

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

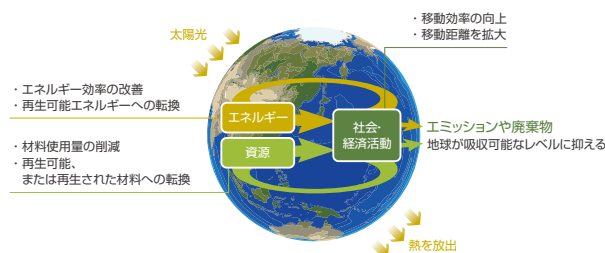
- 環境課題に関する方針・考え方 ..... 015
- 気候変動..... 023
- 大気品質..... 046
- 資源依存..... 048
- 水資源..... 055
- 第三者保証..... 058
- 環境課題を踏まえた事業基盤の強化 ..... 060
- 環境データ..... 143

## 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「事業活動やクルマのライフサイクル全体で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ること」と、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)」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思っています。



\* ハーマン・ E. テイラー「持続可能な発展の経済学」を参考に作成

## 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

事業活動やクルマのライフサイクル全体で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、お客さまに革新的な商品・サービスを提供する。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
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性が高まっています。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、大気の質をはじめとする自然資本の保全、鉱物資源の効率的な活用、化学物質管理、資源枯渇への対応、健康影響への対応といった持続可能性に関する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。日産の環境戦略として「気候変動」「資源依存」「水資源／大気品質」を検討スコープとしました。これらのアプローチは、SDGs\*1の目標に対応しており、SDGsの実現に貢献しています。\*2

\*1 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参照ください。 >>> P014

\*2 環境を含むサステナビリティのマテリアリティは、こちらをご参照ください。 >>> P005

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

## 自動車メーカーとして生態系への依存と影響を特定した取り組み

2021年、2022年にわたって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。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裏付けされています。この評価の主な指摘は2つあります。ひとつは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、もうひとつは、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です。

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

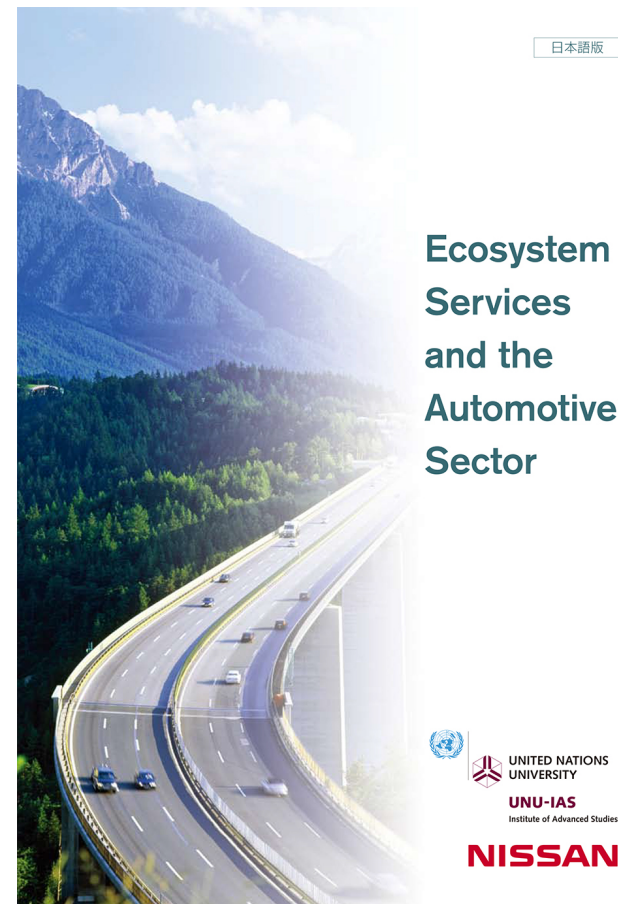
Sector」\*2として発表しています。この評価を通じて、自動車メーカーが優先対応すべき3つの重点領域「エネルギーの調達」「材料資源の調達」「水資源の利用」を特定しました。また2013年には、資源調達の upstream における水資源の利用が、日産における水使用量の20倍以上に上ることの試算も行っています。

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。

こうした日産の取り組みを、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TNFD\*4の提言に賛同し、その活動を支援するTNFDフォーラムに参画しました。推奨される枠組みに沿った開示検討を今後さらに進めてまいります。



Taskforce on Nature-related  
Financial Disclosures



\*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会議とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとに作成。

\*2 「Ecosystem Services and the Automotive Sector」に関する詳細はこちらをご参照ください。 [https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FOUNDATION/NGO/ASSETS/PDF/nissanEcosystem\\_web.pdf](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、こちらをご参照ください。 >>> P005

\*4 TNFD: Taskforce on Nature-related Financial Disclosures

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

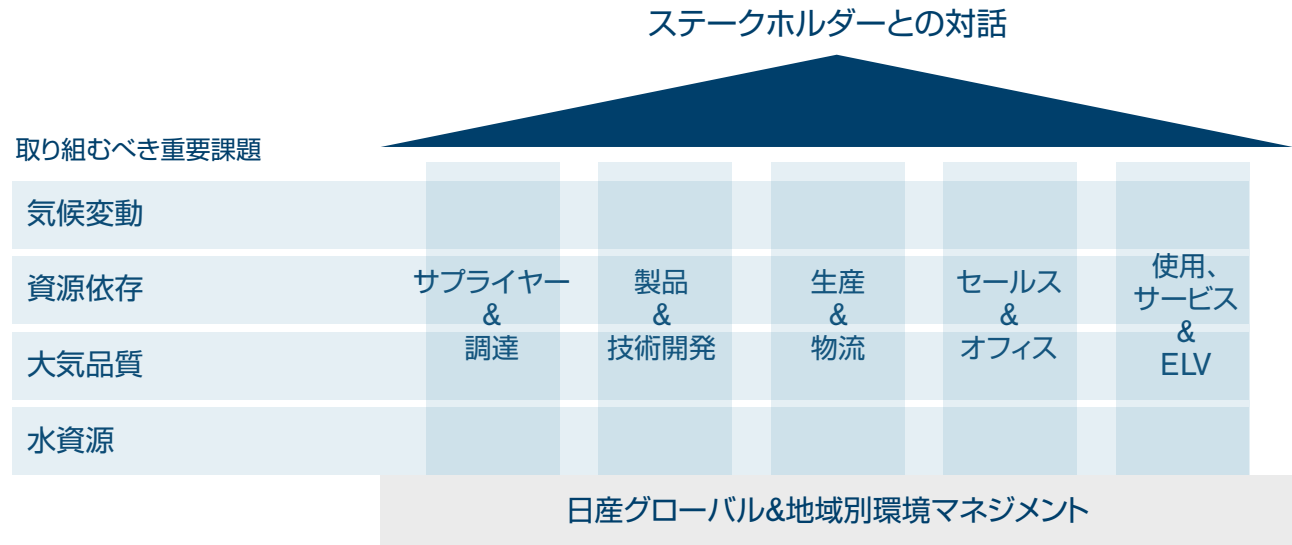
## グローバル環境マネジメントのフレームワークとガバナンス

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。

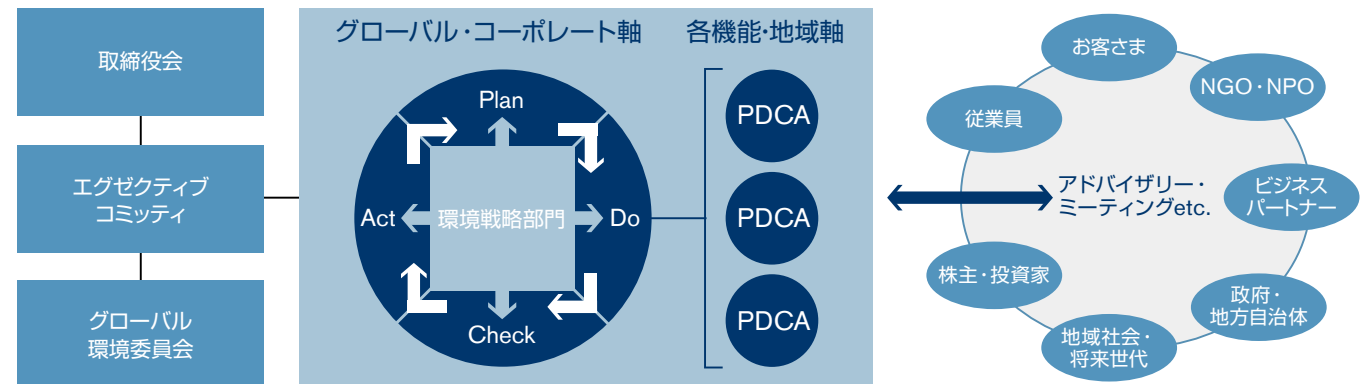
取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC：Global Environmental Management Committee）において、バリューチェーン全体をカバーする関係役員が出席し、全社的な方針や取締役会への報告内容の決議などを行います。また、経営層は企業としてのリスクと機会を明確にし、各部門での具体的な取り組みを決定するとともに、PDCAに基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。環境リスクは内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスを強化しています。

毎年発行するESG Data Book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	
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CO<sub>2</sub>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」として設定、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。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\*1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の取り組みの実効力拡大に努めています。

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。

### 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(出所)	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"> <li>2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジする。</li> <li>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通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。 (2021年4月8日：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さらなる深掘りと課題・要望)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
一般社団法人 日本経済団体連合会 (経団連)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>「2050年カーボンニュートラル」に向け政府とともに不撤退の決意で取り組む。 (2020年12月15日：2050年カーボンニュートラル(Society 5.0 with Carbon Neutral)実現に向けて一経済界の決意とアクション)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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"> <li>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。 (2021年10月12日：President and CEO John Bozzella)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AAIの野心的な目標としてのEV比率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。</li> <li>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。</li> </ul>

\*1 GXリーグの詳細はこちらをご参照ください。 <https://gx-league.go.jp/>

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

### 「NGP」の進化



## 「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」\*1における重要課題に設定し、2017年度から活動してきました。さらに、4つの重要課題解決に貢献しつ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」に取り組んできました。

「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きました。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きました。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」の重要課題にチャレンジし、COVID-19や半導体不足による生産台数減少の影響を受けた一部の取り組みを除き、目標を達成しました。2023年度には、第5世代に当たる2030年を見据えた「気候変動」「資源依存」「水資源／大気品質」を重要課題として設定した「NGP2030」を開始予定です。

### 「NGP2030」の重要課題

**気候変動：**クルマの電動化、革新的なモノづくりにより、バリューチェーン全体でカーボンニュートラルを目指します。また、2030年Scope 1,2で1.5℃シナリオを目指した取り組みを行います。

**資源依存：**サーキュラー・エコノミーの促進による資源の循環利用と、資源としてのクルマの最大限の活用を図ります。

**水資源／大気品質：**水資源は地域ごとの水課題に即した活動を行います。大気品質はコンプライアンス遵守および検討範囲を拡大した取り組みを行います。

\*1 「NGP2022」に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
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」目標	「NGP2022」結果	
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 <sub>2</sub> 排出の削減	新車からのCO <sub>2</sub> 排出の削減40%(2000年度比：日本、米国、欧州、中国)	41.2%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64万台以上を販売しました。革新的なEV「日産アリア」に加え、2022年度には新型軽EV「日産サクラ」を販売し、日本市場のEVトップセールスを記録しました。
3	運転のサポートによるCO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 排出の削減	グローバルでのV2X利用の拡大(日本、米国、欧州)	2022年度の最終年度実績としては米国でリーフユーザー向けのV2X充電器の提供準備を実施。「NGP2022」のプログラム期間においてはGlobalでのさまざまなパートナーとのV2Xパイロットプロジェクトを実施しました(米国、英国、日本)。
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 <sub>2</sub> 排出の削減	グローバル販売台数当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減30%(2005年度比)	27.7%削減 新型コロナウイルス感染症や半導体不足による販売台数減少の影響は受けましたが、継続的な企業活動からのCO <sub>2</sub> 排出削減活動推進の結果としてCO <sub>2</sub> 総排出量は減少しました。
6	生産活動でのCO <sub>2</sub> 排出の削減	グローバル生産台数当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減36%(2005年度比)	28.8%削減 従来の省エネ活動に加えて、再エネの活用やニッサンインテリジェントファクトリーの導入を開始し、エネルギー効率を大幅に改善。新型コロナウイルス感染症や半導体不足による生産台数減少の影響は受けましたが、着実な削減活動の結果としてCO <sub>2</sub> 総排出量は減少しました。
7	物流でのCO <sub>2</sub> 排出の削減	日本、北米、欧州、中国の生産台数当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減12%(2005年度比)	40.9%削減 中国や欧州における積極的なモーダルシフトを実施。また、空送削減・輸送効率の向上、積載率向上や荷姿改善の推進により2005年度対比で台当たりCO <sub>2</sub> 削減率を大幅に削減しました。
8	オフィスでのCO <sub>2</sub> 排出の削減(R&D拠点を含む)	延床面積当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減12%(2010年度比)	23.5%削減 新型コロナウイルス感染症の影響による出勤率低下によりオフィスでのエネルギー使用量が減少しました。また、照明のLED化等、CO <sub>2</sub> 排出量の取り組みを推進しました。
9	販売店でのCO <sub>2</sub> 排出の削減	店舗床面積当たりのCO <sub>2</sub> 排出の削減12%(2010年度比：日本)	17.6%削減 店舗改装時に環境に配慮した設備関連(LED、エアコン、遮熱シート等)を積極的に設置し、CO <sub>2</sub> 削減を推進しました。また、一部店舗では再生可能エネルギーの導入を開始しました。
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	再生可能エネルギーの導入率11.9% グローバル拠点で太陽光、風力発電などの再生可能エネルギーの拡大を推進しました。またメキシコでは、風力やバイオマス等の再生可能エネルギー由来の電力購入に取り組みしました。
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	技術開発終了し、車両適用を拡大しました。
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)	35.8%削減 塗装工程の水系塗装への切り替えに加え、廃シンナーのリサイクル率改善を推進しました。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	データ集	
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」目標		「NGP2022」結果
<b>資源依存</b>			
長期ビジョン：新規採掘資源への依存を70%低減			
13	バイオ材料の開発	実用化に向けた開発の促進	車に使用されるプラスチックの70%以上をカバーする材料種についてバイオ材の開発を推進しました。
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	管理対象リストを毎年見直し、「NGP2022」期間中に対象物質数を約2倍に増やしました。
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	非新規採掘資源使用率30%以上を達成しました。
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)	リビルト品の適用範囲を2016年度比2倍に拡大しました。
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	再生バッテリーの生産および適用用途の拡大により、二次利用ビジネスを推進しました。
18	金型レス工法の適用	実用化に向けた技術開発の促進	実用化に向けた技術開発を完了し、ヘリテージ部品へ適用開始しました。
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%)	毎年、以下の削減率を達成 日本 BAU比 -2%以上 海外 BAU比 -1%以上 日本：塗装ドライブース工程で発生する廃棄物を鋳造工程で再利用し、廃棄物を大きく削減しました。 海外：米国の工場で発生する部品梱包用の発泡スチロールを圧縮により有価物として売却する等、廃棄物削減を推進しました。
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	最終処分率4.2%まで削減 国内ではすべての工場、海外ではブラジルやメキシコなどで埋立ゼロを達成。2022年度にはインドの工場で、塗装工程から発生する汚泥の有効活用により埋立ゼロを達成。その他の拠点でも、分別の徹底等による埋立量削減を推進しました。
<b>水資源</b>			
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)	生産台数当たり水使用量8.4%削減 生産工程での水使用効率の改善、排水の再利用等、さまざまな水使用量削減活動を推進。新型コロナウイルス感染症や半導体不足による生産台数減少の影響は受けましたが、着実に水資源の有効活用を進めています。
<b>事業基盤</b>			
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	グローバルで環境コンプライアンスポリシー遵守徹底のエンゲージメントを実施しました。
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	「NGP2022」期間中に35の新車の環境影響評価を実施。15モデルの評価結果をウェブサイトにて継続公開しています。
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	毎年CDP調査および環境活動説明会を実施し、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しました。
25	THANKS活動の推進	サプライヤーTHANKS活動のさらなる推進	サプライヤーTHANKS活動を推進しました。
26	グリーン調達の徹底	グリーン調達ガイドラインの改訂と遵守	グリーン調達ガイドラインを強化し、遵守を徹底しました。
27	次世代に向けた教育の支援	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」のブラジル、タイへのグローバル展開を実施しました。また日本では、「NGP2022」の6年間で630校以上の学校にて出張授業を実施しました。
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	2018年からWWF EARTH HOURにグローバルで参加し、現在は各地域で独自の計画のもと、参加を継続しています。