

セカンドパーティ・オピニオン 日産自動車・販売金融子会社 サステナブル・ファイナンス・ フレームワーク



評価概要

サステナリティクスは、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークは信頼性及び環境改善効果を有し、サステナビリティボンド・ガイドライン2021、グリーンボンド原則2021、ソーシャルボンド原則2021、グリーンローン原則2021、及びソーシャルローン原則2021の4つの要件に適合しているとの意見を表明します。この評価に際して考慮したのは以下の要素です。



調達資金の使途 資金使途対象の適格カテゴリーであるクリーン輸送、再生可能エネルギー、エネルギー効率、持続可能な水資源及び廃水管理、廃棄物管理と循環経済、手ごろな価格の基本的インフラ設備は、グリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則、グリーンローン原則、及びソーシャルローン原則において認められているカテゴリーと合致しています。また、サステナリティクスは、適格プロジェクトは、環境または社会改善効果をもたらす、国際連合が定める持続可能な開発目標（SDGs）の目標6、7、9、11及び12を推進するものと考えます。



プロジェクトの評価及び選定 日産自動車株式会社のサステナブル・ファイナンス委員会が、本フレームワークの適格クライテリアに基づき、適格プロジェクトの評価及び選定を行います。日産自動車株式会社は、環境及び社会的リスクの管理体制を有しており、本フレームワークに基づく資金充当に関する全ての判断に適用されます。サステナリティクスは、同リスク管理システムは適切であり、プロジェクトの評価及び選定のプロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。



調達資金の管理 日産自動車株式会社が調達主体である場合、同社の財務グループが調達資金を追跡・管理します。日産販売金融子会社が調達主体である場合、当該子会社の関連部署が調達資金を追跡・管理します。日産自動車株式会社及び販売金融子会社は、ボンド及び／又はローンの発行後24カ月以内に調達資金を適格プロジェクトに充当する予定です。調達資金が全額充当されるまでの間、未充当資金は現金又は現金同等物として管理するか、短期借入金の返済に充てられます。これはマーケット・プラクティスに合致しています。



レポートニング 調達資金の充当状況及びインパクトについては、日産自動車株式会社及び／又は日産販売金融子会社のウェブサイト上で年次で報告する予定です。同報告は、日産自動車株式会社が調達主体となる場合は調達資金が全額充当されるまで、日産販売金融子会社が調達主体となる場合は満期まで行われます。同報告には、充当額、未充当資金の残高、及び関連するインパクト指標が含まれます。サステナリティクスは、日産自動車株式会社及び販売金融子会社の資金充当状況、並びにインパクト・レポートニングはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

評価日	2022年7月28日
発行体所在地	日本（横浜）

レポートセクション

はじめに.....	2
サステナリティクスのオピニオン.....	4
参考資料.....	14

本件に関するお問い合わせは、下記の Sustainable Finance Solution プロジェクト担当チームまでご連絡ください。

Kosuke Kanematsu (東京)
Project Manager
kosuke.kanematsu@sustainalytics.com
(+81) 3 4510 2343

Marie Toyama (東京)
Project Support

Ayaka Okumura (アムステルダム)
Project Support

Makiko Yamamoto (東京)
Client Relations
susfinance.japan@sustainalytics.com
81-3-4520-2191

はじめに

日産自動車株式会社¹（以下「日産」あるいは「同社」）は、横浜に本社を置く自動車メーカーです。同社は自動車の製造、販売、及び関連事業を行っています。日産の販売金融子会社²（以下「子会社」）は、消費者に自動車ローン、リース及びその他の自動車金融商品を提供しています。同社は、アジア・オセアニア、アフリカ・中東・インド、中国、欧州、中南米、及び北米の6地域で事業を展開しています。日産はフランスの自動車メーカーのルノーと提携しており、また、三菱自動車の株式を34%保有しています。

日産は、グリーン及び／又はサステナビリティボンド及び／又はローンを発行することを企図して日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定し、調達した資金を環境及び／又は社会改善効果をもたらす新規及び／又は既存のプロジェクトへのファイナンス資金及び／又はリファイナンス資金の全額又は一部に充当する予定です。

本フレームワークは5つのグリーンカテゴリーにおいて、適格クライテリアを定めています。

1. クリーン輸送
 - a. ゼロエミッション車（構成部品や関連インフラを含む）
 - b. Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用
 - c. 自動運転関連技術（先進安全技術 / 運転支援技術を含む）
 - d. ゼロエミッション車及び低炭素車を利用したクリーン Mobility as a Service (MaaS)
 - e. 低炭素車
2. 再生可能エネルギー
3. エネルギー効率
4. 持続可能な水資源及び廃水管理
5. 廃棄物管理と循環経済

本フレームワークは1つのソーシャルカテゴリーにおいて、適格クライテリアを定めています。

1. 手ごろな価格の基本的インフラ設備（例：エネルギー、交通）
 - a. エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用
 - b. 過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS

上記カテゴリーの内、クリーン輸送と手ごろな価格の基本的インフラ設備は、日産 EV エコシステムやスマートシティを構築するものとして期待されています。

日産は、サステナビリティととの間で、2022年7月付の本フレームワークとサステナビリティボンド・ガイドライン2021 (SBG)、グリーンボンド原則2021 (GBP)、ソーシャルボンド原則2021 (SBP)³、グリーンローン原則2021 (GLP)、及びソーシャルローン原則2021 (SLP)⁴との適合性並びにその環境

¹ サステナビリティの調査では、日産はコーポレート・ガバナンスにおける「カテゴリー4の不祥事」の対象であると判定しました。主な理由・根拠としては、カルロス・ゴーン前会長が行ったとされる不正行為の深刻さ及びその期間の長さ、ルノー・日産・三菱アライアンス体制に対する潜在的な影響、有価証券報告書で過少報告されたゴーン氏に対する法外な報酬額、及び内部統制によって当該不正行為が検知・発見されなかったことが挙げられます。日産は2018年11月の取締役会でゴーン氏を全会一致で会長職から解任し、2019年4月の臨時株主総会で取締役から解任しました。また、日産は2019年6月25日付けで委員会設置会社に移行し、指名委員会、報酬委員会、及び監査委員会の3委員会を設置しました。2019年12月以降、同社は新経営陣の下で、様々なコーポレート・ガバナンス上の改革を推進しています。(https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/GOVERNANCE/ASSETS/PDF/Overview_JP.pdf)

² 日産販売金融子会社には、日産フィナンシャルサービス、米国日産販売金融会社、日産カナダ、日産リーシング（タイ）、日産フィナンシャルサービス（オーストラリア）、日産フィナンシャルサービス（ニュージーランド）、東風日産オートファイナンス、東風日産フィナンシャルリーシング、エヌアールファナンスメキシコ、及び日産ルノーフィナンシャルサービス（インド）が含まれますが、これらに限定されません。

³ 国際資本市場協会 (ICMA) によるサステナビリティボンド・ガイドライン、グリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則（英文）はこちらより閲覧いただけます：<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/>

⁴ ローン市場協会 (Loan Markets Association : LMA)、アジア太平洋ローン市場協会 (Asia Pacific Loan Market Association : APLMA) 及びローンシンジケーション & トレーディング協会 (Loan Syndications & Trading Association : LSTA) による、グリーンローン原則、及びソーシャルローン原則はこちらより閲覧いただけます：<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/#> and <https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/>

面及び社会での貢献について、セカンドパーティ・オピニオンを提供する委託契約を締結しています。本フレームワークは、別のドキュメントにおいて開示されています⁵。

サステナビリティのセカンドパーティ・オピニオンの業務範囲及び限定

サステナビリティのセカンドパーティ・オピニオンは、評価対象の本フレームワークの現行のマーケット・プラクティスへの適合性並びに適格カテゴリーの信頼性及び環境改善効果についてのサステナビリティの独立した見解を反映しています⁶。

セカンドパーティ・オピニオンの一部として、サステナビリティは以下を評価しました。

- 本フレームワークの、ICMA によるサステナビリティボンド・ガイドライン 2021、グリーンボンド原則 2021、及びソーシャルボンド原則 2021、並びに LMA、APLMA、及び LSTA によるグリーンローン原則 2021、及びソーシャルローン原則 2021 及びへの適合性
- 調達資金の使途に関する信頼性及び想定される改善効果
- 調達資金の使途に関連する発行体のサステナビリティ戦略、実績及びサステナビリティ・リスク管理の整合性

調達資金の使途の評価に関して、サステナビリティは、マーケット・プラクティスと ESG のリサーチ・プロバイダーとしてのサステナビリティの専門知識に基づく社内のタクソノミー（バージョン 1.11.4）に依拠しています。

サステナビリティは、委託契約の一環として、本フレームワークにおける調達資金の管理やレポートの側面だけでなく、事業プロセスや想定される調達資金の使途のサステナビリティ（持続可能性）に係る影響を理解するため、日産の担当部門のメンバーとの対話を実施しました。日産の担当者は、（1）提供された情報の完全性、正確性又は最新性の確保は日産の単独責任と理解していること、（2）全ての関連情報をサステナビリティに提供していること、（3）提供された重要な情報が適時に適切に開示されていることを確認しています。また、サステナビリティは、関連する公表文書及び社内文書の審査も行いました。

本意見書は、本フレームワークに対するサステナビリティのオピニオンであり、本フレームワークと併せてご覧ください。

現在のセカンドパーティ・オピニオンの更新は、サステナビリティと日産との間で合意される委託契約の条件に従って行われます。

サステナビリティのセカンドパーティ・オピニオンは、本フレームワークのマーケット・プラクティスへの適合性を反映していますが、適合性を保証するものでも、将来の関連するマーケット・プラクティスへの適合性を保証するものでもありません。さらに、サステナビリティのセカンドパーティ・オピニオンは、ボンド及びローンによる調達資金の充当が期待される適格プロジェクトによって予想されるインパクトに言及していますが、実際のインパクトを測定していません。本フレームワークに基づいて資金充当されたプロジェクトを通じて達成されたインパクトの測定と報告は、本フレームワークの所有者の責任です。マーケット・プラクティス及び市場の期待との適合性を継続的に確保するため、日産が、本意見書に記載の評価日から 24 ヶ月後に必要に応じてフレームワークを更新し、セカンドパーティ・オピニオンの更新を求めることを推奨します。

加えて、セカンドパーティ・オピニオンは、調達資金の意図された充当について意見を述べていますが、ボンド及びローンによる調達資金の適格な活動への充当を保証するものではありません。

現在のセカンドパーティ・オピニオンに基づいてサステナビリティが提供するいかなる情報も、日産が本セカンドパーティ・オピニオンの目的のためにサステナビリティへ提供した事実又は記述及び関連周

⁵ 「日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワーク」は日産ウェブサイトより閲覧できます：https://www.nissan-global.com/JP/IR/STOCK/SUSTAINABLE_FINANCE/

⁶ 多様な顧客に対応する複数の業務を運営している場合、客観的な調査がサステナビリティの基礎となり、アナリストの独立性の確保が客観的で実行可能な調査のために最も重要となります。そのため、サステナビリティは、堅固なコンフリクト・マネジメント・フレームワークを導入しており、これは、特に、アナリストの独立性、プロセスの一貫性、コマーシャルチームとリサーチ（及びエンゲージメント）チームの構造的分離、データ保護並びにシステム分離の必要性に対応しています。最後にもう一つ重要なこととして、アナリストの報酬は、特定の商業的成果に直接結び付くわけではありません。サステナビリティの特徴は、一つは完全性、もう一つは透明性です。

辺状況の真実性、信頼性又は完全性に賛成又は反対する声明、表明、保証又は主張とはみなされないものとします。

サステナリティクスのオピニオン

セクション 1: 日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークへのサステナリティクスのオピニオン

サステナリティクスは、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークが信頼性及び改善効果を有し GBP、SBP、GLP、及び SLP の 4 つの要件に適合しているとの意見を表明します。サステナリティクスは、本フレームワークにおける以下の要素を重要な点として考慮しました。

- 調達資金の使途
 - グリーン適格カテゴリーのクリーン輸送、再生可能エネルギー、エネルギー効率、持続可能な水資源及び廃水管理、及び廃棄物管理と循環経済は、GBP において環境改善効果を有するプロジェクトカテゴリーとして認定されています。ソーシャル適格カテゴリーの手ごろな価格の基本的インフラ設備についても SBP において社会改善効果を有するプロジェクトカテゴリーとして認定されています。
 - 日産は、本フレームワークにおいて、リファイナンスに対するルックバック期間を 36 ヶ月と定めています。サステナリティクスは、これはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。
 - サステナリティクスは、日産が本フレームワークで定める活動に関連する研究開発（R&D）に対して調達資金の最大 10%を充当する予定であることを認識しています。サステナリティクスは、研究開発がもたらし得るポジティブなインパクトを認識する一方で、そのようなインパクトが実現される確証は必ずしもある訳ではないため、同社に対し、関連する研究開発によるインパクトを報告することを推奨します。
 - クリーン輸送のカテゴリーでは、日産は、ゼロエミッション車、同構成部品、関連インフラ、技術、及びサービスに係る以下の活動に対する研究開発、投資、及び支出に調達資金を充当する予定です。
 - ゼロエミッション車（電気自動車（BEV）を含むが、限定はされない）の設計、開発、及び製造。
 - BEV 用のバッテリー等のゼロエミッション車向け専用部品の設計、開発、製造。
 - ゼロエミッション車向けの BEV 充電インフラ。
 - Vehicle-to-Everything (V2X) / エネルギー貯蔵システム (ESS) としての BEV バッテリーの活用⁷: V2X 技術において日産は、BEV バッテリーを住宅やビル等との間で送受電する蓄電システムとして活用するための研究開発を推進しており、それにより再生可能エネルギーを分散型電源として安定的に活用することを目指しています。
 - 自動運転技術（先進安全技術 / 運転支援技術を含む）: 本フレームワークは、日産の自動車に関わる交通事故死者数ゼロの実現及び自力で運転することが困難な人達の支援を目的とした、先進運転支援システム (ADAS) 技術の研究開発をソーシャル適格な資金使途と定めています。サステナリティクスは、日産の ADAS 技術は交通安全性の向上や障害を抱える人達にとっての自動車の使いやすさ向上等に繋がる可能性があるものの、そのような技術は業界の慣行として広く行き渡っており、かつ交通安全性の向上は自動車メーカーにとっての基本線として期待されていると考えます。サステナリティクスは、一般的に ADAS 分野における支出は、グリーンな支出として捉えています。サステナリティクスは、日産の ADAS は内燃エンジン車を含むあらゆるタイプの自動車に適用され得るものの、これらの技術はエネルギー消費を大幅に削減する可能性があり、かつ化石燃料ベースの技術を長期固定化することには繋がらないと考えます。従って、ADAS は全体としてポジティブな環境改善効果をもたらすと考えられます。一方で、日産が自動車生産を営んでいることを鑑み、サステナリティクスは、2030 年代早期より主要市場に投入するすべての新型車を電動化するとい

⁷ 日産自動車、「ニッサンエナジー・シェア」: <https://www.nissan-global.com/JP/INNOVATION/TECHNOLOGY/ARCHIVE/NES/>

- リティクスは、日産に対し、調達資金を BEV 及び適格な HEV 向けの工場にのみ充当することを推奨します。また、生産設備以外においても、同社オフィスビル等への LED や高効率な空調の導入等、エネルギー効率を高め、CO₂ 排出量を 10%以上削減する取り組みにも調達資金を充当する予定です。サステナリティクスはこれらの投資を肯定的に捉えており、日産に対し、エネルギー効率の改善について推計値又は実績値を可能な限り報告するように推奨します。
- 持続可能な水資源及び廃水管理の分野では、日産は、生産設備及びオフィス設備における水の使用の効率性向上のための投資に調達資金を充当する予定です。日産は、2022 年にグローバル生産拠点における水の使用量を 21%削減する（2010 年比、生産車 1 台当たり）目標¹¹を掲げています。サステナリティクスは、これらの投資は、化石燃料事業からの廃水の処理を目的とするものではないことから、適格性を有すると考えます。
 - 廃棄物管理と循環経済の分野では、日産は、廃棄物の発生量、埋め立て処分量、並びに天然資源とエネルギーの消費量を削減するプロジェクトの為に研究開発及び投資に調達資金を充当する予定です。日産は、2050 年までに各車両に使用する原材料の 70%を新たな採掘資源に依存しない材料に転換する目標を掲げ、新たな資源の使用量を 2010 年の水準に維持する取り組みを行っています¹²。本カテゴリーに関する調達資金は以下の活動に充当される可能性があり、サステナリティクスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。
 - リユース及びリサイクル材料の利用増加。日産は、同支出において ICE（内燃エンジン車）及び/又は排出基準が 107gCO₂/pkm を超える HEV に関する製品の改修、再生及び修理を除くことを確認しました。リサイクルについて、日産はサステナリティクスに対し、ケミカル・リサイクルによるプラスチックの使用を除くことを確認しました。また、同社は、BEV のバッテリー又は他の電子廃棄物をリサイクルする場合は、関連する環境リスク及び社会的リスク軽減の為、プロジェクト所在国の法令及び規制に準拠した堅固な廃棄物管理プロセスを実施することを約束しています。
 - ソーシャルカテゴリーの「エネルギー貯蔵システム（ESS）としての BEV バッテリーの活用」において、日産はブルスイッチ・プロジェクトという取り組みに投資する予定です。
 - ブルスイッチ・プロジェクトでは、日産は、BEV バッテリーを台風、豪雨、地震等の自然災害時に非常用電源として活用しています。これらの取り組みを推進する為、日産は、地域の避難所に避難している被災者に対して同社の販売店の敷地内にある EV を提供し、そのバッテリーを非常用電源として利用できるようにする協定を 2022 年 5 月時点で 179 以上の自治体と締結しています¹³。日産は、同サービスが無償で提供しています。サステナリティクスは、これらの取り組みはエネルギーへのアクセスを提供することによって自然災害の被災者に社会的な便益をもたらし得ると考えます。また、日産はサステナビリティボンド及びローンにより調達した資金の充当を、自治体との協定に含まれるブルスイッチ・プロジェクトのために活用される EV に関連する支出に限定すると明言しています。
 - ソーシャルカテゴリーの「過疎地域や被災地等、交通アクセスが限定的なエリアで展開する MaaS（Mobility as a Service）」において、日産は以下の取り組みに投資を行う予定です。
 - 自然災害により深刻な被害を被った過疎地における EV を含むシャトルサービス（例：福島県浪江町）：浪江町は 2011 年の東日本大震災及び福島原発事故によって深刻な被害を受けました。町に帰還したのは災害前の人口の 10%未満に過ぎず、そのほとんどが高齢者です。日産は現地自治体との間で「新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」を締結し、ハブ・アンド・スポーク方式による EV を含むシャトルサービスを住民に提供しています¹⁴。日産はサステナリティクスに対し、同社のサービスは現在無料であり、将来有料となる場合でも、公共交通機関の運賃と同等の水準になると明言しています。サステナリティクスは、本支出が（1）自然災害によって脆弱化し、公共交通サービスを欠く状態にある特定の地域に限定されており、（2）料金が手頃な水準であることから、ソーシャル性の面で適格性を有すると考えます。

¹¹ 日産自動車、「水資源」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/WATERSCARCITY/>

¹² 日産自動車、「新規採掘資源依存ゼロに向けて」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/DEPENDENCY/RESOURCES/>

¹³ 日産自動車、「日産の電気自動車が発災復旧に貢献」：<https://global.nissanstories.com/ja-JP/releases/nissan-blue-switch>

¹⁴ 日産自動車、「異業種や行政とスクラムを組み、CASE で街づくりヘトライ！」：<https://global.nissanstories.com/ja-JP/releases/namie>

- プロジェクトの評価及び選定
 - 日産のサステナブル・ファイナンス委員会が、本フレームワークの適格クライテリアに基づき、適格プロジェクトの評価並びに選定を行う責任を負います。同委員会は、財務部、サステナビリティ推進部、オペレーション戦略室、経営戦略本部経営戦略室、グローバルセールスファイナンス部門の上級管理職を含む代表者で構成されています。最終決定は合議によって行われます。同委員会は、年次で適格プロジェクトの見直しを行い、本フレームワークに準拠していることを確認します。
 - 日産は、環境及び社会的リスクの管理体制を導入しており、本フレームワークに基づく全ての資金充当に関する判断に適用されます。サステナビリティは、環境及び社会的リスクの管理システムは適切であり、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。その他の詳細については、セクション2をご覧ください。
 - 部門横断的な委員会の設置と、リスク管理体制の導入を踏まえ、サステナビリティは、本プロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。
- 調達資金の管理
 - 日産が調達主体となる場合、日産の財務グループが記録簿を使用し、調達資金を年次で追跡・管理します。子会社が調達主体となる場合は、当該子会社の関連部署（例：日産フィナンシャルサービスであれば財務部）がエクセルファイルを利用して、調達資金を年次でポートフォリオ単位で追跡・管理します。
 - 日産及び子会社は、ボンド及び／又はローンの発行後 24 カ月以内に調達資金を適格プロジェクトに充当する予定です。調達資金が全額充当されるまでの間、未充当資金は現金又は現金同等物で保管されるか、短期借入金の返済に充てられます。日産は、炭素集約型の活動に係る借入金に対するリファイナンスは行わないことを約束しました。
 - 同社による資金充当の期間の設定、及び未充当資金の一時的な管理方法に関する開示を踏まえて、サステナビリティは、本プロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。
- レポートニング
 - 調達資金の充当状況及びインパクトに関する情報については、日産及び／又は子会社のウェブサイト上に年次で報告される予定です。この報告は、日産が調達主体となる場合は調達資金が全額充当されるまで、子会社が調達主体となる場合は満期まで行われます。
 - 調達資金の充当状況の報告には、カテゴリー単位の充当額及び未充当資金の残高が含まれます。日産がグリーン及び／又はサステナビリティボンド及び／又はローンを発行する場合は、調達資金が充当されたプロジェクトの概要と、新規及び既存プロジェクトに充当された資金の割合も開示されます。
 - インパクト・レポートニングでは、BEV の販売台数、及び／又は自動車販売全体に占める BEV の比率、EV 充電インフラの設置数、CO₂ 排出削減量 (CO₂-t)、及び受益者数を含む、関連するインパクト指標が提供される予定です。
 - 日産の場合は調達資金が全額充当されるまで、子会社の場合はグリーン及び／又はサステナビリティボンド及び／又はローンの満期まで、独立した外部機関による発行後レビューを受ける予定です。
 - 資金充当状況及びインパクト・レポートニングが一般に閲覧可能になることを踏まえて、サステナビリティは、本プロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

サステナビリティボンド・ガイドライン 2021 への適合性

サステナビリティは、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークが GBP、SBP、GLP、及び SLP の 4 つの要件に適合していると判断しました。詳細については、サステナビリティボンド／サステナビリティボンド・プログラム外部機関レビューフォーム（参考資料 1）をご覧ください。

セクション 2: 日産のサステナビリティ戦略

フレームワークによる日産自動車株式会社のサステナビリティ戦略への貢献

日産は、環境、社会性、ガバナンスの各分野における優先課題を明確にした「Nissan Sustainability 2022 (NS2022)」を策定しています¹⁵。環境に関しては、2050年までに、製品のライフサイクル全体を通してカーボンニュートラルを達成し、ゼロ・エミッション社会の実現を目指すことを重点テーマとしています。日産は、社会分野の優先課題として、長期ビジョンである「日産車が関わる交通事故死者数実質ゼロ」の達成などに取り組んでいます。

日産は、中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム 2022 (NGP2022)」の下で、2050年に向けて、「気候変動」、「大気品質」、「資源依存」、「水資源」という4つの重点分野の目標を設定しています¹⁶。気候変動の分野では、同社はパリ協定に従い、カーボンニュートラルを2050年までに製品ライフサイクルで達成する長期目標を2021年1月に発表しました¹⁷。中期目標として、日産は、2030年代初頭までに主要市場に投入する新型車をすべて電動車両とすることを目指します。また、温室効果ガス (GHG) 排出量削減目標に関しては、2030年までにスコープ1及び2のGHG排出量を30%、販売済み日産車の使用によるスコープ3のGHG排出量を1キロメートルあたり、2018年比で32.5%削減することを約束しています¹⁸。また、同社は「2022年までに新車からのCO₂排出量を2000年比40%削減 (日本、アメリカ、ヨーロッパ、中国において)」、及び「2022年までにグローバル全体での生産活動と企業活動からの販売台数あたりCO₂排出量を2005年比で30%削減」という目標の達成を目指しています¹⁹。

日産は資源への依存度を低減する取り組みとして、2050年までに新規採掘資源に依存しない材料を70%にする長期ビジョンを掲げ、サーキュラーエコノミーというコンセプトをビジネスモデルに取り入れています。日産は、リサイクル材料を積極的に活用し、使用済み自動車のリサイクルを一段と推進するとともに、新たな採掘資源の使用を最小限に抑え、使用段階でのメンテナンス、リビルド、及び部品の再利用を推進し製品寿命を延ばすための取り組みを行っています²⁰。電池の材料効率の向上については、同社は経済的、効率的かつ安全な電池の開発、及びリチウムイオン電池の二次利用により「4R (再利用: Reuse、再販売: Resell、再製品化: Refabricate、リサイクル: Recycle)」を実現する循環型バッテリーエコシステムの構築、及び電気自動車充電用の再生可能エネルギー発電能力の増強に注力しています。

社会性の面については、日産は「日産車が関わる交通事故死者数実質ゼロ」の達成という長期ビジョン、及び2022年に向けて安全性能に関わる技術の進化と採用拡大を推進する目標を掲げています²¹。研究開発部門では、2004年から「セーフティ・シールド」というコンセプトに基づく安全技術の開発を進めており、現在はこれらの技術の自動運転への応用に取り組んでいます。また、日産は「プロパイロット/プロパイロット・アシスト・システム」を含め、速度制御、ブレーキアシスト、車線逸脱防止などの運転支援技術、インテリジェントな警報・制動システムを提供する様々な安全技術の開発を行っています²²。その他の社会性に関する活動としては、日産は電気自動車を活用することによって、社会の変革や地域が抱える課題の解決を目指す取り組みである「ブルースイッチ」を全国で展開しています²³。日産は2021年に新たなモビリティ技術を活用してまちづくりに協力する協定を福島県浪江町、双葉町及び南相馬市と締結し、現在は浪江町で実証実験を行っています²⁴。

上記に基づき、サステナビリティクスは、日産及び子会社のサステナブル・ファイナンス・フレームワークは、同社の全社的なサステナビリティ戦略及び取り組みと整合しており、環境及び社会性に関して同社が優先的に取り組む活動を促進するものであると考えます。

プロジェクトに伴う環境及び社会的リスクを管理する為のアプローチ

サステナビリティクスは、調達資金が本フレームワークに基づいて環境及び社会にポジティブな影響を与えることが期待される適格プロジェクトに充当されると認識しています。一方で、サステナビリティクスは、

¹⁵ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

¹⁶ 日産自動車、「ニッサン・グリーンプログラム 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/>

¹⁷ 日産自動車、「カーボンニュートラル」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/CARBONNEUTRAL/>

¹⁸ Science Based Targets, "Companies Taking Action", at: <https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action#table>

¹⁹ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

²⁰ 日産自動車、「新規採掘資源依存ゼロに向けて」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/DEPENDENCY/RESOURCES/>

²¹ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

²² 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

²³ 日産自動車、「日産の電気自動車が災害復旧に貢献」：<https://global.nissanstories.com/ja-JP/releases/nissan-blue-switch>

²⁴ 日産自動車、「異業種や行政とスクラムを組み、CASEで街づくりヘトライ！」：<https://global.nissanstories.com/ja-JP/releases/namie>

当該適格プロジェクトが環境及び社会にネガティブな結果をもたらす可能性もあることも認識しています。適格プロジェクトに付随する主要な環境及び社会リスクには、自動車や部品（バッテリーを含む）の製造過程から生じる環境・社会への影響、低炭素車の走行に伴う排ガス・排水、電気自動車のサプライチェーンによる環境・社会的影響、労働安全衛生、製品の安全性、資金の貸し手と借り手双方に係る金融リスクなどが考えられます。

サステナリティクスは、日産が以下の実施を通じて潜在的なリスクを管理・低減できると考えます。

- 日産は、事業活動や生産拠点における環境リスクマネジメント全般について、取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会（G-EMC）を設置し、全体方針や取締役会への報告内容などを決定しています。G-EMC の会議には、個別の課題ごとに選ばれた執行役員が出席しています。経営陣は、会社のリスクと事業機会を特定し、各部門に具体的なアクションの実行を指示し、PDCA サイクルに基づいて環境プログラムを管理・運営しています²⁵。また、国内の全ての生産工場と事業所及び海外の主要工場で ISO14001 の認証を取得しています。さらに、各生産拠点で環境マネジメントシステムを構築し、その実施状況を常時監視するとともに、内部及び外部の環境監査を実施しています²⁶。
- サプライチェーンにおける環境・社会リスクに対応するため、(1) 法令遵守、(2) 製品・サービスの安全・品質、(3) 児童労働・強制労働の禁止、(4) GHG 排出量・産業廃棄物の削減、化学物質の適正管理を含む環境管理、(5) 情報開示、の 5 項目からなる「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」を制定しました²⁷。「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」では、より環境面に重点を置き、サプライヤーに対して環境負荷の低減を求めています²⁸。また、サプライヤーは、第三者機関による評価を受けることが要求されます。コンプライアンス違反や関連する出来事が確認された場合は、調査、報告、是正措置などの対応を速やかに行っています²⁹。人権に関しては、「日産の人権尊重に関する基本方針」で、事業活動及びサプライチェーンにおいて人権を尊重することを約束しています³⁰。さらに、2021 年に「日産グローバル人権ガイドライン」を策定し、グローバル拠点でのオペレーションにおける人権遵守のための具体的なガイドラインを定めています。2019 年より、人権デューデリジェンスを実施しています³¹。
- 労働安全衛生については、日本及び世界の拠点の多くで労働安全衛生マネジメントシステム OHSAS18001 を導入しており、ISO45001 への対応も各拠点で進めています。また、年 2 回、グローバルの各事業所とテレビ電話をつなぎ、重要課題について議論しているほか、労働安全衛生に関する世界各地の担当マネージャーが「グローバル安全会議」に隔年で出席しています³²。
- 日産では、製品の安全性確保のために、製品安全・品質管理システムを構築しています。チーフクオリティオフィサー（CQO）が品質管理を専門に担当しています。CQO は毎月、各部門や地域の責任役員を集めて会議を開催しています。また、日産は、(1) 各部門がコンプライアンス遵守のためにモニタリングし、(2) 品質監査室が監査を実施し、(3) 内部監査室がリスクに応じた監査を行う 3 層構造のモニタリング・監査体制を構築しています³³。
- 金融リスクに関しては、「日産グローバル行動規範」に、マネーロンダリング、テロ対策及び大量破壊兵器拡散による資金調達に関連するものを含め、現地の法律や規制を遵守するというコミットメントが記載されています³⁴。日産は子会社においては、本人確認（KYC）を実施するための業務手順とルールを確立していることをサステナリティクスに説明しました。例えば、日本における子会社は、国内の犯罪収益移転防止法施行規則に準拠した KYC 規則を制定しています。

サステナリティクスは、製品の使用から生じる安全リスクや廃棄段階における環境リスクなど特定のリスクは、購入者をはじめとする第三者に依存し、そのリスク低減は同社の管轄外であることを認識しています。

²⁵ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

²⁶ 日産自動車、「日産グリーンプログラム 2005」：https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/ARCHIVE/ASSETS/PDF/NGP05J_PDF.pdf

²⁷ 日産自動車、「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>

²⁸ 日産自動車、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」：https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/GREEN_PURCHASING/

²⁹ 日産自動車、「ルノー・日産サプライヤーCSR ガイドライン」<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS2015/>

³⁰ 日産自動車、「日産の人権尊重に関する基本方針」：https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/HUMAN_RIGHTS/ASSETS/PDF/nissan_human_rights_policy_j.pdf

³¹ 日産自動車、「人権デューデリジェンスへの取り組み」：https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/ASSETS/PDF/Actions_for_Human_Rights_Due_Diligence_j.pdf

³² 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

³³ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

³⁴ 日産自動車、「日産グローバル行動規範」：https://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/SR/2010/NISSAN_GCC_J.pdf

上記の方針、基準、評価に基づき、サステナリティクスは、日産が適切な対策を実施し、適格カテゴリーに付随する環境及び社会的リスクを管理・低減するための体制を有するとの意見を表明します。

セクション3：調達資金の用途によるインパクト

資金用途の全6つのカテゴリーは、GBP、SBP、GLP、及びSLPによって、環境及び社会改善効果をもたらすプロジェクトとして認められています。サステナリティクスは、日本及びグローバルの文脈を踏まえて、以下の3つのカテゴリーに焦点を当て、改善効果を説明します。

GHG 排出量削減のためのゼロエミッション車や低炭素車の重要性

2020年の世界の運輸セクターから排出されたCO₂は約7.2Gtに上り、道路車両（乗用車と貨物車）が同部門におけるCO₂排出量の約75%を占めています³⁵。国際交通フォーラム（ITF）によると、交通・輸送における脱炭素化に対する各国の既存のコミットメントが完全に履行されたとしても、交通需要の増加により、運輸セクターからのCO₂排出量は2050年までに2015年のレベルから16%増加すると予測されています³⁶。ITFでは、世界の平均気温の上昇を1.5°C以内に抑えるために、運輸セクターからのCO₂排出量を2050年までに2015年比で70%削減することを求めています³⁷。

2020年の日本の運輸セクターにおけるCO₂排出量は185Mtで、日本における総排出量の18%を占めます³⁸。自動車はこのセクターの最大の排出源であり、セクター全体のCO₂排出量の86%を占めています³⁹。日本は、2021年に国連に提出した現行のNDC（国が決定する貢献）の一環として、2030年までに運輸セクターにおけるCO₂排出量を2013年比で35%削減する目標を掲げています⁴⁰。また、2050年までにGHG排出ネットゼロの実現に向けて策定された「グリーン成長戦略」では⁴¹、2035年までに新車乗用車販売を全て、EV、ハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）、燃料電池車（FCV）による電動車とし、商用車についても段階的に電動化を目指すことが示されています。2019年の新車販売台数に占める割合は、EVが0.5%、HVが34.2%、PHVが0.5%、FCVが0.02%と、2035年の目標を大きく下回っています⁴²。EVの普及を加速させるため、政府はEVやFCVの購入や充電インフラの設置に対する補助金の支給や減税措置の導入を進めています⁴³。

日産は、調達資金をゼロエミッション車及び低炭素車の普及に関連するプロジェクトに充当する予定です。上記を踏まえて、サステナリティクスは、同社の調達資金の用途が、脱炭素に向けた交通手段の普及を支援し、世界の運輸セクターにおける排出量削減に貢献することが期待されると考えます。

非常用電源の確保など災害復旧に対する取り組みの重要性

日本は気候や地形の特性上、自然災害に弱く、台風、大雨、洪水、地滑り、地震、津波、火山の噴火などの災害が起こりやすくなっています。こうした自然災害は電力の供給に影響を及ぼし、停電は家庭や地域社会に大きな影響を与えます。例えば、2019年9月の台風15号（ファクサイ）は、関東地方で4,000世帯が半壊・全壊、千葉県君津市における送電鉄塔2基の倒壊により最大90万世帯が停電するという記録的な暴風雨となりました⁴⁴。電力がほぼ回復するまで約20日間を要しました⁴⁵。また、別の事例としては、九州地方では12時間で300ミリを超える豪雨が発生し、2020年の自然災害の中で最も深刻なものとなりました

³⁵ 国際エネルギー機関（IEA）、「Tracking Transport 2021」（英文）：<https://www.iea.org/reports/tracking-transport-2021>

³⁶ 国際交通フォーラム、「エグゼクティブサマリー ITF Transport Outlook 2021」（英文）：<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/transport-outlook-executive-summary-2021-japanese.pdf>

³⁷ 国際交通フォーラム、「エグゼクティブサマリー ITF Transport Outlook 2021」（英文）：<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/transport-outlook-executive-summary-2021-japanese.pdf>

³⁸ 「2020年度の温室効果ガス排出量（確報値）」：<https://www.nies.go.jp/whatsnew/20220415/20220415-2.html>

³⁹ 国土交通省、「運輸部門における二酸化炭素排出量」：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

⁴⁰ 国際連合、「NDC登録」
[https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/Japan%20First/JAPAN_FIRST%20NDC%20\(UPDATED%20SUBMISSION\).pdf](https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/Japan%20First/JAPAN_FIRST%20NDC%20(UPDATED%20SUBMISSION).pdf)

⁴¹ 経済産業省、「2050年カーボンニュートラル実現によるグリーン成長戦略」：<https://www.meti.go.jp/press/2021/06/20210618005/20210618005-3.pdf>

⁴² 次世代自動車振興センター、「日本政府の長期ゴール・次世代自動車普及状況」：http://www.cev-pc.or.jp/event/pdf/J_all_panel.pdf

⁴³ 経済産業省、「令和3年度補正予算「クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金」・令和4年度予算「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」」：https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/cev/cevr3/cevinfrastructure.html

⁴⁴ 総務省消防庁、「台風15号に伴う被害と対応」：<https://www.fdma.go.jp/publication/hakusho/r1/topics1/48021.html>

⁴⁵ 経済産業省、「台風15号に伴う停電復旧プロセス等に係る検証について」：
https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/denryoku_gas/resilience_wg/pdf/005_04_00.pdf

た⁴⁶。熊本県では、約 8,800 世帯（ピーク時）が停電しました。⁴⁷また、2022 年 3 月 16 日に発生した福島県沖地震でも、東日本で最大約 220 万世帯の停電が発生しました⁴⁸。

自然災害による停電問題に対応するため、日産は日本電動化アクション「ブルー・スイッチ」に取り組んでいます⁴⁹。この取り組みを推進するため、2018 年以降、日産は自治体や企業と 179 の協定を締結しています（2022 年 5 月時点）。ブルー・スイッチプログラムでは、災害による停電時に、大容量のリチウムイオン電池を搭載した日産リーフを非常用電源として活用します⁵⁰。日産リーフのバッテリーをフル充電すると（62 キロワット時）、日本の一般家庭で最大 4 日間使用できる電力を供給することが可能となります。EV は移動可能なので電力が回復した地域で充電し、そのまま走行して停電地域に電力を供給することが可能です。今回のサービスは、台風 15 号の被害を受けた千葉県と、局地的な大雨や洪水に見舞われた熊本県で活用されました⁵¹。千葉県では 53 台、熊本県では 2 台のリーフを提供し、公民館や保育所、高齢者施設などの公共施設に電力を供給しました。

日産は、サステナブルボンド及び／又はローンにより調達した資金を、協定を結んだ自治体において EV バッテリーを非常用電源として再利用するために充当する予定です。サステナリティクスは、同社の調達資金の使途、自然災害の被災者が電源などのエネルギーにアクセスすることを可能とし、日本各地における初期段階の災害復興に貢献することが期待されると考えます。

高齢化社会における過疎地での手頃な価格の交通手段の重要性

日本は少子高齢化に直面しています。2019 年の出生数は 87 万人で、2010 年の水準と比較すると 20 万人減少しています⁵²。2021 年の合計特殊出生率は 1.37 で、日本の人口を将来にわたって維持可能な水準を大きく下回っています⁵³。高齢者人口（65 歳以上）をみると、2021 年には 3,600 万人となり、日本の総人口の約 3 割を占めています⁵⁴。また、勤労者世帯の都市部への転出が続いていることから、特に地方では過疎化が急速に進んでいます。労働力人口の減少は、地方の自治体の財政を大きく圧迫し、交通などの基礎インフラに様々な問題を引き起こしています⁵⁵。

このような社会問題は、大規模な自然災害によって深刻化する可能性があります。これまで経験した災害の中で最も大きな被害をもたらしたのは 2011 年に発生した東日本大震災です。マグニチュード 9.0 の地震とそれに伴う津波は、福島第一原子力発電所の事故を引き起こし、メルトダウンと放射性物質の放出が起きました。この複合災害による死者は 2 万人を超え、行方不明者 2,500 人超、全壊建物 12 万 2,000 棟、半壊建物は 28 万 3,000 棟に上りました⁵⁶。特に被害の大きかった福島県、宮城県、岩手県では、県内外への避難により人口の流出が顕著になりました⁵⁷。

日産は 2021 年 2 月、東日本大震災で被災した浪江町、双葉町、南相馬市（いずれも福島県）と「新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」を締結しました。この協定により、日産はハブ・アンド・スポーク方式による EV を含むシャトルサービスを町民に提供しています⁵⁸。このシャトルサービスは、1,000 人以上の住民にとって必要不可欠な交通手段として機能しています。

日産は、サステナビリティボンド及び／又はローンにより調達した資金を、浪江町をはじめとする被災地や過疎地での交通プロジェクトに充当する予定です。サステナリティクスは、同社の調達資金によって、社

⁴⁶ 国土交通省水管理・国土保全局、「令和 2 年 7 月豪雨について」：

https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouinkai/kihonhoushin/dai112kai/06_shiryuu2_reiwa2nengouu.pdf

⁴⁷ 経済産業省 産業保安グループ 電力安全課、「令和 2 年に発生した災害の振り返りと今後の対応について」：

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/hoan_shohi/denryoku_anzen/pdf/024_02_00.pdf

⁴⁸ 経済産業省 産業保安グループ 電力安全課、「福島県沖地震の被害状況と当 WG における検討のポイント」：

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/hoan_shohi/denryoku_anzen/denki_setsubi/pdf/015_01_00.pdf

⁴⁹ 電気自動車による課題解決、「ブルー・スイッチ」：<https://www3.nissan.co.jp/first-contact-technology/blue-switch.html>

⁵⁰ 日産自動車、「サステナビリティレポート 2022」：<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2022/>

⁵¹ 日産自動車、「日産の電気自動車が災害復旧に貢献」：<https://global.nissanstories.com/ja-JP/releases/nissan-blue-switch>

⁵² e-Stat、「人口動態調査 人口動態統計 確定数 出生」：<https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003411595>

⁵³ 厚生労働省、「都道府県別にみた合計特殊出生率の年次推移」：<https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/suii09/brth4.html>

⁵⁴ 総務省統計局、「高齢者の人口」：

<https://www.stat.go.jp/data/topics/topi1291.html#:~:text=%E7%B7%8F%E4%BA%BA%E5%8F%A3%E3%81%AB%E5%8D%A0%E3%82%81%E3%82%8B%E9%AB%98%E9%BD%A2,29.1%EF%BC%85%E3%81%A8%E3%81%AA%E3%82%8A%E3%81%BE%E3%81%97%E3%81%9F%E3%80%82>

⁵⁵ 内閣府、「人口減少により厳しさを増す地方財政」：https://www5.cao.go.jp/j-cr/cr08/chr08_2-1-3.html

⁵⁶ 復興庁、「東日本大震災」（英文）：<https://www.reconstruction.go.jp/english/topics/GEJE/index.html>

⁵⁷ 日本経済新聞、「被災 3 県、深刻な人口減」：<https://www.nikkei.com/article/DGKZ058959760Q2A310C2M13300/>

⁵⁸ 日産自動車、「福島県の 3 自治体と全国の 8 企業、「福島県浜通り地域における新しいモビリティを活用したまちづくり連携協定」を締結」：

<https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/210202-01-j>

会的弱者が手頃な価格の交通手段を利用できるようになり、包摂的で持続可能な都市の発展に寄与することが期待されると考えます。

「持続可能な開発目標（SDGs）」への貢献

「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals（SDGs）」は2015年9月に策定され、持続可能な開発を実現するための2030年までの目標が設定されました。本フレームワークに基づいて発行されるボンド及びローンには以下のSDGs目標を推進するものです。

資金用途のカテゴリー	SDG	SDG 目標
クリーン輸送	11. 住み続けられるまちづくりを	11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する
再生可能エネルギー	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに	7.2 2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる
エネルギー効率	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに	7.3 2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させ
持続可能な水資源及び廃水管理	6. 安全な水とトイレを世界中に	6.3 2030年までに、汚染の減少、投棄廃絶と有害な化学物質や物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模での大幅な増加させることにより、水質を改善する。
廃棄物管理と循環経済	12. つくる責任つかう責任	12.5 2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。
手ごろな価格の基本的インフラ設備	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう	9.1 すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。

結論

日産自動車株式会社は、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークを策定し、本フレームワークに基づいてグリーン及び／又はサステナビリティボンド及び／又はローンにより資金調達をし、調達資金をクリーン輸送、再生可能エネルギー、エネルギー効率、持続可能な水資源及び廃水管理、廃棄物管理と循環経済、手ごろな価格の基本的インフラ設備に係るプロジェクトのファイナンスに充当する予定です。サステナビリティクスは、調達資金の充当を受けるプロジェクトは、環境及び社会改善効果を創出することが期待されるものと肯定的に評価します。

日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークでは、調達資金を追跡、充当、管理するためのプロセスが説明され、充当状況と資金用途による改善効果の報告に対する約束が示されています。さらにサステナビリティクスは、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークが同社のサステナビリティ戦略と整合し、資金用途のプロジェクトカテゴリーはSDGsの目標6、7、9、11及び12の推進を後押しするものと考えます。また、サステナビリティクスは日産は調達資金の充当を受ける適格プロジェクトに一般的に付随する環境及び社会的リスクを特定、管理及び緩和する為の十分な体制を有すると考えます。

上記を総合的に検討し、サステナビリティクスは、日産自動車株式会社は、グリーン及び／又はサステナビリティボンド及び／又はローンを発行するにあたって十分な体制を有し、日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワークはグリーンボンド原則2021、ソーシャルボンド原則2021、グリーンローン原則2021、及びソーシャルローン原則2021の4つの要件と適合し、信頼性及び透明性が高いものであるとの意見を表明します。

参考資料

参考資料 1：サステナビリティボンド/サステナビリティボンド- 外部機関レビューフォーム

セクション 1. 基本情報

発行体の名称:	日産自動車株式会社
サステナビリティボンド ISIN コード/発行体サステナビリティボンドフレームワークの名称 (該当する場合):	日産自動車・販売金融子会社サステナブル・ファイナンス・フレームワーク
レビュー機関の名称:	サステイナリティクス
本フォームの記入完了日:	2022 年 7 月 28 日
レビューの発行日:	

セクション 2. レビューの概要

レビューの範囲

レビューの範囲では、以下の項目を適宜使用/採用しています。

本レビューでは次の要素を評価し、GBP 及び SBP との整合性を確認しました。

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価及び選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング |

レビュー機関の役割

- | | |
|--|---------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> コンサルティング (セカンドパーティ・オピニオンを含む) | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証 | <input type="checkbox"/> レーティング |
| <input type="checkbox"/> その他 (具体的に記入して下さい) | |

注：レビューが複数ある場合やレビュー機関が異なる場合は、レビューごとに別々のフォームを使用して下さい。

レビューの要約及び／又はレビュー全文へのリンク（該当する場合）

上記「評価概要」を参照ください。

セクション 3. レビューの詳細

レビュー機関は、以下の情報を可能な限り詳細に提供し、コメントセクションを使用してレビューの範囲を説明することが推奨されています。

1. 調達資金の用途

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

資金用途対象の適格カテゴリーであるクリーン輸送、再生可能エネルギー、エネルギー効率、持続可能な水資源及び廃水管理、廃棄物管理と循環経済、手ごろな価格の基本的インフラ設備は、グリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則、グリーンローン原則、及びソーシャルローン原則において認められているカテゴリーと合致しています。また、サステナリティクスは、適格プロジェクトは、環境または社会改善効果をもたらす、国際連合が定める持続可能な開発目標（SDGs）の目標 6、7、9、11 及び 12 を推進するものと考えます。

資金の用途のカテゴリー（分類は GBP に基づく）

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 再生可能エネルギー | <input checked="" type="checkbox"/> エネルギー効率 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 汚染防止及び抑制 | <input type="checkbox"/> 自然生物資源の持続可能な管理と土地の使用 |
| <input type="checkbox"/> 陸上及び水生生物の多様性の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> クリーン輸送 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 持続可能な水資源及び廃水管理 | <input type="checkbox"/> 気候変動への適応 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス | <input type="checkbox"/> グリーンビルディング |
| <input type="checkbox"/> 発行の時点では確認されていないが、将来的にGBPのカテゴリーに適合するか、又はまだGBPのカテゴリーになっていないその他の適格分野に適合すると現時点で予想される | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） |

GBPのカテゴリーにない場合は、環境分類を記入して下さい（可能な場合）

資金の用途のカテゴリー（分類は SBP に基づく）

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | <input type="checkbox"/> 必要不可欠なサービスへのアクセス |
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の住宅 | <input type="checkbox"/> 雇用創出（中小企業向け資金供給とマイクロファイナンスを通じて） |
| <input type="checkbox"/> 食料安全保障 | <input type="checkbox"/> 社会経済的向上とエンパワーメント |

- 発行の時点では確認されていないが、将来的にSBPのカテゴリーに適合するか、又はまだSBPのカテゴリーになっていないその他の適格分野に適合すると現時点で予想される
- その他（具体的に記入して下さい）

SBPのカテゴリーにない場合は、社会分類を記入して下さい（可能な場合）

2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

日産自動車株式会社のサステナブル・ファイナンス委員会が、本フレームワークの適格クライテリアに基づき、適格プロジェクトの評価及び選定を行う責任を負います。日産自動車株式会社は、環境及び社会的リスクの管理体制を有しており、本フレームワークに基づく資金充当に関する全ての判断に適用されます。サステナビリティクスは、同リスク管理システムは適切であり、プロジェクトの評価及び選定のプロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

評価・選定

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体の社会及び環境目標は、環境改善効果をもたらす | <input checked="" type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトが適格カテゴリーの範囲に適合していることが判断される |
| <input checked="" type="checkbox"/> サステナビリティボンドによる調達資金に適切なプロジェクトのクライテリアが定義されており、その透明性が担保されている | <input checked="" type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトに関連した潜在的ESGリスクを特定及び管理していることが判断される |
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価・選定に関するクライテリアのサマリーが公表されている | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） |

責任に関する情報及び説明責任に関する情報

- 外部機関による助言又は検証を受けた評価／選定のクライテリア
- 組織内での評価
- その他（具体的に記入して下さい）

3. 資金管理

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

日産自動車株式会社が調達主体である場合、同社の財務グループが調達資金を追跡・管理します。日産販売金融子会社が調達主体である場合、当該子会社の関連部署が調達資金を追跡・管理します。日産自動車株式会社及び販売金融子会社は、債券及び／又はローンの発行後24カ月以内に調達資金を適格プロジェクトに充当する予定です。調達資金が全額充当されるまでの間、未充当資金は現金又は現金同等物として管理するか、短期借入金の返済に充てられます。これはマーケット・プラクティスに合致しています。

調達資金の追跡管理:

- 発行体はサステナビリティボンドの調達資金を体系的に区別又は追跡管理している
- 未充当の資金の運用に使用する予定の一時的な投資手段の種類が開示されている
- その他（具体的に記入して下さい）

その他の情報開示

- 新規の投資にのみ充当
- 既存と新規の投資に充当
- 個別の支出に充当
- 支出ポートフォリオに充当
- 未充当資金のポートフォリオ残高を開示
- その他（具体的に記入して下さい）：

4. レポーティング

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

調達資金の充当状況及びインパクトについては、日産自動車株式会社及び／又は日産販売金融子会社のウェブサイト上で年次で報告する予定です。同報告は、日産自動車株式会社が調達主体となる場合は調達資金が全額充当されるまで、日産販売金融子会社が調達主体となる場合は満期まで行われます。同報告には、充当額、未充当資金の残高、及び関連するインパクト指標が含まれます。サステナビリティクスは、日産自動車株式会社及び販売金融子会社の資金充当状況、並びにインパクト・レポーティングはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

資金使途レポーティング

- プロジェクト単位
- プロジェクト・ポートフォリオ単位
- 個々の債券
- その他（具体的に記入して下さい）：

報告される情報

- 充当額
- 投資額全体におけるサステナビリティボンドによる調達額の割合
- その他（具体的に記入して下さい）：未充当資金の残高、充当事業の概要、新規・リファイナンスの割合

頻度

- 毎年
- 半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

インパクト・レポーティング

- プロジェクト単位 プロジェクト・ポートフォリオ単位
- 個々の債券 その他（具体的に記入して下さい）

報告される情報（予想又は事後の報告）

- 温室効果ガスの排出量／削減量 消費エネルギーの削減量
- 水消費量の削減 受益者数
- ターゲットポピュレーション その他の ESG 指標（具体的に記入して下さい）： BEV の販売台数、または自動車販売全体に占める BEV の比率、再生可能エネルギーの年間消費量、車両 1 台あたりの水使用量、車両 1 台あたりの廃棄物量、車両 1 台あたりのリサイクル材料使用量、EV 充電インフラの設置数、再利用/リサイクルされたバッテリーの数、事業の定性的説明、ProPILOT 等の先進安全技術を搭載した車両の販売または製造台数、サービスの利用者数・移動距離、BEV・e-POWER の融資台数

頻度

- 毎年 半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

開示の方法

- 財務報告書に掲載 サステナビリティ・レポートに掲載
- 臨時報告書に掲載 その他（具体的に記入して下さい）：同社ウェブサイト、及び子会社ウェブサイト
- レポーティングは審査済み（「審査済み」の場合、どの部分が外部審査の対象かを明示して下さい）

参考情報へのリンク先の欄で報告書の名称と発行日を明記して下さい（該当する場合）

参考情報へのリンク先（例えば、レビュー機関の審査手法、実績、発行体の参考文献などへのリンク）

参照可能なその他の外部審査（該当する場合）**提供レビューの種類**

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> コンサルティング（セカンドパーティ・オピニオンを含む） | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証／監査 | <input type="checkbox"/> レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） | |

レビュー機関**発行日****グリーンボンド原則（GBP）とソーシャルボンド原則（SBP）が定義するレビュー機関の役割について**

- i. セカンドパーティ・オピニオン：発行体とは独立したサステナビリティに関する専門性を有する機関がセカンドパーティ・オピニオンを発行することができる。その機関は発行体のサステナビリティボンド・フレームワークにかかるアドバイザーとは独立しているべきであり、さもなければセカンドパーティ・オピニオンの独立性を確保するために情報隔壁のような適切な手続きがその機関のなかで実施されるものとする。セカンドパーティ・オピニオンは通常、GBP、SBP との適合性の査定を伴う。特に、発行体の包括的な目的、戦略、持続可能性に関連する理念及び／又はプロセス、かつ資金使途として予定されるプロジェクトの環境・社会面での特徴に対する評価を含み得る。
- ii. 検証：発行体は、典型的にはビジネスプロセス及び／又はサステナビリティ基準に関連する一定のクライテリアに照らした独立した検証を取得することができる。検証は、発行体が作成した内部又は外部基準や要求との適合性に焦点を当てることができる。原資産の環境・社会面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することもできる。発行体の資金使途の内部的な追跡手法、サステナビリティボンドによる調達資金の配分、環境・社会面での影響評価に関する言及又はレポートの GBP、SBP との適合性の保証もしくは証明を検証と称することもできる。
- iii. 認証：発行体は、サステナビリティボンドやそれに関連するサステナビリティボンドフレームワーク、又は調達資金の使途について、一般的に認知された外部のサステナビリティ基準もしくは分類表示への適合性に係る認証を受けることができる。基準もしくは分類表示は特定のクライテリアを定義したもので、この基準に適合しているかは通常、認証クライテリアとの適合性を検証する資格を有し、認定された第三者機関が確認する。
- iv. グリーン／ソーシャル／サステナビリティボンドスコアリング／格付け：発行体は、サステナビリティボンドやそれに関連するサステナビリティボンドフレームワーク又は資金使途のような鍵となる要素について、専門的な調査機関や格付機関などの資格を有する第三者機関の、確立されたスコアリング／格付手法を拠り所とする評価又は査定を受けることができる。そのアウトプットは環境及び／又は社会面での実績データ、GBP、SBP に関連するプロセス又は 2°C 気候変動シナリオなどの他のベンチマークに着目する場合がある。グリーンボンドスコアリング／格付けは、たとえ重要なサステナビリティに関するリスクを反映していたとしても、信用格付けとは全くの別物である。

免責事項

© Sustainalytics 2022 無断複写・複製・転載を禁ず

本書に包含又は反映されている情報、手法及び意見は、サステナリティクス及び／又はその第三者供給者の所有物（以下、「第三者データ」）であり、サステナリティクスが開示した形式及びフォーマットによる場合又は適切な引用及び表示が確保される場合のみ第三者へ提供されます。これらは、情報提供のみを目的として提供されており、（1）製品又はプロジェクトの保証となるものではなく、（2）投資助言、財務助言又は目論見書となるものではなく、（3）有価証券の売買、プロジェクトの選択又は何らかの種類の商取引の実施の提案又は表示と解釈してはならず、（4）発行体の財務業績、金融債務又は信用力の評価を表明するものではなく、（5）いかなる募集開示にも組み込まれておらず、組み込んではありません。

これらは、発行体から提供された情報に基づいたものですので、これらの商品性、完全性、正確性、最新性又は特定目的適合性は保証されていません。情報及びデータは、現状有姿にて提供されており、それらの作成及び公表日時点のサステナリティクスの意見を反映しています。サステナリティクスは、法律に明示的に要求されている場合を除き、いかなる方法であっても、本書に含まれた情報、データ又は意見の使用に起因する損害について一切責任を負いません。第三者の名称又は第三者データへの言及は、かかる第三者に所有権があることを適切に表示するためのものであり、その後援又は推奨を意味するものではありません。当社の第三者データ提供者のリスト及びこれら各者の利用規約は、当社のウェブサイトに掲載されています。詳しくは、<http://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers> をご参照ください。

発行体は、自らが確約した内容の確実な遵守とその証明、履行及び監視について全責任を負います。

英語版と翻訳版との間に不一致がある場合、英語版が優先されます。

サステナリティクス（モーニングスター・カンパニー）

サステナリティクスは、モーニングスター・カンパニーであり、環境・社会・ガバナンス（ESG）とコーポレート・ガバナンスに関する調査、評価及び分析を行う独立系機関であり、責任投資（RI）戦略の策定と実施について世界中の投資家をサポートしています。30年以上の間、グローバルな投資家の進化するニーズに応える高品質かつ先進的なソリューションを提供し続けています。その上で、ESG及びコーポレート・ガバナンスに関する情報及び評価を投資プロセスに組み込んでいる、数百に及ぶ世界の主要な資産運用会社や年金基金を支援しています。また、サステナリティクスは、数百に及ぶ企業や金融仲介者と協働してサステナビリティに関連する方針、実務、資金調達を検討を支援しています。サステナリティクスは、世界17カ所にオフィスを構え、40以上の産業グループにまたがる様々な分野の専門知識を持つ500人以上のアナリストを含む、1500人以上のスタッフを擁しています。

詳しくは、www.sustainalytics.com をご参照ください。

又は、contact@sustainalytics.com にご連絡ください。

