

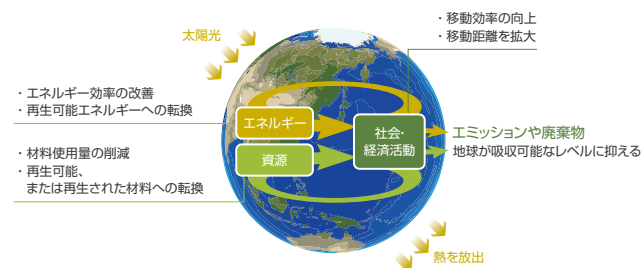
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	012
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム	バリューチェーンでの活動実績
					第三者保証

環境方針

環境方針

日産は、エネルギーや資源の使用効率を高め、多様性や循環を促進しながら、お客さまに革新的な商品・サービスを提供し、日産の環境理念である「人とクルマと自然の共生」を目指していきます。環境理念の実現に向けては、究極のゴール「事業活動やクルマのライフサイクル全体で生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑えること」と、われわれのありたい姿「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」を明確に定め、地球の未来に残すエコロジカル・フットプリントをできるだけ小さくすることを目指しています。

そして、われわれ一人ひとりが環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を思いやる「やさしさ」を企業活動全域に生かすことで、より豊かな社会の発展につながると考えています。



※ハーマン・E. デイリー「持続可能な発展の経済学」を参考に作成

日産環境理念「人とクルマと自然の共生」

日産はクルマと技術の力により人々の生活を豊かにすることを目指しています。この実現には「人とクルマと自然の共生」が必要です。ワクワクするようなドライビング体験だけでなく、それぞれが共生し調和することによって、より豊かな生活が生まれると考えます。その根幹には周囲に対する「やさしさ」が重要となってきます。

1990年代からこの環境理念を掲げ、環境に対する正しい認識を深めるとともに、人や社会、自然や地球を常に配慮しながらクルマづくりや販売などすべての企業活動を行い、より豊かな社会の発展に貢献します。

究極のゴール

人間活動が地球の許容限界（プラネタリー・バウンダリー）に達している現在、経済成長と生態系の安定を両立させる視点が不可欠です。経済活動は、有限な地球という大きなサイクルの中に成り立つものであり、経済活動に使用できる資源には限りがあると考えています。

こうした認識のもと、ハーマン・デイリーが唱える「サステナビリティの三原則」を参考に、事業活動やクルマのライフサイクル全体で生じる環境への依存と負荷を自然が吸収可能なレベルに抑え、豊かな自然資産を次世代に引き継ぐことを究極のゴールと決めました。

われわれのありたい姿：「シンシア・エコイノベーター (Sincere Eco-Innovator)」

環境課題は一朝一夕では解決できず、社会と企業がともに長い時間軸で取り組むべきテーマです。だからこそ私たち日産は、あらゆる企業活動を通じて誠実に環境課題へ向き合い続ける「シンシア（誠実）」を、持続可能な未来と社会を支える確かな基盤と考えています。

同時に、環境価値を高める技術や新たな体験を生み出し、パートナーやコミュニティとともに価値を広げていく「エコイノベーター（環境×革新）」として挑戦を続けています。「他のやらぬことを、やる」という創業以来のDNAを原動力に、従来の枠を超えた革新を積み重ね、持続可能なモビリティの未来を自ら切り拓いていきます。この「シンシア（誠実）」と「エコイノベーター（環境×革新）」の二つの姿勢を両輪として歩み続ける姿こそ、私たちがめざす「シンシア・エコイノベーター」です。

環境に対する認識

昨今、環境や社会にかかわる課題は深刻さを増しています。社会は貧困や飢餓、エネルギー問題、気候変動、天然資源の確保や、情報セキュリティ、平和を脅かす紛争問題などの課題に直面しています。これらの課題はWEF (World Economic Forum) でも議論されており、社会と環境は大きな転換点を迎えています。こうした中、日産は、安全で安心かつ持続可能なモビリティをすべての人にもたらし、社会に価値を提供し続けることがかつてないほど重要になっていると認識しています。

特に気候変動は、毎年世界中で頻発している大規模な自然災害の要因と捉えられており、これまで以上にその影響を抑制することは喫緊の課題です。

このような社会動向を鑑み、日産は1990年代から掲げる環境理念を元に、2002年から中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」として活動を続けています。長期のビジョンを持ちながらも社会課題の変遷にあわせ、取り組むべき重要課題とチャレンジを設定してまいりました。右図にあるように、これまで5世代にわたりNGPを深化させてきた歩みは、その時々的重要課題に日産が誠実に向き合った軌跡です。

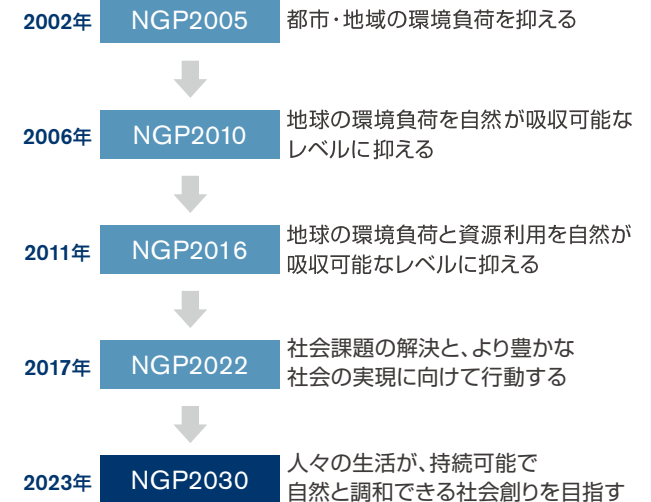
2021年から2023年で発表されたIPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第6次評価報告書では、人為的な温室効果ガスの排出が、地球温暖化を引き起こしたことに疑いの余地はないとし、世界全体の平均気温の上昇を1.5℃に抑えるためには、もはや一刻の猶予もなく対策の強化が必要であることが、改めて強調されました。

さらに、2023年12月に開催された国連気候変動枠組条約第28回締約国会議(COP28)では、気候問題と生物多様性問題の解決を目指す世界目標達成のために、2030年までに自然の喪失を食い止め、状況を逆転させ、化石燃料の迅速な段階的廃止を進めるための、具体的な行動提案を含む野心的な目標を設定することが提示されました。COP29では国際的に協力して削減や吸収・除去対策を実施するパリ協定第6条の完全運用化が合意されました。

また2022年12月に開催された第15回生物多様性条約締約国会議(COP15)においては、生物多様性保全に向けた国際的な目標を定めた昆明・モンリオール生物多様性枠組が採択され、COP16ではその実施をモニタリングする枠組みが議論されました。日産はこれらの国際的な枠組みを、自らの方向性を変革する指針として受け止めています。

自動車産業は、製造において鉄やアルミニウムをはじめとする多くの資源を消費しています。また、近年の電動化技術の拡充に伴い、リチウムやニッケルなどの偏在する貴重な資源の利用も拡大しています。バリューチェーン全体において地球環境に依存し、影響を与える可能性のある自動車産業だからこそ、日産は気候変動やエネルギー問題への対応、大気の大質をはじめとする自然資本の保全、鉱物資源の効率的な活用、化学物質管理、資源枯渇への対応といったこれら持続可能性に関するすべての取り組みを、地球という「有限なシステム」を維持するための不可欠な活動と位置づけました。化石燃料依存からの脱却に向けたビジネス構造の変革を推進し、次世代に豊かな資産を引き継ぐために実行してまいります。

その具体的な内容を、本レポートを通して皆さまにお伝えします。



環境ガバナンスとリスクマネジメント

ガバナンス

取締役会による監督のもと、代表執行役社長兼最高経営責任者を議長とするサステナビリティ委員会において、経営層は環境関連課題に関する方針、戦略、目標、投資等の会社の重要事項について年2回の頻度で審議しています。具体的には、最新のリスクと機会の明確化、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」の進捗状況のモニタリング、NGP達成のための取り組みの更新などを行っています。サステナビリティ委員会で審議された事項は経営会議に付議され、同会議での審議を踏まえ、議長が最終決定します。なお、議題の内容や重要性に応じて、経営会議からの権限委譲により、サステナビリティ委員会において議長が最終決定を行う場合もあります。これらの内容は取締役会に定期的に報告しています。

リスクマネジメント

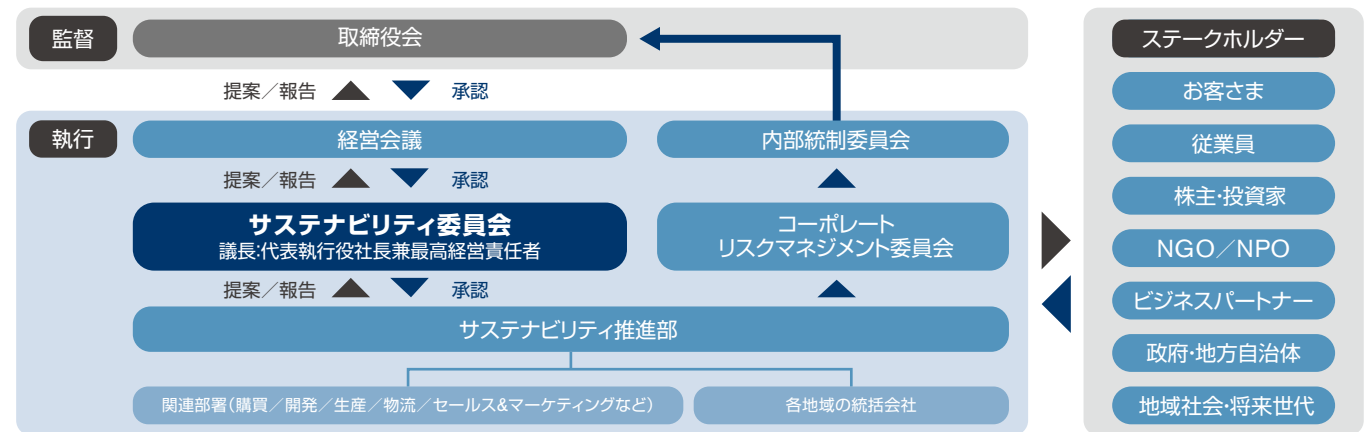
技術や規制、市場の変化など事業環境の変化により環境リスクが多様化しています。日産は各地域、機能部署と連携し、さまざまなステークホルダーと対話し、リスクを把握しています。そこから得られた知見やグローバルアジェンダのトレンドなどをもとに、リスクを「対策の進捗度」と「影響度」の観点で評価・モニタリングし、具体的なアクションプランとともに、サステナビリティ委員会において報告、管理しています。さ

らに、事業所レベルのリスク管理としてISO14001をグローバル主要拠点で取得しており、影響度が大きいアイテムはNGPの活動に織り込んでいます。

なお気候変動に関しては、コーポレートリスクマネジメント委員会でも論議され、内部統制委員会を通じて取締役会に定期的に報告が行われています。

環境のリスクと機会に関するモニタリング状況については、毎年発行するサステナビリティデータブックや環境格付け機関からの質問への回答などを通じて、幅広いステークホルダーにその状況を発信しています。

サステナビリティに関する意思決定プロセス



組織体	議長	参加者	役割
経営会議	代表執行役社長 兼最高経営責任者	経営会議メンバー 8名 (うち執行役兼務 4名)	環境、社会性*1に関する方針、戦略、目標、投資等の会社の重要事項について審議を経て議長が最終決定する。
サステナビリティ委員会	代表執行役社長 兼最高経営責任者	経営会議メンバー 8名 (うち執行役兼務 4名) サステナビリティ担当役員 1名 マネジメントコミティ議長 3名	環境、社会性に関する方針、戦略、目標、投資等の会社の重要事項について審議する。 (一部は権限移譲により、議長が最終決定する。)

*1 気候変動、資源依存、大気品質と水、生物多様性を含む自然関連課題、人権、サプライチェーンを含む社会関連課題など

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス		
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム	バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

ISO14001によるマネジメント強化

日産ではグローバルに主要生産工場とその他非生産拠点でISO14001の認証を取得しています。日本においては、グローバル本社をはじめ、研究開発、生産、物流などすべての主要拠点、および製品開発プロセスにおいて環境ISO14001の認証を取得しています。生産部門の執行役が務める環境統括者が定めた全社での統一目標を、地区事務局を通して事業所ごとに従業員に共有しています。地区事務局は各事業所や部門での活動内容や従業員からの提案を束ねる役割を担います。また、全社を統括するISO事務局は地区事務局と月に1回以上協議を実施し、目標に対する進捗の確認、ベストプラクティスの水平展開、マネジメントシステムの改善、次年度計画の立案、事業所や部門からの要望の吸い上げなどを行います。協議された内容や提案などは年2回（うち1回はマネジメントレビューにて）、環境統括者に報告し改善につなげています。また、マネジメントが適切に機能していることを確認するために第三者機関による外部審査を定期的実施しています。さらに、内部監査において第三者機関による確認項目だけでなく、行政への届出など、遵法性を重点的に確認しリスクを洗い出しています。

連結製造会社との協働

日本国内外の主要連結製造会社においては、ISO14001の認証を取得し運営することはもちろん、各社の環境方針に基づいた環境活動を推進しています。

販売会社との協働

日産の環境活動に対して、お客さまから信頼と評価いただくためには、販売店での環境配慮が不可欠だと考えています。

日本の販売会社は、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「日産グリーンショップ」認定制度を導入し、半年に一度、販売会社自らが内部審査を行うとともに、日産自動車による1年ごとの「定期審査」、3年ごとの「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。2026年3月末時点で、部品販売会社を含む全販売会社146社の店舗約2,550店を「日産グリーンショップ」として認定しています。認定された販売会社では、お客さまに環境への取り組みの紹介などを行い、お客さまと積極的なコミュニケーションを行っています。

従業員の環境意識の向上に向けて

日産の環境活動を支えるのは、従業員一人ひとりの環境知識や意識、そして業務を遂行する力量（技能）です。日産はISO14001の活動の一環として、従業員および事業所や工場で働く協力会社の従業員を対象に、「NGP2030」に基づくカーボンニュートラルの実現を目指したCO₂排出量の削減、エネルギーや水使用量の削減、廃棄物の削減のほか、環境事故防止についての教育を実施しています。

またISO14001の認証を取得している主要生産工場では、環境リスクを低減するための力量を継続的に向上させるため、教育や訓練に加え各従業員の定量評価を行い、人財を育成しています。

日本では、「NGP2030」や自動車産業を取り巻く環境課題について理解を促進するため、入社時のオリエンテーションや新任監督者や役員向けのコンプライアンス教育を実施しています。また社内ポータルサイトを通じて環境に関するさまざまな情報発信を行うことで、従業員の理解促進を図って

います。

海外でも、社内ポータルサイトでの情報共有やビデオやイベントなど地域に合ったツールや機会を活用しながら啓発活動や従業員への情報共有を図っています。

日産の拠点における環境法規制に関する遵守状況

2025年度の環境マネジメントシステム活動について、重大な環境法令違反や行政処分を受けた事案はありませんでしたが、一部拠点において排水基準値の超過が発生しました。是正に向けて、設備導入や関係当局との連携を実施しました。今後も環境法令遵守の取り組みを継続していきます。

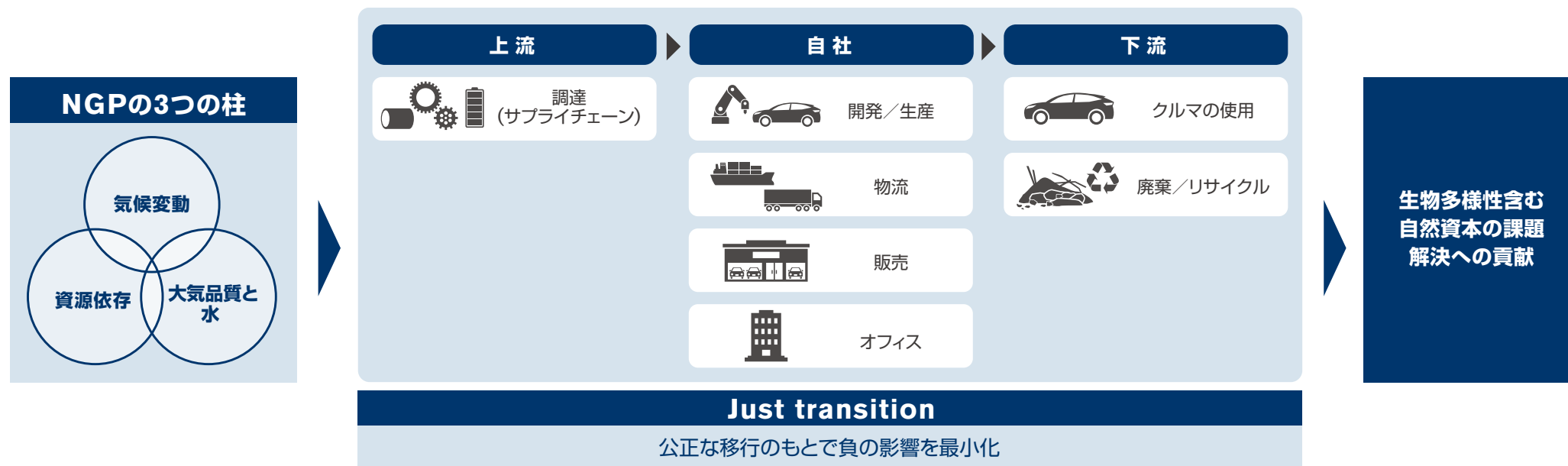
戦略的アプローチ

日産は、グローバルな環境課題の解決に対し確実に貢献するため、世界の環境有識者、投資家、NGO／NPOなどの団体と対話し、自社の潜在的な機会とリスクを分析しています。分析範囲はグローバルな自動車メーカーとして、自社の活動だけでなく上流・下流での活動も責任範囲と捉え、バリューチェーン全体を対象としました。

この対象範囲はENCORE^{*1}の依存と影響の産業別ガイドとも比較し、妥当であることを確認しています。それをもとに取り組みべきマテリアリティ^{*2}を特定し、日産の中長期的な環境戦略として取り組むべき重要領域として「気候変動」「資源依存」「大気品質と水」を設定し、2030年度までの具体的な中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2030（NGP2030）」^{*3}を策定しています。

これらの領域は相互に関連しており、包括的に取り組むことで、生物多様性を含む自然資本の課題の解決に貢献できると考えています。さらに、カーボンニュートラルの実現に向けて、多様な電動化をはじめとする脱炭素移行を推進する中で、その過程で発生する影響を把握し、「公正な移行（Just Transition）」の考え方を踏まえ、バリューチェーン全体における負の影響の最小化に取り組んでいます。

NGPの取り組みと日産のバリューチェーンについて



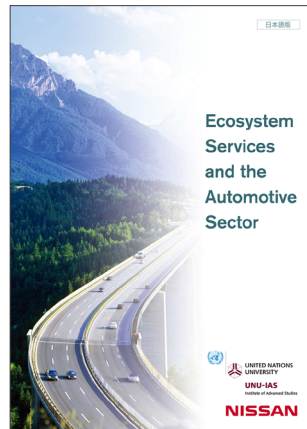
^{*1} ENCOREについての詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.encorenature.org/en>

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

^{*3} 中期環境行動計画「NGP2030」についてはこちらをご参照ください。 >>>P021

自然関連課題への取り組み

2001～2005年に実施された「ミレニアム生態系評価」の報告書では過去50年間に、世界の生態系の劣化がかつてないほどの速度と規模で進行していると指摘されました。これを受け、日産は早くから材料資源の採掘、車両生産、車両走行に至るバリューチェーン全体での自然への依存と影響の評価に取り組んできました。2010年には国連大学とともに、「企業のための生態系サービス評価」*1の手法を用いて、自社の活動が生態系へもたらす依存と影響を把握する研究を行い、優先すべき3つの重点領域「エネルギー」「材料資源」「水資源」を特定しました。その成果は報告書「Ecosystem Services and the Automotive Sector(ESAS)」*2として発表し、「ニッサン・グリーンプログラム(NGP)」の方針や戦略として具体的なアクションに落とし込まれています。



また、2021年、2022年に開催されたCOP15では、2030年までに生物多様性の損失を食い止め、反転させ、回復軌道に乗せるというネイチャーポジティブの方向性が明確に示されました。さらに、昆明モントリオール枠組み条約では企業が生物多様性に係るリスク、依存や影響を評価・開示し、持続可能な消費のために必要な情報の提供をするための措置を講じることが求められています。

日産はこれらの考えに賛同し、自社の事業活動における自然への依存や影響、関連する機会とリスクをTNFDが推奨するLEAPアプローチ*3に基づき改めて評価しました。また、TNFDアダプターに登録し、2025年度有価証券報告書から、一部提言に沿った開示を行っています。

さらに、経団連生物多様性イニシアティブや北九州市ネイチャーポジティブネットワークの考えに賛同し、これらのイニシアティブにも参画しています。

加えて、日産は自然関連課題に関する国際的イニシアティブSpring*4の初期ターゲット40社の中で、日本企業2社に選ばれました。今後も建設的な対話を通じて信頼関係の構築に努めるとともに、得られたフィードバックを活動に反映し、取り組みを発信していきます。



*1 国連のミレニアム生態系評価に基づき、世界資源研究所が世界経済人会議とメリディアン・インスティテュートとの協力のもとに作成。

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

*3 TNFDが推奨する自然関連課題へのプロセス、自然との接点、自然との依存関係、インパクト、リスク、機会など、自然関連課題の評価のための統合的なアプローチ。スーピングを経て、Locate(発見する)、Evaluate(診断する)、Assess(評価する)、Prepare(準備する)のステップを踏む。

*4 PRI(国連責任投資原則)の投資家による企業へのエンゲージメントを通じて自然関連課題に取り組む国際的イニシアティブ

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
			バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

気候変動シナリオ分析を用いた2050年社会への戦略強化

2015年、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）は、世界の気温上昇を2℃よりも「十分に低く」抑えることを掲げた枠組み（パリ協定）を採択、2021年のCOP26では、「気温上昇を1.5℃に制限するための努力を継続することを決意する」と1.5℃に制限することをより強調するとともに「世界全体の二酸化炭素排出量を今世紀半ば頃には実質ゼロにすること」が追記されました。また、パリ協定と同じく2015年に国連が採択した「持続可能な開発目標（SDGs）」でも、気候変動への具体的な対策が求められています。

日産の環境への取り組みは、NGPの重点領域ごとに定めた長期ビジョンからバックキャストしたマイルストーンを確実に達成することで継続的な成果を収めてきました。しかし、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の報告書から2℃シナリオに基づいたNGP長期ビジョンを策定した2006年と比較し、気候変動による異常気象のリスクは一段と高まっています。このような中、さらにレジリエントな戦略の強化が必要と考えています。

強化に向けて実施したシナリオ分析は、IEA*1（国際エネルギー機関）が提示した2050年までの4℃と2℃シナリオ、およびIPCCの1.5℃特別報告書に基づいた社会を想定しました。さらにお客さまや市場の受容性変化、自動車にかかわる規制の強化、クリーンエネルギーへの移行を因子として考慮し、日産の事業活動や商品、サービスについて、気候変動が

もたらす機会とリスクに対する戦略のレジリエンス性を以下の4つのステップで検討しました。

検討のステップ

1. 過去のマテリアリティの評価や、文献調査などで気候変動によって自動車セクターに決定的な影響を与え得るリスク要因を調査し、人口・経済・地政学、気候変動政策、技術などの区分でメインドライバーを定義
2. メインドライバーは物理的リスクと移行リスクに分類し、それぞれがトレードオフの関係にあることを考慮の上、地球の平均気温の上昇を1.5℃、2℃、4℃と3種類のシナリオで検討し、2℃シナリオを基準とした場合の1.5℃、4℃シナリオとのリスクの振れ幅を確認
3. 自動車セクターへの影響度合いとその時間軸をもとに、メインドライバーから影響力の高い項目をスクリーニング
4. シナリオごとの変化、状態、影響を整理し、戦略強化に必要な要素を定性評価に基づいて導出

日産はグローバルな自動車企業として160以上の市場で生産にかかわる施設や、商品を展開しているため、各市場のインフラや規制、実際の使われ方が異なる状況を想定しました。この想定を検証結果として、日産の電動化技術を始めとする取り組みは想定されるすべてのシナリオ（1.5℃／2℃／4℃）のリスクに対応可能で、さらに機会を生み出す見込みがあり、企業としてのレジリエンス性があると認識しました。（次ページ表参照）そのため、これらの技術の具現化に向けた取り組みをさらに加速させていきます。

特にリスク対応にはサプライチェーンと一体となった活動が

必要不可欠です。社会全体の気候変動対策が遅れた場合、脱炭素社会の実現に向けたさらなる政策や法規制、研究開発業務の増加、市場需要や企業評判の変化などの移行リスクや、異常気象災害の増加や海面の上昇といった物理的リスクがあります。そして、それぞれへの対応にかかるコスト増とクルマの販売台数の低下は財務状況に大きな影響を及ぼす可能性があります。このようなリスクを少しでも回避し、将来の機会創出に向け、シナリオ分析から得られた知見を実際のアクションに落とし込み、レジリエンス性を拡大した戦略を加速させていきます。また、ゼロ・エミッション車の拡大は、自動車セクターとして脱炭素社会に移行する大きな方策としてだけでなく、電力マネジメントや減災・防災における社会のレジリエンス性向上にも寄与する機会であり、社会への価値創造とビジネスの両立を可能にします。

こうした影響や検討した戦略を、投資家などのステークホルダーにより分かりやすく的確に伝えることが重要だと考え、日産はTCFD*2提言を支持するとともに、その推奨される枠組みに沿った情報開示に努めています。*3

*1 International Energy Agencyの略。

*2 The Task Force on Climate-related Financial Disclosuresの略。気候関連財務情報開示タスクフォース。

*3 TCFD提言と本データブック開示の対照表はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2026/TCFD/>

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
			バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

想定したシナリオと関連する機会とリスク

想定シナリオ	影響領域	種別	気候変動が事業活動に与える機会とリスク	発生の時間軸*1	財務インパクト*2	影響を与えるバリューチェーン	NGP2030活動領域	取り組み内容
1.5℃	政策規制	移行リスク	さらなるクルマの燃費や排出ガス規制の強化へ対応し、電動パワートレイン技術の開発や生産コストへ影響を与える可能性	中期～長期	大	開発／生産 クルマの使用	気候変動 大気品質	電動車による持続可能な社会の構築(P030～) 排出ガスへの対応(P037) 大気品質に関する実績(P053)
		移行リスク	炭素税の拡大によるエネルギーコストの増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大	中期～長期	大	開発／生産 物流 販売 オフィス	気候変動	生産工場でのカーボンニュートラルロードマップ(P041) ニッサン インテリジェント ファクトリー(P042)
	技術	移行リスク	車載電池などのEV関連技術や、自動運転技術の拡大など次世代自動車技術の採用によるコスト影響	中期～長期	大	開発／生産	気候変動	次世代バッテリー(P031) 高度運転支援技術 ープロパイロットー(P066～)
		移行リスク	車載電池材料である希少金属の需要拡大によるサプライチェーンへの影響やその安定化のためのコスト増加	中期～長期	中	調達	資源依存： サステナブルマテリアルの拡大 事業基盤：責任ある調達	希少資源の再利用(P050～) 使用済み自動車(ELV)のリサイクル(P051) 責任ある調達の実施(P027)
	市場変化	移行リスク	消費者の意識変化による、公共交通機関や自転車の選択や、モビリティサービスへの移行による新車販売台数減少の可能性	中期～長期	小	開発／生産 クルマの使用	気候変動 資源依存： エネルギーマネジメント機能の拡大	新しいモビリティを活用したまちづくりの実証実験(P081)
		機会	EVのエネルギー充放電力技術であるV2X(Vehicle to Everything)による電力マネジメント機会の提供拡大とEV価値の再認識(特にV2G(Vehicle to Grid)において)	中期～長期	小～中	開発／生産 クルマの使用	気候変動 資源依存： エネルギーマネジメント機能の拡大	EVを活用したエネルギーエコシステム(P034) 英国での「Vehicle to Grid(V2G)」技術導入(P035)
4℃	異常気象	物理的リスク	大雨、渇水など異常気象による、サプライチェーンや生産拠点の操業への影響と、損害保険料や空調エネルギーの費用の増加	短期～長期	大	調達 生産	気候変動 水	リスクマネジメント体制(P107) 水に関する実績(P053)
		機会	防災・減災対策として、EVバッテリーを使用した緊急電源確保のニーズが増大	短期～長期	小～中	開発 クルマの使用	資源依存： エネルギーマネジメント機能の拡大	商用車の電動化(P032) ブルー・スイッチの展開(P081)

想定した気候変動シナリオ

想定したシナリオはIEAのNZE*3シナリオ・報告書、IPCCの代表的濃度経路(RCP*4)や共通社会経済経路(SSP*5)などを用いました。

・ 1.5℃シナリオ：急激な緩和策が要求されるが、長期的には持続可能な社会に移行する。

参照：IEA NZEシナリオ、IPCC Special Report 1.5

・ 4℃シナリオ：気候変動被害が深刻かつ大規模化し、適応に追われながら緩和策が強制される。

参照：IPCC RCP 8.5、IPCC SSP 3

*1 発生の時間軸：短期(2年以内)、中期(～2030年)、長期(～2050年)

*2 当社の収益および費用に与える影響度

*3 Net Zero Emissionsの略。

*4 Representative Concentration Pathwaysの略。

*5 Shared Socio-Economic Pathwaysの略。

炭素税の影響による財務インパクト評価

既に表示しているシナリオ分析をもとに、2025年度に財務インパクトの再評価を実施しました。炭素税の影響についての評価結果は以下の通りです。

財務インパクト評価のシナリオ選定背景

二酸化炭素排出に対する価格付けが進み、炭素税を導入する国・地域が拡大しています。国・地域により、課税の水準や対象となる業種も異なりますが、企業に対する影響が大きい。ため、この分析では炭素税による財務インパクトを対象とします。

算定式と試算額の評価、前提条件

試算では、日産の炭素税予測の基礎としてIEAレポートなどを参照しています。

2030年時点のGHG排出量の炭素税を、次の条件で算出しています。

1. 2018年度時点の企業活動が継続された場合
2. NGPIによる環境課題への取り組みが促進され、単年度での炭素税の影響を抑えた場合

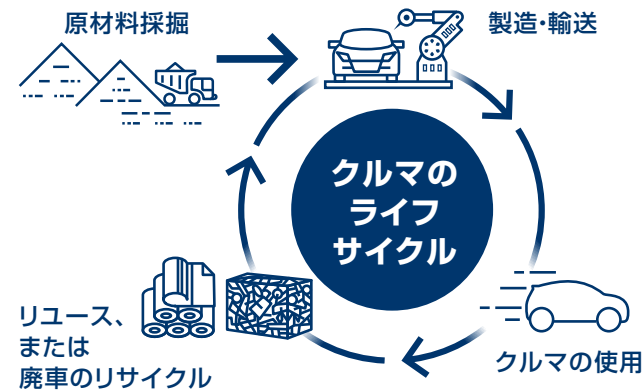
事業展望の影響度

NGPIによる環境課題の取り組みを実施した場合、GHG排出量を削減しなかった場合に比べ、スコープ1&2で炭素税の影響を約250億円抑えることができると試算されました。

ライフサイクルアセスメント(LCA)手法を活用した環境負荷の低減

日産はクルマの使用時のみならず、製造に必要な原材料採掘の段階から、製造・輸送、リユースまたは廃車のリサイクルに至るすべての段階(ライフサイクル)における環境負荷を定量的に把握するために、ライフサイクルアセスメント(LCA: Life Cycle Assessment)を実施し、潜在的なリスクを抽出しています。^{*1}

評価方法は国際標準(ISO14040/14044)に準拠しており、2010年に社団法人産業環境管理協会による第三者認証を取得、2013年からはドイツの第三者機関テュフラインランドによる認証を受けていました。現在は国際標準および業界標準に準拠した手法を採用することで、データの客観性を担保しています。



評価対象は、環境影響の大きさを勘案してグローバルのトップ販売モデルを中心とし、台数ベースではグローバルで約80%、欧州で約90%をカバーしています。LCAの継続的な実施を通じて、クルマのライフサイクルにおける環境負荷の可視化・低減を推進していきます。

「日産アリア」におけるライフサイクルCO₂削減

「日産アリア」において、ライフサイクルの各段階におけるCO₂削減の取り組みを強化しています。

製造段階では、材料の歩留まり向上、リサイクル由来の原材料活用などの活動を継続しています。加えて、「ニッサンインテリジェントファクトリー」^{*2}を採用した栃木工場においては、車両組み立て時の生産効率向上、工場のエネルギー効率の向上、工場設備の電化、再生可能エネルギーへの代替を図っています。

使用段階では、電動パワートレインの効率改善、補機類の消費電力削減、バッテリー技術の向上などによる電力消費効率の向上に取り組んでいます。加えて、使用段階で再生可能エネルギーが利用されることで、さらなる環境負荷低減に貢献します。

廃車段階では、クルマ用として使用されたバッテリーをさまざまなエネルギーの貯蔵用途、分散型発電に活用^{*3}することで、社会全体での低炭素化を推進しています。

^{*1} ライフサイクルアセスメントの評価結果はこちらをご参照ください。 >>> P033 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/FOUNDATION/LCA/>

^{*2} 「ニッサン インテリジェント ファクトリー」に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P042

^{*3} 本件に関連する、リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>> P036

ニッサン・グリーンプログラム

中期環境行動計画「NGP2030」の 取り組むべき重要課題とチャレンジ

日産は、環境理念である「人とクルマと自然の共生」を実現するため、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム（NGP）」を2002年に制定しました。この計画は、環境への依存と影響を自然が吸収できる範囲に抑え、環境にポジティブなインパクトを与える価値創造を究極のゴールとしています。2023年度に策定した第五世代「NGP2030」は、持続可能で自然と調和した社会の実現に向けて、活動を強化・推進して

います。コンプライアンスはもとより、社会的要求かつ長期的視点に基づいたマテリアリティ評価から、「気候変動」「資源依存」「大気品質と水」を「NGP2030」における重要課題に設定しました。さらにそれぞれの活動のバリューチェーン全体での責任を果たすため、トレーサビリティなどを通じた「事業基盤」の強化にも取り組んでいます。「気候変動」の目標策定にあたっては、最新のIPCC（気候変動に関する政府間パネル）に基づいて長期のCO₂削減量を試算し、先述の気候変動シナリオ分析を踏まえながらバックカスティングした目標を定めました。重要課題に関連する取り組みの指標や

進捗は、毎年サステナビリティデータブックにて開示しています。日産は、クルマづくりに携わる開発・生産部門のほか、セールス・サービス部門を含む企業全体で、環境課題に関する取り組みを加速させると同時に、基盤を強化し、社会価値の創出に取り組みます。

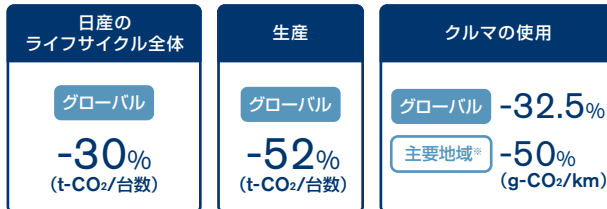


気候変動

長期ビジョン：カーボンニュートラル

クルマの電動化、革新的なモノづくりにより、バリューチェーン全体でカーボンニュートラルを目指します

「NGP2030」CO₂低減目標（2018年度比）



*日本、米国、欧州



資源依存

長期ビジョン：新規採掘資源ゼロ

資源の効率的かつ持続的な利用と、モビリティ活用を最大化する仕組みを創造し、サーキュラーエコノミーを推進します

「NGP2030」目標

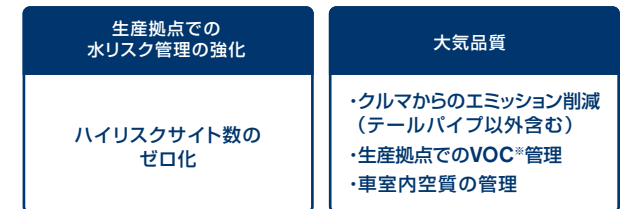


大気品質と水

長期ビジョン：ゼロインパクト／ゼロリスク

地域の課題を考慮した水使用量の削減と水質管理を推進し、また、クルマと事業活動からのエミッションを最小化し大気品質に対する影響を低減します

「NGP2030」目標



*Volatile Organic Compounds：揮発性有機化合物

事業基盤

責任ある調達



トレーサビリティ



環境ガバナンス



気候変動

カーボンニュートラル社会の実現に向けた日産の取り組み

自動車産業は、化石燃料への依存から脱却しCO₂排出量の削減に取り組むことが求められており、そのビジネス構造は大きく変化しつつあります。日産は2050年カーボンニュートラルを宣言し、クルマの電動化や企業活動のイノベーションに注力し、取引先と協力して目標達成に向けた活動を推進しています。

再生可能エネルギーや充電インフラの拡大とともに、クルマの電動化を進め、事業活動の持続可能性を追求することで、カーボンニュートラルな未来を実現していきます。

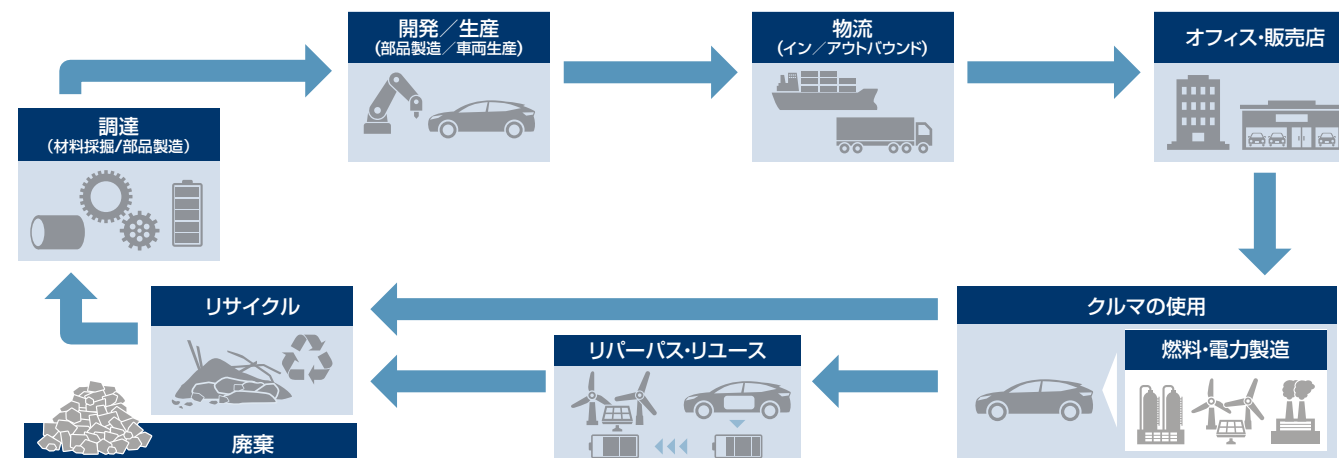
「NGP2030」を通じ、日産は1.5℃シナリオ実現に向けて気候変動の取り組みを加速し、CO₂排出量の削減や電動化技術の実用化など環境対応と社会的価値の創出に取り組んでいます。

ライフサイクルでのCO₂排出量削減の取り組み

日産は、自動車のライフサイクル全体でCO₂排出量の削減に取り組んでいます。

原材料採掘から製造、輸送、製品の使用、廃棄までのすべての段階でCO₂削減を実現するため、取引先を含むバリューチェーン全体で新たな技術開発や再生可能エネルギーの導入などを推進しています。

そのため、「NGP2030」では、調達、生産、物流、オフィス、販売会社、製品の各活動領域でCO₂削減を進め、ライフサイクル全体のCO₂排出量を2018年基点で30%削減することを目指しています。



企業活動を通じた取り組み

企業活動を通じた取り組みに関する方針・考え方

2018年、IPCC 1.5℃特別報告書では、世界の平均気温上昇を産業革命以前から1.5℃以内に抑えることの必要性和、2050年にネットゼロ実現の必要性が示されました。

日産はIPCCの報告内容をもとに2030年までに必要なCO₂排出総量(スコープ1・2)の削減率を50%以上(2018年比)と試算しました。

この1.5℃目標の達成を目指し、「NGP2030」における企業活動の取り組みでは、それぞれの領域でCO₂排出量削減を着実に実行するため、生産、オフィス、販売会社の活動領域別に原単位CO₂削減目標を設定しています。

特にスコープ1・2排出総量の約9割を占める生産領域では、2030年までに52%削減(生産台数あたり、2018年比)が必要と試算し、NGPの目標に落とし込んでいます。

目標達成に向けたアプローチは、まず使用エネルギーの測定・管理と省エネルギー活動により消費エネルギーを最小限に抑えます。

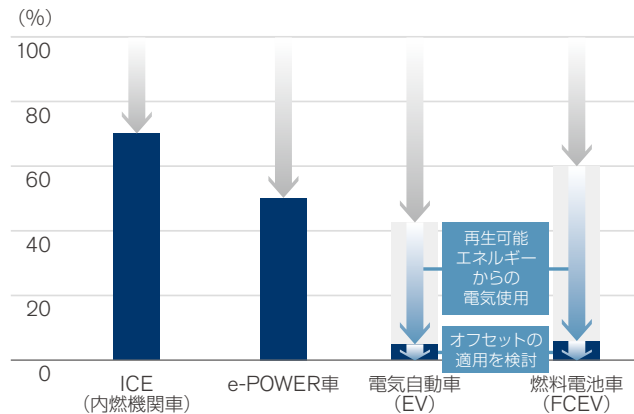
次に、化石燃料を使用する生産設備について、可能な限り電化およびカーボンフリーエネルギーへの転換を進めるとともに、新たな技術開発を推進し、1.5℃目標の達成に貢献します。

製品を通じた取り組み

気候変動に関するアプローチ

クルマの走行中に排出されるCO₂は、ライフサイクル全体の80%以上を占めています(2025年時点)。この影響を最小限に抑えるため、日産はCO₂排出量の少ないクルマをお客さまに継続的に提供することに取り組んでいます。

パワートレイン別CO₂排出量比較*1



CO₂排出量削減に最大限取り組んだ後、回避できないCO₂排出についてはカーボンオフセットの適用を検討し、ライフサイクル全体での目標達成を目指します。

長期ビジョン

2050年までに事業活動を含むクルマのライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを目指します。

「NGP2030」目標

2030年に2018年比で、グローバルでCO₂を32.5%、主要地域(日本、米国、欧州)*2で50%の削減を目指します。

製品による環境負荷低減に関する取り組み

日産は2050年カーボンニュートラルの実現に向け、製品を通じた削減に取り組んでいます。

走行時のCO₂排出削減に大きく貢献する電動化を軸に、EVとe-POWERを中心として環境性能の向上と電動車の価値最大化を進めています。単一の技術に依存するのではなく、お客さまの利用実態や地域ごとのニーズに応じ、パートナーシップを通じて電動化ソリューションを拡充することで、製品魅力の向上と着実なCO₂排出量削減の実現を目指しています。

EV専用プラットフォーム、モジュール化した電動パワートレイン、高効率な発電専用エンジン、次世代バッテリーなどの技術革新により、性能とコストの両立を図っています。EVとe-POWERの両技術は相互に知見を活用しながら進化しており、開発効率の向上とアセットの最大活用にもつながっています。バッテリー技術の進化とコスト低減を通じて、電動車の普及拡大を加速しています。

100%モーター駆動がもたらす静粛性や、振動の少ない快適な走行、空間効率に優れた室内レイアウトなど、電動車な

らではの魅力の向上に取り組んでいます。環境性能とお客さま価値の両立を実現した電動車は、数々の賞を受賞するなど、社外から高く評価されています。また、材料・構造・工法の最適化により軽量化を推進し、走行時の消費エネルギーの低減にも寄与するなど、ライフサイクル全体での環境負荷低減を加速しています。

電動化は単なるCO₂排出削減にとどまらず、自動運転やモビリティの知能化を支える基盤として、社会価値を創出します。電動車両はエネルギーシステムとの連携により再生可能エネルギーの有効利用や電力需給の最適化にも貢献します。

電動化戦略



EVとe-POWERを軸に多様な電動化ソリューションを展開し、地域や利用実態に応じた最適な排出削減を実現

技術革新



専用プラットフォーム、モジュール化技術や次世代バッテリーにより性能とコストを両立し、電動車の普及を加速

製品価値の向上



静粛性・快適性・高い走行性能など、電動車ならではの魅力を提供し、環境性能と顧客価値を両立

社会価値の創出



エネルギーシステムとの連携により、再生可能エネルギーの有効利用や需給調整に貢献

*1 日産は、WiW(Well to Wheel: 燃料の採掘からタイヤを駆動するまでの過程)でCO₂排出量の低減に取り組んでいます。

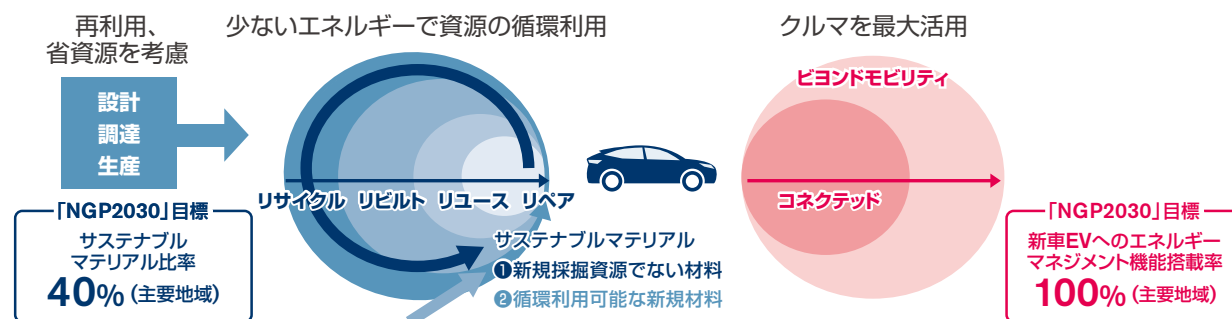
*2 当社および連結子会社を含む

資源依存

資源依存に関する方針・考え方

日産は、サーキュラーエコノミーの実現に向けて、資源をクルマのライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するとともに、お客さまや社会へ提供する価値を最大化することを目指します。

日産のサーキュラーエコノミー



少ないエネルギーで資源を循環利用

設計・調達・生産段階から資源の再利用や省資源を考慮し、リサイクルされた材料の積極的な使用、化学物質の適正な管理、車体の軽量化に継続的に取り組みます。

また、より少ないエネルギーで資源の有効利用を推進するため、新車へのリサイクル材料の適用だけでなく、お客さまの修理・交換部品への循環部品の適用やEV用バッテリーの二次利用も引き続き拡大していきます。さらに、将来の持続可能な資源利用も考慮し、新規資源を使用する場合にも、資源の循環性を考慮した材料の採用を進めます。

長期ビジョン

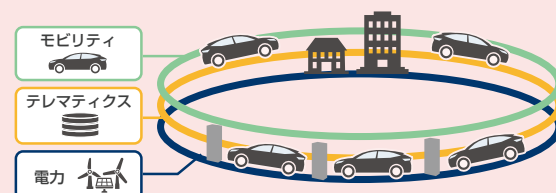
2050年までにサステナブルマテリアルの適用率100%を目指します。

「NGP2030」目標

- ・サステナブルマテリアル比率40%
(主要地域：日本、米国、欧州)
- ・新車EVへのエネルギー管理機能搭載比率100%
(主要地域：日本、米国、欧州)

クルマを資源として最大活用

クルマの走行に際してはライドシェアなどの新たなサービスを通じたモビリティとして、駐車時はバッテリーの電力を家や社会とシェアするエネルギー源として、クルマの最大限の活用を目指します。



サステナブルマテリアルの考え方

日産独自のサステナビリティ要件*1を満たす、「新規採掘資源でない材料*2」と「新規材料でも継続的に循環利用可能な材料」をサステナブルマテリアルと定義し、利用拡大に取り組んでいます。新車や交換部品への適用を促進することで、将来にわたる循環資源の確保と拡大を進めます。

サステナビリティ要件

- ・低CO₂材料
- ・毒性のない材料
- ・倫理的に調達された材料

エネルギー管理の考え方

EVIは、駐車中にバッテリーの電力をV2X*3により自宅や社会と双方向に受け渡しが出来ます。それにより、電気代の節約、再生可能エネルギーの地産地消、災害時のバックアップ電源など、クルマを有効活用するほか、地域社会のエネルギー供給へも貢献します。電力をシェアするためには、EVに双方向充電への対応やテレマティクスとの連携などのエネルギー管理機能が必要となるため、2030年までに全新車EVに本機能の搭載を目指します。

*1 サステナビリティ要件の詳細はニッサン・グリーン調達ガイドラインをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/GREEN_PURCHASING/

*2 リサイクル材、バイオ材など

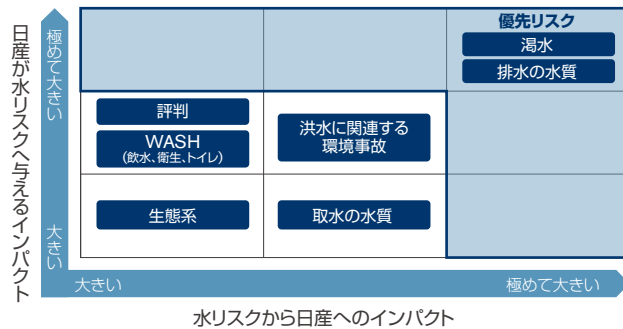
*3 電気自動車を活用したエネルギー管理

水

水の管理に関する方針・考え方

世界的な人口増加や経済発展などにより、水の需要が増えることが予測されています。また異常気象によって雨の降り方が変化しており、安定した水の供給に対する社会の関心は年々高まっています。

日産の事業活動には、塗装や洗浄工程、冷却用途など、水の利用が不可欠な工程があります。日産は、取り組むべき水リスクのマテリアリティ(重要課題)を「日産が水リスクへ与えるインパクト」と「水リスクから日産へのインパクト」の2側面から分析し、「渇水」と「排水の水質」を優先的に取り組むべき重要課題と特定しました。水リスクの評価を優先リスクについては毎年、その他のリスクに関しても定期的に見直しながら、事業を行っている地域での水環境への依存と影響を低減していきます。



また、水は偏在する資源であり、地域性が高い課題と考えています。日産では、渇水リスク(水ストレス)の高い地域では排

水のリサイクル、雨水の有効活用など、優先的に水使用量を削減する活動を行うとともに、地域の水課題への貢献も行っています。

長期ビジョン

2050年までに水リスクのある生産拠点の数をゼロにします。

「NGP2030」目標

水リスクの高い生産拠点(ハイリスク拠点)の数をゼロにする

- ・生産拠点での水使用量の削減
- ・生産拠点での排水の水質管理

水使用量の管理

渇水リスクの分析



水資源は、生産拠点が立地する流域ごとに使用可能な水量が大きく異なるため、グローバルの生産拠点の渇水リスクを評価しています。「NGP2030」では、渇水リスクが高く、事業への影響が大きい拠点をハイリスク拠点とし、水の使用量の削減に優先的に取り組みます。また、ハイリスク以外の全拠

点においても、使用量の削減活動を継続的に進めます。

・渇水リスクは、Aquaduct Water Risk Atlas*1の流域単位でのBaseline water stress(利用可能な水資源量に対する総水需要の比率)の指標や社内の知見に基づき、グローバルの全生産拠点を評価

・事業への影響は、生産台数を用いて評価

排水の水質管理

排水の水質は、使用可能な水量に影響を与える可能性があります。特に水資源が限られた地域では、その重大性がさらに高まります。

日産の主な生産拠点では、法令を遵守した排水の水質管理のため、現地規制よりも厳しい基準に沿った排水の処理を行っています。

*1 WRI Aqueduct Water Risk Atlas についての詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.wri.org/aqueduct>

大気品質

大気品質に関する方針・考え方

日産は、大気品質において、クルマや生産活動からのエミッションをクリーンにする、お客さまに過ごしやすい空間としての車室を提供する、この2点を重視し取り組んでいます。これにより、生態系の配慮に努めるとともに、お客さまにとってより快適で安心なモビリティを追求してまいります。

米国の健康影響研究所が発行する「State of Global Air 2018」では、世界の人口の95%は世界保健機関が空気質ガイドラインで定めている微小粒子状物質(PM2.5)の基準値10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ を超えている地域で生活していると報告されています。また、今後欧州で施行が計画されている排出規制案「Euro7」には、クルマのテールパイプからの排出ガスだけでなく、ブレーキやタイヤなどからの微粒子の発生低減も織り込まれる予定です。

日産は、グローバルな規制動向と整合するよう大気品質に対する責任範囲を拡大し、クルマと生産活動からのあらゆるエミッションを低減することで、地域の自然や人々の健康に与える影響の最小化を目指します。

日産の大気品質の取り組み



長期ビジョン

クルマや生産活動からの大気品質への影響を最小化します。

「NGP2030」目標

取り組み	目標
クルマからのエミッション削減 (テールパイプからの排出ガス以外も含む)	技術の開発と適用
車室内の空質の管理	車室内VOC*1(揮発性有機化合物)における日産基準の遵守
生産工場でのVOC管理	活動の継続(塗装)

クルマからのエミッション削減の取り組み

車室内と車室外へ排出されるエミッションを削減するために、下記活動に取り組んでいます。

＜車室外で発生するエミッション削減＞

- ・ゼロ・エミッション車(EV)の普及推進*2
- ・内燃機関の改善*2
- ・テールパイプ以外からのエミッション、微粒子の削減

欧州の排出規制案「Euro7」に織り込まれるブレーキなどからの微粒子の発生低減に向け、日産は対応する技術の検討をしています。

＜車室内の空質の管理と向上＞

クルマからの排出ガスのクリーン化のみならず、より安心・安全・健康に過ごすことができるよう空質をはじめとした車室内環境の向上についても研究開発を進めています。

「NGP2030」では車室内VOCに関する各国の法令や指針に準拠した日産独自の基準を設定しています。

生産活動での排出物質の削減の取り組み

クルマの生産工場から排出される代表的な物質として、窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)、VOCが挙げられ、日産はこれらの物質の排出に対し厳しい対策を継続してきました。 NO_x や SO_x は、燃料燃焼の際に空気中に放出されるため、低 NO_x バーナーの採用や低 SO_x 燃料への転換を進めてきました。また今後は、現在燃料をエネルギー源とする設備の電化を進め、生産工程からの排出ガスをさらに低減していきます。VOCは、洗浄用シンナーの回収・リサイクルや、塗装工程の水系塗装ライン化の推進により、排出の低減を進めています。日産は、大気に放出される物質の管理基準と仕組みの遵守を徹底し、原因物質使用量と排出量の双方の低減活動に取り組んでいます。

*1 Volatile Organic Compoundsの略。

*2 詳細はこちらをご参照ください。 >>>P037

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス		
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム	バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

事業基盤

日産は、「気候変動」「資源依存」「大気品質と水」に対し、それらの解決と新たな価値の創出に取り組んでいます。ステークホルダーエンゲージメントを通じて社会や市場のニーズを把握し、こうした課題に関連する事業基盤の強化に取り組んでいます。

また、グローバル企業として、環境課題への対応と合わせて、バリューチェーン全体に対する説明責任を重要視しています。ライフサイクルアセスメントによるクルマの環境影響の特定、倫理などに配慮した原材料調達、バリューチェーン全体にわたる情報管理、環境ガバナンスの強化といった一連の取り組みを通じ、持続可能なモビリティ社会の実現と事業運営の両立を図っています。これにより、製品のライフサイクル全体での環境負荷低減と、企業としての説明責任の履行を目指しています。



責任ある調達の実施

EUバッテリー規則やCSRD*1などで環境デューデリジェンスへの対応が求められ、バリューチェーン全体で環境リスクの低減に取り組むことの重要性が高まっています。また、CSR(企業の社会的責任)に関わる法令や制度、TCFD*2・

TNFD*3などの情報開示の枠組みによって、事業者は自社活動だけではなく、サプライチェーンにおける環境・社会的活動を推進し、内容を開示することが求められています。

日産は取引先をサステナビリティ方針においても重要なパートナーとして明確に位置づけています。「日産人権方針」「日産グローバル人権ガイドライン」「日産取引先サステナビリティガイドライン」や「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」*4の策定や、「環境活動説明会」の実施を通じた取引先との関係構築により、環境・社会課題に対する基本理念や調達方針を共有し、環境活動に関する協業を推進してきました。「NGP2030」では情報開示の法制化などの外部動向に対応するために、責任ある調達の要件をガイドラインに組み込み、日産のサステナビリティ要求を満たした材料の使用拡大など、サプライチェーンのリスクマネジメントに取り組んでいきます。

また、日産は倫理、社会、環境面に配慮した原材料を調達し、取引先との対話を通じて、持続可能な責任ある調達の実現を目指しています。2025年3月に「持続可能な天然ゴムのためのグローバル・プラットフォーム(GPSNR)」に加盟しました。詳細は「責任ある原材料調達」*5「関連パートナーとの連携」*6をご参照ください。

バリューチェーン情報の統合管理および説明責任の履行(トレーサビリティ)

クルマのバリューチェーン全体での情報開示に関する規制化や開示範囲の拡大に対応するため、業界全体でサプライ

チェーン情報を収集・管理する仕組みの構築が検討されています。あわせて、企業活動に伴うCO₂排出量などの非財務情報開示の強化も求められています。

こうした外部動向への対応として、日産はバリューチェーン全体の環境データを統合管理し、トレーサビリティを確保することで、説明責任を果たします。気候変動だけでなく、人権、資源依存、水や大気への影響など幅広いサステナビリティ課題に関する情報を一元的に把握するため、デジタルプラットフォームを導入しています。

具体的には、内部モニタリングツールにより、自社のCO₂排出量や水使用量、廃棄物などの環境データを記録・管理することで、ステークホルダーへ透明性高く情報を開示する体制を整えています。さらに、サプライチェーン全体の情報の統合管理や企業間のデータ連携を進めることで、取引先との協業による環境リスク低減の取り組みをいっそう加速していきます。

環境ガバナンスの強化

環境負荷を低減するために、全従業員が高い倫理基準に従って誠実に行動することが重要です。日産では事業を行うすべての地域において、環境に関する法律や規制の遵守、および社会要請に対応するための環境に関する社内基準を定めています。「NGP2030」では、環境における法令遵守を徹底し、グローバルで従業員への教育活動などを通じて環境法令の理解浸透を進めています。

*1 Corporate Sustainability Reporting Directiveの略。

*2 Task force on Climate-related Financial Disclosuresの略。

*3 Task force on Nature-related Financial Disclosuresの略。

*4 詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/>

*5 詳細はこちらをご参照ください。 >>>P078

*6 詳細はこちらをご参照ください。 >>>P057 >>>P059

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	<u>ニッサン・グリーンプログラム</u>
			バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

「NGP2030」取り組み一覧

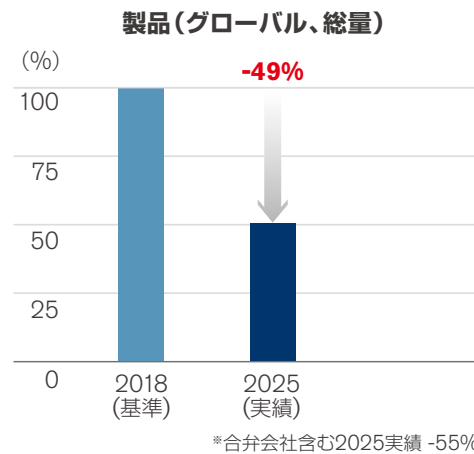
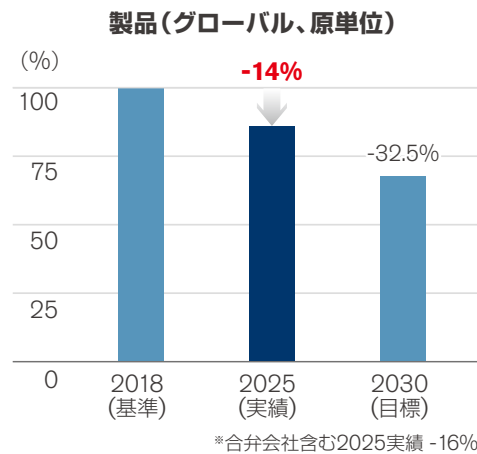
取り組み			「NGP2030」目標	2025年度実績
気候変動 長期ビジョン： 2050年までに カーボン ニュートラルを 実現	CO ₂ 排出の削減 (基準2018年)	ライフサイクル	-30%(グローバル)	原単位 -13%/総量 -43% 各領域でのCO ₂ 削減活動を推進しました。
		クルマ	-32.5%(グローバル) -50%(主要地域：日本、米国、欧州)*1	グローバル：原単位 -14%/総量 -49% 主 要 地 域：原単位 -18%/総量 -42% 主に主要地域におけるエンジン車の燃費が改善しました。
		生産	-52%(グローバル)	原単位 -5%/総量 -37% 省エネルギー活動の継続に加え、再生可能エネルギーの採用を推進しました。(例：日本でのPPAの導入など)
		サプライヤー	CO ₂ 排出量削減を推進	グリーンアルミやグリーンスチールの適用を継続しました。
		物流(t-CO ₂ /台数)		-6% モーダルシフトなどの輸送方法の改善、並びに代替燃料(LNG・Bio燃料)の活用により、CO ₂ 排出量を削減しました。
		R&D施設(t-CO ₂ /開発費)		-17% R&Dグローバル拠点における省エネルギー活動を推進しました。
		オフィス(t-CO ₂ /延床面積)		-57% 再生可能エネルギー使用の増加によってCO ₂ 排出量を削減しました。 2025年度もグローバル本社の電力および熱エネルギーは100%再生可能エネルギー由来となりました。
		販売店(t-CO ₂ /店舗床面積)		-30% 実質再生可能エネルギー100%の電力「日産でんき」の導入を開始しました。
資源依存 長期ビジョン： 新規採掘資源 依存ゼロ	材料資源	サステナブルマテリアルの拡大 (重量ベース)	40%(主要地域：日本、米国、欧州)	34.8% 天然ゴムに関する取り組みを含め、サステナブルマテリアルの利用を拡大しました。
		廃棄物/埋め立ての管理	低水準の維持	地域と連携した廃棄物回収スキームに参加するなど、廃棄物・埋め立て削減を推進しました。
大気品質と水 長期ビジョン： ゼロインパクト/ ゼロリスク	水	エネルギー管理機能の拡大	EVへの搭載率:100%(主要地域：日本、米国、欧州)	英国の一部EVへ搭載するV2G対応技術の開発を継続して推進しました。
		生産拠点での水リスク管理の強化	ハイリスクサイト数のゼロ化を目指す	ハイリスクサイト数のゼロ化に向け、活動を推進しました。
		生産拠点での使用量の削減		日常的な運用管理の徹底により、水使用量の削減を継続的に推進しました。
	大気品質	生産拠点での排水の水質管理		生産拠点での排水の水質管理を継続しました。
		クルマからのエミッション削減 (テールパイプ以外も含む)	技術の開発と適用	より厳しい規制に対応するべく、ブレーキ摩耗粉の低減に向けた技術検討を継続しています。
		生産拠点でのVOC管理	活動の継続(塗装)	廃シンナーの回収率改善などVOCを低減する活動を継続しました。
事業基盤	責任ある調達の実施		サプライチェーンのリスクマネジメントの実施	「日産取引先サステナビリティガイドライン」と「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を更新し、更新したガイドラインの遵守を要請しました。
	バリューチェーン情報の統合管理および説明責任の履行 (トレサビリティ)		・企業活動/部品製造からのカーボンフットプリント などの情報管理システムの構築/運用 ・サプライチェーン情報の信頼性向上	2025年度から新情報管理システムの運用を開始しました。また、システムの適用対象拠点の拡大など、統合的な情報管理の実現に向けたシステム改善を実施しました。
	環境ガバナンスの強化			環境ポリシー遵守意識の向上に向け、グローバル統一の教育プログラムの更新を推進しました。

*1 当社および連結子会社を含む

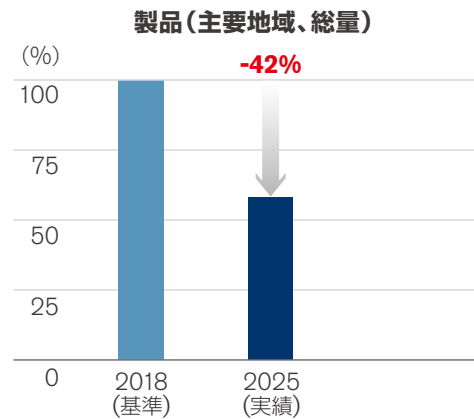
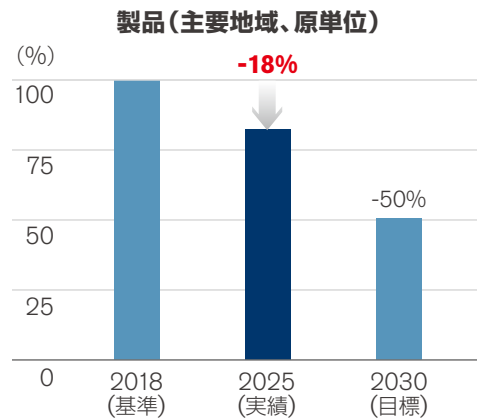
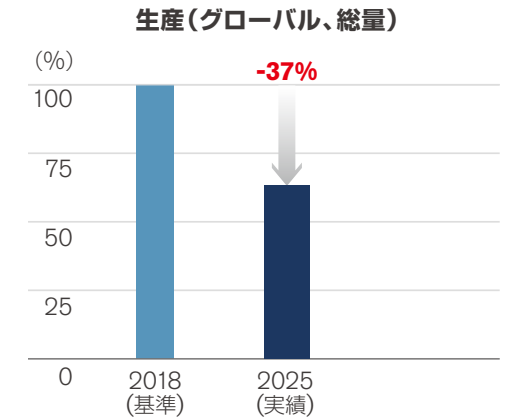
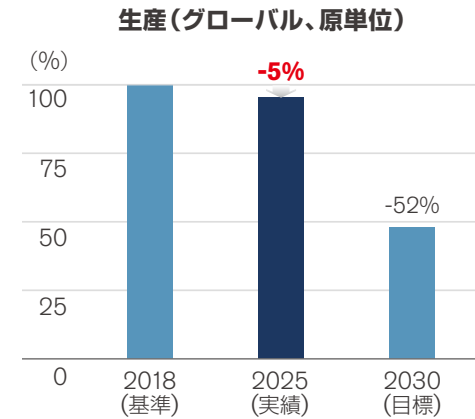
「NGP2030」の進捗状況

「NGP2030」では一部の項目について、台あたりCO₂削減効果に加え、パリ協定に整合した2030年の世界全体の排出量半減に向けた貢献を評価するため、CO₂削減効果を総量でも確認しています。

新車からのCO₂排出量削減率*1



生産活動でのCO₂排出量削減率



「NGP2030」の組織境界の統一について

2025年度実績の開示より、NGP2030の組織境界を「当社および連結子会社」へ変更しました。持分法適用会社(例：中国合併会社)は管理対象に含まれません。クルマのCO₂については環境影響の重要性を踏まえて、中国合併会社を含む実績値の開示を今後も継続します。

*1 CO₂排出量はWell to Wheelベース、削減率は社内規定の方法で算出しています。

バリューチェーンでの活動実績

日産は、事業と関連が強い重要領域である気候変動、資源依存、大気品質と水に関連する課題から優先的に取り組み、生態系サービスへの依存と影響を最小化し、環境理念である、「人とクルマと自然の共生」を実現するため、さまざまな価値を社会と環境に提供していきます。こちらの章では「製品」「企業活動」「事業全体を通じた生態系とのかかわり」「関連パートナーとの連携」という4つの主なバリューチェーンの事業領域での環境に対する取り組みや創出する価値について紹介します。

製品

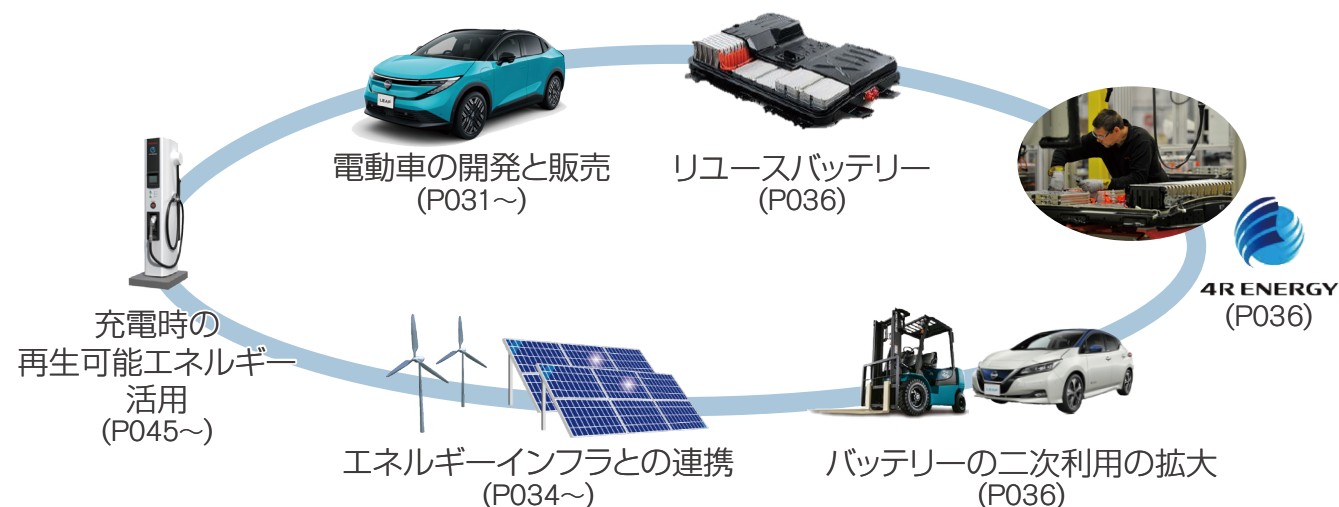
電動車による持続可能な社会の構築

日産は、量産型EVのパイオニアとして電動車の投入と普及を企業戦略の一つとして位置づけ、包括的なアプローチのもとでさまざまなパートナーと協力して活動を推進しています。この取り組みは、開発段階から販売にとどまらず、お客さまの使用時も見据えたものです。

電動車の充電時における再生可能エネルギーの活用推進や、自動車単体の枠組みを超えたインフラとの連携、廃車後バッテリーの二次利用などを含んでいます。

これらの取り組みは走行時のCO₂排出量の削減に加え、電動車ならではのエネルギーマネジメントといった新たな価値の創出にもつながり、クルマを資源として最大限活用することを目的としています。これにより、気候変動、資源依存、生物多様性などの自然に関する多様な課題に対し、日産はライフサイクル全体を通じた環境負荷の低減と持続可能な社会の構築を実現していきます。

電動車を活用した持続可能な社会構築への取り組み



目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
			バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

開発と販売での取り組み

2050年カーボンニュートラルを実現する日産の電動車

日産は、電動車はガソリン車よりもライフサイクル全体でのCO₂排出量削減に貢献するという考えのもと、その普及のために100%モーター駆動のEVとe-POWERならではの魅力向上に取り組んでいます。モーター駆動がもたらすレスポンスのよい加速となめらかな走りに加え、電動駆動4輪制御システムe-4ORCEは、前後のモーターとブレーキの統合制御により、あらゆる路面で高次元の走行体験を提供します。また、EVではエンジンによる音や振動がないことを生かした車両全体での音振設計により静粛性を極め、e-POWERにおいても、走行音が大きいタイミングで発電を行う制御を取り入れるなど、エンジン音を感じさせない静かさを実現しています。

電動車普及を支える技術の革新

進化するEVプラットフォーム

2022年発売の「日産アリア」は、エンジンよりモーターが小さいことを活かし、エアコンユニットをモータールームへ移動させて室内空間を拡大しました。また、バッテリーパックとフロアの一体構造により、フラットフロアの実現とともに、低重心化と高いボディ剛性によって高いハンドリング性能を実現しています。2025年発売の3代目新型「日産リーフ」では、バッテリーの搭載効率を高め、プラットフォームのコンパクト化を実現しました。

電動パワートレイン

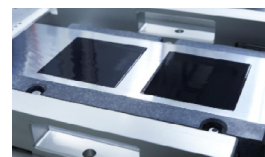
日産は電動パワートレインのコア部品の高性能化と小型化を行うとともに、EVとe-POWERで共用してコストを低減した「X-in-1」を開発しました。EV用には、モーターとインバーター、減速機を一体化した「3-in-1」を新型「日産リーフ」から搭載しました。e-POWER用には、これに発電機と増速機を加えた「5-in-1」を2025年発売の「キャシュカイ」から搭載しました。今後、この電動パワートレインの採用を拡大し、さらに競争力を高めていきます。

発電に特化したe-POWER専用設計エンジン

日産は、エンジンを高効率領域で定点運転できるe-POWERの強みを生かした燃費向上技術の開発に取り組んでいます。日産独自の燃焼技術「STARC*¹コンセプト」を第3世代e-POWERで実用化し、42%という高い熱効率によりクラストップの燃費性能を実現しました。今後さらに開発を進め、熱効率50%の実現を目指します。

次世代バッテリー

日産は、従来と比べ性能を大幅に高めたリチウムイオンバッテリーや大幅なコスト削減ができるLFPバッテリー、ゲームチェンジャーとして期待される全固体電池の開発を進めています。全固体電池はパイロット生産ラインでの生産試作の段階で、2028年度までの市場投入を目指しています。



軽量化技術

パワートレインの効率向上と同様に、軽量化技術の開発もカーボンニュートラル実現に向けた重要な取り組みのひとつです。

材料：軽量化・高強度・高成形性を両立できる超ハイテン材を、軽自動車からインフィニティに至る幅広い車種に採用しています。新型「日産リーフ」においても、高成形性超ハイテン材に加えて、熱間プレス材を採用しています。

工法：V-LPDC(吸引低圧鋳造法)*²という新工法を実用化し「ローグ」「キャシュカイ」に採用しました。シリンダヘッドの薄肉化により4%の軽量化に貢献しています。今後も軽量化技術開発を積極的に進め、カーボンニュートラル達成に向けてCO₂の排出削減を推進します。

グローバルでの電動化推進

電動車の実績と評価

EVでは、「日産サクラ」が2022年度から2025年度まで4年連続で国内市場におけるEV販売台数No.1を獲得しました。新型「日産リーフ」は先進の電動性能と日常の運転の快適さの両立が評価され、「ウィメンズ・ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー2026」を受賞、EVパワートレインは ワーズ社の2025年「10ベストエンジン&推進システム」に選出されました。グローバル累計生産150万台を突破したe-POWERは第3世代へ進化し、2025年に欧州で「キャシュカイ」を発売しました。2026年には、日本と北米にそれぞれ「エルブランド」「ローグ」の投入を予定しています。

*¹ Strong Tumble and Appropriately stretched Robust ignition Channelの略。

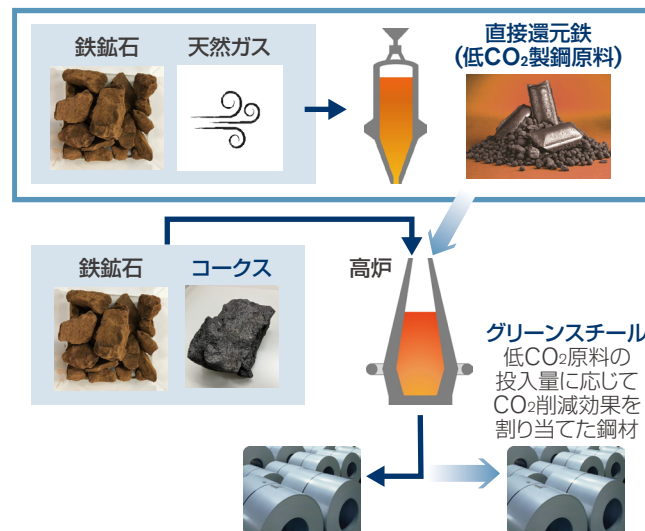
*² Vacuum Low Pressure Die Cast processの略。

グリーンスチール・グリーンアルミニウムの採用によるCO₂削減の取り組み

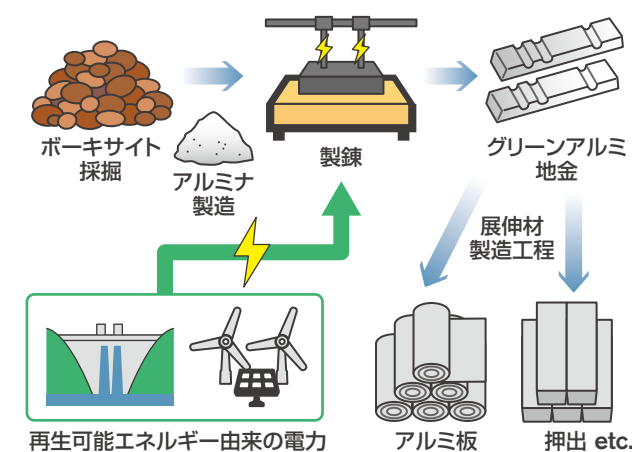
車両重量の約60%は鉄部品、約10%はアルミ部品によって構成されていることから、グリーンスチール*1やグリーンアルミニウム*2の採用は、ライフサイクルCO₂排出量を削減していくうえで、大変有効な取り組みとなります。従来製品と同等の品質を実現しながら、CO₂排出量を大幅に削減することを可能にした株式会社神戸製鋼所のグリーンスチールやグリーンアルミニウムを2023年1月に採用しました。これを皮切りに、グリーンアルミにおいては株式会社UACJと、グリーンスチールにおいては日本製鉄株式会社、JFEスチール株式会社、POSCO Co.,Ltd.と連携し、車両へ順次適応拡大を進めています。

併せて日産の製造工程で発生したスクラップをリサイクル原料としても活用するクローズドループ・リサイクル*3などを推進することで、CO₂排出量をさらに削減していきます。

グリーンスチール：マスバランス方式(直接還元鉄の例)*4



グリーンアルミニウム



商用車の電動化

日産はカーボンニュートラル社会の実現に向けて、商用車の電動化も進めています。

2014年にEVの多目的商用バン「e-NV200」を欧州各国および日本で発売しました。走行用バッテリーから電力を取り出すことができるパワープラグを採用し、平時における外出先での電源確保やレジャーでの利用、災害時の電源などに活用できます。工事現場ではエンジン発電機を使用せずに現場周辺の騒音問題を緩和できます。

2022年に欧州で発売した「タウンスターEV」は都心での配達業務をフレキシブルに行うことができる商用バンです。

2024年には「クリッパーEV」を日本で発売しました。軽商用バンとして必要な荷室性能と積載量を確保しながらも、モーター駆動のEVならではの力強い走り、重い荷物も軽快に運ぶことが可能です。

「e-NV200」活用例



日産は、商用車においても電気自動車ラインナップの拡充を図ることで、より広いお客さまへEVの魅力をお届けします。

*1 グリーンスチール：製造工程におけるCO₂排出量を大幅に削減した低CO₂鋼材

*2 グリーンアルミニウム：太陽光などの再生可能エネルギー由来の電力のみを使用して電解精錬することにより、アルミニウム地金製造時のCO₂排出量を地金サプライヤー従来比約50%削減。

*3 クローズドループ・リサイクル：製造時に発生したアルミニウムや鋼板の端材を同じ品質の材料として再生し、再び同種製品に採用する手法。アルミニウム材のリサイクル活動についてはこちらのページをご参照ください。 >>>P049

*4 マスバランス方式：製品の製造工程において、ある特性（例：低CO₂品）を持った原料とそうでない原料とが混在する場合に、その特性を持った原料の投入量に応じて、製品の一部に対してその特性を割り当てる手法。CO₂排出量低減効果を特定の鋼材に集約している。

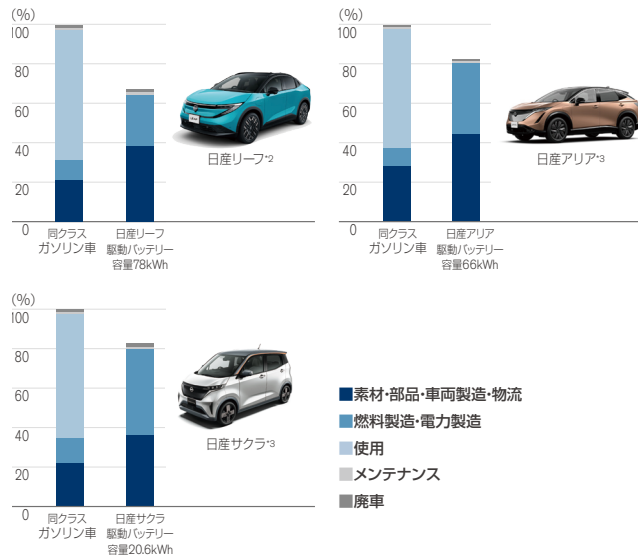
LCA手法を活用した環境負荷の低減

EVのライフサイクルアセスメント*1

2010年に世界初の量産電気自動車「日産リーフ」の販売を開始して以来、ラインナップの拡充を進めることで環境負荷低減に取り組んでいます。

2022年販売の「日産アリア」と「日産サクラ」は航続距離を伸ばすと同時に、日本の同クラスガソリン車対比で、ライフサイクルCO₂等価排出量を約20%削減しました。2025年販売の新型「日産リーフ」はバッテリー容量を増強しましたが、日本市場における同クラスのガソリン車と比べCO₂等価排出量を約30%削減しています。

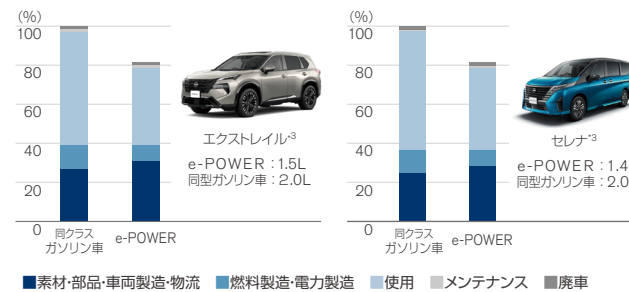
ライフサイクルでのCO₂等価排出量



e-POWERのライフサイクルアセスメント*1

2016年にe-POWERを投入し、ライフサイクルにおける環境負荷を低減しながら車両の電動化をさらに推進しています。例えば、「エクストレイル e-POWER」「セレナ e-POWER」では同型のガソリン車と比較して約20%のCO₂等価排出量の削減を達成しています。

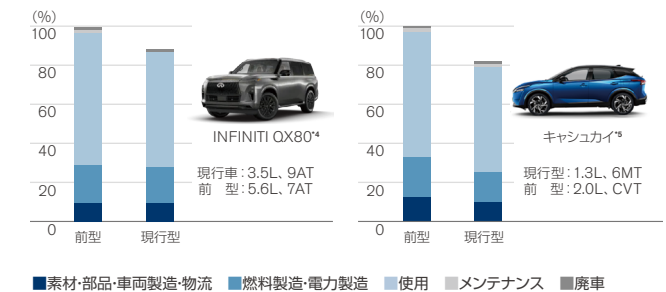
ライフサイクルでのCO₂等価排出量



ガソリン車のライフサイクルアセスメント*1

日産はガソリン車の性能も継続的に改善しています。ダウンサイジングターボの採用はその一例です。「INFINITI QX80」「キャシュカイ」の例では、パワートレインの効率向上や車両軽量化により、前型車よりもCO₂等価排出量を削減しています。

ライフサイクルでのCO₂等価排出量



*1 ライフサイクルアセスメント：クルマの使用だけでなく、原材料採掘、製造・輸送、リユースや廃車のリサイクルまでの全てのライフサイクルにおける環境負荷の定量評価

*2 日本生産・走行(13.6万km)における比較

*3 日本生産・走行(10万km)における比較

*4 日本生産・米国走行(29.5万km)における比較

*5 米国生産・走行(12万マイル)における比較

エネルギーインフラとの連携

EVを活用したエネルギーエコシステム

EVエネルギーエコシステムは、日産のEVが有するポテンシャルを最大限に活用し、資源を循環利用することで、お客さまに新たな価値を提供する仕組みです。NISSAN ENERGY*1はこのエコシステムの中でEVを使って電気を「ためて」「運んで」「シェア」できるものとして変えていくとともに、バッテリーをEV以外の用途にも活用していくことで、電気を賢く、効率的に活用していくための新たなソリューションです。お客さまがEVを用いてより賢い電気のある暮らしを実現できるよう、NISSAN ENERGYでは充電ソリューションの拡充、EVエネルギーマネジメント、EV以外の用途にバッテリーを活用するリチウムイオンバッテリーの二次利用事業を推進しています。

充電ソリューションの拡充

日産はお客さまが安心・便利なEVライフを送れるよう、さまざまな充電ソリューションを提供しています。

自宅に駐車している間に充電が完了する自宅充電は最も便利な充電方法です。日産では日本などの一部地域において、自宅での安全な充電の実施に向けて、専用のEVコンセントを設置する業者や充電器などを選定・斡旋しています。

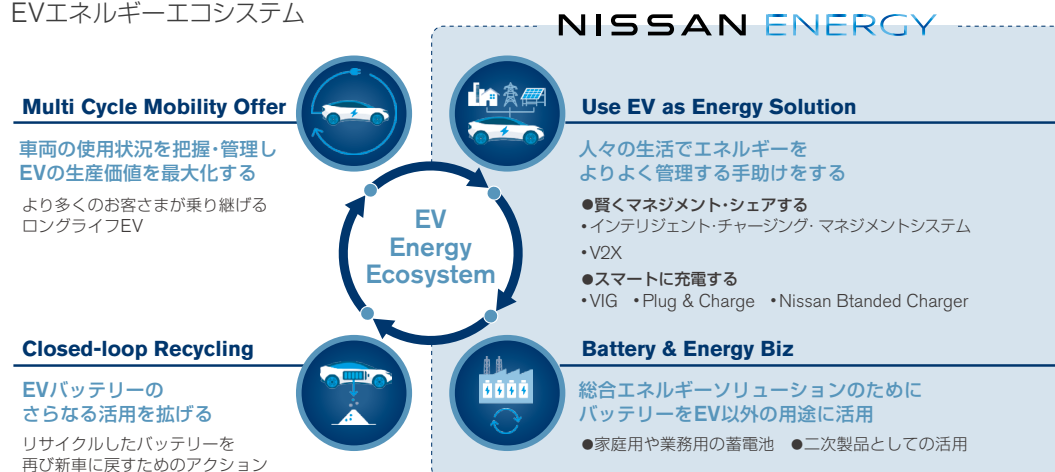
日産のアプリにより、公共充電器の場所や使用状況の把握、充電場所を考慮した目的地までのルートプラン、料金の支払いなど、さらに簡単に便利な充電体験を提供します。

公共充電の規格は、地域ごとのお客さまの充電行動や対象とするEVモデルを考慮し、より使い勝手の良い規格を採用しています。米国では2025年から「日産アリア」が、設置台数が多い急速充電規格であるTesla社のNACS(北米充電システム)に対応しました。

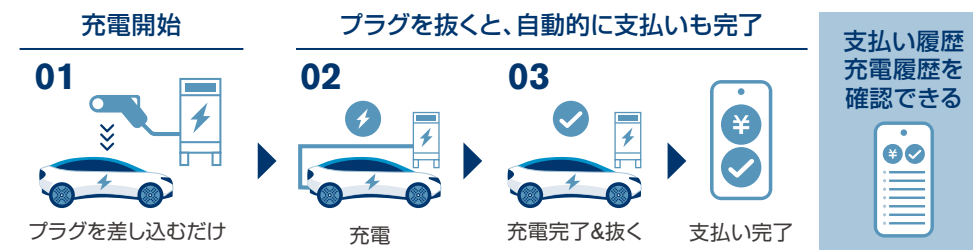
また、日産はEVの充電をより簡単かつスムーズにし、顧客体験を向上させ、EVライフをより便利にする「NISSAN ENERGY Charge Network」を2024年に導入しました。このネットワークでは、MyNISSANアプリを使用して充電ステーションを見つけ、リアルタイムの充電器の空き状況を確認し、充電料金を支払うことができます。本ネットワークは、Tesla社やElectrifyAmericaなどの充電パートナーと提携しています。

さらに、新型「日産リーフ」の販売開始とあわせて、北米では新たにPlug and Chargeサービスを「NISSAN ENERGY Charge Network」に導入しました。ユーザーは公共充電ステーションに到着後、充電プラグを車両に接続するだけで自動的に車両の認証、充電、決済処理が完了し、ワンアクションで充電操作を完了することができます。

EVエネルギーエコシステム



Plug and Chargeサービス



*1 NISSAN ENERGY(ニッサンエナジー)に関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/NISSAN_ENERGY/

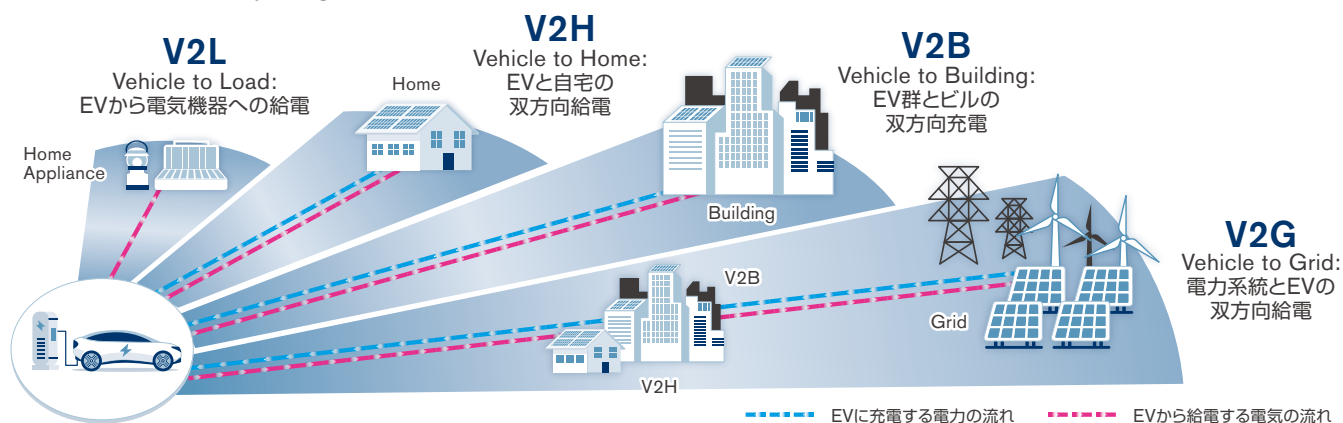
電気自動車を活用したエネルギーマネジメント

EVの蓄電池に貯めた電気は、クルマの動力源として使うだけでなく、双方向充電器と組み合わせることにより、クルマと周囲のあらゆるものに電気をシェアすることが可能となります。この技術をV2X (Vehicle to Everything)と呼びます。

夜間など電気料金が安い時間帯の電力や、日中の太陽光発電装置からの余剰電力を貯めて使うことで、電気代の節約や電力の地産地消が可能になるほか、停電時や災害時のバックアップ電源にもなります。

地域社会においても、複数のEVと電力システムをつなぎ、電力の需給状況に合わせて充電や放電を制御することで、社会の電力需給の安定や再生可能エネルギーの利用促進に貢献します。特に発電量のコントロールが難しい太陽光などの再生可能エネルギーを大容量蓄電池の代わりとして貯めることが可能なEVは、社会のインフラとしての活躍が期待されています。

V2X (Vehicle to Everything)



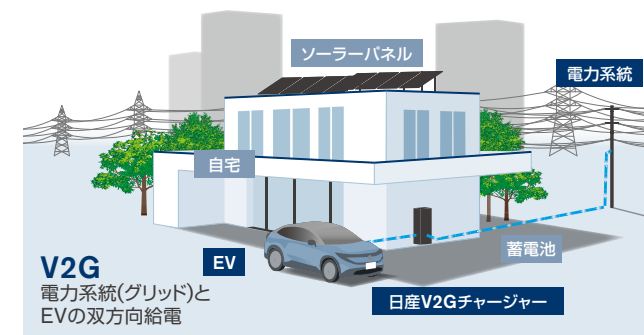
英国での「Vehicle to Grid (V2G)」技術導入

日産は、2026年に英国で一部のEVに「Vehicle to Grid (V2G)」技術を導入することを発表しました。V2G技術は、EVのバッテリーに蓄えた電気を電力系統(グリッド)や自宅に供給できるため、風力や太陽光などの再生可能エネルギーを効率的に利用することが可能です。これにより、化石燃料への依存を減少させ、温室効果ガスの排出削減に貢献します。

日産は、ノッティンガム大学での実証プロジェクトを通じて、交流電源システムによるグリッド認証コード「G99」*1を取得しました。G99は英国の配電系統に発電設備を接続するための技術規格であり、本規格への適合によりEVから電力系統への電力供給が可能となりました。本規格への適合は、2010年の初期型「日産リーフ」の販売から、30回以上のV2X実証を重ねてきた日産のEV・V2Xに関する経験や技術知見によって実現しました。この技術は、クリーンエネルギー

の利用拡大を促進し、地域の電力インフラの効率化にも寄与します。

今後、日産は英国を皮切りにV2Gを欧州市場へ展開し、現地のインフラに応じた適切なシステムを導入します。また、低コストのAC双方向充電器を提供し、より多くのお客さまが再生可能エネルギーを活用できるよう支援します。これにより、EVは単なる移動手段を超えて、持続可能なエネルギーエコシステムの一部として機能することを目指します。



*1 英国の電力配電ネットワーク(系統)に発電設備を接続するための技術規格

リチウムイオンバッテリー二次利用事業「4R」の推進

日産のEVに搭載した蓄電池は、クルマでの使用後も高い性能を有しています。また今後EVが普及し買い替えが進むことで二次利用が可能な蓄電池は供給が大きく増加することが見込まれています。

EVのパイオニアである日産は、2010年にリチウムイオンバッテリーの二次利用の専門会社フォーアールエナジー株式会社を住友商事株式会社の合併で設立しました。リチウムイオンバッテリーの「再利用(Reuse)、再販売(Resell)、再製品化(Refabricate)、リサイクル(Recycle)」という「4R」を推進し、資源の有効活用を可能とするバッテリーの循環サイクルの構築に努めます。

EVバッテリーで実現する循環型システム

今後、EVの普及に伴い、中古バッテリー市場が拡大し、その活用が課題となります。フォーアールエナジーは、この課題の解決のため、福島県浪江町の事業所で、使用済みバッテリーを再利用するための技術開発を進めてきました。市場から回収した使用済みバッテリーは、その状態や性能によって分類してさまざまな二次利用先に供給しています。この取り組みにより、循環バッテリーの価値に応じて、もとのEVの残価を上げるなど、お客さまに価値を還元するビジネスモデルを構築しつつあります。このモデルを事業として拡大し、お客さまがEVを保有する負担をより軽減することで、電動車のさらなる普及につなげていきます。

EVバッテリー二次利用の活用事例

フォーアールエナジーが提供するEVバッテリーを活用し、住友商事が北海道千歳市に「EVバッテリー・ステーション千歳」を完成させました。この設備は、約2,500世帯が一日に使用する電力に相当する出力6MW、容量23MWhの系統用蓄電システムです。住友商事は、EVバッテリーを定置用(電力事業用)として利用することで、EVリユースバッテリーの用途拡大や需要増による再生コストの低減に寄与します。加えて、製品として再利用することによりCO₂排出量の低減に貢献します。

リユースバッテリーの製品化

日産は使用済みバッテリーの製品化を進めています。



ポータブル蓄電池



オフグリッド街灯

あらゆるエミッションへの対応

排出ガスへの対応

ゼロ・エミッション車の普及推進

走行時に排気ガスを出さないEVの普及は、都市部における大気汚染の改善に有効な手段となります。日産は「日産リーフ」をはじめ、これまでグローバルで累計101万台(2026年3月末時点)のEVを販売しました。各国政府、地方自治体、電力会社などとパートナーシップを締結しながら、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の検討を進めています。

内燃機関の排気性能改善

日産は、内燃機関の排気性能改善に長年取り組み、燃焼技術や排出ガス浄化触媒、燃料タンクから漏出する燃料蒸発ガス処理技術などの開発を進め、下記のような成果をあげてきました。

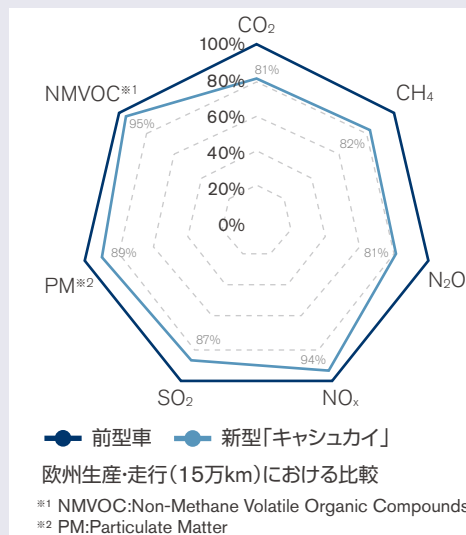
- ・「セントラCA」(2000年／米国)：ガソリン車初のカリフォルニア州大気資源局排出ガス基準PZEV*1認定を取得
- ・「ブルーバードシルフィ」(2000年発売／日本)：日本初のU-LEV*2認定を取得
- ・「キャシュカイ」(2018年／欧州)：ガソリンパーティキュレートフィルター(GPF)を搭載しEURO 6d規制に適合
- ・「セレナ e-POWER」(2018年／日本)：発電専用エンジンの制御最適化により平成30年排出ガス規制75%低減レベルを達成。

今後も内燃機関からの排出ガスのクリーン化の取り組みを継続して推進していきます。

ライフサイクル評価における地球温暖化抑制への貢献

日産は、CO₂以外の温室効果ガス(GHG)についても継続的にLCAで評価し、環境性能向上を図っています。新型「キャシュカイ」は前型車と比較しGHG排出量をライフサイクルでおよそ5~20%削減しており、地球温暖化抑制に貢献しています。

「キャシュカイ」のライフサイクル評価



排出ガス以外のエミッションへの対応開始

日産は、人や自然への影響を考慮し、排出ガスだけではなく、ブレーキやタイヤの摩耗による粉塵など、車から排出されるあらゆるエミッションを低減する取り組みを拡大しています。電動車両は減速するときに、回生ブレーキを使用し、発電した電力でバッテリーを充電することで、エネルギーを無駄にせず燃費をよくすることができます。また、ブレーキパッドの摩耗も減るため、エミッションの低減にもつながります。欧州の次期排気ガス規制案「Euro7」には排出ガスだけでなく、ブレーキなどからの微粒子の発生低減が盛り込まれるため、日産は対応する技術の検討をしています。

車室内の空気環境の向上

先進運転支援技術の実用化と、完全自動運転の開発が進む現在、車室内で過ごす時間はより長時間化すると予想され、快適で安心な空間を提供することはますます重要になっています。日産では、クルマからの排出ガスのクリーン化のみならず、より快適に過ごすことができるよう空質をはじめとした車室内環境の向上についても研究開発を進めています。ホルムアルデヒドやトルエンなど常温で揮発しやすい揮発性有機化合物(VOC)についても、車室内の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、継続的に削減を図っています。日産では、車室内VOCに関する各国法令や指針に準拠した日産基準を遵守しています。また、「ニオイマイスター」により車室内のにおいの確認を行い、より安全な車室内空間の提供につとめています。

*1 Partial Zero Emission Vehicleの略。米国カリフォルニア州大気資源局が制定。

*2 Ultra-Low Emission Vehicleの略。日本の2000年排出ガス規制「新長期規制」の適合車より、窒素酸化物(NO_x)と非メタン炭化水素(NMHC)の排出量を75%低減したクルマ。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
				バリューチェーンでの活動実績
				第三者保証

環境負荷物質を高い自主基準で低減

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ている化学品に関するREACH規則*1、日本の「化学物質の審査および製造などの規制に関する法律」などにより、各国で使用制限の強化が求められています。日産では、厚生労働省が2002年1月に定めた指定物質で、自動車車両を構成する物質の指針値を満たすことを目指し、2007年4月以降、日本国内で生産・販売している新型乗用車に適用しています。2019年1月に同省指針値が改定され、2022年以降発売の新型車から新しい指針値を満たしています。

日産は、環境負荷物質の管理強化、計画的な削減、および代替を推進しています。科学的にハザード(危害要因)が認定された、またはそのリスクが高いと考えられる物質や、NGOがリスクを指摘している物質などを含めて検討し、各国の法規よりさらに厳密な日産独自の物質使用方針を2005年度に制定、2007年度よりグローバルに展開しています。使用を禁止または管理する化学物質については、日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」で規定し、開発初期段階からクルマに使用する原材料、部品、用品のすべてに適用しています。例えば、2007年7月以降にグローバル市場に投入した新型車*2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*3類の使用を禁止もしくは制限しています。

日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」は、グローバルの化学物質法規の動きと日産の自主基準物質の追

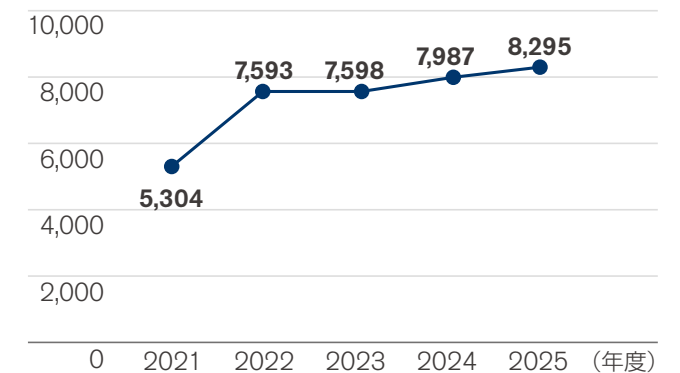
加に基づいて、毎年改定しています。2017年度の改訂にあたっては、法規を先読みしてコンプライアンスレベルを高めるため、事業活動において想定される有害性やリスクを再評価した基準を設定しました。

日産は取引先とともに、サプライチェーン全体で情報伝達と管理の仕組みを構築して運営しています。例えば欧州で生産・輸入するクルマや部品については、REACH規則に適合するためユーザーなどへの情報提供や官庁への登録・届出を行い、CLP規則*4にも対応しています。

化学物質の適正な利用

日産では、化学物質のハザードやリスクの選定基準を、法令遵守以上のレベルで見直しを行っており、世界で検討が進んでいる物質も積極的に制限しています。その結果、2025年度の指定化学物質数は8,295へと増加しています。化学物質を適正に利用することにより、将来のリユース、リサイクル、リペアといった資源の循環利用にもつなげていきます。

指定化学物質数



*1 REACH規則: Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals

*2 OEM車を除く。

*3 PBDE: ポリブロモジフェニルエーテル

*4 CLP規則: Classification, Labelling and Packaging of Substances and Mixtures Regulation

気候変動(製品)関連データ

グローバル販売台数および生産台数データ

(千台)

	2024年度	2025年度
連結売上台数*1*2	2,657	2,435
日本	439	385
北米	1,303	1,253
欧州	337	310
アジア	132	83
その他	446	404

(千台)

	2024年度	2025年度
連結生産台数*1*2	2,409	2,156
日本	641	558
北米*3	1,165	1,111
欧州*4	276	279
アジア*5	215	83
その他*6	110	125

電動車およびハイブリッド車の出荷台数比率

お客さまの電動車への関心が高い日本と欧州においては、e-POWER、EVおよびハイブリッド車*7の比率は引き続き過半数を占めています。これは、環境価値を追求したサステナブルな製品群が日産ビジネスのコアになりつつある状況を表していると、日産は捉えています。

パワートレイン比率(2025年度出荷台数ベース)*1

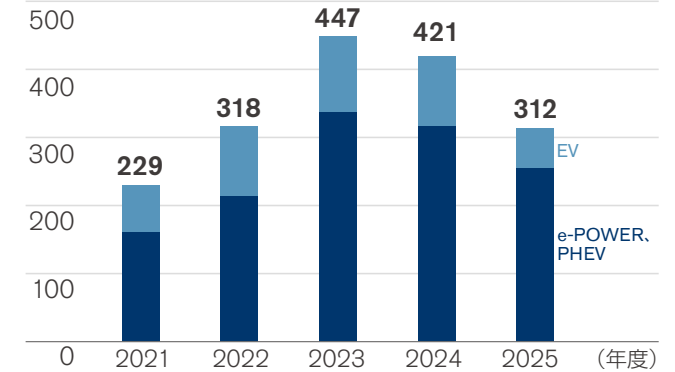
地域別	単位	ガソリン車	ディーゼル車	e-POWER車	EV	ハイブリッド車
日本	%	48	0	39	4	9
北米	%	99	0	0	1	0
欧州	%	23	5	23	9	40
アジア	%	58	23	16	1	2
その他	%	82	9	2	0	7
グローバル	%	76	3	11	2	8

電動車の販売台数(EV、e-POWER、PHEV)

日産は電動車ラインナップの拡充、電動車販売比率の向上を目指しています。2025年度は厳しい競争環境により、電動車の販売台数は前年に対して減少しました。

EV、e-POWER、PHEV販売台数*1*2

(千台)



*1 販売台数および生産台数は2025年度より集計対象を変更し、財務連結グループと一致させています。

*2 集計対象の見直しに伴い、過年度実績を修正しました。

*3 米国、メキシコの生産台数

*4 英国の生産台数

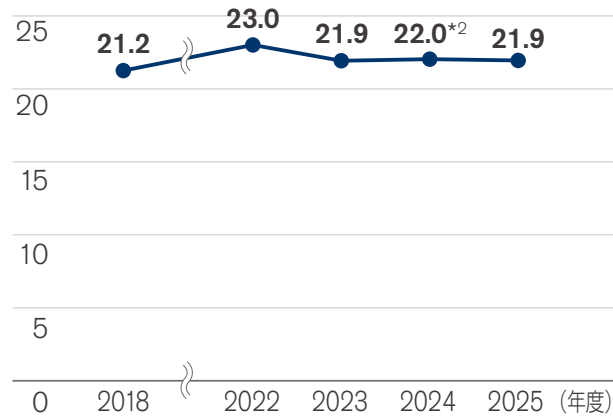
*5 タイ、インドの生産台数

*6 南アフリカ、ブラジル、エジプト、アルゼンチンの生産台数

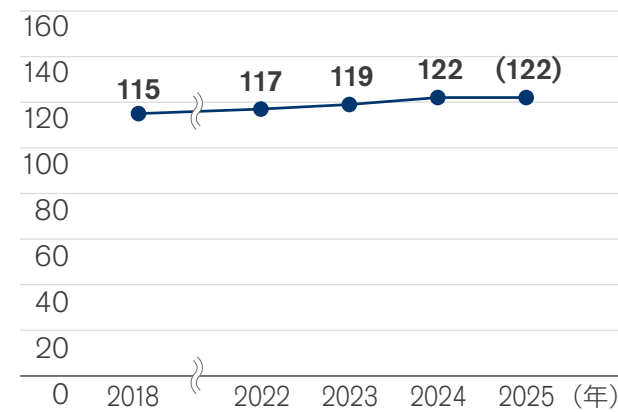
*7 e-POWER車以外

日本における企業平均燃費(CAFE)*1

(km/L)



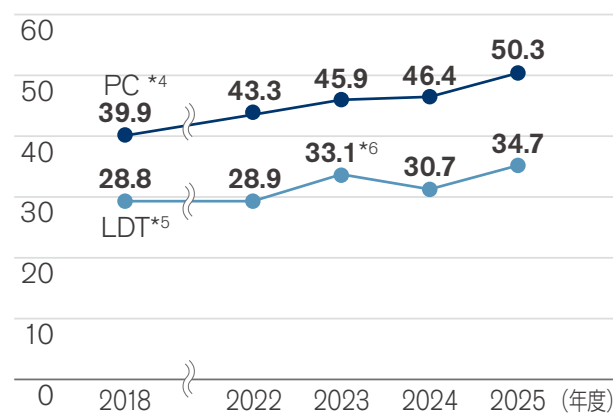
2025年度の日本における企業平均燃費*3は、21.9km/Lとなりました。厳しい市場環境により、電動車の販売比率が伸び悩む中、新型「ルークス」の効果により、軽自動車比率が高まり、前年同等を維持しました。

欧州における企業平均CO₂排出量*7(g-CO₂/km)

2024年度の企業平均CO₂排出量は122g-CO₂/kmとなりました。2025年は「日産リーフ」のモデル切り替えの影響により、EVの販売比率は一時的に低下しましたが、「キャシュカイe-POWER」の貢献により電動車比率は向上し、前年同等を維持する見込みです。*8

米国における企業平均燃費(CAFE)

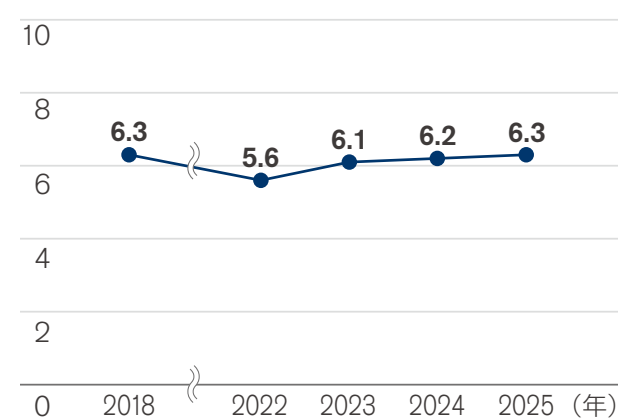
(mpg)



2025年度の米国における企業平均燃費は乗用車(PC)が50.3mpg、小型トラック(LDT)が34.7mpgとなりました。新型「キックス」の投入などにより、乗用車セグメント、小型トラックセグメントともに、小型モデルの台数比率が増加し、企業平均燃費が向上しました。

中国における企業平均燃料消費量

(L/100km)



2025年の中国における国内生産車の企業平均燃料消費量は6.3L/100kmとなりました。新旧併売モデルにおいて燃料消費率の高い旧型モデルの販売比率が増加したものの、電動車比率の向上により、全体としては前年同等を維持しました。

*1 2022年度以降はWorld-wide harmonized Light duty Test Cycle(WLTC)評価モードによる型式認証車両を含みます。

*2 2024年値に誤りがあったため、修正しています。

*3 社内で算出した暫定値を使用しており、一部車種にWLTCモードの燃費値を含みます。

*4 Passenger Carの略。

*5 Light Duty Truckの略。

*6 2023年値に誤りがあったため、修正しています。

*7 2021年以降はWorldwide harmonized Light vehicles Test Procedure(WLTP)評価モードによる型式認証車両を含みます。

*8 2025年の公式値はまだ公開されていないため、暫定値で表示しています。

企業活動

企業活動では、生産、物流、オフィス、販売会社を活動領域としてさまざまな活動を推進しています。

生産においては次世代のクルマづくりコンセプト「ニッサン インテリジェント ファクトリー」の考え方のもと、カーボンニュートラルに向けた取り組みを進めています。また、物流の効率化や、「日産でんき」をはじめ積極的な再生可能エネルギーの導入など、企業活動全体での脱炭素化を進めています。

さらに、資源やエネルギーをライフサイクル全体にわたり効率的かつ持続的に活用するシステムを発展させ、サーキュラーエコノミーの視点をいち早く取り入れることで、お客さまや社会への提供価値の最大化に努めています。

これらの活動により、資源やエネルギーを効率的かつ持続的に活用するとともに、環境への影響の最小化に努めています。

カーボンニュートラルに向けた取り組み

生産工場でのカーボンニュートラルロードマップ

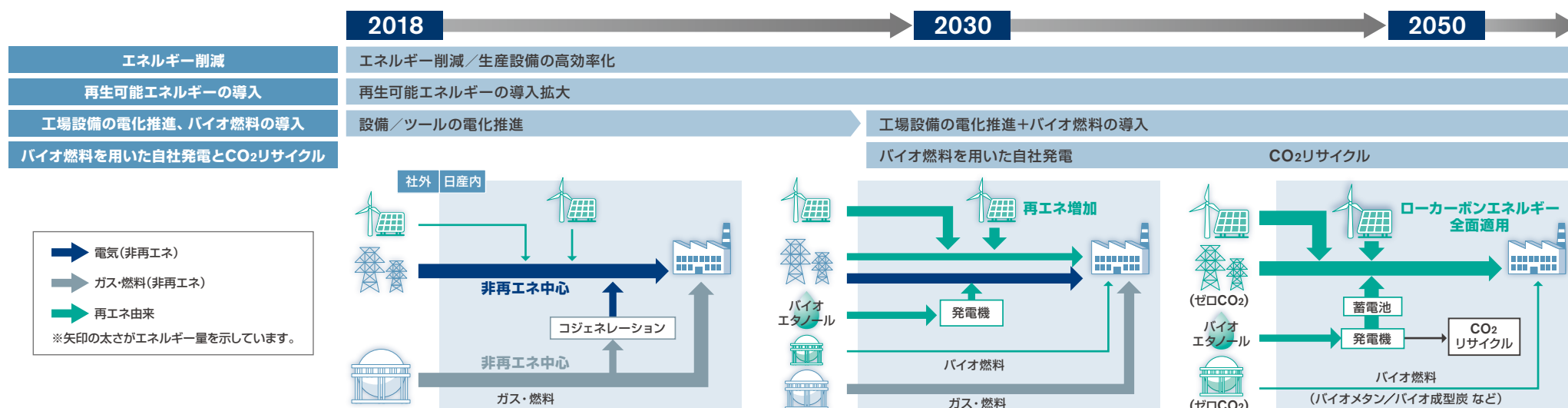
日産は、2050年ライフサイクルでのカーボンニュートラル実現を目指し、生産工場においてもカーボンニュートラルを目標とした活動を推進しています。

達成に向けた取り組みを着実に推進するため、2021年10月、生産工場において2050年カーボンニュートラルを実現するロードマップを発表しました。^{*1}

～2030年：工場のエネルギーを削減しながら革新的な生産技術導入や電化を推進し、さらに再生可能エネルギーの導入や代替エネルギーの適用拡大を進めていきます。

2030～2050年：ガスや蒸気などさまざまな動力形態で運営されている工場設備の電化と併せてバイオ燃料を活用することにより、化石燃料の使用ゼロを実施します。同時に、使用電力については、再生可能エネルギーと代替燃料を用いた燃料電池で自家発電した電力などローカーボンエネルギーを全面適用することで、生産工場におけるカーボンニュートラルを実現していきます。

カーボンニュートラルに向けた工場で使用するエネルギー変遷



^{*1} カーボンニュートラルロードマップはこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/210127-01-j>

生産技術の革新で2050年 カーボンニュートラルの実現を目指す

次世代のクルマづくりコンセプト 「ニッサン インテリジェント ファクトリー」*1

日産が進める「電動化」「知能化」などの加速に伴い、クルマの機能や構造はより複雑化し、生産工程においてもさらなる技術革新が不可欠となっています。これを受け、次世代のクルマづくりコンセプトとして「ニッサン インテリジェント ファクトリー」を発表しました。同コンセプトの柱である「ゼロ・エミッション化生産システム」では、生産工場のカーボンニュートラルロードマップに基づく取り組みを推進しています。



2050年カーボンニュートラルに向けた 生産工場の主な取り組み

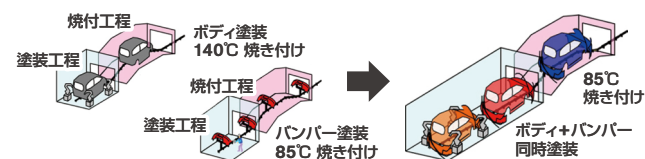
グローバルにおける省エネルギー活動 (新技術導入、運用改善)

生産過程におけるCO₂排出の主要因は、化石燃料を使用したエネルギー消費です。日産は生産過程におけるエネルギー消費とCO₂排出が最も少ない自動車メーカーとなるよう、さまざまな省エネルギー活動に取り組んでいます。

車両生産技術分野での取り組み

塗装工程への3ウェット塗装技術と低温焼き付け技術により、ボディとバンパーの同時塗装を実現し、CO₂排出量削減を推進しています。生産工場から排出されるCO₂の約30%は塗装工程に起因しており、同工程における工程短縮・撤廃や低温化がCO₂排出量削減につながります。日産が導入した低温3ウェット塗装技術は、従来ボディ塗装とバンパー塗装で別々に設けていた工程を一体化し、塗装工程からのCO₂排出量を従来比25%以上削減*2することを可能にします。また、塗装ブースの排気リサイクルにおける除湿処理を不要とすることで空調エネルギーを大幅に削減できる乾式塗装ブースなど、

ボディ・バンパー同時塗装



従来2つあった工程(左図)を、新技術でボディ・バンパーを同時に塗装しひとつ(右図)に集約することと低温(85℃)で乾燥させることでCO₂排出量を削減した。

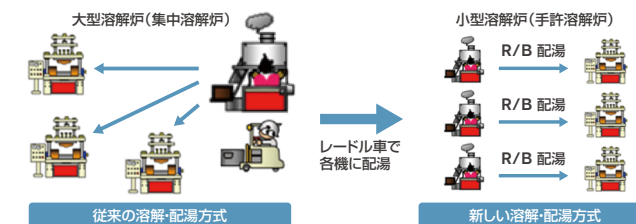
「ニッサン インテリジェント ファクトリー」ではさまざまなCO₂排出削減技術を適用しています。

パワートレイン生産技術分野での取り組み

アルミ鑄造の溶解工程や熱処理工程におけるCO₂削減に取り組んでいます。従来は、3～4t/時の溶解能力を有する大型炉を工場毎に配置し、アルミ溶湯を取鍋付きフォークリフトで各鑄造機保持炉へ運搬・配湯していました。これを、鑄造機1台毎に必要な最低限の能力を有した小型溶解炉を各鑄造機横に配置し、ロボットで溶湯を保持炉へ配湯する方式に変更しました。これにより、溶湯運搬による温度低下ロスを解消し、溶解温度を約100℃低下させることが可能となりました。さらに、操業度に応じて溶解炉を停止でき、全体で約20%のCO₂削減を実現しました。これらの活動により、一般社団法人日本能率協会主催の2024 GOOD FACTORY賞を受賞しました。

またオール電化仕様である液中溶解保持炉をダイカスト鑄造機に配置しました。これにより、大型のダイカスト鑄造機のアルミ溶解、保持の工程で工場エアー、ガス使用量をゼロ化しました。再生可能エネルギーを活用することにより、鑄造溶解工程でのカーボンニュートラルが実現可能となります。

溶解・配湯方式の変更



*1 ニッサン インテリジェント ファクトリーはこちらをご参照ください。 <https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NIF/>
次世代のクルマづくりコンセプトの関連情報ははこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/191128-02-j>

*2 日産調べ

鋳鉄工程では約1,500℃の高温で鉄を熔解するキュボラを保有しており、CO₂排出量に大きく影響していました。栃木工場では、生産構成の変化により稼働率が低下していた2基のキュボラ体制を見直し1基に集約し、また稼働停止したキュボラの付帯設備についても運用を検証し、必要最小限のバックアップ運転へ最適化しました。その結果、年間約9,000トンのCO₂削減を達成しました。本取り組みへの挑戦が高く評価され2025年度省エネ大賞(省エネ事例部門)で「省エネルギーセンター会長賞」を受賞しました。

NESCOによる省エネルギー活動

日産では、日々の操業の中で無駄なエネルギー消費を見逃さない運用改善を重視し、各拠点から現場起点の改善提案を集めています。日本拠点では、老朽設備の更新に加え、照明や空調などの運転条件をきめ細かく見直し、エネルギーロスの少ない操業を徹底してきました。こうした日本での取り組みは、標準的な運用ノウハウとして世界各工場へ展開され、各国工場が相互に学び合いながらベストプラクティスを共有しています。さらに、日本、欧州、メキシコ、中国に配置したエネルギー診断チーム「NESCO (Nissan Energy Saving Collaboration)」が現場に入り、設備の使い方や運転方法を中心に診断を実施しました。2025年度は、こうした運用改善を通じて、約3万4,000トンのCO₂削減につながる具体的な対策を提案しています。

再生可能エネルギーの推進

日産は、各拠点の地域特性に合わせ、自社の設備による発電やPPA*1事業者との契約を含めた再生可能エネルギーの導入促進をしています。

自社の設備による発電については、英国のサンダーランド工場で風力発電機を10基導入、出力は6.6MWに達しています。

いわき工場では、太陽光発電を工場見学者ゲストホールの電力に活用しており、余剰電力は「日産リーフ」の中古バッテリーに蓄電することで、エネルギーの安定供給と資源の有効活用を両立しています。

PPA事業者との契約による再生可能エネルギーの導入は、英国のサンダーランド工場をはじめとするグローバル各拠点で推進しています。2025年からは、日本国内においてもオフサイトPPAを活用した再生可能エネルギーの調達に取り組んでいます。これは、小規模な発電所で生み出された電力を束ね、送配電網を通じて安定的に調達する仕組みです。このような再生可能エネルギー導入の取り組みを進めた結果、今年度の再生可能エネルギー比率は11%*2に達しました。今後も取り組みを継続・強化し、再生可能エネルギー利用のさらなる拡大を目指します。



サンダーランド工場での太陽光発電

代替燃料を用いた自家発電

日産は2016年に固体酸化物形燃料電池(SOFC)を用いた燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」を世界で初めて車両に搭載しました。その開発経験を生かし、2024年3月にはバイオエタノールで高効率発電する定置型SOFC発電システムを開発し、栃木工場でトライアル運用を開始しました。今後は発電量の向上を図り、2030年からの本格運用を目指します。SOFC発電に用いるバイオエタノールについては、カーボンニュートラルサイクルに貢献する燃料として、イネ科作物ソルガムに着目しています。ソルガムは生育が早く環境適応性が高く、安定調達に適しているほか、子実は食料、絞りカスはバイオマス燃料や飼料としての活用が期待されます。2024年より、ソルガムの栽培からバイオエタノール製造までを一貫して行う実証プロジェクトに取り組んでいます。本プロジェクトでは、製造したソルガム由来のバイオエタノールを燃料に、SOFC発電システムによる発電試験の実施を計画しています。発電した電力はEVへの給電に活用し、実用性の確認を行います。本実証試験で得られた成果を踏まえ、今後は本技術の本格運用に向けた検討を進めていきます。



*1 Power Purchase Agreement(電力販売契約)の略。

*2 生産領域における全エネルギー使用量のうち再生可能エネルギーの割合(日産が自己投資または調達した再生可能エネルギーと電力系統に含まれる再生可能エネルギーの合計)

物流分野での取り組み

日産はライフサイクル全体でのカーボンニュートラル達成に向け、物流分野でも2030年に向けた明確なロードマップを策定し積極的に活動を進めています。具体的な取り組みとして以下の活動を実施しています。

- ・距離短縮：効率的な物流設計を行い輸送距離を短縮
- ・荷姿改善：荷姿仕様や部品形状を改善し輸送量を削減
- ・積載向上：輸送ルートや頻度を改善し積載率を向上
- ・輸送方法改善：モーダルシフトや電動化、代替燃料の活用

環境対策に取り組む物流パートナーとの連携をグローバル各地で強化し、モーダルシフトや電動トラックの導入、環境対応燃料船の活用を進めています。欧州向け完成車輸送は80%以上をLNG燃料船で行っています。

英国のサンダーランド工場では、EV36Zero*1の取り組みとして大型トラック用に7基の高出力充電設備を開設し、25台の大型電動トラックを導入しました。部品取引先と工場間の輸送や完成車の輸送に活用し、年間約1,500トンのCO₂排出削減に寄与しています。



サンダーランド工場の高出力充電設備

オフィスでの取り組み

日産は、日本、北米、欧州、中国のオフィスにおいてCO₂マネジメントを推進し、CO₂排出量を削減することを目指しています。日本では日産トレーディング株式会社が特定規模電気事業者(PPS: Power Producers & Suppliers)として、CO₂排出量とコストを考慮しながら環境負荷の少ない電力を調達しています。海外拠点ではスペインの日産テクニカルセンターやイタリアの事業所などに自社で太陽光発電を設置するなど、欧州を中心にオフィスでの再生可能エネルギー導入を拡大しています。

さらに、エネルギー診断専門チームNESCOを日産テクニカルセンター(NTC)に立ち上げ、オフィスにおいても省エネルギー診断を実施してCO₂排出量削減を推進しています。

グローバル本社での再生可能エネルギー導入の取り組み

神奈川県横浜市のグローバル本社では消灯などの日常改善やLED化の展開などによる省エネルギー活動を推進するとともに、再生可能エネルギーの導入によるCO₂排出量の削減に取り組んでいます。2011年には約40kW太陽光発電設備を導入しました。発電した電力は、本社ビル内の「日産リーフ」のリチウムバッテリーに蓄えられたのち、敷地内に設置されたEV向けの充電システムに使用されています。また発電した電力余剰分は、構内の電力として有効活用しています。さらに2024年度から、グローバル本社で使用する電力と熱エネルギーは100%再生可能エネルギーに置き換えられています。

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。CO₂排出量が少なく環境負荷の低い建物や、廃棄物など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あげるとともに、日本において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*2をひとつの指標としています。

既存の建屋では、グローバル本社ビルがCASBEEの最高評価である「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。

グローバル本社ビルは、自然エネルギーの有効活用とCO₂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。

また海外では、欧州の複数の事業所でBREEAM認証*3を取得し、トルコの事業所ではLEED認証*4を取得しています。そのほかオーストラリアを含む複数の事業所でグリーンビルディングの認証を取得しています。

*1 EV36Zeroについてはこちらをご覧ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/210701-03-j>

*2 建築環境総合性能評価システム: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency

*3 BREEAM: Building Research Establishment Environmental Assessment Method

*4 LEED: Leadership in Energy & Environmental Design

販売会社での取り組み

販売会社の各店舗では、日々の運営の中で工夫を重ねながら主体的に省エネルギーに取り組むとともに、潜在的な削減余地を見つけ出し、効率的なエネルギー利用を推進しています。さらに、将来的な環境配慮型店舗の導入検討や、「日産でんき」をはじめとした再生可能エネルギーの活用など、複数の手法を組み合わせることで、カーボンニュートラルの実現を目指しています。

「日産でんき」高圧事業の開始

日産は、環境問題やお客さまの環境に対するニーズに対応し、よりクリーンで安全、誰もが共生できる社会を目指しています。2024年12月から家庭向け実質再生可能エネルギー100%^{*1}の「日産でんき」低圧事業を開始、順次エリアを拡大しており、また2025年10月より日産グループの販売会社

や取引先法人のお客さまを対象として、高圧事業を開始しました。販売会社領域における、主なエネルギー源は「電力」であり、各エネルギー要素の構成のうち、約9割^{*2}を占めます。「日産でんき」を導入することにより、販売会社領域における多くの電力由来のCO₂排出量が削減され、カーボンニュートラル実現に向けて大きく前進しました。これにより、販売店（運営電力）・車両（EV）・家庭充電（充電電力）の3領域のクリーン化を実現し、販売から利用、充電までトータルにCO₂排出を実質ゼロとする仕組みを整備してきました。今後も、「日産でんき」のさらなる拡充を目指していきます。

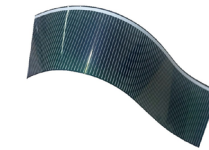
国内初カルコパイライト太陽電池の実証開始

環境配慮型店舗の検討に向けて、神奈川県が実施する「次世代型太陽電池普及促進事業」の採択を受け、R1東戸塚店（横浜市）において、自動車販売店で国内初となる「カルコパイライト太陽電池」（株式会社PXPが開発）の実証実験を2025年10月～2026年2月に行いました。カルコパイライト太陽電池は、「薄く、軽く、曲げられる」という特長を持ち、非常に軽量で、曲面にも柔軟に追従できることから、従来のシリコン系太陽電池では難しかった壁面や円柱などへの設置を可能にします。今回の実証実験では、県内初となる丸みを帯びた形状への設置を実現しました。研究開発段階にとどまらず、実際の店舗インフラの中で再生可能エネルギーをどのように実装し、活用していくかを検証する新たなフェーズに踏み出しました。この実証実験を通じて、太陽電池の設置場所や活用範囲を確認し、店舗における再生可能エネルギー由来の電力の活用を促進します。将来的には環境配慮型店舗の導入につなげ、お客さまに次世

代型太陽電池の設置などによる環境への取り組みを伝えていきます。



R1東戸塚店

株式会社PXP社製
カルコパイライト太陽電池キャンピー柱に設置した
太陽電池

エネルギー実績の見える化とエネルギー診断

NGP活動を通じて販売会社から集約したエネルギー使用実績をデータベースとして整備し、各社が自社のエネルギー利用状況を把握できるように可視化を行っています。また、NESCOチームと連携してエネルギー診断を実施し、確認できた省エネルギー改善ポイントを事例化して全国の販売会社と共有することで、省エネルギーへの気付きを促し、各社のエネルギー削減の推進を継続的に後押ししています。日産では、走行時CO₂排出をしないEVの販売から、「日産でんき」を活用する販売店舗の拡充と、お客さまの日常生活での充電に至るまで、「くるまも、くらしも」環境に配慮した、持続可能なモビリティ社会の実現に向けてカーボンニュートラル活動を継続していきます。

くるまも、くらしも、でんきと。



電気自動車に使う電気も



ディーラーで使う電気も



自宅で使う電気も

実質再生可能エネルギー100%^{*1}の「日産でんき」へ

^{*1} 固定価格買取制度（FIT）の認定を受けた非化石エネルギー源に由来する電気的环境価値を証書化したものを付すことで、実質的に再生可能エネルギー100%を実現しています。

^{*2} 全国の日産販売会社の2024年度CO₂排出量実績に基づく。

気候変動(企業活動)関連データ

エネルギー投入量*1

(年度)

	単位	2018	2022	2023	2024	2025
合計	GWh	7,755.2	6,442.7	6,053.6	5,807.0	5,571.0★
地域別						
日本	GWh	3,845.6	3,403.2	3,045.9	2,862.9	2,769.3
北米	GWh	2,397.7	1,971.4	2,074.6	2,070.0	1,947.7
欧州	GWh	862.0	545.1	511.4	474.7	491.8
その他	GWh	649.8	523.0	421.8	399.5	362.2
エネルギー源別						
電力	GWh	4,067.8	3,496.3	3,496.0	3,433.6	3,315.2
天然ガス	GWh	2,882.1	2,396.0	2,049.6	1,934.3	1,858.0
LPG	GWh	199.9	129.6	109.2	102.7	74.3
コークス	GWh	179.2	111.0	105.8	93.6	92.6
灯油	GWh	127.3	57.9	53.6	45.2	46.1
ガソリン	GWh	153.6	94.4	55.9	55.0	51.5
軽油	GWh	57.1	48.1	9.8	8.8	8.1
重油	GWh	19.1	11.0	28.8	4.9	3.5
冷水	GWh	5.5	3.9	4.6	4.9	4.5
蒸気	GWh	63.6	94.4	140.3	124.0	117.1
その他	GWh	0	0	0	0	0.1

(年度)

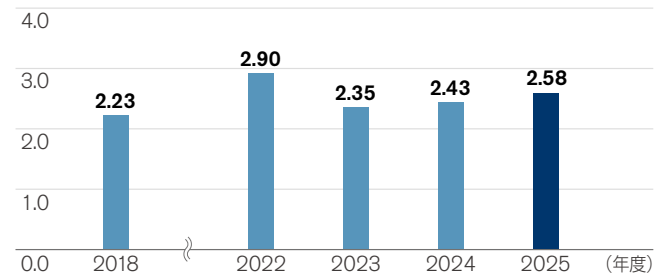
	単位	2018	2022	2023	2024	2025
ローカーボンエネルギー						
ローカーボンエネルギー	GWh	400.9	410.6	548.6	767.7	825.3
うち再生可能エネルギー*2	GWh	209.9	251.6	226.6	261.5*3	313.0

エネルギー消費量(生産台数当たり)

2025年度の生産台数当たりのエネルギー消費量は2.58 MWhとなり、2024年度より6%増加しました。

日本のエネルギー消費量には、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、数値が高くなることがあります。

(MWh/台)



(年度)

地域別	単位	2025
日本	MWh/台	4.97
北米	MWh/台	1.75
欧州	MWh/台	1.76
その他	MWh/台	1.74

スコープ1と2のCO₂排出量

2025年度の日産のグローバル企業活動からのCO₂排出量*4は、1,462千トン★となり、2024年度の1,519千トンより4%減少しました。

(年度)

	単位	2018	2022	2023	2024	2025
スコープ1	kt-CO ₂	725	585	477	442	417★
スコープ2	kt-CO ₂	1,688	1,187	1,254	1,077	1,045★
スコープ1と2	kt-CO ₂	2,413	1,772	1,731	1,519	1,462★
日本	kt-CO ₂	1,277	994	984	908	883
北米	kt-CO ₂	687	502	501	401	395
欧州	kt-CO ₂	131	81	86	73	69
その他	kt-CO ₂	318	195	161	137	115

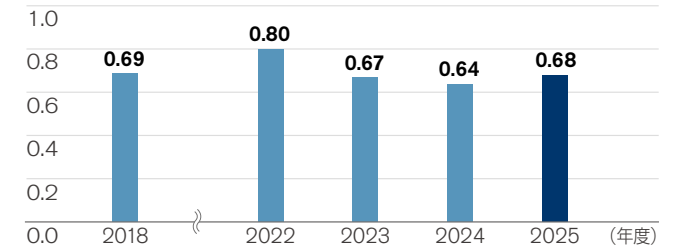
エネルギー起源CO₂以外の温室効果ガス (GHG)排出

(年度)

種類別	単位	2018	2022	2023	2024	2025*5
CH ₄ (メタン)	t-CO ₂ e	4,846	5,054	5,705	4,810	5,649
N ₂ O(一酸化二窒素)	t-CO ₂ e	1,425	1,071	1,801	2,094	1,304
HFCs(ハイドロフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	3,594	1,878	148	121	526
PFCs(パーフルオロカーボン)	t-CO ₂ e	0	0	0	0	0
SF ₆ (六ふっ化硫黄)	t-CO ₂ e	43	43	128	117	13,680
NF ₃ (三ふっ化窒素)	t-CO ₂ e	2	0	0	0	0

スコープ1と2のCO₂排出量(生産台数当たり)

2025年度は、企業活動に伴う生産台数あたりのCO₂排出量が0.68となりました。

(t-CO₂/台)

*1 2025年度より、表の単位をMWhからGWhに変更し、開示項目を一部変更しております。

*2 日産が自己投資または調達した比率を表しており、電力系統に含まれる再生可能エネルギー分を含まない。

*3 2024年度の実績値を見直した結果、変更が生じています。

*4 CO₂の算定方法についてはこちらをご参照ください。 >>>P060

*5 2024年度以前は地球温暖化対策の推進に関する法律をもとに日産自動車株式会社国内拠点からのGHG排出量を算出しています。2025年度より、対象範囲を財務連結グループと一致させ、国内拠点は地球温暖化対策の推進に関する法律の提出値、海外拠点は各国の法規またはGHGプロトコルに則った算定を用いた開示に変更しております。

★を付している開示情報について、KPMGあすさすサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご参照ください。 >>>P060

カテゴリー別のスコープ3排出量

温室効果ガス(GHG)の報告に関するガイドラインに基づいた試算を行った結果、日産のスコープ3排出量の約80%は、製品であるクルマの使用によるものでした。

(年度)

項目	単位	2025
1.購入した製品・サービス*1	kt-CO ₂	17,099★
2.資本財	kt-CO ₂	1,800
3.燃料およびエネルギー関連活動	kt-CO ₂	211
4.輸送、配送(上流)	kt-CO ₂	1,601
5.事業から出る廃棄物	kt-CO ₂	102
6.出張	kt-CO ₂	45
7.雇用者の通勤	kt-CO ₂	147
8.リース資産(上流)	kt-CO ₂	—
9.輸送、配送(下流)	kt-CO ₂	547
10.販売した製品の加工	kt-CO ₂	6
11.販売した製品の使用*1	kt-CO ₂	96,163★
12.販売した製品の廃棄	kt-CO ₂	250
13.リース資産(下流)	kt-CO ₂	473
14.フランチャイズ	kt-CO ₂	—
15.投資	kt-CO ₂	145
合計	kt-CO ₂	118,588

輸送量

2025年度はグローバル輸送量が前年比で7%減少し、290億トンキロとなりました。

(年度)

	単位	2018	2022	2023	2024	2025
合計*2	百万ton-km	34,973	25,938	32,893	31,116	29,023
インバウンド*3	百万ton-km	10,278	8,720	11,166	11,159	11,260
アウトバウンド*4	百万ton-km	24,695	17,218	21,727	19,957	17,763

海上	%	60.8	69.9	69.6	70.5	68.8
トラック	%	23.5	19.1	20.4	19.2	19.9
鉄道	%	14.8	10.7	9.8	10.1	10.9
航空	%	0.9	0.3	0.2	0.2	0.4

物流からのCO₂排出量

2025年度の物流からのCO₂排出量は前年比で4%減少し、1,703千トンとなりました。

(年度)

	単位	2018	2022	2023	2024	2025
合計*2	kt-CO ₂	2,471	1,591	1,981	1,774	1,703
インバウンド*3	kt-CO ₂	891	408	552	505	525
アウトバウンド*4	kt-CO ₂	1,580	1,182	1,429	1,269	1,178

海上	%	29.1	35.1	37.0	38.1	35.7
トラック	%	59.8	58.3	57.3	56.1	56.9
鉄道	%	3.8	3.4	3.1	3.4	3.6
航空	%	7.2	3.1	2.6	2.5	3.8

*1 2025年度より集計対象を変更し財務連結グループと一致させています。(従来の集計対象範囲：日産自動車、連結子会社および持分法適用関連会社の一部、変更後の集計対象範囲：日産自動車および連結子会社)

*2 CO₂排出量には当社生産拠点への部品の輸送、ならびに当社生産拠点から販売店への輸送が含まれます。

*3 インバウンドには部品調達・KD(現地組み立て用)部品の輸送と返却容器の輸送が含まれます。

*4 アウトバウンドには完成車・サービス部品輸送、販売店までの輸送と廃材・利材輸送が含まれます。販売店までの輸送と廃材・利材輸送については、2022年度の実績値より追加しています。

★を付している開示情報について、KPMGあずさサステナビリティ株式会社により保証を受けています。詳細はこちらをご参照ください。 [>>>P060](#)

サーキュラーエコノミーの取り組み (資源循環とモビリティの活用)

日産は、クルマに必要な資源の効率的かつ持続的な利用とクルマの最大限活用を推進しています。

より少ないエネルギーでの資源循環を目指し、クルマを修理しながら使うリペア、可能な限り部品やユニットとしての再利用を図るリユース・リビルド、そして素材としての循環を行うリサイクルを通じて、資源再利用を積極的に進めます。資源の循環利用を推進することで、原材料の安定的な確保を図るとともに、自然環境への影響回避および低減に貢献します。また、新規資源を使用する場合においても、資源の循環性を考慮した、環境影響の小さい資源利用を目指します。

日産のサーキュラーエコノミー

少ないエネルギーでの循環利用

クルマを最大活用



少ないエネルギー資源で資源の有効利用

「設計・調達・生産」における資源の有効利用

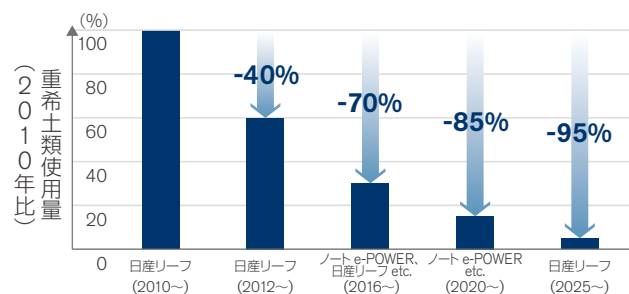
希少資源の削減

EV、HEVおよびe-POWER用の永久磁石式モーターにはレアアースと呼ばれる希少資源が使用されています。レアアース

は資源の偏在や需給バランスによる価格変動が懸念されており、その使用量削減が課題となっています。

日産はレアアースの中でも希少性の高い重希土類を継続的に削減し、2022年「日産アリア」では永久磁石を使用しない巻線界磁式EV用モーター、2025年新型「日産リーフ」では重希土類を2010年比95%削減したモーターを採用しました。永久磁石を使用するモーターについては、重希土類元素ゼロ化を目指した研究開発を進めていきます。

駆動モーター向け磁石における重希土類使用量



「リペア・リユース・リビルド」による 資源の有効利用

リペアの対応

金型を用いることなくボディパネルを成形する「対向式ダイレス成形」や、3Dプリンター*1などの新技術により、多品種少量

生産が求められるアフターサービス部品や旧型車の補修部品の延長生産が可能となります。これにより、クルマを修理しな



から利用することができ、廃棄物の発生の抑制に貢献します。

「4RE」を通じた リチウムイオンバッテリーの二次利用の推進

日産のEVに搭載した蓄電池は、クルマでの使用後も高い性能を有しています。また今後EVが普及し買い替えが進むことで二次利用が可能な蓄電池は供給が大きく増加することが見込まれています。日産は電気自動車(EV)に搭載されるリチウムイオンバッテリーの再利用事業を推進しています。*2

リビルトパーツを拡大

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。日本ではこれらを回収し、適切な品質確認を行ったうえで、修理用のリサイクル部品「ニッサングリーンパーツ」として市販しており、分解整備を施して消耗部品を交換した「リビルト(再生)部品」と、「リユース(中古)部品」*3の2種類があります。

日産は、これらニッサングリーンパーツの取り組みを日本、欧州、北米を中心にさらに加速することで、限りある資源を有効利用しつつお客さまへの安定した部品の供給を目指します。

日本におけるニッサングリーンパーツの対象部品の例



オルタネーター



エアコンコンプレッサー



スターターモーター

*1 3Dプリンターに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-abe1d9572c0dbf098bf54c66e927c947-210315-01-j>

*2 リチウムイオンバッテリーの再利用事業に関する詳細はこちらをご参照ください。 >>>P036

*3 一部取り扱っていない販売会社があります。

「リサイクル」による資源の有効利用

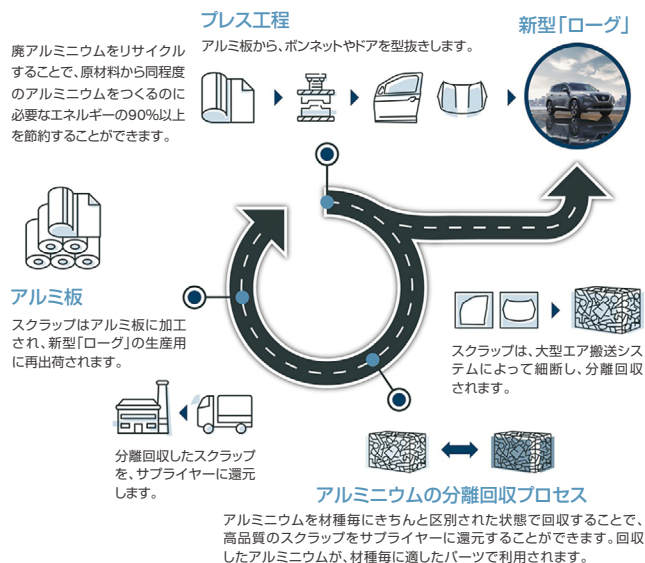
リサイクル材使用拡大への取り組み(鉄・非鉄)

日産車に使用する材料は、重量比で鉄60%、非鉄13%、樹脂16%、その他11%(2025年度実績)で構成されています。

日産は、天然資源使用量をさらに低減するため、それぞれの材料でリサイクル材の使用拡大に向けた取り組みを進めています。鉄とアルミニウムについては、生産時に発生する端材を減らす工夫に加え、発生した端材を自動車用の材料に再生するクローズドループ・リサイクルの取り組みをグローバルで推進しています。

現在、「エクストレイル」「ログ」「キャシュカイ」を生産する日産自動車九州や北米・欧州の生産拠点において、アルミメーカーと協働し、製造時に発生したアルミニウムの端材

アルミのクローズドループリサイクル

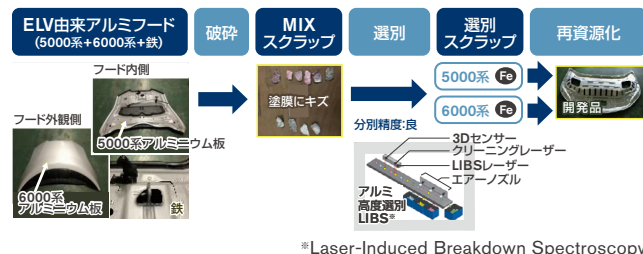


スクラップを自動車用アルミ板にリサイクルするクローズドループ・リサイクルを採用しました。このプロセスにおいては、端材スクラップの選別回収をすることで不純物混入を抑え、品質低下のない水平リサイクルを実現し、新規採掘資源(アルミニウム新塊)の使用量削減に貢献します。廃車由来の鉄スクラップの水平リサイクルの実現に向けて、取り組みを推進しています。廃車や市場で発生するアルミのロードホイールスクラップについても、日産の品質に適した材種を選別・異物除去し、サスペンション部品に採用しています。軽量化のために推進しているアルミドアなどについても、選別精度の向上や、成分組成の制御による成形性の担保などにより、廃車からのクローズドループ・リサイクルを目指します。

アルミの水平リサイクル



アルミのアップグレードリサイクル

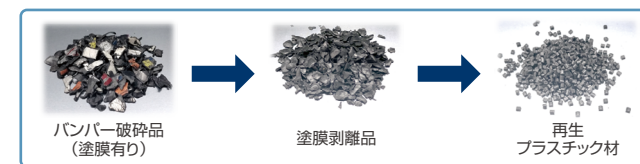


リサイクル材使用拡大への取り組み(プラスチック)

日産はクルマへのリサイクルプラスチックの使用拡大を技術開発を含め取り組んでいます。車両に適用した原油由来のプラスチック材料は、廃車後にそのほとんどが自動車シュレッターダスト(ASR)となり、サーマルリカバリーという形でエネルギーを回収しています。一方で、リサイクルプラスチックは従来の材料に比べ、材料製造時のCO₂の発生量を抑制する事ができ、資源の有効利用・廃棄物の削減に大きく貢献します。

日産は、プラスチック材料のサーキュラーエコノミー構築のため、マテリアルリサイクルプラスチックやケミカルリサイクルプラスチックの研究開発を推進しています。マテリアルリサイクルの取り組みとして、追浜工場やメキシコのアグアスカリエンテス工場における工場で発生する塗装済みバンパーのリサイクルが挙げられます。これらは新車用のバンパーやサービスバンパーの材料として活用しています。また、日本国内の販売会社で交換されたバンパーは再生資源として回収し、アンダーカバーなどの部品の材料として採用し、2025年度は日本国内のディーラーで取り外されたバンパーの50%に当たる、約7万4,000本を回収しリサイクルしました。

プラスチックのマテリアルリサイクル



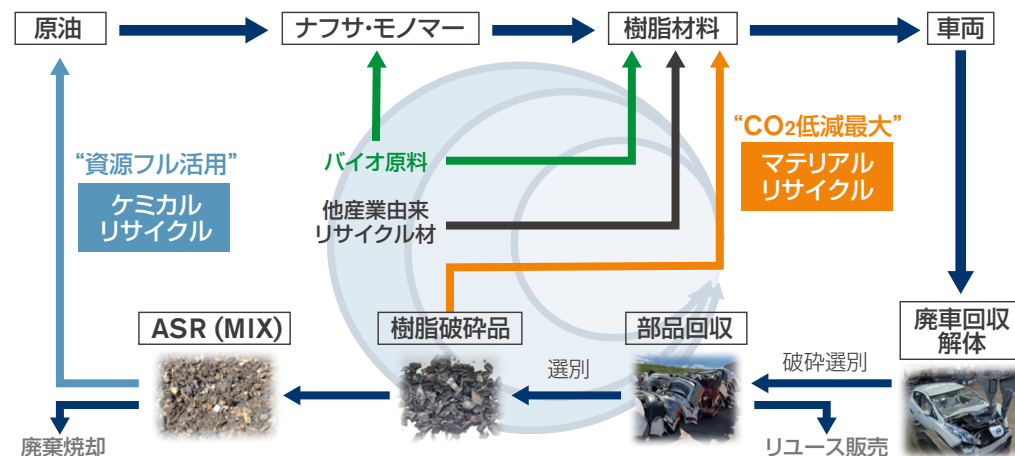
使用済み自動車のリサイクルでは、専用処理施設にて、廃車由来のASRが処理されており、ASRのプラスチック比率は約30%となっています。日産はこのプラスチックを自動車の

材料として再生するために研究開発を進めています。

また、日産は他産業のプラスチック製品のリサイクルプラスチック適用開発も推進しています。事業所内で使用した飛沫防止用パーティションをリサイクルし、自動車部品として再生させる取り組みを進めており、アクリル(PMMA)製のものはエクストレイルのヘッドランプの内部レンズに適用し、ポリエチレンテレフタレート(PET)製のものは天井(ルーフトリム)への採用を進めています。

2025年度、日産車1台に使用するプラスチックを含む高分子材料のリサイクル材の割合は3%^{*1}となりました。日産は、リサイクル材利用の取り組みを推進することにより自動車や他産業由来のリサイクルプラスチックの適用を進め、2030年代前半の日本国内生産・発売の新型乗用車において、リサイクルプラスチックの利用率10%を目指します。

プラスチックのクローズドループリサイクル



プラスチック資源循環促進法^{*2}に関する対応

2025年度の日本国内のプラスチック使用製品産業廃棄物等の排出量は4,860トンとなりました。

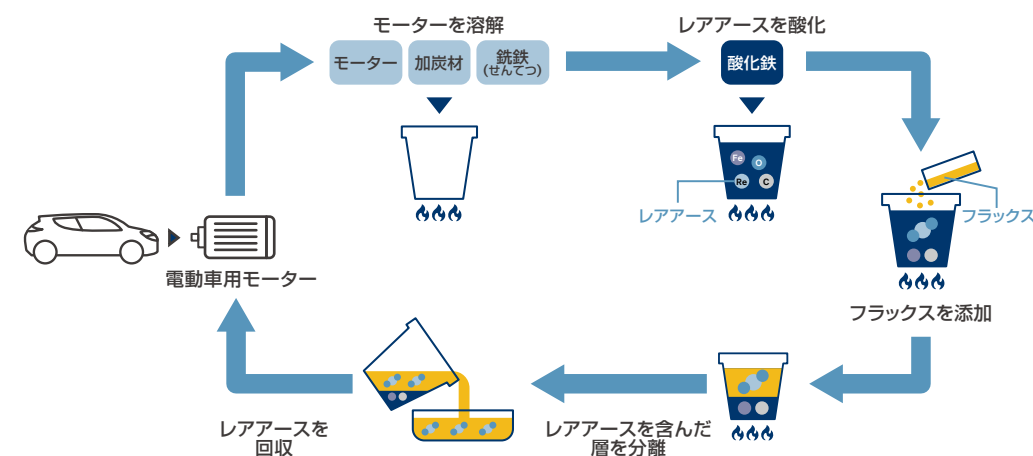
プラスチックに関する目標	2025年度実績
梱包用プラスチック材等の排出抑制活動の継続	リターナブル容器の再利用を継続実施
プラスチック使用製品産業廃棄物における再資源化率100%の継続	再資源化率100%

希少資源の再利用(モーター磁石)

日産は駆動モーター磁石からのレアアース回収技術開発を進めています。これまでモーター内の磁石をリサイクルするためには、手作業による磁石の分解取り出し作業を含む複数の工程が必要となり、経済性が課題となっていました。日産と早稲田大学は共同で、モーターのローターを解体することなく、ホウ酸塩を融剤(フラックス)とした直接溶解によりレアアースを高純度で回収する技術を確認しました。現在、2030年前後の実用化に向け、出荷基準を満たさなかったモーターを活用して実証実験を進めています。

このように日産は、電動化のキーテクノロジーであるモーターに関し、レアアースの使用量の削減から使用後の再利用まで、資源を効率的かつ持続的に活用し、サーキュラーエコノミーの考えに沿った開発に取り組んでいます。

電動車用モーター磁石からのレアアースリサイクルプロセス



^{*1} 欧州における最量販車をもとに算出

^{*2} プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
				バリューチェーンでの活動実績
				第三者保証

希少資源の再利用(EVリチウムイオンバッテリー)

日産は2023年度よりEVの廃リチウムイオンバッテリー(LIB)のブラックマスリサイクル*1をしています。LIBは希少金属を原材料の一部とし、鉱物の新規採掘を減らすためには原材料のリサイクル利用が必要となります。廃LIBのブラックマスリサイクルを行うことにより、ニッケル、コバルト、リチウム、鉄、銅、アルミが回収可能となります。

現在、「日産リーフ」「日産アリア」「日産サクラ」などの車種を対象にブラックマスリサイクルを実施していますが、今後は対象車種を拡大するとともに、JAMAと連携し日産の企業活動域外で発生した廃LIBの回収・リサイクルも推進していきます。

使用済み自動車(ELV)のリサイクル

日産は、新車の設計段階から「3R」「廃棄物の発生抑制(Reduce)、再使用(Reuse)、再資源化(Recycle)」の視点を取り入れ、2005年度以降、日本および欧州市場に投入したすべての新型車においてリサイクル可能率95%を達成*2しています。

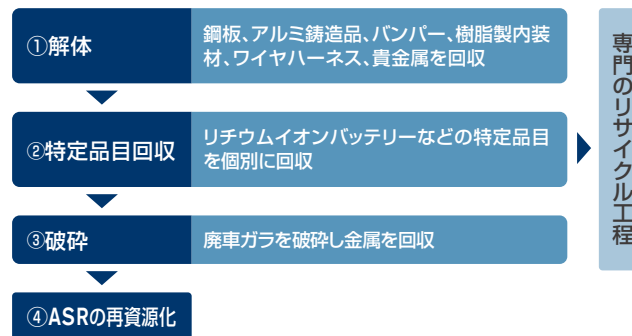
また、解体事業者や破碎事業者、他の自動車メーカーと連携して、使用済み自動車(ELV)のリサイクルを進めています。日本において、日産は2005年度以降、日本の自動車リサイクル法に基づいたELVのリサイクル実効率95%以上を継続して達成しています。2025年度のリサイクル実効率は99.4%*3に相当し、政府の定めたリサイクル実効率95%以

上を大幅に上回りました。

日産は、他の自動車メーカー12社と自動車破碎残さリサイクル促進チーム(ART)を2003年12月に結成し、協力してASR再資源化施設での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。その結果、ELVより鉄類および非鉄金属を除いたASRの最終処分場での処分率は2025年度もゼロを達成しました。

また、使用済みリチウムイオンバッテリーは日本自動車工業会として、共同で回収するスキームと適正に処理する体制を構築し、2018年度より運用を開始しました。

欧州においてもELVリサイクルを推進しており、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。



廃棄物対策を徹底

日産は、生産過程における3R活動(Reduce, Reuse, Recycle)を積極的に推進し、廃棄物の発生源対策と徹底した分別による再資源化に努めています。日本では2010年度末よりすべての生産拠点(5工場、2事業所および連結7社)において、海外においてもブラジルなどは、生産段階で再資源化率100%を達成しています。

また、日本を含めたグローバルの生産工場において、輸出入部品の梱包資材の削減、海外拠点間の部品の物流、プラスチック容器やリターナブル容器*4を繰り返し使用するなど、廃棄物の削減に取り組んでいます。

さらに開発段階から部品形状を最適化する物流サイマル活動を行い、梱包資材の使用量削減を行っています。また梱包資材選択段階で、リサイクル素材を選定しています。

*1 ブラックマスリサイクルに関する詳細はこちらをご参照ください。 https://www.nissan-global.com/JP/TECHNICALREVIEW/PDF/TOPIC/NISSAN_TECHNICAL_REVIEW_91_Ja_ALL.pdf (P41)

*2 日本は1998年に日本自動車工業会が公表した定義とガイドラインに、欧州はISO22628に基づき算出。

*3 日産調べ

*4 リターナブル容器: 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した容器。日産は返却時の輸送効率に配慮し、折り畳み構造を採用。

資源依存(拠点の廃棄物)関連データ

廃棄物発生量

2025年度の定常廃棄物*1発生量は、グローバルの企業活動全体で136,356トン、生産工場で131,514トンになりました。(生産工場の非定常廃棄物*2は3,615トン)

企業活動での定常廃棄物発生量*3

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
合計	ton	131,399	138,271	155,806	150,565	136,356

地域別内訳						
日本	ton	50,131	50,713	57,633	54,898	47,470
北米	ton	43,481	44,258	49,550	49,067	44,899
欧州	ton	30,946	36,877	43,041	41,216	38,747
その他	ton	6,841	6,423	5,581	5,384	5,240

処理方法別内訳						
リサイクル	ton	125,351	131,625	146,312	141,962	128,002
焼却廃棄物	ton	1,427	1,518	2,010	1,362	1,750
埋立廃棄物	ton	4,621	5,128	7,484	7,241	6,604

生産台数あたり						
廃棄物発生量	ton	68.15	62.23	60.46	62.97	61.00

マテリアルバランス

投入量

(年度)			
	単位	2024	2025
原材料	ton	2,820,044	2,532,672
エネルギー	GWh	5,807.0	5,571.0
うち再生可能エネルギー	GWh	261.5*4	313.0
水	千m ³	16,909	16,150

生産量／排出量

(年度)			
	単位	2024	2025
車両生産			
グローバル生産台数(連結)	千台	2,409	2,156
CO ₂ 排出量	kt-CO ₂	1,519	1,462
排水量*5	千m ³	12,652	12,455
エミッション*5			
NOx(窒素酸化物)	ton	479	456
SOx((硫黄酸化物)	ton	5	4
VOC(揮発性有機化合物)	ton	10,404	8,343
廃棄物発生量*5			
リサイクル	ton	141,962	128,002
焼却廃棄物	ton	1,362	1,750
埋立廃棄物	ton	7,241	6,604

環境保全コスト*6

(年度)					
	単位	2024		2025	
総額	百万円	15,887	160,937	11,848	127,918
事業エリア内コスト	百万円	751	2,145	297	1,813
上・下流コスト	百万円	0	384	0	314
管理活動コスト	百万円	0	12,094	0	13,210
研究開発コスト	百万円	15,136	145,888	11,551	112,480
社会活動コスト	百万円	0	108	0	100
環境損傷対応コスト	百万円	0	318	0	1

経済効果

(年度)			
	単位	2024	2025
総額	百万円	9,983	8,134
費用削減額	百万円	237	25
収益額	百万円	9,746	8,109

*1 通常生産、メンテナンス、故障対応など、定常に発生する廃棄物。

*2 新工程設置、設備移設、設備撤去など、非定常に発生する廃棄物。

*3 2021年度からの経年変化を示す開示合計は、*2を除いた生産拠点とオフィス拠点から発生した、定常廃棄物総量。

*4 2024年度の実績値を見直した結果、変更が生じています。

*5 2025年度より集計対象を財務連結グループとしています。2024年度の数値に当該変更を適及的に反映させています。

*6 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。

目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
				バリューチェーンでの活動実績
				第三者保証

企業活動の自然への依存と影響(水・大気)

水に関する実績

企業活動における水使用量の削減

日産では水を地域性のある課題と捉え、渇水リスクの高い地域では排水のリサイクル、雨水の有効活用など、優先的に水使用量を削減する活動を行うとともに、地域の水課題への貢献も行っています。また、すべての生産工場で水使用量の管理・削減に取り組み、工場ごとに切磋琢磨しながら新たな水削減活動を行っています。

水使用量削減に向けて、メキシコのアグアスカリエンテス第2工場では雨水利用を目的にため池を整備し、日本の追浜工場などでは廃水のリサイクル設備を導入しています。

また工場以外のオフィス拠点でも水資源の有効利用に向けて活動をしています。日本のグローバル本社では、雨水・雑排水・厨房排水をリサイクル処理した後、飲用以外の用途に利用し、水使用量の削減に努めています。特に、水資源が貴重な流域に位置しているルノー日産テクノロジー&ビジネスセンターインディア社(RNTBCI)でも事務所周辺の池や湖の再生や、植林に取り組んでいます。

これらの活動が評価され、CDPの水セキュリティ部門で7年連続の最高ランクであるAリスト企業に認定されました。

企業活動における排水管理

日産の主要な生産拠点では、ISO14001認証のもとで環境管理を行っており、現地の規制よりも厳しい基準に基づき、排水管理を実施し、法令遵守を徹底しています。

メキシコの工場では、廃水処理した水を敷地の緑地維持に活

用し、敷地外への排水ゼロを実現しています。日本の工場では、油などが流出するという万が一の場合に備えて、廃水処理施設の排出口に水質センサーを取り付け、水質の異常が検知された場合は自動的に敷地への排水を停止させるシステムを導入しています。また、雨水放流口にも水質センサーを導入し、豪雨時でも水質異常の廃水を外部に流出させないよう水門を自動的に閉止させることで、水質汚濁防止を強化していきます。これらシステムへの投資を確保し、現在の技術ではセンサーで検知しづらい物質については技術開発を進めています。

2025年度は、水質に関する重大な環境法令違反や行政処分を受けた事案はありませんでした。

大気品質に関する実績

生産工程におけるVOCの削減

クルマの生産工程から排出される化学物質のうち、9割を占める揮発性有機化合物(VOC)の低減が課題となっています。日産は各国の規制化に先立ち、洗浄用シンナーなどの回収率を上げて工場外への排出量を減らすとともに、廃シンナーのリサイクル率向上を計画的に進めています。同時にVOC排出量を20g/m²以下に抑える水系塗装ラインへの切り替えを推進しています。九州工場、メキシコのアグアスカリエンテス工場、ブラジルのレゼンデ工場、米国スマーナ工場、英国サンダーランド工場などでは水系塗装を採用しています。日産では、VOC排出量を削減する活動を今後も継続していきます。

生産工場からの排出ガス管理

日本では、大気汚染物質として窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)の排出に関して厳しい対策を推進してきました。具体的には塗装工程の熱となるオープンやボイラー設備への低NOxバーナーの採用や、使用する燃料を重油や灯油などからSOx排出量の少ない燃料へ転換するなど、NOxやSOxの排出濃度を低減してきました。

カーボンニュートラルの観点から、今後は燃料を使用する設備の電化が進みます。これに伴い生産工場から排出する排ガスの一層の削減が期待できます。引き続き、適正な管理を継続して実施していきます。

水資源の管理関連データ

企業活動での取水量*1

2025年度にグローバル企業活動における取水量は16,150千m³となり、2024年度の16,909千m³と同等となりました。2025年度のグローバル生産工場の取水量は14,718千m³となり、2024年度の15,761千m³より減少しました。

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
合計	千m ³	17,470	17,569	18,019	16,909	16,150

日本	千m ³	10,164	10,506	10,760	10,046	9,496
北米	千m ³	3,845	4,084	4,286	4,141	4,295
欧州	千m ³	1,115	1,234	1,310	1,307	1,301
その他	千m ³	2,346	1,745	1,663	1,415	1,058

水源別の取水量

(年度)		
	単位	2025
合計	千m ³	16,150
地表水	千m ³	641
地下水	千m ³	5,315
第三者の水	千m ³	10,194

企業活動での取水量(生産台数当たり)*1

2025年度の生産台数当たりの取水量は7.49m³/台となり、2024年度の7.07m³/台より増加しました。

(年度)					
単位	2021	2022	2023	2024	2025
m ³ /台	9.06	7.91	6.99	7.07	7.49

(年度)			
地域別	単位	2024	2025
日本	m ³ /台	15.66	17.02
北米	m ³ /台	3.55	3.87
欧州	m ³ /台	4.73	4.66
その他	m ³ /台	4.59	5.08

企業活動での排水量*1

2025年度のグローバル企業活動における排水量は12,455千m³となり、2024年度の12,652千m³と同等となりました。

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
合計	千m ³	13,342	13,192	13,224	12,652	12,455

日本	千m ³	8,558	9,322	9,381	9,020	8,738
北米	千m ³	3,110	2,702	2,670	2,540	2,745
欧州	千m ³	827	655	660	648	639
その他	千m ³	847	513	513	444	333

排水先別の排水量

(年度)		
	単位	2025
合計	千m ³	12,455
地表水	千m ³	7,592
地下浸透	千m ³	0
第三者の水	千m ³	4,393
海水	千m ³	470

*1 2025年度より集計対象を財務連結グループとしています。2021年度から2024年度の数値に当該変更を遡及的に反映させています。

企業活動での排水量(生産台数当たり)*1

2025年度の生産台数当たりの排水量は5.78m³となり、2024年度の5.29m³より増加しました。

(年度)					
単位	2021	2022	2023	2024	2025
m ³ /台	6.92	5.94	5.13	5.29	5.78

(年度)			
地域別	単位	2024	2025
日本	m ³ /台	14.06	15.66
北米	m ³ /台	2.18	2.47
欧州	m ³ /台	2.35	2.29
その他	m ³ /台	1.44	1.60

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、日本の数値が他の地域よりも高くなる場合があります。

企業活動での消費量*1*2

2025年度のグローバル企業活動における水の総消費量は3,695千m³となり、2024年度の4,257千m³より減少しました。

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
合計	千m³	4,128	4,377	4,795	4,257	3,695

日本	千m ³	1,606	1,184	1,379	1,026	758
北米	千m ³	735	1,382	1,616	1,601	1,551
欧州	千m ³	288	579	650	659	662
その他	千m ³	1,499	1,232	1,150	971	724

企業活動での消費量(生産台数当たり)*1

2025年度の生産台数当たりの水の消費量は、1.71m³/台となり、2024年度の1.78m³/台と同等となりました。

(年度)					
単位	2021	2022	2023	2024	2025
m ³ /台	2.14	1.97	1.86	1.78	1.71

(年度)			
地域別	単位	2024	2025
日本	m ³ /台	1.60	1.36
北米	m ³ /台	1.37	1.40
欧州	m ³ /台	2.39	2.37
その他	m ³ /台	3.15	3.48

*1 2025年度より集計対象を財務連結グループとしています。2021年度から2024年度の数値に当該変更を遡及的に反映させています。

*2 GRI303に基づいて算出。消費量は水の総取水量から総排水量を差し引いた量を示しています。

大気品質関連データ

エミッション(NO_x,SO_x)*1

2025年度に生産拠点から排出されたNO_xとSO_xの量はそれぞれ456トン、4トンになりました。

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
窒素酸化物(NO _x)	ton	548	550	481	479	456
硫黄酸化物(SO _x)	ton	5	4	28	5	4

揮発性有機化合物(VOC)排出量*1

2025年度のVOC総排出量は8,343トンとなり、2025年度より減少となりました。水系塗料、VOC含有率の低い物質への切り替えなどの活動を継続しています。

(年度)						
	単位	2021	2022	2023	2024	2025
合計	ton	8,738	9,699	11,018	10,404	8,343

日本	ton	3,019	3,987	4,791	4,397	3,100
北米	ton	2,587	2,655	3,294	3,480	3,418
欧州	ton	519	877	1,023	749	696
その他	ton	2,613	2,180	1,910	1,778	1,129

VOC排出量(塗装面積当たり)*1

2025年度の塗装面積当たりのVOC排出量は0.032kgとなりました。

(年度)						
単位	2020	2021	2022	2023	2024	2025
kg/m ²	0.037	0.034	0.038	0.036	0.036	0.032

(年度)			
	単位	2024	2025
合計	kg/m ²	0.036	0.032

日本	kg/m ²	0.054	0.043
北米	kg/m ²	0.024	0.024
欧州	kg/m ²	0.024	0.025
その他	kg/m ²	0.060	0.058

PRTR対象物質排出量(日本)*2

2024年度の化学物質排出移動量届出制度(PRTR : Pollutant Release and Transfer Register)対象物質の排出量は3,855トンとなり、法改正による新規対象物質増加等により2023年度の4,326トンより減少しました。

(年度)						
	単位	2020	2021	2022	2023	2024
国内拠点合計	ton	2,173	2,183	2,924	4,326	3,855
追浜工場	ton	697	881	959	1,055	1,025
栃木工場	ton	394	323	567	1,077	966
日産自動車九州株式会社	ton	1,042	942	1,369	2,151	1,809
横浜工場	ton	9	4	8	15	11
いわき工場	ton	6	4	4	7	8
日産テクニカルセンター	ton	3	3	3	3	2
座間工場	ton	22	26	14	18	34

PRTR対象物質排出量(生産台数当たり／日本)

2024年度の実績台数当たりのPRTR対象物質排出量は6.02kgとなり、2023年度と同等となりました。

(年度)					
単位	2020	2021	2022	2023	2024
kg/台	4.20	4.90	4.90	5.97	6.02

*1 2025年度より集計対象を財務連結グループとしています。2021年度から2024年度の数値に当該変更を遡及的に反映させています。

*2 日本のPRTRのガイドラインに基づいて算出。PRTR取扱量から製造品としての搬出量を除いた総排出量。

取引先との連携

サプライチェーンマネジメントの方針・考え方

環境目標達成には、取引先との協働は不可欠と考え、ガイドラインの策定や説明会の実施、活動実態の把握、共同での技術開発などで連携し、共に環境負荷の低減活動を推進しています。

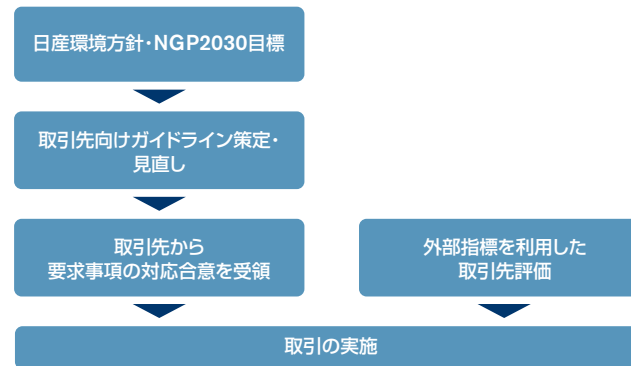
日産は2008年に「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を発行しました。社会要請や環境課題の変化を反映し、継続的にガイドラインの見直し、更新を実施しています。当社の環境理念や中期・長期の環境目標、取引先への要求事項を共通理解として共有することで、環境負荷を軽減し、責任ある調達を進めています。



環境活動説明会の様子(横浜本社での開催事例)

発注先選定プロセスでの運用

発注先選定プロセスでは、環境面も評価指標に組み込むほか、日産のガイドラインで定める要求事項への対応の可否についても確認して取り引きを行っています。



協働での改善活動の推進

日本における取引先とのCO₂排出量削減活動

希望する取引先に対して、CO₂削減の進捗情報や日産の期待値、改善方策などを共有することにより、さらなるCO₂削減活動につなげています。

連携事例としては2027年度以降に生産を開始する全車で、アルミニウムを原材料とする部品に低CO₂アルミニウムの適用を進めていきます。

このような環境視点の取引を推進することに加え、明確な選定基準に基づく「公正・公平な取引」、相互の持続的な成長を目指す「相互信頼・相互繁栄」、倫理、社会、環境に配慮したビジネスの遂行を目指す「責任ある調達」の実践にも務めています。^{*1}

「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」における取引先の要求事項

気候変動	資源依存	大気品質・水	基盤強化
CO ₂ 排出量の削減活動(下記は活動の視点) ・推進体制の構築 ・サプライチェーン全体でのCO ₂ 排出量の把握 ・削減計画の立案/推進 ・科学的根拠に基づいたCO ₂ 低減目標の設定 ・フレームワークに基づく情報開示 CO ₂ 排出量の情報提供	・サステナブルマテリアルの使用推進 ・サステナブルマテリアルの使用状況報告	<大気品質> ・法規制・日産基準や方針の遵守や管理 ・情報提供 <水> ・水使用量の削減 ・排水の水質管理 ・水に関連する調査への回答	・環境マネジメントの構築 ・環境影響の管理者設定 ・サプライチェーンマネジメント ・監査対応 ・ライフサイクルアセスメントの情報提供

^{*1} 責任ある調達の取り組みの詳細はこちらをご参照ください。 >>>P075

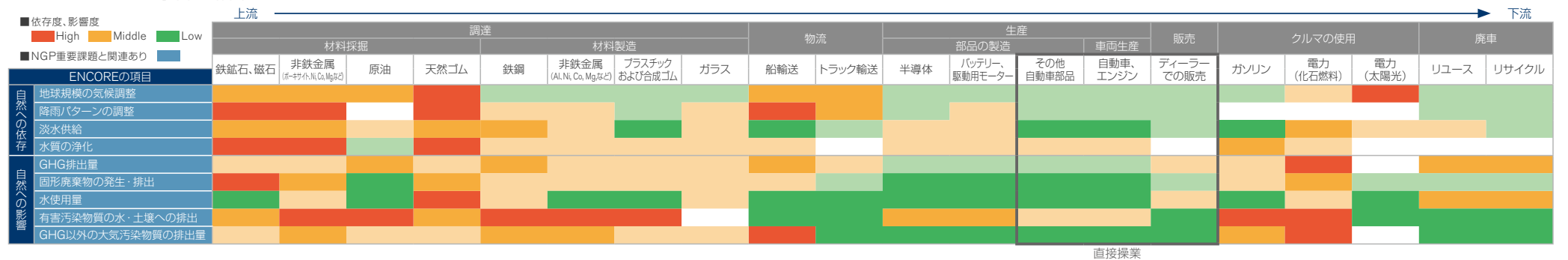
目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム
			バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

事業全体を通じた生態系との関わり 自然への依存・影響、リスク・機会の分析

日産は2024年度に直接操業を、2025年度にはバリューチェーン上流を中心に、TNFDが推奨するLEAPアプローチに沿った分析を行いました。

ENCOREを用いたバリューチェーン分析では依存・影響をしている生態系サービスの特定を行いました。また、Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT^{*1})を用いて保護区からの距離やレッドリスト種の数を確認し、WRI Water Aqueductを用いて水リスクの把握を行い、サイトの優先順位付けを行いました。その後、WWF Water Risk Filter^{*2}を用いてリスクや機会の特定を行い、対応の検討を行っています。分析の結果、バリューチェーン上流および下流において生態系サービスへの依存や影響が大きいことが確認され、NGPの取り組みを通じてリスクや機会への対応が適切に進められていることが確認できました。この結果は、2010年度に実施した評価^{*3}とも一致しております。

バリューチェーン分析の結果



*1 IBATについての詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.ibat-alliance.org/>

*2 WWF Water Risk Filterについての詳細はこちらをご参照ください。 <https://riskfilter.org/water/home>

*3 評価に関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://www.nissan.co.jp/EN/IR/2017/P017>

*4 サンターランドでの取り組みについてはこちらをご参照ください。 <https://europe.nissannews.com/en-GB/releases/not-just-leafs-but-plants-and-animals-all-thriving-in-new-nissan-biodiversity-project>

*5 RNTBCIの取り組みについてこちらをご参照ください。 <https://mntbcin/csr>

*6 日産アニマラートプロジェクトについての詳細はこちらをご参照ください。 <https://ev2.nissan.co.jp/BLOG/859/>

のサンダーランド工場^{*4}では、湿地の再自然化を進め、コウモリや猛禽類、アナグマ、シカなど多様な生物が確認される生息地となりました。また、インドのRNTBCI^{*5}では、在来種による植生や湖・水辺環境の再生、渡り鳥の保護活動を通じて、地域の生態系回復に寄与しています。さらに、日本で2025年度に開始した日産アニマラートプロジェクト^{*6}では、EVの接近警報技術を応用し、絶滅危惧種のアマミノクロウサギを対象としたロードキル防止の実証実験を行っており、将来的には全国規模での野生動物保護に貢献することを目指しています。加えて日産は、事業の変革にも積極的に取り組んでおり、それらを通じて自然関連課題の解決にも貢献していきます。EVを活用したバーチャルパワープラント、Car to Carリサイクルの推進、ライドシェアの普及、車両の所有からリースへの推進などにより、再生可能エネルギーの利用拡大や資源効率の向上を目指し、自然環境と生物多様性の保全にさらなる貢献をもたらします。このように日産では、事業と密接に関わるカーボンニュートラルやサーキュラーエコノミーの取り組みを推進することで、ネイチャーポジティブの実現を目指します。

関連パートナーとの連携

気候変動や材料・エネルギー資源の枯渇、生物多様性の喪失など、日産は、事業を継続するうえで多面的なリスクに囲まれています。それらの環境リスクを正しく理解するため、お客さま、行政府、投資家、NGO／NPOなど、直接的・間接的なパートナーとの信頼関係の構築と対話が重要となります。パートナーとの対話を通じ特定したリスクや発見した機会を自社の事業活動に反映させ、環境に与える負の影響の最小化とポジティブな影響の最大化を目指し、持続可能な社会と事業の継続を実現していきます。

お客さまとの協業

日産ゼロエミッションファンド

日産ゼロエミッションファンド*1は賛同されたお客さまの電気自動車が行走された際に排出されなかった分のCO₂を集約し、J-クレジット制度を活用しカーボנקレジットという「価値ある資産」に変換します。2025年度も昨年度に引き続きその資金の一部を北海道美瑛町の森林保全活動に活用しました。*2今後も持続可能な社会の実現に向けた環境・社会活動を推進することで、社会とオーナーの皆さまへ還元していきます。



政府・自治体やパートナー企業とのさらなる連携

COP21でパリ協定が採択された2015年、「気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つと共に、1.5℃に抑える努力を追求する」という世界の共通目標の重要性を認識しました。IPCCの特別レポートからさらなるビジョンの強化の必要性を認識し、日産は2021年1月には、2050年までに事業活動を含むライフサイクルでのカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。EVエコシステム構築には、政府、自治体との連携や他業種企業など幅広いパートナーとの協業が必要となります。政府との連携の一事例として、協業の機会を拡大するために2022年当初よりGXリーグ*3にも

参画しており、気候変動の取り組みの実効力拡大に努めています。

また、以下の表の通り所属する業界団体の気候変動へのスタンスをレビューし、日産の目指すべき方向と一致していることを確認しています。所属する業界団体活動も通じ自動車業界内での連携を引き続き実施し、パートナーとともにカーボンニュートラルへ継続してチャレンジしていきます。

各加入団体のスタンスレビュー結果

団体	パリ協定に対するスタンス(出所)	パリ協定や当社スタンスとの整合レビュー結果
一般社団法人 日本自動車工業会 (自工会)	2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジする。 2050年CNは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したCN電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要。 (2021年4月8日：2050年カーボンニュートラル実現に向けた省エネルギーのさらなる深掘りと課題・要望)	- 自工会の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のスタンスと一貫性を確認。 - CEOのイヴァン・エスピノーサは自工会副会長であり、傘下各委員会の重要ポストに当社役員が参画。 - カーボンニュートラルに向けた関連政策の議論や規制化・標準化の取り組みに積極的に関与。 - 日産は自工会のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き自工会と連携していきます。
一般社団法人 日本経済団体連合会 (経団連)	- 環境は事業活動や国民生活の基盤であり、サステナブルな社会の実現は経済界の最大の関心事である。 「2050年カーボンニュートラル」に向け政府とともに不退転の決意で取り組む。 (2020年12月15日：2050年カーボンニュートラル(Society 5.0 with Carbon Neutral)実現に向けて—経済界の決意とアクション—)	- 経団連の目標である2050年カーボンニュートラルは、パリ協定で合意された目標および日産のスタンスと一貫性を確認。 - 日産は経団連のスタンスと乖離はなく、2050年カーボンニュートラル実現に向け、引き続き経団連と連携していきます。

*1 日産ゼロエミッションファンドに関する詳細はこちらをご参照ください。 <https://n-link.nissan.co.jp/MANUAL/EV/ZEFUND/index.html>

*2 詳細はプレスリリースをご参照ください。 <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/240624-01-j>

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

	目次	Corporate direction	環境	社会性	ガバナンス	060
環境方針	環境に対する認識	環境ガバナンスとリスクマネジメント	戦略的アプローチ	ニッサン・グリーンプログラム	バリューチェーンでの活動実績	第三者保証

第三者保証

独立業務実施者の限定的保証報告書

2026 年 7 月 10 日

日産自動車株式会社

代表執行役社長兼最高経営責任者 イヴァン エスビノサ 殿

KPMGあずさサステナビリティ株式会社

東京事務所

業 務 責 任 者

佐藤 研一郎

結論

当社は、日産自動車株式会社（以下「会社」という。）のサステナビリティデータブック2026（以下「サステナビリティデータブック」という。）に含まれる2025年4月1日から2026年3月31日までの期間の★マークの付されている環境パフォーマンス指標（以下「主題情報」という。）が、サステナビリティデータブックに記載されている会社が定めた主題情報の作成規程（以下「会社の定める規程」という。）に準拠して作成されているかどうかについて限定的保証業務を実施した。

実施した手続及び入手した証拠に基づいて、主題情報が会社の定める規程に準拠して作成されていないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

結論の根拠

当社は、国際監査・保証基準審議会（IAASB）が公表した国際保証業務基準（ISAE）3000（改訂）「過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」及びISAE3410「温室効果ガス報告に対する保証業務」に準拠して業務を実施した。同基準における当社の責任は、本報告書の「業務実施者の責任」に記載されている。

当社は、国際会計士倫理基準審議会（IESBA）が公表した「職業会計士のための国際倫理規程（国際独立性基準を含む。）」に定められる独立性及びその他の職業倫理に関する規定に準拠している。

当社は、IAASBが公表した国際品質マネジメント基準（ISQM）第1号「財務諸表の監査若しくはレビュー又はその他の保証若しくは関連サービス業務を行う事務所の品質マネジメント」を適用している。同基準は、職業倫理に関する規定、職業的専門家としての基準及び適用される法令等の遵守に関する方針又は手続を含む品質管理システムを整備及び運用することを事務所に対して要求している。

当社は、結論の基礎となる十分かつ適切な証拠を入手したと判断している。

その他の記載内容

当社の主題情報に対する結論の対象には、主題情報及びその保証報告書以外の情報（以下「その他の記載内容」という。）は含まれない。当社はその他の記載内容を通読したが、追加的な手続は実施していない。また、当社はその他の記載内容に対して結論を表明するものではない。

主題情報に責任を負う者の責任

会社の経営者は、以下に対する責任を有する。

- 不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない主題情報の作成に関連する内部統制を整備及び運用すること
- 主題情報の作成に適合する規程を選択又は策定し、使用した規程を適切に参照又は説明すること

- 会社の定める規程に準拠して主題情報を作成すること

主題情報の測定又は評価における固有の限界

サステナビリティデータブックに記載されているように、温室効果ガス排出量の定量化は、活動量データの測定、及び排出係数の決定に関する不確実性並びに地球温暖化係数の決定に関する科学的な不確実性にさらされている。

したがって、経営者が、許容可能な範囲で異なる測定方法、活動量、排出係数、仮定を選択した場合、報告される値が重要な程度に異なる可能性がある。

業務実施者の責任

業務実施者は、以下に対する責任を有する。

- 主題情報に不正又は誤謬による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業務を計画し実施すること
- 実施した手続及び入手した証拠に基づき、独立の立場から結論を形成すること
- 経営者に対して結論を報告すること

当社は、業務の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行いつ、職業的専門家としての懐疑心を保持した。当社は、主題情報に関して結論の基礎となる十分かつ適切な証拠を入手するための手続を立案し、実施した。選択した手続は、主題情報及びその他業務環境に関する当社の理解と、重要な虚偽表示が生じやすい領域の検討に基づいている。業務を実施するに当たり、当社は主に以下の手続を行った。

- 主題情報の作成に適用される規程の妥当性の評価
- 会社の担当者に対する、主題情報の作成に関連する主要なプロセス、システム、及び内部統制についての質問
- 分析的手続（傾向分析を含む）の実施
- 重要な虚偽表示リスクの識別・評価
- リスク評価の結果に基づき選定した国内1工場における現地往査
- 主題情報に含まれる数値情報についてサンプルベースによる再計算の実施
- 抽出したサンプルに関する入手した証憑との突合
- 主題情報が会社の定める規程に従って表示されているかどうかの評価

限定的保証業務で実施される手続の種類と時期には幅があり、合理的保証業務に比べて手続の範囲が限定されている。したがって、限定的保証業務で得られる保証の水準は、合理的保証業務が実施されていれば得られたであろう保証水準よりも低い。

以上

上記は保証報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社及びKPMGあずさサステナビリティ株式会社がそれぞれ別途保管しています。

（注記）第三者保証にかかわるCO₂排出量の算定方法

■ 日産自動車および連結子会社のCO₂排出量：GHGプロトコルを参照した社内基準に基づき、取引先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投入量データに、日産自動車および各連結子会社にて一般に入手可能なCO₂排出係数をそれぞれ乗じて算定。

【電力】

- 日本：環境省が公表する「電気事業者別排出係数一覧（令和7年提出用）」の基礎排出係数
 - 日本以外：各拠点契約の電気事業者別の排出係数を使用、電気事業者別の排出係数が入手できない場合はIEA emission factorsの国別排出係数を使用
- 【電力以外】
- 日本：環境省「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」の排出係数
 - 日本以外：各国公表の排出係数

■ 購入した製品・サービスにおけるCO₂排出量：サイズやパワートレインに基づき定義したセグメント別の主要製品毎に、クルマ1台あたりの原材料投入量に対してSphera Solutionsのデータベース(GaBi)を適用し1台あたりのCO₂排出量を算定し、各々に2025年度の年間グローバル生産台数（一部の持分法適用関連会社を除き、日産自動車、連結子会社分および他社から供給された日産ブランド車）を乗じてCO₂排出総量を算出した。

■ 販売した製品の使用に伴うCO₂排出量：使用に伴うクルマ1台の走行距離当たりの平均CO₂排出量（地域別）に、廃棄されるまでの推計平均走行距離（地域別）と2025年度のグローバル販売台数（一部の持分法適用関連会社を除き、日産自動車、連結子会社分および他社から供給された日産ブランド車）を乗じて算出。使用に伴うクルマ1台の走行距離あたりの平均CO₂排出量は、GLECフレームワークのWell to Wheel係数を適用し、資源採掘・エネルギー製造から車両の走行に至るまでの全過程を算定対象範囲とした。日産自動車の主要市場については市場ごとの平均的な排出量、その他の国については主要市場の排出量を用いて推定した。廃棄されるまでの推計平均走行距離は、公表されている国別の市場走行距離データをもとに設定した。

■ CO₂排出量の定量化は、活動量データの測定、および排出係数の決定に関する不確実性並びに地球温暖化係数の決定に関する科学的な不確実性にさらされている。