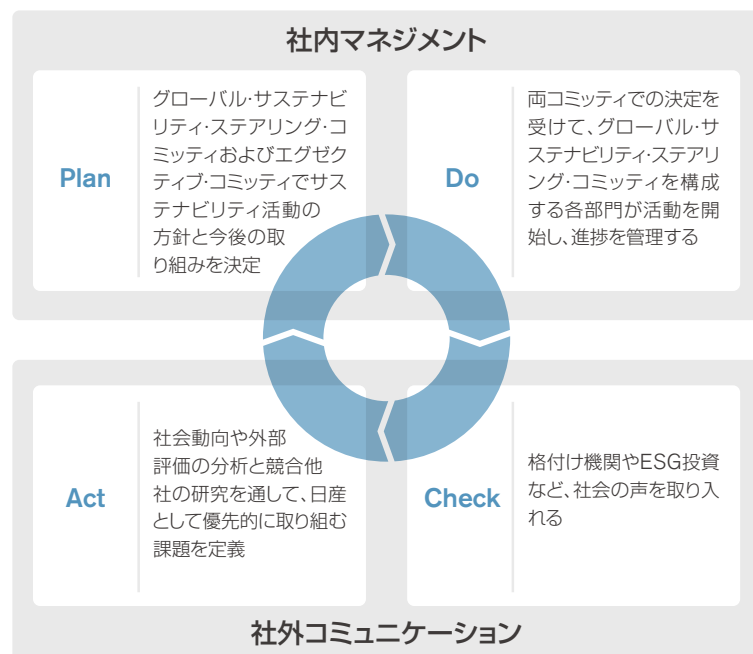
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

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



ステークホルダーエンゲージメント

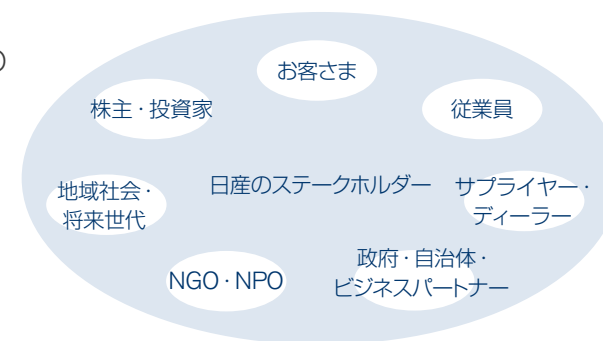
ステークホルダーとの対話

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、ステークホルダーとの対話を図る多様な機会を設け、オポチュニティとリスクの芽を見いだす活動を行っています。こうした対話を本社はもちろん、事業所や海外拠点においても実施し、確実に社内にフィードバックする体制を構築しています。

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

日産を取り巻くステークホルダーとの対話の機会



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

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	2021年度の主な取り組み
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	<ul style="list-style-type: none"> 製品やサービスの品質 お客さまへのサポート 	<ul style="list-style-type: none"> お客さま相談室対応 (約20万件・日本) Quick VOC(P126) Earth hour2022へSNSを通じて参加呼びかけ(P155)
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)	<ul style="list-style-type: none"> 会社の業績や課題 社内ダイバーシティ 職場環境 キャリア、教育 	<ul style="list-style-type: none"> 社長講話 ECメンバーと部長層によるミーティング(MIE) 経営層(CEO・COO)によるタウンホールミーティング(P144) サステナビリティセミナー 業績評価面談 グローバル従業員意識調査
サプライヤー	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	<ul style="list-style-type: none"> 公正な取引 日産のサステナビリティ方針や中期経営計画、購買方針 	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤー環境活動説明会(日本) 生産情報連絡会(月次) サプライヤー・ミーティング 購買方針説明会 Nissan Global Supplier Awards(P131)
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、日産マネジメントレポート、メール配信サービス	<ul style="list-style-type: none"> 日産の事業戦略、業績、サステナビリティの取り組みなどを含む企業価値向上 	<ul style="list-style-type: none"> 株主・投資家とのエンゲージメント(P021) サステナビリティセミナー
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、意見交換会、イベント	<ul style="list-style-type: none"> 法令遵守 実証実験など公共施策への協力 共同プログラムの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 日本電動化アクション「ブルー・スイッチ」活動172件* モビリティサービスとエネルギーマネジメントを活用した福島浜通りでのまちづくり貢献 交通安全未来創造ラボ(P101)
ZOO・ZOO	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	<ul style="list-style-type: none"> 社会課題の解決に向けた協働や支援 	<ul style="list-style-type: none"> NPO・NGO8団体に会員として参加、意見交換実施 スマイルサポート基金(6団体支援)
地域社会・将来世代	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、寄付講座、ウェブサイト	<ul style="list-style-type: none"> 地域社会への貢献 企業理念 日産のサステナビリティの取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> おもいやりライト運動(点灯呼びかけアクション)(P101) 従業員による出前授業の実施 リカジョ(理科教育助成)育成賞の授与(財団)(P157)

* 2018年5月以降2021年3月末の累計数。「ブルー・スイッチ」活動に関する詳細はこちらをご参照ください
<https://www3.nissan.co.jp/first-contact-technology/blue-switch.html>

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、信頼関係の構築に努めています。

また、IR専任の部署を設け、経営企画、財務、経理、法務といった関連部門から必要な情報を収集するなど、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、担当役員を介して取締役会および経営層にフィードバックされ、経営の参考としています。また、決算発表準備期間中における情報漏えいやインサイダー取引を防止するため、四半期ごとの決算期末日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一切行いません。

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、機関投資家との面談や証券アナリストの取材対応を、オンラインを介して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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車による アライアンス	日産のサステナビリティ

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が積極的に情報を提供しています。2021年度は7月のサステナビリティセミナーに続き、サステナビリティの取り組みに関するチーフ サステナビリティ オフィサー(CSO : Chief Sustainability Officer)による質疑応答セッションを9月に実施したほか、11月には長期ビジョンNissan Ambition 2030の発表とそれに併せた最高経営責任者ならびに最高執行責任者による質疑応答セッション、12月にはアメリカズ マネジメント コミッティ議長兼北米日産会社社長による米国事業の現状及び取り組みに関する説明会を12月に実施しました。また、昨年度に続き、機関投資家と独立社外取締役のスマールミーティングを3月に実施しました。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。

株主総会

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、疑問に対しても適切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。

第122回定時株主総会は、2021年6月22日、日産グローバル本社で開催し、186名の株主の皆さまにご出席いただきました。会場でご参加いただいた方々に加え、インターネット経由でも配信を行い、より多くの方々にご視聴いただきました。

* IR情報に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

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ESG 投資が注目される中、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。

FTSE4Good Index Series, FTSE Blossom Japan Index, FTSE Blossom Japan Sector Relative Index



FTSE4Good FTSE Blossom Japan FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

FTSE4Good Index Series, FTSE Blossom Japan IndexおよびFTSE Blossom Japan Sector Relative 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、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企業のパフォーマンスを測定するために設計したものです。いずれも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。FTSE Blossom Japan IndexおよびFTSE Blossom Japan Sector Relative Indexは、日本企業に特化したインデックスです。日産は2021年に行われた評価において、FTSE4Good Index Seriesに引き続き選定され、FTSE Blossom Japan

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
Nissan Ambition 2030	CEOメッセージ	CSOメッセージ	取締役会議長メッセージ	ルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンス	日産のサステナビリティ

Indexにおいても6年連続で構成銘柄に選定されています。FTSE Blossom Japan Sector Relative Indexへは、同indexが新たに設定された2021年に組み入れ企業として選定されました。

* FTSE4Good Index Series に関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/ftse4good>

* FTSE Blossom Japan Indexに関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/blossom-japan>

* FTSE Blossom Japan Sector Relative Indexに関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www.ftserussell.com/ja/products/indices/blossom-japan>

「FTSE Russell (FTSE International Limited と Frank Russell Companyの登録商標)はここに日産自動車が第三者調査の結果、FTSE Blossom Japan Sector Relative Index組み入れの要件を満たし、本インデックスの構成銘柄となったことを証します。FTSE Blossom Japan Sector Relative 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。」

CDP気候変動およびウォーターセキュリティ2021

2021年度の気候変動、および水資源に対する取り組みとその情報開示により、環境分野で世界的に権威のある国際的な非営利団体CDPより、「気候変動」と「ウォーターセキュリティ」の2部門で最高評価である「Aリスト」企業に認定されました。日産が「気候変動」および「ウォーターセキュリティ」の2部門で同時にAリスト認定を取得するのは2019年度以来2度目となります。



「ローレウス・スポーツ・フォー・グッド・インデックス」において、世界で最も社会的影響力のあるブランドの一つに選出

スポーツを通じて社会や環境にポジティブな影響を与えているブランドに対して与えられる「ローレウス・スポーツ・フォー・グッド・インデックス」に、運輸業界において唯一、日産は選出されました。フォーミュラEへの参戦を通じて、スポーツ界にポジティブな影響を与えながら、電気自動車(EV)の普及を促進している取り組みや、パートナー企業と協力し、アムステルダムにあるヨハン・クライフ・アリーナにおいてEV用のバッテリーを二次利用する欧州最大の蓄電システムを構築したことなどが評価されました。



環境

環境課題に関する方針・考え方	025	水資源	074
気候変動	033	第三者保証	078
大気品質	061	環境課題を踏まえた事業基盤の強化	080
資源依存	064		

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

環境課題に関する方針・考え方

環境方針

日産自動車は、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・サービスを提供し、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。

環境理念の実現に向けては、究極のゴール「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」と、われわれのありたい姿を明確に定め、地球の未来に残すエコロジカル・フットプリントをできるだけ小さくしなければなりません。

そして、われわれ一人ひとりが環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を思いやる「やさしさ」を企業活動全域に生かすことで、より豊かな社会の発展につながると考えています。

日産環境理念『人とクルマと自然の共生』

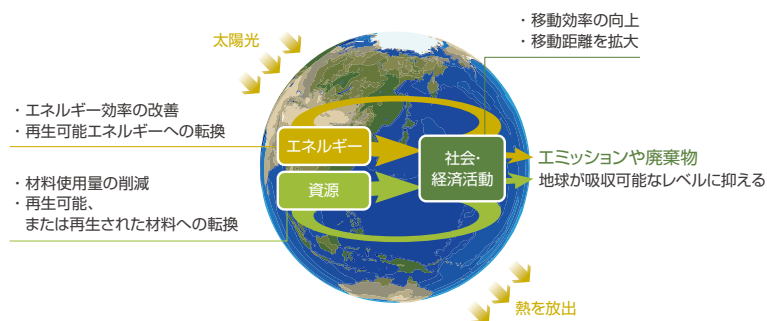
日産自動車は環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を常に配慮しながらクルマづくりや販売などすべての企業活動を行い、より豊かな社会の発展に貢献します。

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。



*ハーマン・E. デイリー「持続可能な発展の経済学」を参考に作成

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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97億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。その中でも気候変動問題は、毎年世界中で頻発している大規模な自然災害の要因と考えられており、これまで以上にその影響を抑え込む必要が高まっています。こうした諸課題の解決を目指して、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)」が国連本部で採択され、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、大気の状態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取り組みを行うとともに、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の最小化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、社会に対し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。

環境課題に対する日産の戦略的アプローチ※

日産は、グローバルな環境課題の解決に対し確実に貢献するため、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、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策定に貢献します。自動車メーカーとして優先すべき環境面での重点領域を「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、人々の健康的な生活に直結する「大気品質」についても検討のスコープとしました。これらのアプローチは、SDGs*の目標に対応しており、SDGsの実現に貢献しています。

※ 環境を含むサステナビリティのマテリアリティは、こちらをご覧ください

[>>> P012](#)

* 主に日産環境戦略が価値を与えるSDGs領域についてはこちらをご覧ください

[>>> P017](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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

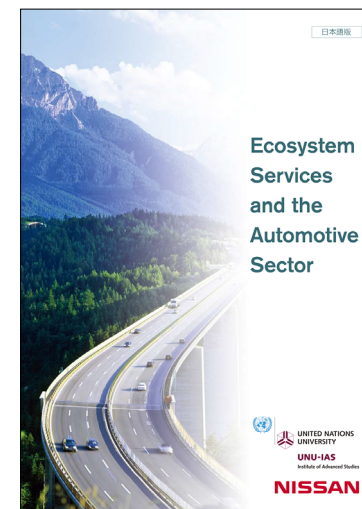
2021年10月に、中国の昆明で開催された生物多様性条約第15回締約国会議(COP15)では、生物多様性の著しい消失、海陸の劣化と汚染などかつてない複合的危機に瀕していることが議論されました。また、同年、英ケンブリッジ大学ダスグプタ名誉教授による「生物多様性の経済学：ダスグプタレビュー」がG7サミットで引用され、自然資本を経済に組み込むという考え方が国際政治に影響を与えました。

この国際論議は、国連が中心となって2001～2005年に世界で初めての実施した「ミレニアム生態系評価」による科学的事実に基づいています。この評価の主な指摘は2つあります。①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こと、②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るということ。

この当時より日産は、自らの活動が生態系へもたらす影響と依存を把握する必要性を考慮した「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全体を対象に評価を開始しました。2010年には国連大学と行った研究成果を、報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector」*2として発表しています。この評価を通じて、自動車メーカーが優先対応すべき3つの重点領域「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」を特定いたしました。また2013年には、資源調達の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倍以上に上ることの試算も行っています。

このような生態系・生物多様性への評価結果は、今回改訂したマテリアリティ*3の判断にも反映され、「ニッサン・グリーンプログラム」の方針や戦略として具体的なアクションに落とし込まれています。



*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

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FOUNDATION/NGO/ASSETS/PDF/nissanEcosystem_web.pdf

*3 環境を含むサステナビリティのマテリアリティは、こちらをご覧ください

[>>> P012](#)

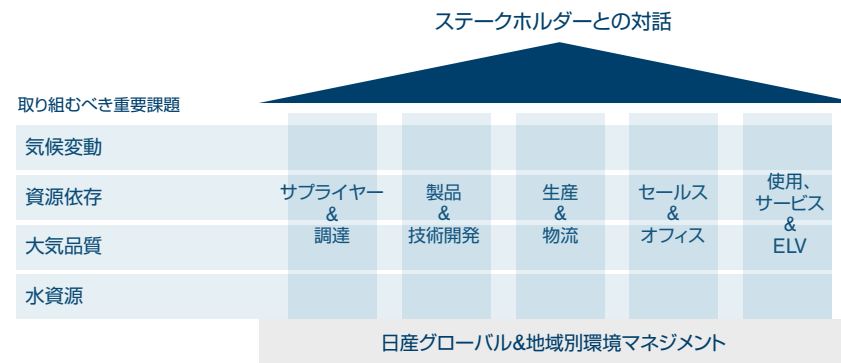
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証	環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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

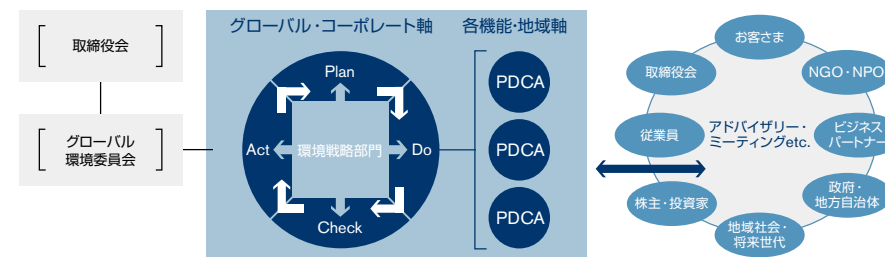
多様化する環境課題に対応しながら、グローバル企業として包括的な環境マネジメントを推進するため、日産は各地域、機能部署、さまざまなステークホルダーと対話・連携した組織体制を構築しています。取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会(G-EMC : Global Environmental Management Committee)には議題に応じて選出された役員が出席し、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。環境リスクは内部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、毎年発行す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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

中期環境行動計画 「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」

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新規資源使用の最小化」「新たに採掘する天然資源の新規資源使用の最小化」という4つの重点活動領域において、目標をすべて達成し、2017年度に2022年を見据えた「NGP2022」*をスタートしました。

* 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

「NGP」の進化



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ

日産は環境マテリアリティ評価に基づき、「気候変動」「大気品質」「資源依存」「水資源」をNGP2022における重要課題に設定しました。さらに、4つの重要課題解決に貢献しかつ新たな価値を創出するため、ステークホルダーエンゲージメントを通じてそのニーズを把握し、環境課題にかかわる「事業基盤の強化」に取り組んでいます。

NGP2022では、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・生産部門のほか、セールス・サービス部門を含む企業全体で、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。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チャレンジします。

●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

健康を守り、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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

「NGP2022」取り組み一覧

取り組み	NGP2022	2021年度実績
気候変動(製品)		
長期ビジョン：2050年までにカーボンニュートラルを実現		
1	クルマからのCO ₂ 排出の削減 新車からのCO ₂ 排出の削減40% (2000年度比：日本、米国、欧州、中国)	42.5%削減
2	確固たるEVリーダーシップ	世界初量産EV「日産リーフ」は販売開始から58万台以上を販売し、日本市場におけるEVのトップセールスを誇る。革新的な新型EV「日産アリア」の販売を開始し、2022年度には新型軽EV「日産サクラ」を販売
3	運転のサポートによるCO ₂ 排出の削減 実燃費向上に向けた開発を促進	運転の自動サポートに加え、ドライバー個別空調による実用燃費向上技術の開発完了
4	クルマの有効利用によるCO ₂ 排出の削減 グローバルでのV2X利用の拡大 (日本、米国、欧州)	商用化に向けた実証実験を含め、利用拡大を推進中
気候変動(企業活動)		
長期ビジョン：2050年までにカーボンニュートラルを実現		
5	企業活動全体からのCO ₂ 排出の削減 グローバル販売台数当たりのCO ₂ 排出の削減30%(2005年度比)	32.9%削減
6	生産活動でのCO ₂ 排出の削減 グローバル生産台数当たりのCO ₂ 排出の削減36%(2005年度比)	23.4%削減

取り組み	NGP2022	2021年度実績
7	物流でのCO ₂ 排出の削減 日本、北米、欧州、中国の生産台数当たりCO ₂ 排出の削減12%(2005年度比)	27.9%削減
8	オフィスでのCO ₂ 排出の削減(R&D拠点を含む) 延床面積当たりのCO ₂ 排出の削減12%(2010年度比)	26.7%削減
9	販売店でのCO ₂ 排出の削減 店舗床面積当たりのCO ₂ 排出の削減12%(2010年度比：日本)	15.2%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 11.1%
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	技術開発終了
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)	39.3%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	パイオ材料の開発 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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

取り組み	NGP2022	2021年度実績
15 新規資源の使用の最小化	新車の30%(重量ベース)を新規採掘資源に依存しない材料にする	「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	一部ヘリテージ部品に適用
19 工場からの廃棄物の削減	廃棄物の削減(日本生産拠点BAU比2%、海外生産拠点BAU比1%)	日本 9.0% 削減 海外 9.6% 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	4.3%まで削減
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)	11.1% 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	2021年度に発売した新型車3モデルのライフサイクルで負荷モニタリングプロセスを継続、またLCAを用いた開発プロセスを運用開始

取り組み	NGP2022	2021年度実績
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調査および環境活動説明会を通じたサプライヤーとのエンゲージメントの機会をグローバルに推進
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	グリーン調達ガイドラインの強化および遵守
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	「日産わくわくエコスクール」DVD、オンラインおよびオンサイトの出張授業実施。タイにて環境教育のトライアル実施
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	生態系保全を進めるWWFジャパンおよびCare international Japanとの協業

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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

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℃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。

2021年のCOP26では、努力目標と捉えられてきた「1.5℃」をより強調し「気温上昇を1.5℃に制限するための努力を継続することを決意する」、そして「世界全体の二酸化炭素排出量を今世紀半ば頃には実質ゼロにすること」が追記されました。

また、パリ協定と同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標(SDGs)」でも、気候変動への具体的な対策が求められています。日産はクルマの電動化や企業活動でのイノベーションに注力し、サプライヤーとともにライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを推進しています。

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、これまでCO₂排出量の削減や電動化技術の実用化など、環境対応と社会的価値の創出に向けて取り組んできました。この取り組みをさらに発展させ、2050年のカーボンニュートラルに向けたグローバルな活動を進め、2030年代早期に主要市場で電動化100%を目指します。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ており、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。

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、事業構造改革「Nissan NEXT」*1の一環として、2023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。また、企業活動においては省エネルギー活動、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として、2050年にクルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現することを

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

宣言しました。社会で再生可能エネルギーや充電インフラが拡大するのに合わせ、クルマの電動化を推進し、事業活動の持続可能性を追求することで、カーボンニュートラルな未来を実現していきます。加えて、2022年までの中期的な環境行動計画「NGP2022」*2を戦略として定めており、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ます。

*1 「Nissan NEXT」に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PLAN/NEXT/>

*2 環境行動計画「NGP2022」に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み

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ており、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。

バリューチェーンでの排出量実績*



* 数値は2018年度の実績より引用

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

日産自動車の環境への取り組みは、長期ビジョンからバックキャストしたマイルストーンを確実に達成することで継続的な成果を収めてきました。しかし、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の報告書から2℃シナリオに基づいた長期ビジョンを策定した2006年と比較し、気候変動による異常気象の脅威は一段と高まっています。不確実性が拡大する中でさらにレジリエントな戦略の強化が必要と考えています。

強化に向けて実施したシナリオ分析は、2050年までのタイムホライズンにおける国際エネルギー機関(IEA)が提示した4℃と2℃シナリオ、およびIPCCの1.5℃特別報告書に基づいた社会を想定しました。さらにお客さまや市場の受容性変化、自動車にかかわる規制の強化、クリーンエネルギーへの移行を因子として考慮し、日産の事業活動や商品、サービスについて、気候変動がもたらす機会とリスクに対する戦略のレジリエンス性を以下の4つのステップで検討しました。

検討の4ステップ

- ・過去のマテリアリティの評価や、文献調査などで気候変動によって自動車セクターに決定的な影響を与え得るリスク要因を調査し、人口・経済・地政学、気候変動政策、技術などの区分でメインドライバーを定義
- ・メインドライバーは物理的リスクと移行リスクに分類され、それぞれがトレード

オフの関係にあることを考慮し、地球の平均気温の上昇を1.5℃、2℃、4℃と3種類のシナリオで、そのリスク振れ幅を確認

- ・自動車セクターへの影響度合いとその時間軸をもとに、メインドライバーから影響力の高い項目をスクリーニング
- ・シナリオごとの変化、状態、影響を整理し、戦略強化に必要な要素を定性評価に基づいて導出

グローバルな自動車企業として、生産にかかわる施設や、商品を送り出すマーケットは世界170以上の市場になり、気候変動から受ける影響は日本国内にとどまりません。今回のシナリオ分析を総括的に捉えたとき、市場のインフラや規制、実際の使われ方が異なる状況でも日産の電動化とその他の関連する先進技術は、2℃以外のシナリオにおいても実効力を伴う機会を創出するポテンシャルがあり、具現化に向けた取り組みのさらなる加速が重要であること、またリスク対応にはサプライチェーンと一体となった活動が必要不可欠であることを改めて認識しました。特にゼロ・エミッション車の拡大は、自動車セクターとして脱炭素社会に移行する大きな方策としてだけでなく、電力マネジメントや減災・防災における社会のレジリエンス性にも寄与する技術であり、社会への価値創造とビジネスの両立を可能にする技術と捉えています。

しかし、社会全体の気候変動対策が遅れた場合、考えられるリスクは、脱炭素社会へのさらなる政策や法規制、研究開発業務の増加、市場需要や企業評判の変化による移行リスク、異常気象災害の増加や海面の上昇といった物理的リスクなどがあり、それぞれへの対応にかかるコスト増とクルマの販売成績の低下に

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

よって財務状況に大きな影響を及ぼす可能性があります。

このようなリスクを少しでも回避し、将来の機会創出に向け、シナリオ分析から得られた知見を実際のアクションに落とし込み、レジリエンス性を拡大した戦略を検討しています。

このような影響や検討した戦略を、投資家などのステークホルダーにより分かりやすく的確に伝えることが重要だと考え、日産はTCFDの提言を支持するとともに、その推奨される枠組みに沿った情報開示に努めていきます。(TCFD: The Task Force on Climate-related Financial Disclosures)

今年度は、すでに開示をしているシナリオ分析をもとに、財務インパクト評価に着手しました。以下に、炭素税の影響についての評価結果を紹介します。

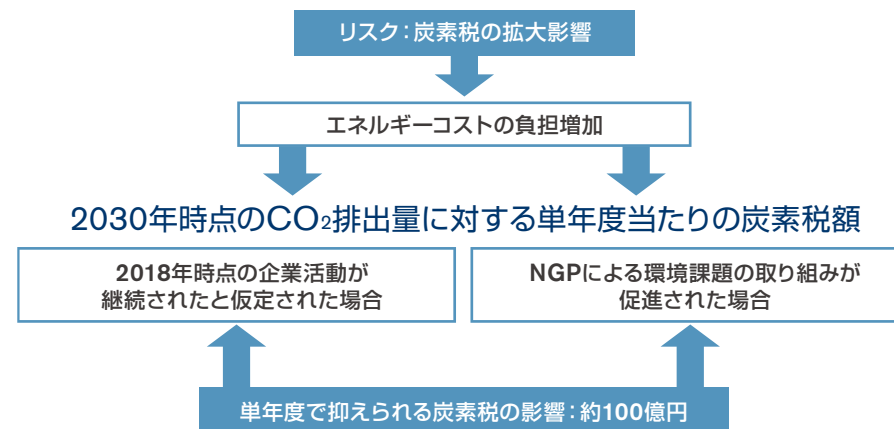
財務インパクト評価のシナリオ選定背景

二酸化炭素排出に対する価格付けが進み、炭素税を導入する国・地域が拡大しています。国・地域により、課税の水準や対象となる業種も異なりますが、企業に対する影響が大きいと、この分析では炭素税による財務インパクトを対象とします。

算定式と試算額の評価、前提条件

試算では、日産の炭素税予測の基礎としてIEALレポートなどを参照しています。2030年時点のGHG排出量の炭素税を、次の条件で算出しています。

- ①2018年時点の企業活動が継続された場合
- ②NGPIによる環境課題への取り組みが促進され、単年度での炭素税の影響を抑えた場合



事業展望の影響度

NGPIによる環境課題の取り組みを実施した場合、GHG排出量を削減しなかった場合に比べ、Scope 1&2で炭素税の影響を約100億円抑えることができると試算されました。

対応戦略

これまで日産は約20年「ニッサン・グリーン・プログラム」を推進し、環境課題に取り組んできており、2021年度は05年度比でCO2排出量(t-CO2/台)の32.9%削減を達成しました。

2021年7月に発表したEV生産のエコシステムを構築するEV36Zeroや、同年10月に発表したNissan Intelligent Factoryは、未来に向けた日産のロードマップの具体例です。エネルギー削減、生産設備の高効率化や電化技術適用、再生可能エネルギーの導入とバイオエタノールやSOFCなどの代替エネルギー適用を拡大していきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

また、脱炭素の移行にあたり発生する影響を把握し、負の影響を与えない公平な移行(just transition)を考慮した活動を進めていき、カーボンニュートラルを実現します。

シナリオ分析手法の精度を高める取り組みを進めるとともに、分析対象先の範囲を拡張しつつ、より正確なリスク量の把握をしていく予定です。

2030年でのありたい姿を具体化し開示情報を一層充実させ、ステークホルダーの皆さまとの対話を重視しながら取り組みを進めていきます。

想定したシナリオと関連する機会とリスク

想定シナリオ	影響領域	拡大する気候変動が事業活動に与える機会とリスク
1.5℃	政策と法規制	さらなるクルマの燃費や排出ガス規制の強化へ対応し、電動パワートレイン技術の開発や生産コストへ影響を与える可能性
		炭素税の拡大によるエネルギーコストの負担増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大
	技術変化	車載電池などのEV関連技術や、自動運転技術の拡大など次世代自動車技術の採用によるコスト影響
		需要拡大により、車載電池材料である希少金属のサプライチェーン影響やその安定化のためのコスト増加
	市場変化	消費者の意識変化による、公共交通機関や自転車の選択や、モビリティサービスへの移行による新車販売台数減少の可能性
機会	EVのエネルギー充放電技術であるV2X(Vehicle to Everything)による電力マネジメント機会の提供拡大とEV価値の再認識(特にV2G(Vehicle to Grid)において)	
4℃	異常気象	大雨、渇水など異常気象によるサプライチェーンへの影響と生産拠点の操業への影響と、損害保険料や空調エネルギーの費用の増加
	機会	防災・減災対策として、EVバッテリーを使用した緊急電源確保のニーズが増大

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

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

長期ビジョンとロードマップ

日産はIPCC第4次評価報告書をもとに独自の試算を行い、科学的に根拠のある2050年までの長期的な新車からのCO₂排出量の削減目標を2006年に決めました。

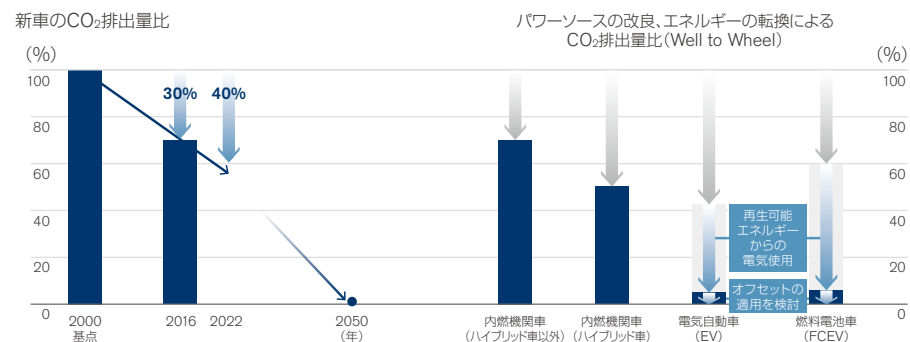
この目標達成に向けて、新車のCO₂排出量(Well to Wheel)を大幅に低減する必要があると分析し、新たなパワートレインシナリオを策定しました。

また、「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、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℃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。

NGP2022は一定の成果を上げてきましたが、2018年に発行されたIPCC特別報告書では、1.5℃の地球温暖化による影響や関連する地球全体での温室効果ガス(GHG)排出経路が示され、また各マーケットにおいての政府、自治体、お客さまのカーボンニュートラルに向けた期待がより一層高まっております。日産は、より高い目標に取り組んでいくため、2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すこととし、

その実現に向けたマイルストーンとして2030年代早期より、主要市場で投入する新型車すべてを電動車両とすることを2021年1月に宣言しました。

CO₂排出削減のシナリオ



ゼロ・エミッション社会の構築

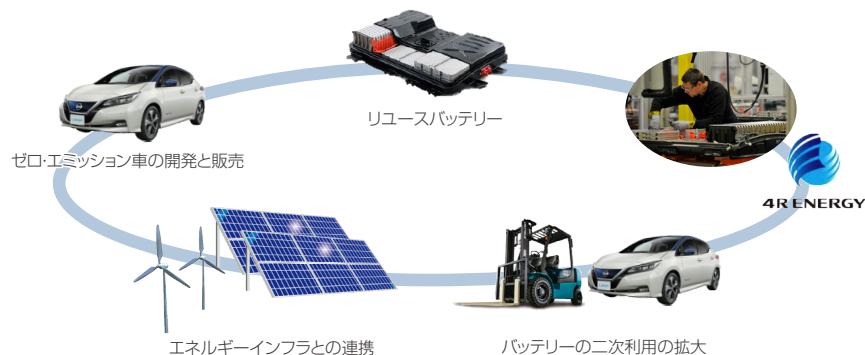
社会と地球環境の両方に資するものはビジネスにも資するという製品のひとつが電気自動車(EV)です。持続可能な社会の実現には、走行時にCO₂を全く排出しないゼロ・エミッション車の普及が有効な手段となります。そのためには、ゼロ・エミッション車を単に生産・販売するだけではなく、社会インフラを整備し、普及を促す経済性を確保する必要があり、企業単独で実現できることではありません。日産は、ゼロ・エミッション車の投入・普及を企業戦略のひとつとして位置づけ、ゼロ・エミッション車の生産、販売だけでなく、包括的なアプローチのもと、さまざまなパートナーと連携し、ゼロ・エミッション車の普及に向けた活動を推進しています。「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、

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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					

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、EV向けバッテリーの研究開発、バッテリーの二次利用やリサイクル、スマートグリッド実現への貢献など、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ある今、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の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をも実現します。

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81万台以上のEV(合併会社を含む)をお客さま

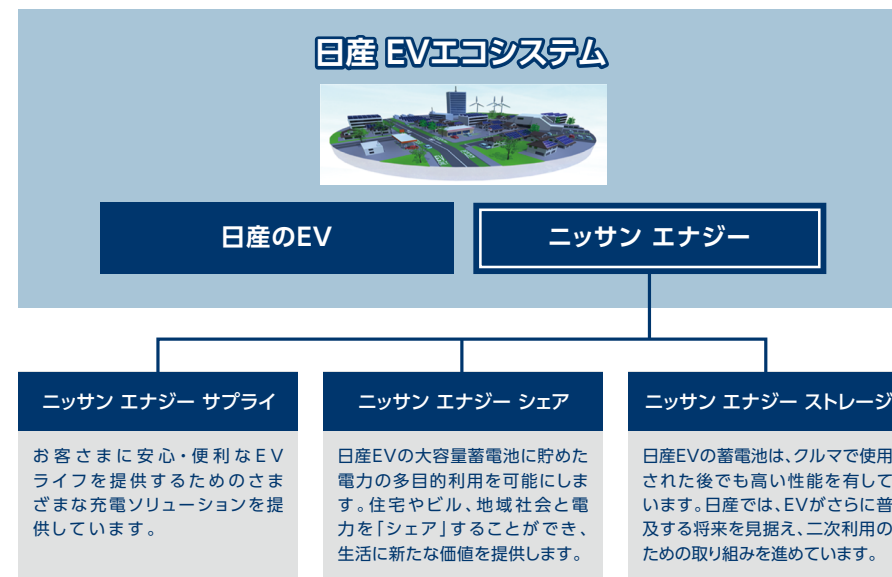
に届けてきました。

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を提供することを事業構造改革「Nissan NEXT」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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

製品を通じた気候変動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ります。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排出量削減のための製品開発を推進しています。

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

アクセルペダルOFF時にエネルギーを回収可能なe-Pedalの開発、ガソリンエンジンとモーターを融合した電動パワートレイン「e-POWER」、出発地点から目的地までのリアルタイム情報によるルート案内技術の普及を推進。

3. クルマの新しい価値の提供

新しいモビリティサービス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

<https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIM/>

*2 V2X: Vehicle to Home, Vehicle to Gridなどの総称で、電気自動車から外部に電力を供給することを指す。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

日産のVehicle-to-X(V2X)は、電気自動車のバッテリーに蓄えられた電気エネルギーを、双方向充電器によってスマートグリッドに引き込み、効果的に活用する技術です。

カーボンニュートラルに向け、太陽光や風力などの再生可能エネルギーは大変大きな役割を果たすことにはなりますが、発電量の変動によって余剰や不足が生じ、扱いが難しい一面もあります。

そこで、電気自動車に搭載されているバッテリーを用いて、電力の充電や放電で変動を吸収し、貴重なこのエネルギーをスマートグリッドの中でより安定的に活用できること。また、災害時の電力供給などV2Xの価値と可能性は広がりがつつあります。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

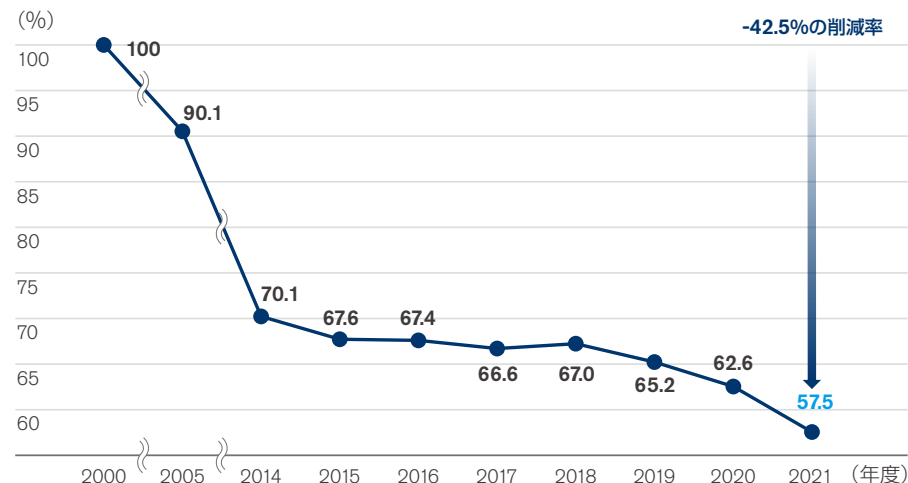
製品を通じた取り組みに関する実績

新車からのCO₂排出量削減40%の達成に向けて

2021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42.5%改善しました。特に中国や欧州の新型車の投入による燃費の向上により、2020年度に比べて改善しました。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。こうした継続的な取り組みの結果、2022年度までに2000年度比でCO₂排出量を40%削減する目標を、一年前倒しで達成いたしました。

* 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)*



* CO₂削減率は社内規定の方法で算出しています

カーボンニュートラルを実現する日産の電動化技術

電動化技術の進化と普及を加速

日産は2030年代早期より、主要市場に投入する新型車をすべて電動車両とすることを目指し、電動化のイノベーションを推進します。

電動車は、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日産では試算しています。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。

日産はCO₂排出量の低減が可能となる電動化技術の進化と、さまざまな車種に搭載可能なシステムの開発を行い、普及に取り組んでいます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

「日産リーフ」から「日産アリア」へ進化するEV

「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、静粛性能などについて高い評価を得ています。2022年に販売開始12周年を迎える「日産リーフ」のグローバル累計販売台数は58万台(2022年3月末時点)を突破しています。これは走行時のCO₂排出がゼロであることや走行費などのランニングコストが低いこと、加速や操縦安定性など走行性能が優れていることなど、日産のEVならではの特徴がお客さまから評価されてきた結果だと考えています。



「日産リーフ」

「日産アリア」

* 「日産リーフ」のライフサイクルアセスメント評価は以下のページをご覧ください
[>>> P085](#)

日産初のクロスオーバーEV「日産アリア」は「日産リーフ」で培った技術にさらに磨きをかけ、力強い加速、滑らかな走り、高い静粛性を兼ね備えたEVへと進化しています。新開発のパワートレインは、優れたパフォーマンスを誇ります。新開発されたモーターは高速巡行時の消費電力を低減し、最大610km(2WD 90kWhバッ

テリー搭載モデル WLTCモード 社内測定値)*1の航続距離を実現しました。最大130kWの急速充電に対応し、バッテリーの温度を一定に保つ水冷式の温度調節システムを搭載することにより30分の急速充電で最大375km分を充電することが可能*2となりました。

*1 本資料に記載された航続可能距離は認証前の社内測定値で、今後変更となる可能性があります

*2 130kW以上の出力が可能なCHAdeMO急速充電器を使用した場合。充電時間や充電量はバッテリーの状態などによって変化します

さらなるEV普及のためには電動パワートレインのコスト低減が必須であり、特にバッテリーの技術革新が大きな課題です。具体的には高価なコバルトの使用量を抑えたバッテリー材料開発をさらに進めます。また、飛躍的な安全性向上と低コスト化の可能性を持つ全固体電池の研究開発も進めています。今後EVの普及に伴い、中古バッテリー市場が拡大し、その活用が課題となります。日産が出資するフォーアールエナジーは、福島県浪江町に事業所を設立し、使用済みバッテリーを再利用するための技術開発を進めてきました。市場から回収した使用済みバッテリーを、その状態や性能によって分別してさまざまな二次利用先に供給、リユース分の価値をお客さまに循環還元していくというビジネスモデルをすでに構築しつつあります。このモデルを事業として拡大し、お客さまがEVを保有する負担をより軽減することで、電動車のさらなる普及につなげていきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

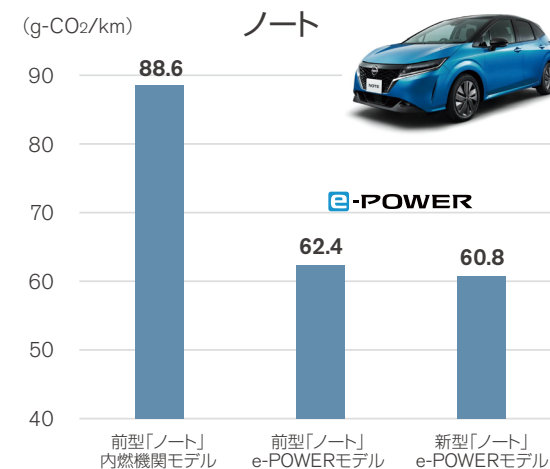
100%モーター駆動電動パワートレイン「e-POWER」の拡大

「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、モーターの力で走行します。「e-POWER」は100%モーター駆動のスムーズさや力強さと、トップレベルの燃費を両立する技術です。その走りはまさにEVそのものであるという点で、従来のハイブリッドシステムとは全く異なる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、トップクラスの燃費*を実現しています。さらに、アクセルペダル操作のみで簡単に速度調整が可能となり、また、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、燃費向上を実現しています。

* 発売時点。「ノート」は29.5km/L(WLTC)

日産は2016年11月、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「セレナ e-POWER」、2020年6月には「日産キックス」に「e-POWER」を拡大採用しています。2020年12月には第2世代へと進化した「e-POWER」を搭載した新型「ノート」を発売、さらに、2021年8月には「ノート オーラ」を発売しました。新型「ノート」、「ノート オーラ」は、「2021～2022日本カー・オブ・ザ・イヤー」、「第31回(2022年次)RJCカー オブ ザ イヤー」、「2021～2022日本自動車殿堂カーオブザイヤー」を受賞、併せて両モデルに搭載された第

2世代「e-POWER」が「RJCテクノロジーオブザイヤー6ベスト」を受賞しました。また、グローバル市場においても採用拡大を進めており、中国での「シルフィ」、欧州での「キャシュカイ」へ「e-POWER」搭載モデルを設定しています。



* 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

今後も「e-POWER」は環境性能と走行性能を高い次元でバランスさせながら、幅広い車種に搭載可能な技術として進化を続けていきます。次世代の「e-POWER」向け発電専用エンジンで、世界最高レベルの熱効率50%を実現する技術を開発しており、さらなるCO₂排出量の削減(燃費向上)を可能とする技術開発を進めていきます。

重要度を増す商用車の電動化

商用車は自動車販売の1/4を占め、2030年には1/2を占めるまで拡大するという試算もあり、カーボンニュートラルへ向けて商用車の電動化は重要です。*1 日産は2014年6月からいち早くEVの多目的商用バン「e-NV200」を欧州

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

各国、日本で販売してきました。「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のほか、屋外でのイベントやアウトドア・キャンプにおける冷蔵庫などのレジャー用途、災害時の電源など多様に活用できます。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。欧州では冬のアウトドア活動を充実させる「e-NV200 Winter Camper concept」でルーフに設置されたソーラーパネルから搭載された220ボルトのバッテリーへの充電を可能とし、電力の自給自足による快適性と実用性を兼ね備えたコンセプトを提案しています。

また、2020年には「NV400」をベースとしたゼロ・エミッション(EV)救急車が東京消防庁に採用されています。救急車には患者や隊員の身体的な負担軽減が求められ、精密医療器具を搭載する必要もあることなどから、静粛性が高く、振動の少ないEVのメリットは大きいと考えています。さらに、本車両は33kWhと8kWhの2つのリチウムイオンバッテリーを搭載しているため、電装機器やエアコンをより長時間作動させることが可能で、停電時や災害時には移動電源としても活用することができます。

今後もルノー・日産自動車・三菱自動車によるアライアンスプラットフォームを活用した次世代小型バンの投入など、商用電気自動車ラインナップを拡大し、商用車のゼロ・エミッション化を推進していきます。

*1 PwCコンサルティング調べ



「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



「NV400」をベースとしたゼロ・エミッション(EV)救急車

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す。日産はアライアンス技術を活用しながら、お客さまのニーズに沿ってプラグイン・ハイブリッド車を提供できるよう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の構築に取り組む中、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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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、金融投資家などの協業により、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。

日産は2016年6月に、バイオエタノールを燃料とする燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を搭載した燃料電池車を発表しました。「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す。

固体酸化物型燃料電池(SOFC)は多様な燃料が利用可能なことから、既存の燃料インフラの活用が可能で、インフラ普及へのハードルが比較的低いというメリットがあります。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への搭載の可能性も広がります。

カーボンニュートラルを支える車両軽量化技術

バッテリーやエンジン、電動パワートレインの効率向上と同様に、車両の軽量化もCO₂排出量低減に向けた重要な取り組みのひとつです。

日産は、材料、工法、構造合理化の3つの手法により軽量化を推進しています。材料では、高強度と高成形性を両立できる超ハイテン材の採用拡大をいち

早く進めており、軽自動車からインフィニティに至るまで、幅広い車種の車体骨格部材に採用しています。

衝突時のエネルギー吸収性を高めた980MPa級高成形性ハイテン材を2018年にインフィニティ「QX50」に採用し、2019年にSAE International「SAE/AISI Sydney H. Melbourne Award for Excellence in the Advancement of Automotive Steel Sheet」を受賞するなど高い評価を受けています。2020年「ローグ」には980MPa級高成形性ハイテン材を、「ノート」には強度を1470MPaまで高めた超ハイテン材を採用しています。さらに「ローグ」、「キャッシュカイ」においては、クローズドループ・リサイクルプロセス*1を適用したアルミニウム材をフード、ドアなどに採用しています。クローズドループ・リサイクルプロセスは、廃アルミニウムをリサイクルすることで、原材料から同程度のアルミニウムをつくるのに必要なエネルギーの90%以上を節約することができる環境に配慮した技術です。これらの技術については、幅広い車種への採用拡大を進め軽量化を推進するとともに、材料使用量低減やリサイクルの活用によりエネルギー使用量の削減に貢献しています。

また、構造合理化においては、新設計したモーターおよびインバーターを適用したe-POWERシステムを2020年発売の新型「ノート」に採用し、6%の出力向上を図りながらモーターでは15%、インバーターでは30%の軽量化を実現しました。日産は今後も軽量化技術開発を積極的に進め、カーボンニュートラル達成に向けた、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。

*1 クローズドループ・リサイクル：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を、同じ品質の部品の材料として再生し、再び同種製品に採用する手法

* アルミニウム材のリサイクル活動については以下のページをご覧ください

[>>> P066](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

社会との連携

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。日産では自宅での安全な充電の実施に向けて、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ることで、安心して遠方へもお出かけいただけます。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。2022年5月末時点で、CHAdeMO規格の急速充電器は全世界で約4万9,100基設置されています。

* CHAdeMO規格に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.chademo.com/ja/>

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、双方向充電器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。

夜間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地産地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。

地域社会においても、複数のEVと電力系統をつなぎ、電力の需給状況に合わせて充電や放電を制御することで、社会の電力需給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。

世界に広がるニッサンエナジーシェア

日産は、電力系統と連系した日産EVの充電・放電制御(V2G、Vehicle to Grid)がどのように社会の電力需給の安定化に役立つか、またどの程度の経済的・環境的なメリットを生み出すかを検証する実証プロジェクトに、世界各地の電力会社などとの協業を通じて参加しています。

英国では、電力会社E.ONとともに、日産テクニカルセンターヨーロッパの敷地内に双方向充電器を設置し、V2Gと社有車の効率運用の両立を検証するプロジェクトを実施しました(e4Futureプロジェクト)。また電力会社OVOEnergyと

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

ともに、日産EVを所有するお客さまのご自宅に双方向充電器を設置し、家庭の電力消費の最適制御により得られる経済的メリットを検証するプロジェクトも実施しました(Sciurusプロジェクト)。

また、オーストラリアでは、電力会社ActewAGLや現地政府とともに実施するオーストラリア首都特別地域における周波数安定化を目的とするV2Gプロジェクト(REVSプロジェクト)、米国充電サービスプロバイダ Fermata Energyと連携したビルのエネルギー管理サービス(V2B、Vehicle to Building)など、日産は世界各地で、パートナーとともにバッテリーとしてのEVの価値を高め、広めていきます。

また、各地のプロジェクトで得られた結果をもとに、EVの充電・放電オペレーションの効果や経済的メリットの最大化を図るとともに、ニッサンエネルギーシェアのビジネス化を早期に実現したいと考えます。

ニッサン エナジー ストレージ

日産のEVに搭載した蓄電池は、クルマでの使用後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は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。

EVバッテリーで実現する循環型システム

日産は、フォーアールエナジーなどとともに、日産のEVやバッテリーの個々の能力変化に応じた二次利用手法を事業モデル化し、電気自動車のライフサイクルを通して、余すことなく活用すること(カスケードリユース)を目指しています。日産およびフォーアールエナジーは、2019年9月に「日産リーフ」の中古バッテリーを使用し「定置型蓄電池」を組み合わせた新たなソリューションの確立を発表しました。まずは、神奈川県内のセブン-イレブンの10店舗で開始する「再生エネルギーによる電力調達の実証実験」にて、本スキームの実証を開始しています。

本スキームにおいてセブン-イレブンは、電気自動車「日産リーフ」とリーフの中古バッテリーを活用した定置型蓄電池をパッケージで導入しました。営業車として導入する「日産リーフ」は、クルマとしての利用が終了した後に定置型の蓄電池へと生まれ変わります。パッケージで導入することにより、バッテリーの再利用までを考慮した循環型のシステムとなります。フォーアールエナジーでは上記定置型蓄電池をさらに進化させたV2X (Vehicle-to-everything) 機能付定置型蓄電池を開発し、平時にはCO₂の削減を、非常時にはBCPに対応する設備として、広く企業、市町村での導入を進めています。

また、JR東日本は、「日産リーフ」の24kWh使用済みバッテリーのモジュールを再利用した踏切保安装置用の電源として、再生リチウムイオン蓄電池(エネ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

ハンドグリーン)を導入します。この電源装置は、従来の鉛酸バッテリー電源との比較で高寿命かつ運用コスト低減を実現しつつ、再生バッテリーを活用による環境にやさしく循環型システムの実現に貢献します。

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2030年までに500万台のゼロ・エミッション車の普及を目指して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ならびに米国の充電インフラ事業者EVgo社と協力し、新たに幹線道路沿いの26ヵ所に57基の急速充電器を効果的に設置しました。同時に、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し、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・研究して、EVの普及と利用拡大モデルの確立を図りました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

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

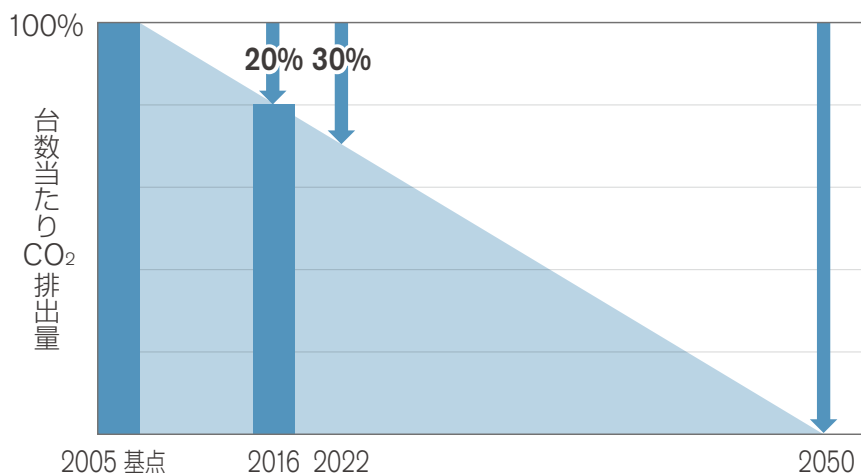
日産は企業活動からの温室効果ガス排出量削減に取り組んでおり、省エネルギー活動や再生可能エネルギーの利用を推進しています。

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年に向けた企業活動全体のCO₂排出量に関する削減目標を定めました。そして、「ニッサン・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」では2022年までに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

2021年1月、日産は2050年にクルマのライフサイクルでのカーボンニュートラルを実現する目標を定めました。

NGP2022の長期ビジョン



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

企業活動を通じた気候変動に関するマネジメント

「NGP2022」における達成目標

2050年の長期目標クルマのライフサイクルでのカーボンニュートラル実現の達成に向けた、「ニッサン・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」での各バリューチェーンにおける目標は下図の通りです。

企業活動全体(生産、物流、オフィス、販売店)

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)

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32.9%削減

企業活動を通じた気候変動に関するマネジメント範囲は、子会社及び関連会社を含む連結範囲に存在するすべての車両や部品生産拠点、物流活動、オフィス拠点、販売会社を管理の対象に含めています。

これは、従来生産拠点のみだったCO₂排出量削減目標の対象を、2011年度から大幅に拡大することで、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個別に行われてきた取り組みを束ねた、企業全体の活動の価値把握と管理強化を目的としています。

また、企業活動全体だけでなく、各領域で進捗を明確にできるKPIと目標を設定しています。企業活動全体では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、2021年度は2005年度比でCO₂排出量(t-CO₂/台)を32.9%削減しています。

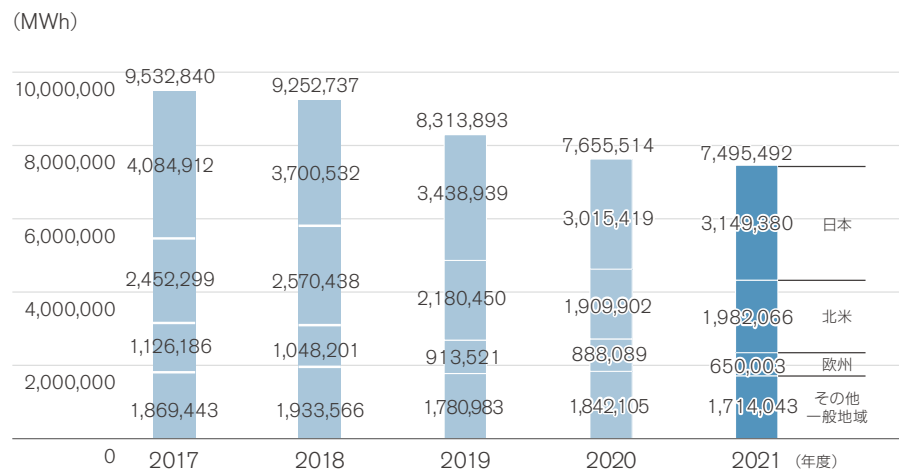
* グローバル販売台数当たりCO₂排出量：日産のグローバル企業活動から排出されるCO₂総量を、日産車のグローバル販売台数で割って算出します

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

エネルギー投入量推移

2021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7,495千MWhとなり、2020年度に比べ、2%の減少になりました。各拠点の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6,875千MWh★でした。

★を付している開示情報について、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
[>>> P078](#)



エネルギー投入量

(年度)

	単位	2020	2021
合計	MWh	7,655,514	7,495,492
地域別			
日本	MWh	3,015,419	3,149,380
北米	MWh	1,909,902	1,982,066
欧州	MWh	888,089	650,003
その他	MWh	1,842,105	1,714,043
エネルギー源別			
一次エネルギー			
天然ガス	MWh	3,089,803	2,907,420
LPG	MWh	144,478	145,717
コークス	MWh	100,144	112,154
灯油	MWh	69,618	69,868
ガソリン	MWh	184,021	177,147
軽油	MWh	25,315	23,800
重油	MWh	22,816	22,383

(年度)

	単位	2020	2021
敷地外			
電力(購入)	MWh	3,851,011	3,859,586
うち再生可能エネルギー*1	MWh	181,815	229,754
冷水	MWh	3,530	3,598
蒸気	MWh	96,960	114,506
敷地内			
電力(自家発電)	MWh	65,183	59,313
うち再生可能エネルギー*2	MWh	65,183	59,313
再生可能エネルギー総量	MWh	246,998	289,067

*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

※過去5年の推移はデータ集を確認ください。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

企業活動におけるカーボンフットプリント

(年度)

	単位	2020	2021
スコープ1	t-CO ₂	754,453	697,851
スコープ2	t-CO ₂	1,631,551	1,541,276
スコープ1と2	t-CO ₂	2,386,004	2,239,127
日本	t-CO ₂	949,269	990,367
北米	t-CO ₂	529,044	507,584
欧州	t-CO ₂	156,442	112,157
その他	t-CO ₂	751,250	629,019
スコープ3	t-CO ₂	135,068,055	127,735,901

※過去5年の推移はデータ集を確認ください。

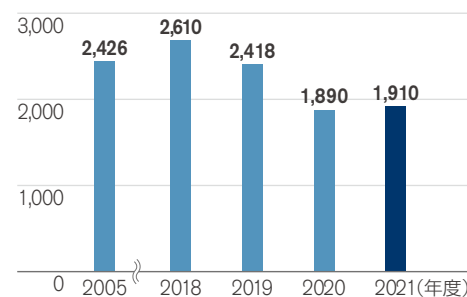
2021年度のグローバル拠点からのCO₂排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で2,239千トンとなりました。生産過程におけるCO₂排出量は1,944千トン★(スコープ1排出量622千トン★、スコープ2排出量1,322千トン★)になりました。

★を付している開示情報について、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
[>>> P078](#)

生産活動での取り組み

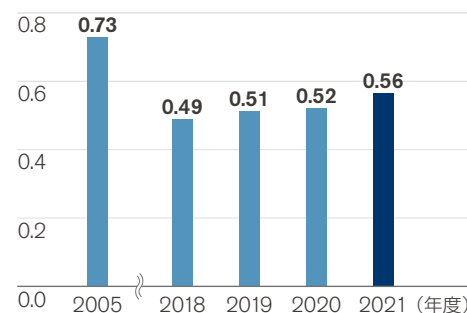
生産活動におけるカーボンフットプリント

(1,000t-CO₂)



生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)

(t-CO₂/台)



2021年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.56トンとなり、2005年度比で23.4%の削減率を達成しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

次世代のクルマづくりコンセプト 「ニッサン インテリジェント ファクトリー」

「電動化」、「知能化」など、日産が進めている「ニッサン インテリジェントモビリティ」が加速することに伴い、クルマの機能や構造がより複雑化していき、生産工程もさらなる技術革新が不可欠となっていくため、次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」*を発表しました。

この中で、今回、日産で新たに開発した水系塗料は、低温で難しかったボディ塗装における粘性のコントロールに成功し、ボディの低温塗装を実現しました。これにより、ボディとバンパーの同時塗装が可能となり、CO₂排出量を25%低減させます。また、従来、塗装工程で空気中に残留した塗料は、水と混合され廃棄物となっていました。水を一切使わないドライブースを採用することで、浮遊する残留塗料を100%回収し、鋳造工程にて鉄を生成する際に、不純物除去のために使用される補助剤の代替として、リサイクル活用します。



* 次世代のクルマづくりコンセプトの関連情報はこちらにも掲載しています
<https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/191128-02-j>
https://www.youtube.com/watch?v=YH5x_wBe1hM
<https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIF/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

カーボンニュートラルを実現する 電気自動車生産ハブ「EV36Zero」

日産は、ライフサイクル全体でのカーボンニュートラル実現を目指し、EVの開発・生産だけではなく、車載バッテリーの蓄電池としての活用や、二次利用など、包括的な取り組みを行ってきたパイオニアです。欧州におけるカーボンニュートラルの実現に向け、パートナーとともに、自動車産業の次のフェーズを切り拓くべく、世界初の電気自動車(EV)生産のエコシステムを構築するハブとして「EV36Zero」を2021年7月に公開しました。

- 新世代のクロスオーバーEVを英工場(サンダーランド工場)で生産
- エンビジョンAESC社はサンダーランド工場の隣接地に新たな年間生産能力9GWhのギガファクトリーを建設
- 再生可能エネルギーを利用した「マイクログリッド」から100%クリーンな電力をサンダーランド工場に供給
- EV用バッテリーをエネルギーストレージとして二次利用することで、究極のサステナビリティを実現
- この包括的なプロジェクトにより、サプライヤーを含め、英国に6,200名の雇用を創出

EV36Zeroにより日産は、サンダーランド工場を中心にカーボンニュートラルへの取り組みを加速させ、ゼロ・エミッション実現に向けて、新たに360度のソリューションを確立します。

この革新的プロジェクトには、日産とエンビジョンAESC、そしてサンダーランド

市議会によって10億ポンドが投資され、EV、再生可能エネルギー、バッテリー生産という相互に関連した3つの取り組みによって、自動車業界の未来の青写真を示しています。

このプロジェクトで得られた経験・ノウハウを他の地域にも共有し、グローバルでの競争力を高めていきます。今後も日産は電動化における強みをいかし、お客さまと社会に価値を提供し続ける企業を目指していきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

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、2016年には4.75MWの太陽光発電を追加設置しましたが、さらに20MWの増設を計画しています。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、エネルギーの安定供給と資源の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30MW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。

再生可能エネルギー比率をより高める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、2021年では使用電力の再生可能エネルギー使用率は50%以上に達しています。また2020年10月からインド工場の駐車場屋根に、2021年3月からエジプト工場の倉庫の屋根にそれぞれ太陽光発電機を設置し、稼働を開始しました。また、タイ工場でも2022年1月から5.5MWの太陽光発電を設置しています。

これらの取り組みにより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、2021年度は11.1%を達成しました。



タイ工場の5.5MWの太陽光発電

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

グローバル生産における省エネルギー活動

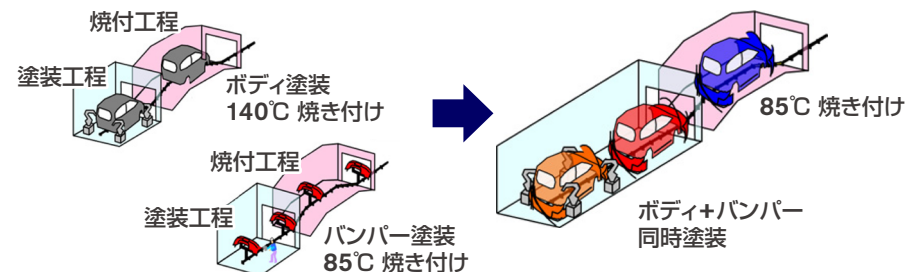
生産過程におけるCO₂排出の主たる要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は、生産過程におけるエネルギー消費とCO₂排出量が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

車両生産技術分野での取り組み

車両生産技術の分野では、塗装工程への3ウェット塗装技術と低温焼付け技術を推進し、ボディとバンパーの同時塗装を実現しています。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、同工程における工程短縮・撤廃、低温化がCO₂排出量削減につながります。日産が導入した低温3ウェット塗装技術は、これまでボディ塗装とバンパー塗装で別々に設けていた塗装工程を、ボディとバンパーを同時に塗装することでひとつに集約しており、塗装工程からのCO₂排出量を従来比25%以上削減*1することを可能にします。日産はこの技術を栃木工場の新鋭化ライン(2021年稼働)から採用しており、今後の塗装工場新鋭化に伴い順次拡大採用していきます。また従来、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す。英国サンダーランド工場の塗装工程(2018年9月稼働開始)で採用したこの乾式塗装技術を栃木新鋭化ラインでも採用しています。

*1 日産調べ

ボディ・バンパー同時塗装



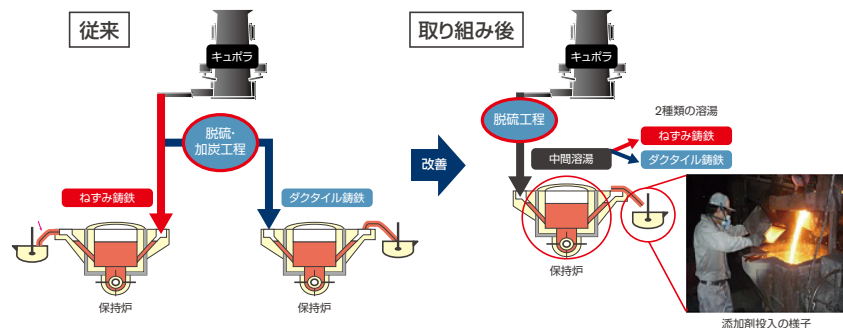
従来2つあった工程(左図)を、新技術でボディ・バンパーを同時に塗装し1つ(右図)に集約することと低温(85°C)で乾燥させることでCO₂排出量を削減した。

パワートレイン生産技術分野での取り組み

パワートレイン生産技術の分野では、鑄造部門の鑄鉄溶解工程の保持炉の電力削減に取り組んでいます。従来、溶解工程では炭素および硫黄成分の含有率を調整した2種類の鑄鉄溶湯を溜めるために、2基の保持炉を使用していました。今回は炭素および硫黄成分の含有率が低い配合の中間溶湯を1基の保持炉に溜め、保持炉から別工程へ運搬する際に添加材投入による成分調整を行い、2種類の溶湯をつくり分けることで、保持炉を1基廃止することを可能としました。その結果、電力量削減効果は約3,600MWh/年(CO₂量換算: 約1,700トン/年、原油換算量約900kl/年)であり、これは、栃木工場内の鑄鉄工場溶解工程における電力使用量の約11%に相当します。こうした活動の結果、一般財団法人省エネルギーセンター主催の「2019年度省エネ大賞」の小集団活動分野で資源エネルギー庁長官賞を受賞しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

鑄鉄溶解工程



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、2021年度の生産工場におけるCO₂排出量は生産台数当たり0.56トンとなり、2005年度比で23.4%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

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。日本では投資することで老朽化した設備を最新の高效率設備に更新し、エネルギー消費効率を大幅に向上させています。

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、2021年度は約4万4,551トンのCO₂排出量削減*3につながる対策を提案しました。

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、

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

物流における効率化とモーダルシフト

日産は、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、他社との共同輸送を、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。また、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。

ドライバー不足や時短などの働き方における社会の動きに合わせ、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。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。

海外拠点においても、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。

また今後は環境対策に取り組んでいる輸送業者と積極的に連携し、物流機器の環境対応の動向を見極めて、より環境負荷の低い物流を構築します。

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）*1することを目標としています。2021年度のグローバル台当たりCO₂排出量は0.29トンとなり、削減率は27.9%となりました。

*1 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

[>>> P192](#)

物流からのCO₂排出量

（年度）

	単位	2020	2021
合計	t-CO ₂	900,234	874,936
インバウンド*1	t-CO ₂	397,822	366,190
アウトバウンド*2	t-CO ₂	502,412	508,746

海上	%	19.9	20.8
トラック	%	66.2	65.6
鉄道	%	6.6	7.1
航空	%	7.3	6.5

*1 インバウンドには部品調達・KD（現地組み立て用）部品の輸送と返却容器の輸送が含まれます

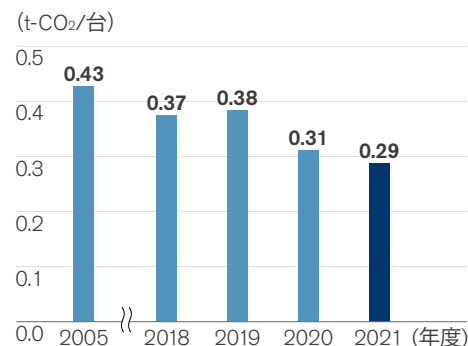
*2 アウトバウンドには完成車・サービス部品の輸送が含まれます

※ 過去5年の推移はデータ集を確認ください。

2021年度の物流からのCO₂排出量は3%減少し、87万4,936トンとなりました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)



2021年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.29トンとなりました。

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。

さらに、これまで生産工場で活躍していたエネルギー診断専門チームNESCO(Nissan Energy Saving Collaboration)を日産テクニカルセンター(NTC)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、オンライン会議ツールなどを活用することで、グローバルに出張を減らし業務効率の向上やコスト削減を図っています。

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排出量が少なく環境負荷低減の低い建物や、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、日本において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、神奈川県横浜市のグローバル本社ビルがCASBEEの最高評価である「Sランク」を取得し、同厚木市の日産先進技術開発センター(NATC)に続く2件目の取得となりました。

グローバル本社ビルは、自然エネルギーの有効活用と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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

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。

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しています。



神奈川県日産自動車(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

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

大気品質

大気品質に関する方針・考え方

日産は大気品質において、排出ガスをクリーンにする、お客さまに過ごしやすい居住空間としての車室を提供する、この2点を重視しています。これにより、生態系の配慮に努めるとともに、お客さまにとってより快適で安心な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、日産は主に以下の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58万台(2022年3月末時点)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

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): 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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

車室内の空気環境の向上

先進運転支援技術の実用化と、完全自動運転の開発が進む現在、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ています。

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常温で揮発しやすい揮発性有機化合物(VOC)*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い、削減を図っています。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のクリア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、日産ではこれらの排出に関して厳しい対策をとっています。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。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は水系塗装を採用しています。また、クルマの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の転換などを進め、NOxやSOxの排出濃度を低減しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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。また日本では電動化技術「e-POWER」は平成30年排出ガス規制75%低減レベルを達成し、同時に省燃費性能も向上させています。現在の法規制への適合はもちろん、先進的な規制への対応も進めています。地域別の排気規制への対応状況は以下の通りです。

* 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*1

(年度)

		単位	2021
日本	平成30年排出ガス規制50%以上低減レベル	%	89.8%
欧州	Euro 6d	%	100%
米国	U-LEV/SULEV/ZEV	%	100%
中国	国6	%	100%

*1 乗用車のみ

生産工場からの排出ガス管理

日産は、生産工場において、大気汚染物質に関する管理基準と仕組みを徹底し、使用量と排出量とともに低減する活動に取り組んでいます。また、各国それぞれの法規制に対しても、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てきました。具体的には塗装工程の熱となるオーブンやボイラー設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料へ転換するなど、NOxやSOxの排出濃度を低減してきました。

VOCの削減

クルマの生産工程から排出される化学物質のうち、9割を占める揮発性有機化合物(VOC)*の低減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、2021年度には2010年度と比較して39.3%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以下のページにも掲載しています

[>>> P198](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

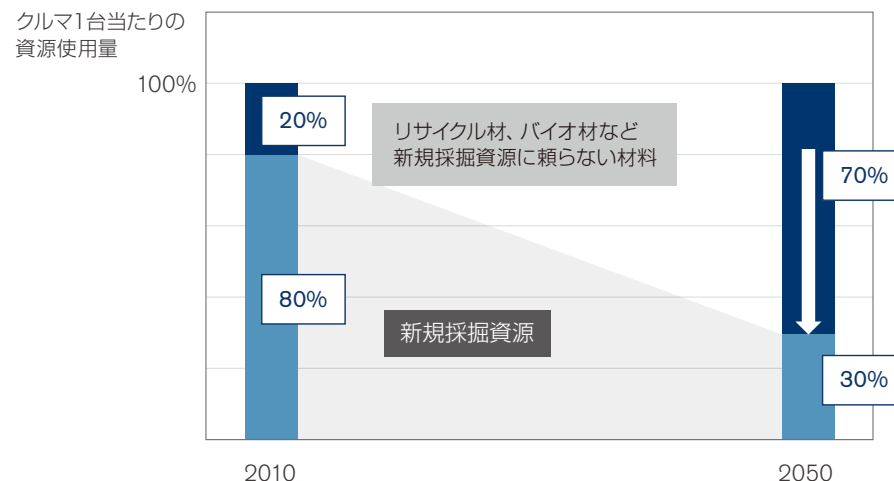
資源依存

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といった資源の多様化を進めるなど、生態系に配慮しつつ企業として競争力を高め、グリーンな成長を目指してきました。引き続き、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「クルマ1台当たりの資源使用量のうち、新規採掘資源に頼らない材料を70%にする」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きます。

資源依存に関する長期ビジョン



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

資源依存に関するマネジメント

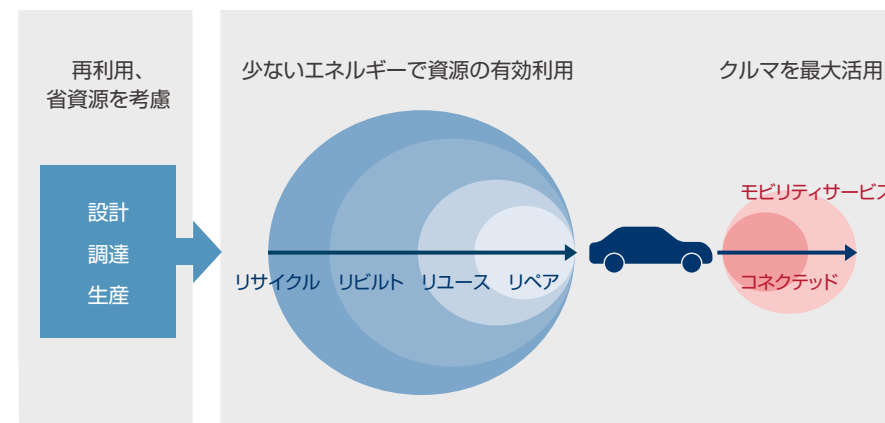
限りある貴重な資源を有効に使用するためには、資源採掘時の環境負荷を減らし、生産時に発生した廃棄物、スクラップや回収した自社の使用済み製品の部品を、可能な限り同等のクオリティを維持した材料として再生し、再び自社製品の部品に採用することが有効です。日産はこのような考え方のもと、クルマの材料として占める割合が高く、環境への影響が高い鉄、アルミニウム、樹脂という3つの材料のクローズド・ループリサイクルに取り組んできました。

「ニッサン・グリーンプログラム 2022(NGP2022)」では、資源をライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させ、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図るため、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んでいます。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ています。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ています。

日産は、こうして生産したクルマを最大限活用するため、電動化や自動運転の促進、コネクテッドを進めていくだけでなく、ライドシェアなど新たな

モビリティサービスの提供も行い、クルマの活用と社会的な価値向上につなげています。

日産のサーキュラー・エコノミーコンセプト図



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

資源依存に関する実績：再利用

新規採掘資源への依存を2022年度までに70%に低減

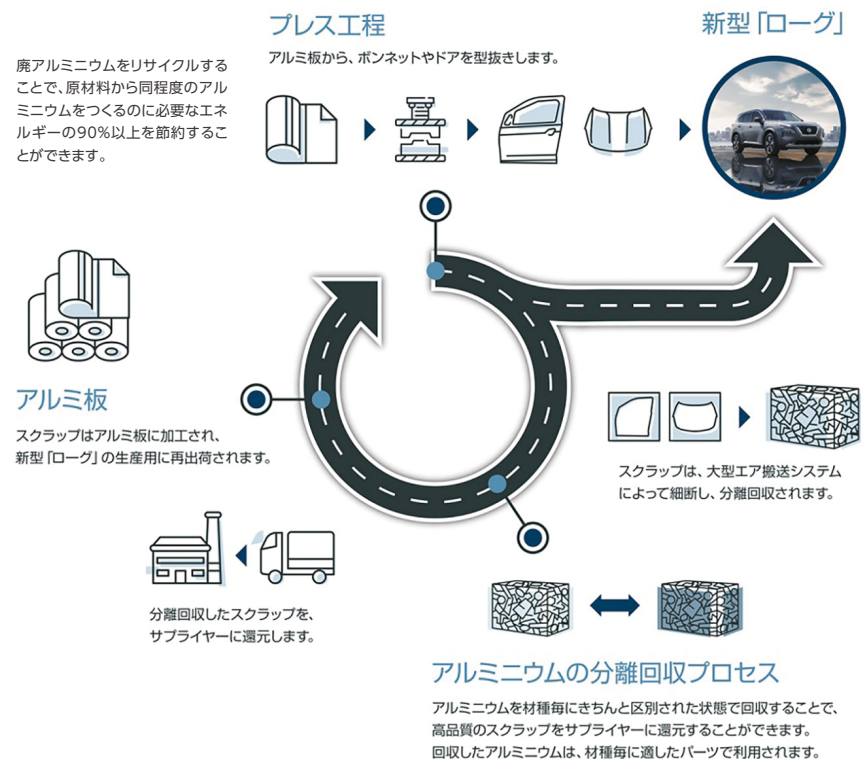
新興国の経済発展に伴い鉱物資源や化石資源への需要は急速に増加しており、採掘量の拡大が継続すれば、2050年には現時点で確認済みの地下鉱物資源がすべて採掘されてしまうという予測が出ています。また現在稼働中の採掘現場や新たな探査現場の一部は、生態系の保全価値が高い地域に位置しており、採掘時の表土掘削や森林伐採、廃水などが与える環境への影響が懸念されています。

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)」では、2022年度において、「クルマ1台当たりの新規採掘資源の使用量を70%に低減すること」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60%、非鉄14%、樹脂15%、その他12%(2021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。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

鉄と、アルミニウムについては、生産時に発生する端材を減らす工夫に加え、発生した端材をビジネスパートナーと協力しながら回収して自動車用の材料に再生するクローズドループ・リサイクルの取り組みをグローバルで推進しています。

現在、新型「エクストレイル」・「ローグ」・「キャシュカイ」を生産する日産自動車九州や北米・欧州の生産拠点において、アルミメーカーと協働し、製造時に発生したアルミニウムの端材スクラップを自動車用アルミ板にリサイクルするクローズドループ・リサイクルを採用しました。このプロセスにおいては、端材スクラップの選別回収をすることで不純物混入を抑え、品質低下のない水平リサイクルを実現し、新規採掘資源（アルミニウム新塊）の使用量削減に貢献します。

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、多くの新車に使用しています。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活用しています。

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。2021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63.0%に当たる、約9万3,000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、ASRの約30%は樹脂となっています。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」*などの研究開発を進めています。



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。リサイクル高度化事業については、以下のサイトもご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/R_FEE/SAISHIGEN/

使用済み自動車(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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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、使用済み自動車(ELV*2)のリサイクルを進めています。日産は2005年度以降、日本の自動車リサイクル法に基づいたELVのリサイクル実効率95%以上を継続して達成しています。2021年度のリサイクル実効率は99.4%*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、「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。



「日産リーフ」のシートに使われるバイオ素材

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

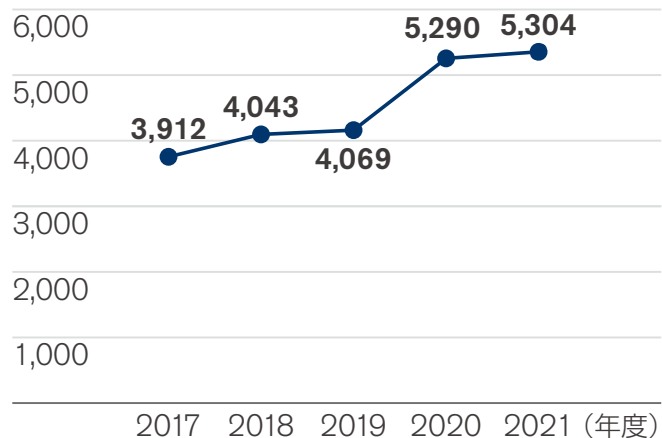
化学物質の適正な利用

ルノーとの提携のもとハザードやリスクの選定基準を、法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2021年度の指定化学物質数は5,304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以下のページをご覧ください

[>>> P080](#)

(物質数)



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しています。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。

日本における日産グリーンパーツの対象部品



オルタネーター



エアコンコンプレッサー



スターターモーター

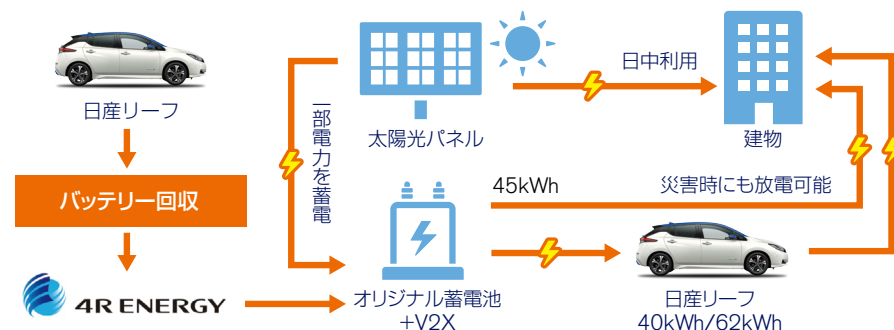
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
					環境課題を踏まえた事業基盤の強化

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、クルマで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にすることで、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用バッテリーを再利用、再製品化する技術の確立に取り組んできました。技術が確立され、また中古電池の回収数量が増えてきたこともあり、2018年3月に日本で初めて使用済みリチウムイオンバッテリーの再利用・再製品化開発拠点、および工場が、福島県浪江町で稼働を開始しました。

フォーアールエナジーは、浪江事業所で「日産リーフ」の使用済み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と生産に積極的に取り組んでいます。例えば、レジリエンス性を高めることを目的に、「日産リーフ」の40kWh使用済みバッテリーを再利用した定置型蓄電池を開発。この再利用の定置型蓄電池は、2019年9月より、神奈川県内のセブン・イレブン10店舗で、再生エネルギーによる電力調達の実証実験を行っています。またEVの電力も活用できるV2X (Vehicle-to-everything) 機能付新モデルを株式会社アイケイエスと共同開発し、2020年度から販売を開始しており、導入が進んでいます。

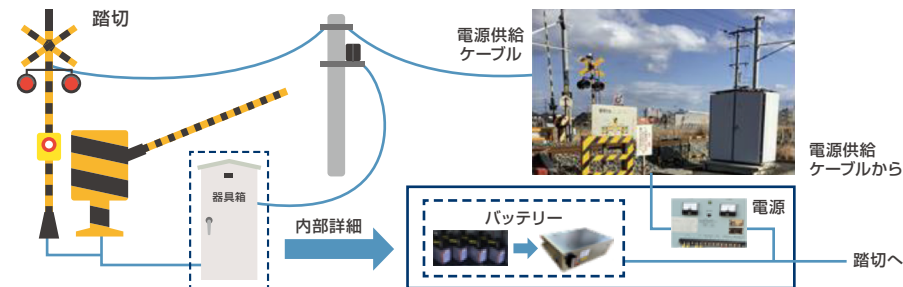
再生エネルギーによる電力調達の実証実験概要



また、JR東日本向けに「日産リーフ」の24kWh使用済みバッテリーのモジュールを再利用した踏切保安装置用の電源として、再生リチウムイオン蓄電池エネハンドグリーン(フォーアールエナジーの商標)を開発。従来の鉛酸バッテリー電源との比較で高寿命かつ運用コスト低減を実現しました。2021年1月から常磐線で実証試験を開始し、その後、常磐線および水戸線の踏切に試行導入(5台)、製品版の先行導入(10台)を行いました。

2022年度以降、JR東日本管内の24線区に約1600台の製品版導入計画が進んでいます。

JR東日本の踏切で活用される、「日産リーフ」の再利用バッテリー



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

一方、フォーアールエナジーでは、2019年6月、バッテリーの再利用に関する国際評価規格である「UL 1974*1」の認証を世界で初めて取得し、再利用・再製品化のプロセス、および製品が安全に配慮されて製造されていることについて、第三者機関により認定を受けました。これらの活動により、2019年10月、フロスト&サリバンス社*2の2019 Strategy Innovation and Leadership Awardを受賞し、また2020年3月、一般社団法人レジリエンスジャパン推進協議会*3主催の「第6回ジャパン・レジリエンス・アワード(強靭化大賞)2020」において日産と共同で最優秀賞を受賞しました。

さらに、日産とフォーアールエナジーは、CO2削減に向けた取り組みが評価され、「電気自動車普及によるCO2削減、および、日本電動化アクション "ブルー・スイッチ" 活動」として、「環境大臣表彰 開発・製品化部門 緩和・適応分野」を受賞しました。

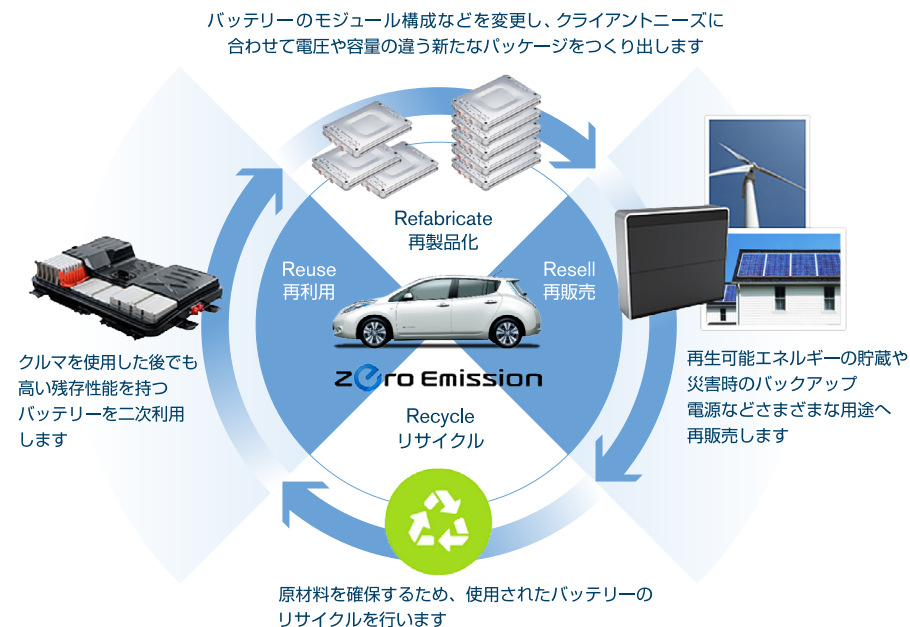
なお、日産は、日本だけでなくグローバルで4Rビジネスに積極的に取り組んでいます。

*1 評価規格「UL 1974(Standard for Evaluation for Repurposing Batteries)」は、利用目的を終えたEVの駆動用などの電池パック、モジュール、セルを再利用する際の使用の適否を判別、分類するプロセスを規定。このプロセスに従い再利用バッテリーの評価を行うことで、安全に配慮しつつ、残性能を把握した再利用バッテリーを、各需要に応じて提供可能

*2 フロスト&サリバンス社は、世界40拠点以上のグローバルネットワークを軸に、世界80ヵ国と300に及ぶ主要なすべてのマーケットを網羅し、リサーチとコンサルティングサービスを提供

*3 国土強靭化担当大臣私的諮問機関「ナショナル・レジリエンス懇談会」の結果を踏まえて、「国土強靭化基本計画」が円滑に達成されるよう、産、学、官、民が連携して、レジリエンス立国を構築していくことを目的として設立された協議会

「日産リーフ」が生み出す資源循環の輪



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

希少資源の削減、再利用

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年にレアアースである重希土類を2010年比で40%削減したEV用モーターを「日産リーフ」に採用して以来、ハイブリッド車用モーターでも継続的に重希土類を削減し、2020年には「ノート e-POWER」で2010年比85%削減した磁石を採用しました。さらには2022年「日産アリア」では磁石を使用しないEV用モーターも採用しています。

また、日産は新たな取り組みとして駆動モーター磁石からのレアアース回収技術開発を進めています。これまでモーター内の磁石をリサイクルするためには、手作業による磁石の分解取り出し作業を含む複数の工程が必要となり、経済性が課題となっていました。日産と早稲田大学は共同で、モーターのローターを解体することなく、ホウ酸塩を融剤とした直接溶解によりレアアースを高純度で回収する技術を確立しました。現在、実用化に向け、実証実験を進めています。

このように日産は、電動化のキーテクノロジーであるモーターに関し、レアアースの使用量の削減から使用後の再利用まで、資源を効率的かつ持続的に活用し、サーキュラー・エコノミーコンセプトに沿った開発に取り組んでいます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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(Reduce, Reuse, Recycle)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、海外においてもメキシコやブラジルなどは生産段階で、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。海外拠点間の部品の物流に、折り畳み式のプラスチック容器や鉄製容器をリターナブル容器*1として採用し、繰り返し使用しています。また、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。さらに開発段階から部品形状を最適化する物流サイマル活動を行っており、輸送時の荷姿容積を最適化することで梱包資材の使用量削減にも貢献しています。また、梱包資材選定段階で、リサイクル可能な素材の選定に取り組むことで、廃棄物削減に貢献しているほか、自動車の軽量化に寄与するCFRP*2のリサイクル技術開発にも積極的に取り組んでいます。

こうした取り組みを通じて、生産工場からの廃棄物をBAU*3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 CFRP(Carbon Fiber Reinforced Plastics)：炭素繊維強化プラスチック

*3 BAU(Business As Usual)：特段の対策をとらなかった場合

廃棄物発生量

2021年度にグローバルで発生した廃棄物の量は15万8,199トンとなり、2020年度の15万3,160トンより増加しました。2021年度に発生した生産工場の廃棄物の量は15万945トン★となりました。

★を付している開示情報について、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

[>>> P078](#)

	単位	2020	2021
合計	ton	153,160	158,199

地域別内訳			
日本	ton	48,921	52,386
北米	ton	48,043	51,062
欧州	ton	31,868	33,895
その他	ton	24,328	20,857

処理方法別内訳			
廃棄物最終処分量	ton	6,539	7,208
リサイクル量	ton	146,621	150,991

* 資源依存(廃棄物)に関するデータは以下のページにも掲載しています

[>>> P201](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

水資源

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」、「天然資源の危機」「人為的な環境被害や災害」など水に関連するリスクが上位に入っています。例えば、「天然資源の危機」には水資源の枯渇など、水に関する重大なリスクが含まれています。

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℃特別報告書」*でも気温が1.5℃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℃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、持続可能な発展および貧困撲滅の文脈において工業化以前の水準から1.5℃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」

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

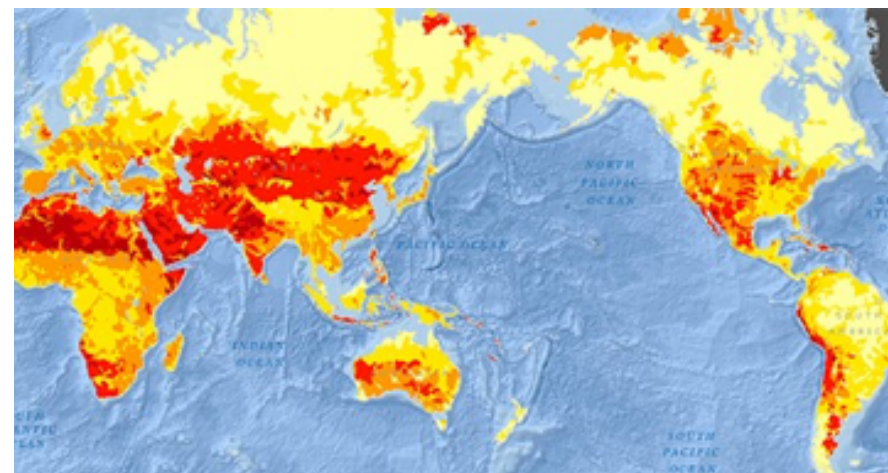
水資源のマネジメント

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*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。

「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、生産台数当たり使用量を2010年比で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)」を発展させた「資源版NESCO (r [esource] NESCO)」を立ち上げ、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、工場外からの使用量を削減し、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。

世界の水リスク



「Aqueduct Water Risk Atlas」
(世界資源研究所, aqueduct.wri.org) をもとに作成

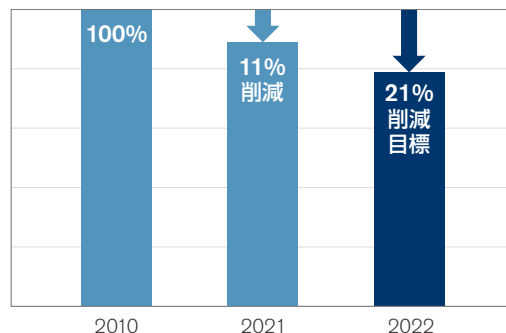
* RO膜 : Reverse Osmosis Membrane。ろ過膜の一種で、水を通すが、イオンや塩類など水以外の不純物は透過しない性質を持つ膜

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

水資源の管理に関する実績

企業活動における水使用量の削減

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、2021年度は11%削減できました。



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



インド工業連盟から表彰されたチェンナイ工場

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。

生産工場における水使用量削減の取り組み事例

インドの工場では、水使用量削減のため2019年に下水処理設備を導入し、生活廃水を処理後、リサイクル水としてトイレの洗浄水および植栽への散水に再利用していました。その後逆浸透膜による処理を導入し、水質をさらに良くすることで製造工程やクーリングタワーの冷却水として再利用を行っています。これにより削減された水の量は年間約7万8,000キロリットルで、約32万世帯が1日で使う水の量と同等です。

オフィスにおける水使用量削減の取り組み事例

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。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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

企業活動での取水量

2021年度の企業活動における取水量は20,090千m³となり、2020年度より5.1%の減少となりました。2021年度の生産工場の取水量は、19,495千m³★でした。

★を付している開示情報について、KPMG あす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
[>>> P078](#)

(年度)

	単位	2020	2021
合計	千m ³	21,159	20,090
日本	千m ³	10,797	10,317
北米	千m ³	3,888	4,047
欧州	千m ³	1,373	1,404
その他	千m ³	5,101	4,322

企業活動での排水量

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ています。また、雨水放流口にも水質センサーを導入し、豪雨時にも水門を自動的に閉止させることで、水質汚濁防止を強化していきます。

(年度)

	単位	2020	2021
合計	千m ³	13,624	13,986
日本	千m ³	8,474	8,771
北米	千m ³	2,351	2,565
欧州	千m ³	1,094	1,073
その他	千m ³	1,705	1,577

水質

	単位	2020	2021
化学的酸素要求量 (COD)日本のみ*	kg	18,017	19,941

* 算定方法を見直し、2020年の数字を更新しています

* 水資源の管理に関するデータは以下のページにも掲載しています

[>>> P203](#)

企業活動での消費量

2021年度の企業活動における水の総消費量は6,103千m³*となり、2020年度より19.0%の減少となりました。

* GRI303に基づいて算出。消費量は水の総取水量から総排水量を差し引いた量を示しています

(年度)

	単位	2020	2021
合計	千m ³	7,535	6,103
日本	千m ³	2,323	1,546
北米	千m ³	1,537	1,481
欧州	千m ³	279	331
その他	千m ³	3,396	2,745

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

第三者保証

独立した第三者保証報告書

2022年7月12日

日産自動車株式会社
代表執行役社長兼最高経営責任者 内田 誠 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一丁目9番7号
代表取締役 齋藤 和彦 @

当社は、日産自動車株式会社（以下、「会社」という。）からの委嘱に基づき、会社が作成したサステナビリティレポート2022（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2021年4月1日から2022年3月31日までを対象とした★マークの付されている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。

会社の責任
会社が定めた指標の算定・報告規準（以下、「会社の定める規準」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規準の検討
- 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
- 会社の定める規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栃木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、会社の定める規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

※上記は保証報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社及びKPMGあずさサステナビリティ株式会社がそれぞれ別途保管しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

(注記)第三者保証にかかわるCO₂排出量、廃棄物発生量、取水量の算定方法

■ 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。

■ 購入した製品・サービスにおけるCO₂排出量：自動車の生産に伴って購入する主要原材料を対象とし、原材料投入量に品目別のCO₂排出原単位を乗じて算出。

主要原材料には、鉄、アルミ、プラスチック、ゴム、タイヤなどを設定した。品目別CO₂排出原単位には、GaBiプロフェッショナルデータベース Ver.10.5.0.76などを引用した。但し、タイヤについては一般社団法人日本自動車タイヤ協会の「LCCO₂算定ガイドラインVer.3.0.1」を参照した。

■ 販売した製品の使用に伴うCO₂排出量：クルマ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2021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2021年の「The IEA Mobility Model (MoMo)」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。

■ 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、雨水なども含まれる。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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

* 取り組みに関する詳細は以下のページをご覧ください
[>>> P050](#)

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を、地区事務局を通して事業所ごとに従業員に共有しています。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は、月に1回以上協議を実施し、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、遵法性

を重点に確認しリスクを洗い出しています。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ていき、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、日本の「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律」などにより、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を最小化する自主目標を掲げています。日産では、厚生労働省が2002年1月に定めた指定物質で、自動車車両を構成する物質の指針値を満たすことを目指し、2007年4月以降、日本国内で生産・販売している新型乗用車に適用しています。

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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」で規定し、開発初期段階から日産車に使用する原材料、部品、用品のすべてに適用しています。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、サプライチェーン全体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規制に適合するためユーザーなどへの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, Authorisation 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 Regulation

日産の拠点における行政処分および指導

2021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、「ニッサン・グリーンプログラム2022(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ます。また工場では、環境負荷削減を実現する力量の継続的な向上のために、教育や訓練に加え各従業員の定量評価を行い、人材を育成しています。訓練内容は、常に必要な力量が身につくよう年1回の見直しを行っています。

日本では、「NGP2022」や自動車産業を取り巻く環境課題について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、従業員への共有を図っています。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への情報共有を図っています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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、改善への貢献レベルやその他基準に応じ、QCサークルを統括する役員および事務局により評価され、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に環境改善活動を組み込み、目標に対する達成度合いに応じて評価し、賞与の業績連動部分にも反映します。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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

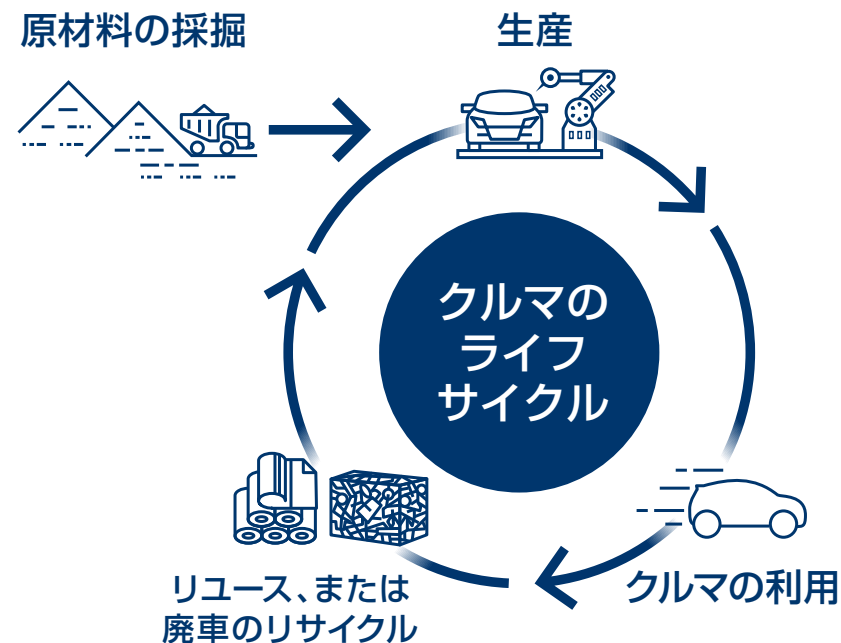
ライフサイクルアセスメント(LCA)手法を活用した環境負荷の低減

現場担当者によるリスク管理、監督者による妥当性確認や定期的な監査の実施など、複数の仕組みを講じて日常的に確固としたマネジメントを行っています。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LCA手法を用いて、クルマの使用時のみならず、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年から社団法人産業環境管理協会による第三者認証を、2013年からは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継続して受けています(2021年11月更新)。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。



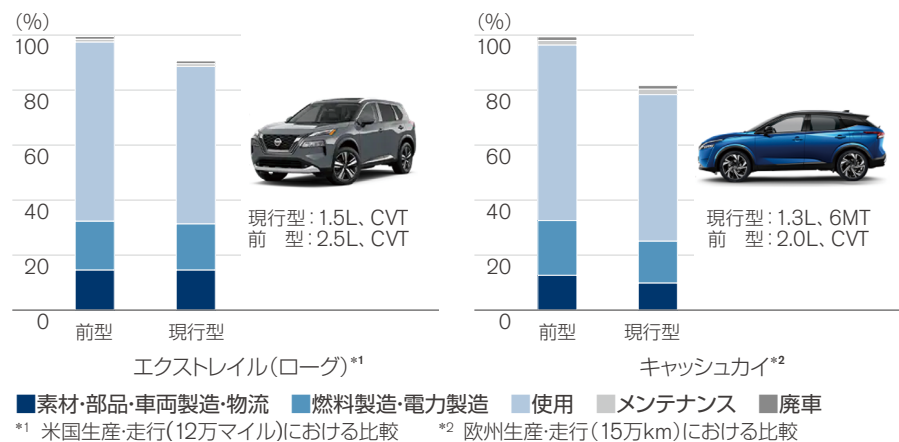
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
環境課題に関する方針・考え方	気候変動	大気品質	資源依存	水資源	第三者保証
環境課題を踏まえた事業基盤の強化					

グローバルに販売トップのモデルの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、台数ベースでのカバレッジは、グローバルで約80%、欧州では約90%に達しています。

「エクストレイル(「ログ」)」「キャッシュカイ」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)



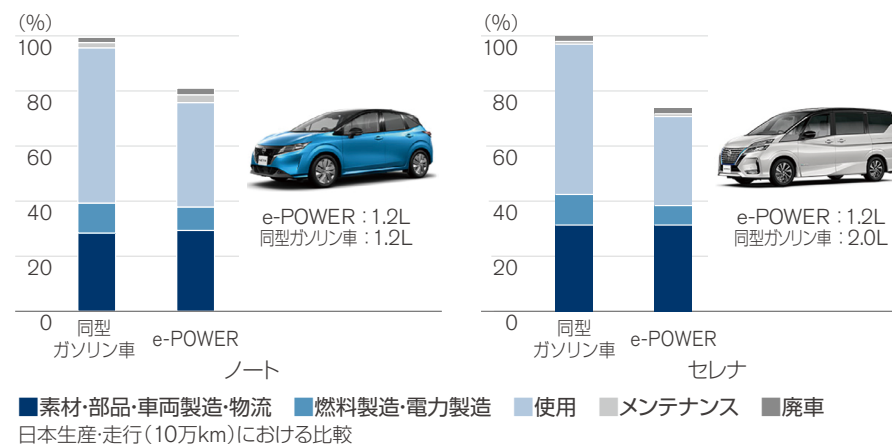
「e-POWER」におけるLCA比較

2016年に新プラットフォームの「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て19%、27%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化が図れ、走行時の燃料消費量を削減することができます。

また、100%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」を活用して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可能性があります。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂, CH₄, N₂Oなど)



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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

「EV」におけるLCA比較

「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。2022年発売の「日産アリア」は、EV商品力のさらなる向上と環境負荷低減を両立しています。航続距離を伸ばすと同時に、日本の同クラスガソリン車対比で、ライフサイクルCO₂排出量を約18%削減しました。

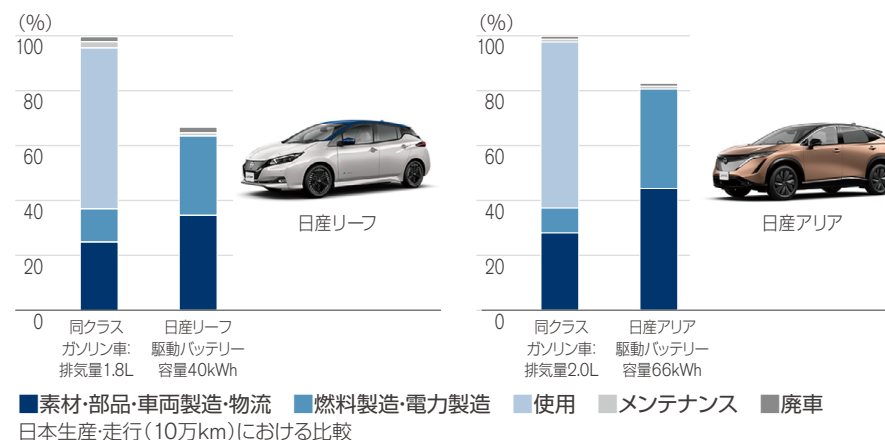
栃木工場で生産する「日産アリア」では、ライフサイクルの各段階におけるCO₂削減の取り組みを強化しました。

製造段階では、材料の歩留まり向上、リサイクル由来の原材料活用などの継続的な活動により、CO₂等価排出量の抑制に貢献してきました。2021年に栃木工場に導入した「ニッサン インテリジェント ファクトリー」により、車両組み立て時の生産効率を向上させるイノベーションの推進、工場で使用するエネルギーと材料の効率の向上、工場設備の電動化、再生可能エネルギーへの代替を図り、生産工場におけるカーボンニュートラルに取り組んでいます。使用段階では、電動パワートレインの効率改善、補機類の消費電力削減、バッテリー技術の向上などによる電力消費効率の向上を進めていきます。また、使用段階での再生可能エネルギーの利用は、環境負荷低減に貢献します。

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、分散型発電に貢献するバッテリーエコシステムとして活用し、社会全体での低炭素化に向けた取り組みを推進しています。

日産は、EVのライフサイクルにおける、さらなる環境負荷低減の可能性を追求していきます。

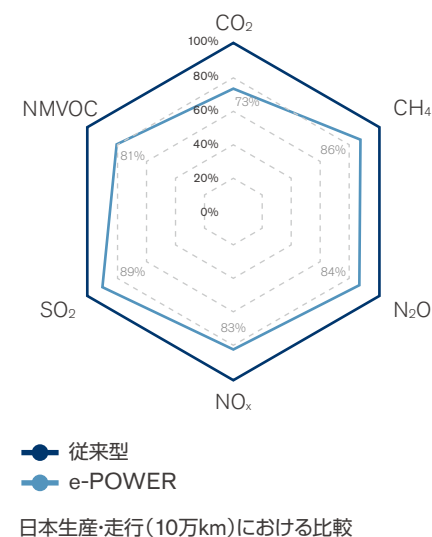
ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂、CH₄、N₂Oなど)



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評価のスコアを温室効果ガス以外の化学物質へと拡大しています。「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しており、総合的な環境貢献を示す結果を得ることができました。

「セレナ e-POWER」のライフサイクル評価



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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

「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。「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「NGP2022」に合わせて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。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程を追加しました。日産が掲げた2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、2022年5月にはサプライヤーの皆さまに自主的な活動の計画的な推進をお願いするとともに、計画遂行における課題についてはサプライヤーの皆さまと連携して取り組むことを、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」に明記しました。

第2に、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。2021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

ラムにおいては80%、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おいては72%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継続的に促しています。

第3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に、主要サプライヤーと協働しています。

連結製造会社との協働

日本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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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。2022年3月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社151社の店舗約2,700店を「日産グリーンショップ」として認定しています。

将来世代との協働

未来の社会をつくるのは今を生きる若者たちです。日産は若い世代の人々と環境に対する課題を共有し、明日のリーダーたちを啓発する活動を推進しています。日産は2008年から、日本において児童向けの環境出張授業を実施。2022年3月現在、参加者数は累計で11.2万人を超えています。「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、児童向けの体験型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、子ども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

日産は、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。一方で、複雑化する環境課題に対応するためには、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強化することが有効だと考えます。

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し、気候変動や水不足などの課題への対応を中心に、さまざまなプロジェクトを実施し、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(世界自然保護基金ジャパン)のキャンペーンへの参加を通じた従業員の環境意識の醸成
- ・WWFジャパン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」への参加を継続
- ・途上国での水資源問題や女性の人権問題を啓発するケア・インターナショナルジャパン主催の「Walk in Her Shoes(彼女の身になって歩く)」キャンペーンに協賛。同キャンペーンへ従業員の参加を促進し、環境意識を醸成

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

政府・自治体やパートナー企業とのさらなる連携

2006年から日産は、最新のIPCC(気候変動に関する政府間パネル)に基づいて長期のCO₂削減量を試算し、バックキャストした中期目標を「ニッサン・グリーンプログラム」に設定、毎年その目標を確実に達成することで、「人とクルマと自然が共生」できる社会に近づけるよう努力してきました。

COP21でパリ協定が採択された2015年、「気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求する」という世界の共通目標の重要性を認識し、日産の長期ビジョンとの整合性を改めて確認しました。

日産として、パリ協定の支持・賛同はもちろんのこと、IPCCの特別レポートからさらなるビジョンの強化の必要性を認識し、2021年1月には、2050年までに事業活動を含むライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

各加入団体のスタンスレビュー結果

団体	パリ協定に対するスタンス	パリ協定や当社スタンスとの整合レビュー結果
一般社団法人 日本自動車工業会 (自工会)	<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジする。 2050年CNは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見送せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したCN電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要。 (21.04.08 : 2050年カーボンニュートラル実現に向けた省エネルギーの更なる深掘りと課題・要望) 	<ul style="list-style-type: none"> 自工会の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のVisionと一貫性を確認。 CEOの内田誠は自工会副会長であり、各委員会分科会の議長に当社役員が参画。 カーボンニュートラルに向けた自動車の公平・公正なLCA評価手法の開発に携わり、LCA分科会を通じてLCAの国際標準化に向けた取り組みを推進。 日産は自工会のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き自工会と連携していきます。
一般社団法人 日本経済団体連合会 (経団連)	<ul style="list-style-type: none"> 環境は事業活動や国民生活の基盤であり、サステナブルな社会の実現は経済界の最大の関心事である。 「2050年カーボンニュートラル」に向け政府とともに不退転の決意で取り組む。 (20.12.15 : 2050年カーボンニュートラル(Society 5.0 with Carbon Neutral)実現に向けて - 経済界の決意とアクション) 	<ul style="list-style-type: none"> 経団連の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のVisionと一貫性を確認。 日産は経団連のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き経団連と連携していきます。
Alliance for Automotive Innovation (AAI) 米国自動車イノベーション協会	<ul style="list-style-type: none"> 自動車業界は、この10年間の終わりまでにEVの比率を40-50%に引き上げるという目標を受け入れる体制を整えています。 (21.10.12 : President and CEO John Bozzella) 	<ul style="list-style-type: none"> AAIの野心的な目標としてのEV比率を40-50%は、日産の米国におけるEV比率を2030年までに40%とする目標と同等。 日産はAAIのスタンスと乖離はなく、共通の目標に向け、引き続きAAIと連携していきます。

そして、2021年11月野心的なアクションをまとめた電動化推進を含む「Nissan Ambition 2030」を発表しました。EVエコシステム構築を含むこの取り組みは、政府、自治体との連携や他業種企業など幅広いパートナーとの協業が必要となります。

政府との連携の一事例として、協業の機会を拡大するためにGXリーグ*への参画を決定しました。GXリーグに参画した440社の企業の一員として気候変動取り組みの実効力拡大に努めております。

また、所属する業界団体の気候変動へのスタンスをレビューし、日産の目指すべき方向と一致していることを確認できました。所属する業界団体活動も通じ自動車業界内での連携を引き続き実施し、パートナーとともにカーボンニュートラルへ継続してチャレンジしていきます。

* GXリーグの詳細はこちらをご覧ください(日本語のみ)
<https://gx-league.go.jp/>

社会性

社会性に関する方針・考え方	090	サプライチェーンマネジメント.....	127
人権.....	091	人財育成.....	134
交通安全.....	097	労働慣行.....	139
ダイバーシティ&インクルージョン	103	従業員の健康と安全	145
製品安全および品質.....	119	地域社会への貢献.....	154

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

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推進し、持続可能な社会の発展に貢献しています。

「Nissan Sustainability 2022」においては、事業などのリスクや機会も考慮し、「社会性」側面の重要な6領域として、「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」を定め、関連する取り組みを推進しています。

「交通安全」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」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。「ダイバーシティ&インクルージョン」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(多様性を受容できる)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ています。

「サプライチェーン」は、原材料調達から製造・物流・販売・サービスなど、商品がお客さまの手元に届くまでの一連の活動全体にわたって、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」は、一人ひとり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ことで人財育成につなげるとともに、適切な労働慣行を実現し、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ています。

「地域社会への貢献」は、日産が事業を行ううえで地域社会が重要なステークホルダーと認識し、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貢献することを目指しています。本レポートではこれら6つの領域と、それらに共通する人権への取り組みについて報告します。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

人権

人権に関する方針・考え方

企業のバリューチェーンが拡大する中、人権尊重およびビジネスが人権に与える影響について社会的関心がグローバルに高まっており、自動車業界においても、従業員の労働環境といった自社のビジネスプロセスのみならず、部品や資材調達といったサプライチェーンにおいても人権課題が認識され、その対応に注目が集まっています。

日産は、従来より人を大切に、人権を尊重することを経営の基本としており、その姿勢を2001年に制定したグローバル行動規範に明記しています。すべての国・地域で適用される法令や基準、企業の規則を遵守することが事業活動を行う上での基本であること、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の認識を全社員で共有しています。

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いかなる差別もしないこと、さらにはサプライチェーンにおける強制労働や児童労働といった人権侵害も容認していません。

こうした人権尊重の想いは、コーポレートパーパス「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」にも込められ、さらに全従業員共通の行動指針「日産ウェイ」(2019年改訂)では、5つの価値観の一つとして、“人に誠実に、社会に誠実に”を定義し、人権尊重を企業文化の基盤としても位置づけています。2021年11月に発表した長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の策定過程

においては、人権に関するさまざまな課題や取り組みに関して、CEOをはじめとした多くの役員が活発な議論を交わし、人権尊重が会社の長期戦略実行において不可分で重要な土台であることを再認識し、コーポレートパーパス実現に向けて、引き続き人権尊重の取り組みをさらに強化し、これを確実に実践していきます。

また、2021年度には、CEOのもとに、人権に関する特別なプロジェクトチームを発足し、約8か月間にわたり、社内各部門から選抜されたチームメンバーによって外部有識者との意見交換、社会動向・要請の確認、日産として取り組むべき方向性検討を行い、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) に提案し承認されました。この提案では、日産としての「人権尊重のありたい姿」を定義するとともに、人権マネジメント強化のための重要課題、方策、社内体制を明確化しました。今後、「人権尊重のありたい姿」の社内浸透を図るとともに、より一層充実した人権尊重の取り組みをグローバルに推進してまいります。

～日産の人権尊重のありたい姿～

- ・ステークホルダーと真摯に向き合い、それぞれの課題やリスクに寄り添いながら、人権を尊重することが自然と日々の業務で実践されている。
- ・日産のビジネスにかかわる全ての人が、多様性が尊重された職場環境で安心して個々の能力を最大限に発揮している。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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 (UDHR)、市民的および政治的権利に関する国際規約 (ICCPR)、経済的、社会的および文化的権利に関する国際規約 (ICESCR)、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関する宣言 (ILO中核的労働基準) に記載された人権を尊重することをコミットします。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)」に則り、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2017年6月に「日産の人権尊重に関する基本方針」(初版)を作成し公開、2021年7月に同方針を改訂しました*1。さらに同じく2021年には同方針の遵守・徹底を目指し、従業員向けに人権尊重に関する具体的な取り組み内容を取りまとめた「日産グローバル人権ガイドライン」を策定・公表*2し、これを周知・徹底することでグローバルレベルで従業員に対する人権尊重の取り組みをより一層強化しています。同ガイドラインでは事業を展開している各国・地域の日産の従業員がより安心して働けるようにすること、また日産の活動と国際および地域社会が求める企業の人権課題への取り組み方を一貫させることを目的としています。

これら改訂された方針、新たに策定されたガイドラインのもと、日産は、コーポレートパーパスの実現に向けて、企業としての責任を果たし、ミッションを実践して事業活動を行うとともに人権尊重への取り組みを進めています。

「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

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

*1 「日産の人権尊重に関する基本方針」(改訂版)に関する詳細はこちらをご覧ください

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS/

*2 「日産グローバル人権ガイドライン」に関する詳細はこちらをご覧ください

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/

人権尊重に関する取り組み一覧表

	考え方	取り組み
2001年	「グローバル行動規範」を制定	
2004年	「国連グローバル・コンパクト」に署名	ダイバーシティディベロップメント オフィスを設立
2010年	「ルノー・日産サプライヤー CSRガイドライン」を発行	
2013年	紛争鉱物方針の策定	紛争鉱物調査開始・調査結果を以降毎年公開
2015年	「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」改訂版を発行	
2016年		第三者評価機関によるサプライヤー向けサステナビリティ評価を開始
2017年	「日産の人権尊重に関する基本方針」を策定・発行 「グローバル行動規範」を更新	SpeakUp導入
2018年	Nissan Sustainability 2022を発表	人権インパクト・アセスメントの実施
2019年		日産サウスアフリカ会社で人権アセスメントを実施
2020年	「グローバル鉱物調達に関する方針」を更新 「カスタマープライバシーに関する基本方針」を発行	タイ日産自動車およびグループ会社 (日産パワートレインタイランド株式会社、エス・エヌ・エヌ・ツールズ&ダイズ会社) で人権アセスメントを実施
2021年	「日産グローバル人権ガイドライン」を発行 「日産の人権尊重に関する方針」改訂版を発行	北米日産会社で人権アセスメントを実施 人権に関する特別なプロジェクトチームを発足し、人権マネジメントを強化
2022年	日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤー CSRガイドライン」補足説明書を発行	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

人権に関するマネジメント

人権に関するガバナンス

日産は「日産の人権尊重に関する基本方針」に基づき、チーフ サステナビリティ オフィサー (CSO) が議長を務めるグローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティにおいて、人権に関するガバナンスを推進しています。グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでの議論は、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、日産の事業活動のあらゆるレベルで人権が尊重されるよう浸透と定着を図っています。

さらに、日産では、社内の方針・ルールの変更、並びに社外の関連法令・基準・ガイドラインおよび社会的要請に従い、「日産の人権尊重に関する基本方針」と「日産グローバル人権ガイドライン」をそれぞれ定期的に見直し、これらをもとにした人権デューデリジェンスを継続的に行うことで、人権尊重の取り組みの強化を図り、人権課題のリスク低減を目指しています。

また、こうした人権への取り組み状況を適時・適切に社内外に開示・報告しています。加えて、「グローバルリスク管理規程」に基づくコーポレートリスクマップに「人権」も織り込み、管理しています。

* リスクマネジメント強化の取り組みに関する詳細はこちらをご覧ください

[>>> P173](#)

従業員およびサプライヤーとの協働による人権のマネジメント

日産は「日産の人権尊重に関する基本方針」、「日産グローバル人権ガイドライン」を全役員および全従業員に適用しています。また、「グローバル行動規範」にも社会から期待される倫理の基本的な考え方を明確にしておき、全役員・全従業員は前述基本方針・ガイドライン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。

加えて、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す。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、その実践を依頼すると同時に、第三者機関による人権配慮も含めたサプライヤーのサステナビリティ活動の評価も行っています。自主的な取り組みとしては、責任ある鉱物調達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。

尚、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サプライチェーンマネジメント章をご覧ください。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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。

同時に、日産は人権問題に関する申立てなど、さまざまな事項を収集、是正に向けた苦情処理制度を構築しています。社内通報制度は、法律で定められる範囲において匿名性が保たれています。当社は申立て事項の調査、処理、対応に真摯に取り組んでおり、申立てを行う従業員は、社内通報制度で明示してある通り、報復を受けることのないように保護されています。

* 「日産グローバル人権ガイドライン」に関する詳細
[>>> P139](#)

* 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
[>>> P127](#)

* 内部通報システムに関する詳細
[>>> P180](#)

関連する方針とガイドラインは下記をご覧ください

- ・グローバル行動規範
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf
- ・ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>
- ・日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS_SH/
- ・グローバル鉱物調達に関する方針
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf
- ・カスタマープライバシーに関する基本方針
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Customer_Privacy_Policy_j.pdf
- ・日産グローバル人権ガイドライン
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/

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。現地の法律を尊重し、人権侵害を意図せず引き起こしてしまうケースや関与する可能性のある顕在的・潜在的なリスクを把握したうえで、それらを未然に防ぐためには、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。

人権デューディリジェンス

日産は国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGPs) 並びに「責任ある企業行動のためのOECD*デュー・ディリジェンス・ガイダンス」に則り、人権デューディリジェンスのプロセスを策定・運用しています。定期的に入権アセスメントを行い、人権リスクの特定・予防・軽減に努め、是正措置を行い、実施状況および結果を追跡調査して、影響にどのように対処したのかを伝え、人権マネジメントのPDCAを回しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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



人権デューディリジェンスのプロセス



* OECD : 経済協力開発機構

* 苦情処理メカニズムを含む

2017年度に「日産の人権尊重に関する基本方針」策定するとともに、米国のサステナビリティ推進団体であるBSR(Business for Social Responsibility)とともに、人権インパクト・アセスメントを実施し、日産の人権尊重の取り組みにおける重点分野を明らかにしました。

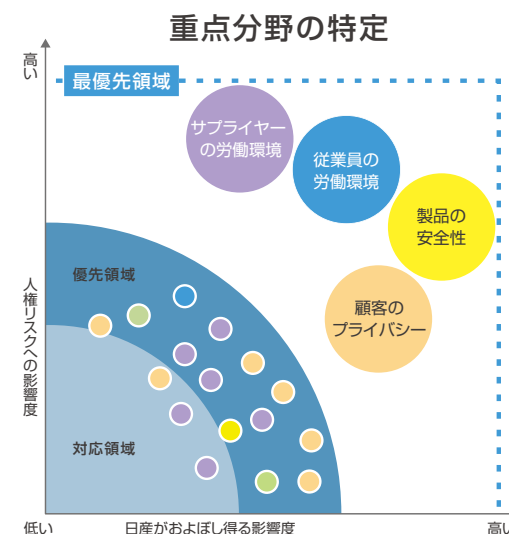
具体的には、自動車会社として人権に影響を及ぼす要素を特定するべく、人権リスクへの影響度と日産がおよぼし得る影響度の2つを視点とした人権影響評価を実施し、優先領域と対応領域に分類しました。優先領域と特定した要素の中から、事業戦略や事業活動を織り込んで、日産が取り組むべき最優先領域として4つの重点分野(1.従業員の労働環境、2.サプライヤーの労働環境、3.製品の安全性、4.カスタマープライバシー)を特定しました。

本インパクト・アセスメントの結果を踏まえ、BSR協力のもと、人権デューディリジェンスの一環として、2019年度に日産サウスアフリカ会社で、2020年度にタイ日産自動車会社およびグループ会社(ニッサンパワートレイン(タイランド)株式会社、エヌ・エヌ・エヌ・ツールズ&ダイズ会社)で人権アセスメントを実施しまし

た。その結果いずれのアセスメントでも、それぞれの会社・事業所における人権リスクが全体的に低いことを確認でき、また、指摘を受けた項目については、アセスメント後にフォローアップ計画を策定・実行し、継続的改善を図っています。

2021年度には、改訂された「日産の人権尊重に関する基本方針」および新たに策定された「日産グローバル人権ガイドライン」に基づき、人権デューディリジェンスの一環として北米日産会社で人権アセスメントを行いました。

北米日産会社の人権アセスメントでは、引き続きBSRの専門的な知見に基づいた協力のもと、人権に関する調査票を用いた自己評価を実施し、従来同様、現地の従業員へのインタビューを通じて詳細な状況について把握しました。インタビューの対象を選定する際は多様な立場からの意見を取り入れるために、雇用形態、職種、性別や人種といった属性を考慮しました。また、アセスメントの



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

基準には、国際労働機関(ILO)や経済協力開発機構(OECD)による国際的な基準および日産グローバル人権ガイドラインを採用すると同時に、現地の法律や規制への準拠も要素として織り込んでいます。

今回のアセスメントでは現地の法律を逸脱する事案は指摘されませんでした。日産グローバル人権ガイドラインにて示されている7つのテーマ*への対応を向上するために北米日産が見直しを検討できる領域について確認しました。これらの内、実際にリスクがあると認識されたものに関してはそれぞれ対策を検討し実行に移していきます。具体例として、例えば労務管理システム(労働慣行)のテーマにおいて、就業規則が記された「従業員ハンドブック」の存在が従業員に十分に周知されていないといった懸念がインタビューにて挙げられたことを受け、従業員がハンドブックの内容を確実に理解するよう、改めてハンドブックに関する社内コミュニケーションや研修を見直すことを決定しました。改善活動の決定に当たっては当事者である現地の関係する従業員との対話や、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティでの提案と承認を行っています。今後は、各テーマにおける改善活動の進捗状況や有効性などについて、継続的に現地の従業員と確認しつつ、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティにて管理を行っていきます。

* 7つのテーマ(評価項目): 労務管理システム(労働慣行)および救済措置、強制労働、児童労働および若年労働者、労働条件、差別、結社の自由、健康と安全

人権に関する従業員教育・研修、内部通報システム

日産では、従業員に対する人権意識啓発としてアンコンシャスバイアス(無意識の偏見)に関するe-ラーニング講座を開催、延べ受講完了者数は約1万

6,400名となりました。

2014年度から毎年実施しているLGBTセミナーには、これまでに延べ約730名が参加しています。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おり、2020年度はe-ラーニングプログラムの内容を更新し、管理職だけでなくスタッフ層にも受講を義務づけました。また、LGBT従業員への取り組み*1も積極的に行っています。2021年度からは、グローバル全従業員を対象とした「日産人権e-Learning」を必須研修として新設しています。「日産の人権尊重に関する方針」と「日産グローバル人権ガイドライン」の内容紹介を中心に、CEO/CSOメッセージから、人権の定義、ビジネスと人権、日産の人権尊重、ケーススタディ、小テストまで、研修を通じて、人権の基礎知識を体系的に学び、日々の業務の中で人権を尊重できるように取り組んでいます。

さらに日産の従業員は、「グローバル行動規範」に記載している通り、内部通報システムSpeakUp*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・対応を行うとともに、問い合わせた従業員が不当な扱いを受け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
[>>> P110](#)

*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
[>>> P180](#)

* 責任ある鉱物調達に関する詳細はこちらをご覧ください
[>>> P132](#)

* グローバル行動規範のトレーニングに関する詳細はこちらをご覧ください
[>>> P178](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

交通安全

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楽しんできました。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。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提供します。

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」実現に向け、事故そのものを減らすための取り組みを進めます。

交通安全のマネジメント

2021年日本の交通事故による死者数は2,636人と2020年より203人減少しましたが、なおも2,000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、事故そのものを減らすために、緊急回避性能を飛躍的に向上させる次世代LiDARを活用した技術開発を進めています。また、衝突時の被害軽減・乗員保護のための技術の向上と車両への搭載を推進します。

さらに、クルマの技術開発のみならず、安全運転など交通安全啓発活動を実施していきます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

交通安全への取り組み

日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価

「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」は、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリーで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。北米や欧州でも主要車種に採用しています。

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。特に日本では、JNCAP (Japan New Car Assessment Program) が2020年度より新たに「自動車安全性能」として、衝突安全性能評価と予防安全性能評価および事故自動緊急通報装置の3つによる総合評価を開始、総合評価最高の5★を獲得するには、それぞれの評価で最高ランク(事故自動緊急通報装置は装備要件)の獲得が必要となりました。2021年度の「自動車安全性能2021」では、2020年度の「日産デイズ」に続き、「日産ルークス」、「ノート/ノート オーラ」、「日産キックス」においても最高の5★を獲得。トータルな安全性の高さが実証されました。また2018年度より開始された国土交通省による先進安全技術の性能認定制度においても、2020年度から認定の対象となる装置が拡充され、2021年度までに「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を装備した10車種(「日産デイズ」「日産ルークス」「ノート」「セレナ」「日産リーフ」「マーチ」「クリッパー」系「エルグランド」)・29型式が認定を受けました。

主な外部安全評価結果(2021年評価分)

地域	外部評価	車種	レーティング
日本	JNCAP*1 「自動車安全性能2021」	「日産ルークス」	総合5★(最高評価)
		「ノート/ノート オーラ」	総合5★(最高評価)
		「日産キックス」	総合5★(最高評価)
米国	NCAP*2	「日産リーフ」「リーフプラス」「ムラーノ」「アルティマ」「マキシマ」「セントラ」「ヴァーサ」「インフィニティ」「QX50」	総合5★ (2022モデルイヤー)
		「タイタン(クルーキャブ)」「ローグ」「日産キックス」	総合4★ (2022モデルイヤー)
	IIHS*3	「マキシマ」「アルティマ」「ローグ」「ムラーノ」	2022 Top Safety Pick+
		「セントラ」	2022 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP	「キャシュカイ」	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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

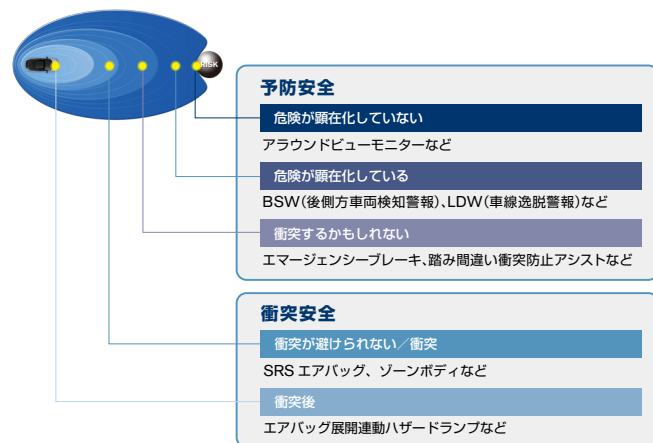
“ぶつからないクルマ”の実現に向けて

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。

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。

セーフティ・シールド



個々の技術についての詳細はこちらより、ご参照ください。

日産の安全への取り組み

https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/SAFETY_TDC/

運転支援技術：プロパイロットの普及拡大

2016年より製品化した「プロパイロット」は、2019年9月には、新型「スカイライン」のハイブリッド車に世界初の先進運転支援技術「プロパイロット2.0」を標準装備として搭載しました。2019-2020日本カー・オブ・ザ・イヤーにおいてイノベーション部門賞、RJC カー オブ ザ イヤーにおいてRJC テクノロジー オブ ザ イヤーを受賞するなど高い評価を得ています。

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、搭載車の販売台数は2022年3月末までに累計163万台を突破しました。

プロパイロット搭載車種

※2022年3月末時点



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術

日産は、将来の自動運転の時代において、お客さまに安心してクルマを使っただけのためには、世の中で起こる多次元に複雑な事故を回避するための運転支援技術が必須であると考えており、クルマの緊急回避性能の飛躍的な向上につながる運転支援技術、グラウンド・トゥルース・パーセプション(Ground truth perception)技術を発表しました。本技術の開発を2020年代半ばまでに完了させ、順次、新型車へ搭載し、2030年までにほぼすべての新型車に搭載することを目指しています。

先進事故自動通報システムSOSコール(ヘルプネット)を設定

交通事故や急病などの緊急時、事故の危険があるとき、あおり運転時などに、専門のオペレーターへのデータ通信と音声通話を行うことができる先進事故自動通報システム「SOSコール」(ヘルプネット)を軽自動車では初めて「日産デイズ」に設定し、順次採用車種を拡大しています。交通事故などで、エアバッグが作動した際に自動的に通報するものと、SOSコールスイッチによる手動通報の2種類があり、通報後は、専門のオペレーターが車両から得た情報をもとに、消防指令センターや警察に迅速に連絡し、緊急車両の手配などドライバーのサポートを行います。

NASAの技術を活用した自動運転の人工知能(AI)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。

交通安全啓発活動の推進

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、1日のうちで交通事故発生件数が最も多くなる時間帯が16~18時の夕暮れ時ということから、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。

また、運動機能工学を専門とし地域を巻き込み交通安全を推進している、新潟大学の研究室と連携して、2018年に交通安全プロジェクト*3を立ち上げました。その成果として、2020年3月には高齢ドライバーの安全走行を促進・啓発する「ハンドルぐるぐる体操」*4を開発しました。そして、2021年3月に新潟大学、北里大学、相模女子大学と共同で、ネットワーク上にバーチャル研究所「交通安全未来創造ラボ」*5を創設しました。高齢ドライバー、幼児・児童、公共交通機関が不足し過疎化に悩む人々、訪日外国人など、生活や移動に不安や不自

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

由を抱えている一人ひとりに寄り添い、交通死亡事故ゼロの交通社会を実現することを目的としています。

- *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
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/SAFETY/HELLOSAFETY/>
- *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
<https://www.omoiyari-light.com/>
- *3 交通安全プロジェクト トリトン・セーフティ・イニシアティブ-まち・生活・交通の安全な未来へ-ToLiTon (Town, Life and Transportation) Safety Initiative
 従来の交通安全の枠にとどまらず、「まち・生活・交通」を結び提案を目指すことから命名したプロジェクトです。
- *4 高齢者交通安全「ハンドルぐるぐる体操」に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/SAFETY/HELLOSAFETY/TAISOU/>
- *5 「交通安全未来創造ラボ」に関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/SAFETY/HELLOS_AFETY/LAB/

「おもいやりライト運動」

11月10日「いい点灯の日」の前後に、全国 北海道から鹿児島まで16地域にて主体的に点灯呼びかけアクションを行いたいと声を上げていただいた皆さまをサポートしました。また、オンラインフォーラム「TRY-LIGHT ONLINE フォーラム」を12月に開催しました。今年は「女性がクリエイトし、女性がリードする交通安全」をテーマに、ジャーナリストや全国の参加者で呼びかける側、ドライバー側からさまざまなアイデアを出し合いました。この内容はリアルタイム配信し、視聴者からも



主体的に点灯呼びかけアクションを全国で実施

運動に賛同するコメントをいただくことができ、参加者同士のつながりが促進され、より一層活動を盛り上げることができました。

日産グローバル本社ギャラリーでは、年間を通して、ミスフェアレディが点灯呼びかけアクションに使うボードを掲げ「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。



「TRY-LIGHT ONLINE フォーラム」

「交通安全未来創造ラボ」

本ラボでは、大きな社会問題となっている高齢ドライバーの交通事故削減を優先課題として取り組んでいきます。今年は北里大学とともに開発した「有効視野*計測システム」のプロトタイプを発表や、研究通信#1マスクの色の違いによる視認性評価(輝度・視線解析)、#2社会デザイン研究 高齢ドライバー運転行動意識調査、#3歩行者の服装色に関する調査の発表を行いました。また「ハンドルぐるぐる体操」の効果検証実験を行ったところ、適切な運転操作を行うのに必要な体の柔軟性や筋力を向上させる効果のあることが実証されました。「ハンドルぐるぐる体操」を広く知っていただくため、メタバース上のバーチャルギャラリー「NISSAN CROSSING」にて体験会を実施し、併せてメ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

タバス上のインフルエンサーがさまざまなワールドで「ハンドルぐるぐる体操」を実施する動画をYouTubeで公開しました。

これからも引き続き高齢ドライバーに健康で長く安全に運転してもらえするための交通安全ソリューションを創出、発信していきます。

* 有効視野とは、必要なものを識別できる範囲をさします



有効視野計測システム



バーチャル「ハンドルぐるぐる体操」

町中心部から、避難解除区域を含む浪江町全域に拡大するほか、買い物支援サービスによる荷物配達を組み合わせた貨客混載の実証実験も実施します。昨年度の実証結果を踏まえ、移動サービスの利便性を向上することで、地方部における暮らしやすいまちづくりに貢献します。さらに同月、日産を含めた3社で、ローカル経済を回す新たな買い物・宅配モデル、「なみえバーチャル商店街サービス」の実証実験も開始しました。VR技術を活用し複数店舗のリアルタイム映像を見ながら商品選択できるシステムと貨客混載の効率的な配送を組み合わせ、簡単で便利な買い物・宅配サービスにより、地域経済の活性化を目指します。

新しいモビリティを活用したまちづくりの実証実験

2022年1月、日産を含めた5社は、福島県浪江町にて、オンデマンド配車サービスと、人とモノの移動ニーズをマッチングさせ人流と物流の効率化を検証する、貨客混載の実証実験を開始しました。本実証実験は、2021年



2月に協定締結した「福島県浜通り地域における新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」のもと、2021年11月開始した、「なみえスマートモビリティ」実証実験の第2フェーズとなるものです。配車サービスの対象エリアを

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

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&インクルージョンミッション

日産では、グローバル共通のダイバーシティ&インクルージョンミッションを掲げ、重要な経営戦略の1つとして、ダイバーシティ&インクルージョンを推進しています。

ダイバーシティ&インクルージョン

多様な従業員が尊重し合える環境を実現
そこから生まれる独自性に溢れ革新的な
クルマやサービスで、人々の生活を豊かに



日産で働くすべての人が取り組む ダイバーシティ&インクルージョン推進へ

日産では事業環境の変化に対応し、お客さまと社会に必要とされる会社であり続けるために、ダイバーシティ&インクルージョンを強みとして、人財の力を最大限に発揮できる環境づくりに努めています。

- ・ダイバーシティ&インクルージョンを推進することは目的ではなく、組織が力を発揮するための土台であること
- ・誰もが生き活きと働ける環境を作り、ダイバーシティ&インクルージョンを日産の強みとし、ビジネスの競争力を高めることを目指し取り組んでいくこと
- ・ダイバーシティ&インクルージョンの推進は、役員、管理職、ダイバーシティ推進にかかわる組織だけが行うものではなく、日産で働く全員が取り組むこと

上記の考え方を日産全体に浸透させ、日産で働くすべての人が主体的に考え行動することを目指し、すべての拠点でダイバーシティ&インクルージョン推進に取り組んでいます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

人権の尊重と機会平等

日産は、人権の尊重と機会平等について、「グローバル行動規範*」にも明記しています。

- ・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、その他の理由による差別やいやがらせを行うこと、その状態を容認することを認めない
- ・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する

*「グローバル行動規範」: 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、どのように行動すべきかを規定。詳細はこちらをご覧ください。
[>>> P178](#)

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&インクルージョン推進活動方針

日産では、ダイバーシティ&インクルージョン推進の目指すべき共通のゴールをミッションで共有、「組織におけるダイバーシティの推進」と「ダイバーシティ&インクルージョン企業文化の実現」を活動の柱として設定、そして「インクルーシブな働き方とワークスタイルの実現」を活動の基盤におき、ダイバーシティ&インクルージョンを推進しています。



MISSION

ダイバーシティ&インクルージョン
 多様な従業員が尊重し合える環境を実現
 そこから生まれる独自性に溢れ革新的な
 クルマやサービスで、人々の生活を豊かに

活動方針	組織におけるダイバーシティの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・人財育成施策/キャリア支援 ・各種セミナー・研修 ・各種制度の整備など
	ダイバーシティ&インクルージョン企業文化の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・社内外コミュニケーション強化 ・多様な人財をマネジメントできるリーダーの育成 ・ダイバーシティ&インクルージョントレーニングの実施など
基盤	インクルーシブな働き方とワークライフスタイルの実現 (日本の事例) <ul style="list-style-type: none"> ・リモートワーク制度 ・社内託児所・ファミリーサポート休暇・産前産後/介護休職 ・Happy8 (ノーマル残業デー)、Happy Friday (プレミアムフライデー)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

ダイバーシティ&インクルージョンの意思決定機関と実行推進体制

日産では、コーポレートと各リージョンが連携し全世界でダイバーシティ&インクルージョンを推進する体制を整えています。

グローバル・ダイバーシティ&インクルージョンカOUNシル

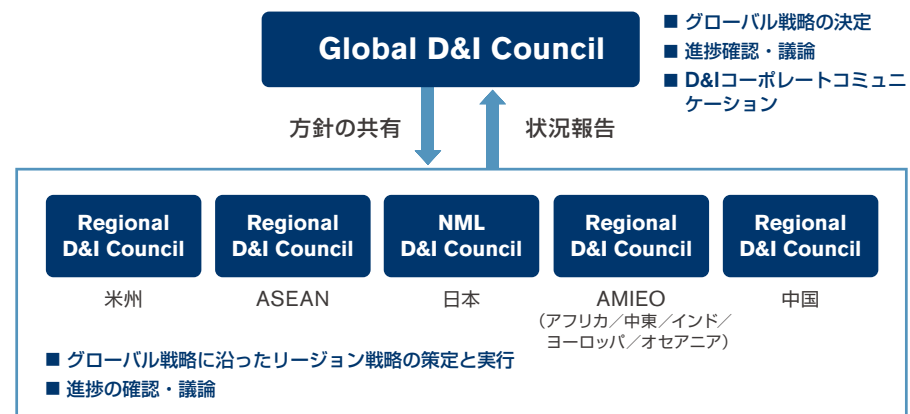
- ・最高経営責任者CEOが議長を務め、各部門・各地域を代表する役員がメンバー
- ・ダイバーシティ&インクルージョンに関する方針や取り組みを決定

リージョナル・ダイバーシティ&インクルージョンカOUNシル

- ・各地域ごとのダイバーシティ&インクルージョン推進組織
- ・各地域のトップマネジメントが議長を務め、各部門を代表する役員がメンバー
- ・コーポレート全体の取り組みとして実行推進体制を整えるとともに、地域ごとに異なるダイバーシティ&インクルージョンの課題に取り組む体制を構築

ダイバーシティ&インクルージョン推進部署

- ・日本・各地域でダイバーシティを推進する専門組織または人事部内に推進担当者を配置し、ダイバーシティ&インクルージョンカOUNシルの運営や各部門と連携し、ダイバーシティ&インクルージョンの施策を展開しています。



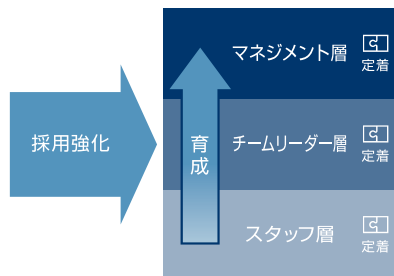
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	製品安全および品質	サプライチェーンマネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

ダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み

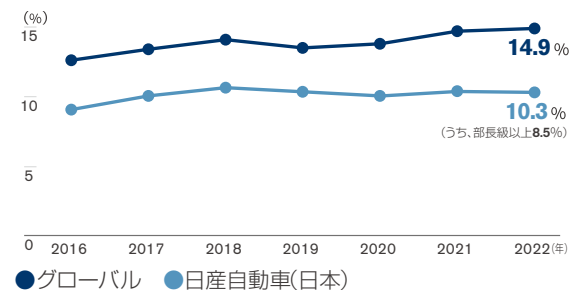
多様な人財の活躍推進

女性活躍推進の取り組み

日産は、ダイバーシティ推進活動を開始して以来、ジェンダーダイバーシティは多様性の1つの重要な要素として、女性活躍推進の取り組みを続けています。お客さまに多様な価値を提供するために、多様な価値観で意思決定を行う必要があること、人口減による労働力の低下や女性活躍推進法施行に伴う社会的関心の高まりからも、女性活躍推進への期待がさらに高まっています。日産では2022年4月現在、グローバルでの女性管理職比率は、14.9%となり、2008年の6.7%から大幅に伸び、グローバルに女性が活躍しています。



女性管理職比率の推移

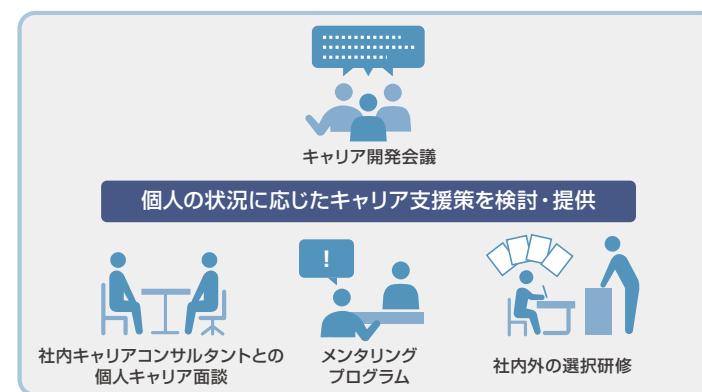


育成・定着施策(日本):

採用、育成の強化の両方の観点で女性のキャリアを支援しています。

一人ひとりに合わせたキャリア支援

女性従業員はキャリアプランがライフステージに影響を受けやすいため、上司、人事部、キャリアアドバイザーでキャリア開発会議において、女性従業員の育成計画と支援策について議論し、個人の状況に応じたキャリア支援策をおこなっています。



ものづくり部門 研修・ワークショップ

ものづくり部門を対象に、「ものづくり部門キャリア座談会」「ものづくり部門キャリア開発研修」「ものづくり部門キャリアワークショップ」を2020年より開催しています。女性比率が比較的低いものづくり部門において、女性従業員が今後のキャリアをポジティブにとらえ、キャリア開発を積極的に考える機会となっています。

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

役員とのラウンドテーブル

女性リーダー層や中堅層の女性従業員を対象に、経営層とより近い目線でマネジメントやリーダーシップについて対話する場を設定しています。経営層が積極的に女性活躍を支援することで、マネジメントやリーダーシップについて考える機会を提供しています。

ネットワークづくり、ロールモデルの紹介

社外の女性や社内の女性管理職の積極的なネットワークづくりを奨励しています。また、ダイバーシティ&インクルージョン専用のイントラネットを通じて、自分らしくキャリアを築いている女性従業員のインタビュー記事などを閲覧できます。

これらの取り組みの結果、日本における全管理職の女性比率は2022年4月時点で10.3%となり、従業員数1,000人以上の製造業の平均値3.9%と比べると、良好な水準です（「令和3年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）に基づき算出）。部長級以上の女性の比率は2008年の2%から2022年4月時点で8.5%と4.3倍になりました。

今後、女性管理職比率については、基本的な考え方として、女性管理職比率と間接従業員に占める女性比率とを同等レベルにすることを目標とします。当面、現時点（2022年4月）の女性管理職比率10.3%を間接従業員に占める女性比率19.9%に近づけてゆき、将来的には、更なる女性管理職比率の向上のために、母集団となる間接従業員に占める女性比率を30%レベルに高めるべく、女性社員の積極的な採用と育成を促進します。

クルマの開発・製造現場、販売会社における取り組み（日本）:

日産は、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において女性が活躍できる環境を整えています。

開発現場

日本で発売したミニバン「セレナ」に、手を汚さず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ニーズが反映されています。

生産現場

さまざまな年齢層や男女の区別なく、誰にでも作業できる製造ラインづくりに貢献しています。2017年、追浜工場（神奈川県横須賀市）で日産グループ初の女性工長が誕生して以来、多くの新たな女性工長が誕生しています。

販売会社

日産の販売会社では、多くの女性カーライフアドバイザー（CA）が全国で活躍しています。女性CAは、2022年2月末時点で1,265名と増加を続けています（女性CA比率10.5%）。また、アフターサービスにおいて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。

「かながわ女性の活躍応援団」（日本）:

地域と連携した活動として、日産は2015年以降、「かながわ女性の活躍応援団」の活動に参画し、CEOの内田誠が行動宣言を公開しています。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

女性リーダー層の育成：

経営層においては、2018年6月、日産初の女性社外取締役として国際的なレースで活躍している井原慶子氏が、続き2019年6月にはジェニファー・ロジャーズ氏が就任しました。女性リーダー層の育成を目的とした「Woman Leadership Program」を実施しています。

多様な文化間での協働

日産では、グローバルに100カ国以上の国籍の人財が活躍しています。マネジメント層、チームリーダー層にも多様な国籍のメンバーが含まれています。

文化、国籍の違いを生かしイノベーションを生み出すためには、相手への共感力を高める必要があります。異文化e-ラーニングなどを通じた知識の習得や、海外事業所との人財交流、プロジェクトを通じた協業など、多様な文化間で協働するスキルや経験を高める機会を提供しています。

両立従業員を支える施策(日本)

日産では、誰もが活躍できる環境づくりを目指し、育児、介護、治療などと仕事を両立する従業員を包括的に支援できる仕組みを整えています。

- ・従業員本人の活動を支援する研修やセミナー
- ・両立従業員部下育成を支援する上司向けの研修やセミナー
- ・制度や設備などのインフラ整備

これら3つの方向からアプローチすることで効果的な施策導入を行っています。また、ワーキングペアレンツ同士で情報交換を行う「エスカルゴ」などボトムアップでも活動が行なわれています。

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



従業員本人の活躍を支援 ～キャリア形成×両立～

- 産休、育休前の「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、育休前と復職前に、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待つ管理職向けマネジメントセミナー
- 育児両立従業員マネジメント研修
- 管理職向け男性育休に関するマネジメント研修
- 管理職向けダイバーシティマネジメント研修
- 男性の育児休職の取得支援



両立従業員にかかわる制度や設備などのインフラの整備

- リモートワーク制度(生産工程除く)
- スーパーフレックス勤務制度 (一部事業所はコアタイム適用)
- 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) (時間単位で取得可能)
- 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(5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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

両立従業員にかかわる制度や設備などのインフラの整備について：

社内託児所の設置

2005年に日産初の託児所をテクニカルセンターに開設以来、事業所を拡大中。

2017年には追浜工場に工場内初の託児所を開設。

2022年4月には事業所内5つ目となる託児所「まーちらんど・よこはま」を横浜工場内に新たに開設しました。工場のシフト勤務に対応した開園時間とし、工場で働く女性従業員の就業継続を支援しています。

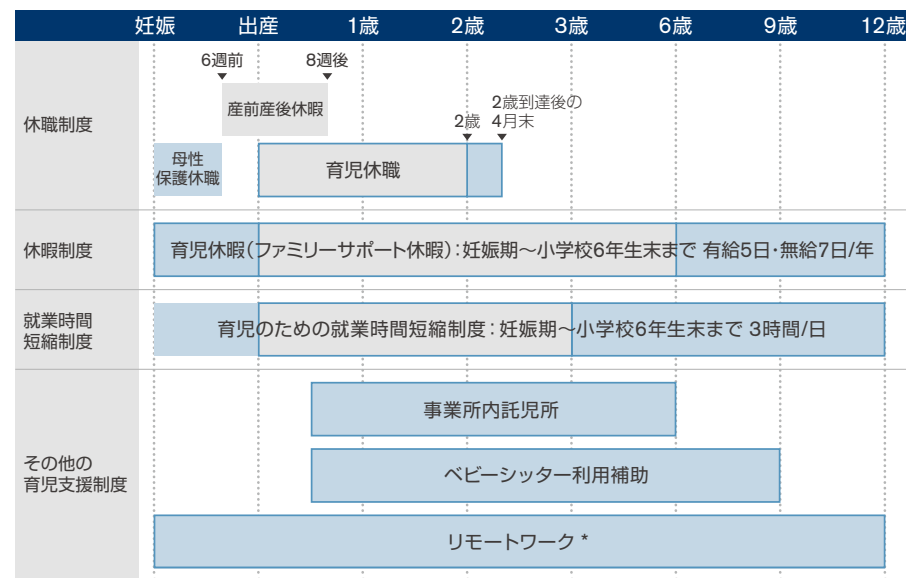
日産の事業所内託児所



	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)	まーちらんど・よこはま 日産横浜工場 (横浜市)
定員*	42	10	15	10	10
開園時間	7:30~22:00	8:30~18:30	8:00~20:00	5:00~19:30	7:00~21:00
設立	2005年4月	2012年10月	2013年1月	2017年4月	2022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



* 育児・介護事由を問わず全従業員（製造工程を除く）が利用可能

法定 (Grey box) 日産独自 (Blue box) 男女対象 (White box)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

LGBTへの取り組み

LGBTとは、レズビアン・ゲイ・バイセクシュアル・トランスジェンダーの頭文字を取った言葉で、性的少数者の総称として使われています。日産では、LGBT当事者が働きやすい職場を作れるよう本人向けの制度・設備の充実と、従業員の理解促進を進める啓発活動の両側面から取り組んでいます。

LGBTにかかわる制度・設備

LGBTにかかわる制度・設備



【同性婚・事実婚にも適用】
結婚事由による休暇制度
結婚祝い金の支給



健康診断日程の
個別設定



多目的トイレの設置

LGBTにかかわる理解促進活動事例：

日産は、次のようなLGBTにかかわる包括的な理解促進活動を行っており、これらの成果が評価され、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2017年以来、2021年まで5年連続で「ゴールド」を獲得しています。

LGBTセミナー

2014年から毎年開催。社外からのゲストスピーカーをお招きし、従業員が積極的に学ぶ、考える機会の提供

LGBT e-ラーニング

全従業員必須研修として展開

イベント参加

日本最大のLGBTイベント「東京レインボープライド」に2017年から参加。(2020年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響によりオンライン参加)。

LGBT従業員ネットワーク

2016年度に社内の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立ち上がり、ボトムアップの活動を行っています。

障がい者や高齢者への取り組み

日産は、障がい者や高齢者が活躍できる場も提供しています。他社でキャリアを積み入社してきた人財に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支援を行っています。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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		

ダイバーシティ&インクルージョン企業文化の実現

ダイバーシティを真の強みとして生かし、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、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と日産は考えます。

社内外に向けたコミュニケーション活動

ダイバーシティ&インクルージョンに関するトップマネジメントの思いや活動内容を積極的に発信することで、社内においては日産がD&Iを推進する意義の共通理解を促し、ひとりひとりの行動変革につなげ、また社外に対しては、企業ブランドイメージの向上、採用力の強化につなげています。

社内向けコミュニケーション：

役員インタビュー

経営層の経験や考え、従業員への期待を伝えることで、ダイバーシティ&インクルージョンについての理解促進を図っています。

ダイバーシティ&インクルージョンフォーラムの開催

2022年2月に「なぜ日産はD&Iを推進するのか」「多様なメンバーで成果を最大化する働き方とは」をテーマにフォーラムを開催し、約300名の日産従業員がオンラインで参加しました。社外よりゲストを迎え、日産からはCEO

の内田誠をはじめ複数名の役員が登壇し、ダイバーシティ&インクルージョンや働き方について改めて考える場となりました。

ダイバーシティ&インクルージョンミッションの設定

役員を含む全員が、ダイバーシティ&インクルージョンで目指す方向性を共有・実行するために、グローバル共通でミッションを設定し、発信しています。ダイバーシティ&インクルージョン専用イントラネット・メールマガジンの発行各種イベント・研修の案内や実施レポート、ダイバーシティ&インクルージョンに関するコンテンツを掲載しています。また、メールマガジンを定期的に発行し、ダイバーシティ&インクルージョンの社内浸透に取り組んでいます。

社外向けコミュニケーション：

企業サイトのダイバーシティ&インクルージョンページ

経営戦略の重要な柱のひとつとして、日産のビジョンや取り組み、日産トップマネジメントのメッセージを社外向けに公開しています。

「イクボス宣言」

2022年2月、多様な従業員がさらに活躍できる職場の実現に向け、CEOの内田 誠およびCOOのアシュワニ グプタが、厚生労働省の主導する「イクボス宣言」を表明しました。

* CEOの内田 誠およびCOOのアシュワニ グプタの「イクボス宣言」の詳細はこちらをご覧ください。
<https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-ea2ada92a067df51a78ce3a3b20900ab-220217-02-j>

* 「イクボス」とは、部下のワークライフバランスを考え、その人のキャリアと人生を応援しながら、組織の業績も結果を出しつつ、自らも仕事と私生活を楽しむことができる経営者・管理職のことであり、「イクボス宣言」とは、組織のトップや幹部がイクボスを目指すことを宣言すること。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

多様な人財をマネジメントできるリーダーの育成

多様な人財をマネジメントし、チームとして成果を最大化していくことのできるリーダーを育成しています。

役員ワークショップ

2021年11月に、外部講師を迎え「多様化が進む組織のチーム戦略」をテーマに開催しました。積極的な議論がなされ、出席した全役員が行動宣言をしました。ワークショップを踏まえ、各部門の従業員に向けてのコミュニケーションを実施しました。

ダイバーシティマネジメントトレーニング

新任課長研修の一環として、トレーニングを通じて、マネジメントスタイルの多様性や職場における課題についての理解を深め、対応スキルを学ぶことができます。

管理職セミナー

育児との仕事の両立や男性の育児休暇取得を切り口に、日々のマネジメントにおける工夫を学ぶことができます。

マインドの醸成

ダイバーシティ&インクルージョン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。

研修の実施：

日産では、新入社員や管理職向け、他社でキャリアを積んでから日産に入社した社員、全従業員対象など、対象者別の研修やe-ラーニング、啓発イベントなどを実施しています。

「アンコンシャス・バイアスe-ラーニング」

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研修を間接部門の従業員を対象に実施しています。2018年度に日本で導入以降、グローバル各拠点に順次展開しています。

「ジェンダーダイバーシティe-ラーニング」(日本)

多様性溢れるチームとして一人ひとりが最大限の力を発揮できるよう、2019年度に内容を刷新し実施しています。

「LGBT e-ラーニング」(日本)

誰もが快適に働くことを目指し、LGBT(性的マイノリティ)に関する知識を学ぶ全従業員の必須研修として展開しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

多様な働き方の推進

多様な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。



上限時間なしの
リモートワーク制度*

*生産工程を除く全社員対象



コアタイムなしの
スーパーフレックス制度*

*一部事業所でコアタイム適用



グローバル拠点間の時差を
考慮したスタンダード
ミーティングタイム
(7~20時)

日産のリモートワーク制度は、2006年に育児・介護両立従業員を対象に在宅勤務制度を導入して以来、従業員やマネジメントの意見を反映し、場所の拡大や部分在宅の導入や対象者を拡大し、進化してきました。2021年にはコロナ対応のための暫定措置としてではなく、制度として利用上限時間を撤廃しました。

働き方改革「Happy8」

Happy8プログラム

2015年に、「誰もが一日8時間」という時間を意識した働き方改革「Happy8」を導入。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、生活、健康も充実させる取り組みです。



Happy Friday

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。ワークライフバランスの充実を推奨しています。

Happy8サーベイ

毎年働き方に関する意識調査を行い、働き方や制度に対する従業員の声を定期的に拾い上げ、ニーズや実情に即した柔軟な制度更新につなげています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

海外拠点での実績

米州での取り組み

北米日産会社(NNA)ではダイバーシティ&インクルージョンが企業文化の中に深く浸透しています。2021年11月には「より良い行動はより良い対話から」というフィロソフィー(共有すべき価値観・考え方)を表すDEI North Starを導入し、人財、文化、ビジネスパートナーに焦点を当てたDEI Strategic Pillarsを設定しました。DEIはビジネスにとって不可欠であり、従業員、お客さま、ビジネスパートナーの価値観やニーズを受け入れることが求められており、そのような観点からもインクルーシブな文化の確立に取り組んでいます。

ビジネス・シナジー・チーム(BSTs)

ビジネス・シナジー・チーム(BSTs)は、共通の価値観や関心を持つ従業員で構成され、役員がスポンサーを務めます。2007年の立ち上げ以来、BSTは多くの支持を集め、米国、ブラジル、南米、カナダ、メキシコなど、米州の主要拠点で展開されています。



活動と実績

北米日産会社(NNA)：

- ・2020年以来、北米日産会社では、幹部候補者の中で多様性を担保する取り組みを実施しています。その結果、直近1年間のDirector層への昇進者におけるダイバーシティ比率は、米国では63%、米州地域では60%以上に達しています。
- ・組織内の従業員のダイバーシティ向上だけでなく、ミシシッピ州とテネシー州のHBCU(Historically Black Colleges and Universities)や、青少年の多文化理解に取り組む非営利団体への投資を通じ、次世代リーダーの育成にも取り組んでいます。

中南米地域：

- ・2021年3月の国際女性デーに合わせ、女性従業員間で誰もが経験を語り合える、新プログラム「Women's Talk」をはじめました。インポスター症候群(自己を過小評価する傾向)や、ワークライフバランス、キャリア、配属などの話題を地域の女性幹部が提供し、意見交換が行われています。

ブラジル：

- ・健康管理チームが妊娠と育児に関するさまざまなテーマに、外部の専門家とともに取り組んでいます。
- ・初のBST「W-Power」を立ち上げ、人脈づくり、専門性の醸成、コミュニティ参加の交流機会をメンバーに提供しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

AMIEO(アフリカ/中東/インド/欧州/オセアニア)での取り組み

2021年4月、AMI(アフリカ/中東/インド)地域と欧州地域、オセアニア地域を統合し、新たにAMIEO地域体制を立ち上げました。AMIEOでは140カ国で事業を展開しており、93の国籍、多数の宗教、ジェネレーションY(30、40歳代)を中心とする多数の世代、そして地域全体における女性従業員比率は11%といった多様なメンバーが活躍しています。

AMIEOでは、フィロソフィー(共有すべき価値観・考え方)を重視するダイバーシティ&インクルージョン戦略へと移行し、誰もが自分らしく仕事ができる環境を整えることを目指しています。包括的な取り組みによりダイバーシティ戦略や活動を、生産現場やサプライヤーの関係、プロセス、従業員のライフサイクル全体にまで組み込むことを目指しています。

2021年には、地域の特性に合わせて、ジェンダーと文化という2つのダイバーシティ分野に注力しました。この2つの分野で、人財獲得、人財の定着、能力開発、エンゲージメント(会社と従業員の信頼関係)、ビジネスの発展といった5つの主要領域を定義し、ダイバーシティ&インクルージョンの主な活動や取り組み、成果へとつながる基盤となりました。

取り組み	詳細
多様な人財の開発	新卒、中途採用者も含め人財パイプラインを強化し、後継者育成や昇進における、ジェンダーと文化のダイバーシティを定期モニタリングしています。
人財育成	多様な人財がAMIEO地域の新たなメンタープログラムとリーダー育成プログラムに参加しています。
能力開発	ダイバーシティ&インクルージョンの専門家による‘Think-Tank’ Workshopを実施し、AMIEO地域内の潜在的な課題と解決策について検討しました。さらに、アンコンシャスバイアス(無意識の偏見)や、多様なメンバーが構成するチームのマネジメントに関するプログラムを含む全従業員向けのe-ラーニングを2022年に導入予定です。
社内の啓発活動	年間行事カレンダーを作成し、世界文化多様性デー(5月)、世界女性エンジニアの日(6月)、差別ゼロの日(3月)、国際女性デー(3月)に関連するさまざまなイベントや活動を紹介します。
社外との連携	Expo 2020やAutocar Great Women Podcast など、さまざまな外部講演の機会を通じてさらに認知度を高めています。加えて、国際金融公社やエジプトの米国商工会議所をはじめとした、さまざまな専門機関と提携してダイバーシティ&インクルージョンの強化に取り組んでいます。
日産スキルズ・ファンデーション*	キャリア開発やエンジニアリング、理系対象イベントに72,000人以上の学生が参加しました。このうち約49%は女性の参加者でした。

* 日産スキルズ・ファンデーション: 2014年、英国サンダーランドの当社工場で設立され、あらゆる年齢の学生にさまざまな教育プログラムを提供しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

中国での取り組み(日産(中国)投資有限公司(NCIC)とその他中国合併会社)

中国ではダイバーシティ&インクルージョンを、個人とその価値観を尊重しながら、ひとつの組織として一丸になるためにお互いを認め合うこと、と定義しています。

ダイバーシティ&インクルージョンの浸透

NCICに特化した浸透活動を企画、実施しました。e-ラーニングからはじまり、企業文化推進アンバサダーによるビデオメッセージや実施アクションの宣言を通じ、「ダイバーシティ&インクルージョン」の概念についての理解を広めました。日常でもアンコンシャスバイアス(無意識の偏見)を意識し、従業員の行動変容に働きかけるために、すべての会議室に独自のサインプレートと活用するための秘訣を設置しました。

ダイバーシティ&インクルージョン実現に向けたリーダー育成ワークショップ

2021年7月にNCICの管理職を対象とした、世代間リーダーシップ・ワークショップ(Intergeneration leadership workshop)を開催し、同年11月には、NCICとその他中国合併会社の部長層を対象にも、世代間リーダーシップへの洞察を深めるためのワークショップを開催しました。よりインクルーシブかつ相手に寄り添えるリーダーを育てることで、若い世代の意欲やエンゲージメントを高めることを目的としています。

また、組織の強化、ダイバーシティ&インクルージョン、イノベーションを根づかせていくため、「Speak my mind」を開始しました。オープンな対話を奨励する仕組みづくりやフィードバックと傾聴のスキルによるチームマネジメント力の向上、難易度の高い会話の対処方法を学ぶ場を提供しています。

ジェンダー・ダイバーシティ

国際女性デーに開催したメンタルヘルスのワークショップや授乳室の設置、産休や育児休暇(男性育児休暇も含む)制度の整備など女性従業員を対象とした活動を実施しています。

働き方

従業員がより良いワークライフバランスを保ち、新型コロナウイルス感染症の流行状況にも対応できるよう柔軟な働き方を導入しました。

研修

- ・ 出向者の受け入れ、送り出し時に異文化研修を実施し、スムーズな着任をサポートしています。
- ・ 2021年は、アンコンシャスバイアス(無意識の偏見)e-ラーニングを実施し、そのオープニングで中国マネジメントコミッティの議長がダイバーシティ&インクルージョンへの思いを述べました。NCICでは全員が受講を完了し、その他中国合併会社へも拡大しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ&インクルージョン	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

ASEANでの取り組み

ASEANでは、ダイバーシティ&インクルージョンを通じて人々の価値の創造と尊重に取り組んでおり、2021年度の主要な活動は次の通りです。

女性月間と国際女性デー

ジェンダー平等のさらなる推進に向け、#BreakTheBias(ブレイク・ザ・バイアス=偏見を打ち破れ)をテーマに、従業員に行動を呼びかける取り組みを行いました。従業員がダイバーシティ&インクルージョンへの理解をより一層深め、行動に結びつけられるよう、4名の異なるバックグラウンドを持つ経営層によるLive the Dare Talk Showを開催。さらに、e-ラーニングも展開しました。

柔軟な働き方の促進

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、柔軟性を持った働き方やリモートワークを促進しています。感染終息後も、従業員のウェルビーイングを優先事項とし柔軟性ある働き方を奨励するために、F.A.S.Tと名付けたハイブリッドな働き方のガイドラインを導入する予定です。

機会均等への取り組み

自身の経歴に捉われずキャリアを実現することを従業員に奨励するために、ASEAN Career Monthを開始しました。合わせて従業員の学習環境を整えるために、ASEAN Role-Based Learning Pathways and Learners' Circleをスタートさせました。卒業生の60%を女性が占める「IGNITE」と呼ばれる地域プログラムも開始し、地域に根差したリーダーの育成に取り組んでいます。

また、間接部門の従業員を対象にアンコンシャスバイアス(無意識の偏見)e-ラーニングを開始し、文化、性別、世代、働き方の違いを越えて効果的に働くための知識とスキルを学ぶ機会を提供しています。

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。

日本

くるみん認定

2015年に、神奈川県で初めて「プラチナくるみん」企業に認定。

「子育てサポート企業」として認定された企業のうち、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るもので、輸送用機器業界として初の認定取得。



えるぼし

厚生労働省による女性の活躍推進に関する状況などが優良な企業を対象としている。2017年に、最高位である3段階目の認定取得。



PRIDE指標

LGBTなどの性的マイノリティに対する取り組みを評価。2017年に日本の自動車会社として初めて受賞して以来、5年連続、最高ランクの「ゴールド」を受賞。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

米国

北米日産会社(NNA)は、2021年 Gold WBENC Top Corporation : America's Top Corporations for Women's Business Enterprises(米国トップ女性企業)(WBEs)に認定。



NNAは、2021年Regional Automotive Corporationを受賞。



カナダ

カナダ日産自動車会社(NCI)は、インターンが選ぶ理想的な雇用者Top100に6年連続で選定。

NCIは、A Great Place to Work®に3年連続で認定。

メキシコ

エヌアールファイナンスメキシコ(NR Finance Mexico)がBest Places to Work LGBTQ+ 2022に認定。



英国

英国日産自動車会社(NMGB)は、Pride 365認証を取得。

* 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以下のページ、コーポレートサイトにも掲載しています。

[>>> P213](#)

<https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/DIVERSITY/RECOGNITION/>

日産は、社会貢献活動においてダイバーシティ&インクルージョンを重点分野のひとつとして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。

* 地域社会への貢献に関する詳細はこちらをご覧ください。

[>>> P154](#)

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方		人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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	

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していますが、同時に、お客さまに満足してもらえ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。

「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。

日産はお客さま中心の考えのもと、「長きにわたり日産車をお選びいただくために、お客さまの声を第一に、深い満足を感じていただける製品やサービスの品質を向上すること」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ただけの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、お客さまにお届けする新車の「初期品質」、長くお使いいただいている間に感じる「耐久品質」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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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、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、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活動に取り組んでいます。多岐にわたる品質向上活動の責任者やプロセスは、ISO9001に準拠した品質マネジメントシステムで明確に定められ、グローバルに適用されています。

なお、2023年1月時点、車両生産拠点において、連結・非連結を含めた24拠点*中23拠点がISO9001の認証を取得しています。1拠点については、3月末の認証取得に向けてプロセスを進めています。

*非連結車両生産委託工場を除く

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、3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1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2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3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への取り組み

お客さまの声を品質向上活動に反映

品質は日産がどれだけお客さまに向き合っているかを映す鏡です。お客さまの期待する価値を提供するとともに、お客さまの感じる不満などに迅速に対応するため、日産ではお客さま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お客さまの声を反映させています。

お客さまの声への迅速な対応とタイムリーな情報共有

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さまからの問い合わせや相談に応えています。例えば、日本の「お客さま相談室」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。お客さまの声に迅速に対応するため、電子化した過去50年間のカタログや技術資料および「よくあるご質問(FAQ)」検索システムを活用しています。寄せられたお客さまの声は、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を発信しています。

日産は、日産車を購入した従業員もお客さまの一人であり、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も活用して品質改善活動を促進しています。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

なお、より迅速かつ正確なお客さま対応を実現するために、FAQ検索システムを21年度に全面刷新し、見栄え、検索性を大幅に改善しました。一部のFAQはお客さま向けにも公開しており、お客さまご自身で解決することでお問い合わせの手間を省く工夫も行っています。

お客さまの声を製品やサービスに反映

寄せられたお客さまの声は、企画、開発、生産、販売など、あらゆる部門で確実に共有し、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、お客さまが不満に感じている要素も製品の品質を左右します。日産では、お客さま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。

お客さまが製品に求める期待値は、地域、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、お客さまの不満や不具合の低減に取り組んでいます。お客さまの声は市場情報、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。

お客さま視点を醸成するための取り組み

従業員一人ひとりがお客さまの視点に立ち、お客さま中心“Customer Centric”を意識して業務に取り組むことが重要であると考え、マインド醸成の全社研修や日常的にお客さまの声に触れる機会を持つ取り組みなど、さまざまな活動を推進しています。

また、役員、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さまの声、お客さまの声からの改善活動、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。開発からサービスにかかわるすべての部門で共催し、近年では、よりお客さま視点で考え、行動につなげられるよう、体感型のイベントを取り入れ、全従業員のお客さま意識の醸成と品質の重要性を確認する取り組みを行っています。本フォーラムは日本をはじめ北米、欧州、中国、東南アジア諸国などでグローバルに開催しています。

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、お客さまに迷惑をおかけしないよう、不具合の再発防

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

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。

開発や生産工場での取り組み

感性品質を高め、価値あるデザインのクルマを開発

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クルマの外観を見て、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。

人が感じる質感は非常に感覚的であるため、客観的な基準を定める際には入念な調査が必要です。日産では、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、世界の各市場においてお客さまに対する理解を深めることで、感性に響くクルマづくりを目指しています。社内で育成した専門スタッフが世界中のお客さまの代弁者となり、お客さまにとって、価値あるデザインのクルマを開発することに取り組んでいます。

グローバルで均一かつ高品質な製品を生産

日産では、お客さまに期待以上のより良い品質の製品を生産していきます。栃木工場では、ニッサン インテリジェント ファクトリーを立ち上げ、カーボンニュートラルや資源の有効活用など環境への配慮、電動化・知能化ニーズにお応えするとともに、従業員に負担の少ないモノづくりの具現化を行っています。イン

テリジェント ファクトリーは、今後グローバル工場に水平展開していきます。これらの活動を含め、日産では4つの領域に対し品質の取り組みを展開し、新型車の開発段階からお客さまに車両をお届けするパイプラインまで網羅的に取り組みを行い、高品質な製品を安定的に提供していきます。

日産の生産/SCM*における4つの領域

新型車品質の取り組み	新型車のデジタル段階においては、バーチャル工場を模擬し、シミュレーションやバーチャルリアリティを活用し、設計部門と連携して車両デザインデータのつくりこみを行います。またグローバル車両生産技術センターでは、試作車の構造工法の検証を通じて、グローバル全工場で、初期から高品質な車両生産を実現するための取り組みを行っています。
パワートレイン品質の取り組み	各工程での品質のつくりこみを完結するため、工程ごとにクオリティゲートを設定し、良品条件を設定し、良品を次工程にお届けする活動を実施しています。またお客さまからのご意見を製品設計や工程設計に反映し、新商品に対してもさらなる品質向上を図り、安定した品質の実現に寄与していきます。
生産車品質の取り組み	品質要件を確実に遵守できる信頼性の高い工法・ツールを整備し、工程ごとのつくりこみ品質の向上を行っています。またグローバルトレーニングセンターを活用し、人作業に起因する品質の安定化を図るために、マスタートレーナーの育成を通じてグローバルで高スキルの育成を進めており、全グローバル工場での安定した品質の実現を図っていきます。
物流品質の取り組み	完成車をお客さまにお届けする輸送過程では、グローバルで同じ評価指標を活用し、架装作業や物流搬送作業の品質をスコアリングし、各拠点のベンチマークを通じて、さらなる改善を推し進めており、工場の出荷品質を維持し、お客さまに高い品質の車両を提供することを推進しております。

* SCM: Supply Chain Managementの略。

あらゆる場面を想定した品質テストを実施

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、品質評価を実施しています。お客さまの声や意見をもとに基準化された評価項目に従って評価が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。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

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、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

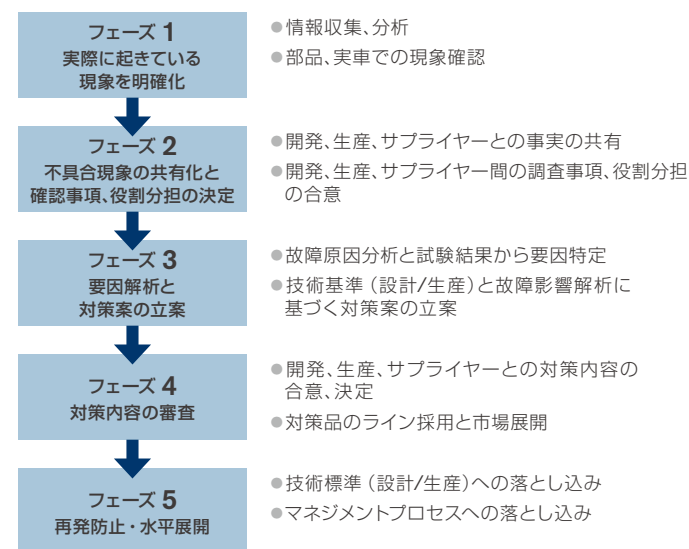
市場品質改善活動

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(トータルカスタマーサティスファクション本部)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不具合の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、マレーシアなど計18カ所に「フィールド・クオリティ・センター」を設けています。

同センターでは、5つのフェーズに分けて市場品質の調査・解析活動を実施しています。まずは「事実を明確化」するために、問題となっている現物を市場から回収するとともに詳細な聞き込みを行いながら、不具合現象を再現します(フェーズ1)。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(フェーズ2)。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(フェーズ3)。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(フェーズ4、5)。

5つのフェーズでの市場品質調査・解析活動の概念図



目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

初期品質の向上

お客さまに高品質の新車をお届けするための取り組みを強化しています。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。

耐久品質の改善

お客さまに長く快適にクルマに乗り続けていただくために、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経時劣化に対する取り組みを推進しています。日産では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。

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なかかわるのか、という視点でリコール実

施を決定すべきという方針としています。具体的には、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、法令順守を最優先に、リコールの判断を行い、迅速なお客さまへの修理案内、在庫促進を実施しています。日産が生産・販売したクルマに問題が見つかった場合、社内規定に基づき、お客さまに一番近い地域の代表と共にリコールを決定します。リコールの決定後、お客さまの安全・安心を最優先とした迅速な改修・修理ができるよう以下を実施します。

- 対象車両のお客さまへ、ダイレクトメールにより速やかに連絡します。必要に応じて販売店からも直接連絡します。
- お客さまの目に触れやすいよう、リコール届出内容はホームページやマスメディアに掲載します。
- 各国当局に対し、法規に準じて改修・修理実績などの必要な報告を行います。

2021年度 リコール実績*1

国・地域	件数(件)	台数(千台)
日本	11	504
北米	25	3,149
欧州	9	56
その他	20	381
グローバル	47*2	4,090

*1 出典は社内データのため、当局公表データと異なる場合があります。
 *2 リコール措置案件ごとに1件とカウントした件数のため各国・各地域のリコール件数合計≠グローバル件数となります。

サプライヤーとの取り組み

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品質向上に取り組んでいます。

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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

グローバルに展開するサプライヤーの本社機能として、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。

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、この一連の流れにおいて必要な品質保証活動をANPQP (Alliance New Product Quality Procedure) *として規定し、サプライヤーがすべての部品、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 (Alliance Supplier Evaluation Standard) *というシステムを構築。良品・不良品の明確な識別方法の有無、トラブル防止の仕組みの確認など、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を実施するとともに正確な部品が納入される体制を構築しています。

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サプライヤー工場監査SHC (Supplier Health Check) *を実施しています。これにより、良質な部品の安定供給の仕組みや継続的な品質改善活動の実施状況を定期的に確認しています。2020年度からはリモートによる確認など、環境の変化に対応した品質確保の取り組みを実施しています。

* ANPQP、ASES、SHCに関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/QUALITY/PRODUCTS/ASSURANCE/>

「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とご購入後のサービスの品質向上にも取り組んでいます。日産におけ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(CS)を高める活動を行っています。

「ニッサン・セールス・アンド・サービス・ウェイ(NSSW)」

日産では、セールス・サービス品質向上のため、グローバル方針ガイドライン「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

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

の方針のもと、日本・米国・中国・欧州各国を含む主要国でトップレベルのお客さま満足を目指した活動を実施しています。具体的には、店舗のハード面および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取り組みを行っています。

グローバル店舗基準への刷新

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)」という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導入しました。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配慮しています。

またNRCには「ニッサン インテリジェント モビリティ」*、電動車(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を織り込んでいます。

新基準NRCの導入は主要国を中心に開始しており、2021年度末時点で2,900店を超える店舗で店舗デザインの刷新が完了しました。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。

*「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
<https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIM/>

一人ひとりのお客さまに焦点をあてた会社へ

シームレスで快適なセールス・サービスを、オンラインで体験したいと期待するお客さまは増えているものの、そのニーズは一人ひとりのお客さまによって異なります。日産ではそれぞれのニーズにしっかりと対応し、期待以上の経験を提供したいと考えています。その実現に向け、ディーラー教育の専門チーム「日産アカデミー」による店舗スタッフおよび管理職向けトレーニングを開発・実施しています。日産ではエリアマネジャーを育成しながら継続的な改善活動を実施しています。エリアマネジャー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、その店舗のスタッフとともに実行を支援、店舗の自律的な改善活動を推し進めています。

また日産では「クイック・ボイス・オブ・カスタマー(Quick VOC)」というお客さまの声を集める新たな仕組みを導入しました。Quick VOCは、ディーラー体験に関する簡単な3つの質問とフリーコメントをいただき、お客さまが懸念や不満を表明された場合は、ディーラーに通知が行き、迅速に対応します。

これらの活動を通じて、店舗におけるセールス・サービス品質を向上し、常にお客さまに満足いただけるよう、努めています。



新ブランドロゴを掲示したディーラー店舗

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

サプライチェーンマネジメント

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。一貫性のある調達活動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、その達成のために戦略的に協働しています。

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

サプライチェーンへの取り組み

ルノー・日産はアライアンスによる効率的な購買活動を推進するため、共同購買会社であるRNPO(Renault-Nissan Purchasing Organization)を2001年に設立し、順次購買領域を拡大してきました。現在はすべての購買領域をカ

バーするとともに、すべての購買機能を集約し、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、アライアンス各社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当たっては、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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Renault_Nissan_Purchasing_Way_Japanese.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

ルノー・日産・三菱アライアンスによる共同購買組織(APO)

APO

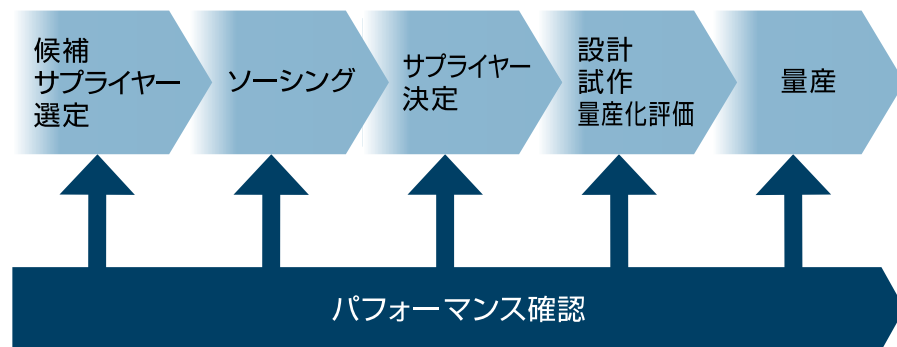
Alliance Purchasing Organization

- 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。

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」*1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わた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

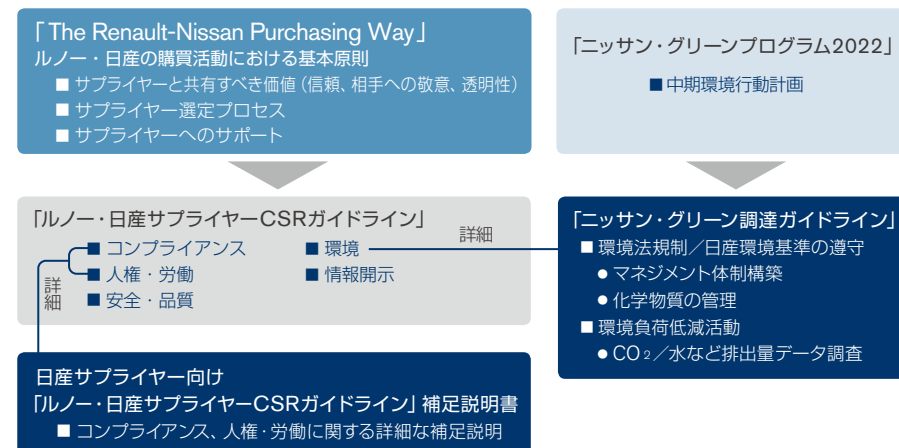
目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	製品安全 および品質	サプライチェーン マネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献		

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、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、CSRへの取り組みを実践することを目的に、期待する取り組み5分野・26項目を説明しています。5分野とは①「コンプライアンス」(法令遵守、汚職防止など)、②「安全・品質」(製品・サービスの安全確保、品質確保など)、③「人権・労働」(児童労働・強制労働の禁止、労働時間・賃金の法令遵守など)、④「環境」(環境マネジメントの構築・運用、温室効果ガス・廃棄物排出量削減、化学物質管理など)、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など)です。また、サプライヤーに第三者機関による評価を受けていただくことを要請しています。

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。2022年には、サプライヤーがサステナビリティ活動をより詳細に理解し、社会的要請に応えられるよう、日産サプライヤー向け「ルノー・日産 サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書*2を発行しました。特に人権・労働について配慮・対応すべき重要な事項を改めて明確にし、サプライヤーミーティングなどの場で周知を図りました。

日産サプライヤー向け「ルノー・日産サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書の位置づけ



2021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。

*1 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
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>

*2 こちらから日産サプライヤー向け「ルノー・日産 サプライヤーCSRガイドライン」補足説明書(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS_SH/index.html

* 「環境課題を踏まえた事業基盤の強化」におけるサプライヤーとの協働の詳細はこちらをご覧ください。
[>>> P086](#)

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

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

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に加え、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。

* 「環境課題を踏まえた事業基盤の強化」におけるサプライヤーとの協働の詳細はこちらをご覧ください。

[>>> P086](#)

* 「製品安全および品質」におけるサプライヤーとの取り組みの詳細はこちらをご覧ください。

[>>> P124](#)

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

日産では従来、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。2021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。

ルノー・日産アライアンスでは、2016年から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。サプライヤー向けセミナーを実施し、質問への回答方法や改善計画の策定について、評価機関から直接レクチャー

も行っています。現時点で購入額の90%以上のサプライヤーが、第三者評価機関によるアセスメント済みです。

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。また、日産では、サプライヤーと公正・公平な関係を維持するために、全従業員に対して、毎年下請法*1および独占禁止法*2に関する各e-ラーニングを必須研修として受講を義務づけています。

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QCDDMSR実績確認(品質: Quality、コスト: Cost、納品: Delivery、開発: Development、経営: Management、サステナビリティ: Sustainability、リスク: Risk 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。なお、2021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なったサプライヤーはありません。

*1 下請法: 下請代金支払遅延等防止法

*2 独占禁止法: 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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。

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。引き続き、日産の各機能部署とサプライヤーが一体となって「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。

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

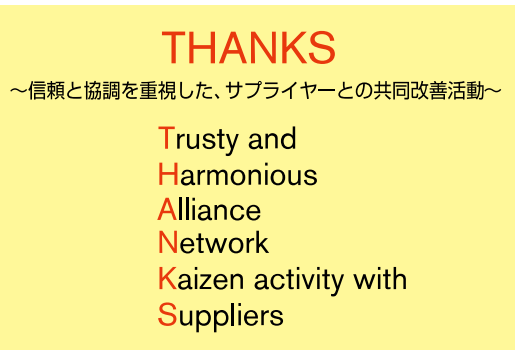
度ごとの購買方針などについて周知を図っています。

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」を、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。2021年度は、5社が「GLOBAL QUALITY AWARD」を、16社が「GLOBAL INNOVATION AWARD」を受賞しました。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

責任ある鉱物調達

鉱物調達方針

日産は2013年にいち早く紛争鉱物調達への取り組み方針を策定し、さらに2020年7月には「グローバル鉱物調達に関する方針」*1を公開しました。方針の対象範囲は、従来の3TG(錫、タングステン、タンタル、金)に加えて、コバルトも含む、紛争地域および高リスク地域から調達するすべての鉱物に拡大しました。また、同様の管理をサプライヤーにも徹底する要請をしています。

日産は、グローバル市場におけ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が行われることを目指しています。製品の製造に使用する材料や構成部品に含まれる鉱物資源が、人権や環境などで社会的な影響を及ぼしていないかどうか、サプライチェーンで確認を行い、懸念がある鉱物が使用されている場合には、不使用に向けた取り組みを推進しています。

さらに日産は鉱物調達方針に基づき、「OECD 紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・ディリジェンス・ガイド」を参照し、サプライチェーンにおける鉱物調達に関するデューディリジェンスを実施しています。2021年からルノー・日産・三菱アライアンスとして、RMI*2にも加盟し、サプライヤーとともにリスクを査定し、問題が確認された際は是正する活動を、今後より一層強化していきます。

*1 こちらから「グローバル鉱物調達に関する方針」をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_Sourcing_Policy_j.pdf

*2 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

責任ある鉱物調達のマネジメント

サプライチェーン・デューディリジェンスの社内管理体制

日産は、購買部門長を責任者として、開発部門、サステナビリティ推進部など関係部署の協力のもとでサプライチェーン・デューディリジェンスを実施し、グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティにその結果を報告しています。必要に応じて、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)にも報告し、今後の取り組みの決定にいかしています。

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います。グローバルに広がるサプライチェーンにおいて鉱物の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。

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。

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

調査実施に際しては、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。

2021年度は、日本、米国、メキシコ、欧州、中国、タイ、インド、南アフリカ、ブラジルの9市場で調査を実施した結果、武装勢力とかがかかわっているとみられる製錬業者から調達した鉱物を使用しているサプライヤーは確認されませんでした。

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

* こちらから「鉱物調達への取り組み」(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_j.pdf

コバルトのマネジメント

コバルト調達に関しては、地政学的リスクだけでなく採掘時の環境負荷や人権問題が指摘されていることを認識しています。日産は2018年からリチウムイオンバッテリー・サプライヤーへのヒアリングを実施し、定期的にフォローアップを行い、サプライチェーンの特定を行っています。OECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスを参照し、コバルトの製錬所、精製所の特定へ向けた取り組みを強化していきます。特定された製錬所、精製所は随時公開します。

* こちらから「鉱物調達への取り組み」(PDF)をダウンロードできます
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Minerals_j.pdf

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方		人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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	

人財育成

人財育成の方針・考え方

従業員一人ひとりが自発的に学ぶ姿勢を大切に、それぞれの能力やポテンシャルを發揮し、会社と従業員がともに成長し続ける企業文化の醸成と人財育成に取り組んでいます。

自身のキャリア実現にオーナーシップを持ち、能力開発を推進するだけでなく、それぞれの職場において上司の部下育成に加え、周囲との積極的な協働・チームワークを促進しています。具体的には、2020年度に評価制度を新生NISSANの象徴として進化した日産ウェイの5つの価値観ならびに人財育成・協働の促進を重要視した内容に刷新し、持続的な組織と人財の成長・育成に取り組んでいます。

また、リモートワーク環境下においても従業員が効率的な学びの機会を得られるよう、2万種類以上のe-ラーニングコンテンツをグローバル共通で提供し、従業員個々人のモバイル機器で受講できる環境も整え、デジタル学習の基盤拡充も推進しています。

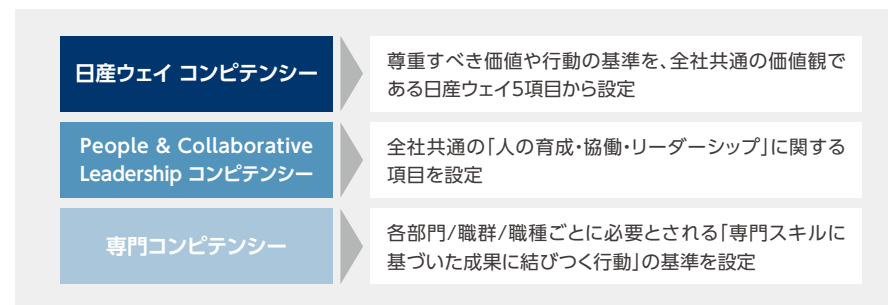
人財育成のマネジメント

人事制度の継続的な改善

中長期的な視点で「人」と組織の成長を実現するために、日産では継続的な人事制度の改善に努めています。2020年度においては評価制度を改定し、進化した日産ウェイに基づく評価指標、People & Collaborative Leadership(人の育成や協働に関するリーダーシップについての評価指標)、各領域で求められる専門性、の3つの柱を新たな評価項目としています。

これらをもとに、従業員一人ひとりのスキルや知識に基づく行動特性を捉える「コンピテンシー評価」、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」を導入し、「コンピテンシー評価」は、会社への貢献度合いを適切に評価し、賃金、または、年俸を決定しています。「パフォーマンス評価」の結果は、賞与、または、VC (Variable compensation)*として報酬に結びつけています。そのほか、従業員の持株会も福利厚生の一環として提供しています。

*変動インセンティブ報酬



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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の運用や、従業員が主体的にキャリアプランを考えるためのガイドやeラーニングを運用しています。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一目で分かり、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、2021年度は約480のポストに279人がエントリーし142人が合格しています。

学習機会の提供



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」という考えのもとに、従業員それぞれのキャリアビジョンの実現に向けて、スキルを高め、知識を深められるように、マネジメントスキル、ビジネススキル、リーダーシップ開発など多様なプログラムを提供しています。具体的には個々のキャリアステージに合わせた層別の必須研修に加え、自ら関心のあるものを選び受講できる選択型研修、自主学習を促進するグローバル共通のeラーニングコンテンツの拡充など、学び、成長し続ける組織文化の醸成に努めています。また時代の変化に合わせ、対面での集合研修からオンライン研修へのシフトも積極的に進め、個々人のモバイル端末を活用した学習などリモートワーク環境下での効率的な学習環境の整備にも意欲的に取り組んでいます。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

日産ラーニングセンター

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するとともに、マネジメント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「日産ラーニングセンター」を設置し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。「日産ラーニングセンター」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、進化した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、さまざまなプログラムを実行しています。また、日産ラーニングセンターにおいても、約10,000名の従業員に対して、AI、IoTを含む技術教育をオンラインで実施しリモートワークに対応しています。

日産ソフトウェアトレーニングセンター(STC)

2017年、日産先進技術開発センター(NATC)の中に日産ソフトウェアトレーニングセンター(STC)を開所し、クルマとソフトウェア開発の両方のスキルを持つ技術者の育成・スキル向上に努めています。CASEの進展により、ソフトウェアがクルマの競争力の源泉となることから、知識の習得と実装を学ぶSTCのプログラムを通して、デジタル化に対応した人財の育成を行っています。2017年の開所以来、13期、延べ393人の従業員が参加しました。

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より強化するには、全世界で働く従業員一人ひとりの技術力を一層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

世界共通の基盤教育プログラム グローバルトレーニングプログラム(GTP: Global Training Program)を、2012年から全世界の開発拠点のエンジニアに対し実施しています。さらに近年は、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、自動運転・コネクテッドカーの研究開発を担える人財を育成するために電気自動車、自動運転技術、コネクテッドカーサービスの教育に力を入れています。

技能員教育

日産、ルノーおよび三菱は、共通の生産方式であるアライアンス生産方式(APW: Alliance Production Way)を規定しています。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、グローバル展開と実践を目指しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

マネジメントの質の向上

日産ではグローバルレベルで全社をあげたリーダーシップ・マネジメントの質の向上に取り組んでいます。2020年度には、進化した日産ウェイの価値観と人財育成・協働のリーダーシップを人事評価制度に加え、組織における人財マネジメントの強化をより重要視しています。新制度の導入にあたっては、経営層や部長職が自ら旗振り役となり、それぞれの部署での理解浸透に向けた対話やワークショップを実行し、変革意志の発信を行ってきました。

2021年度以降は全社の層別研修(新入社員、課長昇格時研修など)に職位の期待役割と関連づけた内容を盛り込み、新制度に対する理解促進と行動実践を継続的に行っていきます。また、従来の研修体系も日産ウェイや人財育成・協働のリーダーシップに合わせた体系に刷新し、関連するスキルやリーダーシップを強化する研修を受講できる環境を整えました。

将来の経営層やリーダーの育成

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、将来のビジネスリーダー候補の人財を早期に選抜し、若手層、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、各人の強みや育成課題を明確にし、各種育成プログラムを実施しています。

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経験できる機会を提供しています。さらには、電動化や自動運転化、カーシェアリング、インターネットとのつながりなど、自動車を所有する時代から新たなモビリティサービスを創出する時代への変革期にあり、従来の自動車ビジネスの枠を越えた、新しいビジネスをけん引できるリーダーの育成にも取り組んでいます。

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でも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に行い、人財の特定、育成計画の立案と実行、後継者計画の策定を行っています。また、経営層自らが将来のリーダー候補者と直接対話する機会を設け、部門や地域を越えた人財育成施策の論議に積極的に参画しています。こうした戦略的人財マネジメントシステムは、グローバル共通の枠組みを持ってリージョン間でも人財や制度の連携をしつつ、地域、部門の各レベルにおいて活発な議論がなされています。

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。2022年度は制度導入17年目を

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

迎え、86の専門領域で47名のエキスパートリーダーと1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)

研修実績にかかわる指標	2019	2020	2021
年間受講人数(人)	330,784	304,225	395,448
総受講時間(時間)	549,490	250,251	328,783
従業員1人当たりの受講時間(時間)	24.3	11.1	14.3
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)	83,000	64,000	67,000

* 昨年までのサステナビリティレポートの年度表記に誤りがありましたので、本レポートにて訂正しております。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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

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。「日産の人権尊重に関する基本方針」に基づき、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。

* 「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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS/ASSETS/PDF/nissan_human_rights_policy_j.pdf
[>>> P092](#)

労働者の権利の尊重に関するマネジメント

日産は、「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、その他の理由による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認めない旨を規定しています。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、防止に努めています。また、グローバル行動規範を含むすべての内部規程に対する違反行為に関

しては、SpeakUp*1というシステムの導入により、内部通報が可能となっています。

* 「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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

*1 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
[>>> P180](#)

* 人権に関する取り組みの詳細はこちらをご覧ください
[>>> P092](#)

* ビジネス倫理の遵守のマネジメントはこちらをご覧ください
[>>> P180](#)

従業員が安心して働ける職場環境の構築

日産では、人を中心に捉えた企業文化の醸成という考え方に基づき、従業員が安心して働ける職場環境の構築に取り組んでいます。そのうえで従業員の人権を尊重することは組織として不可欠であり、日産では体系的に取り組むための仕組みづくりを行っています。

2021年には社内における従業員の人権尊重に関する具体的な取り組み方を取りまとめた「日産グローバル人権ガイドライン」を公開しました。同ガイドラインでは日産の事業活動に照らし合わせ、7つのテーマを設定しています。日産では同ガイドラインに基づき、事業全体で従業員に対する人権尊重の取り組みをより一層強化しています。

* 「日産グローバル人権ガイドライン」の詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS_GUIDELINE/index.html

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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。

* 働き方改革「Happy8」の詳細はこちらをご覧ください
[>>> P113](#)

人権デューデリジェンス・アセスメントへの取り組み

日産は、自社のグローバルな各拠点において、従業員の人権が確実に尊重され、安心して働ける環境、また、必要に応じて現地の法律を尊重し国際基準を業務に取り入れる環境を実現するべく、人権デューデリジェンスの一環として人権アセスメントを実施しています。アセスメントを通して改善が必要と判断された場合には改善策を検討し、必要に応じて実行に移し、結果について社外へ開示を行うプロセスを策定し、各拠点への適用を進めています。2021年度は、調査票を用いた人権に関する自己評価の結果に基づき、外部NPO団体の協力のもと、北米日産にて人権アセスメントを実施しました。アセスメントでは現地の法律を逸脱する事案は指摘されませんでした。北米日産にて取り組みの見直しを検討できる領域について確認をしました。アセスメントの内容を社内にて精査し、必要に応じて社内基準の見直しなどの対応について立案と実行を進めていきます。

* 2021年度に実施した人権デューデリジェンス・アセスメントの詳細はこちらをご覧ください
[>>> P094](#)

目次		Corporate direction		環境		社会性		ガバナンス		データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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		

労働慣行 従業員との対話

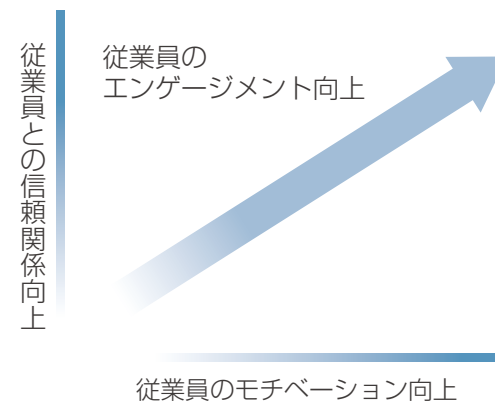
従業員との対話に関する方針・考え方

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、従業員がコーポレートパーパス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)が向上し、「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」という意識の醸成を図っています。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

従業員との対話のマネジメント

グローバルの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モチベーション、エンゲージメントを高めるとともに、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、本社の広報部門を中心に、グローバルの全従業員を対象としたイントラネットなどで情報発信を行うほか、部長層からのカスケードのための資料配布、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。

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。

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。

従業員との対話の実績

日産の事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、コーポレートパーパスの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

日産は事業構造改革「Nissan NEXT」*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コーポレートパーパスに共感し、「Nissan NEXT」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 NEXT」に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PLAN/NEXT/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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。

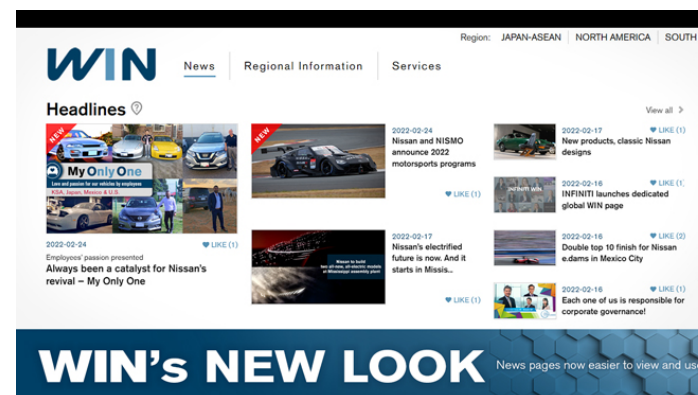
モチベーションの向上に関しては、日産の製品やサービス、電動化など技術に関する理解を促進するためタイムリーに情報を発信し、関心を喚起しています。また、自動運転技術の開発、コネクテッド技術を活用した新たなサービスなど、長期的な取り組みに関する情報を積極的に提供しています。

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、年度初頭に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、従業員に対して、新車発表会や重要な企業発表案件などのライブストリーミング視聴を促進しています。これらの取り組みが日産の魅力アピールする「アンバサダー」を増やす良い機会となっています。

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)」は開設以来、従業員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」の利用をはじめました。2021年

度末には、約5年ぶりにWINのデザインをリニューアルし、使いやすさを向上しました。今後もグローバル社内広報部では従業員からの意見に耳を傾け、さらなるイントラネット(WIN)の品質向上を目指していきます。



リニューアルした「WIN」

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、会社の目指す方向性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。部長層に毎月配布し、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。また、日本国内では工場など生産現場で働く従業員向けに、紙媒体である「NISSAN NEWS」を毎月発行するほか、従業員用食堂や執務室のTVモニターで社内情報番組を放映するなど、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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

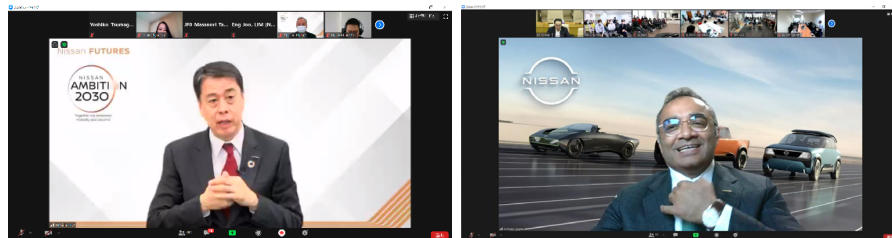
経営層と従業員のコミュニケーションを強化

「Nissan NEXT」の柱である「最適化」、「選択と集中」により確実にリカバリーと着実な成長を果たし、新しい時代の中で「日産らしさ」を取り戻すには、従業員との対話を増やし、なぜ日産が事業の構造改革に取り組むのかを理解してもらうことが重要になります。

日産では、毎年実施している「社長講話」や「MIE」に加えて、会社の重要な発表を行う際、従業員の一層の理解促進を目的に、对外発表の前後にも対話形式（2 way）のタウンホールミーティングなどを開催しています。

2021年度は、11月に長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」発表後、従業員向けのタウンホールミーティングをリージョンごとに実施しました。従業員がCEOまたはCOOとオンラインで直接対話する形式を採用したこともあり、参加した従業員からの反応も非常に良く、「モチベーションが高まった」などといったポジティブな声が多数寄せられました。

また、こうした重要案件の発表後やイベントの実施後の従業員の反響をタイムリーに経営陣にインプットすることで、社内広報は従業員の受け止めや思いを経営層にフィードバックするという役割も担っています。



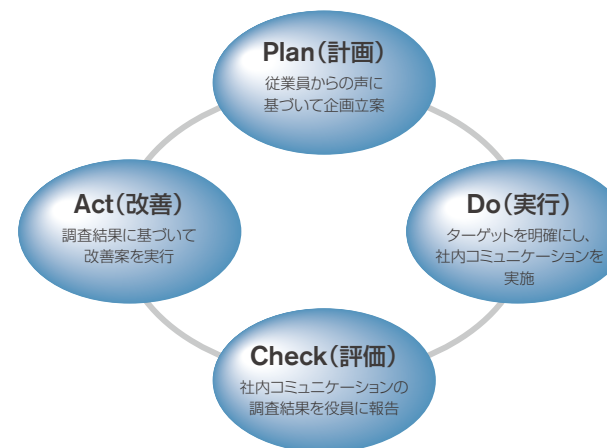
「Nissan Ambition 2030」に関するタウンホールミーティング

トップマネジメントとの直接対話の機会に関しては、「増やしてほしい」という声が多く寄せられており、より細やかに従業員と対話ができるよう、地域ごとに対象者を絞ったラウンドテーブルも2020年度より順次実施しています。

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、従業員の考えや意見を把握し、それらを経営層と共有することが大切です。日産では事業構造改革「Nissan NEXT」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いますが、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。従業員への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社内コミュニケーション活動を推進しています。

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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

従業員の健康と安全

従業員の健康と安全の方針・考え方

国や地域、部門を問わず、当社事業活動において、労働安全と健康が最優先であることを示し、事業のあらゆる場面で人の安全と健康が尊重される企業風土を醸成するため、日産では労働安全衛生グローバルポリシーを設けています。

同ポリシーでは、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、基本方針を「私たちは、トップから社員一人ひとりに至るまで、全員が人間尊重の考え方を共に認識しあい、職場環境や業務プロセスの最適化、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」としています。

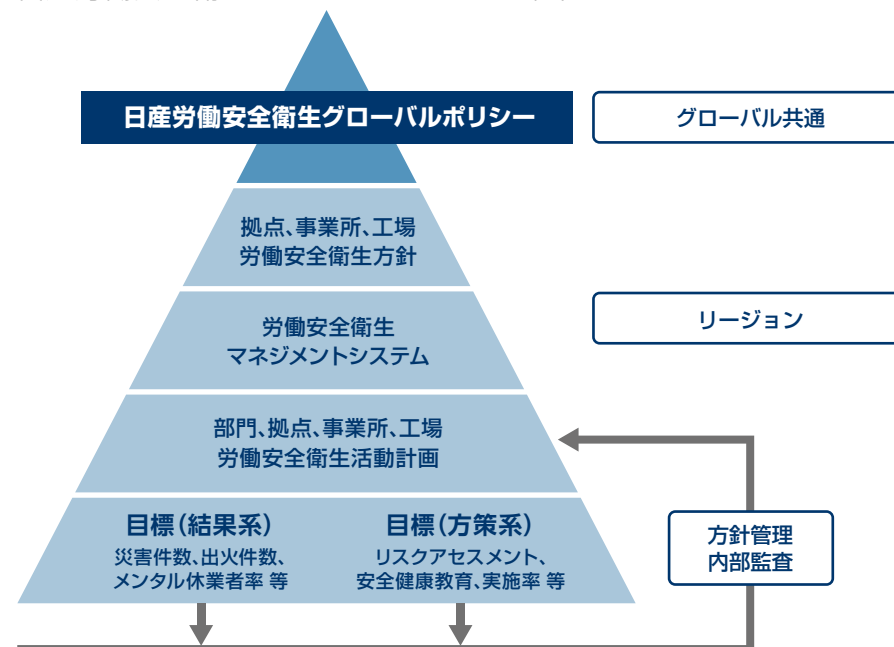
また、以下の8つの領域を主要な項目として具体的なポリシーを規定するとともに、役員から従業員一人ひとりが持つ安全衛生に関する役割と責任についても規定しています。

1. コンプライアンス遵守
2. 安全衛生活動計画とモニタリング
3. 設備、作業計画時の事前安全衛生評価
4. 構内協力会社管理
5. 安全衛生教育、作業指導
6. 災害事故の報告と類似災害事故防止
7. 健康増進
8. 感染症対策

日本、海外の拠点では、「労働安全衛生グローバルポリシー」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実施しています。

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、健康推進を重視し、職場の安全・健康活動を推進しています。

日産労働安全衛生グローバルポリシーの位置づけ



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

日産自動車 安全衛生基本方針

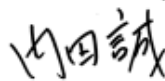
共通の価値観 Shared core value

働く仲間の安全と健康は全てに優先する

基本方針 Basic Policy

私たちは、トップから社員一人ひとりに至るまで、全員が人間尊重の考え方を共に認識しあい、職場環境や業務プロセスの最適化を図り、心身にわたる健康増進を積極的かつ継続的に進め、災害事故や疾病のない明るく活気ある職場づくりを推進する。

日産自動車株式会社 代表執行役社長兼最高経営責任者
Nissan Motor Co., LTD. Representative Executive Officer, President and CEO



Makoto Uchida

従業員の健康と安全のマネジメント

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、グローバルの全事業所とリモート会議で、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。*1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。

日本国内外の多くの事業所で、OHSAS18001*2を含めた労働安全衛生マネジメントシステムを導入し、新規格であるISO45001*3への対応も進めており、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。

*1 2020, 2021年度は新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、集合形式での開催を見送り

*2 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

*3 ISO45001：同じく労働安全衛生マネジメントシステムのOHSAS18001に代わる国際規格

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

従業員の健康と安全の実績

従業員の安全の取り組み

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ためには、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、独自に開発した安全・防火リスク管理診断手法を導入し、職場に潜む労働災害リスクを積極的に洗い出し、その対応策を講じています。2010年から労働安全に関する指標をグローバルで標準化し、世界各地の職場の状況を把握しています。

安全な職場づくり

日本、海外の全拠点で労働災害や出火リスクを事前に検出し、摘みと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リスクを検出する仕組みです。これらの活用により、労働災害や出火の低減に効果을上げてきました。

また、生産の現場で作業員一人ひとりが災害リスクに気づき、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年から組織的に継続して実施しています。同トレーニングによって作業員の危険感受性が養われ、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。

さらに、災害が発生してから対策を講ずるのではなく、職場の潜在的な危険性または有害性を見つけ出し、これを除去、低減するための手法としてリスクアセスメントを導入しています。

各職場に広く定着しており、職場の設備や作業に対して継続して計画的に実施されています。

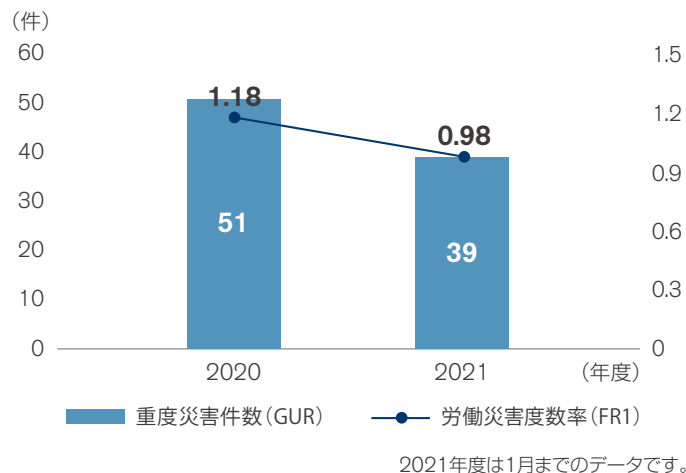
各生産拠点で発生した労働災害および出火事故については、グローバルで共通の報告基準を定めており、発生拠点の責任者は速やかに日産自動車株式会社(NML)に報告します。NMLでは、事故情報や対策、指示を各拠点と共有し、類似する災害や火災事故の未然防止につなげています。このような取り組みを行っておりますが、2021年7月に残念ながら日産九州におきまして、従業員の死亡を伴う災害が発生しています。日産は、死亡災害はもちろんのこと、発生した全労働災害について、原因を究明し全工場で再発防止対策を徹底して行っています。

日産は労働災害の包括的なモニタリングを目的に、労働災害度数率(FR1)および重度災害件数(GUR)の指標を採用しており、それぞれの進捗を管理しています。労働災害度数率は全社として継続的に前年度の実績以下の達成を目標として設定し、死亡事故に関してはゼロとすることを目指しています。

* 労働災害度数率(FR1: Frequency Rate 1): 予め定義された症状を伴う災害の度数率
 (予め定義された症状を伴う災害件数)×1,000,000/総労働時間×1.1
 重度災害件数(GUR): 死亡災害(G: Grave)、後遺障害を伴う災害(U: Unrecoverable)、後遺症はないが
 予め定義された症状を伴う重傷災害件数(R: Recoverable but serious)

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

労働災害度数率および重度災害件数(グローバル)



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、夏季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。

新型コロナウイルス感染症対策

コロナ対策として、グローバルに「コロナ対策のグローバルガイドライン」を策定しました。従業員とその家族を新型コロナウイルス感染症に罹患させないこと、また社内のみならず、社会における感染拡大を防ぐための感染予防策、感染拡大防止策を行うことを基本的な考えとし、新型コロナウイルス感染症対策

を設計、実行しています。世界各拠点で横並びの対策を展開し、実施状況を共有するなど対策促進を行っています。

新型コロナウイルス感染症に罹患しないための身体づくりとして、免疫力を高めることを基本とし、食事・睡眠・運動を推進しています。また、在宅勤務、時差出勤の推進、マスク支給などの対策を講じています。就業時におけるルールとしては、出勤前に健康状態を確認し、体調不良の場合は自宅待機、また勤務場所では、検温、消毒、マスク着用を徹底しています。各拠点において従業員にマスクを支給しています。また、地域によってはマスク・消毒液などを入れた「COVID-19ファミリーKIT」を配布し、従業員のみならず家族へのサポートも行っています。また、感染予防・重症化低減に有効な対策であるワクチン接種について、職域における接種を積極的に実施しております。

併せて、社内のエリア対策として、ソーシャルディスタンスの確保は、執務席、会議室などすべてのエリアで適用し、距離が保てない場合は、パーテーションを設置し飛沫感染を予防するとともに、社内共有物となる仕器の消毒や会議前後の会議室消毒など、接触感染の予防を徹底しています。特に社内食堂は、飛沫、接触感染の両方のリスクが最も高いと捉え、全事業所で対策に注力しています。さらに、日本国内では従業員のPCR検査などの受検が分かった時点で、職場の消毒実施や接触者を特定して自宅待機にするなど、社内や市中での感染拡大防止を徹底しています。また、生産ラインや従業員休憩所にCO₂モニターやサーキュレーターを設置し、換気対策を強化するなど、市中動向を踏まえた対策強化を図りました。

今後も新型コロナウイルス感染症から従業員と家族を守り、社会を守るため対策の強化に努めていきます。

目次		Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

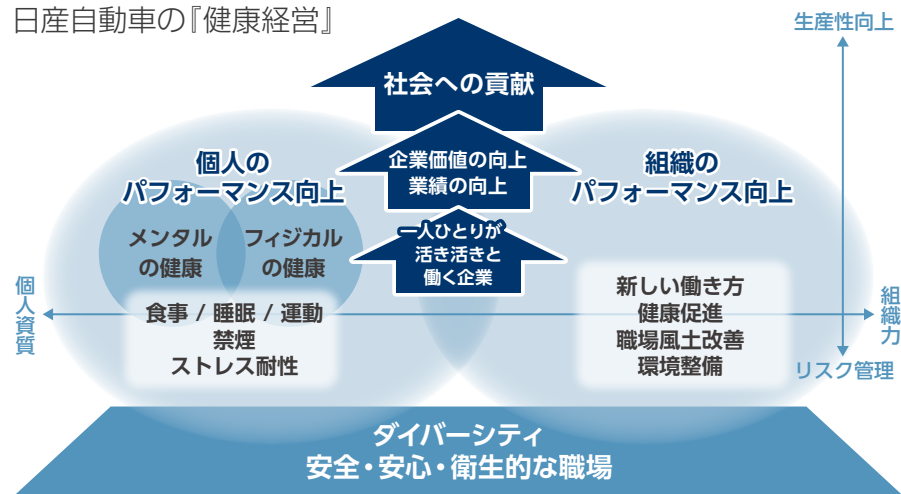
従業員の健康づくりとマネジメント

基本的な考え方

従業員がいきいきと働くことができる職場をつくり、また日産をリタイアした後も家族とともに健やかな人生を歩むためには、心と身体の健康は必要不可欠です。

日産では、従業員の安全と健康は、個人だけでなく、日産が社会に貢献し続ける企業として生き残るための重要な課題と位置づけています。「日産自動車安全衛生基本方針」である「働く仲間の安全と健康は全てに優先する」を『健康宣言』として、従業員の健康を、経営的な視点で考え戦略的かつ愚直に施策を実践することで『健康経営』を実現していきます。

日産自動車の『健康経営』



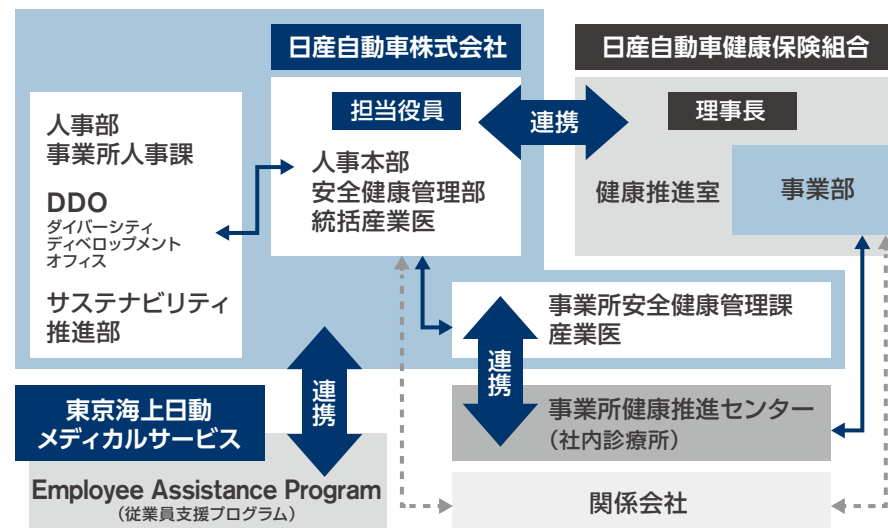
共通の価値観

働く仲間の安全と健康は全てに優先する

健康推進体制

日産の健康推進は、日産自動車健康保険組合(事業所健康推進センター)、東京海上日動メディカルサービスなど医療の専門職と、人事本部安全健康管理部、各事業所の安全健康推進部署および関連部署が、従業員の心身の健康のため、協働して活動を推進しています。

推進体制



健康課題への取り組み

健康推進体制下において、日本国内では、従業員の健康状態をデータによって見える化し、疾病リスクの分析、健康リスクを予測して、従業員の健康推進活動や、個別の改善プログラムの実行に取り組んでいます。より効果的な取り

目次	Corporate direction			環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

組みを行うため、自社の健康課題を見える化する健康経営戦略MAPを作成し、全社共通の取り組みを促進しつつ、事業所ごとにブレークダウンした戦略MAPを作成することで、より地域性や事業所の特性をいかした健康推進活動を行っています。

また、健康推進活動のマネジメント強化のため、健康経営に関する会議を体系立てて実施しています。

全社で取り組む中期計画

健康経営戦略MAP

健康課題	健康投資	健康投資効果			健康経営で解決したい経営課題
		健康投資施策の取り組みに関する指標	従業員の意識変容行動変容に関する指標	健康関連の最終的な目標指標	
フィジカルメンタル休業者の増加 健康意識向上の仕掛けが不十分	健康経営の推進に基づく諸活動の実施 健康な人づくり	健康投資の結果の指標 ・イベント参加率 ・健康診断結果のフォロー ・ストレスチェック結果に基づく改善活動率 など	・健康サーベイ ・食事・睡眠・運動の改善率 ・精検者率の増加 ・両立支援の拡大による満足度 ・職場改善活動の実施後アンケート など	・ワークエンゲージメント*1の向上 ・ヘルスリテラシー*2の向上 ・プレゼンティーズム*3の低減 ・アブセンティーズム*4の低減	コーポレートパーパスの実現 ↑ 一人ひとりがいきいきと働ける企業の実現

全社で心ひとつに取り組むために、各事業所の特性を生かす！



各事業所における戦略MAPに基づく健康活動の推進

- *1 ワークエンゲージメント 仕事に関連するポジティブで充実した心理状態のことで、以下の3つが揃った状態とされている
「仕事から活力を得ていきいきとしている」(活力) 「仕事に誇りとやりがいを感じている」(熱意)
「仕事に熱心に取り組んでいる」(没頭)
- *2 ヘルスリテラシー 健康情報に基づく意思決定で自身の健康を決める力であり、以下が定義されている
・健康情報を入力・理解・評価・活用するための知識や意欲、能力
・日常生活におけるヘルスケアや疾病予防、ヘルスプロモーションについて判断や意思決定
・生涯を通じて生活の質を維持・向上
- *3 プレゼンティーズム 従業員が職場に出勤はしているものの、何らかの健康問題によって、業務の能率が落ちている状態
- *4 アブセンティーズム 心身の不調により、業務自体が行えず、仕事を休業/欠勤している状態

堅実に取り組むフィジカルヘルスケア

日本国内におけるフィジカルヘルスは、下記に注力をしています。

【病気の未然防止】

- *コロナ禍課題への健康推進活動
- *ヘルスリテラシー向上活動
 - ・健康アプリ『PEP-UP』の導入、活用
 - ・運動・睡眠・食事へのアプローチ
 - ・禁煙活動

【病気の早期発見】

- *定期健康診断結果に基づく健康指導の充実
 - ・特定保健指導
 - ・アンダー40歳の健康推進活動
- *精検受診の徹底促進
- *検診結果における事業所特有課題に即したハイリスクアプローチ

【病気の治療】

- *両立支援の充実

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

コロナ禍による生活様式の変化により、2020年度の健診データで体重増が顕著になりました。経年による生活習慣病の増加を予防するため、2021年度より現在も継続して、『コロナ禍で増えた体重減』の活動を全社で推進しています。

コロナ禍で増えた体重減	目標	2021年度実績
BMI 25以上人の削減	2.5% 減	1.0% 減

体重減方策としては、在宅勤務の急激な増など、運動量の不足が最大要因であるため、全社、また事業所の特性をいかした運動量アップの活動を推進しています。



長引くコロナ禍により、体重減については、継続してコツコツ取り組んでいきます。これからも、健診などによる病気の早期発見、両立支援による病気の治療などの活動強化により、休業者減を実現しつつ、健康への意識向上による病気の未然防止など、フィジカルヘルスケアに堅実に取り組むことで、一人ひとりがいきいきと働く職場を実現していきます。

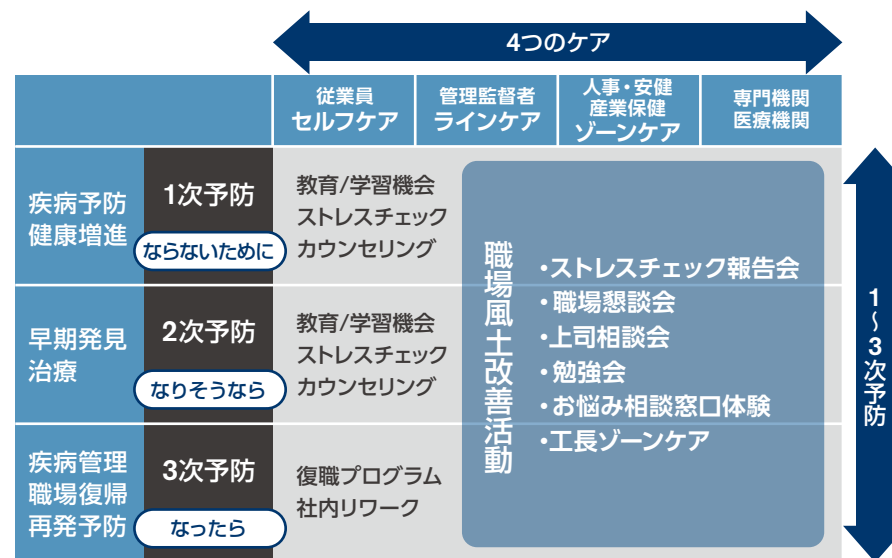
包括的なメンタルヘルスケア

日本国内におけるメンタルヘルスには、下記の特徴があります。

【EAPにおける『4つのケア』『1-3次予防』の実現】

- * ストレスチェックの実施による『セルフケア』の充実
- * 社内アンケート結果に基づく職場風土改善活動『ラインケア』の促進
- * 層別のケア『ゾーンケア』の新規導入
- * 復職支援プログラムの徹底
- * 社内リワークによる再発予防の強化

* EAP : Employee Assistant Programの略。従業員支援プログラム



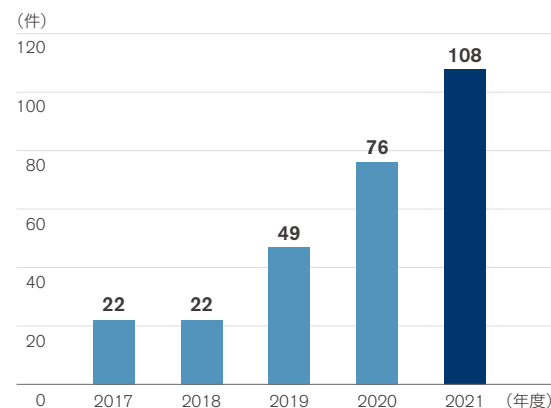
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	製品安全 および品質	サプライチェーン マネジメント	人財育成	労働慣行	従業員の健康と安全	地域社会への貢献

社内アンケートによるストレス度の解析により、職場風土の改善である、ラインケアには日産は長年、積極的に取り組んできました。

改善活動を推進するためのポイントは、上位者(管理、監督者)が自身の組織分析結果を認知し、結果に伴う活動の動機づけを行うことです。

そこで近年は、これまでの組織分析結果報告会をできるだけ小単位に行うことで、改善活動の拡大につなげています。

組織分析結果報告会 実施件数

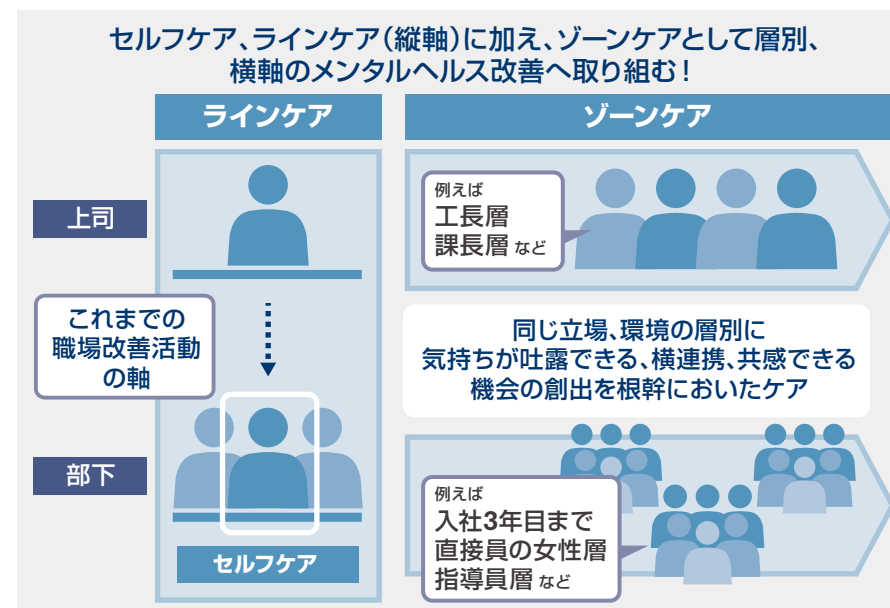


組織分析の解析と活動を進める中で、近年のメンタル休業者実績、およびストレス度の層別解析により、一部の層へのケアの必要性が顕著となりました。日産ではそのケアを『ゾーンケア』と命名し、2021年度には、

- ・新卒、中途入社へのお悩み相談窓口体験
- ・間接業務従事者へのオンラインセッション
- ・若年層懇談会、セッション
- ・工長ゾーンケアとしての懇談会、コーチング活動

などを実施しています。

ゾーンケアの拡大、またセルフケア、ラインケアを更に充実させ、メンタル疾病や休業者の減はもちろん、一人ひとりがいきいきと働く人、職場づくりに努めていきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性			ガバナンス	データ集・索引		
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

健康推進活動の社会的評価

日本国内において、経済産業省の健康経営優良法人認定制度を、健康推進活動のマネジメントシステムと位置づけて、取り組みを促進しています。

その実績として、2019年より継続して、健康経営優良法人に認定されています。

また、従業員の健康増進のため、スポーツの実施に積極的に取り組んでいる企業として、2022年にスポーツ庁のスポーツエールカンパニーに認定されました。

日産はこれからも、トップから従業員一人ひとりまで、全員がいきいきと働くことは、組織の活性化をもたらす、日産の発展と社会への貢献につながると捉え、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となる『健康経営』に取り組んでいきます。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

地域社会への貢献

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、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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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、事業を推進するうえ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、グローバル方針を決定し、各地域で実行しています。

現在は、2017年に改訂した方針で定めている「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

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・決定された日産の社会貢献活動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。

*グローバル・サステナビリティ・ステアリング・コミッティについては以下のページにも記載しています
[>>> P019](#)

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脱炭素

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しており、環境保全団体のWWFジャパンが主催する環境啓発キャンペーン「Earth Hour 2022」に協賛し、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、子ども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人道支援活動に取り組んでいるほか、2021年も国際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を継続し、タイで行っている教育プログラムの活動を拡充しました。

ダイバーシティ&インクルージョンに関する詳細はこちらをご覧ください。
[>>> P103](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

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。

このような平時における取り組みとともに、世界中で多発する自然災害やパンデミック発生時には、地域社会への支援を行い、社会課題の解決に寄与しています。

地域社会への貢献の実績

2021年度の社会貢献活動の実績

2021年度 グローバル社会貢献支出額：約22.7億円

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シップ費

2021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)	739	1,112	230	191	2,272
比率(%)	32.5	49.0	10.1	8.4	100

	災害名	2021年度実績
自然災害被災地に対する主な支援	河南省(特に鄭州市周辺)の洪水被害の救援と復興活動への取り組みに対する緊急支援(中国)	・日産自動車、日産(中国)投資有限公司、東風汽車有限公司より、鄭州市の赤十字社を通じて1,948万人民币元の寄付に加え、救援車両や機材を提供
	「日産リーフ」を活用した超大型台風「ライ」支援(フィリピン)	・「日産リーフ」のV2L(Vehicle to Load)技術とパワームーバーを活用して災害時の非常用電源を提供し、セブ島とタクロバン島の被災地を支援 ・地元の自動車クラブ「Navara Nation(ナバラネイション)」と連携し、フィリピン日産より被災地域に救援物資を配布
	スコータイ、チャイヤブーム、ロップリー地区での洪水被災者支援(タイ)	・メディアや日産のお客さまとともにNissan Care For You Caravan を結成し、スコータイ、チャイヤブーム、ロップリー地区の洪水被災者に対して、9,000本の飲み水と5,000枚のマスク、缶詰の食料やその他の日用品を提供

<その他の緊急人道支援>

ウクライナにおける人道危機についての支援:

赤十字社とNPOジャンププラットフォームに合わせて100万ユーロを寄付

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引				
社会性に関する方針・考え方	人権	交通安全	ダイバーシティ & インクルージョン	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

社会貢献活動事例

2021年も新型コロナウイルスの感染拡大など先行きの見えない日々が続く、多くの社会貢献活動が中止や延期を迫られるなど、さまざまな影響を受けました。

日産は、長期化するコロナ禍でも環境問題や社会課題への支援を継続したいという思いから、オンラインなどを活用して、各国で子どもたちを対象にした環境教育やリーダーシップ育成活動などを行いました。

各分野の代表的な活動をご紹介します。

下記のウェブサイトには、以下に紹介する活動の詳細内容に加え、世界各地で実施したその他の社会貢献活動も掲載していますので、ぜひご覧ください。

<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/SOCIAL/CITIZENSHIP/>

分野	活動事例	地域
環境	環境出張授業「日産わくわくエコスクール」	日本、英国、中国
	WWFジャパン(世界自然保護基金ジャパン) 環境啓発キャンペーンへの協賛と各国での活動	日本、中国、南米、カナダ
	ザ・ネイチャー・コンサーヴァンシーの「テネシー森林保全プログラム」への支援	米国
交通安全	交通安全活動「ハローセーフティーキャンペーン」	日本
	ドライビングスクールへの支援	米国
ダイバーシティ(多様性の尊重)	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
	歩く国際協力「Walk in Her Shoes 2021」キャンペーンへの協賛	日本
	ものづくりの魅力を伝える「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」	日本
	子どもたちや若者への教育支援「日産ドリーム・クラスルーム」	中国
	子どもたちに教育機会を提供「日産スキルズ・ファンデーション」	英国
	次代を担う子どもたちへの支援「日産 童話と絵本のグランプリ」	日本
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	
事業を営む地域への貢献	日産財団による支援	米国、オーストラリア、ブラジル、カナダ
	公益財団法人日産財団による教育支援	日本



「交通安全未来創造ラボ」で開発した有効視野計測システム



STEM教育を生かしてスマートファーミングを学ぶタイの生徒たち

ガバナンス

ガバナンスに関する方針・考え方	159
コーポレートガバナンス	160
リスクマネジメント	172
コンプライアンス	175

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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	

ガバナンスに関する方針・考え方

新型コロナウイルス感染拡大をはじめとした複合的な要因による半導体の供給不足・サプライチェーンへの影響や原材料費の高騰、さらに米中摩擦、ウクライナ情勢等をはじめとする地政学リスクは、世界のあらゆる業種に大きな影響を与え、さらに複雑化しており、企業は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するため、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べく、コーポレートガバナンス*1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。気候変動に伴うリスクと機会への対応をはじめ、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」*2を定めて、日産グループ全社で徹底しています。

*1 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

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Guidelines_JP.pdf

*2 「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

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

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

日産は、2018年に発生した元経営者による不正行為により、ステークホルダーの皆さまに多大なるご迷惑をおかけしました。過度な権限集中・ガバナンスの透明性欠如に起因したものと認識し、これを二度と繰り返さないために、社内の意識改革ならびにガバナンス改善等の再発防止に努めています。

2018年12月に独立社外取締役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て2019年6月には監査役設置会社から「指名委員会等設置会社」へ移行しています。これにより明確な形で執行と監督・監査を分離し、意思決定の透明性を図るとともに、迅速かつフレキシブルな業務執行を実行し、内部統制、コンプライアンスならびにリスク管理体制の実効性を担保しています。

取締役会では、社外取締役の比率が過半数を占め、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つの委員会を設置しています。各委員会においても社外取締役が過半数を占めており、特に報酬委員会は社外取締役のみで構成されています。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ます。

さらに、日産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。

コーポレートガバナンスは日産の重要な根幹であり、世界の各拠点が連携しながらグローバルな管理体制を整備しています。さらに重要なことは、それらを実効性のあるものにしていくことであり、そのためには組織の隅々まで浸透するよう従業員・ビジネスパートナーへの啓発活動にも注力しています。長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」のもと、数多くのワクワクする電動車とイノベーションを提供し、移動と社会の可能性を広げ、お客さまや社会から真に必要なとされる持続可能な企業へと日産を変革していくことを目指し、役員から従業員に至るまで透明性と尊重・敬意の姿勢を持って行動し、企業文化を変えることでステークホルダーの皆さまからの信頼を回復していきたいと考えています。

* コーポレートガバナンスオーバービューに関する詳細はこちらをご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

* 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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Guidelines_JP.pdf

* ガバナンスのデータに関する詳細は以下のページをご覧ください
[>>> P216](#)

コーポレートガバナンス体制の強化

日産は、指名委員会等設置会社として指名委員会、報酬委員会、監査委員会を設置し、以下のポイントを主眼としてガバナンスの強化を図っています。

- ① 執行と監督の分離
- ② 取締役会の独立性
- ③ 意思決定プロセスの透明性
- ④ 迅速で柔軟性ある業務執行

取締役会の役割



取締役会の体制

当社の取締役会は、独立性を有する社外取締役がけん引し、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。構成員数12名の過半数7名が独立性を有する社外取締役であり、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。また、各取締役は、国際性・ジェンダー・専門性等におけるダイバーシティを有しており、これらのインクルージョンを通じて、会議全体として活発な議論と迅速な意思決定を実現することを目指しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

取締役スキルマトリックス

2022年4月より取締役のスキルマトリックスを以下の通りに更新しました。

「ガバナンス」「CSR」⇒「ESG」に統合(E/S/Gの連関を通じてのサステナブルな事業運営のため。)

「デジタルトランスフォーメーション(DX)」⇒新規追加(CASE*対応を含めた事業運営のため。)

*CASE: C = Connected (つながるクルマ)、A = Autonomous (自動運転)、S = Sharing services (カーシェア)、E = Electrification (電動化)

		グローバル マネジメント	自動車業界	政府機関	法務/ リスクマネジメント	財務/会計	ESG	製品/技術	セールス/ マーケティング	デジタルトランス フォーメーション
1	木村 康 Yasushi Kimura	○				○	○	○	○	
2	ジャンドミニク スナール Jean-Dominique Senard	○	○	○		○	○			
3	豊田 正和 Masakazu Toyoda	○	○	○	○		○			
4	井原 慶子 Keiko Ihara	○	○				○	○	○	○
5	永井 素夫 Motoo Nagai	○	○		○	○	○			
6	ベルナール デルマス Bernard Delmas	○	○				○	○	○	
7	アンドリュー ハウス Andrew House	○				○	○	○	○	○
8	ジェニファー ロジャーズ Jenifer Rogers	○			○	○	○			○
9	ピエール フルーリオ Pierre Fleuriot	○		○	○	○	○			
10	内田 誠 Makoto Uchida	○	○		○	○	○	○		○
11	アシュワニ グプタ Ashwani Gupta	○	○			○	○	○	○	○
12	坂本 秀行 Hideyuki Sakamoto	○	○		○		○	○		○

* 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/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

取締役会の活動状況

取締役会では、法令および取締役会規則に基づき、株主総会議案、各委員会の構成員、四半期および通期決算、事業計画ならびに商品戦略等の当社グループ経営にかかわる重要事項などについて決議しています。

当事業年度における、当取締役会に上程された議案には以下が含まれます。

- 業務執行状況および事業構造改革「Nissan NEXT」の進捗報告
- 長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の策定
- 内部統制およびリスクマネジメントに関する活動報告
- コーポレートガバナンス報告書の改訂
- 東証新市場区分への移行に関する提案、他

また、筆頭独立社外取締役が議長を務める社外取締役のみによる会合を定期的に開催し、当社のコーポレートガバナンスおよびビジネスに関する事項などについて幅広く議論しています。その一例として、執行側からのビジネスブリーフィング、当社拠点訪問、サステナビリティとD&Iの取り組み、ならびにガバナンスに関するレクチャーなどがあります。

さらに、独立社外取締役と会計監査人との間で、経済安全保障、ESGと電動化対応に対する市場の視点、データセキュリティ新法制などに関する意見交換会を当事業年度において2回実施しました。

* 各取締役に関する詳細はこちらをご覧ください

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

* 2021年度取締役の活動状況に関する詳細はこちらをご覧ください

[>>> P216](#)

取締役会メンバーの担当職務

<p>木村 康 (きむら やすし)</p>  <p>独立社外取締役 取締役会議長</p> <p>指名委員会 監査委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年6月</p>	<p>ジャンドミニク スナル (Jean-Dominique Senard)</p>  <p>取締役 取締役会副議長</p> <p>指名委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年4月</p>	<p>豊田 正和 (とよだ まさかず)</p>  <p>独立社外取締役 筆頭独立社外取締役 指名委員会委員長</p> <p>指名委員会 監査委員会</p> <p>取締役就任年月 2018年6月</p>
<p>井原 慶子 (いはら けいこ)</p>  <p>独立社外取締役 報酬委員会委員長</p> <p>指名委員会 報酬委員会</p> <p>取締役就任年月 2018年6月</p>	<p>永井 素夫 (ながい もとお)</p>  <p>独立社外取締役 監査委員会委員長</p> <p>指名委員会 報酬委員会 監査委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年6月</p>	<p>ベルナル デルマス (Bernard Delmas)</p>  <p>独立社外取締役</p> <p>報酬委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年6月</p>
<p>アンドリュー ハウス (Andrew House)</p>  <p>独立社外取締役</p> <p>指名委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年6月</p>	<p>ジェニファー ロジャーズ (Jennifer Rogers)</p>  <p>独立社外取締役</p> <p>報酬委員会 監査委員会</p> <p>取締役就任年月 2019年6月</p>	<p>ピエール フルーリオ (Pierre Fleuriot)</p>  <p>取締役</p> <p>監査委員会</p> <p>取締役就任年月 2020年2月</p>
<p>内田 誠 (うちだ まこと)</p>  <p>取締役 代表執行役社長 兼最高経営責任者</p> <p>取締役就任年月 2020年2月</p>	<p>アシュワニ グプタ (Ashwani Gupta)</p>  <p>取締役 代表執行役 最高執行責任者</p> <p>取締役就任年月 2020年2月</p>	<p>坂本 秀行 (さかもと ひでゆき)</p>  <p>取締役 執行役副社長</p> <p>取締役就任年月 2020年2月</p>

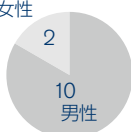
* 取締役の一覧・経歴はコーポレートガバナンスオーバービュー(バージョン3: 2021年12月更新)の(P19-25)をご参照ください

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

* 取締役の選任理由はコーポレートガバナンス報告書(P7-9)をご参照ください

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

取締役会の特長

<p>取締役会と委員会構成における高い独立性</p> <ul style="list-style-type: none"> 取締役会議長および各委員会の議長はすべて独立社外取締役 <p>取締役会</p> <ul style="list-style-type: none"> 取締役の過半数(12名中7名)が独立社外取締役 <p>委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> 指名委員会: 過半数(6名中5名)が独立社外取締役 報酬委員会: 全員(4名中4名)が独立社外取締役 監査委員会: 過半数(5名中4名)が独立社外取締役 	<p>国籍とジェンダーに関する多様性</p> <p>国籍数</p> <p>5カ国</p> <p>ジェンダー</p> <p>女性 17%</p> <p>男性 10</p> <p>女性 2</p> 
---	---

取締役独立性基準

取締役会の高い独立性を担保するため、日産は、独立取締役の条件を厳密に定めています。独立取締役は、以下の各号のいずれにも該当しないことが求められます。

該当してはならない項目		
1	日産の役員および使用人である(現在もしくは過去10年間)	8 日産の会計監査人又は会計参与である公認会計士もしくは税理士である
2	日産の主要株主である(現在もしくは過去5年間)	9 日産から財産上の多額の利益を得ている弁護士、公認会計士又は税理士その他のコンサルタントである
3	日産が主要株主である会社において、現在、取締役、監査役、会計参与または業務執行者である	10 日産から多額の支払いを受けている法律事務所、監査法人、税理士法人又はコンサルティング・ファームの社員、パートナー又は業務執行者である
4	日産の主要取引先である	11 上記各項のいずれかに該当する者の家族
5	日産から多額の寄付又は助成を受けている組織の業務執行者である	12 日産で8年間を超えて取締役の職にあった者
6	日産から取締役の派遣を受け入れている会社の取締役、監査役、会計参与又は業務執行者である	13 以上の各号のほか、当社の少数株主を含む全株主との間で恒常的に実質的な利益相反が生じるおそれがある者
7	日産の主要債権者である	

* 上記は、「日産自動車株式会社取締役独立性基準」で規定する全要件の一部を抜粋したものです。詳細は、日産の公式サイトに公開されている全文をご参照ください

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Standards_JP.pdf

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

指名委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 法定の権限である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の内容を決定する ・ 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の内容を決定する ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取締役候補の選解任議案 ・ 代表執行役の選解任議案 ・ CEO サクセッションプラン ・ 取締役議長および副議長の選解任議案 ・ 各委員会の委員長および委員の選解任議案

指名委員会の委員長は独立社外取締役であり、また、委員6名のうち5名が独立社外取締役（うち1名女性）です（2022年3月末時点）。当委員会では、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の内容の決定、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の内容の決定、および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。

2021年度指名委員会の開催回数・参加率

- 2021年度*の指名委員会開催総数は7回
- 開催一回当たりの平均参加率は97.6%

* 2021年4月から2022年3月までの間

2021年度の主な活動

- 代表執行役の選任議案を審議
- 第123回定時株主総会に提出する取締役選任議案について審議
- 社長兼最高経営責任者の後継者育成計画について審議

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

報酬委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 法定の権限である取締役および執行役の個人別の報酬等の内容に係る決定に関する方針、ならびに取締役および執行役の個人別の報酬等の内容を決定する ・ 取締役および代表執行役の個人別の報酬額を決定する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取締役および執行役の報酬に関する方針および制度 ・ 取締役および代表執行役の個人別の報酬額または非金銭報酬の場合には個人別の具体的な内容 ・ 執行役の個人別の報酬等の内容

報酬委員会の委員(委員長を含む)は、4名すべて独立性を有する社外取締役(うち女性2名)としています(2022年3月末時点)。当委員会は、法定の権限である取締役および執行役の個人別の報酬等の内容に係る決定に関する方針、ならびに取締役および執行役の個人別の報酬等の内容を決定する権限を有しています。

2021年度報酬委員会の開催回数・参加率

- 2021年度*の報酬委員会開催総数は12回
- 開催一回当たりの平均参加率は100%

* 2021年4月から2022年3月までの間

2021年度の主な活動

- 取締役および執行役の報酬に関する方針の決定
- 報酬水準検討のためのベンチマーク企業を選定、外部第三者専門機関の調査結果も踏まえた報酬水準の審議
- 取締役および執行役の当事業年度の報酬額および個人別の報酬等の決定
- 新長期インセンティブ報酬制度の決定と導入
- 長期インセンティブ報酬の1つである業績連動型インセンティブ(金銭報酬)において、サステナビリティに関する評価指標*の導入

* 報酬制度の評価指標に関する詳細は2021年度有価証券報告書(P58-66)をご参照ください
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2021/ASSETS/PDF/fr2021.pdf>

* 経営層の役割と評価についてはこちらをご覧ください
[>>> P019](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

監査委員会の体制と権限

権限・役割	決定事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 執行役などの職務執行状況や取締役会の監督機能の実効性を監査（モニタリング、監督）する ・ 執行役、従業員、子会社に対し、その職務の執行に関する事項の報告を求め、または業務および財産の状況の調査を行う ・ 取締役、執行役、また従業員の不法行為について差し止め請求を行う ・ 年次監査報告書を作成する ・ 会計監査人を選解任する ・ 会社が取締役もしくは執行役に対して訴えを提起し、または取締役もしくは執行役が会社に対して訴えを提起する場合、当該訴えについて、選定監査委員が会社を代表する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 株主総会に提出する年次監査報告書 ・ 監査方針、監査規程、監査委員会の年次監査計画、また関連予算 ・ 会計監査人の選解任に関する株主総会議案 ・ 監査委員会室のスタッフの選任 ・ グローバル内部監査室の年次監査計画、予算および人員計画。グローバル内部監査室責任者の選任と評価 ・ 取締役および執行役に対する訴訟の提起

監査委員会の委員長は独立社外取締役であり、また、委員5名のうち4名が独立社外取締役（うち女性1名）です（2022年3月末時点）。当委員会では、内部統制システムの構築・運用状況を含む業務執行の監査の一環として、年度監査計画に従って、また、必要に応じて、執行役、執行役員および使用人から、当社およびグループ会社の業務執行に関する報告を受けています。また、委員長は、社長兼最高経営責任者をはじめとする執行役などと、定期的に会合を持ち、幅広く意見の交換を行っているほか、重要会議などに出席し意見を述べるとともに、決裁書その他の重要書類を閲覧し、必要に応じて執行役、執行役員および使用人に対して説明または報告を求めています。

委員長が収集した情報については、適時に他の委員にも共有しています。さらに、当委員会は、監査の実施に当たり、当委員会、内部監査部門および会計監査人の三者が適宜連携し、三様監査の実効性を高める取り組みを実施しています。当委員会のリーダーシップのもと、三者間での連携により、監査上の指摘事項およびその対応状況をタイムリーに共有し、内部統制の実効性の向上を図っています。また、当委員会は、内部監査部門を管轄し、定期的に内部監査計画に基づく内部監査の進捗やその結果について報告を受けるとともに、必要に応じて、内部監査部門に対して内部監査に関する指示を行っています。加えて、当委員会は、執行役などのマネジメントの関与の疑義がある内部通報の通報先となり、関係する執行役などが通報者および通報内容を知りえない体制を構築のうえ、その対応に当たっています。

2021年度監査委員会の開催回数・参加率

- 2021年度*の監査委員会開催総数は15回
- 開催一回当たりの平均参加率は100%

* 2021年4月から2022年3月までの間

2021年度の主な活動

- 元会長および元代表取締役それぞれを被告として提起した損害賠償訴訟の対応、その他元会長らによる重大な不正行為に関する責任追及と損害回復のための適切な措置の実施

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

- リスク管理、サイバーセキュリティ等の領域における内部統制システムの構築、運用状況に関する個別報告の聴取
- 会計監査人からの当事業年度における四半期レビュー結果報告の聴取
- 会計監査人との監査上の主要な検討事項(KAM)およびデジタル監査の取り組みに関する意見交換の実施
- 取締役会による監督機能の実効性に関する監査の実施
- 当社拠点および国内外主要子会社の往査(2拠点および21社：オンライン形式を活用したものを含む)
- グループ各社の監査品質向上を目的としたグループ会社監査役との連絡会の実施(オンライン形式を活用したものを含む)

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。2022年3月末時点で、執行役として6名(うち代表執行役2名)が選任されています。

* 各執行役に関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/COMPANY/PROFILE/EXECUTIVE/>

内部統制システムの基本理念

日産は、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。2007年に設立された『内部統制委員会』の議長はCEOが務め、取締役会の監督下に置かれます。すべての執行役、執行役員およびその統括下の各部署、また関連会社は、議長の指揮下で連携し合い、内部統制システムのさらなる改善に努めます。

* 内部統制システムに関する詳細は「日産コーポレートガバナンスオーバービュー」(P51)をご覧ください
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf

監査の体制

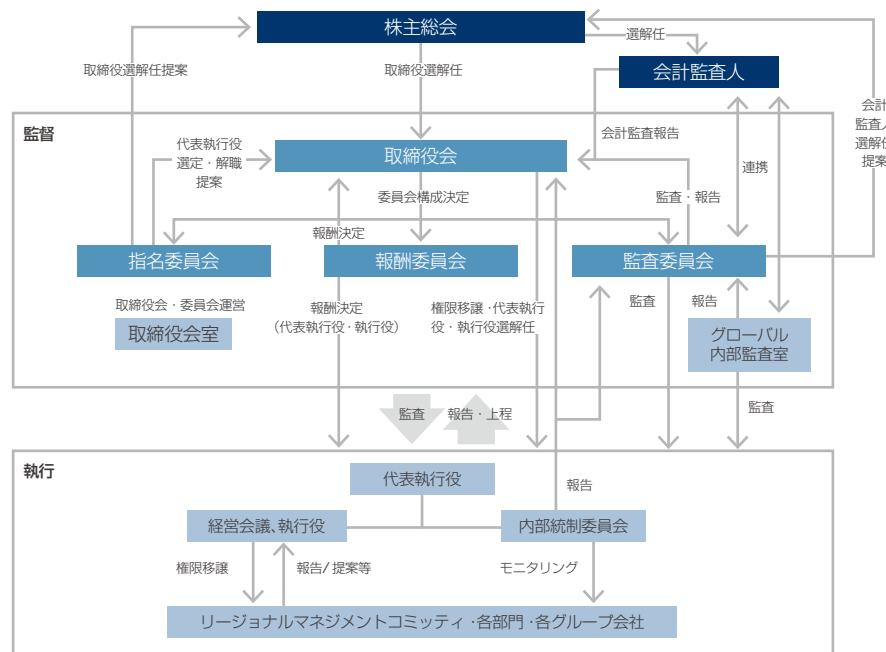
日産では、社外取締役、監査委員会、内部監査部門および外部の会計監査人が連携することで、内部統制システムの実効性をさらに向上させています。社外取締役は、独立性を有するため取締役会をけん引し、取締役会において経営の基本方針を決定するとともに、取締役、執行役などの職務の執行を監督します。また、監査委員会は内部監査部門を管轄し、内部監査部門に対して監査に関する指示を行い、内部監査部門は、継続的に職務の執行状況および発見事項などを報告しています。会計監査人からも同様に報告を受けるとともに、監査の品質管理体制について詳細な説明を受け、その妥当性を確認しています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

独立した組織による内部監査

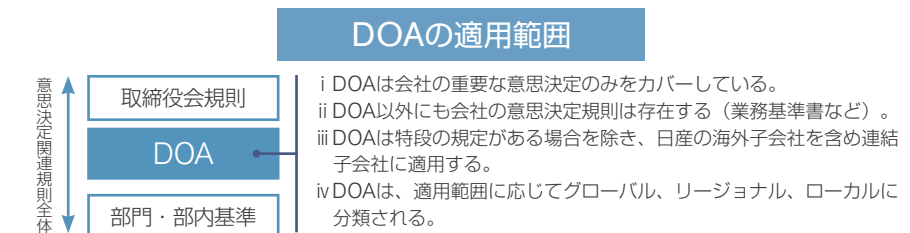
日産は、独立した組織であるグローバル内部監査機能を監査委員会の管轄のもと、設置しています。各地域では統括会社に設置した内部監査部署が担当し、より高度な専門性を要する販売金融、ITおよびモノづくりの分野では各地域を横断的に監査するグローバルな専門チームを設置しています。チーフ インターナル オーディット オフィサー(CIAO)の統括のもと、すべての内部監査は、グローバルに効率的かつ統一的に実施しています。

コーポレートガバナンス体制図



権限基準書の概要

DOAはDelegation of Authority(権限委譲)の略で、会社の重要な意思決定に誰が関与するのかについて定めたものです。



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

権限基準書の統制

意思決定プロセスの明確化および経営品質の向上を図るために、公正かつ透明性の高い権限基準を適切に整備し、厳格に管理しています。

01 厳格性
DOAの改定、新設および削除においては、役員が議長となっているDOAコミッティーにて厳格に管理されている。

02 透明性
DOAは、誰が起案し、誰が助言し、誰が決定するのが適切かをあらかじめ定め、それぞれの権限と責任を明確にしている。また、それをイントラネット上に公開し透明性を高めている。

03 公正性
起案者と決定者以外にも、起案された承認事項に関して、専門的見地から助言するバリデーターをそれぞれのDOAに設定し、公正性を担保している。

04 実効性
各部門にDOA担当者を、または、各地域にDOAコーディネーターを設置し、DOAの効率的な運用およびグローバルでのDOAマネジメントの向上を図っている。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

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会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。2019年には取締役利益相反解消指針を制定、取締役と会社との利益相反とは何かを定義し、年に一度の利益相反アンケートを実施するなど、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。さらに、2022年3月にグローバル利益相反規程が施行され、すべての役員および従業員に適用されています。

取締役利益相反解消指針の3つの柱

「取締役利益相反解消指針」の3つの柱

報告義務



各取締役は、以下2つの継続的な義務を負う：

- i 特定の利益相反が新たに生じたこと、またはその可能性を認識した際に、直ちにこれを報告する義務
- ii 取締役会または委員会に関連して提供を受けた資料により特定の利益相反を認識した場合、当該会議に先立ちこれを報告する義務

解消グループ



「取締役利益相反解消グループ」は、最低3名の独立取締役で構成され、そのうち1名は「利益相反解消グループ長」（監査委員会の委員長である独立取締役）として当該グループを統率する。利益相反解消グループ長は、報告がなされた特定利益相反に関し、いずれかの取締役について、以下を阻むことができる：

- i 関連する取締役会または委員会資料の受領
- ii 関連する取締役会または委員会の審議への参加
- iii 関連する取締役会または決議への参加

解消手続き



特定の利益相反を、取締役会や委員会の事前・最中・事後に解消するための手続きは以下を含む：

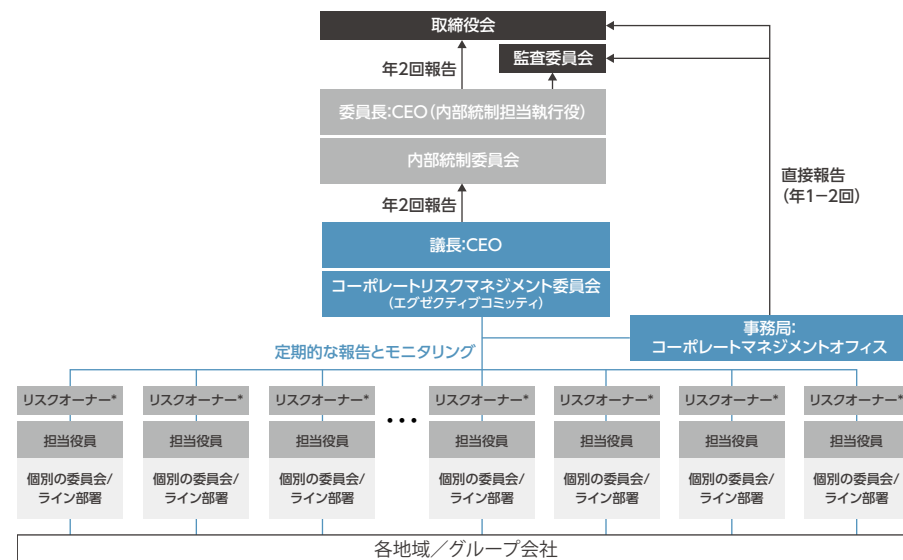
- i 確認されたすべての特定利益相反はデータベースにて管理する
- ii 特定利益相反が検出され、その取扱いに関して事前の決定が行われていない場合、当該事項に関する審議は中断もしくは延期する
- iii 特定利益相反のあるメンバーを当該事項に関する審議から除外する

* 「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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/g_report.pdf

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制

日産では、「グローバルリスク管理規程」にて、リスクを「日産グループのコーポレートパーパス、戦略、および事業目的の達成を阻害する事象又は状況」と定義し、日産グループ全体で活動を推進しています。リスクをいち早く察知し、影響度の大きさや発生の可能性を評価して、必要な対策を検討・実行することにより、リスクが発生する確率や頻度の低減、万一発生した場合の損失の最小化に務めるとともに、リスクの大きさに応じた適切な管理がなされているのかを確認しています。具体的には、社内外の事業環境の変化に対応するため、プロセスを見直すとともに、リスク管理の専門部署による役員層へのインタビューと各機能部署へのヒアリングを毎年実施。さまざまなリスクの洗い出しとともに、インパクトと切迫度、コントロールのレベルを定量的・定性的に評価し、コーポレートリスクマップの見直しを行います。そしてCEOが議長を務めるコーポレートリスク管理委員会において、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。毎年度末にはリスク管理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。それらの状況は定期的にコーポレートリスク管理委員会や内部統制委員会に報告し、さらに監査委員会や取締役会にも適宜報告しています。



* リスクオーナーは、原則としてエグゼクティブコミティのメンバー

(2022年3月末時点)

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。また、災害・操業リスクにおいては専門部署を創設し、危機発生時に迅速かつ連携のとれた対応を行うことで、事業継続リスクに対して網羅的に対応する体制を整えています。国内外の連結会社とも連携を深め、日産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。

2020年度以降の日産グループの各地域の経営統括体制(マネジメントコミッ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

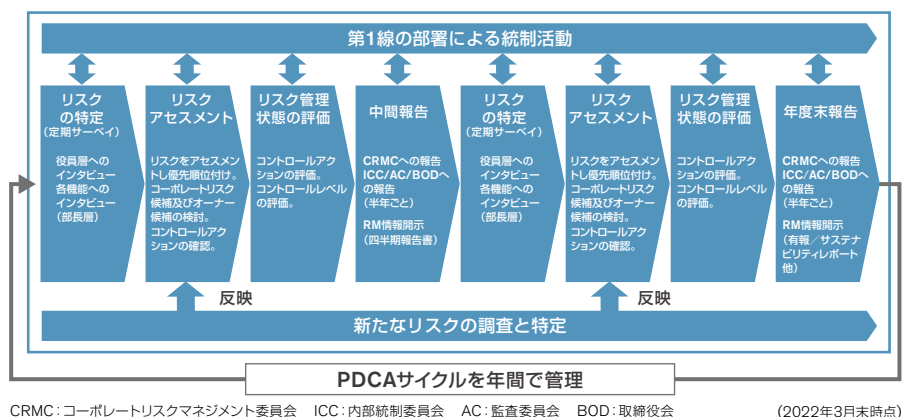
ティ)の改編に併せて、各地域統括部門と本社間のリスクマネジメントの実施・連携方法をあらためて見直し、再構築に取り組んでいます。

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。

リスクマネジメント強化の取り組み

日産が2021年に発表した長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」の達成に向けて、リスクマネジメントの枠組みやプロセスの見直しとその強化に継続して取り組んでいます。

コーポレートリスクの年間管理プロセス



CRMC: コーポレートリスクマネジメント委員会 ICC: 内部統制委員会 AC: 監査委員会 BOD: 取締役会 (2022年3月末時点)

体制面の強化としては「三つの防御線」の原則に基づき、リスクマネジメントの事務局を第二線の機能として明確に位置づけ、人員体制の強化も行いました。会社の新たな基本方針をサポートするために、リスクマネジメントの目的を、事業目的の達成といった短期的なものにとどまらず、より長期的な視点で「コーポレートパーパス」の達成をサポートする活動と位置づけました。それに伴い、対象とするリスクも、会社の企業価値の向上や環境・人権など、サステナビリティに貢献する視点で、より幅広く捉えるようにし、新たなリスクを適時に捉える体制も構築しました。リスクの評価についても、従来の主観的・定性的な評価に、客観的・定量的な評価を加えるため、国際的なフレームワークも参照し、より具体的なリスクの評価と、リスクをコントロールし管理状態に置くための活動のモニタリングに取り組んでいます。

これらプロセスとツールの改善内容は、リスク管理マニュアルにも適宜反映しています。

個人情報保護と情報セキュリティへの取り組み

日産では、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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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、日産グループ会社全体において徹底しています。日産は、情報の透明性、プライバシー、誠実さが、これまで以上に、日産ブランドに対するお客さまの信頼を築き、維持するうえで不可欠な価値であると認識しています。当社は、お客さまに関するデータとプライバシー情報の利用において、グローバルで一貫したアプローチを適用するために、「カスタマープライバシーに関する基本方針」を策定しました。この方針は、日産の全拠点において情報の取り扱いが重要なテーマとして扱われ、一貫性を持っていることを保証しています。この新しい方針は、個人情報保護に関する日産のコミットメント、およびプライバシーに関する基本的な考え方について規定しています。

2021年度は日産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。

* 有価証券報告書「事業等のリスク」(P17-P24)はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/LIBRARY/FR/2021/ASSETS/PDF/fr2021.pdf>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

コンプライアンス

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、従業員は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。

2021年度は、「グローバル内部通報規程」や「グローバル利益相反規程」などの新しいグローバルポリシーを発表しました。2021年12月9日には社内の倫理と法令遵守意識の向上のために、第2回「日産エシックス・デー(企業倫理の日)」をグローバルで開催しました。

コンプライアンスの強化

日本国内車両製造工場での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

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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/VEHICLE_INSPECTIONS/

コンプライアンス総点検の実施

日産では、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と決意しました。2018年度にはコンプライアンス総点検を実施し、2019年度からグローバルコンプライアンス室と関連部署が年2回の定期点検を行っています。

2019年度は、日本国内の主要な子会社を対象に総合的なコンプライアンス総点検を実施し、その後も定期的に点検を行っています。2021年度は、コンプライアンスモニタリングをすべての海外拠点で開始しました。

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、日本国内の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、

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

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(Control Self-Assessment)」を展開。監査での指摘事項などを反映したチェック項目を各販売会社へ提供し、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。重大なコンプライアンス違反の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。

腐敗防止

腐敗防止の方針・考え方

日産は、個人的か組織的にかかわらず、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はありますが、日産は現地の慣習や伝統を尊重しながらも、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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NIS_SUS2013J_POLICY.pdf

* 利益相反の回避に関する詳細はこちらをご覧ください
[>>> P171](#)

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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

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」「カスタマープライバシーに関する基本方針」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。

* 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
https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/NISSAN_GCC_J.pdf

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。

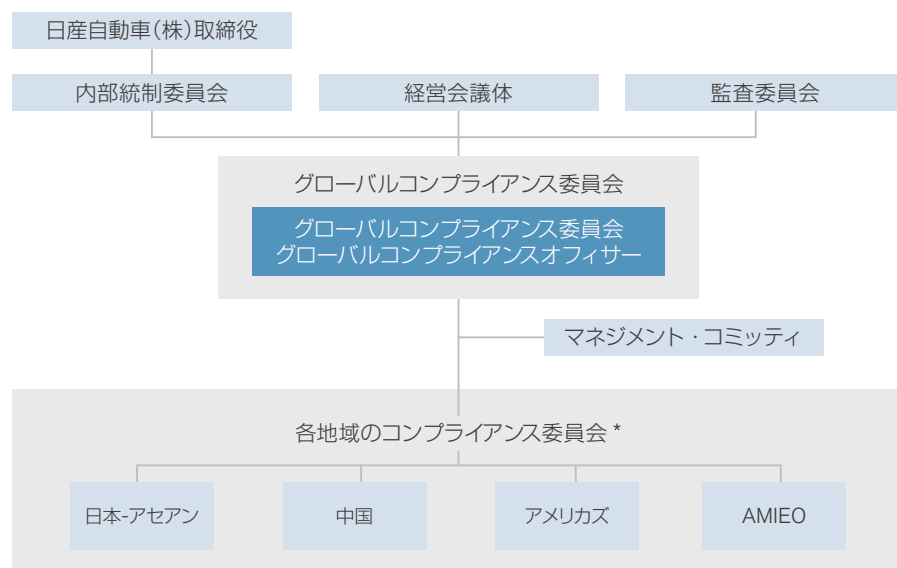
CEOとグローバルコンプライアンスオフィサーが共同で議長を務める「グローバルコンプライアンス委員会」を年2回開催し、グローバルコンプライアンス計画の審議や年次プログラムの検証、コンプライアンス案件についての議論を行い、その結果を経営会議および監査委員会に報告します。

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、

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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

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コンプライアンス室を設置しました。さらに、各地域のコンプライアンスを徹底するため、日本-アセアン、中国、アメリカズ、AMIEO(アフリカ/中東/インド/欧州/オセアニア)地域に独立した専任のコンプライアンスオフィサーを選任しています。

グローバルコンプライアンス委員会組織(2022年4月1日現在)



* 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。

2021年度には改定された「グローバル行動規範」の研修教材を全地域に配布しました。間接従業員へのe-ラーニング教材は約20言語に対応しています。2021年度の間接従業員の受講率は96.1%でした。一方、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。工場従業員の受講率は97.8%でした。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。「グローバル行動規範」の遵守・周知の状況については、所管部署による自主評価及び内部監査部門による独立的評価が行われています。その結果が内部統制委員会にて毎年報告され、取締役会にも報告されています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

① 法律およびルールの遵守

日産の従業員等は、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

日産は安全と健康の促進に取り組んでいます。日産の従業員等は、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及び歩行者の安全を確保することに細心の注意を払っています。そのために日産の従業員等は、製品の安全性や安全策を継続的に推進し、交通安全への意識を高めなくてはなりません。

③ 利益相反行為の禁止

従業員等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。さらに従業員等は、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

日産の従業員等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

日産の従業員等は取引先（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。日産の従業員等は、株主、経営陣、お客さま、他の従業員、地域社会等の関係者に対し、企業活動に係る情報を、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

日産は従業員等及び取引先、お客さま、地域社会の多様性と一体性（ダイバーシティ&インクルージョン）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

日産の従業員等は、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

日産の従業員等は、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等は報復を受けることのないよう保護されています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

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 SpeakUpを導入しています。従業員はこのシステムを使って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は、法律で許される範囲内で匿名かつ秘匿の双方向コミュニケーションを20言語以上で、24時間365日行うことができ、販売会社などの関係者も利用することができます。日産は、従業員に行動規範やその他の会社規則に対する違反を報告するように促すとともに、コンプライアンス制度の土台である報復を禁ずる方針によって通報者を保護しています。

2021年度にはグローバルで1,764件が報告され、そのうち、19%がコンプライアンス関連、54%が人事関連の報告でした。また、最も多く報告された内容は、「人事上の懸念」、「攻撃的または不適切なコミュニケーション」、「その他の社内規程違反」に関するものでした。

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ソフトウェア、技術について、テロ、産業スパイ、人権侵害者などの懸念活動への拡散防止を図っています。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います。各国・地域の法令の遵守を確実にするため、社内規程や業務プロセスを整備し、グローバルディレクターとリージョナルマネジャーからなる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、技術の輸出を管理する関係法令を遵守する責任があり、2021年度には、日産グループ全体で適切な法令遵守を確保するため、「グローバル輸出管理ポリシー」の改訂を進めました。グローバルポリシーをもとに、事業を展開する各拠点の地域ポリシーの策定と強化を継続しています。現在、事業構造改革「Nissan NEXT」の新しい地域組織の影響を検討し、改訂を行いました。また、米国における輸出管理改革法（ECRA）の施行、EUのデュアルユース物品規制リストの改正、中国、タイ、インドの輸出管理法令の動向など、各国の輸出管理規制の変更に對して迅速に対応しています。

内部管理のレベル向上を図るため、日産は各地域で輸出管理に関するリスクアセスメントを定期的実施するほか、法規制や事業上の要請に即した監視体制づくりや継続的な運用の改善に取り組んでいます。また、コンプライアンス

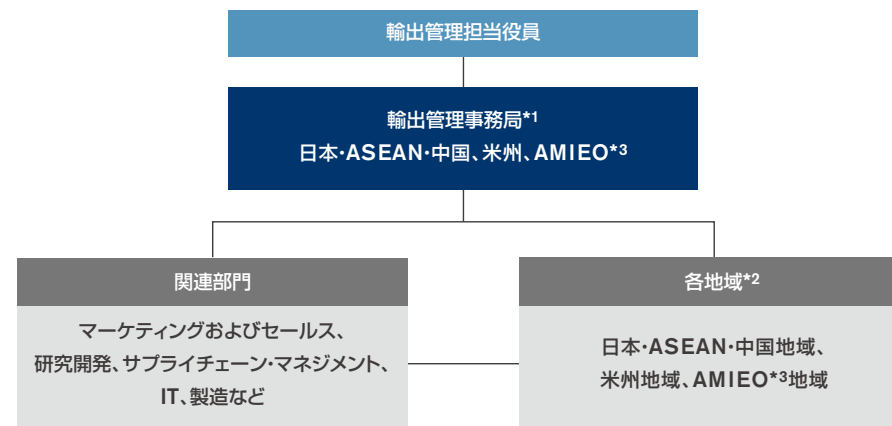
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
ガバナンスに関する方針・考え方		コーポレートガバナンス		リスクマネジメント	コンプライアンス

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、日本では新体系に基づいた年次研修を開始しました。さらに2019年度からは必須研修をグローバル展開し、北米、中南米、AMI(アフリカ、中東、インド)、中国で完了しました。2020年度にはA&O(アジア、オセアニア)で必須研修を完了し、欧州では2021年度に研修を終えました。

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」の運用促進のために、ポリシーが適用される日本、米国、欧州、その他、世界中の日産において、自動運転やコネクテッドカーといった先進技術の輸出管理を継続して推進しています。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さらなる改善を進めています。米国の研究施設では、シリコンバレーのバッテリー研究所(Battery Lab)とアライアンスイノベーション研究所(Alliance Innovation Lab)の技術管理計画(Technology Control Plan)の強化を進めています。

日産では、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、各地域における規制対象貨物やソフトウェア、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



*1*2 事業構造改革「Nissan NEXT」に基づく新しい地域組織体制

*3 AMIEO(アフリカ・中東・インド・欧州・オセアニア)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

税の透明性

日産の税への取り組み

日産は、「グローバル行動規範」に沿って、日産グループが事業を行うすべての国の法令だけでなく、国際的な租税条約および税関連の財務報告ルールを遵守しています。世界中の市場で、適切かつ効率的に事業を運営するために、日産は2015年から税務方針を文書化しています。

法令の変化に対応するために当該方針は継続的に改訂しています。税務方針には、日産のガバナンスの取り決め、税務リスク管理戦略、税務担当局への対応方法が含まれています。日産は、国内規則と国際規則（OECD国別報告など）、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要件も含め、すべての税の開示要件を一貫して満たしています。

日産は、経営上の重要事項決定時に税務部門を関与させ、税務リスクを効果的に管理しています。日産の税務部門は、事業運営や戦略の意思決定に税務が及ぼす影響が適切に評価され、適時に対処されるよう、他の部門をサポートしています。事業戦略のサポートに必要な取引、組織の再編、法人の変更、その他の事業変更に関する税務部門からの報告は特に重要です。

税務部門が、事業運営上の決定を税務の観点から検証し、正式な権限委任手続きを経たうえで、税務対策が一貫した方法で適時行われ、より広範な経営目標に沿ったものであることを確認します。

グループ内企業間取引においては、OECDが支持する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、日産の企業間であっても、独立企業間として取引します。

日産は税務執行に透明性を持たせ、事業を行う国の管轄内で地域や国際的な税法に沿って適切な納税を行い、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。

日産の税務戦略は、CFOが審査および承認します。グローバル税務責任者とCFOは、税務リスクおよび税務戦略に関する情報を毎年取締役会で報告しています。

* 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
<https://www.nissan.co.uk/legal/nissan-uk-tax-strategy.html>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

日産の税務管理

各国および各地域、グローバルレベルで設けられている権限移譲プロセスを通じて、経営上の意思決定を税務執行の観点から一貫して検証することにより、日産はグループ内の税務リスクを効果的に管理しています。

日産が最も重要視しているのは、グローバルブランドとしての評価と製造・販売事業の継続的な成功です。そのため、税務当局との事前の協議により明らかとなった懸案事項のみを低税務リスクとして許容しています。税務調査において、日産は適用可能な条件については税務当局との合意を試みますが、合意に達しない場合、日産は法廷において税務上の立場を表明し、訴訟による法律の適用を求めます。

日産は、税務リスクを明確にし、管理するためのさまざまな対策を講じています。「Global Tax Controversy Report」は、日産の税務部門でグローバルに活用している税務リスクを集中管理するツールであり、直接税、間接税に関するすべての税務リスクをカバーしています。重要な案件については四半期ごとに経営陣と検討しています。

具体的には、法人所得税に関して、国際財務報告解釈指針委員会第23号(IFRIC 23)の要求に従い、各国、各地域、およびグローバルレベルでの不明瞭な税務ポジション(Uncertainty Tax Position)を確認するプロセスを実施しています。日産では2019年度初めよりIFRIC23を適用しています。

移転価格に関しては、日産の税務部門が内部手順を有しており、移転価格リスクの特定、評価、軽減、といった管理を行い、またリスク動向を監視のうえ、重大

化した場合にはすべてのステークホルダーに報告をしています。税務部門は、製品および単体会社の収益性を定期的にモニターし、移転価格税制上の潜在的な税務リスクを特定しています。潜在的な税務リスクが確認された場合は、財務担当役員チームに報告されます。税務戦略の実施に責任を負うグループ内の幹部レベルのポジションには、グローバル税務責任者がおり、CFOに報告します。

税務ガバナンスおよび管理体制は、税務部門、コンプライアンス部門、内部監査部門によって定期的に各国、各地域、およびグローバルレベルで評価されています。税務のガバナンスと管理に関するグローバルポリシーは、日産のウェブサイトで公開しており、グローバルの全従業員がアクセスできます。コンプライアンス部門(各国、各地域、およびグローバルレベル)は、ポリシーがどのように運用され、またビジネスに即しているか否かを税務部門と確認します。日産では、違法行為や非倫理的行為を目撃したり、疑念が生じたりした場合、従業員が報告できるように、SpeakUpという内部通報制度を用意しています。SpeakUpは税務に関する問題を経営陣へ提起する手段となっています。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引
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		

日産のステークホルダーの関与と税務に関する懸念の管理

日産は、他の公的機関や業界団体と同様に各国の税務当局と、長期的でオープンかつ建設的な関係の維持に努めています。

税務当局との連携の中で、適切に事前確認を行い、また企業内取引の移転価格の正当性を確保するために、移転価格に関する事前確認制度 (APA) を活用しています。

日産は、定期的に政策立案者と連携し、健全な税務政策の原則に基づく税務規則および規制の策定を支援しています。また日産はTax Executives Institute (TEI) やOECDの経済産業諮問委員会 (BIAC) など、業界団体や国際的な経済団体にも情報を提供しています。日産は日本の自動車メーカーとして、日本の主要な民間企業団体のひとつである経団連と日本自動車工業会 (JAMA) の会員であります。

当社のIRは、グローバル税務部と連携してステークホルダーからの税務関連の質問に対応しています。税務部門はこれらの質問への回答に関して十分な情報を提供しています。

データ集・索引

ESGデータ集		TCFD対照表.....	219
会社基本情報.....	186	SASB対照表.....	221
環境データ.....	188	GRI内容索引.....	222
社会性データ.....	210	投資家向け索引.....	230
ガバナンスデータ.....	216		
編集方針.....	217		

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

会社基本情報

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
連結従業員数 (2022年3月末時点)	134,111人
グローバル拠点 (2022年3月末時点)	<p>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、ベトナム、インド、南アフリカ、ブラジル、アルゼンチンに計45カ所)</p> <p>デザイン拠点：5市場 (日本、米国、英国、中国、ブラジルに計7カ所)</p> <p>車両生産拠点：15市場、30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)</p>

財務データ

(億円)

	2019年度	2020年度	2021年度
売上高	98,789	78,626	84,246
営業利益	▲ 405	▲ 1,507	2,473
経常利益	440	▲ 2,212	3,061
税金等調整前当期純利益	▲ 5,730	▲ 3,393	3,842
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 6,712	▲ 4,487	2,155
設備投資	5,092	4,054	3,450
減価償却費	3,729	2,703	2,894
研究開発費	5,448	5,035	4,841

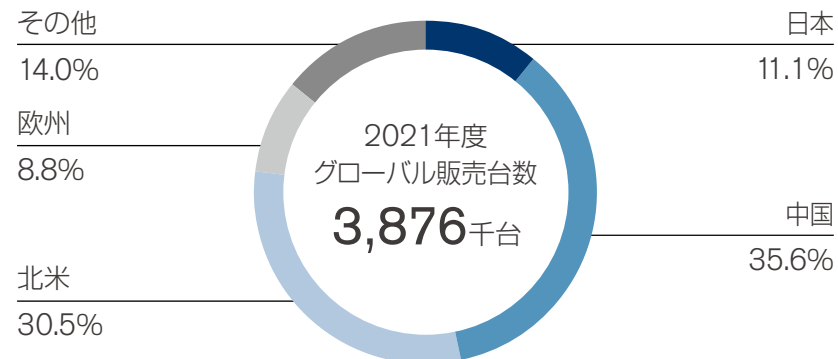
* 財務データに関する詳細はこちらをご覧ください
<https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

グローバル販売台数および生産台数

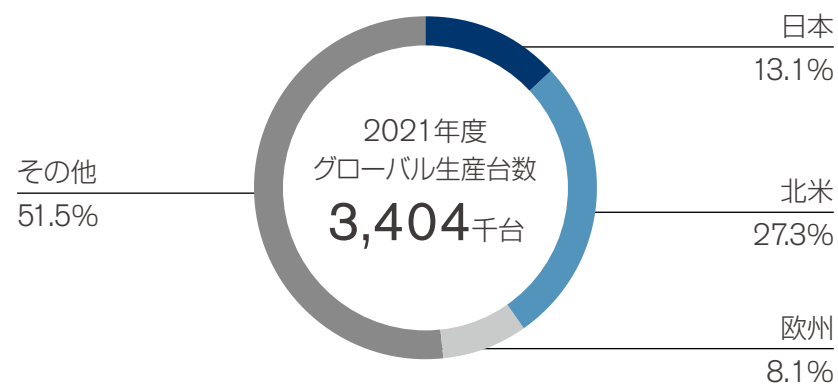
(千台)

	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル販売台数	4,930	4,052	3,876
日本	534	478	428
中国	1,547	1,457	1,381
北米	1,620	1,213	1,183
欧州	521	391	340
その他	708	513	544



(千台)

	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル生産台数	4,757	3,634	3,404
日本	758	517	446
北米	1,340	953	930
欧州	508	336	276
その他	2,151	1,828	1,751



* 財務データに関する詳細はこちらをご覧ください

<https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

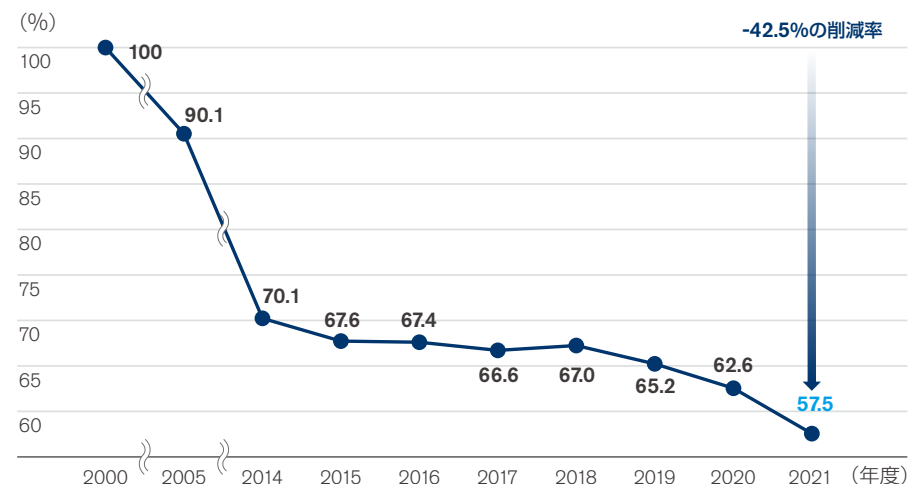
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

環境データ

- 気候変動(製品) 188
- 気候変動(企業活動) 192
- 大気品質 198
- 資源依存(再利用) 200
- 資源依存(拠点の廃棄物) 201
- 水資源の管理 203
- 環境課題を踏まえた事業基盤の強化 206
- マテリアルバランス 208
- 環境保全コスト 209

気候変動(製品)

新車からのCO₂排出量削減率(グローバル)*

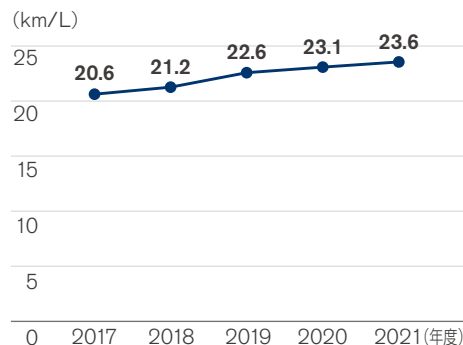


2021年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国におけるCO₂排出量は企業平均燃費ベースで2000年度に比べ42.5%改善しました。特に中国や欧州の新型車の投入による燃費の向上により、2020年度に比べて改善しました。

* CO₂削減率は社内規定の方法で算出しています

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

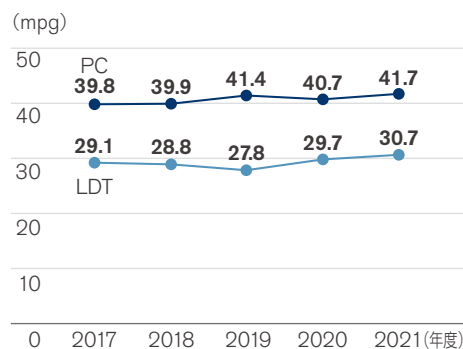
日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)



2021年度の日本における企業平均燃費は、23.6km/Lとなりました。これは、「ノート」「ノート オーラ」などのe-POWER車の販売割合の増加が貢献しており、2020年度に比べて2%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おり、一部車種にWLTCモードの燃費値を含みます

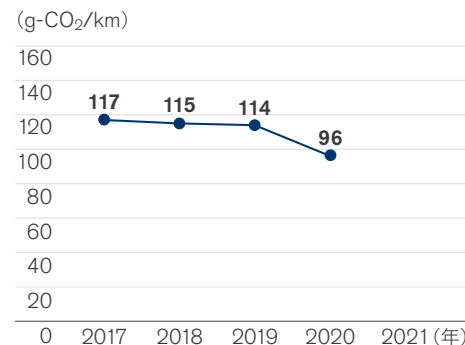
米国における企業平均燃費(CAFE)



2021年度の米国における乗用車の企業平均燃費は、新型車投入およびモデルミックス改善により41.7mpgとなり、2020年度に比べて2.4%向上しました。小型トラックのセグメントにおいては新型車の投入により、企業平均燃費

は29.7mpgから30.7mpgに3.4%向上しました。

欧州における車両平均CO₂排出量



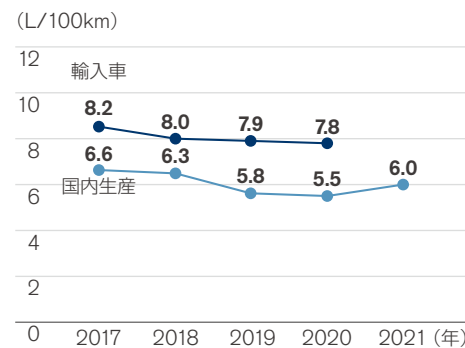
2021年の欧州における車両平均CO₂排出量は、NEDCからWLTPへの評価モードの変更により悪化となる見込みです。

一方で、2020年からの欧州CO₂規制へは、個社とアライアンスによるプールとともに規制を達成しています。

* データの再集計により、2020年の値を更新しました

* 2021年の公式値はまだ公開されていないため、グラフデータはありません

中国における企業平均燃料消費量



2021年の中国における企業平均燃料消費量は、NEDCからWLTPへの評価モードの変更により、国内生産分の燃費は9%悪化となりましたが、同一のNEDCモードにおいてはe-POWER車の市場投入により約8%燃費向上しました。

* 2021年は輸入車の販売台数がゼロのため、グラフデータはありません

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

売上高、グローバル販売台数および生産台数データ

	(億円)	
	2020年度	2021年度
売上高*1	91,087	97,433

	(千台)	
	2020年度	2021年度
グローバル販売台数*2	4,052	3,876
日本	478	428
北米	1,213	1,183
欧州	391	340
アジア	1,649	1,572
その他	320	353

	(千台)	
	2020年度	2021年度
グローバル生産台数*2	3,634	3,404
日本	517	446
北米*3	953	930
欧州*4	336	276
アジア*5	1,737	1,646
その他*6	91	105

*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、中国、インドの生産台数

*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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

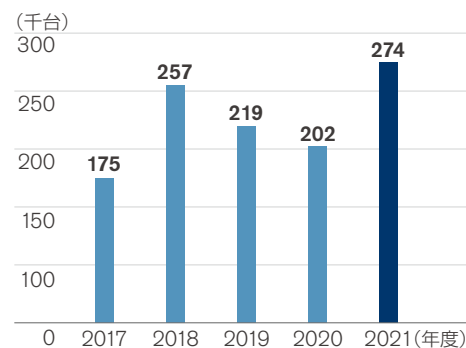
パワートレイン比率(出荷台数ベース)

	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	%	31.9	1.6	35.7	3.1	27.6	0.1
北米	%	98.3	0.2	0.0	1.4	0.0	0.0
欧州	%	53.9	7.6	0.0	11.5	27.0	0.0
その他	%	90.9	7.1	0.7	0.9	0.5	0.0
グローバル	%	82.3	4.4	4.9	2.3	6.2	0.0

お客さまの電動化車両への関心が高い日本では、e-POWER車が国内全体的出荷台数の35.7%を占めています。ここに電気自動車とハイブリッド車を合わせた電動車両全体では66.4%とほぼ2/3に達し、2022年度に販売を開始した新型軽EV「日産サクラ」が好調なことから、この傾向はこの後も続く予想されます。これは環境価値を追求し、よりサステナブルな商品群が日産ビジネスのコアになりつつある状況ととらえています。

EV

100%EVおよび「e-POWER」販売台数*



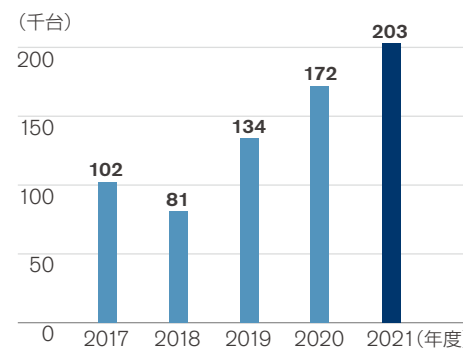
2021年度のe-POWERは新型ノートの好調な販売と、中国に投入した新型シルフィの効果で台数が増加しました。

* 中国合弁会社による販売台数を含む

* 中国合弁会社の現地ブランド販売台数の再集計実施により、過去の数字に変更が生じております

ハイブリッド車

ハイブリッド車台数(出荷台数ベース)



2021年は欧州に投入した新型キャッシュカイにより台数が増加しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

気候変動(企業活動)

エネルギー投入量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
合計	MWh	9,532,840	9,252,737	8,313,893	7,655,514	7,495,492
地域別						
日本	MWh	4,084,912	3,700,532	3,438,939	3,015,419	3,149,380
北米	MWh	2,452,299	2,570,438	2,180,450	1,909,902	1,982,066
欧州	MWh	1,126,186	1,048,201	913,521	888,089	650,003
その他	MWh	1,869,443	1,933,566	1,780,983	1,842,105	1,714,043
エネルギー源別						
一次エネルギー						
天然ガス	MWh	3,701,640	3,579,998	3,079,723	3,089,803	2,907,420
LPG	MWh	179,945	191,405	175,559	144,478	145,717
コークス	MWh	218,618	200,527	154,961	100,144	112,154
灯油	MWh	147,522	113,200	90,078	69,618	69,868
ガソリン	MWh	299,000	259,045	243,166	184,021	177,147
軽油	MWh	48,259	53,074	23,246	25,315	23,800
重油	MWh	27,652	15,995	16,303	22,816	22,383

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
敷地外						
電力(購入)	MWh	4,755,897	4,711,467	4,384,282	3,851,011	3,859,586
うち再生可能エネルギー*1	MWh	133,212	135,574	123,225	181,815	229,754
冷水	MWh	6,661	7,487	5,086	3,530	3,598
蒸気	MWh	128,038	102,324	125,662	96,960	114,506
敷地内						
電力(自家発電)	MWh	14,609	13,214	43,668	65,183	59,313
うち再生可能エネルギー*2	MWh	14,609	13,214	43,668	65,183	59,313
再生可能エネルギー総量	MWh	147,821	148,788	166,893	246,998	289,067

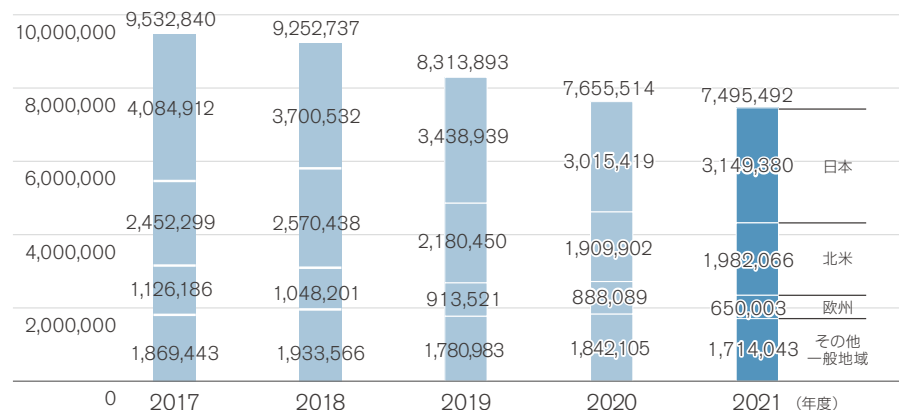
*1 日産が購入した電力における再生可能エネルギー量

*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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

エネルギー投入量推移

(MWh)



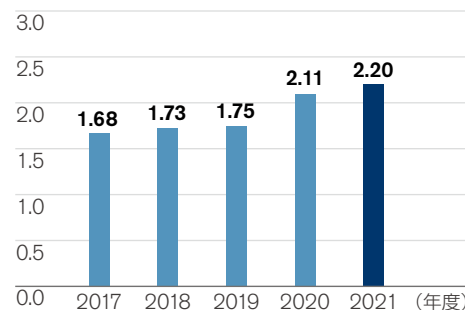
2021年度の日産のグローバル企業活動における総エネルギー使用量は7,495千MWhとなり、2020年度に比べ、2%の減少になりました。各拠点の生産台数の減少が主な要因です。生産過程におけるエネルギー使用量は6,875千MWh★でした。

★を付している開示情報について、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

[>>> P078](#)

エネルギー消費量(生産台数当たり)

(MWh/台)



2021年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は2.20MWhとなり、2020年度より4.5%増加しました。

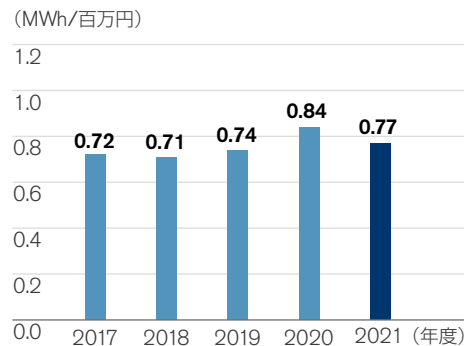
日本の数値には、海外で組み立てて使用するパワートレインや他の部品の製造を含みます。分母の数はそれぞれの地域で製造された生産台数であるため、数値が高くなる場合があります。

(年度)

	単位	2021
日本	MWh/台	7.06
北米	MWh/台	2.13
欧州	MWh/台	2.36
その他	MWh/台	0.98

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

エネルギー消費量(売上高当たり)



2021年度の売上高当たりのエネルギー消費量は0.77MWhとなり、2020年度と比較し、8%の減少となりました。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)

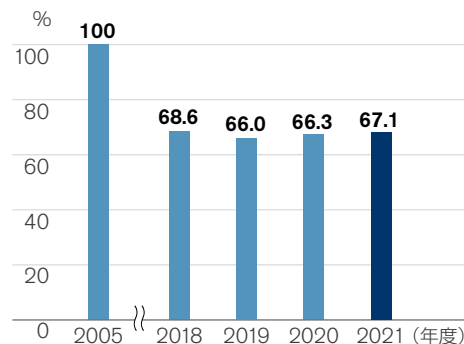
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
スコープ1	t-CO ₂	912,476	889,444	774,163	754,453	697,851
スコープ2	t-CO ₂	2,394,109	2,339,883	2,105,700	1,631,551	1,541,276
スコープ1と2	t-CO ₂	3,306,584	3,229,327	2,879,864	2,386,004	2,239,127
日本	t-CO ₂	1,333,335	1,208,303	1,147,686	949,269	990,367
北米	t-CO ₂	683,332	738,234	648,754	529,044	507,584
欧州	t-CO ₂	228,998	221,692	163,553	156,442	112,157
その他	t-CO ₂	1,060,920	1,061,098	919,871	751,250	629,019
スコープ3	t-CO ₂	213,715,000	203,106,900	173,138,601	135,068,055	127,735,901

2021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2,239千トンとなりました。生産過程におけるCO₂排出量は1,944千トン★(スコープ1排出量622千トン★、スコープ2排出量1,322千トン★)となりました。

★を付している開示情報について、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
[>>> P078](#)

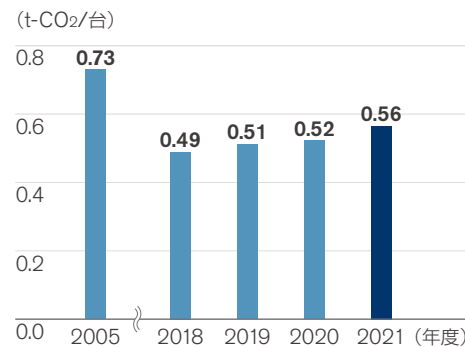
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

企業活動からのCO₂排出量(グローバル販売台数当たり)



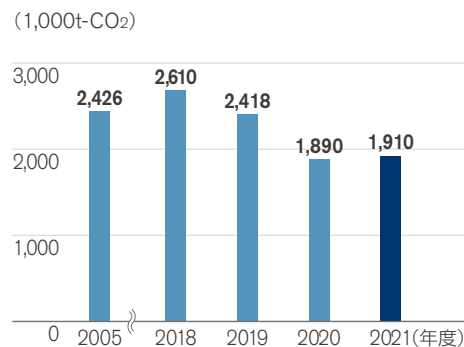
2021年度は、企業活動に伴うCO₂排出量が2005年度に比べ32.9%の削減となりました。

生産活動からのCO₂排出量(生産台数当たり)

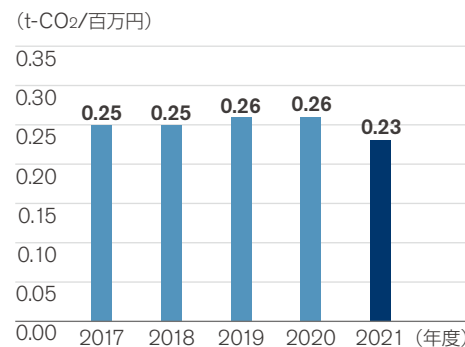


2021年度のグローバル生産台数当たりのCO₂排出量は0.56トンとなり、2005年度比で23.4%の削減率を達成しました。

生産活動におけるカーボンフットプリント



スコープ1と2のCO₂排出量(売上高当たり)



2021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0.23トンとなりました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

輸送量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
合計	百万ton-km	35,635	34,903	28,288	21,168	22,835
インバウンド*	百万ton-km	9,699	10,164	8,083	5,518	7,643
アウトバウンド*	百万ton-km	25,935	24,739	20,205	15,651	15,192

海上	%	57.6	60.9	63.8	60.2	61.7
トラック	%	25.9	23.3	23.0	25.0	24.1
鉄道	%	16.1	14.9	12.7	14.3	13.8
航空	%	0.4	0.9	0.6	0.5	0.4

* インバウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送と返却容器の輸送が、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

2021年度はグローバル輸送量が前年比で8%増加し、228億トンキロとなりました。

物流からのCO₂排出量

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020	2021
合計	t-CO ₂	1,567,248	1,482,982	1,144,338	900,234	874,936
インバウンド*	t-CO ₂	739,610	762,314	582,957	397,822	366,190
アウトバウンド*	t-CO ₂	827,638	720,667	561,381	502,412	508,746

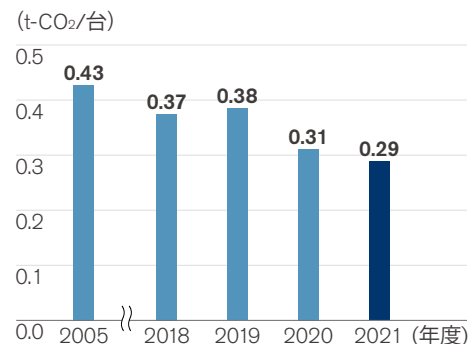
海上	%	20.0	19.9	21.1	19.9	20.8
トラック	%	64.6	60.3	64.1	66.2	65.6
鉄道	%	7.0	6.7	5.9	6.6	7.1
航空	%	8.4	13.1	8.9	7.3	6.5

* インバウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送と返却容器の輸送が、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

2021年度の物流からのCO₂排出量は3%減少し、87万4,936トンとなりました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

物流からのCO₂排出量(輸送台数当たり)



2021年度は、輸送台数当たりのCO₂排出量は0.29トンとなりました。

カテゴリー別のスコープ3排出量

温室効果ガス(GHG)の報告に関する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。

2021年の試算にあたり、スコープ3排出量の約8%のCO₂排出量を占める、購入した製品・サービスからの排出量について、使用原材料の実態により近い試算とすることを目的に、算定方法を更新*しました。

*算定方法の詳細は以下のページをご覧ください
[>>> P079](#)

項目	単位	2021
1.購入した製品・サービス	kt-CO ₂	10,002★
2.資本財	kt-CO ₂	848
3.燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO ₂	247
4.輸送、配送(上流)	kt-CO ₂	366
5.事業から出る廃棄物	kt-CO ₂	118
6.出張	kt-CO ₂	19
7.雇用者の通勤	kt-CO ₂	163
8.リース資産(上流)	kt-CO ₂	0
9.輸送、配送(下流)	kt-CO ₂	525
10.販売した製品の加工	kt-CO ₂	6
11.販売した製品の使用	kt-CO ₂	114,854★
12.販売した製品の廃棄	kt-CO ₂	255
13.リース資産(下流)	kt-CO ₂	332
14.フランチャイズ	kt-CO ₂	0
15.投資	kt-CO ₂	0
合計	kt-CO ₂	127,736

★を付している開示情報について、KPMG あす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
[>>> P078](#)

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。2021年度に認証を受けたクレジット量は2万9,480トンとなりました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

大気品質

エミッション

2021年度に生産拠点から排出されたNOx、SOxの量は375トン、7トンになりました。

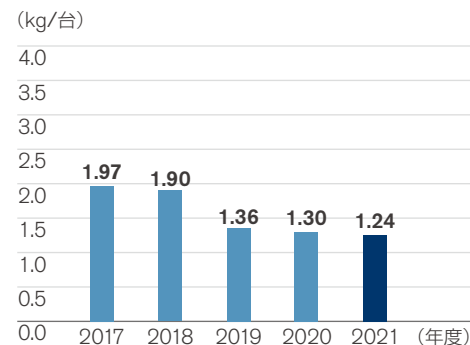
		(年度)				
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
窒素酸化物 (NOx)	ton	619	418	380	364	375
硫黄酸化物 (SOx)	ton	36	34	14	10	7

揮発性有機化合物(VOC)排出量

2021年度のVOC総排出量は4,218トンとなり、生産台数減のため2020年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は継続しています。

		(年度)				
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
合計	ton	10,564	8,433	6,465	4,742	4,218
日本	ton	3,232	2,188	2,016	1,420	1,362
北米	ton	4,284	3,847	3,135	2,294	2,362
欧州	ton	3,048	2,397	1,315	1,028	493

VOC排出量(グローバル生産台数当たり)



2021年度の生産台数当たりのVOC排出量は1.24kgとなりました。

		(年度)
	単位	2021
日本	kg/台	3.05
北米	kg/台	2.54
欧州	kg/台	1.79

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

PRTR対象物質排出量*(日本)

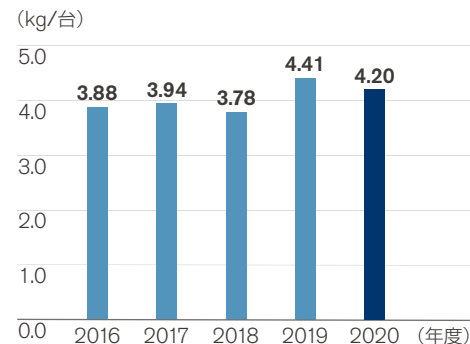
2020年度の化学物質排出移動量届出制度(PRTR: Pollutant Release and Transfer Register)対象物質の排出量は2,173トンで、2019年度に比べて減少となりました。

(年度)

	単位	2017	2018	2019	2020
国内拠点合計 *1	ton	3,887	3,406	3,339	2,173
追浜工場	ton	796	715	1,022	697
栃木工場	ton	920	655	467	394
日産自動車九州株式会社	ton	1,697	1,573	1,391	1,042
横浜工場 *1	ton	20	25	21	9
いわき工場	ton	62	54	62	6
日産テクニカルセンター	ton	388	378	351	3
座間工場	ton	4	7	26	22

* 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)

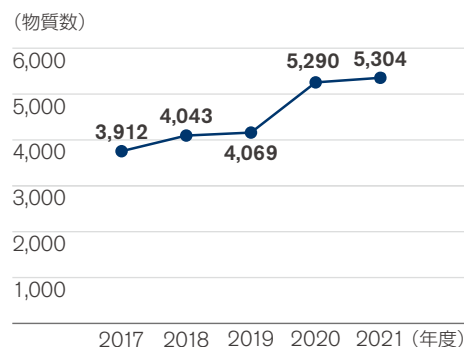


2020年度の生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は4.20kgとなり、2019年度に比べ減少となりました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

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ハザードやリスクの選定基準を法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2021年度の指定化学物質数は5,304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以下のページをご覧ください

[>>> P069](#)

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拡大を技術開発も含め取り組んでいます。2021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5%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。

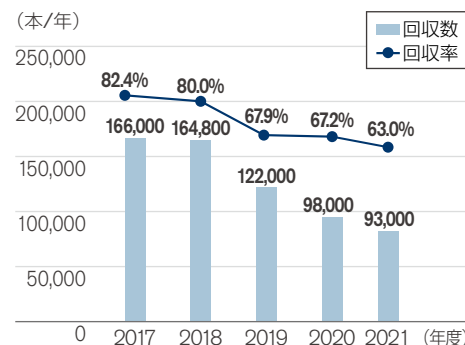
シュレッダーダストの最終処分率

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、使用済み自動車(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、2021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60%、非鉄14%、樹脂15%、その他12%(2021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



2021年度のバンパー回収本数は9万3,000本となり、回収率は4.2ポイント低下しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

資源依存(拠点の廃棄物)

廃棄物発生量

2021年度にグローバルに発生した廃棄物の量は15万8,199トンとなり、2020年度の15万3,160トンより増加しました。2021年度に発生した生産工場の廃棄物の量は15万945トン★となりました。

★を付している開示情報について、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
[>>> P078](#)

(年度)

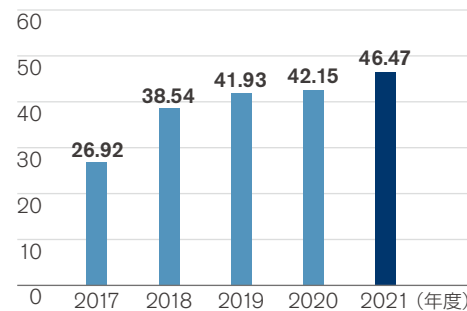
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
合計	ton	152,674	206,645	199,470	153,160	158,199

地域別内訳						
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
日本	ton	61,327	69,829	63,294	48,921	52,386
北米	ton	35,177	64,514	58,970	48,043	51,062
欧州	ton	45,268	49,662	50,205	31,868	33,895
その他	ton	10,903	22,639	27,001	24,328	20,857

処理方法別内訳						
	単位	2017	2018	2019	2020	2021
廃棄物最終処分量	ton	8,041	7,231	6,365	6,539	7,208
リサイクル量	ton	144,633	199,414	193,105	146,621	150,991

廃棄物発生量(生産台数当たり)

(kg/台)



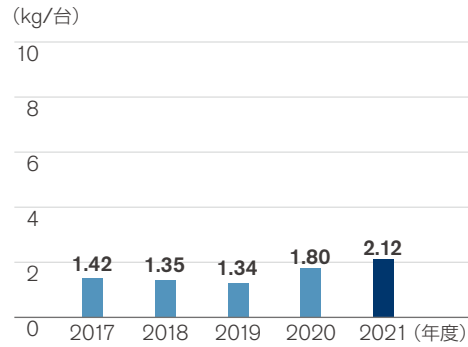
2021年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は46.47kgに増加しました。

(年度)

地域別	単位	2020	2021
日本	kg/台	94.62	117.46
北米	kg/台	50.41	54.90
欧州	kg/台	94.85	122.81
その他	kg/台	13.31	11.91

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

廃棄物最終処分量(生産台数当たり)



2021年度の生産台数当たりの
廃棄物最終処分量は2.12kgとなり、
2020年度より増加しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

水資源の管理

企業活動での取水量

2021年度の企業活動における取水量は20,090千m³となり、2020年度より5.1%の減少となりました。2021年度の生産工場の取水量は、19,495千m³★でした。

★を付している開示情報について、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
[>>> P078](#)

(年度)

	単位	2017	2018	2019*	2020	2021
合計	千m ³	26,197	26,420	23,656	21,159	20,090

日本	千m ³	13,115	13,022	11,918	10,797	10,317
北米	千m ³	4,905	4,930	4,768	3,888	4,047
欧州	千m ³	2,155	2,093	1,792	1,373	1,404
その他	千m ³	6,023	6,376	5,178	5,101	4,322

企業活動での排水量

2021年度の企業活動における排水量は1万3,986千m³となり、2020年度より2.7%の増加となりました。

(年度)

	単位	2017	2018	2019*	2020	2021
合計	千m ³	17,410	17,345	15,391	13,624	13,986

日本	千m ³	10,376	10,472	9,496	8,474	8,771
北米	千m ³	3,382	3,190	2,746	2,351	2,565
欧州	千m ³	1,564	1,539	1,389	1,094	1,073
その他	千m ³	2,088	2,143	1,760	1,705	1,577

水質

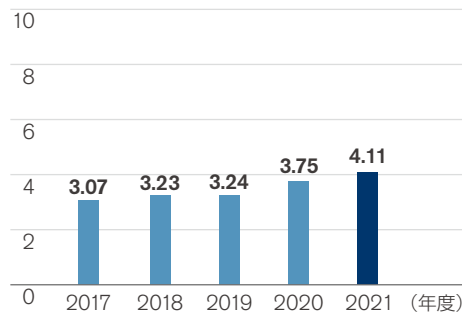
化学的酸素要求量 (COD) 日本のみ*	kg	28,791	25,965	22,269	18,017	19,941
----------------------	----	--------	--------	--------	--------	--------

* 算定方法を見直し、2017～2020年の数字を更新しています

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

企業活動での排水量(生産台数当たり)

(m³/台)



2021年度の生産台数当たりの排水量は4.11 m³となり、2020年度に比べて9.6%の増加となりました。

(年度)

地域別	単位	2020	2021
日本	m ³ /台	16.39	19.67
北米	m ³ /台	2.47	2.76
欧州	m ³ /台	3.26	3.89
その他	m ³ /台	0.93	0.90

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。

企業活動での消費量

2021年度の企業活動における水の総消費量は6,103千m³*となり、2020年度より19.0%の減少となりました。

(年度)

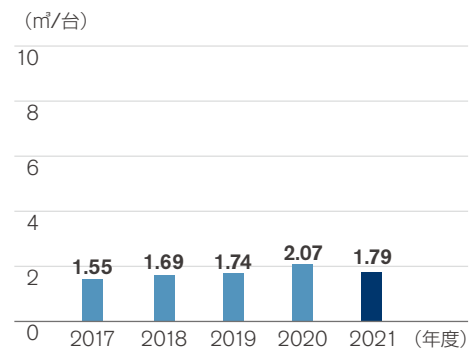
	単位	2017	2018	2019*	2020	2021
合計	千m ³	8,787	9,075	8,265	7,535	6,103

日本	千m ³	2,739	2,550	2,422	2,323	1,546
北米	千m ³	1,523	1,740	2,022	1,537	1,481
欧州	千m ³	591	554	403	279	331
その他	千m ³	3,935	4,233	3,418	3,396	2,745

* GRI303に基づいて算出。消費量は水の総取水量から総排水量を差し引いた量を示しています

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

企業活動での消費量(生産台数当たり)



2021年度の生産台数当たりの水の消費量は、1.79m³/台となり、2020年度より14%の減少となりました。

(年度)

地域別	単位	2020	2021
日本	m³/台	4.49	3.47
北米	m³/台	1.61	1.59
欧州	m³/台	0.83	1.20
その他	m³/台	1.86	1.57

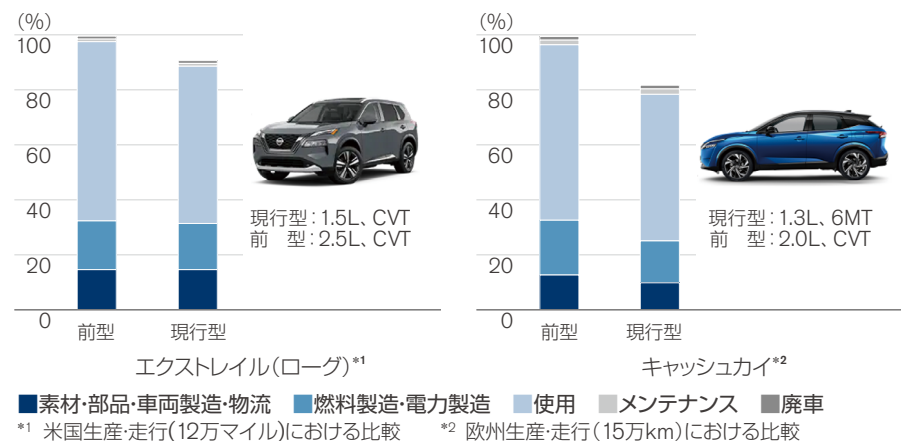
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

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、台数ベースでのカバレッジは、グローバルで約80%、欧州では約90%に達しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂, CH₄, N₂O など)

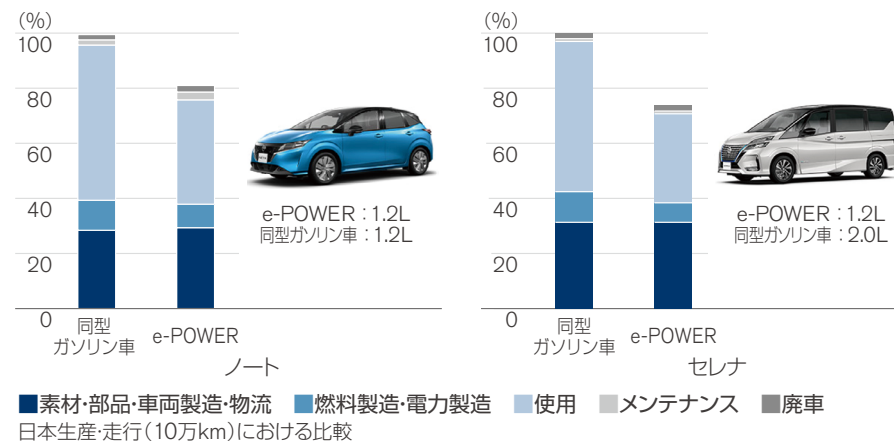


「e-POWER」におけるLCA比較

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て19%、27%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など)



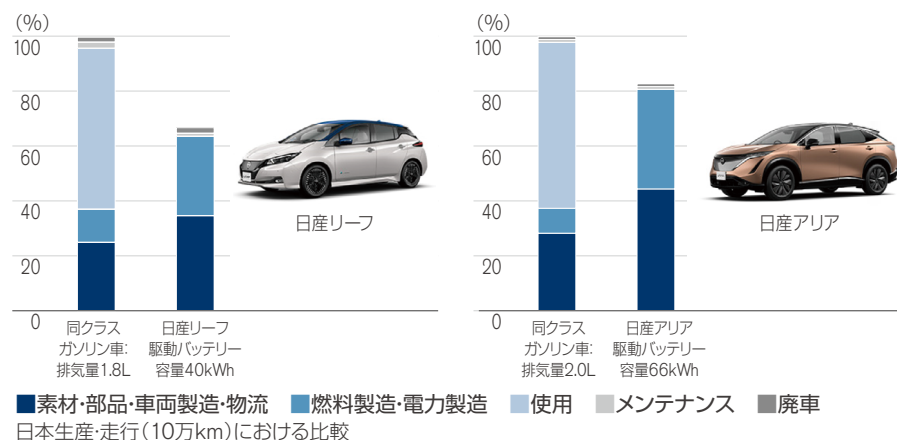
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
会社基本情報	環境データ	社会性データ	ガバナンスデータ	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

「EV」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。2022年発売の「日産アリア」は、EV商品力のさらなる向上と環境負荷低減を両立しています。航続距離を伸ばすと同時に、日本の同クラスガソリン車対比で、ライフサイクルCO₂排出量を約18%削減しました。

日産は、EVのライフサイクルにおける、さらなる環境負荷低減の可能性を追求していきます。

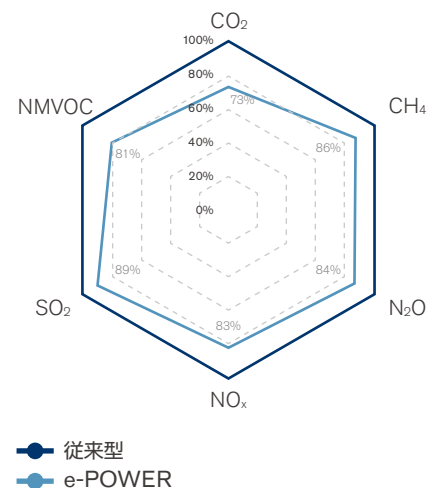
ライフサイクルでのCO₂等価排出量(CO₂、CH₄、N₂Oなど)



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、新型「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しており、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



日本生産・走行(10万km)における比較

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

マテリアルバランス

投入量

(年度)

	単位	2020	2021
原材料	ton	4,665,300	3,758,427
エネルギー	MWh	7,655,514	7,495,492
うち再生可能エネルギー	MWh	246,998	289,067
水	千m ³	21,159	20,090

生産量／排出量

(年度)

	単位	2020	2021
車両生産			
グローバル生産台数	千台	3,634	3,404
CO ₂ 排出量	t-CO ₂	2,567,819	2,239,127
排水量	千m ³	13,624	13,986
エミッション			
NO _x (窒素酸化物)	ton	364	375
SO _x (硫黄酸化物)	ton	10	7
VOC(揮発性有機化合物)	ton	4,742	4,218
廃棄物発生量			
リサイクル量	ton	146,621	150,991
廃棄物最終処分量	ton	6,539	7,208

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

環境保全コスト

(年度)

	単位	2020		2021	
		投資	コスト	投資	コスト
総額	百万円	1,822	151,675	4,144	125,145
事業エリア内コスト	百万円	15	1,601	91	1,713
上・下流コスト	百万円	0	517	0	407
管理活動コスト	百万円	0	12,131	0	12,899
研究開発コスト	百万円	1,807	137,296	4,053	109,824
社会活動コスト	百万円	0	92	0	87
環境損傷対応コスト	百万円	0	39	0	215

(年度)

		2020	2021
総額	百万円	5,466	8,816
費用削減額	百万円	408	192
収益額	百万円	5,058	8,623

* 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

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

社会性データ

従業員データ

(年度)

		単位	2019	2020	2021
日産自動車(株)					
従業員数		人	22,717	22,827	23,166
	男性	人	20,100	20,199	19,862
女性	2,617		2,628	3,304	
平均年齢		歳	41.4	41.6	41.9
	男性	歳	41.8	42.0	42.1
	女性		38.3	38.5	40.7
勤続年数		年	17.7	16.9	17
	男性	年	18.1	17.4	17.8
	女性		13.9	13.4	12
離職率*1		%	6.6	4.6	5.3
	自己都合	%	3.1	2.4	2.6
平均年間給与*2		円	8,102,672	7,965,467	8,110,304
障がい者雇用率		%	2.22	2.33	2.50
育児休職取得者数		人	379	413	430
	男性	人	44	96	122
女性	335		317	308	
男性の育児休職取得率*3		%	7	24	20.6
育児休職復職率		%	95.6	98.3	98.9
	男性	%	97.2	100	98.5
	女性		95.2	96.6	99.0
介護休業取得者数		人	7	17	8
	男性	人	3	13	6
	女性		4	4	2
年休取得日数		日	19.5	17.5	20
年休取得率		%	99	89	102
平均残業時間		時間/月	24.16	18.75	24.08
組合員総数*4		人	26,316	26,503	26,108

		単位	2019	2020	2021
管理職：女性人数		人	325	334	331
	女性比率	%	10.1	10.4	10.3
うち部長職以上：女性人数		人	80	92	92
	女性比率	%	7.4	8.6	8.5
執行役員：女性人数		人	2	2	2
	女性比率	%	4.1	3.9	3.9
取締役：女性人数		人	2	2	2
	女性比率	%	16.7	16.7	16.7
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	2	2	2
	女性比率	%	28.6	28.6	28.6
新規採用人数		人	1,479	828	986
	男性	人	1,296	715	860
	女性		183	113	126

*1 離職率合計には、定年退職者を含む

*2 平均年間給与は賞とおよび基準外賃金を含む

*3 男性の育児休職取得率=対象年度に育児休職を1日以上取得した男性従業員数÷対象年度に配偶者が出産した男性従業員数

*4 組合員総数には、一般従業員、シニアパートナー/シニア社員(定年退職後の再雇用者)、契約従業員を含む。日産自動車九州(株)を含む

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

連結ベース

(年度)

	単位	2019	2020	2021
連結ベース				
連結従業員数*	人	136,134 (22,761)	131,461 (16,092)	134,111 (15,743)
日本	人	58,134	58,577	60,145
北米	人	36,148	35,120	36,969
欧州	人	14,824	13,891	12,826
アジア	人	21,023	18,745	18,367
その他海外地域	人	6,005	5,128	5,804

* ()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、2022年3月末現在の組合員総数は日産自動車九州を含め26,108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。組合組織化比率(連結車両工場立地国のみ)は70%です。(7/10か国)

交通安全

日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価

「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」は、日本で発売している電気自動車、商用車を含むほぼすべてのカテゴリーで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。北米や欧州でも主要車種に採用しています。

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。特に日本では、JNCAP(Japan New Car Assessment Program)が2020年度より新たに「自動車安全性能」として、衝突安全性能評価と予防安全性能評価および事故自動緊急通報装置の3つによる総合評価を開始、総合評価最高の5★を獲得するには、それぞれの評価で最高ランク(事故自動緊急通報装置は装備要件)の獲得が必要となりました。2021年度の「自動車安全性能2021」では、2020年度の「日産デイズ」に続き、「日産ルークス」、「ノート/ノート オーラ」、「日産キックス」においても最高の5★を獲得。トータルな安全性の高さが実証されました。また2018年度より開始された国土交通省による先進安全技術の性能認定制度においても、2020年度から認定の対象となる装置が拡充され、2021年度までに「インテリジェント エマージェンシーブレーキ」「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を装備した10車種(「日産デイズ」「日産ルークス」「ノート」「セレナ」「日産リーフ」「マーチ」「クリッパー」系「エルブランド」)・29型式が認定を受けました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

主な外部安全評価結果(2021年評価分)

地域	外部評価	車種	レーティング
日本	JNCAP*1 「自動車安全性能2021」	「日産ルークス」	総合5★(最高評価)
		「ノート/ノート オーラ」	総合5★(最高評価)
		「日産キックス」	総合5★(最高評価)
米国	NCAP*2	「日産リーフ」「リーフプラス」「ムラーノ」 「アルティマ」「マキシマ」「セントラ」「ヴァーサ」 インフィニティ「QX50」	総合5★ (2022モデルイヤー)
		「タイタン(クルーキャブ)」 「ローグ」「日産キックス」	総合4★ (2022モデルイヤー)
	IIHS*3	「マキシマ」「アルティマ」「ローグ」「ムラーノ」	2022 Top Safety Pick+
		「セントラ」	2022 Top Safety Pick
欧州	Euro NCAP	「キャシュカイ」	5★

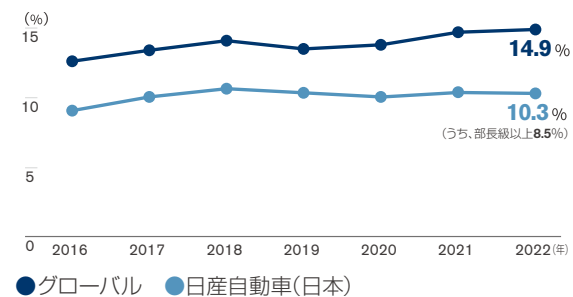
*1 JNCAP: Japan New Car Assessment Program の略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)による自動車アセスメントプログラム

*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

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



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

これまでの主な外部評価*

年	タイトル	主体団体
2022	Best Places to Work LGBTQ+ 2022 に3年連続認定*1	Human Rights Campaign (メキシコ)
2021	「PRIDE 指標」5年連続ゴールド受賞	work with Pride
2021	America's Top Corporations for Women's Business Enterprises(WBEs)に認定*2	Women's Business Enterprises National Council (WBENC) (米国)
2021	Regional Automotive Corporation of the Yearを受賞*2	Southern Region Minority Supplier Development Council Inc.(米国)
2021	Top 100 Ideal Employer for Internsに6年連続選定*3	The Canadian Universum Survey (カナダ)
2021	Great Place to Work®3年連続認定*3	Great Places to Work® Institute (カナダ)
2021	Pride365認証を取得*4	InterPride (英国)
2017	Corporate Equality Index で100点(満点)を5年連続で達成 *2	Human Rights Campaign(米国)
2017	「えるぼし」3段階目に認定	厚生労働省神奈川労働局
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 エヌアールファイナンスメキシコ(NR Finance Mexico)が認定

*2 北米日産会社(NNA)が認定、受賞

*3 カナダ日産自動車会社(NCI)が選定、認定

*4 英国日産自動車会社(NMGB)が取得



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

製品安全および品質

2021年度 リコール実績*1

国・地域	件数(件)	台数(千台)
日本	11	504
北米	25	3,149
欧州	9	56
その他	20	381
グローバル	47*2	4,090

*1 出典は社内データのため、当局公表データと異なる場合があります。

*2 リコール措置案件ごとに1件とカウントした件数のため各国・各地域のリコール件数合計≠グローバル件数となります。

人財育成

日産自動車株式会社の研修実績

(年度)

研修実績にかかわる指標	2019	2020	2021
年間受講人数(人)	330,784	304,225	395,448
総受講時間(時間)	549,490	250,251	328,783
従業員1人当たりの受講時間(時間)	24.3	11.1	14.3
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)	83,000	64,000	67,000

* 昨年までのサステナビリティレポートの年度表記に誤りがありましたので、本レポートにて訂正しております。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

地域社会への貢献

2021年度の社会貢献活動の実績

2021年度 グローバル社会貢献支出額：約22.7億円

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

2021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)	739	1,112	230	191	2,272
比率(%)	32.5	49.0	10.1	8.4	100

	災害名	2021年度実績
自然災害被災地に対する主な支援	河南省(特に鄭州市周辺)の洪水被害の救援と復興活動への取り組みに対する緊急支援(中国)	・日産自動車、日産(中国)投資有限公司、東風汽車有限公司より、鄭州市の赤十字社を通じて1,948万人民币元の寄付に加え、救援車両や機材を提供
	「日産リーフ」を活用した超大型台風「ライ」支援(フィリピン)	・「日産リーフ」のV2L(Vehicle to Load)技術とパワームーバーを活用して災害時の非常用電源を提供し、セブ島とタクロバン島の被災地を支援 ・地元の自動車クラブ「Navara Nation(ナバラネイション)」と連携し、フィリピン日産より被災地域に救援物資を配布
	スコータイ、チャイヤブーム、ロップリー地区での洪水被災者支援(タイ)	・メディアや日産のお客さまとともにNissan Care For You Caravan を結成し、スコータイ、チャイヤブーム、ロップリー地区の洪水被災者に対して、9,000本の飲み水と5,000枚のマスク、缶詰の食料やその他の日用品を提供

<その他の緊急人道支援>

ウクライナにおける人道危機についての支援：

赤十字社とNPOジャパンプラットフォームに合わせて100万ユーロを寄付

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

ガバナンスデータ

コーポレートガバナンスの概要(2022年3月末時点)

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	12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
<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/>

2021年度(2021年4月~2022年3月)における
取締役会および委員会の出席状況

取締役会		委員会					
		指名委員会		報酬委員会		監査委員会	
取締役会 開催総数	開催1回 当たりの 平均参加率	開催 総数	開催1回 当たりの 平均参加率	開催 総数	開催1回 当たりの 平均参加率	開催 総数	開催1回 当たりの 平均参加率
14回	98.8%	7回	97.6%	12回	100%	15回	100%

* 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/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

編集方針

「サステナビリティレポート2022」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2022」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、2021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。

本レポートの対象範囲

期間：会計年度である2021年度(2021年4月～2022年3月)を基本とし、該当外のものについては期間を文中に明記しています。

組織：日産自動車株式会社および海外拠点(欧州日産自動車会社、北米日産会社など)を含む日産グループ

参考ガイドライン

この報告書は、GRI(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内容索引を公開するとともに、レポート内にGRIインデックスを記載しています。

前回レポートの発行日

サステナビリティレポート2021：2021年7月30日発行

本レポートの報告サイクル

2004年より年1回発行

第三者保証について

第三者保証報告書の詳細は以下のページをご覧ください。

[>>> P078](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

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。

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
 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2022

発行年月日：2022年7月29日

関連ウェブサイトのご紹介

会社情報

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

サステナビリティ戦略

<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/>

技術開発の取り組み

<https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/>

IR情報

<https://www.nissan-global.com/JP/IR/>

商品情報(グローバル)

<https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/BRAND/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

TCFD対照表

ガバナンス

項目の詳細	推奨される開示内容	サステナビリティレポートでの該当箇所
気候関連のリスク及び機会に係る組織のガバナンスを開示する	a) 気候関連のリスク及び機会についての取締役会による監視体制の説明をする	P028 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 P033 カーボンニュートラル社会の実現に向けて
	b) 気候関連のリスク及び機会を評価・管理する上での経営者の役割を説明する	P019 サステナビリティ推進体制 P028 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 P033 カーボンニュートラル社会の実現に向けて P166 報酬委員会の2021年度の主な活動

戦略

項目の詳細	推奨される開示内容	サステナビリティレポートでの該当箇所
気候関連のリスク及び機会が組織のビジネス・戦略・財務計画への実際の及び潜在的な影響を、重要な場合は開示する	a) 組織が選別した、短期・中期・長期の気候変動のリスク及び機会を説明する	P026 環境課題に対する日産の認識 P026 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ P033 気候変動に関する戦略 P035 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化
	b) 気候関連のリスク及び機会が組織のビジネス・戦略・財務計画に及ぼす影響を説明する	P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ(気候変動関連) P033 カーボンニュートラル社会の実現に向けて P035 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化 P038 製品を通じた取り組み P049 企業活動を通じた取り組み
	c) 2度以下シナリオを含む様々な気候関連シナリオに基づく検討を踏まえ、組織の戦略のレジリエンスについて説明する	P002 Nissan Ambition 2030 P006 CSOメッセージ P033 カーボンニュートラル社会の実現に向けて P035 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

リスク管理

項目の詳細	推奨される開示内容	サステナビリティレポートでの該当箇所
気候関連のリスクについて組織がどのように選別・管理・評価しているかについて開示する	a) 組織が気候関連のリスクを選別・評価するプロセスを説明する	P026 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ P028 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 P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ(気候変動関連) P035 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化
	b) 組織が気候関連のリスクを管理するプロセスを説明する	P026 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ P028 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 P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ(気候変動関連)
	c) 組織が気候関連リスクを識別・評価・管理するプロセスが組織の総合的リスク管理においてどのように統合されるかについて説明する	P028 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

指標と目標

項目の詳細	推奨される開示内容	サステナビリティレポートでの該当箇所
気候関連のリスク及び機会を評価・管理する際に使用する指標と目標を、重要な場合は開示する	a) 組織が、自らの戦略とリスク管理プロセスに即し、気候関連のリスク及び機会を評価する際に用いる指標を開示する	P017 サステナビリティビジョンとSDGsへの貢献 P026 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ(気候変動関連) P033 カーボンニュートラル社会の実現に向けて
	b) Scope1,Scope2及び該当するScope3のGHGについて開示する	P052 企業活動におけるカーボンフットプリント P194 企業活動におけるカーボンフットプリント P197 カテゴリー別のスコープ3排出量
	c) 組織が気候関連リスク及び機会を管理するために用いる目標、及び目標に対する実績について説明する	P017 サステナビリティビジョンとSDGsへの貢献 P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ(気候変動関連) P038 製品を通じた取り組み P049 企業活動を通じた取り組み

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

SASB対照表 運輸セクター：自動車

サステナビリティ開示と会計指標

トピック	会計指標	コード	日産サステナビリティレポート2022該当ページ
製品の安全	NCAPプログラムにより総合5つ星の安全評価を獲得した車種の地域別割合	TR-AU-250a.1	P098 日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価 P211 主な外部安全評価結果(2021年評価分)
	安全上の不具合に関する苦情件数、調査がなされた割合	TR-AU-250a.2	P120 お客様の声を品質向上活動に反映
	リコールされた車両の台数	TR-AU-250a.3	P124 重大な不具合への公正・迅速な対応について P214 2021年度 リコール実績
労働慣行	団体労働協約の対象となるアクティブな労働力の割合	TR-AU-310a.1	P210 従業員データ
	(1)作業停止件数および(2)総停止日数	TR-AU-310a.2	—
燃費と使用段階の排出量	地域別の売上高加重平均の車両燃費	TR-AU-410a.1	P189 日本/米国/欧州/中国における企業平均燃費
	(1)ゼロエミッション車(ZEV)、(2)ハイブリッド車、(3)プラグインハイブリッド車の販売台数	TR-AU-410a.2	P190 売上高、グローバル販売台数および生産台数データ P190 環境データ：パワートレイン比率(出荷台数ベース) P191 EV、ハイブリッド車
	車両燃費および排出量のリスクと機会を管理するための戦略の説明	TR-AU-410a.3	P030 NGP2022の取り組むべき重要課題とチャレンジ P033 カーボンニュートラルな未来の実現に向けて P035 気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化 P038 製品を通じた取り組み
資材調達	クリティカルマテリアルの使用に伴うリスクの管理に関する説明	TR-AU-440a.1	P132 責任ある鉱物調達
原材料効率とリサイクル	生産工程で発生した廃棄物の総量、リサイクル率	TR-AU-440b.1	P053 次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」 P073 廃棄物発生量 P201 環境データ：廃棄物発生量 P208 環境データ：生産量/排出量
	回収された使用済材料の重量、リサイクル率	TR-AU-440b.2	P065 資源依存に関するマネジメント P067 再生材使用拡大への取り組み(樹脂) P200 資源依存(再利用) 自動車リサイクル法に基づく2020年度 再資源化等の状況について https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/R_FEE/SAISHIGEN/
	販売した車両の平均リサイクル率	TR-AU-440b.3	P067 使用済み自動車(ELV)のリサイクル P200 資源依存(再利用)

活動指標

トピック	コード	日産SR2021該当ページ
車両生産台数	TR-AU-000.A	P187 会社基本情報 グローバル販売台数及び生産台数 P190 環境データ：売上高、グローバル販売台数および生産台数データ P208 環境データ：マテリアルバランス
車両販売台数	TR-AU-000.B	P187 会社基本情報 グローバル販売台数及び生産台数 P190 環境データ：売上高、グローバル販売台数および生産台数データ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

GRI内容索引

一般開示事項

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
組織のプロフィール			
102-1	組織の名称	会社概要	
102-2	活動、ブランド、製品、サービス	P186	
102-3	本社の所在地	P186	
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 (海外の主な事業所)	
102-5	所有形態および法人格	会社概要	
102-6	参入市場	P187	
102-7	組織の規模	P186, P187, P210	
102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	P210	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
102-9	サプライチェーン	P127, P132	
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	該当なし	
102-11	予防原則または予防的アプローチ	P002, P017, P033, P035, P061, P094, P154,	
102-12	外部イニシアティブ	P010, P016, P027, P033, P092, P139	
102-13	団体の会員資格	P088, P139	
戦略			
102-14	上級意思決定者の声明	P003, P006, P009	
102-15	重要なインパクト、リスク、機会	P002, P033, P035, P090, P091, P132, P159	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
倫理と誠実性			
102-16	価値観、理念、行動基準・規範	P002 , P012 , P025 , P091 , P159 , P175	
102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	P093 , P177	
ガバナンス			
102-18	ガバナンス構造	P160	
102-19	権限移譲	P169	
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	P006 , P019 , P028	
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	P013 , P020 , P086	
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	P160 , P210 , P216	
102-23	最高ガバナンス機関の議長	P009 , P160 , P164	
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	P164 , P165	
102-25	利益相反	P171	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
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	P019 , P160	
102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	P019 , P162	
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	P009 , P019 , P160 , P166	
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	P012 , P017 , P026 , P030 , P033 , P035 , P094 , P159 , P172	
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	P167 , P172	
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	P019 , P028 , P030	
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	P019	
102-33	重大な懸念事項の伝達	P159 , P172	
102-35	報酬方針	P019 , P166	
102-36	報酬の決定プロセス	コーポレートガバナンス報告書 , P019	
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	コーポレートガバナンス報告書	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
ステークホルダー・エンゲージメント			
102-40	ステークホルダーグループのリスト	P020, P086	
102-41	団体交渉協定	P210	
102-42	ステークホルダーの特定および選定	P020, P086	
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	P012, P020, P086	
102-44	提起された重要な項目および懸念	P020, P088	
報告実務			
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	P217	
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	P217	
102-47	マテリアルな項目のリスト	P012	
102-48	情報の再記述	P218	
102-49	報告における変更	P191, P197	
102-50	報告期間	P217	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
102-51	前回発行した報告書の日付	P217	
102-52	報告サイクル	P217	
102-53	報告書に関する質問の窓口	P218	
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	P217	
102-55	内容索引	P222	
102-56	外部保証	P078, P217	

経済

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103: マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P012, P033, P036, P127, P132, P159, P172	
103-2	マネジメント手法とその要素	P017, P020, P028, P040, P093, P129, P132, P172, P176, P180	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
103-3	マネジメント手法の評価	P019 , P026 , P033 , P094 , P130 , P132	
GRI 201:経済パフォーマンス 2016			
201-1	創出、分配した直接的経済価値	P156 , P215	
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	P033 , P035 , P036	
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	有価証券報告書:P.107	
GRI 203: 間接的な経済的インパクト 2016			
203-1	インフラ投資および支援サービス	P033 , P038 , P154	
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	P033 , P038 , P156 , P215	
GRI 205 : 腐敗防止 2016			
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	P176	
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	P176	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 207 : 税			
207-1	税に対するアプローチ	P182	
207-2	税務の統治、コントロール、リスクマネジメント	P182	
207-3	ステークホルダーの関与と税務上の懸念事項の管理	P182	

環境

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103:マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P012 , P013 , P014 , P026 , P033 , P038 , P049 , P061 , P064 , P074	
103-2	マネジメント手法とその要素	P017 , P019 , P028 , P040 , P050 , P061 , P062 , P065 , P075 , P080	
103-3	マネジメント手法の評価	P019 , P040 , P050 , P063 , P073 , P075 , P080	
GRI 301:原材料 2016			
301-1	使用原材料の重量または体積	P208	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
301-2	使用したリサイクル材料	P066 , P200	
301-3	再生利用された製品と梱包材	P066 , P200	
GRI 302: エネルギー 2016			
302-1	組織内のエネルギー消費量	P049 , P051 , P193 , P194 , P208	
302-2	組織外のエネルギー消費量	P058 , P196 , P197	
302-3	エネルギー原単位	P193 , P194	
302-4	エネルギー消費量の削減	P049 , P051 , P193 , P194	
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	P038 , P039 , P049 , P188	
GRI 303: 水と排水 2018			
303-1	共有資源としての水との相互作用	P074 , P075	
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	P075 , P077	
303-3	取水	P076 , P077 , P203	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
303-4	排水	P077 , P203 , P204	
303-5	水消費	P077 , P204	
GRI 304: 生物多様性 2016			
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	P027	
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	P027	
304-3	生息地の保護・復元	P027	
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	P027	
GRI 305: 大気への排出 2016			
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	P052 , P194	
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	P052 , P194	
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)	P052 , P194 , P197	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	P052 , P195	
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	P041 , P049 , P050 , P194	
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	P063 , P085 , P198 , P207	
GRI 306:廃棄物 2020			
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	P065 , P073	
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	P065 , P066	
306-3	発生した廃棄物	P073 , P201	
306-4	処分されなかった廃棄物	P073 , P200 , P201	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
306-5	処分された廃棄物	P073 , P201 , P202	
GRI 307:環境コンプライアンス 2016			
307-1	環境法規制の違反	P081	
GRI 308:サプライヤーの環境面のアセスメント 2016			
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	P086 , P127 , P129	
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	P086	

社会性

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 103:マネジメント手法 2016			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	P012 , P013 , P014 , P090 , P091 , P097 , P103 , P104 , P119 , P120 , P134 , P139 , P141 , P145 , P154	
103-2	マネジメント手法とその要素	P017 , P019 , P090 , P093 , P097 , P104 , P120 , P134 , P139 , P142 , P146 , P155	
103-3	マネジメント手法の評価	P019 , P093 , P098 , P104 , P106 , P120 , P130 , P134 , P140 , P142 , P147 , P156 , P213	

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引 投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 401:雇用 2016			
401-1	従業員の新規雇用と離職	P210	
GRI 402:労使関係 2016			
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	P139	
スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 403:労働安全衛生 2018			
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	P146	
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	P146, P147	
403-3	労働衛生サービス	P146, P147	
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	P145, P146	
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	P147	
403-6	労働者の健康増進	P146, P147	
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	P147	
403-9	労働関連の傷害	P147	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 404:研修と教育 2016			
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	P138, P214	
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	P134	
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	P134	
GRI 405:ダイバーシティと機会均等 2016			
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	P103, P164, P210, P212, P216	
405-2	基本給と報酬総額の男女比	P210	
GRI 406:非差別 2016			
406-1	差別事例と実施した救済措置		2021年には、該当する報告はありません
GRI 407:結社の自由と団体交渉 2016			
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		2021年には、該当する報告はありません
GRI 408:児童労働 2016			
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		2021年には、該当する報告はありません

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引 投資家向け索引

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 409:強制労働 2016			
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		2021年には、該当する報告はありません
GRI 411:先住民族の権利 2016			
411-1	先住民族の権利を侵害した事例		2021年には、該当する報告はありません
GRI 412:人権アセスメント 2016			
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	P093 , P094	
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	P096	
GRI 413:地域コミュニティ 2016			
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		非開示: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		非開示:情報が入手困難:現時点ではデータを集計していません
GRI 414:サプライヤーの社会面のアセスメント 2016			
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	P127 , P129 , P132	

スタンダード	開示事項	該当ページ	省略理由/説明
GRI 416:顧客の安全衛生 2016			
416-1	製品およびサービスのカテゴリに対する安全衛生インパクトの評価	P098 , P120 , P211 , P212 , P214	
GRI 417:マーケティングとラベリング 2016			
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	P098	
GRI 418:顧客プライバシー 2016			
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	P173	
GRI 419:社会経済面のコンプライアンス 2016			
419-1	社会経済分野の法規制違反	P175 , P176 , P177 , P180 , P182	

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	投資家向け索引

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	・環境課題に関する方針・考え方 P025	・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 P028	—
	カーボンニュートラル社会の実現に向けて	・カーボンニュートラル社会の実現に向けて P033	・気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化 P035	・CO ₂ 排出量の削減に向けた日産の取り組み P033 ・バリューチェーンの各段階に対する主な取り組み P034
	温室効果ガス (製品)	・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 P038	・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 P040	・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 P041 ・気候変動（製品を通じた取り組み）：社会との連携 P046 ・ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P188
	温室効果ガス (企業活動)	・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 P049	・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 P050	・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 P050 ・ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動） P192
	エネルギー消費	・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 P049	・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 P050	・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 P050 ・ESGデータ集（環境データ）：気候変動（企業活動） P192

* TCFD への対応については、別紙TCFD 対照表をご覧ください。

[>>> P219](#)

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引			
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引	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	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 P038 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 P083 	<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 P040 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 P083 	<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 P041 気候変動（製品を通じた取り組み）：カーボンニュートラルを実現する日産の電動化技術 P041 気候変動（製品を通じた取り組み）：社会との連携 P046 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 P083 ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P188 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 P206 	
	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 P038 	<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 P040 	<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 P041 気候変動（製品を通じた取り組み）：カーボンニュートラルを実現する日産の電動化技術 P041 ESGデータ集（環境データ）：気候変動（製品） P188 	
	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 P064 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 P083 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関するマネジメント P065 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 P083 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する実績：再利用 P066 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 P083 ESGデータ集（環境データ）：資源依存（再利用） P200 	
	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 P061 	<ul style="list-style-type: none"> 車室内の空気環境の向上 P062 生産活動でのVOC排出の削減 P062 	<ul style="list-style-type: none"> 大気品質：大気品質に関する実績 P063 ESGデータ集（環境データ）：大気品質 P198 	
	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 P064 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 P083 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関するマネジメント P065 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 P083 	<ul style="list-style-type: none"> 資源依存：資源依存に関する実績：廃棄物 P073 ESGデータ集（環境データ）：資源依存（拠点の廃棄物） P201 	
	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 P074 	<ul style="list-style-type: none"> 水資源：水資源のマネジメント P075 	<ul style="list-style-type: none"> 水資源：水資源の管理に関する実績 P076 ESGデータ集（環境データ）：水資源の管理 P203 	
	生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> 環境課題に対する日産の戦略的アプローチ：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 P027 			

* TCFD への対応については、別紙TCFD 対照表をご覧ください。

[>>> P219](#)

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引
							投資家向け索引

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
社会性	人権	・人権：人権に関する方針・考え方 P091	・人権：人権に関するマネジメント P093	・人権：人権に関する実績 P094
	交通安全	・交通安全：交通安全の方針・考え方 P097	・交通安全のマネジメント P097	・交通安全：日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価 P098 ・交通安全：日産の安全技術の拡充と獲得した外部評価 P211
	ダイバーシティ	・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 P103	・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 P104	・ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み P106 ・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 P212
	製品安全および品質	・製品安全および品質：製品安全および品質の方針・考え方 P119	・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 P120	・製品安全および品質への取り組み：お客さまの声を品質向上活動に反映 P120 ・製品安全および品質への取り組み：製品品質の向上 P121 ・ESGデータ集（社会性データ）：製品安全及び品質 P214
	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：サプライチェーン戦略 P127 ・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 P128	・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 P129	・サプライチェーンマネジメント：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・監督 P130
	責任ある鉱物調達	・サプライチェーンマネジメント：鉱物調達方針 P132	・サプライチェーンマネジメント：責任ある鉱物調達のマネジメント P132	
	雇用	・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 P139	・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 P139	・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 P140 ・ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ P210
	人財育成	・人財育成：人財育成の方針・考え方 P134	・人財育成：人財育成のマネジメント P134	・人財育成：人財育成の実績 P138 ・ESGデータ集（社会性データ）：人財育成 P214

目次	Corporate direction		環境	社会性	ガバナンス	データ集・索引	
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	編集方針	TCFD対照表	SASB対照表	GRI内容索引
							投資家向け索引

分類	項目	方針・考え方	マネジメント	実績
社会性	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 P091 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 P103 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 P139 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関するマネジメント P093 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 P104 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 P139 	<ul style="list-style-type: none"> 人権：人権に関する実績 P094 ダイバーシティ&インクルージョン：ダイバーシティ&インクルージョン推進の取り組み P106 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 P140 ESGデータ集（社会性データ）：従業員データ P210 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 P212
	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 P141 	<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 P142 	<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 P142
	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 P145 	<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 P146 	<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 P147
	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 P154 	<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 P155 	<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 P156 ESGデータ集（社会性データ）：地域社会への貢献 P215
ガバナンス	コーポレートガバナンス	<ul style="list-style-type: none"> ガバナンスに関する方針・考え方 P159 	<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 P160 	<ul style="list-style-type: none"> コーポレートガバナンス：取締役会の活動状況 P163 ESGデータ集（ガバナンスデータ） P216
	リスクマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> リスクマネジメント P172 		
	腐敗防止	<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンス：腐敗防止 P176 		
	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 P177 		
	税の透明性	<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンス：税の透明性 P182 		