

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

## 環境データ

	.....122		.....134
		燃費、CO <sub>2</sub>	134-136
		技術	137-138
		排出ガス、騒音、化学物質	138-139
	.....123	ライフサイクルアセスメント(LCAs)	139-140
投入量・排出量、エネルギー	123-124	材料、リサイクル	140-141
CO <sub>2</sub>	124-125	使用済み自動車のリサイクル	141
水	126-127		
エミッション	127-128		
廃棄物	129		
物流	130-131		
サプライチェーン	131-132	第三者保証	142-143
環境保全コスト	132	GRIインデックス	144
設備	133		

\* 「従業員教育とコミュニケーション」については、p37をご覧ください

### 掲載データについて

- 期間：4月1日から翌年の3月31日までを年度の報告対象としています。
- 範囲：日産および連結製造会社のグローバル生産拠点、非生産拠点を報告対象としています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

## ガバナンス

### マテリアリティ(環境)

日産は自らの持続的な利益ある成長はもとより、持続可能なモビリティ社会の発展に貢献したいと考えています。そのために日産は、企業活動から影響を受ける幅広いステークホルダーの声に耳を傾け、協力し合いながら、社会からの要望を企業活動に取り込む努力を続けています。

材料資源の採掘から車両解体に至るまで、バリューチェーン全体においてかかわりの深いステークホルダー\*や、課題の解決に協力いただくステークホルダーの意見を日産の戦略策定プロセスに取り込んでいくことが必要だと考え、バリューチェーン分析を活用し、主要なステークホルダーをグローバルに特定し、常にコミュニケーションを図っています。

例えば、毎年開催するアドバイザリー・ミーティングでは、学会やビジネス界の第一線などでグローバルに活躍する環境分野の権威を招き、日産が目指す方向性や戦略の妥当性について取締役会メンバーと意見を交わし、今後の環境戦略を策定するプロセスに組み入れています。

自動車産業は世界規模で、CO<sub>2</sub>排出量や排出ガス、エネルギーや燃費、騒音、材料資源、水、化学物質、廃棄物やリサイクルなど環境に関連するさまざまな規制や基準の影響を受けます。さらにこれらの規制や基準は年々厳しくなっています。

日産の戦略は、「社会の声に耳を傾け、オポチュニティとリスクの芽を見いだす」という考え方に基づいています。この戦略の骨格はPDCA(Plan-Do-Check-Act:計画、実施、評価、改善)サイクルで構成されています。この中でマテリアリティ評価の考え方に従い、環境に関する課題について社会と日産双方にとって重要だと考えられるものを優先事項とし、潜在的なオポチュニティやリスクを分析したうえで、双方に必要な活動目標を設定しています。取締役会メンバーとステークホルダーは、環境の側面で日産が目指す方向性や戦略の妥当性について意見を交わし、今後の環境戦略の策定に反映しています。

\* 日産にとってのステークホルダーとは、お客さま、株主・投資家、ビジネスパートナー、サプライヤー、NGO・NPO団体、地域社会、政府、将来世代、従業員、取締役会メンバーを含みます



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標

投入した資源と生成された物質類

投入量	単位	2013
原材料	ton	7,508,828
水	1,000m <sup>3</sup>	30,134
エネルギー	MWh	9,154,841

生産量/排出量	単位	2013
車両生産		
グローバル販売台数	台	5,188,972
廃棄物	ton	172,849
廃棄物最終処分量	ton	17,903
リサイクル量	ton	154,946
総排水量	1,000m <sup>3</sup>	22,816
CO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub>	3,403,736
VOC (揮発性有機化合物)	ton	11,734
NOx (窒素酸化物)	ton	450
SOx (硫黄酸化物)	ton	40

中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2016(NGP2016)」では、企業活動における環境への影響を低減し、経済活動と資源利用を両立させることに主眼を置いています。具体的には企業活動におけるカーボンフットプリントを最小にするために、企業活動からのグローバル販売台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量を削減すること、また資源効率の向上を目指し再生材使用率を向上させることを含む4つのキーアクションについて企業全体で推進しています。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN1/G4-EN3/  
G4-EN4/G4-EN6/  
G4-EN8/G4-EN16/  
G4-EN21/G4-EN22/  
G4-EN23

エネルギー投入量

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
<b>合計</b>	MWh	6,525,000	9,353,605	9,460,190	8,984,864	<b>9,154,841</b>
日本	MWh	4,142,222	5,525,097	5,573,174	4,565,499	<b>4,461,440</b>
北米	MWh	1,175,278	1,782,399	1,733,447	2,157,793	<b>2,173,879</b>
欧州	MWh	719,444	1,066,503	939,469	982,332	<b>861,196</b>
その他	MWh	488,056	979,606	1,214,099	1,279,240	<b>1,658,327</b>
一次エネルギー						
天然ガス	MWh		3,691,097	3,467,178	2,847,325	<b>2,732,779</b>
LPG	MWh		340,985	527,696	360,891	<b>339,751</b>
石炭	MWh		245,848	160,720	235,239	<b>149,232</b>
灯油	MWh		259,530	253,821	248,445	<b>226,513</b>
ガソリン	MWh		81,502	90,413	211,449	<b>260,157</b>
軽油	MWh		18,114	20,247	72,151	<b>71,168</b>
重油	MWh		92,607	87,368	67,967	<b>61,359</b>
敷地外						
電力(系統電力)	MWh		4,365,622	4,524,044	4,741,046	<b>5,114,978</b>
冷水	MWh		11,692	9,087	25,947	<b>11,646</b>
温水	MWh		0	0	7,492	<b>6,227</b>
蒸気	MWh		9,022	67,940	114,281	<b>133,849</b>
敷地内						
電力(社内)	MWh		236,624	250,520	52,630	<b>47,182</b>
再生可能エネルギー	MWh		962	1,157	38,666	<b>39,191</b>
(再生可能エネルギー使用率)	%	0.000	0.017	0.026	0.82	<b>2.72</b>

2013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約915万MWhとなり、2012年度に比べ、1.9%の増加になりました。生産台数が2.4%増加していることを考慮すれば、企業全体での省エネルギー活動や、効率的な生産活動の効果が表れています。

うち日本、北米、欧州の生産過程におけるエネルギー使用量は624万8,525MWh\*でした。

日産は2016年度までに、グローバル企業活動における総エネルギー使用量に占める再生可能エネルギーの使用率を9%まで高めることを目標としています。

▶ page\_142

\*日産は、第三者保証をプライスウォーターハウスクーパース サステナビリティ(株)より受けています。詳細はこちらをご覧ください

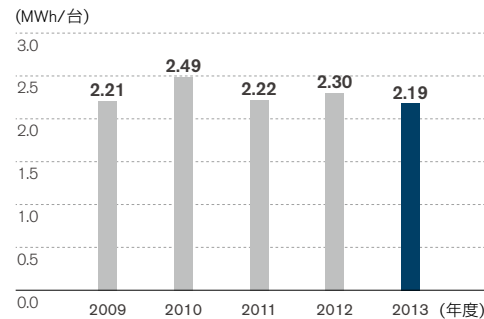


▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN3/G4-EN4

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### 生産台数当たりのエネルギー消費量

2013年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は2.19MWhとなり、2012年度と比較し、4.9%の減少となりました。特に米国や欧州の生産拠点におけるエネルギー消費量削減活動が貢献しました。



#### (地域別)

	単位	2013 (年度)
日本	MWh/台	4.46
北米	MWh/台	1.40
欧州	MWh/台	1.31
その他	MWh/台	1.34

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。



▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN3/G4-EN5/  
G4-EN6

### 企業活動における環境指標 — CO<sub>2</sub>

#### カーボンフットプリント

	単位	2009	2010	2011	2012	2013 (年度)
スコープ1	t-CO <sub>2</sub>	869,592	1,023,208	1,047,691	835,766	780,970
スコープ2	t-CO <sub>2</sub>	1,587,603	1,944,684	2,051,965	2,432,889	2,622,767
スコープ1と2	t-CO <sub>2</sub>	2,457,195	2,967,892	3,099,656	3,268,655	3,403,736
日本	t-CO <sub>2</sub>	1,444,074	1,451,343	1,526,182	1,526,182	1,446,871
米国	t-CO <sub>2</sub>	610,016	623,654	758,457	758,457	814,186
欧州	t-CO <sub>2</sub>	316,856	311,790	284,079	284,079	213,202
その他	t-CO <sub>2</sub>	596,945	712,868	699,937	699,937	929,477
スコープ3						
従業員の通勤	t-CO <sub>2</sub>			449,110	468,346	426,487
日本、米国、欧州	t-CO <sub>2</sub>			213,538	214,619	217,091*
物流	t-CO <sub>2</sub>	1,102,000	1,438,000	1,660,000	1,490,050	1,678,903
製造のみ	kt-CO <sub>2</sub>	1,805	1,899	2,589	2,822	2,872
日本、北米、欧州	kt-CO <sub>2</sub>			1,698	1,934	1,846*
その他	kt-CO <sub>2</sub>			891	888	1,026

2013年度のグローバル拠点からのCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で340万トンとなり、2012年度に比べて4.1%の増加となりました。これは主に中国での生産台数増加によるものであり、欧州では20%以上の削減を達成しました。また、日本・米国・欧州の生産過程におけるCO<sub>2</sub>排出量は2012年度に比べ88kt-CO<sub>2</sub>\*減少しました。

▶▶ page\_142

\*日産は、第三者保証をプライスウォーターハウス・コーポレーション・サステナビリティ(株)より受けています。詳細はこちらをご覧ください

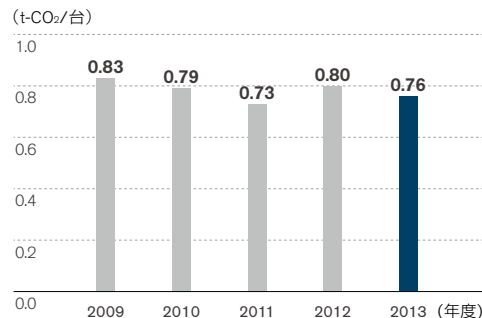


▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN15/G4-EN16/  
G4-EN17/G4-EN19/  
G4-EN30

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### スコープ1と2の生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量

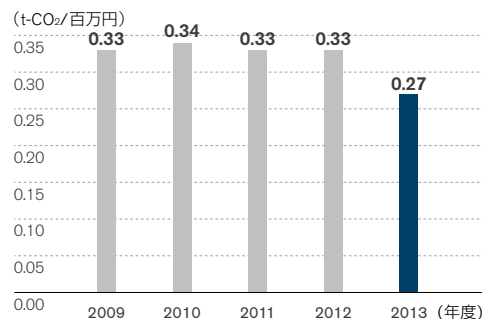
2013年度の生産台数当たりのグローバルCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.76トンとなり、2012年度に比べ4.6%の減少となりました。グローバル生産拠点における省エネルギー活動や、拠点間でベストプラクティスを共有し合うなどの活動の効果によります。



#### (地域別)

	単位	(年度) 2013
日本	t-CO <sub>2</sub> /台	0.97
北米	t-CO <sub>2</sub> /台	0.42
欧州	t-CO <sub>2</sub> /台	0.35
その他	t-CO <sub>2</sub> /台	0.72

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。分母の数はその地域の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。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN15/G4-EN16/  
G4-EN18

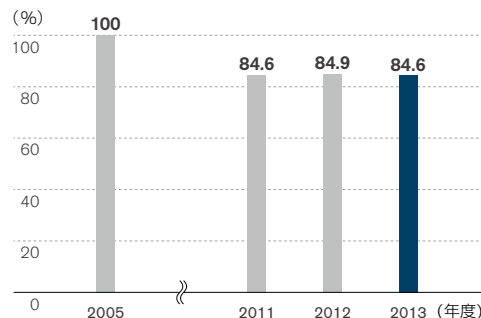
### スコープ1と2の売上高当たりのCO<sub>2</sub>排出量

2013年度のグローバル拠点からの売上高100万円当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1とスコープ2の合計で0.27トンとなり、2012年度と比較して17.8%の減少となりました。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN15/G4-EN16/  
G4-EN18

### 企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量(グローバル販売台数当たり)

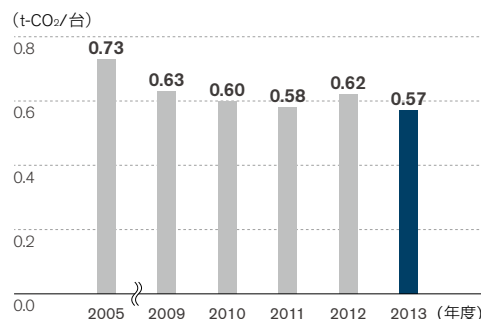


NGP2016では、生産活動、物流、オフィス、販売会社(日本)を対象として、企業活動からのCO<sub>2</sub>排出量を2016年度までに2005年度に比べ20%削減することを目標としています。2013年度は、生産活動やオフィス等からのCO<sub>2</sub>排出量が減少し、企業活動に伴うCO<sub>2</sub>排出量は2005年度に比べ15.4%の削減となりました。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN15/G4-EN16/  
G4-EN18

### 生産活動からのCO<sub>2</sub>排出量(生産台数当たり)



NGP2016では、2016年度までに全生産拠点からの生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量を2005年度比で27%削減することを目標としています。2013年度のグローバル生産台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.57トンとなり、2005年度比で21.8%の削減となりました。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN15/G4-EN16/  
G4-EN18

目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
					経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 水

水使用量

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	1,000m <sup>3</sup>	15,629	28,671	30,513	28,697	<b>30,134</b>
日本	1,000m <sup>3</sup>	9,221	17,612	18,565	15,956	<b>16,818</b>
北米	1,000m <sup>3</sup>	2,970	4,330	4,591	4,770	<b>5,176</b>
欧州	1,000m <sup>3</sup>	1,315	2,297	2,276	2,252	<b>2,258</b>
その他	1,000m <sup>3</sup>	2,123	4,432	5,081	5,720	<b>5,881</b>

2013年度のグローバル拠点における水使用量は3,013万4,000m<sup>3</sup>となり、2012年度に比べ5.0%の増加となりました。国内での部品製造の増加に伴って、使用量への影響が生じています。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN8

排水量

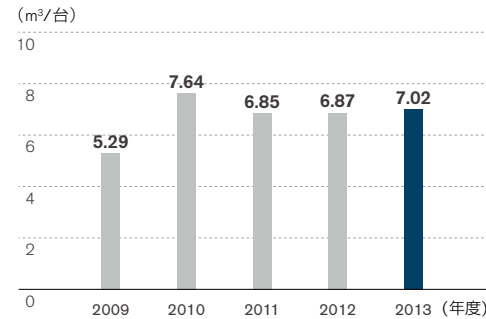
	単位	2009	2010	2011	2012	2013
合計	1,000m <sup>3</sup>	10,435	19,281	20,398	20,557	<b>22,816</b>
日本	1,000m <sup>3</sup>	6,293	13,030	13,565	13,710	<b>15,114</b>
北米	1,000m <sup>3</sup>	2,099	2,732	3,214	3,055	<b>3,658</b>
欧州	1,000m <sup>3</sup>	972	1,830	1,930	1,871	<b>1,904</b>
その他	1,000m <sup>3</sup>	1,071	1,689	1,689	1,920	<b>2,139</b>

2013年度のグローバル拠点からの排水量は2,281万6,000m<sup>3</sup>となり、2012年度に比べて11.0%の増加となりました。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN22

生産台数当たりの水使用量



日産は、2016年度までに生産台数当たりの水使用量を2010年度比で15%削減することを目標としています。2013年度の生産台数当たりの水使用量は7.02m<sup>3</sup>となり、2012年度に比べ2.1%の増加となりました。

(地域別)

	単位	2013
日本	m <sup>3</sup> /台	<b>16.81</b>
北米	m <sup>3</sup> /台	<b>3.32</b>
欧州	m <sup>3</sup> /台	<b>3.44</b>
その他	m <sup>3</sup> /台	<b>3.95</b>

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。

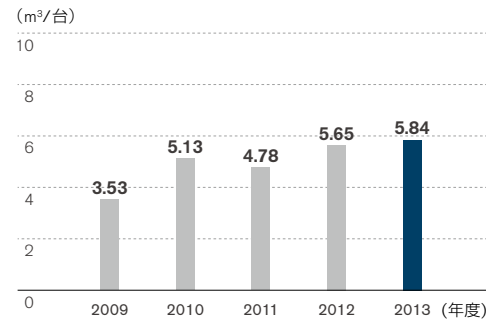


▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN8

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### 生産台数当たりの排水量

2013年度の生産台数当たりの排水量は5.84m<sup>3</sup>となり、2012年度に比べて3.3%の増加となりました。



#### (地域別)

	単位	(年度) 2013
日本	m <sup>3</sup> /台	15.11
北米	m <sup>3</sup> /台	2.35
欧州	m <sup>3</sup> /台	2.90
その他	m <sup>3</sup> /台	2.34

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。



### 企業活動における環境指標 — エミッション

#### エミッション

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
NO <sub>x</sub> (窒素酸化物)	ton	755	751	731	525	450
SO <sub>x</sub> (硫黄酸化物)	ton	36	41	46	43	40

2013年度に生産拠点から排出されたNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の量はそれぞれ450トン、40トンになりました。



#### VOC

	単位	2009	2010	2011	2012	2013
<b>合計</b>	ton	8,615	10,130	11,424	12,305	11,734
日本	ton	4,008	4,018	4,399	3,623	3,492
北米	ton	2,264	2,941	3,366	5,194	5,338
欧州	ton	2,343	3,171	3,658	3,488	2,904

日産は2016年度までに、塗装面積当たりの排出量 (g/m<sup>2</sup>) を2010年度比で15%削減することを目標とし、企業全体での総排出量の削減を進めています。2013年度は、VOC総排出量は1万1,734トンとなり、2012年度比で4.6%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量の削減によります。



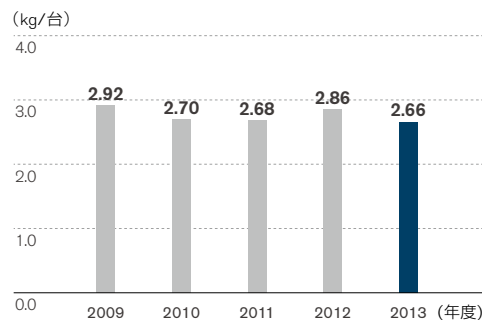
	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### 3ウェット塗装技術の導入によるVOCの削減

2013年、米国テネシー州のスマーナ工場において3ウェット塗装技術が導入されました。3ウェット塗装技術とは、中塗りと上塗りを連続して塗装してから焼き付けを行う方法です。これにより、塗装の質や効率が向上するとともに環境への影響が低減され、エネルギー使用量とCO<sub>2</sub>排出量を30%、VOC排出量を70%削減することが可能になりました。日産は、米国エネルギー省の「ベター・ビルディング・ベター・プラント・チャレンジ」に参加しているスマーナ工場を含む米国の3工場で、2020年までにエネルギー使用量を25%減らす努力を続けています。

### 生産台数当たりのVOC

2013年度の生産台数当たりのVOC排出量は2.66kgとなり、2012年度に比べ6.9%の減少となりました。主に塗装工程からの排出量の削減によります。



(地域別)

	単位	(年度)
日本	kg/台	2013 <b>3.49</b>
北米	kg/台	<b>3.43</b>
欧州	kg/台	<b>4.42</b>



### PRTR対象物質排出量\* (日本)

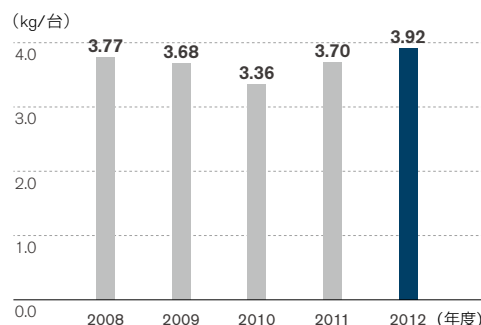
	単位	2008	2009	2010	2011	2012
<b>国内拠点合計</b>	ton	3,960	3,773	3,607	4,441	<b>4,158</b>
追浜工場	ton	1,111	1,263	911	981	<b>715</b>
栃木工場	ton	904	897	829	915	<b>942</b>
日産自動車九州株式会社	ton	1,145	910	1,106	1,390	<b>1,394</b>
横浜工場	ton	453	429	418	555	<b>581</b>
いわき工場	ton	70	13	58	320	<b>183</b>
日産テクニカルセンター	ton	276	260	284	280	<b>343</b>

2012年度のPRTR対象物質排出量は、2011年度に比べ6.4%の削減となりました。日本での生産台数減少が影響しています。2013年度の結果は年度後半にアップデート予定です。

\* 日本のPRTR (化学物質排出移動量届出制度)のガイドラインに基づいて算出しました。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量です



### 生産台数当たりのPRTR対象物質排出量 (日本)



2012年度の生産台数当たりのPRTR対象物質排出量は3.92kgとなり、2011年度に比べ5.9%の増加となりました。日本での開発に伴う実験量増加により、原単位の一部が悪化しています。2013年度の結果は年度後半にアップデート予定です。





	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 廃棄物

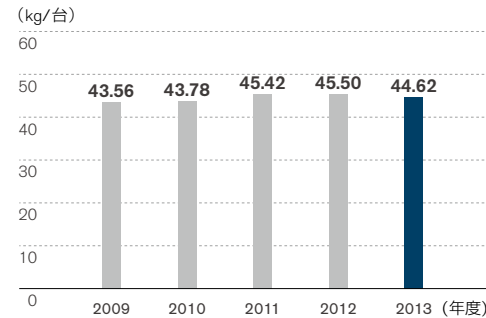
廃棄物発生量

		(年度)				
		2009	2010	2011	2012	2013
合計	単位 ton	128,664	164,381	193,798	170,910	<b>172,849</b>
日本	ton	62,064	70,136	74,412	67,705	<b>61,999</b>
北米	ton	24,214	31,806	35,780	40,208	<b>51,767</b>
欧州	ton	39,474	59,617	56,996	45,985	<b>46,874</b>
その他	ton	2,912	2,822	26,610	17,012	<b>12,209</b>
処理						
廃棄物最終処分量	ton		41,288	40,048	33,479	<b>17,903</b>
リサイクル量	ton		123,093	153,750	137,431	<b>154,946</b>

日産は2016年度までに、日本の生産拠点で年2%、海外の生産拠点で年1%の廃棄物発生量削減を目標としています。2013年度の廃棄物発生量は17万3,000トンとなり、2012年度に比べ1.1%の増加となっています。生産台数の増加が要因ですが、生産台数当たりの発生量は削減されています。なお、廃棄物発生量については、グローバル生産拠点に限定して集計しています。



生産台数当たりの廃棄物発生量



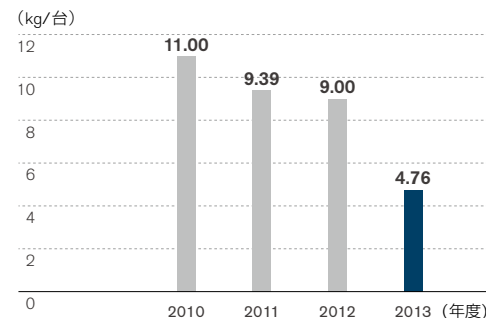
2013年度の生産台数当たりの廃棄物発生量は44.62kgとなり、2012年度に比べ1.9%の削減となりました。これは主に海外生産拠点における廃棄物発生量削減の取り組みによります。

(地域別)

		(年度)	
		単位	2013
日本	kg/台		<b>61.99</b>
北米	kg/台		<b>33.23</b>
欧州	kg/台		<b>71.39</b>
その他	kg/台		<b>13.09</b>



生産台数当たりの廃棄物最終処分量



2013年度の生産台数当たりの廃棄物最終処分量は4.76kgとなり、2012年度に比べ47.1%の削減となりました。これは主に海外生産拠点における廃棄物発生量削減の取り組みによります。



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 物流

輸送量

		(年度)				
		2009	2010	2011	2012	2013
合計	単位 百万 ton km	26,336	35,132	37,946	35,747	37,719
インバウンド	百万 ton km	7,556	10,659	11,603	12,156	12,883
アウトバウンド	百万 ton km	18,780	24,473	26,343	23,591	24,836
海上	%	68.0	71.8	70.8	70.7	64.3
トラック	%	21.2	19.6	20.4	20.6	24.9
鉄道	%	10.5	8.2	8.1	8.2	10.5
航空	%	0.3	0.4	0.7	0.5	0.4

2013年度はグローバル輸送量が5.5%増加し、377億1,900万ton kmとなりました。これは主に国土の広い中国や北米での生産量の増加に伴う陸上輸送量の増加が要因です。一方で、部品の航空輸送については、従来より管理手法を強化し、極力輸送量を削減したことから12.9%の削減となりました。また、船舶輸送も4.0%削減されました。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN30

物流からのCO<sub>2</sub>排出量

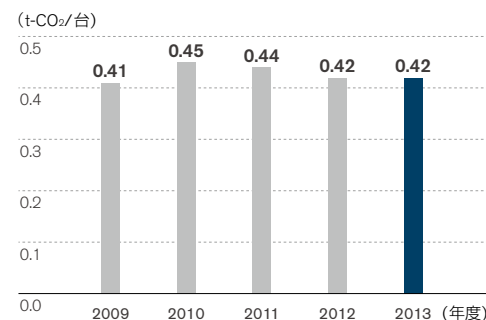
		(年度)				
		2009	2010	2011	2012	2013
合計	単位 t-CO <sub>2</sub>	1,083,305	1,412,657	1,642,195	1,490,050	1,678,903
インバウンド	t-CO <sub>2</sub>	501,056	686,412	859,671	821,030	908,804
アウトバウンド	t-CO <sub>2</sub>	582,249	726,246	782,524	669,020	770,098
海上	%	24.0	25.2	23.3	23.9	20.2
トラック	%	58.4	54.7	50.8	55.3	61.7
鉄道	%	5.6	4.5	4.1	4.3	5.2
航空	%	12.0	15.7	21.8	16.4	12.9

2013年度の物流からのCO<sub>2</sub>排出量は12.8%増加し、167万8,903トンとなりました。これは主に国土の広い中国と北米における排出量が、生産量増加に伴い30%程度増加したことによります。一方で、輸送量の削減から、航空輸送では11.4%、船舶輸送では4.9%のCO<sub>2</sub>排出量が削減されました。なお、インバウンドには部品調達・KD部品の輸送が、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。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN19/G4-EN30

物流からのCO<sub>2</sub>排出量(輸送台数当たり)



2013年度は、陸上輸送量の増加が見られたものの、航空輸送量削減の結果、輸送台数当たりのCO<sub>2</sub>排出量は0.42トンとなり、2012年度と同じレベルとなりました。

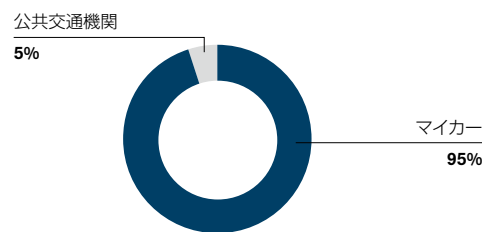
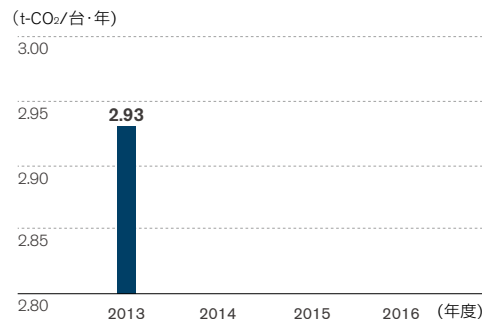


▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN18

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### 従業員の通勤からのCO<sub>2</sub>排出量

日本では2013年度、マイカー通勤をしている全従業員を対象に、CO<sub>2</sub>削減プログラムを導入しました。マイカー通勤によるCO<sub>2</sub>排出量は現在およそ5万6,000トンで、1台当たりの排出量は年間2.93トンです。このプログラムにより、1台当たりの年間排出量を1%削減することを目指し、マイカー通勤者に対してエンジン搭載車から100%電気自動車(EV)である「日産リーフ」への乗り換えを促進しています。



通勤からのCO<sub>2</sub>排出量の割合(日本の事業所および製造工場の従業員が対象。2012年度)

### 企業活動における環境指標 — サプライチェーン

#### サプライチェーンからの排出量

	単位	2011	2012
カーボンフットプリント	kt-CO <sub>2</sub>	49,254	<b>48,226</b>
直接	kt-CO <sub>2</sub>	22,927	<b>22,534</b>
間接	kt-CO <sub>2</sub>	26,327	<b>25,692</b>
エネルギー	GWh	143,594	<b>139,800</b>
再生可能エネルギー	GWh	683	<b>703</b>
水投入量	1,000m <sup>3</sup>	118,907	<b>118,786</b>
排水量	1,000m <sup>3</sup>	100,555	<b>98,661</b>
廃棄物発生量	kton	3,002	<b>2,971</b>

日産はバリューチェーン全体でのCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、グローバルの一次サプライヤーに対し、CO<sub>2</sub>排出量の調査を行っています。この調査から得られた数値に、さらに推定値を組み合わせ、サプライチェーンにおけるCO<sub>2</sub>排出量を算出します。2012年度は、当社と契約しているサプライヤーのCO<sub>2</sub>排出量が2011年度比で2%減少しました。一次サプライヤー各社により設定された個別の環境目標により、売上高当たりのCO<sub>2</sub>排出量は2014年度以降1%削減される見込みです。日産はサプライヤー各社と定期的にコミュニケーションを行う事で、継続した環境負荷の低減を行っています。2013年度の結果については年度後半にアップデート予定です。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

スコープ3の構成比率

項目	構成比率	(年度) 2013
1. 購入した製品・サービス	kt-CO <sub>2</sub>	16,101
2. 資本財	kt-CO <sub>2</sub>	1,055
3. 燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO <sub>2</sub>	369
4. 輸送、配送(上流)	kt-CO <sub>2</sub>	909
5. 事業から出る廃棄物	kt-CO <sub>2</sub>	177
6. 出張	kt-CO <sub>2</sub>	238
7. 雇用者の通勤	kt-CO <sub>2</sub>	426
8. リース資産(上流)	kt-CO <sub>2</sub>	0
9. 輸送、配送(下流)	kt-CO <sub>2</sub>	770
10. 販売した製品の加工	kt-CO <sub>2</sub>	9
11. 販売した製品の使用	kt-CO <sub>2</sub>	127,312*
12. 販売した製品の廃棄	kt-CO <sub>2</sub>	380
13. リース資産(下流)	kt-CO <sub>2</sub>	412
14. フランチャイズ	kt-CO <sub>2</sub>	0
15. 投資	kt-CO <sub>2</sub>	0
合計	kt-CO <sub>2</sub>	148,161

2013年度も、日産はGHG報告ガイドラインに基づいた試算を行い、当社のスコープ3からのCO<sub>2</sub>排出量の約90%が製品であるクルマの使用によるものであるとの結果を得ています。日産は、第三者保証\*をプライスウォーターハウスコーポレーション サステナビリティ(株)より受けており、該当する値には\*をつけています。



▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN17

企業活動における環境指標 — 環境保全コスト

環境保全コスト

	単位	2011		2012	
		投資	コスト	投資	コスト
合計	百万円	5,110	158,149	5,520	165,959
事業エリア内コスト	百万円	310	1,660	320	1,632
上・下流コスト	百万円	0	664	—	683
管理活動コスト	百万円	0	2,426	0	2,537
研究・開発コスト	百万円	4,800	153,300	5,200	161,000
社会活動コスト	百万円	0	99	0	106
環境修復コスト	百万円	0	0	0	0

	単位	(年度) 2012	
		2011	2012
合計	百万円	2,581	2,604
費用削減効果	百万円	889	900
収益	百万円	1,692	1,704

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。2013年度結果は年度後半にアップデート予定です。



▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN31

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

企業活動における環境指標 — 設備

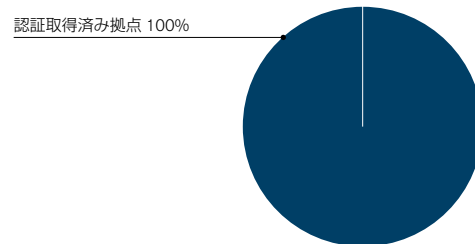
カーボンクレジット

	単位	2009	2010	2011	2012	(年度) 2013
排出枠	t-CO <sub>2</sub>	7,308	7,308	7,308	7,308	<b>21,015</b>
クレジット	t-CO <sub>2</sub>	2,681	4,934	4,066	5,261	—

欧州における排出権取引において、2009年度より日産モーター・イベリカ会社(スペイン・バルセロナ)の生産拠点が対象となっています。2013年度に認証を受けたクレジット量は2万1,015トンとなりました。

ISO14001 認証取得状況

日産はグローバルに環境マネジメントシステムの導入を推進しており、2011年1月にはグローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流など日本国内すべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境マネジメントシステムISO14001の統合認証を取得しました。海外でも主要生産工場ごとにISO14001認証を取得しています。



 GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-DMA

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。CO<sub>2</sub>排出量などの環境負荷の低い建物や、廃棄物等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、日本で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<sup>1)</sup>をひとつの指標としています。

既存の建屋では、横浜市の新本社ビルが最高評価の「Sランク」を取得し、神奈川県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。

新本社ビルは、自然エネルギーの有効活用とCO<sub>2</sub>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。

日本の販売会社に対しては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。この制度においては、すべての販売会社が当社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<sup>2)</sup>項目があり、各国の法規や地域社会の要請、NGPの要件に照らして随時改定されています。


<sup>1)</sup> 建築環境総合性能評価システム: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

<sup>2)</sup> 重要業績評価指標: Key Performance Indicators

環境法による罰金

報告年度において、法令違反や罰則の適用はありません。

 GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-DMA

 GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN24/G4-EN26/  
G4-EN29

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

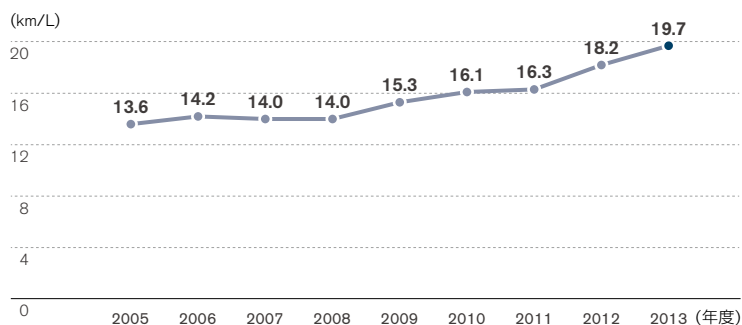
製品における環境指標

製品における環境指標 — 燃費、CO<sub>2</sub>

ガソリン乗用車の車両重量別燃費(日本)

乗用車	単位	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
702kg以下	km/L 10-15モード									
703-827kg	km/L 10-15モード	19.9	20.6	20.9	20.8	21.7	22.5	25.0	26.2	<b>27.3</b>
828-1,015kg	km/L 10-15モード	18.6	18.8	18.6	18.3	19.5	22.5	23.0	23.1	<b>28.5</b>
1,016-1,265kg	km/L 10-15モード	17.3	17.6	18.1	18.3	19.5	19.4	19.4	21.8	<b>23.0</b>
1,266-1,515kg	km/L 10-15モード	12.8	12.8	13.6	13.3	13.8	14.4	14.4	14.5	<b>15.8</b>
1,516-1,765kg	km/L 10-15モード	11.7	11.8	11.6	12.0	12.7	13.1	14.1	15.2	<b>16.1</b>
1,766-2,015kg	km/L 10-15モード	8.6	8.7	8.6	9.2	9.2	11.7	11.9	12.5	<b>13.7</b>
2,016-2,265kg	km/L 10-15モード	8.3	8.3	8.3	8.4	8.4	9.2	9.4	9.7	<b>10.1</b>
2,266kg以上	km/L 10-15モード	5.5	5.5	5.5						

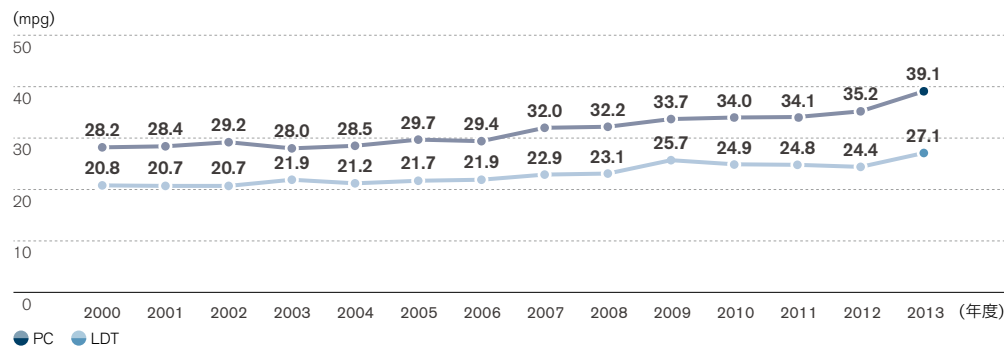
日本における企業平均燃費(CAFE、JC08モード)



2013年度は、日本国内の企業平均燃費(JC08モード)は19.7km/Lとなり、2012年度に比べ8%向上しました。低燃費を誇る「ノート」、および軽自動車「デイズ」の好調な販売が貢献しています。



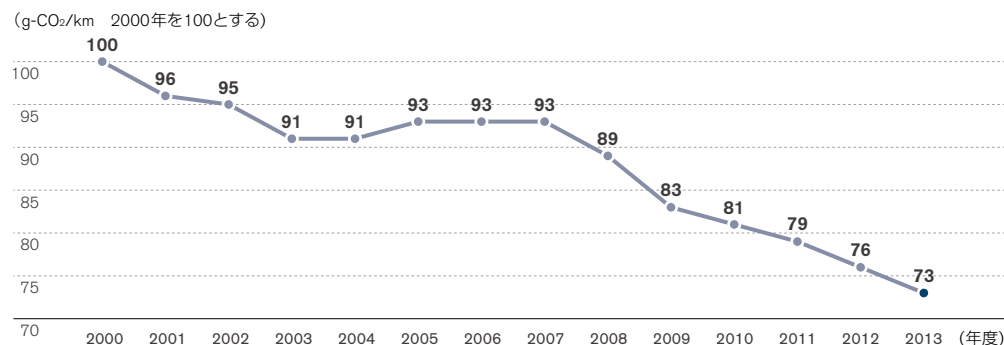
米国における企業平均燃費(CAFE)



2013年度の米国における乗用車の企業平均燃費は39.1mpgとなり、2012年度に比べ11%向上しました。小型トラックの企業平均燃費は27.1mpgに達しています。燃費の良い「アルティマ」「ヴァーサ」の販売増加や新型「パースファインダー」などのハイブリッドモデル投入が貢献しています。



欧州における車両平均CO<sub>2</sub>排出量



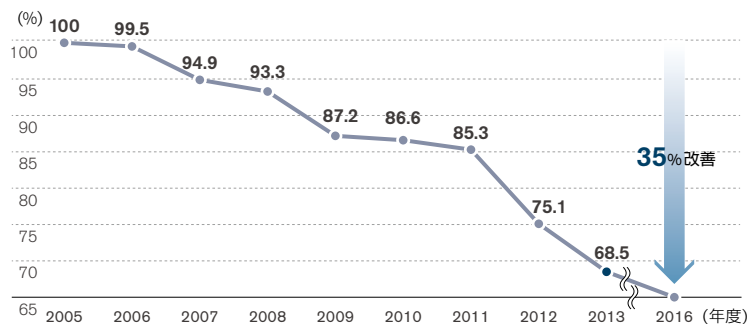
2013年度は、低燃費車である「ノート」の継続した販売好調により、欧州市場における乗用車の車両平均CO<sub>2</sub>排出量は2000年度に比べ27%以上の削減となりました。



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

### グローバル企業平均燃費(CAFE)

2013年度、日産の主要な市場である日本、米国、欧州、中国での各国法規に定められた測定方法で算出した燃費値に基づく企業平均燃費は、2005年度に比べ31.5%改善しました。日本市場での軽自動車「デイズ」、欧州市場での「ノート」、米国市場での「アルティマ」「ヴァーサ」のニューモデルが平均燃費の向上に貢献しています。また日産の企業平均燃費は、2016年度までに2005年度比で35%改善するというNGP2016の目標達成に向けて、着実に前進しています。



▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN7/G4-EN27

### 燃費トップモデル

	単位		(年度)
グローバル	km/L (JC08モード)	モコ 0.66L 2WD+アイドルストップ	2013
ベストセラーモデル	mpg	アルティマ/ティアナ 2.5L 2WD	42.1
日本(軽自動車を除く)	km/L (JC08モード)	ノート 1.2L 2WD+スーパーチャージャー、 アイドルストップ	25.2
日本(軽自動車を含む)	km/L (JC08モード)	モコ 0.66L 2WD+アイドルストップ	30.0
欧州	g-CO <sub>2</sub> /km	ノート 1.5L dCi+アイドルストップ	90.0
米国	mpg	ヴァーサ 1.6L 2WD	49.0
中国	L/100km	サニー 1.5L 2WD	5.8

エンジン搭載車を前提に、各地域それぞれの条件による燃費トップモデルとその燃費値は上記の通りです(100% EVである「日産リーフ」は除外しています)。2013年度から日本の燃費値はJC08モードにて表示しています。

▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN7/G4-EN27

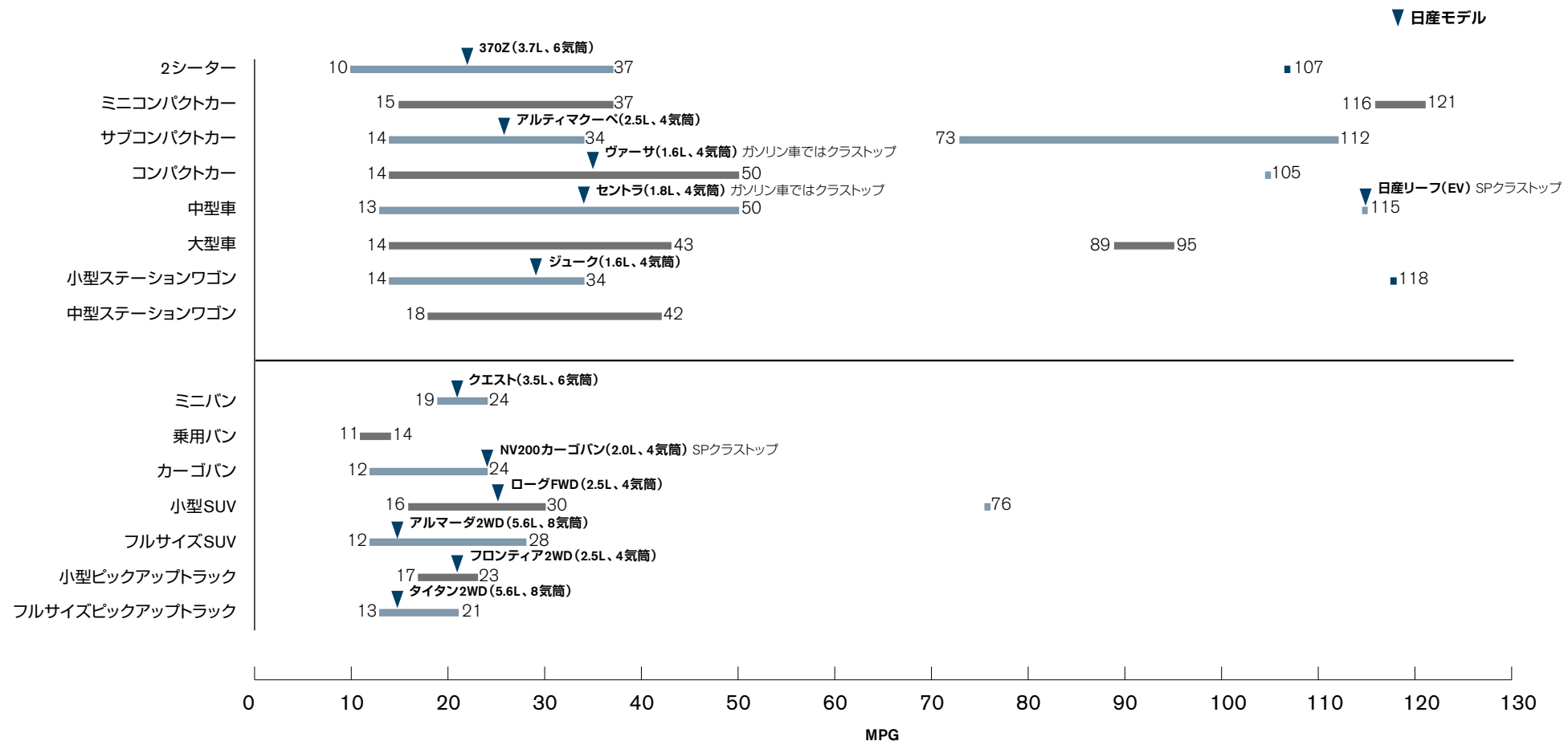
### 超小型モビリティでのエネルギー使用量

「日産ニューモビリティコンセプト」は、円滑な交通流の実現と効率的なエネルギーの使用を可能にする、二人乗りで軽量の超小型モビリティです。カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」においても、現在までのエネルギー使用量が1万2,796kWhと、通常のクルマに比べて大幅に少なくなっています。さらに日産は横浜市風力発電事業に協賛しており、自然エネルギーから生まれた電力の利用を証明するグリーン電力証書を2013年度よりこのプロジェクトに割り当てることで、グリーンな電力での走行をサポートしています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

各モデルの燃費

米国の環境保護庁とエネルギー省が発行する『燃費ガイド』は、消費者が燃費に優れたクルマを選ぶ際の指針となっています。2013モデルイヤーの「燃費ガイド」では、電気自動車「日産リーフ」がガソリン等価燃費115MPGeで中型車クラスのトップに選ばれました。さらに「ヴァーサ」「セントラ」はガソリン車としてはクラストップ、「NV200カーゴバン」がカーゴバンクラスで首位に輝きました。



出典:『2013モデルイヤー燃費ガイド』(米国環境保護庁・エネルギー省)



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

製品における環境指標 — 技術

パワートレイン別販売比率

	単位	ガソリン車	ディーゼル車	天然ガス車	ハイブリッド車	電気自動車
日本	%	83.0	2.8			
北米	%	97.7	0.2			
欧州	%	46.8	50.5			
ロシア	%	94.3	5.7	0.04	2.01	1.08
ブラジル	%	80.5	19.5			
中国	%	99.7	0.3			
その他	%	82.1	17.8			

2013年度は、世界で最も販売台数の多いEV「日産リーフ」の販売台数が累計で11万台を超えました。また、日本での「セレナS-HYBRID(スマートシンプルハイブリッド)」の販売台数増加がハイブリッド比率を向上させています。

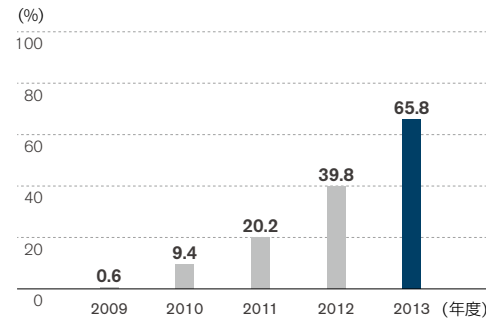
グリーンプロダクツイノベーション

日産は、100%電気で走るクルマの開発・普及を目指す「ゼロ・エミッション」と、エンジン搭載車のエネルギー効率を極限まで高めて燃料消費を減らす技術を継続して開発し、これらの技術を搭載したクルマをグローバルに投入することでCO<sub>2</sub>排出量の削減を図る「PURE DRIVE (ピュアドライブ)」という2つの取り組みを推進しています。「PURE DRIVE」は、現在各市場で要求されている燃費基準を満たすだけでなく、社会からの要求に応じて定期的に更新される厳しい社内基準をクリアしています。

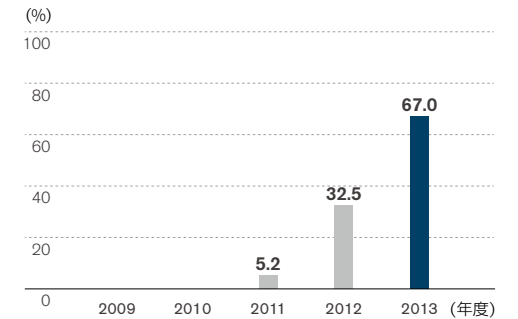


▶ GRI G4 Indicators  
▶ G4-EN27

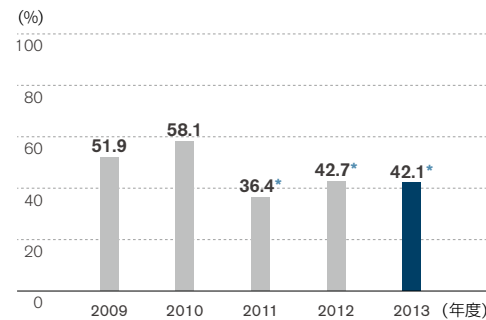
PURE DRIVEの販売台数率(日本)



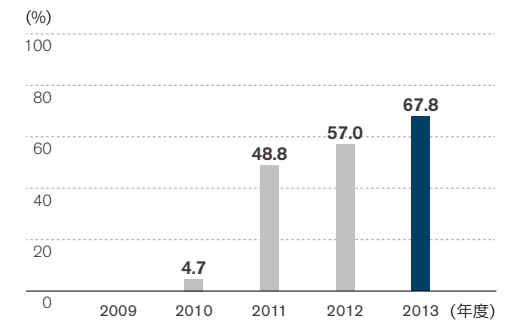
PURE DRIVEの販売台数率(米国)



PURE DRIVEの販売台数率(欧州)



PURE DRIVEの販売台数率(中国)



\*PURE DRIVE台数/総計(インフィニティと電気自動車は除く)

2013年度は、米国で「ローグ」や「ヴァーサ」、日本で軽自動車「デイズ」が好調な売れ行きを示すなど、各市場での「PURE DRIVE」比率が2012年度に比せばほぼ倍増しています。2013年度より、米国市場の実績についても紹介します。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

「PURE DRIVE」は2008年に初めて日本と欧州市場に投入されました。2011年までに世界のほぼすべての市場で「PURE DRIVE」モデルが販売されています。

国/地域	2009	2010	2011	2012	2013	2013年度PURE DRIVEのラインナップ
日本						シーマ、フーガ、ラティオ、キューブ、ノート、マーチ、エクストレイル、ジューク、セレナ、ラフェスタハイウェイスター、NV350キャラバン、モコ、デイズ、デイズルークス
米国						キューブ、セントラ、アルティマセダン、アルティマクーペ、ジューク、バスファインダー、ローグ、ヴァーサノート、ヴァーサセダン
欧州						NV200、ジューク、マイクラ、キャシュカイ、ノート、ピクソ、インフィニティQ50
中国						サニー、ティーダ、シルフィ、ティアナ、リヴィナ
アジア・大洋州の一部地域						マーチ、シルフィ、セレナ、ジューク、アルメーラ、パルサー、ティアナ
メキシコ・中南米の一部地域						マーチ、キューブ、ジューク、キャシュカイ、セントラ、シルフィ、ティアナ、ヴァーサ、ノート、ティーダセダン

   
▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN27

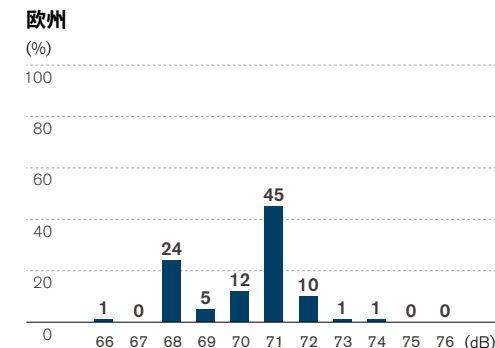
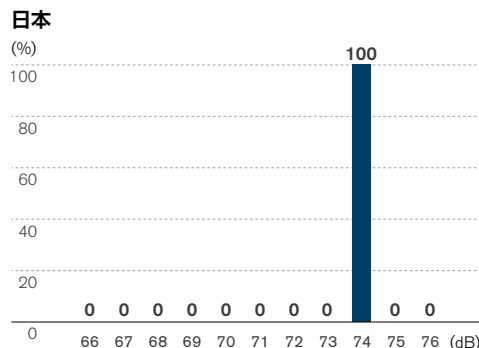
製品における環境指標 — 排出ガス、騒音、化学物質

	単位	(年度) 2013
日本 SU-LEV	%	98
欧州 Euro 5	%	100
米国 U-LEV / SULEV / ZEV	%	93
中国 国4	%	100

日産は、走行中の排出ガスがゼロである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。現在の法規制への適合はもちろん、先進規制への適応も進めています。各国の排出ガス規制を比較することは困難であるため、地域別規制への対応状況を記載しています。なお、中国は一部の地域において国5 (Euro5に相当) 規制が適用されており、日産車は100%対応しています。

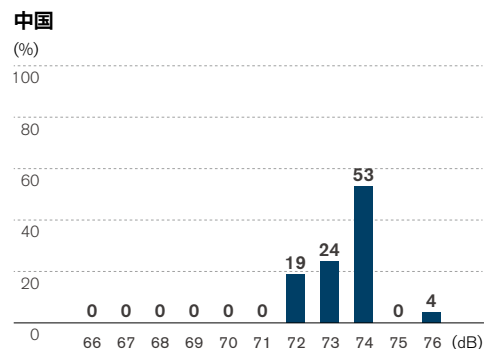
   
▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN27

騒音の分布



	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

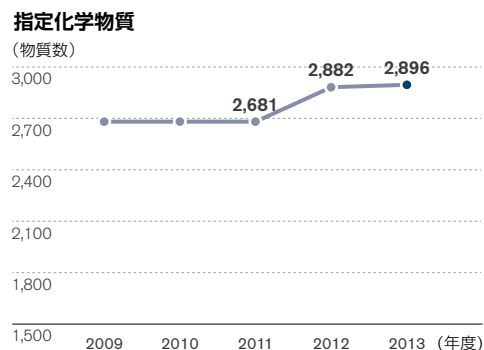
騒音分布は、各国の騒音測定法規に従って測定された車両加速時の騒音に基づいて算出しています。なお、欧州および中国は、両国へ輸入された完成車のみを記載しています。



▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN27

**化学物質の管理**

日産は環境負荷物質削減に関する方針を2007年よりグローバルに展開し、環境負荷物質管理の強化と計画的な削減および代替の推進を進めています。ここでは科学的にハザードが認定されたもの、またそのリスクが高いと思われるもの、さらにNGOがリスクを指摘している物質などを含めて自主的に検討し、各国の法規を超える領域まで使用を制限しています。この方針に基づき使用禁止または管理する化学物質が日産技術標準規格『特定物質の使用に関する制限』の中で規定され、開発初期段階から日産車の部品、用品、原材料に至るまで適用されています。2013年度はこの技術標準規格が改訂され、各国の自動車メーカー、部品サプライヤー、材料メーカーが共同で発行した化学物質リストである「Global Automotive Declarable Substance List (GADSL)」に新たに追加された禁止／管理物質を反映させたことから、2,896物質となりました。



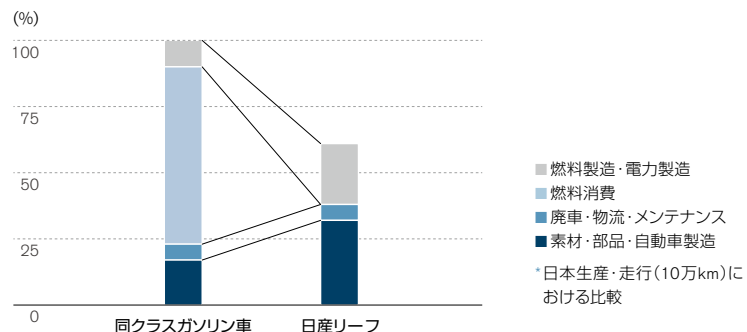
▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN27

**製品における環境指標 — ライフサイクルアセスメント(LCAs)**

**LCA手法を活用した環境負荷の低減**

日産ではライフサイクルアセスメント(LCA)手法を使い、クルマの製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、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、総合的に評価しています。また、新規導入技術についてもLCA評価を行い、より環境に配慮したクルマの開発に取り組んでいます。

**「日産リーフ」のライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量比較\***

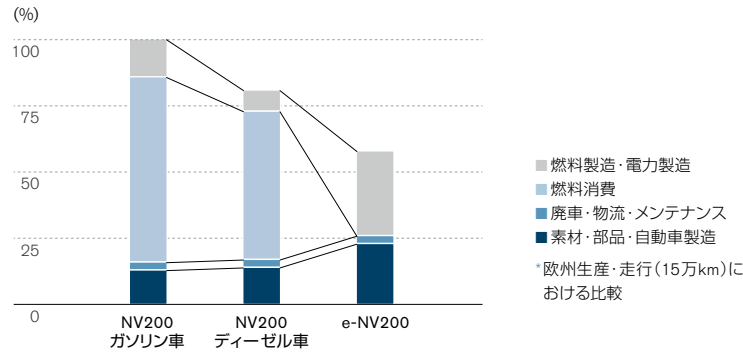


「日産リーフ」は日本の同クラスのガソリン車と比べ、ライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量を約40%削減できるとの結果について、2010年にLCA評価機関である社団法人産業環境管理協会による第三者認証を受けています。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

また日産は2013年、ドイツの認証機関であるテュフラインランド社によるプロセス認証を受けました。そのプロセスに基づいて100%EVである「e-NV200」のLCAを評価した結果、同モデルのガソリン車と比較してCO<sub>2</sub>排出量が約40%、ディーゼル車と比較して約30%少ないとの結果が得られました。

「e-NV200」のライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量比較\*



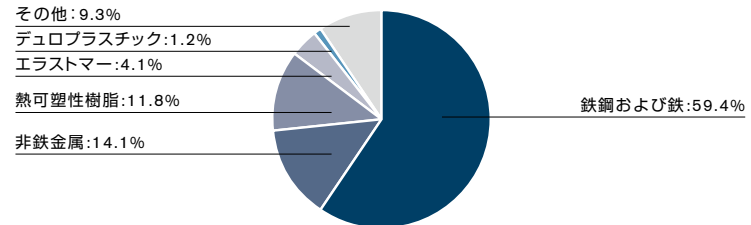
EVはエンジン搭載車と比べ、製造段階ではバッテリーなどEV固有部品の製造によりCO<sub>2</sub>排出量が多い一方で、燃料や電力の生産、燃料の消費段階ではエネルギー効率が高いためCO<sub>2</sub>排出量が少なくなります。日産では、EVの製造段階でのCO<sub>2</sub>排出量を抑制するために、材料の歩留まりや生産工程の効率向上、さらにリサイクル由来の原材料の活用といった活動を継続して推進しています。また今後、電動パワートレインの効率改善や補機類の消費電力削減などによる電力消費効率の向上、走行に再生可能エネルギーを使用することなどにより、EVのライフサイクルにおけるさらなるCO<sub>2</sub>排出量低減の可能性を追求していきます。さらに廃車段階では、クルマとして使われた後のバッテリーをさまざまなエネルギーの貯蔵用途に活用し、社会全体での低炭素化を実現できるよう、取り組みを進めていきます。

製品における環境指標 — 材料、リサイクル

材料比率

日産は従来より取り組んできた資源の利用効率の向上だけでなく、再生可能な資源や再生材の利用を促進しています。特に再生材については、「一度採掘した天然資源を、品質を維持しながら活用し続けることで環境負荷を最小にする」というクローズド・ループリサイクルの考えに基づき、2016年度に日本、米国、欧州で生産を開始するモデルからクルマ1台当たり占有する再生材の使用率を25%まで引き上げることを目標にしています。

日産車に使用した材料の比率はグラフの通りです(2013年度)。



GRI G4 Indicators  
G4-EN1/G4-EN2/  
G4-EN27/G4-EN28

リサイクル

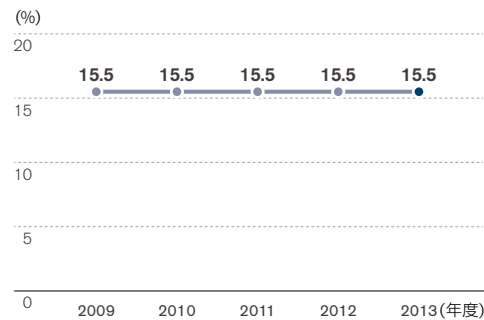
日産は、再生可能な資源の採用に加え、クルマの生産過程で投入する資源の削減や、再生材の採用を促進しています。また、使用済み自動車の適正処理とリサイクル実効率向上のために、より効果的な解体方法を開発する実証実験・研究を行っています。その結果、日本の自動車リサイクル法に基づく2013年度再資源化等実績ではリサイクル実効率が99.5%に達し、自動車シュレッダーダスト(ASR)の埋立処理および焼却処理ゼロ化を達成しました。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

さらに日産は、設計段階からリサイクルに適した材料の採用、解体しやすい車両の構造の開発にも力を注いでいます。その結果、欧州・日本・韓国など各国の使用済み自動車のリサイクルにかかわる規制に対して、2005年に発売した「ノート」以降、すべての新型車においてリサイクル可能率95%以上を達成しています。

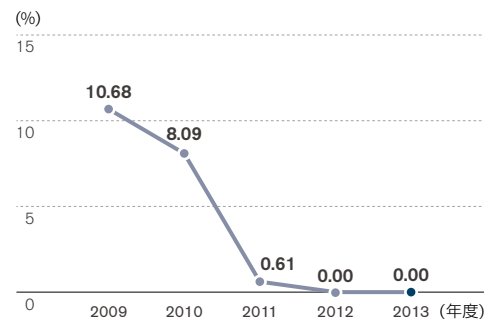
日産車1台に使用する樹脂のうち再生樹脂の割合は15.5%となりました。この実績は欧州における日産の最量販車をもとに算出しています。

クルマでの再生樹脂の利用



日本の自動車リサイクル法に基づいて、使用済み自動車より鉄類、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、2013年度もゼロを達成しました。

シュレッダーダストの最終処分率



▶▶ GRI G4 Indicators  
▶▶ G4-EN2/G4-EN27

製品における環境指標 — 使用済み自動車のリサイクル

使用済み自動車のリサイクル

日産は、解体事業者や破碎事業者、他の自動車メーカーと連携して、使用済み自動車(ELV)のリサイクルを進めています。日本では自動車リサイクル法に基づいて2013年度に実施したASRの実績が、リサイクル実効率99.5%に相当し、政府の定めたASRの埋立処理および焼却処理ゼロ化を達成しました。

ELV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残渣を専用施設で破碎・回収する、の3段階から成ります。日産は2004年以降、日本の他の自動車メーカー7社と協力して、専用処理施設での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。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

保証および外部評価

第三者保証

この日本語の報告書はオリジナルである英語の独立業務実施者の限定的保証報告書をサステナビリティレポート2014の読者の便宜のために翻訳したものです。

**pwc** サステナビリティレポート2014 に対する 独立業務実施者の限定的保証報告書

日産自動車株式会社  
代表取締役 志賀 俊之 殿

プライスウォーターハウス・コopers サステナビリティ株式会社(以下、「当社」という。)、日産自動車株式会社(以下、「会社」という。)(「サステナビリティレポート2014」(以下、「同レポート」という。))の該当箇所にチェックマーク(\*)を付した情報(以下、「選択された情報」という。))について、限定的保証業務を実施した。

当社は同レポートのその他の情報について手続きを実施しておらず、当該その他の情報に対しては何らの結論も表明しない。

**報告書に対する会社の責任**  
会社は、「第三者保証にかかわるCO2排出量算定方法」(以下、「報告規程」という。)(同規程は会社のウェブサイトから入手することができる)に準拠して選択された情報を作成する責任を負っている。この責任は、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない選択された情報を作成するために必要な内部統制のデザイン、適用及び維持を含んでいる。

**当社の独立性と品質管理**  
当社は、独立性及び、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「財務諸表の監査及びレビュー並びにその他の保証及び関連サービス業務を行う事務所の品質管理」(ISQC1)に準拠しており、したがって、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。

**報告と測定手法の理解**  
選択された情報は、報告規程とともに読まれ理解される必要がある。報告規程で説明されているとおり、温室効果ガスの算定は、様々な固有の不確実性の影響を受ける。

確立された実務の重要な部分が欠如していることで、非財務情報の評価及び測定にあたって、複数の異なる受入可能な測定方法が認められている。非財務情報の内容、非財務情報の算定の方法及び精度は、企業間の比較可能性及び期間の比較可能性に影響を及ぼす、大きく異なる測定結果をもたらす可能性がある。選択された情報の報告に使用された報告規程は、2014年3月31日現在のものである。

**当社の責任**  
当社の責任は、当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、選択された情報に対する限定的保証の結論を表明することにある。当社は、対象となる選択された情報の種類に応じて、以下の国際保証業務基準に準拠して限定的保証業務を行った。

- 温室効果ガス(スコープ1及びスコープ2)については、国際保証業務基準3410号「温室効果ガス報告に対する保証業務」(ISAE3410)
- 選択された情報に含まれる、上記以外の情報については、国際保証業務基準3000号「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」(2003年12月改訂 ISAE3000)

これらの基準は、当社が、同レポートの選択された情報に重要な虚偽表示がないかどうかについて限定的保証を得るために、

1 会社のウェブサイトの維持及び保全に関する責任は会社が有する。当社が行った作業には、会社のウェブサイトの維持及び保全に関する検討は含まれていない。したがって、当社は会社のウェブサイトに表示される選択される情報に対するいかなる変更についても責任を負わない。

業務計画を策定し、業務を実施することを求めている。ISAE3000と3410に準拠して実施される限定的保証業務には、選択された情報の作成のための基礎としての報告規程の適切性の評価、不正か誤謬かを問わず選択された情報に係る重要な虚偽表示リスクの評価、状況に応じて必要と認められる評価したリスクへの対応手続、及び選択された情報の全般的な表示の評価が含まれる。限定的保証業務は、内部統制の理解を含むリスク評価手続と、評価したリスクに対応して実施された手続の両方に関して、その範囲が合理的保証業務より相当程度に狭くなる。

当社が実施した手続は、当社の職業的専門家としての判断に基づいており、質問、実施したプロセスの観察、文書の閲覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の評価及び選択された情報とその基礎となる記録との照合又は調整を含んでいる。

当社が実施した手続は以下を含んでいる。

- 関連する会社の経営者への質問
- 選択された情報の作成のための基礎としての、報告規程の適切性の評価
- 選択された情報に係る、不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクの評価
- 選択された情報についての記録、照合、測定、報告に係るプロセス及び内部統制を理解するため、固有リスクと会社に対する重要性に基づいて選定した本社事務所及び2か所の製造拠点の現地調査
- データの記録、集計、測定及び報告の確認のために、本社事務所及び20か所の製造拠点における選択した情報を抽出して行った限定的な手続
- 選択された情報の全般的な表示の評価

限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、限定的保証業務で得た保証水準は、当社が合理的保証業務を実施したとすれば得たであろう保証よりも相当程度に低い。したがって、当社は、会社の選択された情報が、すべての重要な点において、報告規程に準拠して作成されているかどうかについて、合理的保証意見を表明しない。

**限定的保証の結論**  
当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、選択された情報が、報告規程に準拠して作成されていないと信じさせる事項はすべての重要な点において認められなかった。

プライスウォーターハウス・コopers サステナビリティ株式会社  
2014年6月5日  
東京、日本

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

(注記) 第三者保証にかかわるCO<sub>2</sub>排出量算定方法

- 生産拠点からのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出係数をそれぞれ乗じて算定。
- 従業員の通勤にかかるCO<sub>2</sub>排出量：GHGプロトコルスコープ3スタンダードを参考に算定。具体的には、本社の通勤費用申請データをもとに、本社勤務の通勤定期購入者はバス利用、それ以外の者は当社が設定した標準車種による車利用として経済産業省、環境省、国土交通省等により公表された原単位データを利用して、従業員1人当たりの通勤にかかる年間CO<sub>2</sub>排出量を算定。これに各拠点の従業員数を乗じて算出している。
- 販売したクルマの使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量：1台当たり走行距離当たりの平均CO<sub>2</sub>排出量(地域別)に廃棄されるまでの推計平均走行距離と2013年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CO<sub>2</sub>排出量(直接排出のみ)は、日産自動車の世界主要市場(日本、北米、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「サステナブル・モビリティ・プロジェクト(SMP)モデル」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。

	目次・使い方	はじめに	CEOメッセージ	ブルーシチズンシップ —日産のCSR—	ルノーと日産のアライアンス	CSRデータ集	第三者意見
環境	安全	社会貢献	品質	バリューチェーン	従業員	経済的貢献	コーポレートガバナンス・内部統制

GRIインデックス(環境指標のみ)

項目	指標	掲載ページ
G4-EN1	使用原材料の重量または量。	123, 140
G4-EN2	リサイクル由来の使用原材料の割合。	140, 141
G4-EN3	組織内のエネルギー消費量。	31, 123, 124
G4-EN4	組織外のエネルギー消費量。	123, 124
G4-EN5	エネルギー原単位。	31, 124
G4-EN6	エネルギー消費量の削減。	30, 31, 123, 124
G4-EN7	製品およびサービスのエネルギー所要量の削減。	27, 28, 134, 135
G4-EN8	水源別の総取水量。	123, 126
G4-EN9	取水によって著しい影響を受ける水源。	-
G4-EN10	リサイクルおよび再利用した水の総量と比率。	36
G4-EN11	保護地域内あるいはそれに隣接した場所および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域に、所有、賃借、または管理している事業サイト。	32
G4-EN12	保護地域および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明。	40, 41
G4-EN13	保護または復元されている生息地。	-
G4-EN14	事業によって影響を受ける地区内の生息地域に生息するICUN(国際自然保護連合)のレッドリスト種(絶滅危惧種)および国の絶滅危惧リストの数。絶滅危険性のレベルごとに分類する。	-
G4-EN15	直接的な温室効果ガスの総排出量(スコープ1)。	16, 31, 124, 125
G4-EN16	間接的な温室効果ガスの総排出量(スコープ2)。	16, 31, 124, 125
G4-EN17	その他間接的な温室効果ガス排出量(スコープ3)。	16, 17, 132
G4-EN18	温室効果ガス排出原単位。	125, 130
G4-EN19	温室効果ガス排出量の削減量。	124, 130, 131
G4-EN20	オゾン層破壊物質の排出量。	-
G4-EN21	NOx, SOxおよびその他の著しい影響を及ぼす排気物質。	127, 128
G4-EN22	水質および排出先ごとの総排水量。	36, 126, 127
G4-EN23	種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量。	129
G4-EN24	重大な漏出の総件数および漏出量。	133
G4-EN25	バーゼル条約付属文書I, II, IIIおよびVIIIの下で有害とされる廃棄物の輸送、輸入、輸出あるいは処理の重量および国際輸送された廃棄物の割合。	-
G4-EN26	報告組織の排水および流出液により著しい影響を受ける水界の場所およびそれに関連する生息地の規模、保護状況および生物多様性の価値。	133
G4-EN27	製品およびサービスによる環境影響緩和の程度。	20-29, 34, 35, 134-141
G4-EN28	再生利用される販売製品およびその梱包材の割合。	34-36, 140
G4-EN29	環境法規制への違反に対する相当な罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数。	133
G4-EN30	製品、その他物品および原材料の輸送および従業員の移動からもたらされる著しい環境影響。	32, 33, 130, 131
G4-EN31	種類別の環境保護目的の総支出および投資。	37, 132
G4-EN32	環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率。	39
G4-EN33	サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)および行った措置。	39
G4-EN34	環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数。	-