

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

● 地球環境の保全 023

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Protecting the Environment

## 地球環境の保全

— 人とクルマと自然の共生を目指して



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
<b>環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ</b>	<b>024</b>
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ

2008年夏に開催されたG8北海道洞爺湖サミットでは、「環境」が主要なテーマとなりました。ところがその後の世界的な金融危機が状況を一変させ、100年に一度といわれる経済危機の克服が2009年の最大の課題となっています。しかし、気候変動や地球温暖化にどう対処し、いかにして低炭素社会を実現していくかという課題が私たちの目の前から消えたわけではありません。短期的には経済危機を克服し、長期的には環境問題打開への道筋をつける—2009年はそうした意味で、私たち日産にとっても非常に重要な年となります。

危機とチャンスはいつでも表裏一体です。景気後退への対策を講じつつ、従来の競争力を維持し、強化していかなければ、この危機的状況を打開することはできません。嵐が通りすぎるのをひたすら待つのではなく、将来への明確なビジョンを持ち、危機の中で一歩でも前進することが必要なのです。それが必ずやチャンスを生むことにつながるはずです。

日産は、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」という明確なビジョンのもと、クリーンディーゼル車の投入やCVT（無段変速機）搭載車の100万台突破など、着実に成果を上げてきました。今後も環境技術への開発・生産投資を継続し、各市場のニーズに合った環境技術車を随時投入していく計画です。

短期的にはエンジンやトランスミッションの革新による二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減が喫緊の課題であり、幅広く取り組みを進めますが、将来を見据えるとガソリンエンジンの革新だけでは限界があります。そこで日産は、長期的アプローチとして電気自動車の開発・普及を推進しています。2010年には電気自動車の投入を開始し、2012年にグローバルに量販することで、ゼロ・エミッション車でリーダーになることを目指しています。これは、単に電気自動車を販売するというだけではなく、行政府や他セクターなど広く社会と協働することにより、新しいモビリティ社会を生み出していきたいとの考えに基づいています。すでに、世界のさまざまな地域で連携が始まっています。

自動車業界は今、大きな構造変化に直面しています。自動車産業の発展は人びとの生活を豊かにしてきましたが、同時にその発展が地球環境に負担をかけてきたことも事実です。100年の歴史を持つ自動車産業にパラダイムシフト（価値観や概念が変化すること）をもたらすのは、紛れもなく環境技術です。近い将来に経済危機が去ったとき、日産のゼロ・エミッション車がさっそうと登場するという夢に向かって、私たち日産は着実に前進してまいります。



日産自動車株式会社  
最高執行責任者 (COO)

志賀 俊之



## 日産のビジネスと環境

### 人とクルマと自然が共生する、持続可能なモビリティ社会へ

日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」は私たちが描く理想の社会像です。日産では1992年に掲げたこの理念の実現に向けて、クルマや企業活動が地球環境にどのような負荷を与えているかをつねに把握し、課題の対応に努めてきました。今後もそうした対応にとどまることなく、地球と将来の世代のために、皆さまとともに新しい未来の創造を目指します。

#### ： 持続可能なモビリティ社会の実現を目指して

京都議定書の第1約束期間が始まった2008年、国際社会は京都議定書の次の枠組みに向けた議論を活発化させ、消費者の間でも環境意識がいつそう高まりました。一方、米国に端を発した金融危機は瞬く間に世界に波及し、グローバル経済を震撼させました。国際社会は、短期的には経済危機の打破、長期的には環境問題への道筋をつける必要に迫られています。米国のオバマ新政権の環境・エネルギー政策からも環境を重視した動きが見てとれます。

経済危機の克服と環境対策の両立は、企業にとっても大きな挑戦です。ただ危機が過ぎるのを待つのではなく、今こそ将来のビジョンを持ち、環境技術によって競争力を維持・強化し、新たな価値を創造することで経済危機を乗り越えていくことが求められています。私たちは、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づき、人とクルマと自然が共生する持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、今後も誠実かつ革新的に取り組んでいきます。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

**： 日産のビジネスと環境 025**

環境マネジメント 028

二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
<b>日産のビジネスと環境</b>	<b>025</b>
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

地球と将来の世代のために、日産が取り組む環境問題

クルマはさまざまな資源を使用してつくり、ガソリンやディーゼルなどの化石燃料を主体に走行しています。私たちはグローバル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、最小化していくことに取り組んでいます。そして、「企業活動やクルマのライフサイクル全体での環境負荷や資源利用を、自然が吸収できるレベルに抑えること」を究極のゴールとし、地球の未来に残すフットプリントをできるだけ小さくしていくことを目指しています。

その中で日産のありたいと願う姿は、「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」です。シンシア (誠実な) は、環境問題に積極的に取り組み、リアルワールドで環境負荷を低減する姿勢を意味し、エコイノベーターとは、持続可能なモビリティのために、お客さまに革新的な商品・技術・サービスを、最適な価値をもって提供したいと考える、私たちの意思を表しています。

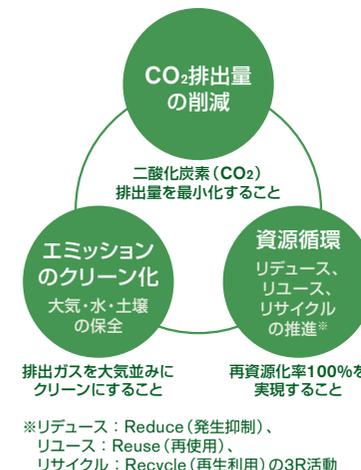
日産は、自らの環境に対する取り組みが、持続可能な発展に貢献できる可能性を信じています。現在もともクリーンなガソリン車からの排出ガスは、1970年代当初の規制レベルと比較して、1/100~1/250にまで低減しており、将来的にはこの値を大気並みのクリーンなレベルにすることを究極の目標に掲げています。さらに、中期経営計画「日産GT 2012」では「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」ことを掲げ、より環境に配慮したクルマの研究開発を進めています。

私たち日産は、「人とクルマと自然の共生」を実現するために、モビリティを通じた環境保全に積極的に取り組んでいきます。

究極のゴールと3つの重要課題

気候変動、環境負荷物質が及ぼす生態系や人体への影響、鉱物や水資源の枯渇など、さまざまな課題に対して、日産では現在取り組むべき3つの課題として「二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減」「エミッションのクリーン化 (大気・水・土壌の保全)」「資源循環」を設定しています。そして、日産の商品であるクルマや企業活動が環境に及ぼす影響を最小化するために、それぞれの分野で目標を掲げ、その達成を目指しています。

そしてこれらの課題解決にあたっては、お客さまにとって最適なタイミングやコストで商品を提供してこそ持続可能になりうると考えています。また、もっとも優先順位の高い課題である「CO<sub>2</sub>排出量の削減」に対しては、品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) という従来の経営指標にCO<sub>2</sub>を加え、「QCT・C」としてCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取り組みを全社的に進めています。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
<b>日産のビジネスと環境</b>	<b>025</b>
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： ゼロ・エミッション車でリーダーになるために

日産では、2008年度にスタートした中期経営計画「日産GT 2012」において「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」ことを掲げており、今後は電気自動車の開発・普及をさらに積極的に進めていく予定です。

日産はまた、2006年12月に発表した中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010 (NGP2010)」を着実に推進しています。NGP2010は、環境における究極のゴールを実現するため、日産全体として2010年までに達成すべき目標と取り組みをまとめたもので、2008年には新型クリーンディーゼルエンジンを搭載した「エクストレイル 20GT」の日本市場投入や、電動車両の普及に向けた各国政府や自治体とのパートナーシップ締結など、多くの成果を上げることができました。

自動車業界のトップランナーとして「エコ・ファースト企業」に認定

日産は2008年7月、環境省が企業の環境保全活動を促進するために創設した「エコ・ファースト制度」において、再資源化率100%への取り組み、包括的なCO<sub>2</sub>削減、ゼロ・エミッション車でリーダーを目指す企業姿勢などが評価され、「エコ・ファースト企業」の認定を受けました。認定の際に環境大臣に提出した「エコ・ファーストの約束」のもと、今後は取り組みの進捗状況や結果を同省に報告するとともに、定期的に公表していく予定です。日産は、自動車業界の環境先進企業として今後も環境への取り組みをさらに強化していきます。



NISSAN  
GREEN PROGRAM



[http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM\\_2010/](http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM_2010/)

「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



環境省の「エコ・ファースト企業」に認定

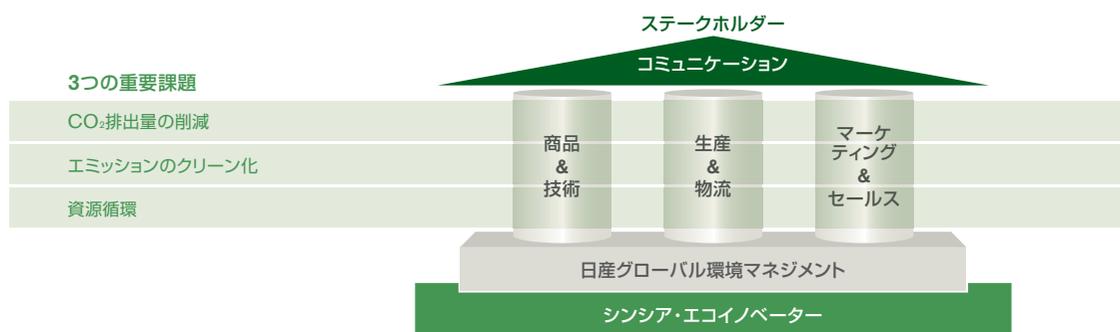


## 環境マネジメント

### グローバルな管理体制で最大の効果を引き出す

3つの重要課題を解決するためには、商品・技術開発、生産、物流、マーケティング、セールスなどの各部門が有機的に連携し、最大の効果が得られるマネジメント体制が不可欠です。日産では、広範囲な取り組みを着実に前進できるよう、グローバルな環境マネジメントのフレームワークを構築しています。さらに、各活動領域における目標値とアクションプランを設定し、一貫性のある活動を推進しています。

#### グローバル環境マネジメントのフレームワーク



#### 日産のグローバル環境マネジメント

環境マネジメントをグローバルに推進するため、日産では次頁の図のように活動領域を明確にした組織体制を構築しています。最高執行責任者（COO）を議長とするグローバル環境委員会（G-EMC）は、全社的な方針やエグゼクティブ・コミッティ（経営会議）への提案内容の決議などを行います。2007年に設立されたグローバル環境企画オフィスでは、G-EMCへの提案内容や各部門での具体的な取り組みを決定し、PDCA（Plan-Do-Check-Act：計画、実施、評価、改善）に基づく進捗状況の効率的な管理・運用を担っています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

**環境マネジメント 028**

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

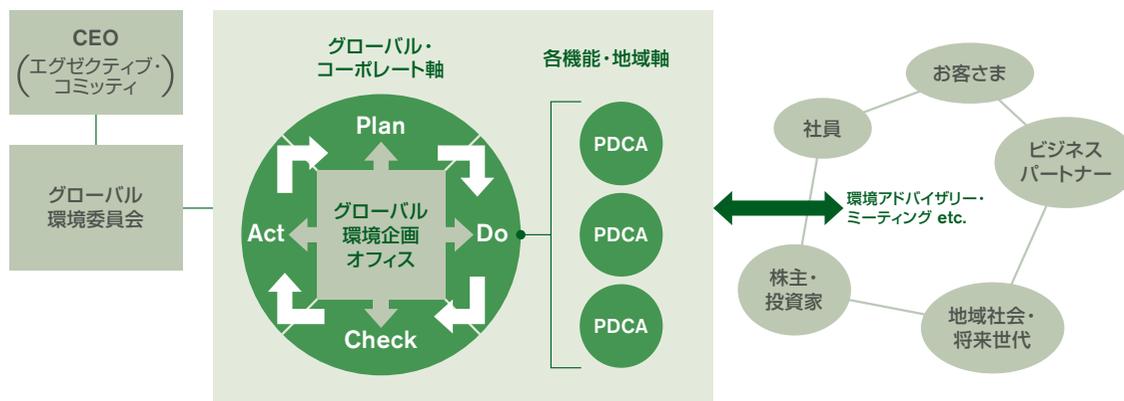
コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

グローバル環境マネジメント組織体制



これらの社内組織に加え、環境アドバイザー・ミーティングにおける有識者・専門機関などの意見からステークホルダーの考え方を理解し、日産の目標や活動内容を精査しています。また、SRI（社会的責任投資）ファンドの動向や格付機関からの評価も参考に、さらなる取り組みの強化を図っています。

全社的な環境マネジメントシステムを運用

日産では環境への取り組みを推進するために、生産拠点、販売会社、関係会社を含むグローバル日産グループ各社において環境マネジメントシステムの導入を推進しています。グローバル主要生産工場、開発拠点ではISO14001の導入を推進しています。生産拠点においては、現在、日産および連結製造会社18社中17社で認証取得・運用しています。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。

さらに、第三者機関による審査のほか、本社部門による「環境システム監査」および「環境パフォーマンス監査」を毎年実施して、環境マネジメントシステムが適切に機能し、それぞれの組織において環境方針に沿った取り組みが継続的に実施されていることを確認しています。

日本の販売会社では、ISO14001認証をベースとした日産独自の環境マネジメントシステムである「日産グリーンショップ制度」を導入し、2009年3月末時点で部品・フォークリフトを含む全販売会社181社の店舗約3,300店を認定。半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産本社による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「認定更新審査」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。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## ： ニッサン・グリーン調達ガイドラインのグローバル化

日産とルノーの購買部門では、ビジネスパートナーであるサプライヤーとの取引上の考え方を「The Renault-Nissan Purchasing Way」に取りまとめ、それに基づきサプライチェーン・マネジメントを行っています。

加えて、環境については2008年4月、自動車の部品・資材のサプライヤーに対する環境面での取り組み基準を「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として発行して運用を開始、グローバル拡大を進めています。今後もサプライヤーとともに日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」の実現を目指していきます。

## ： ステークホルダーとのコミュニケーション機会の充実

日産はさまざまな機会を通じてステークホルダーの皆さまと双方向のコミュニケーションを図り、事業に反映させていくことで、企業価値の向上と信頼関係の醸成に努めています。たとえば、環境分野の第一線で活躍する有識者を招いて経営者層と議論する「環境アドバイザー・ミーティング」を毎年開催。議論の成果を、日産の環境戦略の方向性や目標の軌道修正に役立てており、日産の企業活動に対する第三者からのフィードバックという意味からも、重要なマネジメントの一環と位置づけています。また、サステナビリティレポートをはじめ、環境の取り組みを紹介した小冊子やパンフレット、ウェブサイトによる情報開示や、展示会、試乗会、工場ゲストホールでの環境パネル展示、環境設備見学、産学協同による環境出張授業など、あらゆるステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションの充実を図っています。

## ： 外部有識者を招いた「環境アドバイザー・ミーティング」

日産では、環境分野の第一線でグローバルに活躍する有識者を招いて、経営者層と議論する「環境アドバイザー・ミーティング」を毎年開催しています。このミーティングは、環境というフィールドで日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を頂き、議論の成果を今後の環境戦略につなげることを目的としています。2008年11月4日から2日間の日程で開催された第4回目のミーティングでは、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2010」の進捗状況および中期経営計画「日産GT 2012」で掲げた環境戦略の説明を行うとともに、今後日産が取るべき課題について議論しました。日産は、これからも外部の方々の意見を真摯に受け止め、積極的に環境戦略に生かし、持続可能なモビリティ社会の構築に向けた活動を推進していきます。



： <http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/>

日産の環境に関するパンフレットは、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。



「環境アドバイザー・ミーティング」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 事業所近隣の小学校など各所で環境出張教育を開催

日産は、事業所近隣の小学校など各所への環境出張授業を積極的に実施しています。2008年度より「日産わくわくエコスクール」として活動規模を拡大し、NPO法人気象キャスターネットワークとの協働も開始しました。気象キャスターによる講義に加え、水素と酸素で走る燃料電池車のキット製作や、燃料電池車「エクストレイル FCV」の同乗体験を行っています。クルマを通じて未来のエネルギーや技術を体感してもらい、子どもたちの環境意識向上につながるよう、今後もプログラムの充実に取り組んでいきます。



事業所近隣の小学校で環境授業を実施

### 東風汽車有限公司 (中国) が「国家環境友好企業」に選定

日産の中国合弁会社である東風汽車有限公司は2008年8月、中国の国家環境保護総局より「国家環境友好企業」の称号を授与されました。本認定は環境と経済性を両立させる企業の育成を目的としており、環境意識の高さや技術力、マネジメント力など22項目の評価基準を満たす企業に与えられるものです。環境分野において、中国政府から企業に贈られる最高の栄誉であり、2003年の創設以降2008年までに認定された企業は中国全土で44社のみで、自動車業界では日産が2番目の認定となります。

### 社員を対象とした日産独自の環境教育プログラム

日産では、社員一人ひとりの環境意識の定着・促進を図るため、国内すべての社員に環境教育を実施しています。新入社員には、入社時のオリエンテーションの中で基礎教育を実施。管理職や中堅クラスの社員に対しても、環境意識向上教育やセミナーなど、日産独自のカリキュラムによる環境教育を実施しています。

また2008年1月からは、国際NGOナチュラル・ステップと共同開発した社員向け環境教育ツール「日産環境e-ラーニング」を運用したプログラムを国内で実施しています。このe-ラーニングは、地球環境のメカニズムや自動車メーカーとして環境問題に取り組む意義などを楽しみながら学べるツールで、国内だけでなくグローバル連結会社などでも受講を進めていく予定です。今後もより体系的なプログラムを構築し、独自の環境教育をグローバルに展開していきます。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
<b>環境マネジメント</b>	<b>028</b>
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### メキシコ・シバック工場に環境教育センターをオープン

2008年6月、メキシコ日産自動車会社はシバック工場内に環境教育センターを開設しました。「ニッサン・グリーンプログラム 2010」で掲げた重要課題への取り組みに加え、日常生活の中で一人ひとりが実行できる身近な環境活動を推進するのが目的です。社員だけでなく、地域住民の方々にもセンターを広く開放し、家庭内のCO<sub>2</sub>排出削減やごみの堆肥化、リサイクル方法などを学習できる場として提供しています。これまでに地元の小学生など2,000人以上が耕作などの体験学習に参加しました。



メキシコ日産で環境教育センターをオープン

### オフィスからのCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた社員啓発活動（欧州）

欧州の日産各社は、事業所からのCO<sub>2</sub>排出量削減のため、オフィス内の節電をうながす“Switch Off and Turn Down”キャンペーンを2008年から展開しています。各事業所から1年間に排出されるCO<sub>2</sub>の量は全体で14,500トン。これは欧州の一般家庭2,400世帯分に上ります。このキャンペーンでは、小さなカエルをキャラクターにあしらった環境ポスターをオフィス内に掲示。カエルが節電のヒントを教えてくれるパソコンの壁紙や電子メールなども展開して、社員に冷暖房のこまめな温度調節や不要な照明の消灯を呼びかける啓発活動を行いました。目標達成への進捗状況を管理するため、各事業所ではCO<sub>2</sub>排出量を定期的に測定しており、初年度は15%の削減効果を見込んでいます。



オフィスからのCO<sub>2</sub>排出量を削減する社内キャンペーンを実施

## 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減

### グローバルな自動車メーカーとして考える もっとも重要なこと

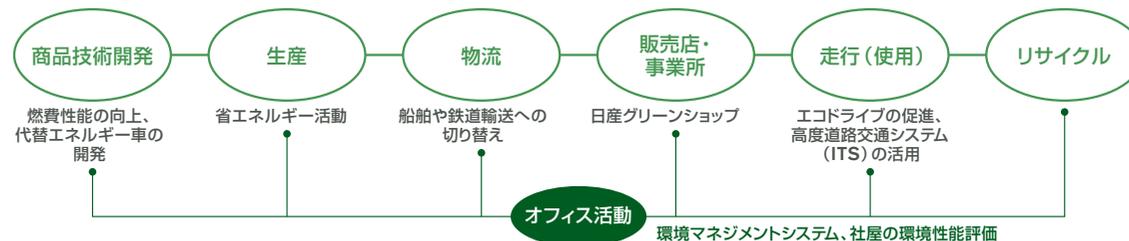
温暖化による大気平均気温の上昇は、地球環境に大きな変化をもたらし、私たちの社会生活に多大な影響を及ぼすといわれています。主な原因とされる二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の排出削減は喫緊の課題であり、日産においてもCO<sub>2</sub>排出量削減を優先度の高い課題のひとつと位置づけています。私たちはグローバルな自動車メーカーとして、クルマの生産から運搬、クルマの走行時など、日産のクルマと事業活動にかかわるあらゆる段階でCO<sub>2</sub>排出量を削減する努力をしています。

#### 低炭素社会の実現に向けて日産が取り組むべき課題

2007年11月、気候変動に関する政府間パネル (IPCC) の第4次評価報告書が公表され、「気候システムの温暖化には疑う余地がない」と結論づけられました。京都議定書の第1約束期間が2008年から始まり、並行して2013年以降の次の枠組みに向けた国際的な議論が活発化しています。

これにともない、CO<sub>2</sub>排出量に対する各国政府の規制もより厳しさを増しています。2008年、欧州は温室効果ガス削減を目指した包括的な温暖化対策を打ち立てました。また米国ではオバマ新政権が、エネルギーセキュリティの観点より石油依存体質からの脱却を図り、再生可能エネルギー分野に重点的に投資する環境・エネルギー政策を打ち出しました。経済発展が著しい中国でも自動車の燃費向上に向け、新たな規制が検討されています。こうした中、企業に環境対応を求めるお客さまの声はますます強くなっています。

#### 日産のCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組み



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

**二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減 033**

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

多様な課題に応じて 058

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

すでに私たちは炭素制約社会にあるといわれています。その中で、今求められるのは“Sense of Urgency”（危機意識）です。私たちがまず行わなければならないのは、CO<sub>2</sub>排出量の増加を抑制し、削減に転じることです。そこには革新的な技術やビジネスモデルが求められています。日産は低炭素社会に向けた取り組みを加速していきます。

日産のCO<sub>2</sub>排出の現状



日産独自の算出基準による

CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた日産のアプローチ

CO<sub>2</sub>排出量の削減を確実に前進させるためには、技術的な革新が不可欠です。しかし、技術のみで持続可能なレベルにまでCO<sub>2</sub>排出量を低減させることは容易ではなく、私たちの社会全体が連携して取り組まなければならない課題です。また、技術についても、CO<sub>2</sub>排出量削減のみを追求するのではなく、基本性能やコストにも配慮し、早く広く普及できなければ、真に持続可能であるとはいえません。こうした認識のもと、日産はクルマのライフサイクル全体から環境問題を考え、企業活動のあらゆる領域においてCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた活動に取り組み、このチャレンジを持続可能な社会に寄与するオポチュニティに変えていきたいと考えています。

経営指標にCO<sub>2</sub>排出量削減を加えた“QCT・C”

日産は、CO<sub>2</sub>排出量削減への活動を確実なものとするために、グローバルCO<sub>2</sub>マネジメントウェイ“QCT・C”を導入しています。これは従来の経営指標であった、品質 (Quality)、コスト (Cost)、納期 (Time) に「CO<sub>2</sub>」を加え、全社的にCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組むことを示した経営指標です。“QCT・C”の導入により、日産は品質・コスト・納期と同様の重要度でCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組み、4つのバランスをとりながら企業活動を進めていきます。そして、日産がかかわる企業活動のすべてにおいて、CO<sub>2</sub>排出量の削減目標を設定し、お客さまや社会に対して、新たな価値を創出することを目指しています。

CO<sub>2</sub>排出量削減への長期目標とロードマップ

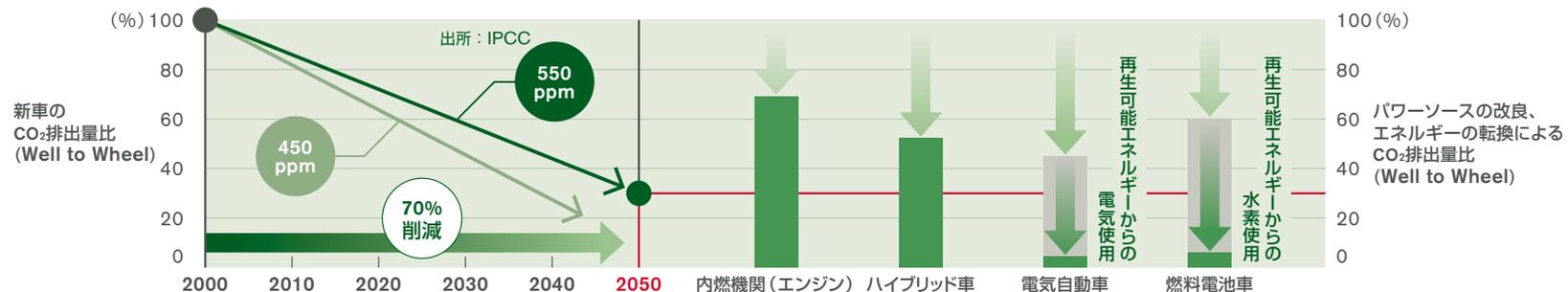
日産は、CO<sub>2</sub>排出量削減への長期目標を設定し、それに基づき必要な技術開発を計画的に進めています。地球の平均温度上昇やCO<sub>2</sub>濃度をどこまで抑えなければならないかについては、さまざまな論議があります。私たちは、IPCC第3次報告書に基づいて、地球の平均気温の上昇を2℃以内に抑えるためには、大気中のCO<sub>2</sub>濃度レベルを550ppm以下で安定させる必要があると仮定し、新車のCO<sub>2</sub>排出量(Well to Wheel\*)を2050年時点で、2000年比70%低減する必要があると試算しました(2007年11月に公表されたIPCC第4次報告書における最新の科学的知見に基づけば、さらなる削減が必要となる見込みです)。

パワーソースごとにクルマのCO<sub>2</sub>排出量削減のポテンシャルを見ると、ガソリンエンジンは今後さらに30%程度のCO<sub>2</sub>排出量を削減できる可能性を持っています。したがって、短中期的にはエンジンの燃費の向上を中心にCO<sub>2</sub>排出量を削減していくことになります。CO<sub>2</sub>排出量の少ないディーゼルエンジンについては、排気レベルのさらなる向上を目指しています。さらにバイオ燃料にも対応するクルマやハイブリッド車の開発も進めていきます。

さらに長期的な観点に立ち、電気自動車、燃料電池車といった電動車両の普及、そしてこれらの電動化技術に再生可能なエネルギーを利用しなければ、CO<sub>2</sub>排出量の70%低減という水準には至りません。日産はこの課題に対し、中期経営計画「日産GT 2012」において、「ゼロ・ミッション車でリーダーになる」ことを目標に掲げ、すでに多くの政府や自治体などと連携し、インフラ整備など普及促進に関する協議を始めています。

※Well to Wheel：1次エネルギーの採掘から車両走行による消費までに発生するCO<sub>2</sub>排出総量。クルマからのCO<sub>2</sub>排出量は、石油の採掘から精製、お客さまへの燃料供給に至るプロセス(Well to Tank)も含めて削減する必要があります

CO<sub>2</sub>排出量削減の長期目標



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

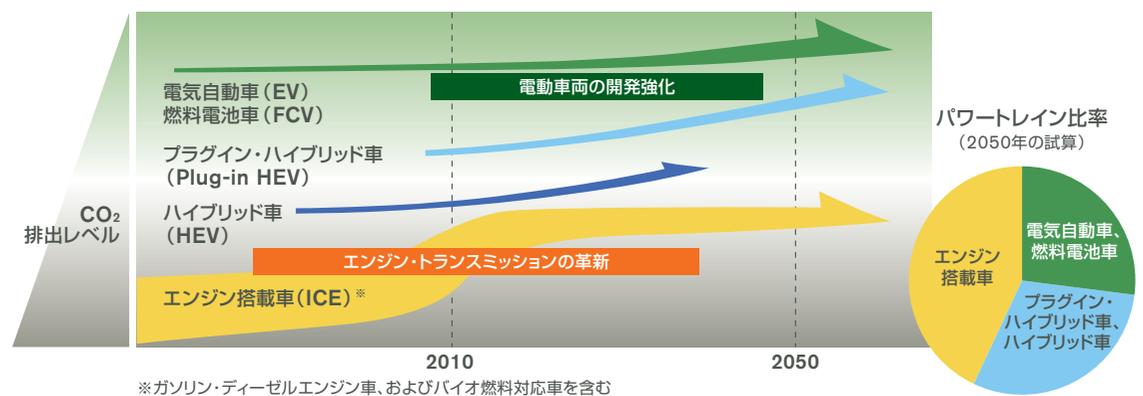
はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

※ 「4つの最適」から真に実効性のある技術を市場へ

日産はCO<sub>2</sub>排出量を着実に削減するため、真に実効性のある技術をお客さまのお求めやすい価格で提供し、早く広く普及させる、総量での貢献を重視しており、「市場に合った最適な技術を、最適なタイミングで、お客さまにとって最適な価値とともに投入していく」という「4つの最適 (4 Rights=Right technology, Right market, Right time, Right value)」を技術投入の基本としています。

この4つの最適に基づき、日産はガソリン車のエンジン効率を究極まで高めるとともに、将来のゼロ・エミッション車として電気自動車や燃料電池車の開発・投入を進めています。お客さまや社会のあらゆるニーズに応えながら、真に価値のある技術を提供していくことが、グローバルな自動車メーカーとして果たすべき社会的責務であると考えています。

※ 日産のパートレインロードマップ



※ 走行時のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた包括的なアプローチ

日産は、クルマ・人・交通環境の3つの側面から、走行時のCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組んでいます。走行時のCO<sub>2</sub>排出量は、クルマの性能や燃料の種類のほか、操作方法や走行する道路の状況によっても変化します。そのため日産では、クルマからのアプローチだけでなく、お客さまのエコドライブを支援する技術の導入や啓発活動、地域・各国政府・他業界との連携による交通環境の改善に取り組んでいます。



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### お客様のエコドライブを支援するために

より多くの人々にエコドライブを実践していただくために、日産はエコドライブ普及に向けた活動に取り組んでいます。2008年9月には最先端IT・エレクトロニクス総合展「CEATEC JAPAN」において「日産エコドライブ講習会」を開催。一般のお客様に、プロドライバーによるエコドライブアドバイスや、エコドライブをサポートする世界初の技術「ECOペダル」の紹介などを行い、環境意識を高めていただく機会となりました。

法人企業のお客様を対象にテストコース「GRANDRIVE (グランドライブ)」で実施している講習会では、日産の社員によるエコドライブアドバイスや体験運転を通じて参加者の燃費が最大20%向上するなど成果を上げており、参加者からも好評を頂いています。

さらに日産社内においても、社員自身の燃費を申告して低燃費運転を競うエコドライブ推進活動を行っています。



テストコースGRANDRIVEで実施した「日産エコドライブ講習会」

### ： アライアンスが生んだクリーンディーゼル搭載車を日本市場に投入

日産は、アライアンスパートナーのルノーと協働でCO<sub>2</sub>排出量削減技術の研究に取り組んでおり、プラットフォームやエンジン、トランスミッション開発の分担・共有化を進めています。2008年9月には、両社が共同開発したM9Rエンジンをベースに、日産独自の技術を盛り込んだクリーンディーゼルエンジン搭載の「エクストレイル 20GT」を日本市場に投入。日本の厳しい排出ガス基準「平成21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制) \*」に世界で初めて適合しています。

※平成21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制) : 2009年10月から日本国内で販売されるガソリン車およびディーゼル車に適用される新たな自動車排出ガス規制



排気管にタオルをあてても汚れの付着がほとんどないクリーンディーゼル車

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

商品・技術でのCO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み

2050年までに新車のCO<sub>2</sub>排出量70%減へ

地球温暖化を抑えるためには、2050年までに大気中のCO<sub>2</sub>濃度を550ppm以下にさせる必要があるといわれています。日産はこの達成に向けて、2050年までに新車のCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で約70%低減することを目標に掲げ、あらゆるアプローチに取り組んでいます。日産は、各国が定める測定基準によるクルマの燃費を公表するとともに、お客さまが実際に走行する市街地、高速道路、渋滞などの諸条件を組み合わせた平均的な燃費である「実用燃費」についても社内基準に設定し、燃費向上への指標としています。また日本と北米は燃費、欧州はCO<sub>2</sub>排出量を原単位に、年間販売台数に乗じて平均燃費あるいは平均CO<sub>2</sub>排出量を算出し、地域ごとに定めた目標値から、それぞれの規制値達成に取り組んでいます。右のグラフは、日本・米国・欧州の新型乗用車について、販売実績台数に基づき年間平均CO<sub>2</sub>排出量の推移を示したものです。

ゼロ・エミッション車リーダーを目指して

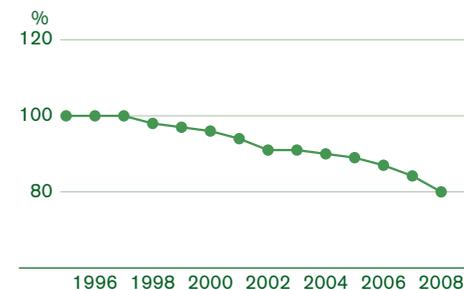
ゼロ・エミッション車への取り組み

自動車メーカーにとって、環境保護と需要創出に対応する長期的な最善策は、走行時に環境負荷の全くないゼロ・エミッションのクルマの開発です。ルノー・日産アライアンスはゼロ・エミッション車である電動車両の投入・普及を企業戦略の中心に位置づけており、日産では中期経営計画「日産GT 2012」において「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ています。

新型電気自動車の投入

モーターとバッテリーで走行する電気自動車は、走行時にCO<sub>2</sub>や排出ガスを出さないゼロ・エミッション車のひとつです。日産は、1947年に初めて電気自動車を発売、1960年代から積極的な開発を進め、数多くのクルマを発表・販売してきた経験を持っています。これらの経験をベースに、現在開発を進めている新型の電気自動車は、専用のデザイン・設計を施したモデルとして、2010年度に米国および日本に投入し、2012年度にはグローバルに量販する予定です。その後、複数のラインアップを揃えていくことを検討しています。

乗用車の平均CO<sub>2</sub>排出量の推移  
(日本、欧州、米国)



2000年に販売された電気自動車  
「ハイパーミニ」



2007年東京モーターショーで発表された  
次世代電気自動車のコンセプトカー  
「Pivo 2 (ピボ2)」



「キューブ」EV実験車両

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 電動車両の普及を目指した技術開発

日産は、電動車両の基幹技術となるモーター、バッテリー、インバーターの開発に早くから注力してきました。現在は「ニッサン・グリーンプログラム 2010」で掲げた目標達成を目指して、これまでの開発の取り組みを強化し、実用化に向けた技術の進化、コスト低減をさらに推し進めています。2007年には「コンパクトリチウムイオンバッテリー」を生産・販売する、NECおよびNECTーキンとの合併会社オートモーティブ・エナジー・サプライ社 (AESC) を設立。開発したバッテリーは、電気自動車とともに、ハイブリッド車や燃料電池車に搭載されます。

## ゼロ・エミッション車普及に向けたインフラ整備

ゼロ・エミッション車の普及は、企業単独では実現できません。社会インフラを整備し、普及をうながす経済性を確保する必要があります。2009年6月時点で、ルノー・日産アライアンスはイスラエル、デンマーク、ポルトガル、モナコ公国、英国、フランス、スイス、アイルランド、中国、シンガポールでゼロ・エミッション車の導入検討を開始しています。日本では神奈川県および横浜市と、米国においても、テネシー州、オレゴン州、カリフォルニア州、アリゾナ州、ワシントン州、ノースカロライナ州で、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、同様の検討を進めています。



NECおよびNECTーキンとリチウムイオンバッテリーを生産・販売する合併会社オートモーティブ・エナジー・サプライ社を設立

### Messages from Our Stakeholders

#### ステークホルダーからのメッセージ 本格的な電気自動車の普及に向け 日産と連携



神奈川県知事 (日本)  
松沢 成文 氏

環境・資源問題解決の大きな切り札として期待される電気自動車 (EV)。かつてEVは、未来の「夢の乗り物」でしたが、その「夢」がもうすぐ現実のものになります。一方で、EV普及には導入コストや充電インフラなどの面でさまざまな課題もあります。そこで神奈川県では、EV購入時の優遇策などからなる「EVイニシアティブかながわ」を発表し、2014年度までに県内3,000台のEV普及を目指す取り組みを進めています。

こうした中、環境技術で世界をリードする日産自動車在地元・神奈川の企業として、積極的にEVの開発・普及に取り組まれていることを、EV先進県である本県としても大変心強く感じています。これまでも、日産自動車には「かながわ電気自動車普及推進協議会」の一員としてご協力いただきました。今後も、充電ネットワーク構築などの面で連携することで、EV普及の「かながわモデル」を確立し、全国、さらには世界に向けて発信していきたいと考えています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### 横浜市とのゼロ・エミッションに向けた次世代交通システムに関する協働

2009年3月、ルノー・日産アライアンスと横浜市は、同市が推進する「環境モデル都市」の実現に向けた5ヵ年計画である「ヨコハマ モビリティ“プロジェクトZERO”」の内容について合意しました。このパートナーシップでは、CO<sub>2</sub>排出量の低減に向け、エコドライブの普及ならびに渋滞改善に資する経路案内システムの実証実験、電気自動車の普及に関して協働していきます。

日産は都市空間や環境との共生を目指した自動車交通に関する産学協同研究を東京大学と進めており、今回の実行項目の評価・情報発信に関しても同大学の協力を得て進めていきます。横浜市はすでにルノー・日産アライアンスが今回と同様のパートナーシップを締結している世界の各地域と並んで、日産の電気自動車が最初に供給される市場のひとつとなる予定です。



横浜市とゼロ・エミッションに向けた次世代交通システムの推進で合意

#### Messages from Our Stakeholders

#### ステークホルダーからのメッセージ 低炭素時代をリードする環境モデル都市へ



横浜市長 (日本)  
中田 宏 氏

横浜市は現在、低炭素社会への転換を進め、国際社会を先導する「環境モデル都市」として、2025年までに市民一人あたりのCO<sub>2</sub>の30%以上削減を目指しています。地球規模で進む温暖化を抑制するためには、市民が持てる力を発揮して率先行動し、その成果を国内外へ広く波及させることが重要です。このアクションプランの一環として、2009年から日産自動車と横浜市は連携し「ヨコハマ モビリティ“プロジェクトZERO”」に取り組んでいます。このプロジェクトでは、温暖化対策でとくに重要な運輸部門の実践的かつ効果的な取り組みとして、CO<sub>2</sub>を削減しつつも豊かなモビリティを享受できる新しい自動車交通のあり方について、ともに知恵を出し合い、持続可能なライフスタイルを提案していきます。この挑戦から生まれる「ヨコハマ・モデル」の発信を通じて脱温暖化をリードするとともに、低炭素時代において選ばれる企業・都市としてのプレゼンスを確立したいと考えています。

横浜は今年、開港150周年という節目を迎えました。開国博Y150では「NISSAN Y150ドリームフロント&スーパーハイビジョンシアター」が訪れる人びとに未来への希望を抱かせていますが、この祝祭をさらなる飛躍の契機としながら、地球の持続可能性の向上を目指し、日産自動車とともに手を携えていきます。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 栃木県日光市に燃料電池車「エクストレイル FCV」を納車

燃料電池車 (FCV) は、水素と酸素からつくる電気エネルギーを動力源として走り、走行時に排出するのは水だけで、CO<sub>2</sub>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。日産は2003年から日本国内で燃料電池車の限定リース販売を行っています。2008年12月には、東照宮などの世界遺産で知られる栃木県日光市に燃料電池車「エクストレイル FCV」を納車しました。「エクストレイル FCV」は独自開発の最高出力90kWの燃料電池スタックを搭載し、ガソリン車並みの最高速度・加速性能を備えたモデルです。日光市内の中学生への科学教室や、観光促進のために活用される予定です。



燃料電池車「エクストレイル FCV」

## 従来比で約2倍の出力を誇る燃料電池スタックを新開発

日産は、従来の約2倍の出力を発生する燃料電池スタックを新開発し、2008年末から車両実験を開始しました。この燃料電池スタックは、内部のセパレーターを薄型の金属製に変更するとともに、水素と酸素の間に設置される膜を改良することにより、体積を従来の3/4に小型化しながら、出力を90kWから130kWに向上。これにより同じ体積のスタックとの換算で、約2倍の出力を発生することができ、より大型のクルマにも搭載可能にしました。また、電極の触媒層構造を見直し、貴金属の使用量の削減と耐久性の向上を実現しています。



従来比で約2倍の出力を発生する燃料電池スタックを開発し、車両実験を開始

## 世界初SiC素子を使用した車両用インバーターを開発

電動車両などの動力源となる電気を制御するインバーターは、その大きさがレイアウト上の制約になっていました。日産はインバーターの主要な構成部品であるダイオードの材料にSiC (シリコンカーバイド) 素子を使用し、小型軽量の車両用インバーターを世界で初めて開発、燃料電池車「エクストレイル FCV」での走行実験を開始しています。SiCダイオードは、燃料電池車以外にも電気自動車やハイブリッド車に適用可能な技術であり、日産では、インバーターを電動車両開発の基幹技術のひとつと位置づけ、今後はインバーターのもうひとつの主要な構成要素であるトランジスターにもSiC素子を適応して、さらなる小型化を目指していきます。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： エンジン、トランスミッションの革新

： CVT搭載車の積極的な拡大

日産は、真に実効性のある技術の普及によって総量でのCO<sub>2</sub>削減を目指し、CVT（無段変速機）搭載車のグローバル販売台数を2007年度までに年間100万台にする目標を掲げて取り組んできました。2007年度の販売台数は108万8,000台となり、目標を達成。2008年度もほぼ同数を販売しました。さらに、2008年6月に日本で発売した新型「ティアナ」から、適応型変速制御付きのエクストロニックCVTを採用。これを機に、優れた環境パワートレインを搭載したクルマに「エクストロニックCVT」のエンブレムを順次貼り付け、日産の取り組みをお客さまに分かりやすく伝えることにしました。

クリーンディーゼル車をグローバルに投入

日産は、従来のディーゼル車よりCO<sub>2</sub>排出量の削減が期待されるクリーンディーゼルエンジン車「キャシュカイ」を2007年から欧州で販売しています。さらに2008年9月に発売した日本初の平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）適合車「エクストレイル 20GT」は、その優れた環境性能が認められ、経済産業省主催の第19回省エネ大賞において「資源エネルギー庁長官賞」、第5回エコプロダクツ大賞において「国土交通大臣賞」を受賞しました。

「エクストレイル 20GT」で無給油走行に挑戦

日産は、平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）に適応した世界初のクリーンディーゼル車「エクストレイル 20GT」による北海道1,000km無給油走行に挑戦し、完走を果たしました。エコドライブ啓発活動の一環として実施されたこの挑戦は、2008年10月22日から3日間の日程で行われ、6名のテストドライバーが交替で運転を担当。給油することなく予定されたコースを走破し、最終的な走行距離は1,012km、平均燃費20.6km/Lを達成しました。また途中立ち寄った北海道内の日産販売会社において、エコドライブ解説やデモンストレーションを行い、エコドライブの有効性をアピールしました。

さらに九州においても同様の挑戦を実施。テストドライバーだけでなく特別なエコドライブ技術を持たない社員も参加し、全員が途中給油することなく1,306kmを完走、平均燃費23.9km/Lを記録しました。



「エクストロニックCVT」のエンブレム



平成20年度  
**省エネ大賞**  
資源エネルギー庁長官賞  
主催：経済産業省



クリーンディーゼル車  
「エクストレイル 20GT」による  
北海道1,000km無給油走行に挑戦し、完走

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## バイオ燃料で走るクルマの投入

サトウキビ、とうもろこし、建築廃材など、主に植物から生成されるバイオ燃料は、大気中のCO<sub>2</sub>を増やすことなく、再生が可能なエネルギーとして注目されています。自動車用のバイオ燃料には、大きくバイオエタノールやバイオディーゼルの2種類があります。すでに日産が世界で販売するすべてのガソリンエンジン車が、バイオエタノールを10%まで混合した燃料 (E10) に対応しており、北米では現在、バイオエタノールを85%まで混合した燃料 (E85) に対応したクルマ「タイタンFFV」「アルマーダFFV」を発売しています。2009年3月には、ブラジルにおいて、どのようなエタノール混合率 (E100) でも走行可能な日産初のフレックスフューエル車として「リヴィナ」の販売を開始しました。

### バイオ燃料普及に取り組む「とかちE10実証プロジェクト」に参加

日産は、2008年4月から、環境省の「地球温暖化対策技術開発事業」の一環として、ガソリンにバイオエタノールを10%混合したE10燃料の普及を目指す国内初の実証実験「とかちE10実証プロジェクト」に参加しました。北海道十勝地域で実施された本プロジェクトへ参加するにあたり、日産は「ムラーノ」をベースとしたE10対応車を開発し、日本で初めて国土交通省大臣認定を取得。試験車両は、実際の使用状態での車両データの取得などに活用されました。今回のプロジェクトで使用されたバイオエタノールは、規格外の小麦やてんさいを原料とするため、食糧供給に及ぼす影響も小さく、北海道でのガソリン需要量の1% (年間15,000kl) を代替できる可能性を持っています。

### エコドライブを支援するアクセルペダルを開発

日産は、ドライバーがアクセルペダルを踏み込むときに足裏に伝わる力 (反力) を変化させることで、より燃費の良い運転をサポートするアクセルペダルを開発しました。「ECO (エコ) ペダル」と呼ぶこのシステムは、発進および走行時に一定以上アクセルを踏み込んだ際、燃費状況をランプによって表示するとともに、アクセルの反力を上げることでドライバーに知らせる世界初のシステムです。これによりドライバーは、より燃費の良いアクセルペダルの操作を視覚と足裏の感覚から判断でき、多くの場合5~10%程度の燃費向上が見込まれます。日産では「ECOペダル」を2009年度に発売する新型車より順次採用する予定です。



ブラジルで販売を開始した  
フレックスフューエル車「リヴィナ」



「ムラーノ」をベースとした  
E10対応車を開発し、  
「とかちE10実証プロジェクト」に参加

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### ITSを活用した「エコ運転支援サービス」の実証実験を開始

エコドライブは即効性と実効性のあるCO<sub>2</sub>排出削減対策といえます。日産では2008年9月から2009年3月にかけて、高度道路交通システム (ITS) を活用してドライバーごとに燃費改善アドバイスをを行う「エコ運転支援サービス」の実証実験を実施しました。

すでにカーナビゲーション向け情報配信サービス「カーウイングス」では、エコドライブに役立つトピックなどの提供を行い、省エネ大賞受賞など各方面から高い評価を受けています。「エコ運転支援サービス」は、この「カーウイングス」を活用して、ドライバー個々の運転状況を分析・診断し、各々の運転に見合った適切なアドバイスをホームページ上で提供する実証実験です。

日産はこの実験で得られたデータをもとに、エコドライブ支援の効果と受容性を検証し、今後のサービスへの反映を検討しています。

### 「マーチ コレット」でカーボンオフセット活動を実施

日産は、日本で初めてクルマの販売を通じたカーボンオフセット活動を、2008年5月に発売した「マーチ コレット」において実施しました。カーボンオフセットとは、排出されたCO<sub>2</sub>をCO<sub>2</sub>削減活動の効果と組み合わせることで打ち消すという考え方で、「マーチ コレット」1台につき1トン分のCO<sub>2</sub>排出権を日産が取得し、お客さまに「マーチ コレット」の購入を通してCO<sub>2</sub>削減活動に参加していただく仕組みです。オフセットされる1トン分のCO<sub>2</sub>は、「マーチ コレット」で約8,000km走行した際に排出されるCO<sub>2</sub>量に相当します。多くのお客さまに支持していただいた結果、本活動で11,134トンの排出権を国に償却することができました。日産は、このような活動を通して京都議定書で定められた日本の温室効果ガス削減目標の達成にも寄与するだけでなく、お客さまの地球環境問題への関心を高め、CO<sub>2</sub>削減活動のきっかけとしていただくことができると考えています。



「マーチ コレット」

### 独自システム搭載のハイブリッド車

日産は2010年度に、ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせる後輪駆動のハイブリッド車を日本および北米市場で発売する予定です。2008年8月に公開した実験車両には、駆動用・回生用を兼ねる1つのモーターとエンジン、トランスミッションを2つのクラッチでダイレクトに接続した独自開発のパラレルハイブリッドシステムを搭載。高い動力性能とレスポンスのよい加速を実現しています。さらに、このハイブリッド車には加速時のエネルギー出力と減速時のエネルギー蓄積を効率的に行う、高出力タイプのリチウムイオンバッテリーを搭載し、加速性能と燃費の向上に大きく貢献しています。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

事業活動でのCO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み

グローバルで生産拠点の省エネルギー活動を推進し、CO<sub>2</sub>排出量を削減

生産過程でのCO<sub>2</sub>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によるものです。日産は、「日産生産方式」(78ページ参照)を推進する中で、この課題と正面から向き合い、より少ないエネルギーでクルマの生産を実現するためのさまざまな省エネ活動に取り組んでいます。生産技術の分野では、より効率の高い生産設備の導入や工法の改善、省エネ型照明の採用などがあります。また運営面では、照明や空調設備の細かな管理によりロスの少ない操業の徹底を図っています。そしてこれらの取り組みや最適手法をグローバルの生産拠点で共有化し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を推進しています。

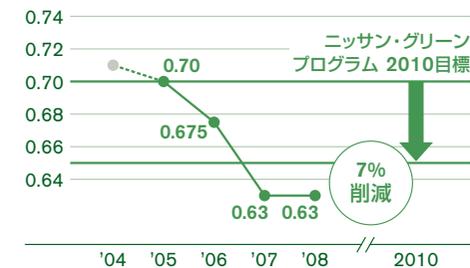
さらに生産拠点では、それぞれの立地に合わせた自然エネルギーの活用を始めています。2005年より導入を開始した英国日産自動車製造会社の工場内の風力発電機はすでに10基に達し、これにより工場全体の電力の約7%を供給しています。日本においても、日産自動車が横浜市 of 風力発電事業「Y-グリーンパートナー」に参加しています。太陽光エネルギーについても、スペインの日産モトール・イベリカ会社が太陽光発電パネルを設置したほか、メキシコ日産自動車会社では、太陽熱エネルギーを利用した温水設備を導入しています。日産は、日本の先行した省エネルギー技術を世界の各工場に波及させるとともに、各国の工場が相互に学び合い、ベストプラクティスを共有しながら、CO<sub>2</sub>排出量の削減活動を推進し、「グローバル台あたりCO<sub>2</sub>排出量\*」という指標によって、2010年度までにCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比で7%削減することを目標としています。2008年度のグローバル生産拠点における台あたりCO<sub>2</sub>排出量は約0.63トンで、2005年度に比べて約10%減少しました。

\*グローバル台あたりCO<sub>2</sub>排出量：グローバルの日産生産拠点から排出されるCO<sub>2</sub>総量を、日産車の全世界生産台数で割ったもの

塗装工場での環境負荷を半減する新技術を開発

日産は、塗装工場での環境負荷を半減する新たな技術を開発しました。この新技術はミクロンレベルの塗料微粒子コントロール技術によって、広面積を一度で塗ることにより、従来比2倍の高速塗装と塗装装置の半減を実現。外板塗装設備での環境負荷を従来比で最大50%削減するものです。また自動車塗装工場では、生産過程で使用する空調が全工程の約1/4のエネルギーを占めるほか、環境対応に有効な水性塗料が、水分を蒸発させる工程でエネルギー増加の要因になっていることから、この技術を採用して工場自体を最小規模化することで、使用エネルギーの大幅削減とCO<sub>2</sub>排出量の低減が可能となります。さらに、VOC(揮発性有機化合物)についても塗料および洗浄溶剤の廃棄量を大幅に削減可能なことから、今後はこの技術をグローバル生産拠点にも順次採用して行く予定です。

グローバル生産拠点における台あたりCO<sub>2</sub>排出量(t-CO<sub>2</sub>/台)



※2004年はグローバル主要生産拠点の台あたり排出量

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 積載率向上とモーダルシフトでCO<sub>2</sub>排出量を削減

世界中に市場や生産拠点を展開する日産にとって、物流の効率化は環境負荷低減のための重要な取り組みです。物流の効率化には、大きく2つのアプローチがあります。一度に運ぶ量を増やして輸送回数を減らす積載率の向上と、トラック輸送からCO<sub>2</sub>排出量の少ない船舶や鉄道に輸送手段を転換するモーダルシフトの推進です。日産では、双方のアプローチによってCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組んでいます。

物流にかかわる2008年度の日本国内のCO<sub>2</sub>排出量は約8.8万t-CO<sub>2</sub>で、総量では前年度から約2.3万t-CO<sub>2</sub>減少しました。国内同様に、北米、欧州、その他の地域の輸送についてもCO<sub>2</sub>排出量の把握・管理を進めています。

積載率向上への取り組み

日産は日本の自動車メーカーとして初めて、自社手配によるトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を2000年から導入しています。これによって従来隠れていた物流のムダを「見える化」することが可能になりました。日産はサプライヤーと協働で納入頻度の適正化や輸送ルート最適化、梱包仕様（荷姿）の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を実現しています。この引取輸送方式はすでに中国とタイにおいても導入され、今後はインドに建設中の新工場でも採用する予定です。

また欧州では、アライアンスパートナーのルノーとの協働で、部品ならびに完成車の共同輸送を実施しており、英国と欧州大陸間で行っている共同フェリー輸送では他社とも提携し、相互利用による輸送効率の向上に取り組んでいます。

自動車の部品は数が多く、多種多様な材質・形状をしているため、荷姿の工夫にも力を入れています。日産では荷姿設計のエンジニアを養成するための研修プログラムを独自に開発・運用し、国内外の生産拠点で荷姿改善エンジニアを育成しています。2009年3月末で9ヵ国26名が研修を修了しており、グローバルレベルで物流効率の改善を行っています。

モーダルシフトによる輸送効率の向上

輸送効率の向上とCO<sub>2</sub>排出量を低減するため、日産では物流手段の見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。日本での完成車輸送については、約60%を海上輸送で行っています。また、関東地区から九州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、とく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認定を頂いています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。中国では内陸に位置する工場への部品輸送に早くから鉄道輸送や河川輸送を利用。完成車輸送にも、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。メキシコでも国内への完成車輸送に鉄道を利用する比率を高めています。



鉄道輸送のモーダルシフトを推進し、CO<sub>2</sub>排出量を低減

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
<b>二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量の削減</b>	<b>033</b>
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 販売会社、オフィスでの取り組み

販売関連では、日本国内の全販売会社で行っている日産グリーンショップ活動をいっそう発展させ、包括的なCO<sub>2</sub>マネジメントを導入しています。2008年度からは「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づき、販売店が行う事業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の管理を開始しました。

またオフィスでは、2007年5月に完成した日産先進技術開発センター（NATC）が、国土交通省の主導するCASBEE（建築物総合環境性能評価システム）において最高評価にあたる「Sランク」を、同省の第三者評価機関である財団法人建築環境・省エネルギー機構（IBEC）により認証されました。2009年竣工予定の日産新本社（神奈川・横浜市）においても、2008年10月にSランクの認証を受け、日本最高レベルの環境性能を持つオフィスビルであると認証されました。CASBEEは、日本政府による京都議定書の目標達成計画の中で、住宅の省エネルギー性能の向上を目指す施策のひとつとして掲げられており、日産はこの目標達成に貢献しています。

さらに日本に先駆けて環境に配慮した新本社を完成した北米日産や、欧州の各拠点においても事業活動からのCO<sub>2</sub>排出量の管理を始めており、今後さらに多くの国と地域でCO<sub>2</sub>排出量の管理を強化していきます。

**販売店の窓ガラスに断熱フィルムを採用してエネルギー消費を削減**

日産は日本国内の販売店の窓ガラスに、断熱効果のあるフィルムを貼り、空調によるエネルギー使用量を削減する活動を始めました。販売店の多くが外から展示車が見えるよう、ガラス張りになっていますが、ガラス部分の断熱性の低さから室温調節に多くのエネルギーが消費されており、日産の国内の販売店を合計すると、主要な一生産工場に匹敵するCO<sub>2</sub>を排出していました。これに対応するため、高い効果が見込める店舗から断熱フィルムの導入を進め、順次導入店舗を拡大していく計画です。



横浜新本社ビル完成予想図



日産先進技術開発センター（神奈川県厚木市）



## 大気・水・土壌の保全

### よりクリーンなクルマづくりへの挑戦

私たちの生活は、大気や水、土壌、生物などの要素で構成されるエコシステム（生態系）のバランスの上に成り立っています。かけがえのない地球環境を健全な状態で次世代に引き継ぐことができるよう、日産は直接・間接的に大気・水・土壌に及ぼす影響を企業活動およびクルマのライフサイクルにわたって可能な限り最小化し、新たな価値に変えていくこと、そしてそれに応える幅広い環境対応技術の開発・普及に努めています。

#### ： 環境性能という新たな価値をクルマに

日産は、クルマの排出ガス規制、使用済み自動車を廃棄する際に水や土壌に影響を及ぼす環境負荷物質の使用制限、車室内の揮発性有機化合物（VOC）の低減など、各国が実施するさまざまな法規制やそれらを超える自主的な目標に適合するクルマをいち早く提供してきました。現在もっともクリーンなガソリン車の排出ガスレベルは、1970年代当初の規制に対して、U-LEV\*で1/100、SU-LEV\*では1/250にまで向上しています。私たちはクルマ本来の“走る楽しさと豊かさ”へのこだわりを追求しながら、そこに環境性能という新たな価値を付加していくための技術革新に積極的に取り組んでいます。

※U-LEV：Ultra-Low Emission Vehicle 平成17年排出ガス規制値より、窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）の排出量を50%低減したクルマ

※SU-LEV：Super Ultra-Low Emission Vehicle 平成17年排出ガス規制適合車に対して窒素酸化物（NOx）と非メタン炭化水素（NMHC）を75%低減させたクルマ

#### ： 環境品質に対する社会からの要求

クルマが及ぼす環境への影響には、まず使用段階での排出ガスがあり、欧州のEURO4\*、EURO5\*、米国EPA Tier2\*規制やゼロ・エミッション車（Zero emission vehicle：ZEV）規制、日本の平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）など、各国がより厳しい排出ガス規制の導入を進めています。とくにCO<sub>2</sub>対策として有効なディーゼル車については、いっそうの規制強化が見込まれ、ガソリン車と同等レベルの規制適合が



SU-LEV認定車のステッカー



U-LEV認定車のステッカー

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）排出量の削減	033
<b>： 大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
<b>大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

求められています。加えて、中国をはじめとする新興国においても、日米欧並みの排出ガス規制に準じた取り組みが始められています。

また、車室内で発生するホルムアルデヒドやトルエンなどのVOC（揮発性有機化合物）を最小化するために、日本自動車工業会は2007年4月以降に日本国内で生産・販売する新型乗用車から、厚生労働省が定めた指定13物質に対して指針値を満たすことを自主目標に掲げています。

さらに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た、化学品に関するREACH規制（Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals）など、各国で環境負荷物質への制限強化が進められています。

このような社会からの要求に対応するため、日産はグローバルに拡大するすべての事業地域において取り組みを推進しています。

※EURO4、EURO5：欧州連合排出ガス規制第4段階、第5段階

※EPA Tier2：米国環境保護庁による排出ガス規制第2段階

### ： ライフサイクル全体で環境負荷物質を削減

日産は、実効性のある環境技術を搭載したクルマをお求めやすい価格でいち早く社会に浸透させることが、真の環境負荷低減につながると考えています。そのために、クルマの開発・生産・使用・廃棄までのライフサイクル全体を見据え、環境負荷物質の削減を進めています。開発段階では、自動車メーカーの中でもトップレベルの触媒技術を生かし、排出ガスのクリーン化に取り組んできました。

また、部品および資材の調達先がグローバルに拡大する中、環境面での取り組みを「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」として基準化し、2008年度からは同ガイドラインの対象を欧州地域にも広げて運用を展開中です。サプライヤーとともに日産の環境理念や環境行動計画を共有し、サプライチェーン全体で環境負荷物質を削減する環境マネジメントの構築に取り組んでいます。

### ： 商品・技術での大気・水・土壌の保全への取り組み

### ： 将来の環境基準を見据えた日産のクルマづくり

環境に配慮したクルマづくりのために、日産は早くから厳しい自主規制や目標を自らに課し、商品の開発・普及に取り組んできました。2000年1月に米国で発売した「セントラCA」は、燃料系統からのエバポ（燃料蒸発ガス）排出ゼロ基準や、触媒などの故障を知らせる車載故障自己診断装置（OBD\*）など、カリフォルニア州大気資源局（CARB）が制定する排出ガス基準値をすべて満たし、ガソリン車としては世界で初めてPZEV\*の認定を受けました。また、2000年8月に日本で発売した「ブルーバードシルフィ」は、運輸省（当時）の定める超・低排出ガス車（U-LEV）の認定を日本で初めて取得。2003年には、U-LEVの約半分の排出ガスを

### ： SU-LEVに適合している主なクルマ



「キューブ」



「セレナ」



「デュアリス」



「ラフェスタ」



「ノート」

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量の削減	033
<b>大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に 대응して	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

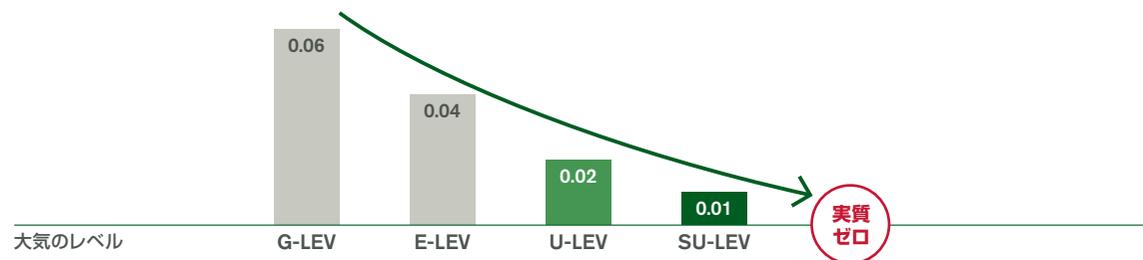
ベルに相当する「平成17年基準排出ガス75%低減レベル(SU-LEV)」でも日本で初めての認定を受けました。2009年2月末時点で、日産が日本国内で販売するガソリン車の85%以上がSU-LEVとなっています。

日産は「大気並みにクリーンな排出ガス」を究極の目標に今後も研究開発に取り組み、各国の排出ガス規制に適合したクルマを早期に市場投入することを目指しています。

※OBD：On-board diagnostic systems 排出ガス制御システムの車載故障自己診断装置

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

低排出ガス車による排出ガス低減の推移と目標(単位：NOx/HC [g/km])



各国の排ガス規制にいち早く適合する世界トップレベルの触媒技術

1970年に制定された米国マスキー法への適合を始め、世界初のPZEV認定や日本初のU-LEV認定など、日産は排出ガスのクリーン化で世界をリードしてきました。日本においては、ガソリン車の80%をSU-LEVにする自主目標を2006年5月に達成し、2009年2月末現在、SU-LEVの比率は85%以上になっています。2005年に欧州の排出ガス規制EURO3を導入した中国・北京市でも「ディーダ」で基準をクリア。「シルフィ」ではEURO4の認可を取得、さらに他社に先駆けたOBD搭載車として北京市環境保護局からの認証を受けています。欧州では、2005年に導入されたEURO4規制に適合するクルマを2003年から投入しており、今後も将来規制を先取りした環境品質をグローバルに普及させる計画です。

将来の排出ガス規制をクリアするクリーンディーゼル車を投入

排出ガスのクリーン化が求められるディーゼルエンジンでは、粒子状物質などを捕集・除去するディーゼルパーティキュレートフィルターやNOx吸着触媒、酸化触媒などの技術を搭載し、将来的な規制を早期にクリアしたクリーンディーゼル車を市場に投入しています。2007年には欧州でEURO4規制に対応するクリーンディーゼルエンジンを「キャシュカイ」に搭載。2008年9月には世界屈指の厳しい基準を設けた日本

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
<b>大気・水・土壌の保全</b>	<b>048</b>
資源循環の推進	052
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

の新たな排出ガス規制「平成21年排出ガス規制（ポスト新長期規制）」に適合する世界初のクリーンディーゼル車「エクストレイル 20GT」を発売しました。

### 貴金属の使用量を半減した世界初の「超低貴金属触媒」

日産では、使用する貴金属の量を従来の約半分にまで低減した「超低貴金属触媒」を世界で初めて実用化し、2008年発売の新型「キューブ」から採用しています。クルマの触媒は、排出ガスに含まれる窒素酸化物や一酸化炭素、炭化水素を、白金などの貴金属を触媒として化学反応させることによってクリーンにする技術です。しかし、貴金属の採掘可能量に限界があることや価格高騰を背景に、使用量の抑制が自動車技術の重要な課題となっていました。「キューブ」では床下触媒での貴金属総使用量を1.3gから0.65gに半減しながら、SU-LEVレベルを達成。今後は日本で販売するコンパクトカーに順次採用する予定です。



世界初の「超低貴金属触媒」

### 高い自主基準で環境負荷物質を低減

日産は、世界の各国で実施されている環境規制に対応できる自主的な基準を設けて、環境負荷物質の低減に取り組んでいます。2007年7月以降にグローバルに市場投入する新型車から、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\*類の使用の禁止もしくは制限を設けています。車室内VOC（揮発性有機化合物）についても、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。

\*PBDE：ポリプロモジフェニールエーテル



車室内VOC濃度を厚生労働省の指針値以下に低減している「ブルーバードシルフィ」

### 事業活動での大気・水・土壌の保全への取り組み

### 生産段階における環境負荷削減を推進

日産は、生産段階においても環境負荷物質の使用や管理基準を徹底し、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、部品の調達先や市場が世界各地に広がっていることから、各国の法規よりも高いレベルの自主基準をグローバルに定め、サプライヤーの協力も得ながら環境負荷物質の削減に取り組んでいます。たとえば、日本においては2006年度に施行されたVOC規制が2010年より適用されますが、日産では法規制に先駆けて使用の削減と排出処理による低減の両面に取り組み、VOC使用の少ない水系塗装への切り替えや、生産効率向上による塗料やシンナーの使用量の低減や回収などにより、VOCの削減を推進、規制を前倒してクリアしています。



揮発性有機化合物（VOC）が少ない水系塗装ラインへの切り替え（九州工場）



## 資源循環の推進

### ふたたび資源として生まれ変わらせるために

グローバル自動車メーカーである日産は、世界各地に生産拠点や市場を持ち、さまざまな形で資源を利用しています。モビリティのある豊かな生活を世界中の人びとに提供し続けるため、私たちは「資源を大切に有効利用し、環境負荷を最小にする」ことを基本とし、クルマのライフサイクルのあらゆる段階で効果的に資源を循環させる取り組みを行っています。

#### ： 地域ごとに最適な方法で資源循環を推進

通常、普通乗用車の重量は1台あたり1～2トンあり、その材料には鉄、アルミニウム、樹脂、銅など限りある貴重な資源が含まれています。また、走行時にはエネルギーの主体として化石燃料を消費しています。その有限性の有無によらず、これらの資源をいかに有効に活用できるかが日産のビジネスにとって大きな課題であることを、私たちは深く認識しています。

資源を有効活用するための措置はすでに各国で進められています。中でも日本や欧州は早くから自動車リサイクルを行っており、欧州では2000年発効の使用済み自動車のリサイクルを規定したELV指令\*をはじめ、日本においても2005年から自動車リサイクル法が施行され、より高度なリサイクルの仕組みが整備されつつあります。

また、韓国でも2008年にELVリサイクル法規が施行され、中国などの新興国においても自動車販売台数の急増により、使用済み自動車への対応が本格化しています。日産では自主的な取り組みとともに、各国・地域の法制度や実情に合う最適なアプローチで資源循環に取り組んでいます。

\*ELV指令：End of life vehicle指令

#### ： 3Rを軸とした行動指針「グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ」

「グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ」は、私たちがリサイクルを考え、実行するにあたり、つねに忘れてはならない行動指針です。リサイクルにより持続性あるモビリティ社会を実現するため、日産ではクルマのライフサイクルを「開発」「生産」「サービス」「使用済み」という4つの段階に分け、廃棄物となるものを

#### ： グローバル・ニッサン・リサイクリング・ウェイ



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み —志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>： 資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題にへえて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめから減らす(リデュース)、再使用する(リユース)、再生利用する(リサイクル)という3つの視点で課題の特定・解決に取り組んでいます。

日本では、「日産・グリーンプログラム 2010 (NGP2010)」において「使用済み自動車のリサイクル実効率95%を、自動車リサイクル法が定める2015年より5年早い2010年に達成する」という目標を掲げていましたが、実際には法の基準で9年、NGP2010の目標では4年前倒しとなる、2006年度に達成することができました。今後はこの活動をグローバルにおいても推進していく計画です。

開発段階では、環境負荷物質の使用を避け、使用後のシュレッターダストの削減までを視野に、リサイクルのしやすさを考慮した新型車の設計を行っています。また、枯渇性資源の使用量を削減するために、再生材の利用促進や再生可能な植物由来の素材使用を検討しているほか、修理などで交換したバンパーを新車の材料として再生したり、使用済み自動車から回収した樹脂部品を新車部品に適用する技術的課題の克服にも取り組んでいます。

生産段階では、工場が発生するあらゆる廃棄物を可能な限り削減し、リユース、リサイクルの徹底に努めています。販売・サービス段階でも、再利用部品という新たな価値を提供しています。さらに使用済み段階では、クルマの解体のしやすさ、リサイクルのしやすさという観点からさまざまな検証を行い、得られた成果や新たな技術を各段階に反映して、さらなるリサイクル効率の向上につなげています。とくに日産では、可能な限りクルマからクルマへの再利用を推進し、材料の質を下げないリサイクルを追求しています。

こうした取り組みによって「再資源化率\*を100%にする」ことが日産の究極のゴールです。また、社会との連携や企業の枠を超えたパートナーシップによって、資源循環の輪を大きく広げていきたいと考えています。

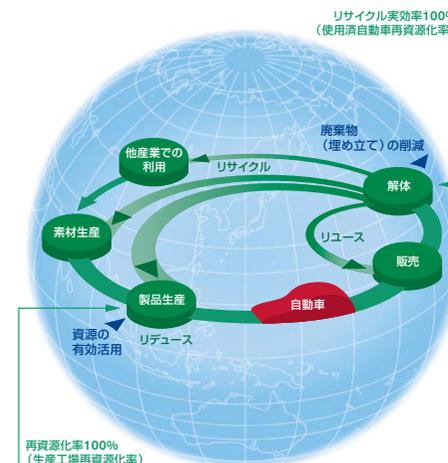
\*再資源化率：廃棄物発生量のうち、熱回収を含めて再資源化し、活用した廃棄物の割合

### 放置竹林を自動車部品の素材として有効利用する取り組み

日産は、自動車製造による資源消費を削減するため、日本国内で処理に困っている放置竹林や間伐材を自動車部品の素材として有効利用することに着目しました。自動車の素材として利用するために、自治体、大学、部品メーカーと協力し、竹を効率的に繊維化する技術を開発しています。これにより、クルマが使用済みになった段階で焼却処理をしても大気中のCO<sub>2</sub>量を増やさない「カーボンニュートラル\*」に貢献するだけでなく、放置竹林問題の緩和や地域振興に寄与することを目指しています。

\*カーボンニュートラル：植物由来の資源を燃焼させた際に排出されるCO<sub>2</sub>は、その原料となる植物が成長時に光合成によってCO<sub>2</sub>を吸収しているため、全体としてはCO<sub>2</sub>排出量が増えないという考え方

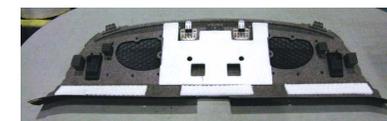
### 資源循環の流れ(究極のゴール)



竹



竹繊維



自動車部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応じて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

リサイクル設計の取り組み（開発段階）

クルマのライフサイクルに配慮した設計をグローバルに推進

モビリティ社会の将来を確かなものとするためには、限りある資源を有効活用しながら、より環境に配慮したクルマを提供することが求められます。

日産は、新型車の設計段階から3R（リデュース・リユース・リサイクル）の視点を取り入れ、クルマのライフサイクルをトータルで考えた設計・開発を行い、リサイクルのしやすさ、使用済み段階での解体のしやすさ、環境負荷物質の使用削減を考慮したクルマづくりに取り組んでいます。2005年以降、日本においてはすべての新型車でリサイクル可能率95%以上を達成しており、より高い目標に向かって日々の活動を強化しています。

また、アライアンスパートナーのルノーとともに、設計初期の段階からクルマのリサイクル率やリサイクル時のコストを試算できるシミュレーションシステム「オペラ（OPERA）」を開発し、経済性にも優れたリサイクル効率の評価を行っています。

リサイクル可能率95%以上の達成：「スカイライン」の例



従来からリサイクルされている部品

リサイクルしやすい構造や材料を採用している部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に応えて	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

### ペットボトルのキャップを回収し、自動車用部品に再生する取り組み

日産では2008年1月から、社員一人ひとりが取り組める環境行動として、日本国内の事業所および一部の関連会社から廃棄されるペットボトルのキャップを回収し、クルマの部品材料として再生する活動を行っています。

キャップの原料となるポリプロピレンは、クルマの部品にも多く使用されていることから、限りある資源を有効に活用する方法のひとつとして、クルマの材料として再生する仕組みを協力会社と構築しました。この活動で回収したペットボトルキャップ由来の再生材は、2009年度に生産されるクルマの部品材料として採用していきます。日産はすべての社員が環境への配慮を実践できる仕組みづくりに取り組んでいます。



ペットボトル専用の回収容器

## 資源の有効活用 (生産・物流段階)

### 生産過程での廃棄物を抑制し、再資源化率100%を目指す

日産は生産過程における3R活動を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と廃棄物の徹底した分別による再資源化に努めています。「ニッサン・グリーンプログラム 2010」では、日本において再資源化率100%の達成、グローバルでは各国の自動車業界のベストレベルを目指した活動に取り組んでいます。その結果、日本では2008年度末時点で5工場と1事業所および国内連結3社で再資源化率100%を達成しています。

### 容器・梱包材を削減し、廃棄物の発生を抑制

森林保護の観点から、日産は部品の梱包・包装資材に使用する木製パレットやダンボールを、スチールや樹脂などの素材でつくったパレットや容器に変更してリターナブル化\*を進めてきました。2001年からはルノーとの間でリターナブルパレットの共用化体制を構築し、ほぼグローバル全域で切り替えを完了。アジアでは中国などでもリターナブルパレットを導入しています。紙やビニールなどの緩衝材についても、再利用が可能な材料の開発・採用をサプライヤーとともに進めています。

\*リターナブル化：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すること

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に 대응して	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

： 市場および販売会社におけるリサイクル活動（サービス・使用済み段階）

： 販売会社における環境保全活動「日産グリーンショップ」

日産では国内の全販売会社（2009年3月時点で181社、約3,300店）においてISO14001に準じた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」認定制度を導入しています。認定を受けた販売店には環境の担当・統括責任者が配置され、使用済み自動車や廃棄物の適正な処理、環境設備管理、お客さまへの環境取り組みのPRなどの活動を行っています。また、定期的に認定基準の審査を行い、こうした活動の質的向上に努めています。2008年からは「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に基づき、新たにCO<sub>2</sub>排出量削減にも取り組んでいます。

： 再生部品で資源循環を促進する「ニッサングリーンパーツ」

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。日産ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、販売会社から修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として販売しています。ニッサングリーンパーツには、洗浄して品質を確認した「リユース（中古）部品」と、分解整備を施して消耗部品の交換を行った「リビルト部品」の2種類、計42品目があり、2008年度の売上高は19.6億円となりました。

： 使用済みアルミロードホイールのリサイクルでバージン材料\*の使用を削減

日産は使用済み自動車からアルミロードホイールを回収し、再生素材として再利用する取り組みを行っています。廃アルミニウム材は従来からエンジンなどの部品としてリサイクルされてきましたが、日産では独自に日本全国のリサイクル事業者と協力して、日産車のアルミロードホイールのみを分別回収し、よりグレードの高いアルミ再生素材としてサスペンションなどの重要な部品に再利用しています。現在、月間約100トンのアルミロードホイールを回収・リサイクルして、バージン材料の使用削減に努めています。

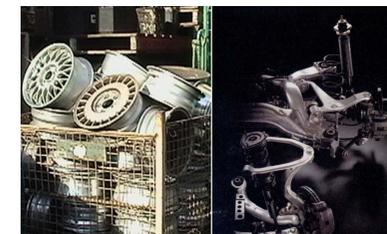
\*バージン材料：再生された材料を一切使用しない天然資源から製造された材料

： 使用済み自動車の効率的なリサイクルを目指す解体実証研究

日産は使用済み自動車の適正処理とリサイクル率向上のため、より効果的な解体方法を開発する実証実験・研究を行っています。この研究は当初、廃油・廃液や鉛など環境負荷物質の処理方法の確立を中心に行われてきましたが、現在は高付加価値材料の再利用をテーマに、さらなるリサイクル実効率向上への研究が



日産グリーンショップ認定ステッカー



使用済みアルミホイールの再生利用によるサスペンション部品

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
<b>資源循環の推進</b>	<b>052</b>
多様な課題に 대응	058
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

進められています。研究の成果は、解体技術の向上とともに、解体しやすいクルマの設計や材料設計に生かされるよう、開発部門にも随時フィードバックしています。

### リサイクル業務の効率化を業界全体で推進

2005年1月に施行した自動車リサイクル法により、日本では自動車メーカー各社がシュレッダーダストとエアバッグ類、フロン引き取りおよびリサイクルすることが義務づけられています。日産自動車は、同法が定めるシュレッダーダストのリサイクル業務を効率的に実施・運用するため、自動車メーカーなど14社と自動車破碎残さリサイクル促進チーム「ART (エイ・アール・ティ) \*」を結成。ARTのチームリーダーとして社会と連携しながら、業界全体の取り組みとしてリサイクル業務の効率化に取り組んでいます。

日産自動車における2008年4月～2009年3月までのシュレッダーダストの再資源化率は76.7%で、2010年度法定基準 (50%) はもとより、2015年度法定基準 (70%) を上回る成果を上げています。また、エアバッグ類の再資源化率も、法定基準の85%を上回る94.6%を達成、フロン類については168,117.9kgを引き取り、適正な処理を行っています。

\*ART: Automobile shredder residue recycling promotion team

### シュレッダーダストの再資源化

日産自動車は、自動車リサイクル法の制定以前からシュレッダーダストの再資源化に取り組んできました。シュレッダーダストは発熱量が大きいと、熱回収時の温度調節が課題でしたが、これを技術的に克服。日産追浜工場の処理炉を一部改良し、2003年には自動車メーカーとしては世界で初めて、自社工場内の既設炉を利用したシュレッダーダストの再資源化を実現しました。2005年の自動車リサイクル法施行後は、年間5,500トンのシュレッダーダストを処理しています。さらに、燃焼時に発生するエネルギーは蒸気に変換され、工場内の塗装工程で有効利用しています。

#### アライアンスのシナジーを活用し、欧州でのリサイクル実効率向上へ

2000年10月、欧州でクルマのリサイクルを規定したELV指令が発効され、製造事業者または販売会社が使用済み自動車の回収とリサイクルの責任を負うことになりました。ELV指令が定める2015年までにリサイクル実効率95%を達成できるよう、日産インターナショナル社とフランスのルノー本社は、アライアンスのシナジー効果が得られる地域で、使用済み自動車の回収・リサイクル網の整備や販売会社への支援を共同で行っています。

### 3品目の再資源化実績の概要 (2008年4月～2009年3月実績/日本)

シュレッダーダスト	引取量	132,977.7t
	再資源化量	101,959.2t
	再資源化率	76.7%
エアバッグ類	引取重量	58,770.9kg
	再資源化重量	55,587.3kg
	再資源化率	94.6%
フロン類	引取量	168,117.9kg
払い戻しを受けた 預託金総額		¥6,202,192,794
再資源化などに要した 費用総額		¥6,158,035,133



[http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A\\_RECYCLE/R\\_FEE](http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/A_RECYCLE/R_FEE)

リサイクルに関する最新の実績は、上記のウェブサイトをご覧ください。



シュレッダーダスト再資源化施設 (追浜工場)



## 多様な課題に応じて

### かけがえのない地球の一員として

日産は、「人とクルマと自然の共生」という理想の社会像を実現するため、自らの商品や企業活動が生態系（エコシステム）に与える影響を見つめ直し、現時点で取り組むべき重要課題を設定しました。同時に、時代とともに変化する社会的要請に柔軟に対応できるよう、私たちは「人とクルマと自然の共生」を原点に、絶えず新たな課題を探求しながら、多様な課題の解決に向けて取り組んでいます。

#### ： 持続可能な水資源の利用

2000年9月の国連ミレニアム・サミットで「ミレニアム開発宣言」が採択されました。これに沿ってまとめられた「ミレニアム開発目標」の7つ目のゴール「環境の持続可能性の確保」には、「2015年までに、安全な飲料水と基礎的な衛生設備を継続的に利用できない人々の割合を半減させる」というターゲットが掲げられています。生産工程などにおいて水資源を利用している日産は、この問題の重要性を深く認識し、使用量の削減ならびに排水の再利用といった資源保護に努めています。

#### ： 生物多様性の保全

1992年の国連環境開発会議（地球サミット）において「生物多様性条約」が採択されて以来、条約締約国による国家規模の取り組みが進められています。また2008年の生物多様性条約第9回締約国会議（COP9）では産業界の参画の必要性が論議されました。日産は、「国連ミレニアム生態系評価」のフレームワークに基づき、日産と生物多様性の関係について次頁の図のように定義し、取り組むべき課題を顕在化するとともに外部機関との連携を含めた活動を推進しています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

**地球環境の保全 023**

環境への取り組み  
— 志賀COOからのメッセージ 024

日産のビジネスと環境 025

環境マネジメント 028

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減 033

大気・水・土壌の保全 048

資源循環の推進 052

**： 多様な課題に応じて 058**

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

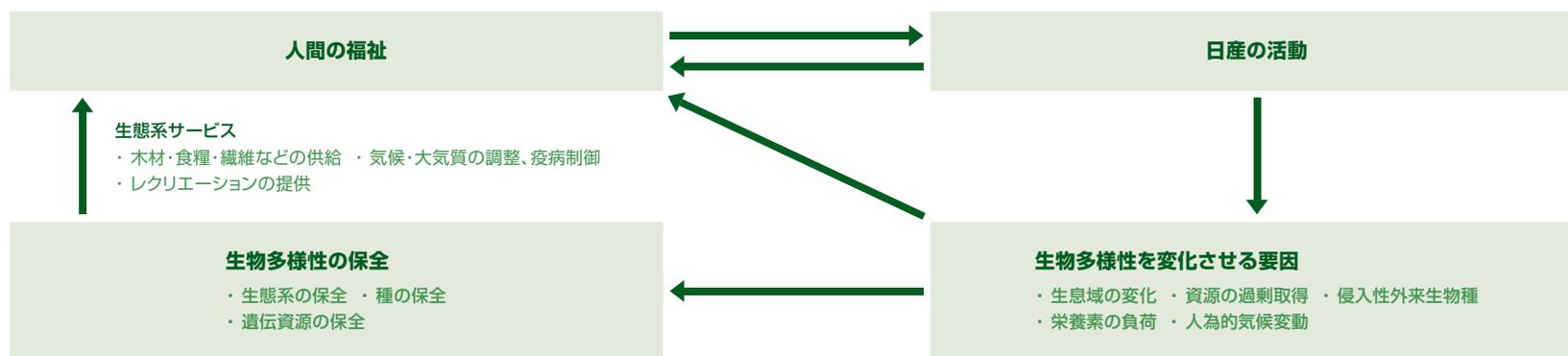
社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
<b>地球環境の保全</b>	<b>023</b>
環境への取り組み — 志賀COOからのメッセージ	024
日産のビジネスと環境	025
環境マネジメント	028
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) 排出量の削減	033
大気・水・土壌の保全	048
資源循環の推進	052
<b>多様な課題に応じて</b>	<b>058</b>
安全への配慮	060
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

生物多様性と日産の関係



国連大学高等研究所との共同研究

日産は、生態系サービス（生物多様性が保全されていることで自然が社会にもたらす価値）と自動車産業の関係性を重要視しています。2007年からは、「国連ミレニアム生態系評価」において中心的役割を担った国連大学高等研究所と、両者の関係性を明らかにするための共同研究を実施しています。その一環として、2008年8月には環境分野で世界的に活躍する有識者とのワークショップを開催し、自動車産業がどのような生態系サービスに依存し、また影響を与えているかについて論議しました。ワークショップの結果を踏まえた共同研究の成果については、現在一般公開に向け準備を進めています。



2008年8月、米国カリフォルニア州で、生物多様性に関するワークショップを開催

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
生物多様性保全に真摯に取り組む  
日産との共同研究



国連大学高等研究所 (日本)  
マネジングリサーチ フェロー  
クラウディア テン ハーフェ 博士

国連大学高等研究所は、2007年から日産と共同で、生態系サービスと自動車セクターの関係を評価する研究を行っています。日産の呼びかけで始まったこの共同研究は、国連大学高等研究所の研究者と日産の関係者が、サプライヤーや顧客を含めた日産の事業全般が環境に与える影響を探る機会となっています。私たちは、日産の誠実な取り組みや、生態系サービスを拡充し、資源の枯渇を最小限に食い止めようとする真摯な姿勢、資源の有効利用を目指す意欲に感銘を受けています。私の知る限りでは、日産は自動車メーカーとしては初めて、国連の専門家の協力を得ながら、総合的な生物多様性と生態系サービスの視点から事業の見直しを推進しています。日産は新しいプロセスや技術、部品の活用に前向きであり、会社の成長という目標と、環境とサステナビリティへの取り組みとをうまく両立させていくことでしょう。