

2021年11月29日

## 「Nissan Ambition 2030」 発表スピーチ要旨

スピーチ： CEO 内田 誠

### ＜日産の復活に向けて＞

今日、私たちが、なぜここで、日産の未来に向けたビジョンを発表するのか。

それは、事業構造改革「Nissan NEXT」が着実に進展する中で、事業の再生から未来の創造へと、ギアをシフトする時が来たからです。

これからも私たち日産は、人々の生活を豊かにするためにイノベーションをドライブし、新しい未来を切り拓くために、これまでも増して、全力で取り組んで参ります。

### ＜取り巻く環境の変化＞

さて、私たちは今、3つの大きな変化に直面しています。

第一は、気候変動です。

この問題は、現在の世界にとって、待ったなしの課題です。

私たち一人ひとりが、責任を自覚し、行動することが必要です。

第二は、社会課題です。

世界を見渡すと、大都市への人口集中が進み、交通渋滞が深刻化している国や地域もあれば、日本のように、地方の過疎化が進み、公共交通機関の維持や運営が困難になっている国もあります。また、高齢化が進む国や地域では、クルマの運転が困難になった方々の移動手段の確保も大きな課題となっています。

そのような中、デジタル技術やAI技術などが、クルマや交通サービスのあり方を一変させ、新しい移動の形を生み出すことで、こうした問題を解決するための糸口を与えようとしています。

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。

第三は、お客さまの意識の変化です。

今、多くのお客さまが、クルマ選びの際、環境問題や社会課題の視点を重視するようになっていきます。その一方で、様々な用途に柔軟に対応し、パーソナライズが可能で、ワクワク感を与えてくれる、そんなクルマならではの魅力は、決して犠牲にしたいと考えていません。

### <Nissan Ambition 2030>

こうした様々な課題を解決するために、企業が果たすべき責任と役割、そして期待は、ますます大きなものになっています。

この大きな変化に対応し、お客さまと社会から、真に必要とされる持続可能な企業を目指すため、私たちは長期ビジョンを策定しました。それが、「Nissan Ambition 2030」です。

「Nissan Ambition 2030」は、世界中の社員にとって、これから10年をかけて、日産が進んでいく方向を示す羅針盤となるものです。

過去の過ちを胸に刻み、日々、企業文化の改革に取り組んでいる私たち日産にとって、この長期ビジョンは、大変重要な意味を持ちます。

### <日産ならではの価値>

このビジョンが目指すのは、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です。それは、環境に優しく、誰もが安全な移動を享受し、誰もが互いの価値観を認めあうことができる世界を実現することです。そのために私たちは、様々な業界、政府、自治体と力をあわせて取り組んでいきます。

私たちはこの意気込みを「共に切り拓く、モビリティとその先へ」というスローガンに込めました。

そして、日産のDNAであるチャレンジ精神を生かし、私たちが強みとする電動化技術・知能化技術を柱に据えて、日産ならではの価値を提供していきます。

では、どのような価値を提供していくのか。

まず、より自信に満ちた、ワクワクし、より一体感のある体験を提供することで、人々の移動の可能性を広げていきます。

そして、パートナーと協業し、モビリティが統合された、スマートなエコシステムを構築することで、社会の可能性を広げていきます。

### ＜他がやらぬことをやる＞

日産は創業以来、ほかがやらぬことに果敢に挑戦し、イノベーションを通じてお客さまの満足や社会の発展に貢献してきました。

「Z」のような心を躍らせるスポーツカーや、お客さまの多様なニーズにお応えするクロスオーバーモデルなど、ワクワクするクルマを、数多く世の中に届けてきました。

こうした私たち日産のパイオニア精神は、これからの時代の新しいモビリティのあり方を考える上でも、大きな力になると確信しています。

### ＜電動化：2030年に向けて＞

ではまず、環境に優しい世界を実現するために、最も重要となる電動化戦略を、私たちが2030年までに、どのように推進していくかについて、ご説明したいと思います。

これまで日産は、ゼロ・エミッション社会の実現を目指し、他社に先駆けてEVの普及促進に取り組んできました。電動化をビジネスの中核に据え、培ってきた経験をいかし、お客さまや社会の期待を超える、新しい価値を提案することで、会社を成長させています。同時に、日産にしかできない、革新的で包括的なアプローチにより、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを加速させています。

### ＜未来への投資＞

日産はこれまで、車両、バッテリー、充電器の開発、並びに、それぞれの生産などを含め、電動化技術に対して、約1兆円の投資を行ってきました。

今後5年間で、さらに約2兆円を投資し、電動化を加速していきます。そして、お客さまに多様な選択肢と体験を提供するため、15車種のEVを含む23の電動車両を投入します。

その結果、グローバルの電動車のモデルミックスは、ニッサン、インフィニティの両ブランドをあわせて、2030年までに50%以上となる見込みです。

電動化を推進するにあたり、バッテリーがその中心的な役割を果たすことは言うまでもありません。今後拡大するバッテリー需要に対応するため、パートナーと協力し、グローバルで130GWhの生産能力を確保していきます。

### <バッテリー技術の進化>

現在のリチウムイオン電池で十分な供給体制を整えるのと並行して、EVをさらに普及させるための技術革新も進めています。

日産は現在、自社内で全固体電池の開発に取り組んでおり、2028年の市場投入を目指し、2024年には横浜工場内に、パイロット生産ラインの導入を計画しています。

今から約30年前、日産は当時、世界のどこにも存在しなかった車載用リチウムイオン電池の自社開発にいち早く着手しました。電池に最適な材料を見つけるため、分子のレベルから基礎研究を繰り返し、市場で起こりうる、あらゆる場面を想定した設計技術を築いた結果、内製による量産化に成功しました。

私たちが今、全固体電池の自社開発を、自信をもって発表できるのは、この30年間の経験と、初代「日産リーフ」発売から11年間、市場に安全な電池を送り出してきた実績があるからです。

全固体電池は安全性に大きな期待が寄せられていますが、日産は安全なリチウムイオン電池を、設計・生産する技術とノウハウを既に持っています。現在のリチウムイオン電池と性能が同等であれば、全固体電池の開発を進める意味はありません。日産が開発する全固体電池は、正極・負極に全固体ならではの材料を選択し、航続距離や充電時間など、EVの使い勝手を大幅に向上させます。

具体的には、エネルギー密度は現在のリチウムイオン電池の2倍を目標にしています。これにより、バッテリーの小型化、薄型化が見込まれ、ピックアップトラックなど、大型車両のEV化が可能となります。さらに、これまでなかった車両レイアウトや、運動性能を持つEVが実現可能となり、新たな魅力の提供につながります。

充電時間は、現在のリチウムイオン電池に比べ、3分の1に短縮することが目標です。

コストは、キロワットアワーあたり65ドルを目標に開発を進めます。これにより、EVの車両コストを、ガソリン車と同等レベルまで引き下げ、EVの本格的な普及につなげます。

### ＜次世代のクルマづくり＞

私たちは革新的な技術を活用し、工場においてもカーボンフットプリントを最小限に抑える準備を進めています。まず、先日公開した「ニッサン・インテリジェント・ファクトリー」をグローバルな主要工場に拡大していきます。

そして、生産設備の電動化を進め、再生可能エネルギーの活用や、代替エネルギーを使った燃料電池による自家発電などを推進することで、まず、2030年までに工場のCO<sub>2</sub>排出量を2019年比で40%削減する計画です。

### ＜モビリティとその先へ＞

世界的なEVへの移行が加速する中、EVを真に持続可能なものにするために、日産は、包括的なEVエコシステムの構築に取り組んでいます。具体的には、グリッドに接続されたEVのバッテリーを最適に活用し、またその活用範囲を拡大することで、エネルギーマネジメントを向上させる、V2Xの取り組みを推進しています。また、バッテリー循環サイクルの構築にも取り組み、バッテリーの二次利用も実現しています。

### ＜利益ある成長の維持＞

これまで見てきたように、私たちは将来の電動化社会の実現に向けて、多額の投資を進めていきますが、その一方で、「Nissan NEXT」終了後も営業利益率5%以上はしっかりと確保し、長期的な事業の継続性を維持していきます。そして、将来の電動化の時代に向けて成長を維持し、長期的な収益性を高めるための新たなビジネスチャンスを追求めます。

スピーチ： COO アシュワニ グプタ

### ＜電動化を加速＞

このアンビションは、現実的なもので、今後も発展させていきます。私からは、今後5年間の電動化戦略をご説明します。日産は、お客さまがより自然にEVへ移行していけるよう、ドライビングの楽しさを提供し、EVがより受け入れられやすい環境を用意し、そしてよりクリーンな世界の実現を目指します。

これらの価値をお届けするため、日産は3つのエリアでイノベーションを推進しています。

一つ目は、商品と技術、  
二つ目は、EVの競争力、  
そして、三つ目が、エコシステムです。

まず、商品と技術についてですが、日産は、幅広い電動車と、人を中心とした技術を導入し、より優れた価値と、よりワクワクする体験を、より多くのお客さまに提供していきます。

また、EVの競争力を高めるため、私たちは、バッテリー技術の進化や生産の効率化など、さまざまな取り組みを行っています。特に、バッテリーコストの削減は、EVの価格に大きな影響を与えます。

最後に、EVエコシステムを、360度のアプローチで構築していきます。充電インフラの設置、生産のゼロ・エミッション化、そして電池の二次利用など、エコシステムを通じて、クルマが果たす役割をより大きなものにしていきます。

#### **<多くの選択肢と多様な体験を>**

まず、商品について、ご説明します。過去10年間、日産はEVの基盤をつくり、ゼロ・エミッション車と、世界中のお客さまの期待を超える価値と、ワクワクする体験を提供してきました。

お客さまは、より多くの選択肢と、多様な体験を求めています。そこで、私たちは、e-POWERという革新的なソリューションを生み出しました。e-POWERは、日産リーフの技術を活用し、電動車のメリットと楽しさを、より多くのお客さまにお届けします。

こうしたイノベーションにより、リーフやノートオーラ e-POWERをはじめとする電動車を、100万台以上、世に送りだしてきました。

#### **<電動車ラインアップの拡充>**

「Ambition 2030」の実現に向けて、日産は今後5年間で、軽EVをはじめとするEVやe-POWERを20車種投入し、電動車のモデルミックスをグローバルで40%以上に引き上げます。

#### <電動車の普及を促進>

日産は、マーケットの現状に合わせた目標を設定しています。2026年までの目標は次の通りです。

- ヨーロッパにおいては、主な乗用車をすべて電動化し、電動車の販売比率を75%以上へと引き上げます。
- 日本においては、電動車の販売比率を55%以上とします。
- 中国においては、主力商品の電動化をさらに推進し、電動車の販売比率を40%以上にします。
- そしてアメリカでは、電動化を加速し、2030年にEVの販売比率を40%以上とすることを目指します。

次に技術についてご説明します。日産は、新しい発想で、人を中心とした日産独自の技術を提供し、「ワクワクする」、「自信が持てる」、「シームレスにつながる」、こうした価値を提供することで、移動の可能性を広げていきます。

#### <次世代の四輪駆動システム>

例えば「e-4ORCE」は、日産ならではの4WD技術、シャシー制御技術、電動化技術を結集した次世代の四輪駆動システムです。この技術がもたらす優れたコントロール性能、安定性、正確でワクワクする走りを、新型クロスオーバーEV「アリア」で、ぜひご体感ください。

さらに日産は、EVのワクワクする価値を、市販車からフォーミュラEへと拡大し、その走りと楽しさをモータースポーツファンの皆さんにお届けしています。

#### <革新的な運転支援技術>

革新的な運転支援技術であるプロパイロットは、ドライバーの意思を尊重しながら、車両コントロールと安全性を向上させ、スムーズに、かつ安心して運転を楽しむことができます。

現在、ニッサン、インフィニティの両ブランドをあわせて、100万台以上のクルマにプロパイロットが搭載されています。これを、2026年までに、250万台へと引き上げることを目指しています。

### <シームレスにつながる体験>

さらに、スマートなコネクティビティ機能を電動車に搭載していきます。シームレスに世界とつながるパーソナルスペースを実現し、クルマに乗っているときも、乗っていないときも、お客さまにワクワクする体験を提供していきます。

### <新世代EVのコンセプトカー>

また、この体験を次の次元に引き上げていきます。「Nissan NEXT」では、「タイムレス ジャパニーズ フューチャリズム」がデザインのテーマでした。そして今、さらにその先に向けて、私たちは「駿」と「翔」という2つの言葉を新しいEVビジョンに反映していきます。

「駿」は「素早く、軽やかに走る」、「翔」は「力強く、優雅に羽ばたく」という意味です。この2つの言葉と日産の革新的な技術を組み合わせることで、デザインの表現を定義しました。

今日、私は皆さんに、この「駿」を表す新世代EVのコンセプトカーを披露します。今年の7月にサンダーランドで発表したように、日産の電動化ビジョン「駿」を体現した、このクロスオーバーは、アリアと同じアライアンス CMF-EV プラットフォームを採用します。

そして、このクルマは、息を呑むような加速感と圧倒的な車両操作性を表現しています。流れるようなモダンなデザイン、情熱あふれる走り、先進の安全技術、快適な室内空間。まさに、これからの時代のEVです。

### <バッテリー技術の進化>

次に、EVの競争力についてご説明します。EVを普及させるカギとなるのは、EV用のプラットフォームとパワートレイン、そしてバッテリー技術の進化です。

まず、バッテリー技術についてですが、日産はこの分野で、非常にユニークな研究を行っています。バッテリーについては分子レベルから研究し、社会の仕組みに電動モビリティ

を組み込むことに至るまで、ミクロからマクロまでの幅広い分野で、研究開発を行っています。だからこそ、日産は、安全で信頼性の高いバッテリーを生み出すことが可能なのです。そして、包括的なエネルギーマネジメントを実現し、移動と社会の可能性を広げていくことができるのです。

日産は、現在の液体リチウムイオンバッテリーを、さらに進化させ、コバルトフリーとし、アライアンスも最大限活用しながら、コストを2028年までに第二世代リーフと比較して65%削減することを目指します。

さらに、日産は、2026年までに1,400億円を投じて、グローバルな研究ネットワークを活用しながら、EVのゲームチェンジャーとなる全固体電池の自社開発を進めていきます。

2028年時点でのコストは1キロワットアワーあたり75ドルとなる見込みですが、EVをガソリン車と同等レベルのコストにするため、65ドルを実現することを目指します。

来年からパイロット生産ラインの建設に着手し、2024年から試作を開始します。そして、2028年からの量産を目指します。また、2024年にはこのパイロットラインで実物大のセルを試作する予定です。私たちは、セルと量産プロセスの開発を同時に進めることで、将来の量産に向けた投資を最適化していきます。

#### <e-パワートレインの進化>

次に、パワートレインについては、パートナーであるジャトコとともに、主要部品を統合し、軽量化と効率向上を実現する技術開発に取り組んでいます。この技術により、2026年までに、2019年の第2世代リーフと比較して、30%のコスト削減を目指しています。

#### <EV生産ハブの導入>

最後に、電動化の基盤を強化するために、日本、中国、イギリス、アメリカの4つのコアマーケットにおいて、「ローカル・トゥー・ローカル」の戦略を実行します。日産はこれらのマーケットで、既に強い生産拠点を持っていますが、さらなる投資を行い、柔軟性の高いEV専用の生産ラインや設備を構築します。こうして生産方法を最適化することで、コストやオペレーションの面で高い優位性を獲得します。

今後、EVハブのコンセプトを中国、アメリカ、日本へと拡大し、バッテリーの生産拠点を近くに設置することで、オペレーションをより効率化していく予定です。そして、2026年

までに、52GWhの生産能力を確保することを目指していますが、マーケットの需要に応じて、拡張も検討していきます。

このEVハブのコンセプトを具現化したのが、EV36Zeroです。イギリスのサンダーランドに設立する10億ポンド規模のEVハブは、車両生産、バッテリーギガファクトリー、再生可能エネルギーの活用を促進するマイクログリッドなどを統合した、世界初のEV生産エコシステムです。

### <EVエネルギーエコシステムの構築>

世界がEVへシフトする中、私たちはバッテリーを中心とした循環サイクルを通じて、EVを真に持続可能なものにしていきます。日産は、包括的なEVエコシステムを構築し、バッテリーのエネルギーマネジメントを最適化しながら、その範囲を拡大していきます。

そして、信頼性の高いエネルギーソリューションとして活用し、V2Xによってバッテリーの付加価値を高め、効率的なリサイクルまで実施することで、ライフサイクルを通じて高い価値を提供していきます。

日産は、2011年、V2Xの技術をマーケットへ投入し、移動式の蓄電池として、EVに蓄えた電力を供給するモデルを生み出しました。実際に、世界中で行われているV2Xの実証実験の7割以上で日産リーフが使われています。

日本においては、EVを活用し地球温暖化や災害対策等の課題を解決するための活動「ブルースイッチ」に150を超えるパートナーとともに取り組んでいます。

日産は、2020年代半ばにV2Xを商用化することを目指します。また、ヨーロッパとアメリカにバッテリーを二次利用する施設の設立を目指していきます。

### <バッテリーの二次利用>

日本において4Rエナジーとともに培った経験と、バッテリーの状態を正確に診断する技術を活用し、バッテリーの二次利用についての取り組みを世界に向けて拡大します。日産は、2022年にはヨーロッパ、2025年にはアメリカで、バッテリー二次利用のための施設を設立する予定です。

こうした取り組みにより、使用済みのEVバッテリーに新たな価値をもたらすだけでなく、より安価なバッテリーを提供することが可能となります。日産は、より持続可能なエネルギーサイクルへの貢献を目指しながら、常にお客さまのEV体験を、シームレスで快適なものにしていきたいと考えています。

### <充電インフラの拡充>

EVの普及には充電インフラが欠かせません。日産は、お客さまが移動する際に、どこでも簡単、確実に充電設備を利用できるよう取り組んでいます。

現在、グローバルに100万基以上の充電設備が設置されていますが、日産は、お客さまがこれらの充電設備を利用しやすい環境づくりに貢献してきました。この10年間で日産は250億円を投資していますが、さらにパートナーと協力し、2026年までに最大200億円を投資する予定です。

### <パーソナライズされた体験>

デジタルジャーニーは、日産のカスタマー・エクスペリエンスの中心的な役割を担っています。

お客さまは好みにあわせて、最も快適な購入方法を、柔軟に選択できます。デジタルだけでも、「デジタルとフィジカル」を組み合わせても、お客さまがすべてのステップを自由に選べるようにしています。そして、2021年までに、すべてのコアマーケットで、お客さまに快適なデジタル体験を提供していきます。

私たちは、長年にわたってイノベーションを積み重ね、EVシフトをリードしてきました。そして、創業以来変わらないイノベーションの精神で、最先端の商品と技術、EVの競争力、エコシステムを進化させ続け、自然とお客さまが電動車へシフトしていく。そんなワクワクする未来を描いていくことができると考えています。

**スピーチ： CEO 内田誠**

### <ゼロフェイタリティに向けて>

次に、誰もがより安全に移動できる社会を実現するために、私たちが知能化戦略にどのように取り組んでいくかについて、お話ししたいと思います。

私たちは、運転支援技術や車両を知能化する技術の開発を通じて、ゼロフェイタリティ、即ち、交通事故によって亡くられる方をゼロにすることを旨すとともに、移動手段を多様化していくことを目指しています。

### <先進安全技術の投入>

日産は1990年代に、その実現に不可欠な安全技術や運転支援システムの実用化にいち早く着手しました。包括的な安全コンセプトである「セーフティシールド」を構築し、10を超える世界初の先進技術でクルマの安全性を高めてきました。

### <移動の可能性を広げる>

こうした技術は過去25年間で大きく進化し、最先端の運転支援システムであるプロパイロットが誕生しました。

今後も、運転行動、つまり、認知、判断、操作を支援する技術は、大きく進歩して行きます。なかでも、認知技術を次のレベルへと高めることが大きな課題です。そのために、日産は高性能な次世代ライダー技術に取り組んでいます。

次世代のカメラ、レーダーとコントローラーを組み合わせ、車両周囲のリスクを、遠方まで革新的に高い解像度で検出する能力を実現します。車両周囲の物体の形状、位置、動きを正確に、遅れなく把握することにより、リアルワールドの事故のさらなる軽減に大きく寄与します。

日産はこの技術を2020年代半ばまでに開発を完了させ、順次、新型車への搭載を開始、2030年までにほぼすべての新型車へ搭載することを目指します。

### <誰もが自由に移動できる社会>

自動運転技術の進化は、都市と地方に新たなモビリティを提供し、生活の質の向上に貢献します。日産は特定条件下における、完全自動運転に向けた技術開発に取り組み、都市のより効率の高い移動と、地方の持続可能な移動手段として、新しいモビリティサービスの実現を目指します。

地域によって、交通環境やインフラ、そして、お客さまの交通サービスの利用形態は大きく異なります。そのため、地域にあった最適なソリューションを提供するためにはそれぞれ

れの地域の事情を正しく理解し、最適なパートナーと協業していくことが必要になります。

#### <新しいモビリティサービスの実現>

例えば、英国では、欧州特有の交通環境での自動運転技術開発を、英国交通研究所と行っています。

米国では、自動運転車をクラウド内の AI を駆使して効率的に運行させる研究を NASA と共同で開発しています。

中国においては、中国特有の交通環境やお客さまのニーズに合わせて、完全自動運転技術を専門とする WeRide 社とのパートナーシップを今後、さらに強化していきます。そして、上海にチームを設置し、同市場へのモビリティサービスの導入を加速していきます。

日本では、横浜のみなとみらい地区で NTT ドコモと連携した都市型のモビリティサービス、Easy Ride の実証を継続します。

また、福島県浪江町では、復興が進む新たなまちづくりにあわせ、地域活動を支える交通基盤として、持続可能な移動サービスの実現を目指しています。今月からは、さらに利用しやすいサービスの提供を目指した、約3か月にわたる新たな実証実験を行っています。

私たちはこの分野でもパイオニア精神と、強みである高い技術力を生かし、未来に向けて新たなビジネスの種まきをしっかりと進めていきます。

#### <アライアンスの強化>

ここまで「Nissan Ambition 2030」を支える電動化戦略と智能化戦略についてご説明してきました。

では、私たちがなぜ、これら2つの戦略を着実に実行することができるかと確信しているのか。その理由はルノー、三菱自動車とのアライアンスにあります。私たちは、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。

この点が、他社との最も大きな違いであり、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。

現在は、共用化の拡大や「リーダー・フォロワー」の枠組みにより、商品・技術開発の効率性を高めています。また、それぞれが強みを持つ地域においては、互いの成長を後押ししています。そして、アライアンスで協業し、標準化を進めることで、競争力の強化とスケールメリットの拡大を図っていきます。

本日お話した通り、私たち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、私たちは電動化を含む、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。

こうした緊密な連携ができるのは、長年培ってきた信頼関係があるからこそであり、私たちがこの長期ビジョンを実現するための、大きな力となります。

#### <将来の方向性：EVテクノロジービジョン>

今日は私たちの長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」について、お話しさせていただきました。

最後に、アリアや、次世代クロスオーバーEVの先を見据えた、将来の技術の方向性を示す「日産EVテクノロジービジョン」と、コンセプトカーをご紹介します。

このビジョンを実現するのは、日産が開発してきた革新的な電動化技術と、それらをパッケージ化するエンジニアリング能力です。

小型化した各コンポーネントを統合し、高いエネルギー密度の全固体電池を組み合わせることで、クルマのパッケージングの新たな可能性を開きます。ハードウェアの構造を最適化することで、今後ますます複雑化するソフトウェアの性能を最大限に引き出し、EVの精度、性能、効率、汎用性をさらに向上させます。

#### <移動の可能性を広げる>

これにより、例えば、走りの感動と最高の体験を提供するオープンカー「日産 MAX-OUT」、自宅と仕事場に加え、遊びにも仕事にも使うことができる第3の空間を提供するユーティリティー・ビークル「日産ハングアウト」、そして、お客さまの冒険心を刺激し、どこまでも走れるピックアップトラック「日産サーフアウト」など、さまざまなタイプのEVが最高のパフォーマンスを発揮します。

これらのコンセプトカーは、日産がどのようにして、お客さまの期待を超え、移動の可能性を広げていくかを、明確に表現しています。

### <人財のさらなる発展>

こうした新たな技術開発を成功に導く上で鍵を握るのが、日産の人財です。このような劇的な進化の過程では、人財面でも変革が求められます。新たな成長を促すためには、適切なスキルセットを持つ人材を確保する必要があります。

そのため、私たちは、先進技術開発の領域において3,000人以上のエンジニアを新たに採用します。さらに、社内研修プログラムでデジタル人財の育成やスキルの向上を図ることで、強固な開発体制を整えていきます。

これまで、多くの皆さまの支えにより、日産は危機を脱し、再び、未来に向けたスタートラインに立つことができました。

ここから未来に向けて日産を前進させるのは、才能にあふれ、多様性に富んだ、素晴らしい従業員たちです。そうした従業員こそが日産の最大の財産であり、これからの時代を突き進む、力の源泉なのです。

### <人々の生活を豊かに>

私たちは人々の生活を豊かにするためにイノベーションをドライブし、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を目指します。そして、そのために、私たちが強みとする電動化技術と知能化技術を柱に据えて、人々の移動の可能性と社会の可能性を大きく広げていきます。

注： 使用している年は、すべて年度（4月～3月）