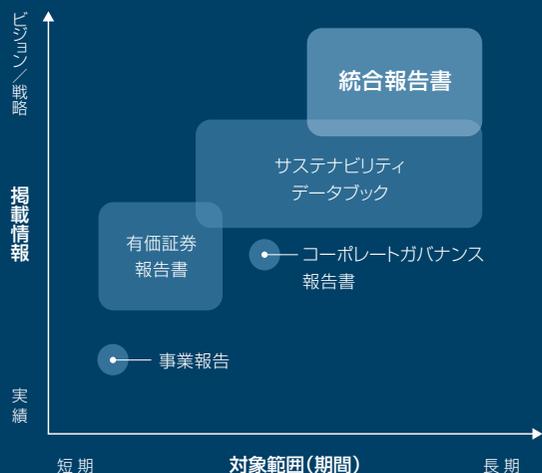


## 発行にあたって

このたび日産は、統合報告書を発行いたしました。現在、発行している「サステナビリティデータブック」で開示するサステナビリティの取り組み・実績のみならず、企業理念や長期ビジョン・戦略、マネジメント、財務情報を統合し、発信することで、当社の経営の方向性と全体像をご理解いただければ幸いです。

私たちを取り巻く事業環境は目まぐるしく変化し、不確実性がますます高まっています。そのような状況において、日産が今後どういった形で事業を展開し、価値を提供していくのか、本報告書を通してステークホルダーの皆さまにお伝えしていきたいと考えています。



### 編集方針

本報告書は、株主・投資家をはじめとしたステークホルダーの皆さまを対象に発行しています。皆さまとの対話のためのコミュニケーションツールと位置づけ、当社の持続的成長に向けた取り組みを、財務面および非財務面の双方から統合的にお伝えすることを目的としています。編集にあたっては、経済産業省の「価値協創ガイダンス」や、IFRS財団の「国際統合報告フレームワーク」を参考にしました。



### 本報告書の対象範囲期間

会計年度である2023年度(2023年4月～2024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。

### 本報告書の対象組織

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

### 将来の見通しに関する免責事項

本報告書に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでいます。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、為替の変動等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

# Contents

## Overview

### Section: 01

## 日産の価値創造ストーリー

### 1 発行にあたって

#### 3 DNA

#### 4 価値創造のあゆみ

#### 5 パーパス／ミッション

#### 6 At a Glance

### 8 CEOメッセージ

#### Business Strategy

#### 12 価値創造プロセス

#### 13 長期ビジョン Nissan Ambition 2030

#### 15 経営計画 The Arc

#### Sustainability

#### 25 日産のサステナビリティ

#### 27 ニッサン・グリーンプログラム2030(NGP2030)

特集：ライフサイクル全体で目指す  
カーボンニュートラル

特集：サーキュラーエコノミーの実現

#### 32 ニッサン・ソーシャルプログラム2030(NSP2030)

特集：人財戦略

特集：企業文化改革

### Section: 02

## 価値創造を支えるマネジメント

#### Corporate Governance

#### 37 独立社外取締役／取締役会議長メッセージ

#### 38 コーポレートガバナンス

#### 41 取締役一覧／スキルマトリックス

## Corporate Data

#### 42 11カ年財務サマリー

#### 43 会社概要



DNA

# 他のやらぬことを、やる

1930年代初頭、日本の自動車市場を外国車が独占する中、日産自動車は、良質で低価格な国産自動車製造を行う本格的な自動車メーカーとして横浜の地で創業しました。

“他のやらぬことを、やる”。日産の創業者や歴代の従業員たちは、この大胆な精神にインスパイアされ、イノベーションをドライブし続けてきました。

時代を切り拓き、クルマと技術の力により人々の生活を豊かにするような、ワクワクするドライビング体験と革新的な技術を提供してきた日産は、

今、人を中心に据えた人のつながりを強くするテクノロジーのイノベーションを推進しています。

より安全で、よりクリーンで、よりインクルーシブな未来を目指し、モビリティの可能性、社会の可能性を広げ、人々のより豊かな生活の実現に向け挑戦を続けています。

# 価値創造のあゆみ

創業期・戦後復興期

## 1933-1957

1933年に創業者である鮎川義介が、当時の自動車市場を独占していた外国車に対抗できる良質・低価格の国産自動車の製造に向けて、自動車製造株式会社(旧社名)を横浜に設立。翌年、日産自動車株式会社(以下、当社)に改称した。横浜工場において、国産自動車として初の量産までを行える一貫生産体制を整え、アジア・中南米などへの輸出も開始した。



日産自動車創立 「ダットサン」の輸出開始

高度成長期

## 1958-1972

国内の道路網が整備され、自家用乗用車の普及が急速に進む中、1966年に当社が発売した「ダットサン サニー1000」は質実剛健なつくり、実用性、経済性が評価され、画期的な製品として社会現象となった。また同年には、プリンス自動車工業と合併し、さらに商品ラインナップを拡充。その後、「技術の日産」として商品企画力・開発力に磨きをかけていく。



乗用車の対米輸出開始 プリンス自動車工業(株)と合併

グローバル展開期

## 1973-1984

1973年のオイルショックを受け、自動車の低燃費化が求められる中、日産では安全・環境技術を強化。米国への輸出が好調の中、1981年に海外市場でのブランド力向上のため輸出ブランド名を「NISSAN」に統一。米国における技術開発拠点や英国での製造会社などを設立し、グローバル生産体制の礎を築いた。



米国日産自動車製造会社設立 輸出車のブランド名を「NISSAN」に統一する方針へ

グローバル発展期

## 1984-1992

日本国内が好景気に沸き、「高級車ブーム」が起こる中、当社は数々の名車や技術を世に送り出した。1990年代に入ると、多様化するニーズに応えた製品開発を積極的に推進。SUV(スポーツ用多目的車)やミニバンといった新たなクルマが販売の中心を担い始め、コンパクトカーの拡販も進んだ。



高級乗用車「ローレル」フルモデルチェンジで先遣装備 ニッサン・ヨーロッパ・テクノロジー・センター社設立

転換期

## 1992-1999

グローバル化の進展などにより、国境を越えた自動車メーカーの合併や業務提携などが相次いだ。当社においてはバブル崩壊後の販売不振のあおりを受け、1990年代後半に経営危機に直面。1999年3月、仏自動車メーカー、ルノーと戦略的な資本提携に踏み切った。

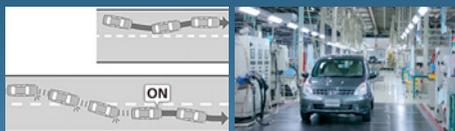


自社製マシン「Nissan R91CP」で初の総合優勝 ルノーと資本参加を含むグローバルな提携契約に調印

再生期

## 2000-2007

自動車に対する「環境・安全技術」への要求水準が一段と高まる中、2000年、極超低排出ガス車の「セントラCA」を米国で発売。国内でも2003年に発売した「ブルーバードシルフィ」が日本初の「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SULEV)」に認定されるなど、技術的優位性を発揮した。また、電気自動車(EV)の開発を進め、ノウハウの蓄積にも力を注いだ。



世界初の「レーンキーサポートシステム」をシーマに搭載 GPEC(グローバル車両生産技術センター)誕生

革新・拡大期

## 2007-2014

環境問題に対する世界的な関心が高まる中、当社は電動車の普及を牽引すべく、グローバル市場へ向けた商品としては世界初となる量産型EV「日産リーフ」を2010年に発売。翌年には「日産リーフ」の駆動用バッテリーから一般住宅へ電力供給するシステムを公開するなど、ゼロエミッションとエネルギーマネジメントの課題にいち早く取り組んだ。



世界初の量産電気自動車「日産リーフ」を発売 4R\*事業に向け、住友商事(株)とフォーアールエナジー株式会社を設立

変革期

## 2015-2023

2020年からの新型コロナウイルス感染拡大による影響で、自動車業界は生産台数が減少するなどの大きな打撃を受けた。その中で、当社は2021年に、電動化を戦略の中核とし、移動と社会の可能性を広げるワクワクするクルマと技術の提供を目指す長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表。「他のやらぬことを、やる」企業として、新たな価値の創造に向けて挑み続けている。



持続的成長に向けた事業構造改革「Nissan NEXT」を発表 長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表

\*再利用、再製品化、再販売、リサイクル

## パーパス/ミッション

### 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。

コーポレートパーパスは、私たちのあらゆる活動の中心となるものです。日産は何のために存在し、どのような役割を果たしていくのか、という問いの答えであり、進むべき方向を明確にする羅針盤のような働きで従業員を結び付けます。社会的な責任を果たすことに全員で挑み、ステークホルダーの皆さまに会社として一貫した価値をお届けします。長年、ビジョンとして日産が描いてきた「人々の生活を豊かにする」ことを軸足に、人々の暮らしや社会に寄り添うパートナーとして、クルマに乗っているときも、乗っていないときも享受できる革新的な価値を提供していきます。

### ミッション

私たち日産は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、  
その目に見える価値を、すべてのステークホルダーに提供します。



# At a Glance

2023年度

連結売上高

12兆6,857億円

連結営業利益

5,687億円

親会社株主に帰属する当期純利益

4,266億円

フリーキャッシュフロー\*1

3,230億円

ネットキャッシュ\*1

1兆5,460億円

開発費

6,099億円

設備投資費

4,861億円

グローバル生産台数\*2



3,430千台

グローバル販売台数\*3 \*4



3,442千台

電動車両の販売台数



507千台

研究開発拠点



15市場

車両生産拠点



13市場 29拠点

グローバル従業員サービススコア



71 pt

連結従業員数



133,580人

女性管理職比率



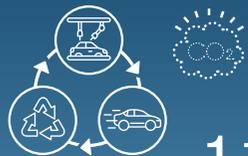
15.9%

日産の従業員の国籍の数



100+

ライフサイクルからの  
CO<sub>2</sub>排出量削減率\*5



-11%

新車からの  
CO<sub>2</sub>排出量削減率\*5



グローバル

-12%

4地域\*6

-15%

生産活動からの  
CO<sub>2</sub>排出量削減率\*5



-0.5%

サステナブル  
マテリアル比率



32%

\*1 自動車事業 \*2 台数集約期間は2023年4月から2024年3月までである \*3 台数集約期間は、アジアに含まれる中国、台湾は2023年1月から2023年12月まで、日本、北米、欧州、その他、並びに中国、台湾を除くアジアは2023年4月から2024年3月までである

\*4 中国には合併会社である東風汽車有限公司の販売台数が含まれる \*5 2018年比 \*6 4地域: 日本、米国、欧州、中国