

日産車体株式会社
日産車体九州株式会社

統合報告書2024



NISSAN
GROUP OF JAPAN - ASEAN



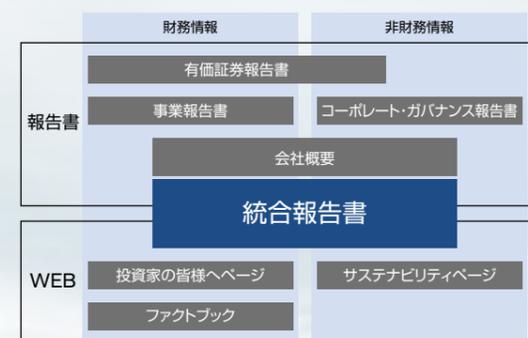
CONTENTS

社長メッセージ.....	4	サステナビリティ.....	18
中長期的価値創造.....	6	日産車体のサステナビリティ/ マテリアリティ (重要課題)	
コーポレートパーパス・ミッション等		環境	
日産車体の価値創造の原動力		社会	
中長期的価値創造プロセス		ガバナンス	
価値創造の軌跡 (日産車体のあゆみ)	8	会社概要.....	46
主要事業.....	10	日産車体	
2023-2027 中期経営計画	12	日産車体九州	
持続可能な企業基盤		関係会社	
魅力ある商品の創出		財務データ / 非財務データ	51
独自性の進化と深化		生産車紹介.....	54

編集方針

本報告書は、幅広いステークホルダーの皆さまに、中長期的な価値創造プロセスの全体像をご理解いただくこと、及び、当社の経営戦略等財務・非財務情報を分かりやすく説明することを目的に発行しています。
ステークホルダーの皆さまに当社の活動をご理解いただくべく、今後も継続的な情報発信に努めてまいります。

統合報告書(本冊子)の位置づけ



本報告書の対象範囲期間

2023年4月1日から2024年3月まで。
一部に当該期間外の活動内容を含んでいます。

報告対象の範囲

日産車体株式会社、日産車体九州株式会社
および日産車体関係会社

発行 2024年8月

日産車体ホームページ
<https://www.nissan-shatai.co.jp/>

日産車体九州ホームページ
<https://www.nissan-shatai.co.jp/nissan-shatai-kyushu/>

X
https://x.com/Nissan_ShataiJP

Facebook
<https://www.facebook.com/NissanShataiJP>

YouTube
<https://www.youtube.com/channel/UCnJxqDw0WuSkZnVMqUINlZg>



私たち日産車体は 信頼される企業として、独自性に溢れ、 お客さまに魅力ある質の高いクルマとサービスを、 タイムリーにお届けします。

この度、社長に就任いたしました富山でございます。
日産車体は、1949年、鉄道車両および自動車の車体製作メーカーとしてスタートし、1951年より日産グループの一員として、神奈川県湘南地区および京都府宇治市においてその歩みを重ねてまいりました。2000年には湘南地区に量産車種の生産を集約しました。そして、2007年には、将来にわたっての事業基盤を確立するため、新たに日産車体九州株式会社を設立し、2010年1月より、九州での新工場の稼働を開始いたしました。

日産車体では、湘南工場と日産車体九州の2つの生産拠点をもち、湘南工場では、LCV（Light Commercial Vehicle・小型商用車）の「AD」、「NV200バネット」の2車種を生産し、日産車体九州では、ミニバンの「エルグランド」、大型SUV（Sport Utility Vehicle・スポーツ用多目的車）の「アルマーダ」、そしてLCVの「キャラバン」などの5車種を生産しています。
LCV・フレーム車の開発・生産においては独自のノウハウを持ち、日産グループのLCV・フレーム車の開発・生産支援を担っています。

2024年3月期の我が国経済は、雇用情勢や所得環境の改善から緩やかな景気の回復が見られた一方、物価上昇や中東地域をめぐる情勢等の影響に十分注意が必要な状況が続きました。
当社グループを取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う経済活動の抑制や、一部の部品供給問題の影響等を受けた前連結会計年度と比べ生産活動は回復したものの、2024年1月に発生した能登半島地震の影響による構成部品の供給不足や、需要の変動など厳しい状況となりました。

このような環境において、当社が日産自動車株式会社から受注しております自動車の売上台数は、前連結会計年度と比べ2.0%減少の139,121台となりました。売上高は、主に「NV200バネット」等の商用車の売上が伸びたものの、「アルマーダ」等の乗用車の売上台数が減少した結果、2.1%減少の3,010億円となりました。
損益面では、営業利益は売上台数の減少や車種構成の悪化、市況変動の影響等により77.7%減少の9億円、経常利益は72.8%減少の13億円、親会社株主に帰属する当期純利益は89.5%減少の4億円となりました。

当社の主要事業は次の3つになります。
1つ目は、「商用車・プレミアムカー」です。
独自性の進化・深化により、ものづくり技術力・生産性の向上を図るとともに、商品の付加価値を高め利益と売上台数の拡大を図ります。
2つ目は、「特装車」です。
将来の成長性と高い収益性が見込める特装事業において、お客さまのニーズの多様化に迅速に対応することで事業拡大を図ります。
3つ目は、「サポート事業」です。
サービス部品生産やエンジニアリング受託業務、電動化対応を含む各種サポート事業について、生産量・業務量の拡大を図ります。

当社は、「気候変動への対応の必要性」、「市場のニーズの変化」、「企業に求められる社会的責任の高まり」、「労働人口、従業員の意識の変化」、これらの環境変化を認識し、昨年度2023-2027中期経営計画をスタートいたしました。
これらの環境変化を踏まえ、目指す姿を「商用車とプレミアムカー、特装車、サポート事業で社会に貢献し、お客さまから頼られる唯一無二の存在となる。」と定め、これら3つの主要事業の拡大を図ってまいります。

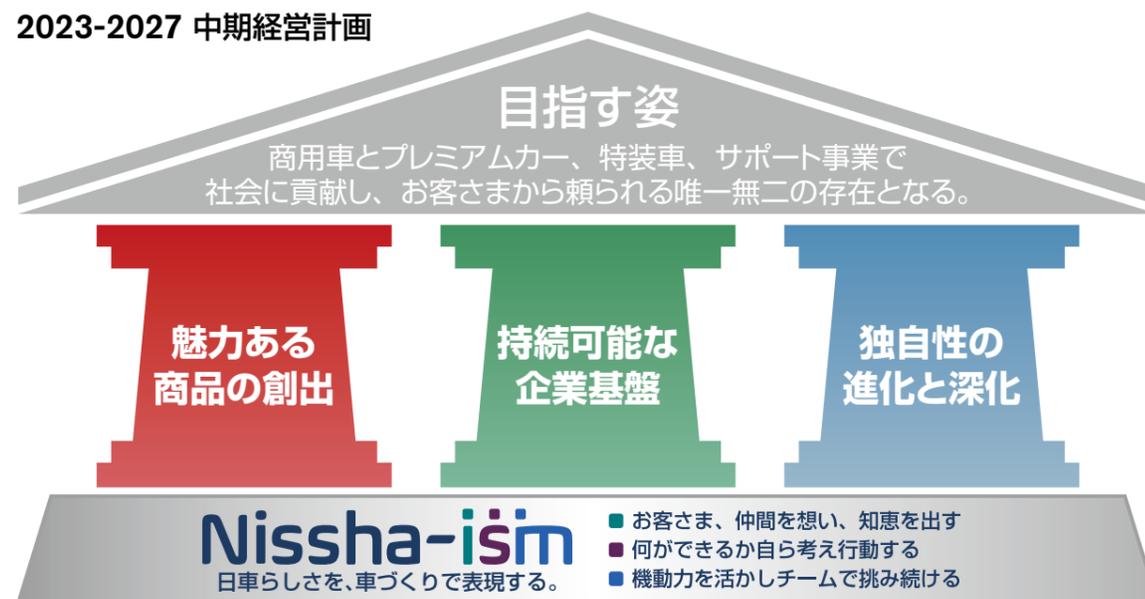
1つ目の柱は、「持続可能な企業基盤」です。
本中期経営計画では、活動の柱の中心に「持続可能な企業基盤」を掲げ、ESGすなわち「環境」、「社会」、「ガバナンス」の課題に取り組み、サステナビリティを中心に据えた事業活動を推進しております。
2つ目の柱は、「魅力ある商品の創出」です。
まず、日産車体九州にて4月に立上げました、北米向け新型 INFINITI QX80 について、今年度は、中近東向けの新型フレーム車など、派生車も含めて、順次量産を開始していく予定でございます。万全の生産準備を進めてまいりますので、ぜひともご期待いただきたいと思います。

3つ目の柱は、「独自性の進化と深化」です。
技術開発については、今年度以降も引き続き、効率的なサービス部品の生産を実現する技術や今後のCASE*を見据えた新たなアイテムの積み上げに取り組んでいきます。
2023-2027中期経営計画の2年目に当たり、引き続き、当社の強みである開発から生産まで一貫したものづくり体制の強化と、法令遵守やコーポレートガバナンス向上に取り組んでいくことで、ステークホルダーの皆さまからの信頼を高められるよう、努めてまいります。
磐石な企業体質の構築に、全社一体で取り組んでいく所存でありますので、引き続きご支援の程よろしくご願い申し上げます。

2024年8月

* CASE : Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric

2023-2027 中期経営計画



代表取締役 兼 社長執行役員

富山 隆

中長期的価値創造

日産車体は、

「持続可能な企業基盤」「魅力ある商品の創出」「独自性の進化と深化」を3つの柱に、「商用車とプレミアムカー、特装車、サポート事業で社会に貢献し、お客さまから頼られる唯一無二の存在となる」ことを目指します。

コーポレートパーパス・ミッション等

コーポレートパーパス(存在意義)

人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。

ミッション(使命)

私達日産車体は信頼される企業として、独自性に溢れ、お客さまに魅力ある質の高いクルマとサービスを、タイムリーにお届けします。

DNA

他のやらぬことを、やる
情熱的 革新的 挑戦者 機動性

Nissha-ism

日車らしさを、車づくりで表現する。

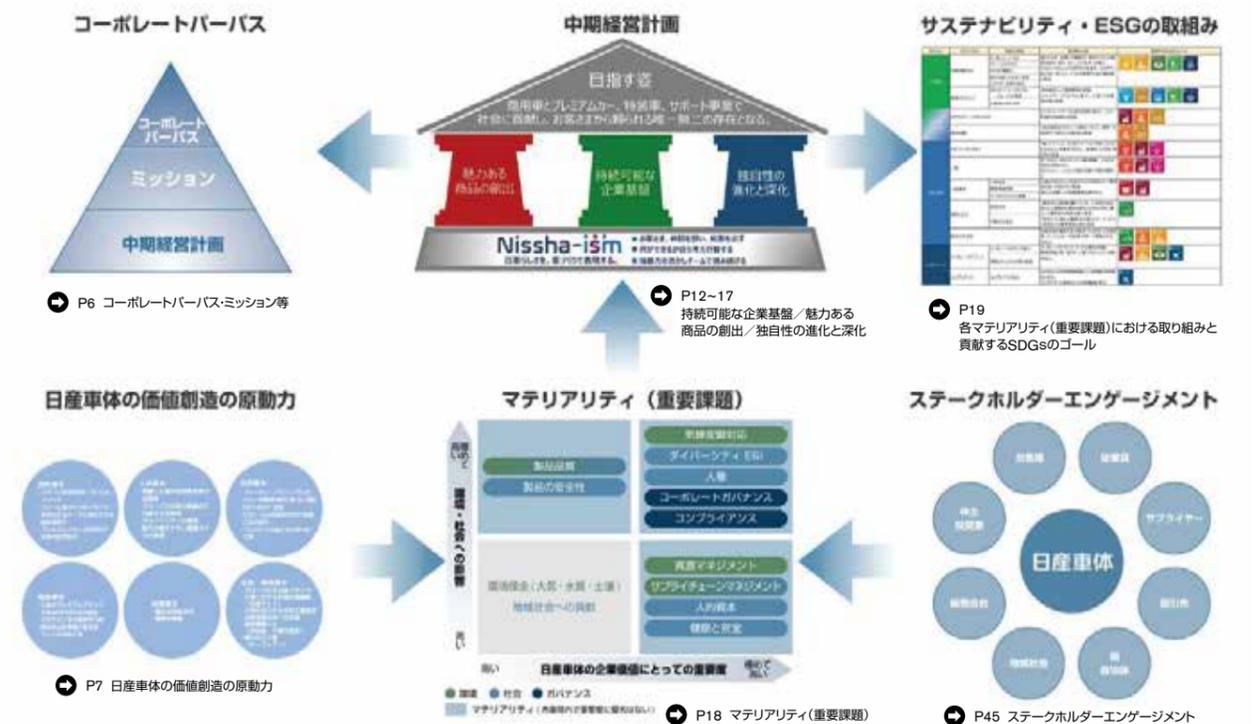
- お客さま、仲間を想い、知恵を出す
- 何ができるか自ら考え行動する
- 機動力を活かし、チームで挑み続ける

日産車体の価値創造の原動力



中長期的価値創造プロセス

ステークホルダーからの期待や社会的要請を踏まえ、当社が最優先に取り組むべきマテリアリティ(重要課題)を特定し2023-2027中期経営計画に折込みました。サステナビリティ・ESGの取組みを進めます。このことにより当社のミッション、コーポレートパーパスを実現します。



価値創造の軌跡（日産車体のあゆみ）

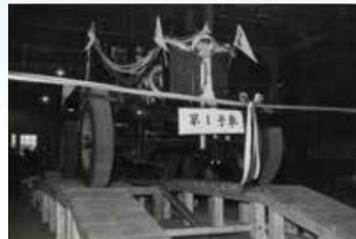
商用車とプレミアムカー、特装車、サポート事業で 新たな価値を創造

～1960年代

戦後復興と
モータリゼーション

量産体制の確立に向けて

1949年、新日国工業を設立し、1962年、日産車体工機と社名を変更しました。その後、バスボデー、パワーユニット、自動車部品などの生産品目を整理していき、自動車の一貫組立てに集中していきました。



シャシー組立からの一貫生産ライン第1号車「ニッサンパトロール(R2W61D)」



1951
ニッサンパトロール(4W60)
生産開始



1962
当時の完成車

1970年代

急成長する
自動車産業

日産車体のルーツをつくった
フェアレディZ

フェアレディの後継者として、究極を意味する“Z”を付けた「フェアレディZ(S30)」が完成したのは1969年。斬新なスタイル、高性能でありながら乗用車並みの価格により、北米で爆発的な人気を博し、10年間で52万台という、スポーツカーとしては驚異的な生産台数を記録しました。日産車体はこのクルマの生産を手掛けたことで大きく羽ばたきました。



フェアレディZ(S30)



1970
累計生産台数100万台達成



1971
業容に合わせ
社名を日産車体に変更

1980年代

第二次オイルショック後の
不況とその克服

省エネルギーと
輸出の急増に対応

省エネルギー志向から日本製小型車の経済性と低燃費性に注目が集まり、輸出が急増。1980年には日本は世界1位の自動車生産国になります。

日産車体でも「バイオレットワゴン(WA10)」「キャラバン(E23)」「フェアレディZ(S130)」の輸出車が好調となります。



アメリカ向けに船積みされる「フェアレディZ(S130)」



1987
地域に開かれた企業へ。
企業祭「遊人びあ」を初開催

1990年代

バブル崩壊とお客さま
嗜好の変化

ミニバンで
現在の基礎を構築

フェアレディZで飛躍的な事業拡大基調に乗った日産車体は、1990年代に始まるミニバンブームを捉えた日産のフラッグシップミニバン「エルグランド(E50)」を世の中に送り出しました。日産車体の開発・生産部門が一体となって挑戦し、誕生した“ファーストクラス”の最上級ミニバン「初代エルグランド」は、5年間で23万台を超える販売を記録しました。



エルグランド(E50)



2007
累計生産台数
1,500万台を達成

2000年代

環境・安全技術の
さらなる進化

人とクルマと自然の共生
環境にやさしい工場へ

日産自動車の環境理念である「人とクルマと自然の共生」を実現するために、日産車体ではさまざまな取り組みを行います。たとえば、「3WET」塗装の採用によるCO₂排出量の低減、「リサイクル設計ガイドライン」に基づくクルマの設計など。また、ロボットによる自動化が難しいとされる組立工程では、作業者の負担軽減のために助力装置を導入するなど、人にやさしい環境をつくり出しています。



日産車体九州の3WET塗装



2011
NV200がニューヨーク市の
次世代タクシーに選定



2024
美しく革新的なSUV、
INFINITI新型QX80生産開始

2010年～

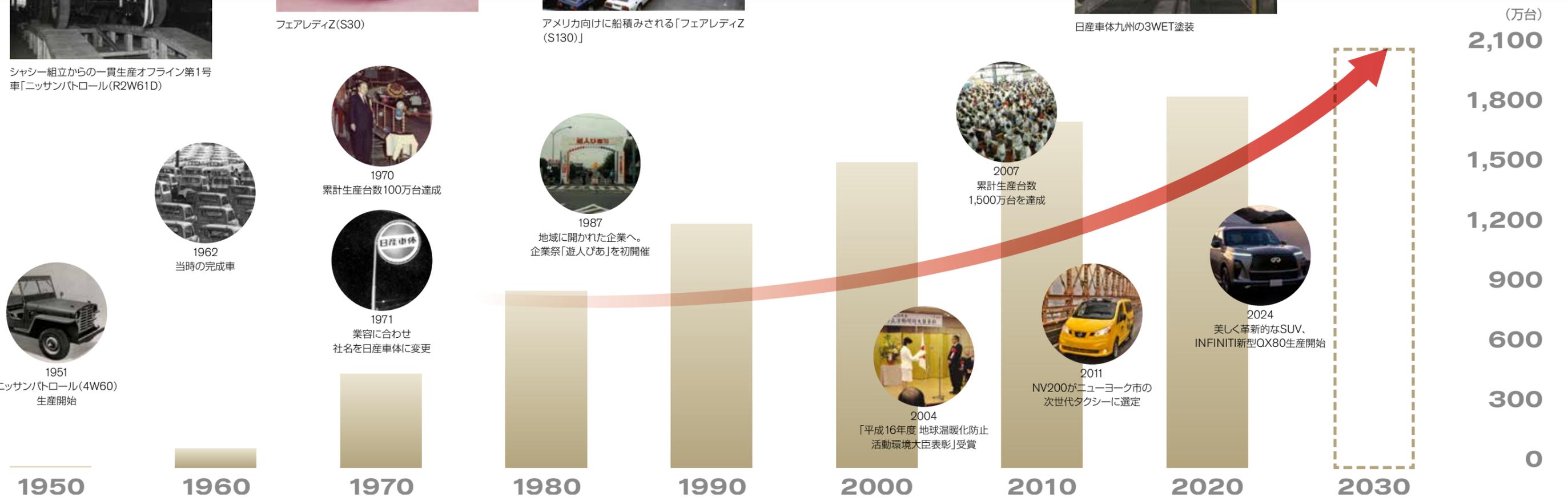
人々の暮らしと
働き方の変化

お客さまのニーズに合った
クルマを素早くお届け

コロナ禍でのブーム以降も活況を呈する「キャンピングカー」市場に応え、居住性と快適性に優れた「キャラバンMY ROOM」を生産するなど、特装車事業も拡げ、LCV/SUVの分野で、お客さまが求めるクルマを素早くお届け。市場のさまざまなニーズにお応えできるクルマづくりに取り組んでいます。



キャラバン「MY ROOM」



主要事業

日産車体は、開発から生産までのものづくり機能を持つ完成車メーカーです。

日産車体は、日産自動車から委託を受け、開発から生産までを担う完成車メーカーです。

新型車のコンセプト・デザインに基づき、設計、試作、実験といった開発業務から、工場での生産ライン設計や設備導入などの生産準備、プレス、車体溶接、塗装、車両組立、品質保証までを行っています。

■ 開発

バーチャル解析技術などによる量産前の高い生産性確認やテストコースでの試験を重ね、「設計変更ゼロ」の効率的な設計に取り組んでいます。

■ 生産技術

日産生産方式(NPW)を取り入れ、最新の技術、設備を導入し高品質で生産性の高い工場をつくり上げます。

■ 生産

湘南工場と日産車体九州の2つの生産拠点では、生産効率を高めるとともに、環境にやさしく、高品質なクルマづくりを実現しています。

■ 完成車メーカーがつくる 特装車

日産車体では、1台ずつ用途の違う特装車の受注生産にも力を入れています。特装はグループ会社のオートワークス京都が担当。開発から生産までの一貫体制でお客さまのニーズにあった特装車をお届けしています。

■ 培ったノウハウを活かした 開発・生産サポート

日産車体は、国内拠点でのクルマづくりだけでなく、LCVの開発や、グローバルに展開する日産自動車の工場での新型車の立上げ、新たな工場、生産ラインの準備・構築などもサポートしています。

売上高

サポート事業

生産量・業務量の拡大

特装車

お客さまニーズへの対応

商用車 プレミアムカー

商品の付加価値向上

技術力・生産性向上

日産車体グループは2023年度からの中期経営計画において、以下の主要事業の拡大を図ります。

1.商用車・プレミアムカー

独自性の進化・深化により、ものづくり技術力・生産性の向上を図るとともに、商品の付加価値を高め利益と売上台数の拡大を図ります。

2.特装車

将来の成長性と高い収益性が見込める特装事業において、お客さまのニーズの多様化に迅速に対応することで事業拡大を図ります。

3.サポート事業*

サービス部品生産やエンジニアリング受託業務、電動化対応を含む各種サポート事業について、生産量・業務量の拡大を図ります。

※ サポート事業
サービス部品、エンジニアリング受託、試作、型・治具、設備、その他

2023

2027



環境負荷を削減するための水系3WET塗装。
中塗り、上塗りのカラーベースとクリアコート3層を連続して塗り重ねて、1回で焼き付ける工法。CO₂の大幅削減となるほか、水性塗料を採用することでVOC排出量も削減します

2050年のカーボンニュートラルを実現します。 誰もが働きがいを持って安心して働くことができる 企業・風土を全員で実現します

日産車体は、日産グループの一員として、利益ある成長を遂げながら、社会や環境、自然と共生できる企業を目指します。

環境対応では、日産グループの掲げる環境理念のもと、当社が策定した環境理念に従い、環境方針を定め、あらゆる観点から取り組みの推進に努めています。特に自動車産業の使命として、環境にやさしいクルマづくりなどを積極的に進め、今後も継続して再生可能エネルギーの活用、設備の電動化、省エネルギー化に取り組みます。

また、多様な価値観の共存と、誰もが働きやすい職場づくりのため、ダイバーシティ・エクイティ & インクルージョン、職場環境整備、安全、健康といった活動を推進します。そして、社員を「人材」ではなく「人財」と考え、社員を育てることを重要な経営戦略の一つとし、人材育成にも積極的に取り組みます。

さらに、企業のさまざまな取り組みを通して地域との共生を図ります。地域社会との交流を積極的に行い、地域での福祉活動や災害の復興などのボランティア、小学生を対象とした学習支援活動を継続して実施していきます。



2050年のカーボンニュートラル実現のために、さまざまな取り組みを推進しています



誰もが働きやすい職場づくりのため、ダイバーシティ・エクイティ & インクルージョンに取り組んでいます

開かれた企業として地域貢献活動に取り組んでいます。



工場見学



企業祭



地域の美化活動への参加



津波避難場所指定の本社ビル

日産車体は地域社会との交流を積極的に行い、湘南工場では地元平塚を中心に年間約2万人の小学生の社会科見学を受け入れています。また地域住民の方もご参加いただける企業祭の開催や、地域イベントへの協賛・出展など地域に根ざしたさまざまな活動を継続して行っています。



実車の代わりに大型画面を使った塗装技能の習熟訓練。時代に即した教育・訓練を導入しています



人を大切にする働き方改革を推進。「プラチナくるみん^{※1}」や、「健康経営優良法人—ホワイト500—^{※2}」にも認定、顕彰されています

※1: 次世代育成支援対策推進法第13条に基づく認定
※2: 経済産業省と日本健康会議が共同で進める「健康経営優良法人認定制度」認定

魅力ある商品の創出



中東で絶大な人気を誇る「パトロール」の70周年記念モデル(湾岸地域限定)。ラグジュアリーなデザイン、上級の快適さ、安全性と楽しさを高める先進技術を備え、「パトロール」らしいパワーとプレミアム品質を具現化しました

多様化するお客さまのニーズにタイムリーに応え、お客さまがわくわくする商品と価値を創出します

日産車体は、商用車・プレミアムカーのプロフェッショナルとして、お客さまから褒められる商品を提供します。そして、特装車両の充実、および多様化するニーズにタイムリーにお応えする新商品をお客さまに提案します。

豊富なバリエーションを展開する「キャラバン(輸出名 URVAN)」は、発売以来、先進安全装備、グレードの追加、燃費性能、デザインの向上など、継続した商品力強化で、国内のみならず海外でも高く評価されています。

中東湾岸諸国を中心に、アフリカやASEAN地域でも台数を伸ばす「キャラバン」や「パトロール」は、現地のお客さまや販売会社とのダイレクトコミュニケーションを図ることで、新たなニーズの発掘も進めています。

また、プレミアムブランドのINFINITI「QX80」や北米向けSUV「アルマーダ」は、世界的な市場調査、現地の自動車ジャーナリスト協会などから多数の栄誉をいただいています。

ほかにも積雪や凍結の多い地域に向けた「NV200バネット」の4WD設定など、市場要望に幅広く対応し、着実に台数の拡大につなげています。

今後も市場調査に基づくタイムリーな製品企画、迅速な商品化と積極的な販売支援、さらにサービス部品や、電動化を含むCASE*等のビジネスの拡大を図り、多様なニーズに応える当社独自の活動を一層強化していきます。

*CASE: Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric



キャラバン「MYROOM」。自分のお気に入りの部屋ごと自然の中に持ち込んでリラックスできる新たな車中泊を提案



日産車体九州で生産するINFINITI「QX80」。厳しい品質基準をクリアした工場のみが生産を許されます

お客さまのニーズに「素早く」「正確に」応える「キャラバン」特装車



「キャラバン」特装車は、先進安全性、機能性、利便性など、お客さまのニーズに「素早く」「正確に」応えながら、豊富なバリエーションを展開しています。特装はグループ会社のオートワークス京都が担い、「日産パラメディック」などの救急・医療関係車両、消防関係車両、幼児通園専用車(置き去り防止装置付)など多岐にわたっています。



「NV200バネット」マルチベッドワゴン2トーン。親しみやすい見た目で東京モーターショーでも人気を博しました



大容量の荷室空間と、快適な乗り心地を兼ね備えた商用バン「AD」。装備の拡充を図り、安全性を向上させました

Evolution and deepening of uniqueness
独自性の進化と深化



ミニバンの「エルグランド」やフレーム車の「パトロール(Y62)」、LCV(小型商用車)の「キャラバン」などの5車種を効率的に生産する日産車体九州の生産ライン

独自性あふれる技術・アイデアにより、革新性、効率性、フレキシビリティを探究し続けます

日産車体には、湘南工場と日産車体九州の2つの生産拠点があります。2つの工場は「日産生産方式(NPW)」を取り入れ、また、基本構造の異なる車種を一つのラインでつくる多車種混流生産^{※1}を行っています。

工場を支えるのがものづくり一貫体制です。当社には設計や試作車の制作を行う開発部門、生産設備を設計・製作する工機部門、あらゆる面からクルマをチェックする実験部門があり、開発から生産、品質管理までを一貫で行っています。このものづくり一貫体制を活かし、湘南工場、日産車体九州ともに生産台数に応じた効率的な生産体制を追求し、多品種少量な商品の最適な生産技術・工法を構築します。

また、当社は商用車・プレミアムカー、特装車のものづくりにおいて、グローバル日産の中で中心的な役割を担っています。

開発部門では新世代フレーム車を中心とするものづくり技術の強化や先進ITS^{※2}技術の適用などを進め、また、生産部門では「人にやさしいライン」を目指し、当社独自のものづくりプロセスに焦点を当てた計画的な取り組みを進めています。

日産車体では、これまで培ってきた固有技術をさらに磨き、商用車・プレミアムカー、特装車のものづくりにおいて、頼られる存在を目指します。

※1 多車種混流生産
 モノコック車(枠組みとボディが一体で構成されるクルマ。乗用車、商用バン)とフレーム車(頑丈なフレームの上にボディを載せて組み付けるクルマ。SUV、トラックなど)など複数車種を同一のラインで生産する
 ※2 ITS
 Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム



コンパクトなラインでの柔軟なものづくりが特徴の湘南工場。多品種少量生産の最適な工法を追及し続けています



技術開発に欠かせない思考を学ぶQFD(品質機能展開)技術発表会。開発部門だけでなく、生産・管理部門からも参加

**創造する喜びと技術開発への意欲へ！
 新製品・新技術展示会 & アイデアコンテスト**



新製品・新技術展示会



アイデアコンテスト

創造する喜びと技術開発への意欲につなげようと、日産車体では、年に1度、新製品・新技術展示会 & アイデアコンテストが社内で開催されます。新製品・新技術展示会は、開発した技術の情報共有の場として欠かせないイベントです。アイデアコンテストには日産車体グループ社員なら誰でも応募ができ、部門・年齢を問わず多くの社員が参加。アイデアが実車に採用されることもあります。



フレームの設計検討用CAE解析画像。新世代フレーム車など当社固有のものづくり技術をさらに深化



ロングドライブでも疲れにくい「キャラバン」のスパイナルサポート付きシート。商用車で初採用

サステナビリティ

日産車体のサステナビリティ

サステナビリティに関する考え方

当社及び日産車体九州株式会社はサステナビリティに関する事項から、環境・社会・従業員・人権の尊重を経営課題と位置づけ、2023-2027中期経営計画における柱の一つに「持続可能な企業基盤」を掲げております。この「持続可能な企業基盤」では、主に、2050年におけるカーボンニュートラルの実現、誰もが働きがいを持って安心して働くことができる企業・風土の実現に向けた取り組みを推進してまいります。

サステナビリティ戦略推進体制

サステナビリティに関する取組について、適宜、取締役会に報告しております。

■ リスク管理

リスク管理の推進にあたって、取締役社長が委員長を務めるリスクマネジメント委員会を設置し、事業の継続を阻害する事項やステークホルダーの安全・安心を脅かすリスクを早期に発見・特定し、必要な対策を検討・実行することにより、発生の未然防止に努めるとともに、万が一発生した場合の被害の最小化や再発防止に努めています。リスクについては、発生頻度と被害規模からリスクの識別・評価を行い、重大なリスクについてはリスクマネジメント委員会で管理をしています。

当社の取り組みとSDGsとのつながり

日産車体グループの価値観・さまざまな取り組みは、SDGs(持続可能な開発目標)にもつながっています。



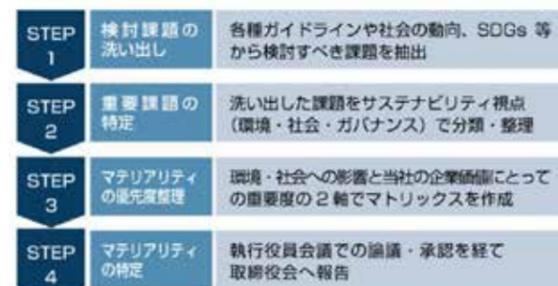
マテリアリティ (重要課題)

企業の持続可能な成長とともに、グローバルな環境・社会の課題に対してESGの取組を通じて持続可能な社会の実現とSDGsへの貢献を目的に、抽出した13項目のうち当社が最優先に取り組むべきマテリアリティ(重要課題)として、11項目を特定しました。

ダブルマテリアリティの考え方に基づき『環境・社会への影響』と『自社の企業価値にとっての重要度』の2軸でマトリックスに整理しました。



マテリアリティ (重要課題) 検討のプロセス



各マテリアリティ(重要課題)における取り組みと貢献するSDGsのゴール

カテゴリ	マテリアリティ	取組み項目	取り組み方針	貢献するSDGsのゴール
E) 環境	気候変動対応	カーボンニュートラル	省エネルギー設備への更新等、既存アイテムの確実な実行に加え、クリーンエネルギーの導入、CASEに対応した技術開発の推進等、2050年におけるカーボンニュートラルの実現のための諸活動の推進	7, 11, 13, 15, 17
		クリーンな排出ガス		
クルマの電動化				
再生可能エネルギー活用 エネルギー効率の追求				
E) 環境	資源マネジメント	3R(リデュース、リサイクル、リユース)の推進	3Rを基本とした車両開発の推進。ニッサングリーンプログラムに基づく、工場での水資源利用の削減	6, 12, 14, 15, 17
		水資源の有効活用		
E) 環境 / S) 社会性	サプライチェーンマネジメント		ビジネスパートナーとの相互信頼を基本に、ともに利益ある持続的な成長	8, 9, 12
	製品品質		「高品質保証プロセス」の構築に向けた、開発、生産部門一体となった取り組み推進	9, 12
S) 社会性	ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン		「働く人すべてが、その能力を十分に発揮できる会社となること」を基本方針とし、多様性・公平性・受容性を推進	5, 8, 10
	人権		全てのステークホルダーの人権を尊重し、いかなる差別も容認しない。サプライチェーンにおける強制労働や児童労働防止	5, 8, 10
	人的資本	人財育成	社員と会社がともに成長することを目指した人事評価制度・研修体系の整備 困りごとと改善による従業員満足度の向上	4, 8
		職場環境改善 ワークライフバランス推進		
健康と安全	健康経営	「健全な心と身体が備わってこそ、人は生き生きと安心して誠実な仕事ができる」の全社方針に基づいた健康保持増進活動の推進 「安全で人に優しい職場」を目指したハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進	3	
	労働安全衛生			
	製品の安全性		先進技術の適用や社会要件への対応による商用車・プレミアムカー・特装车・サポート事業の安全性向上	3, 9, 11
G) ガバナンス	コーポレートガバナンス	コーポレートガバナンス強化	コーポレートガバナンス・コードの適切な実践と内部統制システムの整備 事業継続計画(BCP)に基づくセキュリティ対策の向上	8, 11, 13, 16
		リスクマネジメント強化		
	コンプライアンス		行動規範の策定及び周知・徹底、社内外からの内部通報制度による問題の早期発見と是正、コンプライアンス委員会での対策審議と実行	16

サステナビリティ（環境）

脱炭素社会の実現

当社グループにおける環境への取り組みでは、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）による提言に基づき、気候変動に関わるガバナンス及びリスクマネジメント体制の構築、気候変動シナリオに基づくリスクと機会・対応策の検討を進めております。今後、認識したリスクと機会への対応策を進捗させ、「持続可能な企業基盤」を実現する取り組みを推進してまいります。

■ ガバナンス

環境委員会を設置し、環境方針や目的・目標の展開、各部環境マネジメント計画の進捗状況確認、環境マネジメントシステムの見直し論議を行い、組織的な環境負荷低減活動を推進しております。環境委員会は環境統括責任者である取締役専務執行役員が委員長を務め、環境委員会の内容は取締役社長が議長を務める執行役員会議で定期的に報告しております。また、取締役会においても環境委員会での論議・決定事項を報告しております。

環境監査

システムが適切に運用されているかどうかを確認するため、社内の認定監査員による監査員制度を採用した内部環境監査と第三者機関による外部環境審査を定期的に行っています。

■ 内部環境監査

内部環境監査は、監査員教育を受けた社内の環境監査員が環境マネジメントシステムの運用状況や有効性をチェックし、環境マネジメントシステムが各部署で適正に運用されているかを確認しています。

■ 外部環境審査

環境マネジメントシステムがISO14001の要求事項に適合しており、適切に運用され継続的に改善が図られていることを確認するため、外部環境審査を実施しています。これには、3年に1度行われる更新審査と毎年行われる維持審査があり、2023年は11月に維持審査を受審しま

した。その結果、ISO14001の要求事項を満足し、適切に運用されていることが確認されました。



ISO14001 内部監査員要請教育

戦略、リスクと機会

事業に影響を及ぼす気候変動のリスクと機会検討にあたっては、IEAが提示した4℃と2℃シナリオ、及びIPCCの1.5℃特別報告書に基づいた社会を想定しました。認識したリスクと機会については、下表のとおりです。なお、財務への影響については慎重に検討してまいります。

リスクと機会への対応策

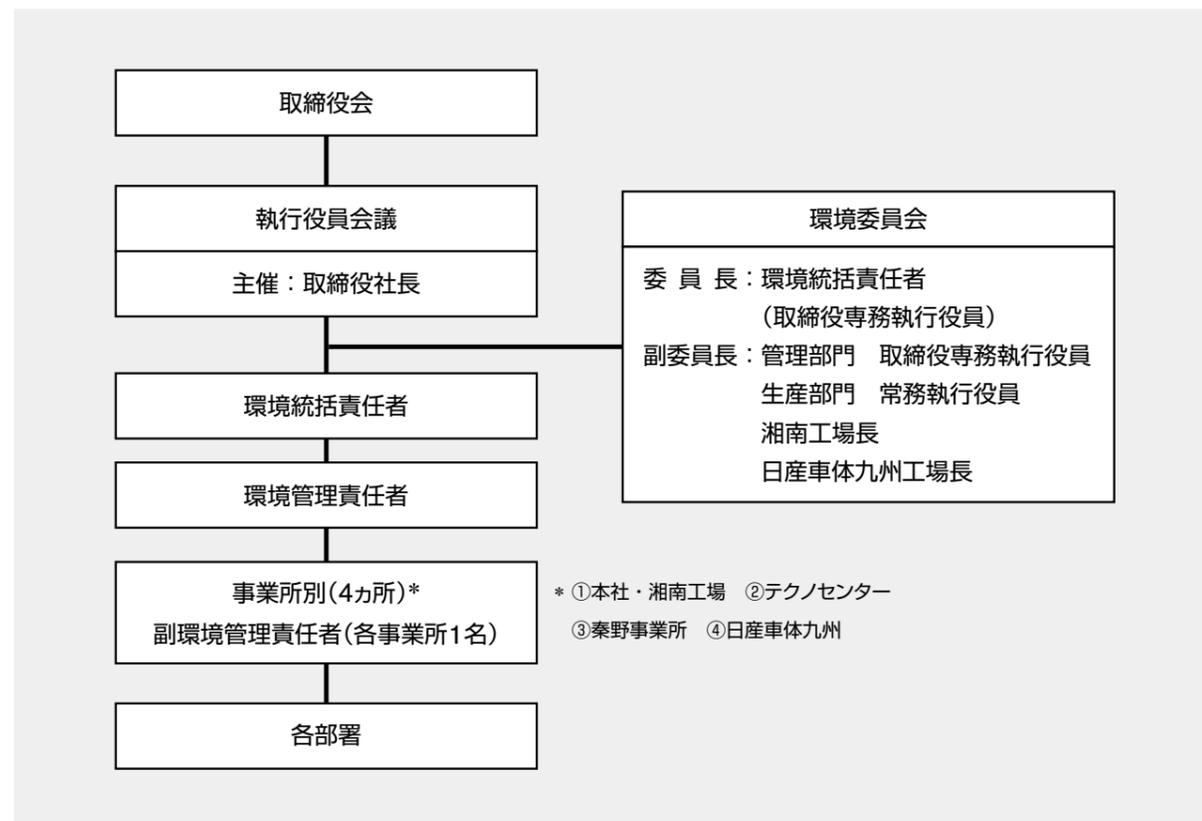
認識した気候変動リスクの最小化と機会の最大化に向けて、2023-2027中期経営計画では以下の活動に取り組めます。

■ カーボンニュートラルによる地球環境改善及びお客さまのニーズに応える技術の実現

- ◇既存技術アイテムの確実な実行
 - ・全照明のLED化推進、省エネルギー設備への更新、エネルギー消費の更なる可視化、オフィスのエコ化推進
- ◇クリーンエネルギーの導入
 - ・太陽光発電等の再生エネルギー導入
- ◇将来のCASE等の対応に必要な技術開発
- ◇お客さまの期待を超える品質の実現
- ◇法規／社会要件への対応

災害への備え・BCP(事業継続計画)

- ◇激甚災害への備え
- ◇部品供給対応



カテゴリ		リスクと機会
リスク	政策と法規制	さらなるクルマの燃費／排出ガス規制強化へ対応するための技術開発や生産コストに影響
		炭素税の導入・拡大によるエネルギーコストの負担増加
	市場変化	公共交通機関や自転車、モビリティサービス利用増など消費者の意識変化による新車販売台数の減少
	異常気象	気温上昇に関連した異常気象に伴う工場罹災（操業停止、復旧投資など）
気温上昇に関連した異常気象に伴うサプライチェーンの寸断		
機会		CASEに対応した商品開発による需要拡大
		省エネルギー対策への投資拡大によるエネルギーコストの削減

※ IEA：International Energy Agency 国際エネルギー機関
 IPCC：Intergovernmental Panel on Climate Change 国連気候変動に関する政府間パネル
 CASE：Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric

サステナビリティ（環境）

リスク管理

気候変動に関連するリスクは、リスクマネジメント委員会や環境委員会、環境マネジメントシステムの運用を通じて、課題や対応策の検討及び進捗を図ります。

GHG排出量の長期削減目標

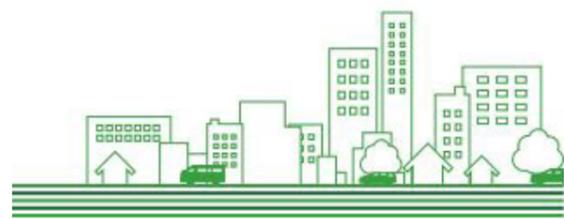
2050年のカーボンニュートラルを実現します。

指標と目標

気候変動に関する目標は、2050年カーボンニュートラル達成を前提とし、台当りCO₂排出量を2030年までに52%削減することで設定しています。ニッサン・グリーンプログラム2030の発表に伴い基点を2018年度に見直しています。

また、当社及び日産車体九州株式会社ともに3.0%/年の削減することを目標としています。

当社及び日産車体九州株式会社におけるスコープ1と2の温室効果ガス（GHG）排出量は非財務データ（51ページ）に記載しています。



環境マネジメント

環境理念・環境方針

日産グループ環境理念
人とクルマと自然の共生

日産車体環境理念

当社は環境保全の重要性を認識し、人から社会、自然にやさしいクルマづくりに努め、地域環境の保全と豊かな社会の発展に貢献します。

日産車体(株)・日産車体九州(株) 環境方針
2050年カーボンニュートラル達成に向けて、
従業員一人ひとりが
環境意識を持ち改善に取り組むこと

1. 環境法令及び、県及び市・町条例、その他の要求事項を遵守すること。
2. 以下の環境保全対策に取り組むこと。
 - 1) 二酸化炭素の排出量低減を目的とした、工場の生産設備及び事務所におけるエネルギーの効率的な使用
 - 2) 廃棄物の適正管理と削減及び資源循環の向上
 - 3) 環境汚染に繋がる事態の未然防止
3. 燃費、排ガス、リサイクルなど車が環境に及ぼす影響を考慮した車両の設計開発を行うこと。
4. 地域の共生・調和を大切にする企業風土を醸成すると共に、積極的な情報開示と地域とのコミュニケーションに取り組むこと。
5. 環境パフォーマンスをより高く達成する為に、環境マネジメントシステムを継続的に改善向上すること。

環境統括責任者
取締役専務執行役員
中村 卓也

ISO14001

日産車体では社会と共生できる企業を目指し、環境活動に積極的に取り組んでいます。環境に対する企業としての社会的責任の重要性を認識し、環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得しています。

■ 認証取得

ISO14001の認証は日産車体全社で取得しています。当初は、工場部門と商品開発部門で個別に認証取得していましたが、2010年度にこれらを統合した形で認証を取得し、2011年度は、日産車体九州も拡大統合しました。このように、生産拠点や商品開発プロセスに対して個別のシステムを構築するのではなく、グループ全体として一貫した環境マネジメントシステムを構築し、継続的な環境負荷低減活動を組織的に推進しています。

工場部門認証取得

・1997年 12月26日

商品開発部門（テクノセンター開発部門）認証取得

・1999年 12月14日

工場部門・商品開発部門統合認証取得

・2011年1月21日

日産車体九州拡大認証取得

・2012年1月20日



日産車体(株)ISO14001認証登録証

環境教育

環境に優しい企業であり続けるためには、環境方針にも示しておりますように、「従業員一人ひとりが環境を大切にすするマインドを醸成」することが最も大切であると考えます。そのために当社では次のような取り組みを行っています。

■ 教育・訓練

日産車体及び日産車体九州では、毎年、全従業員に対して環境教育を行っています。

■ 環境マネジメントシステム教育

環境マネジメントシステムの内容の理解と、重要性の認識のための教育を毎年行っています。会社の環境方針、環境業務計画と各部署の役割などについて、年度の初めに環境管理責任者より管理者教育を実施し、各管理者は自部署の課員に教育を実施します。

■ 環境特別教育

大気汚染や水質汚濁等の環境に著しい影響を与える可能性のある設備で業務を行う従業員に対しては、その仕事における環境管理に関する重要性を認識させるための教育を行い、意識の高揚を図っています。

■ 環境事故対応訓練

環境に著しい影響を与える可能性のある設備を使用する部署は、事故・緊急事態が発生した場合を想定した訓練を年1回実施することで、万が一事故が発生してしまった場合にも被害を最小限に抑え、社外への流出を防ぐ訓練をしています。



環境事故対応訓練

サステナビリティ（環境）

商品開発

燃費向上

燃費向上は、車という商品の競争力であると同時に、限りある地球資源節約の観点からも、わたしたちに課せられた社会的要請でもあります。この向上活動には、代替エネルギー対応や燃焼技術開発のほかに、軽量化のための材料開発、駆動系の高効率化、空気抵抗の低減など、多岐にわたる技術革新が必要です。

活動の成果

◆燃費向上に向けた製品での取り組み

当社では、開発車の環境性能向上を目標に、厳しいCO₂排出規制にも対応しながら、燃費性能に優れた商品開発を継続して進めています。

キャラバンは、ディーゼル車でグレードにより「2022年度燃費基準」「2022年度燃費基準95%」「2022年度燃費基準90%」を達成しています。

NV200パネットバン2WDは「2022年度燃費基準105%」、AD 2WDは「2022年度燃費基準100%」を達成しています。



キャラバン DX



NV200パネット 2WD

排出ガス清浄化

環境に優しいクリーンな排出ガス車を、1台でも多くお客様にお届けすることを目指しています。そのため日産自動車と連携しながら自主目標値を定め、積極的に技術開発とその商品化に取り組んでいます。

■環境に優しい車社会の実現に向けた、商品開発の推進

開発・製造・商品保証までを一貫して担当する当社は、常に「気候変動」、「大気品質」、「資源依存」、「水資源」の4つを重要課題として考えている「日産・グリーンプログラム (NGP)」を踏まえ、「法律で定められた排出ガス規制値より厳しい、自主基準値に適合した商品化の推進」を環境目標とし、商品開発を進めています。

■低排出ガス車の商品化拡大の取り組み

より環境に配慮した車を、よりお求めやすい価格で提供すると共に、排出ガス清浄化技術をできるだけ多くの車に導入し、社会の要請に応えるために、国内で販売する車の低排出ガス車認定取得を目標に取り組んできました。

日産車体における生産車としましては、WLTCモード*においてNV200パネットバン2WD、AD 2WD、エルグランド全車が、平成30年基準排出ガス50%低減レベルを達成しています。NV200パネットバン4WD、AD 4WD、キャラバン全車は、平成30年基準排出ガス規制に適合しています。

* WLTCモードは、「市街地」「郊外」「高速道路」の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。
市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。
郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。
高速道路モード：高速道路等での走行を想定。



AD 2WD

環境負荷物質の低減とリサイクル性の向上

資源の効率的な循環の一環としてクルマのリサイクルを促進するためには、新型車の設計段階から使用済み後のことを考えて設計することが必要です。そのために、環境に著しい影響を及ぼす物質の使用制限、リサイクルしやすい材料の積極的採用等、材料面からの改善を進めています。

■環境負荷物質の低減

日産自動車のグローバル方針に基づいて、製品に含まれる化学物質の把握と管理を行い、以下のような環境負荷物質の全廃を進めています。

◆重金属化合物(鉛、水銀、カドミウム、六価クロム)の削減

鉛：バッテリー、電子回路基盤及び電気用途のはんだ等 一部を除き全廃。

水銀：ヘッドライト用の放電ランプ、ディスプレイ中の蛍光管等 一部を除き全廃を完了、またカドミウムについても全廃。

六価クロム：一部の地域を除き全廃し、残りの地域(北米、一般輸出等)については日産独自の目標を設定し、低減活動を推進。

◆特定臭素系難燃剤などの低減

特定臭素系難燃剤(ペンタブロモジフェニルエーテル、オクタブロモジフェニルエーテル)：全廃を完了。

◆車室内のVOC(Volatile Organic Compounds)の低減

VOCとは、ホルムアルデヒドやトルエンなど、揮発性有機化合物の総称で、鼻やのどへの刺激の原因とされています。キャラバンにおいて、車室内のVOCを低減するため、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を見直すことでその揮発量を抑制しました。また、厚生労働省の定めた13物質*について、室内濃度指針値を下回るレベルに低減しました。

キャラバンにおける主なリサイクル対象部品例



* 厚生労働省の定めた13物質：厚生労働省がシックカー及びシックハウス症候群の原因となるVOC(揮発性有機化合物)の室内濃度指針値を定めた13の物質。(ホルムアルデヒド、トルエン、キシレン、パラジクロロベンゼン、エチルベンゼン、スチレン、クロルピリホス、フタル酸ジ-n-ブチル、テトラデカン、フタル酸ジ-2-エチルヘキシル、ダイアジノン、アセトアルデヒド、フェノール)

■リサイクル性向上

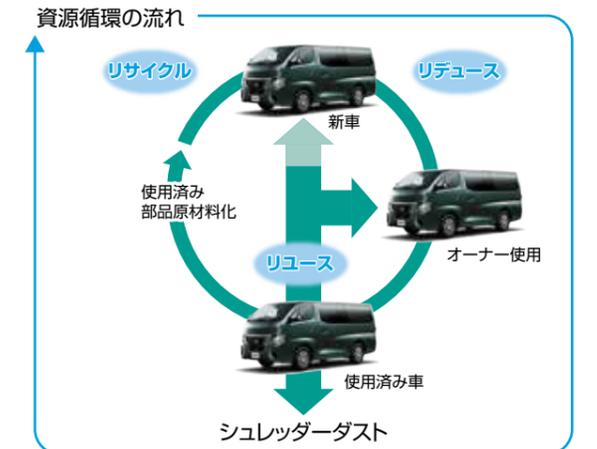
循環型社会の構築を目指し、3R(リデュース・リユース・リサイクル)の考え方を基本に、さまざまな改善提案を織り込んだ「リサイクル設計ガイドライン」を作成し、新型車の設計を行っています。

<3R>

リデュース：廃棄物となるものを初めから減らす。

リユース：使用済み部品を中古部品として再利用する。

リサイクル：元の材料に戻す。(再生利用)



リサイクル改善内容

リサイクルの内容	キャラバンの対応
・リサイクルが容易な材料の採用	・単一素材での部品設計の推進 ・熱可逆性樹脂の採用拡大 ・材料別表示(マーキング)の実施
・市場より回収した部品の材料を積極的に採用	・バンパーリサイクル材の活用 ・シュレッダーダストの活用

リサイクル可能率 95% 以上を達成

サステナビリティ (環境)

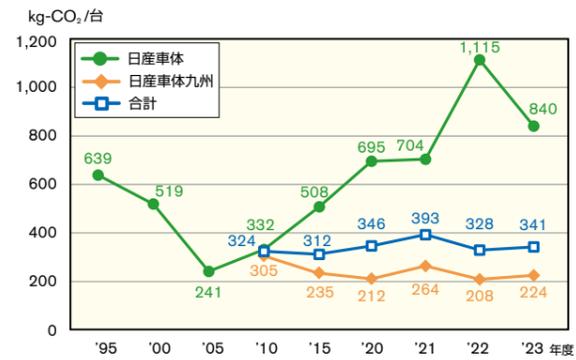
生産

地球温暖化抑制

車の生産にはエネルギーが必要で、エネルギーの消費によりCO₂が発生しています。近年、当社は運用管理方法の改善を図ることにより、地球温暖化の抑制に努力しています。

2023年度の実績

生産車1台あたりのCO₂排出量推移



CO₂を大幅に削減する3WET塗装

車の塗装には、塗料を高温で焼付け乾燥する工程があるため、塗装工場からのCO₂排出量は、工場全体の排出量の約1/4を占めます。日産車体九州では、中塗り後の焼付け乾燥を廃止した3WETを採用してCO₂排出量を低減しています。

さらにVOC (揮発性有機化合物) 削減のために採用した水性型上塗りカラーベース塗料によるCO₂増加 (水分を蒸発させる乾燥装置が必要) に対しては、塗装ガンに乾燥装置を一体化させた「塗装機一体型エアシールド」(株)大気社と共同開発)を採用し、水分蒸発時間を半分に短縮しました。これにより、上塗りカラーベースからクリア塗装までのCO₂排出量を25%削減(世界最高水準)、塗装工場全体でCO₂排出量を16%削減しています。

2023年度の主な取り組み内容

◆生産工場設備の省エネ改善

2023年度は大きな設備投資を伴う省エネ改善はできませんでしたが、日々の改善を継続し、地球温暖化抑制への活動を進めています。

取り組みの経過

'01	第1地区のコ・ジェネレーションシステムの設置 <発電量>6,750KW <蒸気発生量>13.9トン/時間 <廃熱利用>水リサイクル量20トン/時間 <効果>CO ₂ 排出量の削減 △7,800トン/年 ※) 2010年10月停止 京都工場の湘南工場への統合による効率化
'03	光触媒を利用したビル冷却システムの採用
'04	エネルギー監視システムの構築 第1地区のボイラーの小型化実施 コンプレッサ制御の改善システムの構築 フロン回収装置の設置
'05	テクノセンターのコ・ジェネレーションシステムの設置 <ガスエンジン>水冷4サイクル、V型20気筒、48,700cc <発電量>920KW <排熱利用>吸収式冷凍機で冷房に使用 ボイラーの給水加熱に利用 <効果>CO ₂ 排出量の削減 △650トン/年 テクノセンターのボイラーの小型化実施
'06	省エネランプの採用 トラック輸送の管理
'07	第1地区Aカラー上塗り塗装ラインの停止
'10	日産車体九州での生産開始 第1地区生産車3車種を第2地区へ生産集約
'11	夏期節電特別活動の実施(7月~9月) (稼働時間の夜間シフト、休日変更など) 塗装工程の集約による第1地区塗装工場の停止
'13	第1地区閉鎖対象エリアの全ての建屋・設備を他地区へ集約
'14	日産車体：塗装電着循環ポンプのインバータ化 日産車体九州：超微粒化塗装工法の採用
'15	日産車体：樹脂工場の1直化による生産効率向上
'16	日産車体：厚生棟蛍光灯・水銀灯のLED化 日産車体九州：照明のLED化
'17	日産車体：樹脂塗装オープン低温化
'18	日産車体：テクノセンター 冷凍機更新
'19	テクノセンター設計本館 蛍光灯をLED化
'20	秦野実験部事務所建屋の蛍光灯をLED化
'21	テクノセンター工機事務棟の一部の蛍光灯をLED化 秦野実験部作業場の蛍光灯をLED化
'22	日産車体：圧造工場板金場ペビコン化による省エネ 日産車体九州：電着チラー機能向上による省エネ
'23	日産車体及び日産車体九州の照明LED化推進

廃棄物の削減

車の生産過程において発生する廃棄物のリサイクル促進に取り組んでいます。また、廃棄物量を減量する活動に取り組み、資源の有効な利用の促進に関する法律に基づく「副産物の発生抑制等に関する計画」による活動を進め、再資源化率100%を維持しています。

2023年度の実績

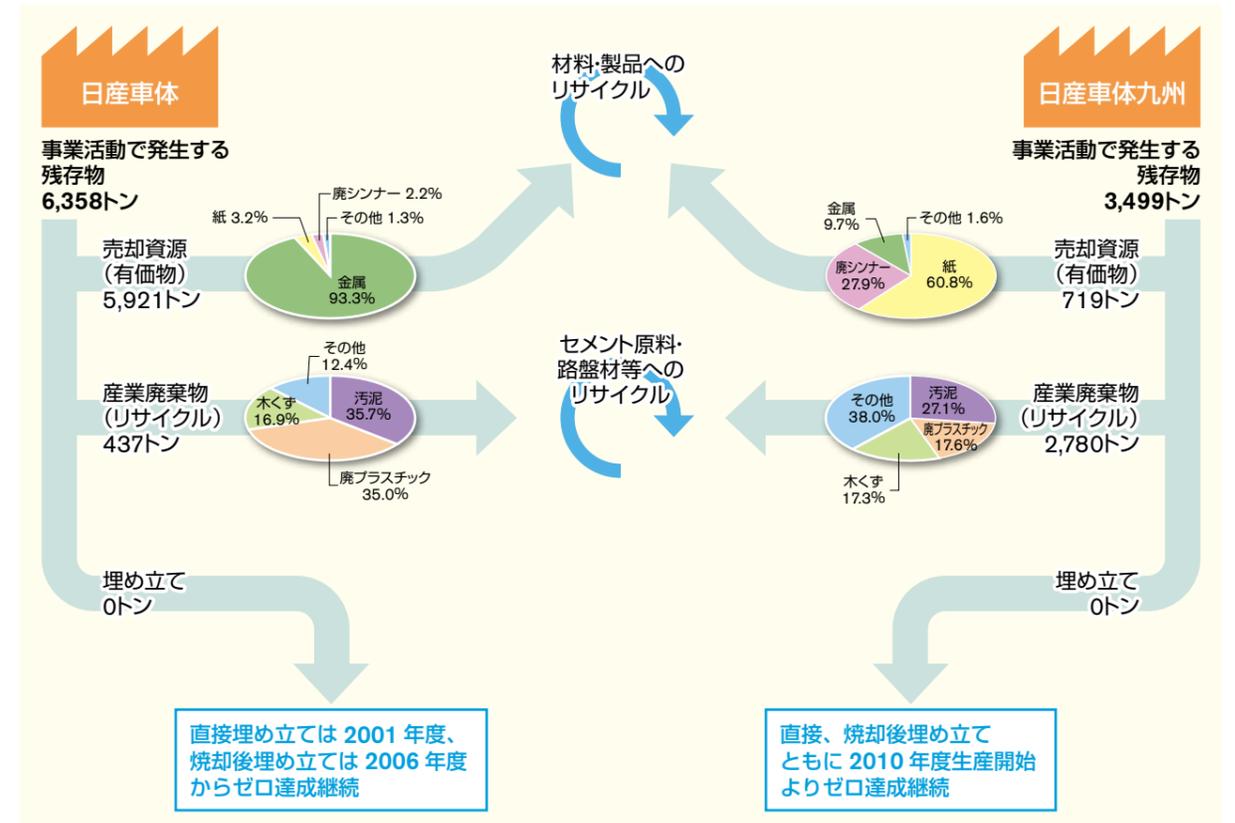
◆廃棄物発生量の削減

2023年度の結果

	目標	実績
日産車体(株)	518トン以下	437トン
日産車体九州(株)	2,236トン以下	2,780トン*

*アルカリ洗浄液を塗料保全の目的で入れ替えた。

2023年度廃棄物処理の流れ



取り組みの経過

'10	電子マニフェスト運用開始
'11	日産車体九州 廃シーリング材の再利用化開始
'12	日産車体九州 塗装汚泥の含水率低減による汚泥発生量削減(塗装汚泥50%減)
'13	ガラスシーリング供給設備改良による廃棄物発生量削減(1ドラム廃棄量40%削減)
'14	日産車体 塗装汚泥の含水率低減による汚泥発生量削減(日産車体九州アイテムの採用)
'16	日産車体 テクセン・秦野工場 バンパー廃棄処理から有価売却への変更で 低・廃棄物削減
'17	日産車体 ダンボール類の適正保管(雨ぬれによる産廃化の防止)
'19	発砲スチロールの回収時のマイクロプラスチック化による飛散防止 廃プラスチック分別方法の変更による有価買い取り品の取り出し
'20	日産車体 エンジンハンガー分別回収による有価化 日産車体 廃棄物保管場所整備による分別強化で資源化拡大
'22	日産車体 鉄・アルミ分別回収による有価化拡大
'23	廃棄物処理オーバーフェンダーを有価化に改善

サステナビリティ（環境）

化学物質削減

化学物質の使用は地域の環境保全と密接な関係があることから、その使用量や排出量の削減に取り組んでいます。

2023年度の実績

VOC^{*1}は当社の化学物質排出量の9割以上を占めています。日産車体では43.0g/m³以下、日産車体九州では20.5g/m³以下を目標とし、2023年度もこの目標を達成しています。日産車体九州は塗装工程の一部に水性塗料を採用していることより、日産車体より低い目標値としています。

PRTR^{*2}対象物質

2023年度PRTR対象物質排出・移動量 集計期間：'23年4月1日～'24年3月31日

単位：kg/年

【本社及び湘南工場】		排出移動先								
種別	物質番号	物質名	取扱量	大気へ排出	水域へ排出 (下水道)	廃棄物 として移動	自社 埋立	リサイクル	化学変化	製品消費量
特1	400	ベンゼン	1,270	2						1,269
1	1	亜鉛の水溶性化合物	1,852		13	43				1,796
1	53	エチルベンゼン	88,173	29,067		7		54,999	4,101	
1	594	エチレンジクロールモノブチルエーテル	23,666	8,506		6		13,124	2,030	
1	80	キシレン	78,631	27,076		8		39,341	4,392	7,815
1	627	ジエチレンジクロールモノブチルエーテル	2,165	2,031				65	68	
1	629	シクロヘキサン	1,866	1,279				56	532	
1	691	トリメチルベンゼン	20,934	8,062				3,028	1,247	8,597
1	300	トルエン	58,972	21,990		1		15,496	4,296	17,188
1	302	ナフタレン	1,192	764				36	392	
1	720	2-ターシャリ-プトキシエタノール	3,417	583				2,834		
1	392	ヘキサン	7,425	19						7,406
1	737	メチルイソブチルケトン	2,233	1,155				948	130	
合計			291,797	100,533	13	65	0	129,927	17,187	44,071

単位：kg/年

【秦野地区】		排出移動先								
種別	物質番号	物質名	取扱量	大気へ排出	水域へ排出 (下水道)	廃棄物 として移動	自社 埋立	リサイクル	化学変化	製品消費量
1	80	キシレン	1,355	7						1,347
1	691	トリメチルベンゼン	2,060	8						2,052
1	300	トルエン	1,316	9		1				1,306
合計			4,731	24		1				4,706

単位：kg/年

【テクノセンター】		排出移動先								
種別	物質番号	物質名	取扱量	大気へ排出	水域へ排出 (下水道)	廃棄物 として移動	自社 埋立	リサイクル	化学変化	製品消費量
1	300	トルエン	1,036	140		7				889
合計			1,036	140		7				889

単位：kg/年

【本社及び湘南工場】		排出移動先								
種別	物質番号	物質名	取扱量	大気へ排出	水域へ排出 (下水道)	廃棄物 として移動	自社 埋立	リサイクル	化学変化	製品消費量
特1	309	ニッケル化合物	2,204		53	1,402				749
特1	400	ベンゼン	5,297	6		4			7	5,279
1	1	亜鉛の水溶性化合物	12,723		38	1,616				11,069
1	53	エチルベンゼン	123,884	49,726		50		60,162	1,568	12,377
1	80	キシレン	145,181	41,873	2	114		48,869	1,632	52,691
1	300	トルエン	217,093	24,639	3	76		28,577	2,728	161,069
1	392	ヘキサン	19,740	56	3	14			25	19,643
1	412	マンガン及びその化合物	3,611		65	1,313				2,233
1	594	エチレンジクロールモノブチルエーテル	100,566	32,787	3,802	6,708		8,724	6,756	41,789
1	627	ジエチレンジクロールモノブチルエーテル	2,268	1,561				68	638	
1	629	シクロヘキサン	3,788	3,447				114	227	
1	720	2-ターシャリ-プトキシエタノール	27,200	11,832				15,368		
1	731	ヘブタン	6,100	3,808	69	29		178	2,015	
1	737	メチルイソブチルケトン	29,699	7,997	76	433		11,535		9,657
合計			699,353	177,733	4,111	11,759		173,596	15,597	316,556

物質管理のしくみ

新規に原材料を導入する場合、「新規原材料管理制度」に基づき、化学物質が環境・安全に与えるリスクを事前評価し、採否判断を行っています。

※1 VOC (Volatile Organic Compounds)：揮発性有機化合物のことで、塗料の溶剤などに使用されるトルエン・キシレンなど。

※2 PRTR (Pollutant Release and Transfer Register)：環境汚染物質排出・移動登録。企業などが汚染物質の種類ごとに大気や水への排出量、廃棄物として出す量（移動量）などの目録をつくり、行政などに登録する。この事により自主的に汚染物質の削減を促す。

臭気防止及び塗料ミスト飛散防止

塗装工場から主に発生する臭気及び塗料ミストについては、近隣への影響を最小限にする必要があるとの認識のもと、さまざまな対策を積極的に講じています。

主な取り組み内容

臭気及び塗料ミストの発生源と主な取り組みを下図に示します。

◆塗装ブース排気臭対策及び塗料ミスト飛散防止

・消臭剤スプレー（排気臭）

住宅地が近接している日産車体の塗装工場では、塗装ブースからの排気による臭気対策として、消臭剤のスプレー散布システムを導入しています。2019年には、消臭剤噴霧範囲を拡大し、臭気の拡散防止を強化しています。

・高性能フィルター（塗料ミスト）

塗装ブース排気に含まれる塗料ミスト（微粒子）は、水シャワーによる湿式排気洗浄装置により一次除去した後、更に高性能フィルター（粒径10μmで濾過率99.3%）で二次除去することで、クリーンな排気をしています。

◆臭気対策

日産車体湘南の塗装工場から溶剤臭を地域に漏らさぬよう、これまで採用している消臭剤散布に加え、プラズマ脱臭装置を追加設置し、排気ダクトから出る臭気を低減しています。さらに排気経路への活性炭フィルターの設置による臭気低減の導入を開始しました。

凝集回収設備（塗料汚泥回収システム）

循環水槽内の汚水及び塗料カスは腐敗し硫化水素などの悪臭を発生し易くなります。そこで曝気ノズルで空気を送り込み、腐敗を防止しています。

また、臭気の原因となる塗料汚泥はポンプで回収し、濃縮タンクに送り、水分を除去してから、リサイクルに出しています。

◆乾燥炉排気臭対策

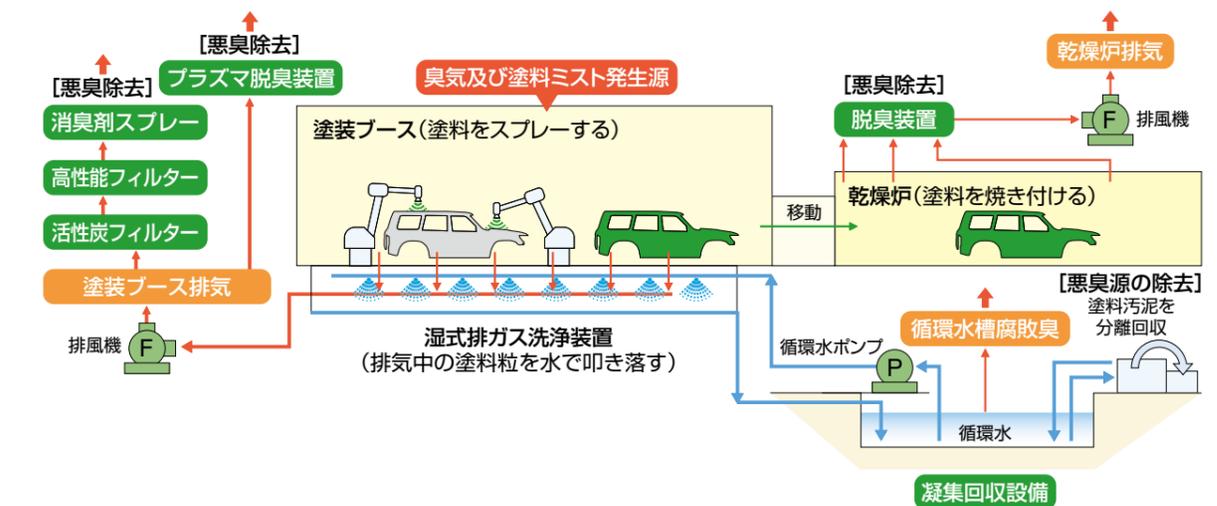
・脱臭装置

塗装ブースで塗料を塗った車は乾燥炉で乾燥させますが、かなりのシンナー臭があります。乾燥炉には全て脱臭装置を設置しており、現在、白金触媒方式、蓄熱方式の脱臭装置を用途に合わせて使用しています。白金触媒方式は350℃程度に加熱してVOCを分解する消臭装置で、乾燥炉から排出されるVOCの対策にも効果的です。



塗装工程の塗料ミスト対策

臭気及び塗料ミストの発生源と主な対策



サステナビリティ（環境）

水資源の有効活用

水資源の保護はニッサングリーンプログラムにおいて「生産拠点での水リスク管理の強化」として取り組んでいます。当社もこれに沿った活動を進めています。

■ 主な取り組み内容

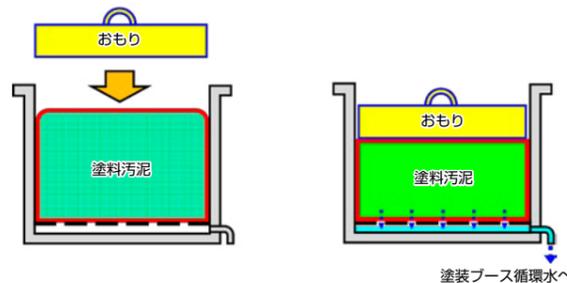
◆ 塗料汚泥回収システム(凝集回収設備)の導入

塗装ブースと沈殿槽の間を循環している水に混在する塗料汚泥を回収し、循環水をきれいにして再利用することで、水使用量を削減するシステムです。



塗料汚泥水分 絞り出し器

上の写真で回収された塗料汚泥中にも、まだ多くの水分が残っています。この水分も下図のようにおもりを載せて絞り出し、ブース循環水として再利用すると共に、廃棄物の減量にも効果をあげています。



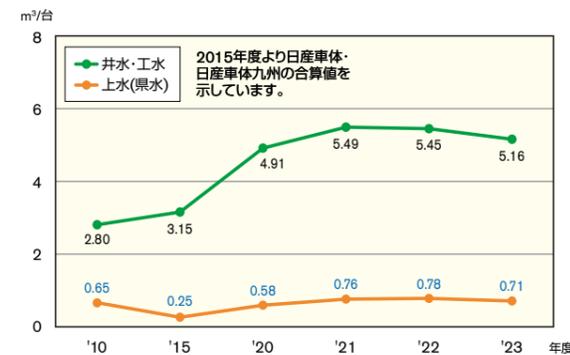
◆ 日産車体九州の取り組み

日産車体九州では、日産車体で培ったノウハウを取り入れた最新鋭の設備を導入し、水資源の有効活用に取り組んでいます。

■ 水使用量削減

車の生産工程においては特に塗装工程で水を必要とします。そこで、水資源を保護するため水使用量の削減に努めています。

臭気及び塗料ミスの発生源と主な対策



RO装置

RO装置：水の「浸透」現象を逆に利用する逆浸透膜 (Reverse Osmosis) を用いて原水中の不純物をろ過し、純度の高い水を精製する装置。必要とされる純度の水を精製するための原水使用量の削減が可能です。

水質・大気汚染防止

海、山、川、田園の自然に恵まれた環境下にある当社は、大気・水質の管理には自主基準値を設け法令より厳しく、環境保全に努めています。

特に秦野地域は、丹沢山系名水湧水群などの緑と水に恵まれており、水質管理には常に細心の注意を払っています。日産車体九州も、工場が瀬戸内海に面していることもあり、同じ敷地内で生産を行う日産自動車九州(株)とともに厳しい水質管理を実施しています。

■ 水質汚濁の防止

工場からの廃水は、廃水処理場で適切な処理をした後、公共下水道または河川に放流しています。

■ 大気汚染の防止

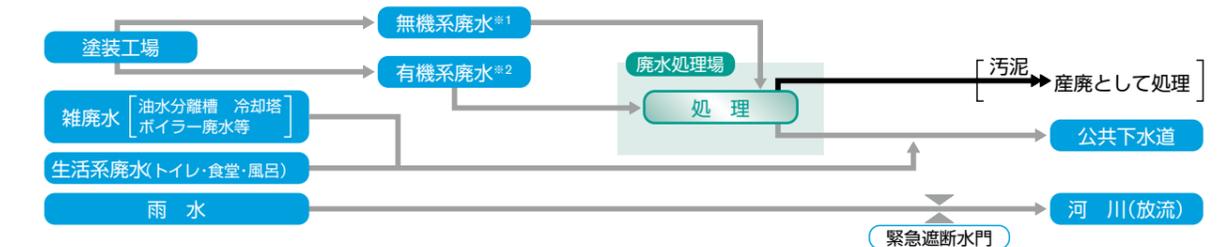
◆ 硫黄酸化物(SOx)、窒素酸化物(NOx)の低減

湘南工場では都市ガスを使用して、SOxを大幅に低減しています。またNOxも都市ガスなど良質燃料の採用、燃焼管理の実施、排ガス中のNOx濃度を低下させる脱硝設備の使用などにより低減しています。

◆ 揮発性有機化合物(VOC)の低減

当社は、塗装工程を持つことから、従来よりVOC削減に取り組んできました。今後も、一層の改善に取り組めます。日産車体九州では上塗りカラーベースに水性型塗料を採用し、湘南工場比でVOC排出量原単位を28%削減しました。さらに2021年度から中塗り塗料の水性型塗料採用に取り組み2023年6月に全色切り替え完了。切り替え前と比較し、VOC排出量を39%削減しました。

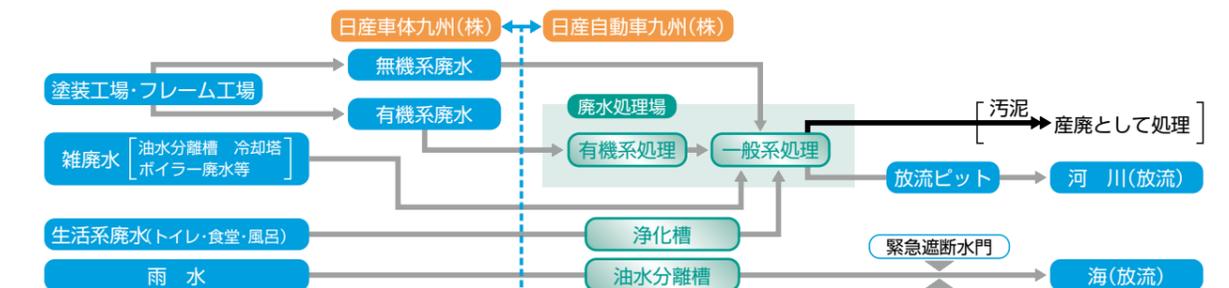
湘南工場廃水処理フロー



秦野事業所廃水処理フロー



日産車体九州廃水処理フロー



※ 1 無機系廃水：有機物があまり含まれていない廃水のことです。塗装工場で、塗装の前段階の表面処理した際の洗浄水や完成したクルマに水漏れテストを行うシャワーテスターでの廃水などが主なものです。

※ 2 有機系廃水：有機物を多く含んでいる廃水のことです。主なものとしては、電着塗装で下塗りをした後、車体を水で洗った際に生じる廃水などです。

サステナビリティ（環境）

土壌・地下水の汚染予防

環境保全上、土壌及び地下水への環境影響調査は重要であると考え、過去に使用していた化学物質の使用履歴調査や、土壌及び地下水調査を自主的に実施しています。

■ 汚染の調査と対応

工場名	調査事由 (調査完了時期)	汚染物質	対応状況
京都工場	工場閉鎖時調査 (2000年 ～2001年)	ベンゼン・砒素の土壌汚染があったが、地下水に汚染はありませんでした。	土壌浄化完了 (2002年3月)
第3地区	土地購入に伴い、前所有者が工場廃止時に行った調査 (2000年 ～2001年)	六価クロム、フッ素の土壌汚染があったが、地下水に汚染はありませんでした。 テトラクロロエチレンによる土壌と地下水汚染がありました。しかし敷地境界からの流出はなく、汚染は敷地内に限られています。	土壌入替完了 (2002年5月)
	自主調査 (2001年 ～2004年)	ごく一部の表層に鉛の土壌汚染があったが、地下水に汚染はありませんでした。	当該地はコンクリートで覆われており、汚染土飛散の心配はありません。また、地下水汚染の心配はありませんが、念のため地下水のモニタリングを継続します。
第1地区	工場閉鎖時調査 (2013年)	調査した1,379地点の内、土壌ではテトラクロロエチレン、トリクロロエチレン、ベンゼンが各1地点、鉛が33地点、ホウ素、六価クロムが各1地点、フッ素が5地点、シアンが17地点での土壌汚染が確認され、地下水ではテトラクロロエチレンが6地点、ベンゼンが1地点、シアンが2地点検出され、それぞれ土壌汚染対策法の指定基準を超過していることが確認されました。	これらの各地点は土壌汚染対策法による措置方法に従って処理を行いました。

湘南工場第1地区は一部を残して売却するため、2012年11月より「土壌汚染対策法」及び「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」に基づく土壌調査を行い、2013年12月に平塚市にその結果を報告しました。

その結果、平塚市より「要措置区域」と「形質変更時要届出区域」に指定されたことを受け、2014年3月より「土壌汚染対策法」に基づき土壌改良工事を実施、完了し、売却しました。

■ 今後の管理について

土壌汚染の要因となる有害物質の過去の使用履歴をマップ化し管理しています。

土地掘削を実施する前には、その使用履歴マップに基づき、土壌汚染調査を実施し、汚染土壌の敷地からの搬出を未然に防止しています。

環境に優しい商品の購入

環境に優しい車造りには、環境に優しい部品の購入が大切です。環境に配慮した仕入先から環境への影響が少ない製品(部品・材料)を優先的に購入する「グリーン調達」を実施しています。

■ グリーン調達の実施

数万点に及ぶ部品から成る車という製品をお客様に提供する私達は、部品を納入する仕入先と共同して、環境に影響の少ない、環境に優しい部品・材料のグリーン調達に取り組んでいます。調達コンセプトは次の3項目です。

- ①環境負荷の小さい部品・材料
- ②環境負荷の小さい部品製造工程
- ③環境意識の高い仕入先

■ 環境負荷物質データの報告

納入される部品・材料は、日産自動車独自の技術標準規格に基づく「環境負荷物質管理基準」に適合するよう仕入先をお願いしています。開発段階で、使用禁止物質の有無、注意を要する物質の使用量など、環境負荷物質データの報告を受けます。早い段階で環境負荷の状況を把握し、環境リスクを回避し代替技術の開発へとつなげています。

■ 環境マネジメントシステムの構築

環境管理体制を確固たるものとするため、仕入先に対し環境マネジメントシステム「ISO14001またはそれに準ずる外部認証取得」の構築と運用の維持、レベルアップ、更新を推進しています。

■ 環境管理責任者の届出

仕入先のグリーン調達活動推進と当社との連携強化のため、仕入先に環境管理責任者を選任していただいています。仕入先には、その環境管理責任者を通して当社の環境活動や製品の環境影響に関する情報を提供しています。

品質保証の考え方と取り組み

クルマの品質に対する「お客様」の要求は、近年、著しく高まっています。当社ではお客様を第一に考え、お客様の視点で品質に関する課題を明確にして、「高品質保証プロセス」の構築を目指した活動に、開発、生産部門が一丸となって取り組んでいます。

■ 隅々まで心をこめたクルマ造り

お客様に魅力ある、質の高いクルマをタイムリーにお届けしたい。それが、私達の「品質保証」に対する考え方です。当社は、長年のクルマ造りのノウハウを生かしながら、新しい時代にふさわしい商品の「開発」「生産」体制を整え、「設計」「実験」段階から厳しい品質への姿勢を貫いています。「開発」段階では、お客様の立場に立って、図面、CADデータ試作、生産試作の各段階において、蓄積してきたノウハウを織り込んだ評価を行い、お客様に満足していただける品質となるよう、何ヶ所も関所を設けて確認し、生産につなげています。

「生産」段階では、コンピュータで制御されたロボットによる車体組立工程や塗装面品質チェック工程と、作業標準を習熟した人による車両組立工程を効率的に運用して、信頼性の高い商品を生産しています。全ての商品は、生産過程の工程や完成車で、厳格な検査を合格して出荷されます。出荷した後も私達の取り組みは続きます。市場情報を的確にとらえ、その日の情報はその日のうちに確実に対応する取り組み「QRQC (Quick Response Quality Control) 活動」を推進し、いっそうの品質向上、信頼性向上に努めています。

同時にお客様や販売会社のご要望・ご意見を、新しいモデルの車造りに反映しています。それは、「開発」と「生産」とのきめ細かい連携による分析と素早い改善によるもので、よりご満足いただける商品づくりにつながっています。そうした新しい品質保証の取り組みによって生まれた、湘南工場のNV200バネットや日産車体九州のキャラバン、エルグランドなどの品質レベルは、お客様から高く評価されております。



車体組立工程



塗装面品質チェック工程



塗装品質検査



低級音加振検査

サステナビリティ（社会）

人的資本の考え方

企業の成長・発展の原動力になるのは従業員です。そこで当社グループでは、従業員を「人材」ではなく「人財」と考えます。働く従業員は何よりの財産と考え、社会や環境、自然と共生できる企業を目指し人財の育成・教育に努めています。また、多様な価値観を持つ人たちがいきいきと活躍することで企業の力を最大限に発揮し持続的な成長を維持することができます。当社では人的資本に関する重要事項を社長及び専務執行役員からなる会議で論議し、執行役員会議に必要な提案を行い決定しています。ダイバーシティ、女性活躍、長時間労働、休暇取得等に関してはKPIを設定し進捗を確認し、適宜、取締役会にも報告しています。またリソース不足による業務への影響等のリスクと対応については、リスクマネジメント委員会でも論議しその結果を取締役会へ報告しています。

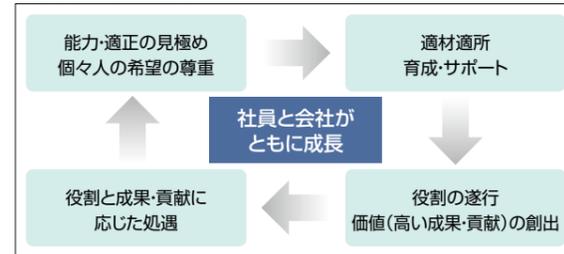
人財育成

当社グループでは、個々人が成長の度合いに応じて受講できる研修体系を整備し、社会人として必要な基礎的な知識から幅広い視野を持ったマネジメント人財の育成のための研修を行っています。

また、常に改善する風土を醸成することを目的に、技能職場においてはQCサークル活動による製品及び業務プロセスの品質向上を強力に推進し、事務・技術職場においては、課題を可視化し解決する活動や品質機能展開手法を用いたQFD（Quality Function Deployment）活動も進めています。管理職に求められるマネジメント力、ファシリテーション力やデジタルツールを用いて従業員自身がプログラムを作成して業務効率化につなげるためのスキル教育にも力をいれています。

人事評価制度においては、公正、かつ透明な人事評価とすること、および、従業員の成果・貢献に応じた処遇をすることにより、従業員と会社がともに成長していくことを目指しています。年に3回の上司面談を設定し、面談の中では上司からの期待値を伝えたり、従業員のキャリアについても考え話し合う機会を作ることで、評価への納得性を高め、個人・組織の成長につなげていくことができると考えております。

従業員と会社の成長サイクル



従業員ニーズと経営ニーズを具現化する5つの視点

- 1 全員をプロに** 全員が明確な目標を持ってプロフェッショナルを目指し、成長感や高い意欲を持つことが出来る仕組み
- 2 成果・貢献主義** 与えられた役割の遂行と、それにもなう成果・貢献に応じて、きちんと報いてもらうことでやる気を高める仕組み
- 3 多様な人財の活用 自立の促進** 一人ひとりが自分の適性、強み弱みを把握し、より強みを伸ばしていくと同時に、自己責任においてキャリアを切り拓いていくことをサポートする仕組み
- 4 透明性の向上** 基準や情報をオープンにすることで個々人のチャレンジをサポートすると共に、公平性と納得感を高めていく仕組み
- 5 コミュニケーションの向上** やる気を高めるための基本

人財育成プログラム

企業の成長・発展の原動力になるのは、いうまでもなく働く社員です。そこで日産車体では、社員を「人材」ではなく「人財」と考えます。働く社員は何よりの財産と考えているからです。社員を育てることを重要な経営戦略の一つであるとする日産車体では、人財育成を積極的に進めています。クルマを取り巻く環境が激変し、ますます多様化していく中、日産車体が求める人財は、自主性・創造性をいかんなく発揮し、明確な目標を持って業務を遂行できる人です。社員一人ひとりの能力や個性を伸ばしていくために、日産車体では新入社員から管理職までを含めたトータルな教育研修プログラムを完備しております。配属先での部門内教育をはじめ、能力・スキル開発やマネジメントの研修など、キャリアに応じて多彩な教育も進めています。社員個々の能力や技術のレベルアップを図るためのきめ細かな教育プログラムを実施することで、あらゆる側面からサポートしています。



■ 新入社員研修

- **内定者通信教育（英語）**
インターネットを使い、自宅で学習することができます。
- **新入社員集合研修**
日産車体の一員として必要な経営方針や組織体制、人事制度について理解を深めていただきます。また、実際にみなさんが働く職場の見学や、ビジネスマナー、ビジネスコミュニケーションの基本的なスキルなどを体験的に学ぶ場も準備しています。
- **製造実習**
工場で約1ヶ月実習を行っていただきます。自動車メーカーの社員として「クルマ作り」とはどのようなものかを現場で体感し、モノづくりの心を知っていただくことを目的としています。（配属部署ごとに、日程、実習先が異なります）
- **部門別研修・OJT**
配属後も本人の適正、能力に応じ、プログラムを用意しております。

ダイバーシティ、 エクイティ&インクルージョン

ダイバーシティ

多様な価値観を持つ人たちがいきいきと活躍することで企業の力を最大限に発揮し持続的な成長を維持することができます。当社及び日産車体九州株式会社では2015年度より「ダイバーシティの促進」を中期経営計画の重点項目に掲げ、「働く人すべてが、その能力を十分に発揮できる会社となること」を基本方針として、育児や介護を行う者だけでなく従業員全員が健やかな生活を送ることでより成果を出せるよう継続して取り組んできました。2023-2027中期経営計画より「ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン」へ広げ、多様性だけでなく公平性・受容性をより促進する活動に力を入れていきます。「女性活躍

推進」「育児・介護と仕事の両立支援」に加えて、「年齢」「国籍」「性的指向・性自認」など、より多様な価値観・考え方を受容し、従業員全員が働きやすい企業風土づくりを行います。



女性活躍の推進

当社及び日産車体九州株式会社では女性活躍推進のための風土づくり、制度設計に精力的に取り組んでいます。女性の新卒採用比率を拡大するとともにキャリアを継続していけるよう就業環境の改善を図っております。さらに管理職登用を促進するためにキャリアプランに基づいた育成に取り組み、2024年3月末時点で全管理職の約6%の女性管理職が活躍しており将来的には10%を目標に女性活躍の推進に取り組んでいます。2023-2027中期経営計画では「えるぼし」の認定取得に向けた取り組み計画の策定と実践をまいります。さらにキャリア採用の強化やより多様な人財の採用に向けて、新卒採用においても幅広い層への企業PRと雇用へつなげる活動を強化します。

各種制度の充実・環境の整備

従来からあるフレックス勤務や時短勤務、年次有給休暇の取得促進に加え、育児や介護などの用途に利用可能なファミリーサポート休暇や在宅勤務の導入、出生時育児休暇の休暇化などより取得しやすく制度を見直し、仕事と育児・介護の両立支援を行っています。また、技能職場においても女性が活躍できるようにすべく、重量物を持ち上げる負担を軽減する助力装置の採用や自動化も進めています。出産や育児を経てもキャリアを継続し、パフォーマンスを発揮できる環境を充実させると共に、男性も育児に参加しやすい社内風土を醸成するための教育等を継続して実施しています。2019年4月に社内保育園「キッズきゃらぼん」を開園

サステナビリティ（社会）

し、子育てをしながらでも働きやすい環境をつくりました。こうした取り組みを継続するため、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンに関する社内アンケートを実施し、従業員の意見を取り入れ、活動の充実に努めています。今後も定量的にその効果を測っていきます。

参考データ：ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンに関する社内アンケート結果（52ページ）

プラチナくるみん

当社では、2017年5月に次世代育成支援対策推進法第13条に基づく認定、通称「くるみん」認定を平塚市内の従業員300名以上の企業として初めて取得しました。さらに「くるみん」認定企業のうち、より高い水準の取組を行った企業が受けることのできる「プラチナくるみん」認定を2020年7月以降、継続取得しております。



多様な人財の活躍

当社グループでは外国籍従業員や中途採用従業員については管理職登用の数値目標は設定していませんが、「個人の能力や資質に応じた適材適所の配置と登用を行う」という考え方にに基づき採用区分や属性によらない管理職登用を行っています。

障がい者雇用においては、当社グループとして法定雇用率を上回る雇用の維持を目標に掲げ、積極的な採用活動を実施しています。新卒採用に加えてハローワークが主催する企業説明会へ参加し、毎年数名の中途採用を行っています。2021年度からは職場環境整備を行うチーム「サンシャイン」を立ち上げ、働きやすい職場づくりに貢献しています。

参考データ：障がい者雇用率（52ページ）

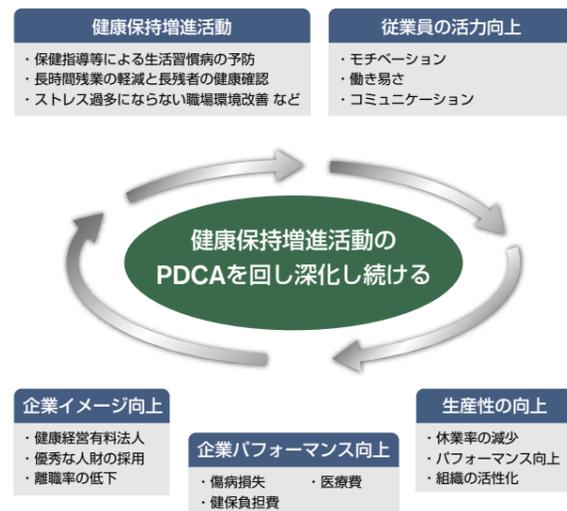
従業員エンゲージメント

当社グループでは、職場の困り事、要望に応える職場環境改善活動を行っています。暑熱対策、トイレ、更衣室、厚生棟、共用エリア、独身寮など多くの要望の中から優先順位をつけて改善に取り組んできました。引続き従業員とのコミュニケーションを密にとり、要望を確認しながら進めていきます。また会社の各種トピックスやSDGsとの繋がり、地域社会貢献、外部大会での受賞結果など従

業員の頑張りや誇れる成果をまとめた冊子を作成して配布しています。こうした会社の取り組みを全従業員で共有・理解することで、会社で働く喜びや誇りを感じてほしいという思いを込め作成しており、今後も継続していきます。

健康経営

当社及び日産車体九州株式会社では「健全な心と身体が備わってこそ、人は生き活きと安心して誠実に仕事ができる」の全社方針の下、産業医、保健師、看護師、社内相談員等の体制を整え、外部専門機関とも連携し、組織的な活動を行い健康保持増進活動に取り組んでいます。健康診断結果に基づく保健指導をはじめ、食事セミナーなど生活習慣病の予防、ストレスチェック結果に基づく高ストレス職場に対する職場環境改善活動や研修を通じたメンタルヘルス対策等、データに基づく課題の見える化と、心身不調の未然防止活動を継続して行ってきました。これらの活動に毎年PDCAのサイクルを回すことにより、成果を検証し、活動を深化継続していきます。その結果、経済産業省と日本健康会議の「健康経営優良法人～ホワイト500」に2019年から認定されています。



人権に関する考え方

当社及び日産車体九州株式会社は、適用される法律や慣例、企業の規則を遵守することが事業活動を行う上での基本であると考え、すべてのステークホルダーの人権が尊重されること、ならびに当社の従業員が最高の倫理基準に基づいて行動することが不可欠であると認識しています。

当社及び日産車体九州株式会社は、人種、国籍、性別、宗教、障がい、年齢、出身、性自認、性的指向、その他の理由に基づくいかなる差別もせず、さらにはサプライチェーンにおける強制労働や児童労働といった人権侵害も容認していません。

人権に関する取り組み

当社及び日産車体九州株式会社は、日産グループの一員として、すべてのステークホルダーの人権を尊重すべく、以下の行動規範、ガイドラインに基づいた人権に関する取り組みを行っております。

●グローバル行動規範：
https://www.nissan-shatai.co.jp/ENVIRONMENT/HUMANRIGHTS/PDF/NISSAN_GCC_J_2308.pdf

●サプライヤーCSRガイドライン：
https://www.nissan-shatai.co.jp/ENVIRONMENT/HUMANRIGHTS/PDF/CSR_Guidelines_Suppliers_j.pdf

人権研修

全従業員を対象として毎年行動規範教育を実施し、人権尊重に関しても理解促進と誓約を行っています。また、新任管理職・監督者及び新入社員に対しては、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンの理解を深める研修を実施しています。人権に関する考え方やその取り組みの重要性について理解を深めるとともに、多様な価値観を持つ人たちがいきいきと活躍する環境づくりへの理解・浸透を行っています。

責任ある調達

調達基本方針

ビジネスパートナーとの相互信頼を基本に、ともに利益ある持続的な成長を目指しています。われわれは自社の要望のみを主張するのではなく、常に対等な立場から、サプライヤーの皆さまの意見や提案に耳を傾け、競争の激しい自動車業界において、ともに切磋琢磨し合うパートナーとして、ベストプラクティスを導き出す協力関係の維持・強化に努めています。サプライヤー選定にあたっては、日産は公平・公正かつ透明性を徹底した業務プロセスを適用しています。国籍、企業規模、取引実績の有無によらず、広く参入機会を提供しており、選定に際しては関係部門が一堂に会し

てサプライヤーの皆さまからの回答を横断的に検討します。実際の取引においても、公平・公正な業務の徹底を高い水準で維持するよう努めています。日常の緊密なコミュニケーションに加え、アンケートや会議等を通じて皆さまの意見を傾聴し、社外の視点からもチェックしています。

●サプライヤーCSRガイドライン
https://www.nissan-shatai.co.jp/ENVIRONMENT/HUMANRIGHTS/PDF/CSR_Guidelines_Suppliers_j.pdf

グリーン調達ガイドライン

気候変動、環境汚染、材料・エネルギー資源の枯渇などの環境問題は拡大をつづけ、企業や行政、NGO/NPO、各個人など世界の誰もが考え、行動すべき状況となっております。

当社は、自動車を構成する部品・資材の取引先の皆さまと日産自動車の調達方針や環境理念を共有し、共にサプライチェーン全体で品質管理・物質管理を始めとする環境負荷低減活動を推進してまいりました。これまでに「日産サプライヤーCSRガイドライン」「ニッサン・グリーンプログラム」の下、「ニッサン・グリーン調達ガイドライン」を軸に、気候変動の重要課題であるCO₂削減の取り組み調査や、科学的根拠に基づいた目標設定、NPQP（Nissan Product Quality Procedure）及び日産技術標準規格「特定物質の使用に関する制限」等で皆さまに部品・資材の物質管理をお願いしております。

●日産・グリーン調達ガイドライン
https://www.nissan-shatai.co.jp/ENVIRONMENT/VALUECHAIN/PDF/Nissan_Green_Purchasing_Guideline_j.pdf

社会貢献活動など

災害支援



本社屋上を津波避難場所として開放

サステナビリティ（社会）



近隣自治会との津波避難訓練

災害発生時には、被災地で役立てていただくための義援金、従業員の現地派遣による復興ボランティアなどの支援活動も行っています。また、平塚市にある本社ビル屋上は平塚市指定の津波避難場所として、大津波警報発令時には、近隣地域の皆様の緊急一時避難場所として活用されます。

小学生社会科工場見学

当社は「工場見学」を自動車会社として社会的責任と考え、年間を通して受け入れています。小学校5年生の社会科で学ぶ「日本の工業」。その代表として取り上げられるのが「自動車産業」です。学校での勉強に加えて実際の自動車生産ラインを間近で見学していただき、実体験を通して「クルマづくり」への理解を深めていただくことができます。



小学生の社会科工場見学

平日は小学生の社会科授業の支援として、夏休みや祝日には親子で参加する学習プログラムとして開催。地元平塚市の小学校のほか、来場型見学は首都圏を中心に、またオンライン見学は全国の小学校に「自動車づくり」を見学いただいております。

工場見学来場者数 2023年度実績
・来場型見学：約 8,200 人
・オンライン工場見学：約 9,800 人
合計 約 18,000 人

オープンデー

当社は開かれた企業を目指し、オープンデーを実施しています。湘南工場では当社及び関係会社の従業員がホスト役となり近隣の皆さまを始め、多くの皆さま楽しんでいただきたいとさまざまなイベントを企画し、多くの模擬店出展、チャリティーバザーや、タレントによるライブやお子さま向けのキャラクターショーなど、来場いただいたお客さまに楽しんでいただける企業祭「遊んぴあ」を毎年秋に開催しています。



オープンデー（湘南：遊んぴあ）

また、年間を通じて、最新の日産車を一堂に展示し、お買い得な特別商談会を実施する「日産車フェア」も開催しています。

オープンデー 2023年度実績
企業祭：3回/年（湘南、九州、京都）

文化の保護・振興

当社は、文化の保護・振興を目的に、以下の団体・行事に参画・協賛、保養荘「波浮荘」を保有しています。

- 湘南ひらつか七夕まつり
- 湘南ひらつか花火大会
- 秦野たばこ祭
- JAPAN MOBILITY SHOW

安全衛生管理

わたしたちは、「安全で人に優しい職場」を目指し、職場環境の改善をハード・ソフトの両面から進めるとともに、安全で快適な環境の下、全従業員が心身の健康の維持向上に努め、常に改善意欲を持ち、モチベーション高く生き生きと働くことができる職場づくりに取り組んでいます。

また、厚生労働省の指針「労働安全衛生マネジメントシステム（OSHMS※1）」に基づき、安全衛生管理体制を運用してきました。

安全で快適な職場にするため、各種の教育訓練をはじめリスクアセスメントを実施し、本質安全化の向上を進めています。

※1 OSHMS：Occupational Safety and Health Management System の略。

防火防災の確保

2011年3月の東日本大震災は東北地方を中心に大きな災害をもたらしました。神奈川県においても「東海地震」「神奈川県西部地震」などが、いつ起きても不思議ではないと言われています。これらの地震が発生した場合、日産車体がある平塚市は震度5～6程度の揺れとなり甚大な被害が予測されています。また、地震に限らず、火災や台風などでも、貴重な財産を失うだけでなく、近隣住民の皆様を含め多くの人命を危機にさらす可能性があり、これらの災害が万一発生した場合、被害を最小限にとどめるため、普段からの備えが必要になります。そのため、日産車体は、防火防災に関係する設備や機材管理の充実に努め、防災基地（地震指令本部）の設置や、防災機関や日産グループ会社との連携、防災訓練の定期的実施など、いつ発生するかわからない災害に常日頃から備えています。防火の取り組みについては、関係者全員に防火教育をおこない、職場の専門家による防火パトロール等を年間を通して実施して



初期消火活動

※2 F-PES Fire-Prevention Evaluation System の略。「日産、及び関連協力会社からの出火・延焼防止」を目的として、出火リスクを定量的に評価し、防火業務を抜けなく円滑に効率的に進めることを狙いとしたシステム。

ます。また日産グループ共通の出火リスクを定量的に評価する基準「F-PES※2評価」を導入し、防火管理のレベル向上を図っています。

交通安全活動

自動車産業に携わる者として、交通ルールの遵守はもちろん、運転マナーの向上と交通事故防止の活動に取り組んでいます。

◆交通事故防止を図る活動として

秦野事業所のテストコースを利用して、SDH（セーフティードライビングスクールイン秦野）を開催し、従業員の運転技能向上に取り組んでいます。

正しいドライビングポジションを学び、アクセル、ブレーキ、ハンドルの正しい操作方法と、もしもの横転時の脱出方法を習得することで事故防止に取り組んでいます。



横転体験

ハンドル体験

アクセル体験

◆交通事故防止啓蒙活動

毎月第三木曜日の安全防火の日は門前にて立哨指導を行い安全意識を高めています。

◆神奈川県主催「セーフティ・チャレンジ・かながわ」への参加
3人1組のチームで6か月間(7/1～12/31)の無事故・無違反にチャレンジする「セーフティチャレンジかながわ」に参加し、交通事故防止を図っています。

地域貢献活動

2023年10月27日(金)と2024年3月19日(火)

テクノセンターでは平塚市「まちぐるみ大掃除」活動に賛同し、のべ380名の従業員が参加して外周施設の清掃を実施しました。



テクノセンター

2023年7月2日(日)

日産車体九州のある苅田町において、唯一残る自然海岸である白石海岸は春から夏にかけてマテ貝掘りができる、地元の方に親しまれている遠浅の海岸です。



九州地区

この白石海岸の自然を守るため、苅田まちづくり観光協会主催の海岸清掃活動『苅田町白石海岸クリーン大作戦』が毎年行われており、日産車体九州の従業員もボランティアで参加しています。2023年7月に行われた活動にも28人が参加し、地域の環境保全に取り組んでいます。

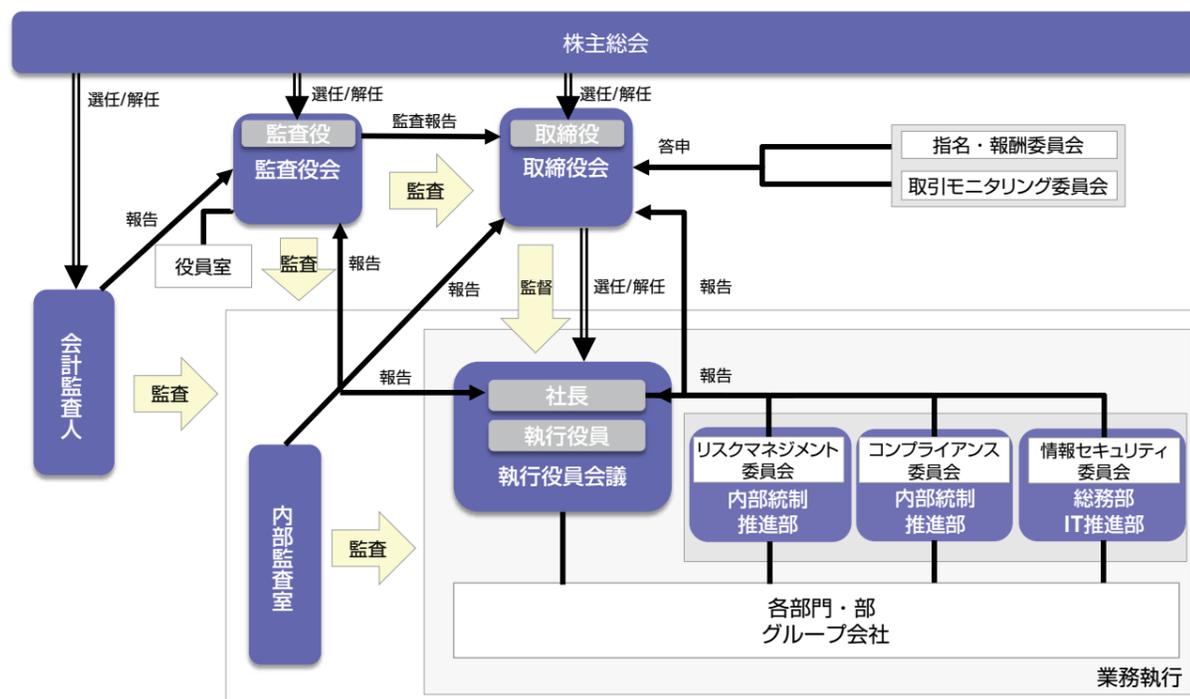
サステナビリティ（ガバナンス）

コーポレートガバナンスの考え方

経営陣の説明責任を明確にし、株主をはじめとするすべてのステークホルダーに向けた適時適切な情報開示を行います。また、企業価値を継続的に向上させるために、内部統制システムの整備により業務の適正を確保し、コーポレートガバナンスの一層の充実を図っていきます。

コーポレートガバナンス体制

当社における会社の機関・内部統制等の状況



役員報酬の決定方針

1) 取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針の決定方法

当社は、2022年3月22日開催の取締役会において、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針の一部改定を決議しました。当該取締役会の決議に際しては、あらかじめ決議する内容について指名・報酬委員会に諮問し、答申を受けています。

2) 決定方針の内容の概要

当社の取締役に対する報酬は、「固定報酬としての基本報酬」と、「当社の主要な業績指標と個人の成果に応じて決

定される業績連動報酬」の2つの金銭報酬で構成し、社外取締役については、基本報酬のみを支払っています。

- 基本報酬は、月例の固定報酬とし、役位、職責、当社業績、個人の貢献等に基づき決定しています。
- 業績連動報酬等は、事業年度ごとの業績指標を反映した金銭報酬とし、月例の基本報酬に加算して支給しています。
- 業績連動報酬については、関連する企業をベンチマークし、役位ごとに基本報酬に対する基準割合を設定しています。その基準割合については、取締役会が指名・報酬委員会の審議の結果を踏まえて決定しています。（業績連動報酬について）

業績連動報酬等の額は、業務執行取締役としての役位ごとに設定されている基準割合（取締役社長:当事業年度の基本報酬の40%、その他取締役:同30%）に業績指標及び各取締役の成果の達成率を乗じて支給率を算出し、当事業年度の基本報酬に当該支給率を乗じて支給額を算定しています。業績連動報酬に係る業績指標は、「将来にわたる企業基盤の確立の実現」を示す代表的指標として選択している連結ベースの営業利益、フリー・キャッシュフロー等であり、中期経営計画と整合するように設定し、環境の変化に応じて適宜見直しを行っています。この他に個人の成果を測る指標として、個々の職責に応じて品質、生産性向上などの目標を設定しており、事業年度ごとに取締役社長と各業務執行取締役の間で決定しています。

取締役の略歴（2024年6月26日現在）

代表取締役 富山 隆



- 1985年4月 日産自動車株式会社入社
 - 2006年4月 同車両生産プレス技術部主管
 - 2010年4月 同車両生産新車生産技術部主管
 - 2012年4月 日産自動車九州株式会社工務部長
 - 2015年4月 タイ日産自動車会社工場長
 - 2017年4月 日産自動車株式会社車両生産技術本部グローバル工機管理部 アライアンスグローバルダイレクター
 - 2018年4月 同車両生産技術開発本部生産技術研究開発センターアライアンスグローバルダイレクター
 - 2020年4月 日産自動車九州株式会社取締役社長
 - 2024年4月 当社副社長執行役員
 - 2024年6月 同代表取締役社長（現）（重要な兼職の状況）
- 日産車体九州株式会社取締役社長

取締役 小滝 晋



- 1985年4月 当社入社
 - 2006年4月 日産自動車株式会社出向ルノー・日産パートナーシップ オルガニゼーション主管
 - 2009年4月 同サプライヤー・アカウント・オフィサー
 - 2014年4月 当社購買部長
 - 2015年4月 同執行役員
 - 2017年4月 同常務執行役員
 - 2018年6月 同取締役専務執行役員（現）（当社における担当）
- 管理部門統括
役員室、内部統制推進部、総務部、法務・広報部担当

取締役 矢部 雅之



- 1986年4月 日産自動車株式会社入社
 - 2006年4月 同第三車両計画部車両開発主管
 - 2008年4月 同共同購買本部ピークルプロジェクト購買部主管
 - 2012年4月 東風汽车有限公司SVP
 - 2015年4月 アジア・パシフィック日産自動車会社SVP
 - 2017年4月 日産自動車株式会社 Nissan第三製品開発本部 Nissan第三製品開発部長
 - 2018年4月 同 Nissan第二製品開発本部 Nissan第二製品開発部長
 - 2020年4月 当社 常務執行役員
 - 2021年4月 同専務執行役員
 - 2021年6月 同取締役専務執行役員（現）（当社における担当）
- 開発部門統括
プロジェクト技術統括部担当

サステナビリティ（ガバナンス）

取締役 中村 卓也



1988年4月 日産自動車株式会社 入社
 2011年4月 同車両生産技術本部車両技術部組立技術課主管
 2013年4月 同車両生産技術本部車両組立技術部長
 2015年8月 同第二車両生産技術 アライアンス グローバル ディレクター
 2017年4月 同理事 栃木工場長
 2021年4月 当社 専務執行役員
 2021年6月 同取締役専務執行役員（現）
 （当社における担当）
 生産部門統括
 安全環境部、生産統括部、生産イノベーション推進部担当
 （重要な兼職の状況）
 日産車体九州株式会社専務取締役

取締役（独立・社外） 大平 靖之



1984年4月 サッポロビール株式会社（現サッポロホールディングス株式会社）入社
 2006年3月 サッポロビール株式会社（新会社）エンジニアリング部長
 2011年3月 同執行役員千葉工場長
 2012年9月 同取締役兼執行役員経営戦略本部長
 2014年3月 同取締役兼執行役員
 2016年3月 ポッカサッポロフード&ビバレッジ株式会社 取締役常務執行役員兼研究開発本部長
 2017年3月 同取締役常務執行役員
 2019年3月 サッポロホールディングス株式会社取締役R&D本部長
 2020年3月 同取締役
 2022年3月 同顧問（現）
 2022年6月 当社取締役（現）

取締役（独立・社外） 品田 英明



1980年4月 味の素株式会社入社
 2002年6月 味の素冷凍食品株式会社取締役
 2004年7月 味の素株式会社調味料・食品カンパニーマーケティング本部九州支社長
 2006年7月 同食品カンパニー加工食品部長
 2009年6月 同執行役員東京支社長
 2013年6月 同取締役常務執行役員食品事業本部長
 2015年6月 同取締役専務執行役員
 2016年6月 味の素AGF株式会社代表取締役社長
 2021年6月 退任
 2023年6月 当社取締役（現）

当社取締役のスキルマトリックス

各取締役が有する特に発揮することが期待される知見のうち、優先順位上位最大6項目を示しています。各人の有する全ての知識・経験・能力を表すものではありません。

氏名	在任期間	主な専門性・経験							
		企業経営	自動車業界	ガバナンス／内部統制	法務／リスクアセスメント	財務／会計	人事	モノづくり／製品技術	環境／エネルギー
富山 隆	新任	●	●	●	●			●	●
小滝 晋	6年	●	●	●		●	●	●	
矢部 雅之	3年	●	●	●				●	●
中村 卓也	3年	●	●		●			●	●
大平 靖之	2年	●		●	●		●	●	●
品田 英明	1年	●		●	●			●	●

取締役会の出席率

取締役会は、取締役会規則及びその内規に従い、経営に関する基本方針及び株主総会、取締役、財務、株式、人事及び組織に関する事項等当社における重要な業務執行や法令及び定款に定められた事項を決議しており、また生産、経理状況等の業務執行の状況について報告を受けることにより、取締役及び執行役員の職務執行を監督しております。

取締役は6名で、うち2名は社外取締役かつ株式会社東京証券取引所で定める独立役員であります。取締役会は原則月1回開催するほか必要に応じて随時開催しており、当事業年度は19回開催しました。個々の取締役の出席状況については次の通りであります。

役職	氏名	開催回数	出席回数（出席率）
取締役社長	吉村 東彦	19回	18回(95%)
取締役	小滝 晋	19回	19回(100%)
取締役	矢部 雅之	19回	19回(100%)
取締役	中村 卓也	19回	19回(100%)
社外取締役	大平 靖之	19回	19回(100%)
社外取締役	品田 英明	15回	15回(100%)
社外取締役	今井 雅之	4回	4回(100%)

（注）1. 品田英明は、2023年6月28日就任以降開催された全ての回に出席しております。
 2. 今井雅之は、2023年6月28日退任前に開催された全ての回に出席しております。

指名報酬委員会の状況

指名・報酬委員会は、取締役と監査役の指名及び取締役の報酬についての意思決定に関する手続きの透明性と客観性を高めることを目的とし、取締役会または取締役社長の諮問に応じ、指名・報酬等に関する以下の事項について審議し、取締役会に答申しております。

- 1) 代表取締役の選定・解職と取締役・監査役候補の指名を行うに当たっての方針と手続
 - 2) 株主総会に付議する取締役・監査役の選任及び解任議案
 - 3) 社長（最高経営責任者）の後継者計画
 - 4) 取締役の報酬等の決定方針
 - 5) 取締役が受ける個人別の報酬等の内容
 - 6) その他、前各号に関して取締役会が必要と認めた事項
- 本委員会の委員3名のうち、過半数（2名）は独立社外取締役で構成され、委員長は独立社外取締役が務めております。また、独立社外監査役がオブザーバーとして委員会に出席しております。本委員会は、年間スケジュールに基づくほか必要に応じて随時開催しており、当事業年度は3回開催しました。個々の委員の出席状況は下記の通りです。

役職	氏名	開催回数	出席回数（出席率）
社外取締役	大平 靖之	3回	3回(100%)
社外取締役	品田 英明	2回	2回(100%)
取締役社長	吉村 東彦	3回	3回(100%)
社外取締役	今井 雅之	1回	1回(100%)

（注）1. 品田英明は、2023年6月28日就任以降開催された全ての回に出席しております。
 2. 今井雅之は、2023年6月28日退任前に開催された全ての回に出席しております。

サステナビリティ（ガバナンス）

取引・モニタリング委員会の状況

取引モニタリング委員会は、当社と関連当事者との一定の重要な取引についての意思決定に関する手続きの透明性と客観性を高め、当社及び株主共同の利益を害することのないようにするため、取締役会または取締役社長の諮問に応じ、そのような重要な取引について審議し、取締役会に答申しております。本委員会の委員は独立社外取締役2名及び独立社外監査役2名で構成され、委員長は独立社外取締役が務めております。また、常勤監査役がオブザーバーとして委員会に出席しております。本委員会は、四半期に1回開催するほか必要に応じて随時開催しており、当事業年度は7回開催しました。個々の委員の出席状況については次の通りであります。

役職	氏名	開催回数	出席回数 (出席率)
社外取締役	大平 靖之	7回	7回(100%)
社外取締役	品田 英明	5回	5回(100%)
社外監査役	伊藤 智則	7回	7回(100%)
社外監査役	金治 伸隆	5回	5回(100%)
社外取締役	今井 雅之	2回	2回(100%)
社外監査役	井上 泉	2回	2回(100%)

(注) 1. 品田英明、金治伸隆は、2023年6月28日就任以降開催された全ての回に出席しております。
2. 今井雅之、井上泉は、2023年6月28日退任前に開催された全ての回に出席しております。

取締役会の実効性評価について

当社の取締役会は、2023年度の取締役会の実効性に関して、第三者機関による分析結果も踏まえた自己評価を実施しました。

評価結果の概要

当社取締役会の総合的な評価としては、取締役会の実効性が確保されているものと判断しました。その概要は以下の通りです。

- 1) 取締役会は十分な知識・経験を備えたメンバーで構成されている。
- 2) 取締役会では十分な審議時間が設けられ適切な意思決定・経営監督の実現に努めている。
- 3) 多様な経験や専門性をもつ社外役員を含む取締役会構成員がそれぞれの経験・視点に基づいた意見・助言を述べ、自身が果たすべき役割を果たしている。

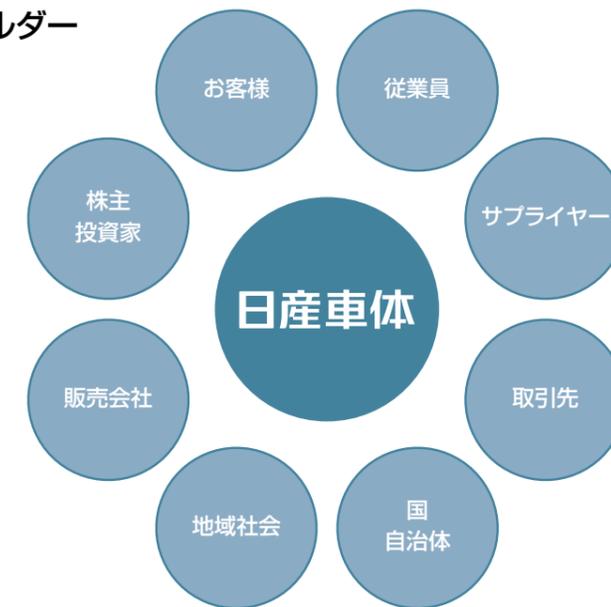
全取締役・全監査役による評価に関する議論において、実効性のさらなる向上を目的として、重要な取引に関する審議の一層の充実及び取締役会構成員の継続検討について意見があり、これらの事項について引き続き取り組んでまいります。

取締役の多様性、役員の報酬は非財務データ（52ページ）に記載しています。

ステークホルダー エンゲージメント

ステークホルダーとのさまざまなコミュニケーションを通して社会の要請や期待を正しく理解し、企業活動に活かしていくことが、企業の成長と持続的な社会の実現にとって非常に重要と考えています。社内各部門がこうした対話を多くのステークホルダーと行い、認識した課題に取り組んでいきます。

主要なステークホルダー



ステークホルダー	主なコミュニケーション活動
株主・投資家	株主総会・web決算説明会・IR面談、IR資料・問い合わせ先のHP掲載
従業員	全員大会・イントラネット・社内報等での役員・工場長メッセージの発信、従業員サーベイの実施、社長と一般層の対話、上司と部下の面談、従業員表彰制度、従業員持株会制度、アイデアコンテストの実施
お客様	お客様相談室に届いたご意見の分析・調査、品質向上のためのアンケート・お客様の声・要望を聞く活動、国内外のお客様の訪問活動
サプライヤー	サプライヤーミーティング、商談、面談、協力会活動
取引先	
販売会社	拡販イベント、営業・サービス対応支援
国・自治体	訪問、講演会への参加
地域社会	小学生向け工場見学の実施、地域イベントへの参加・協賛、地域団体等のスポンサー活動

ステークホルダーに対する情報提供に係る方針の策定

社内外に対する経営の透明性を重視し、ステークホルダーに対する適時、適切な情報開示に努めています。

会社概要 日産車体

開発から生産までのものづくり機能を持つ日産車体

当社には、「開発」から「生産」、「品質保証」までを一貫して行うために、主要な3つの拠点があります。神奈川県平塚市堤町の「本社・湘南工場」と、平塚市大神の「テクノセンター」および、秦野市の「秦野事業所」を

中心とした開発部門です。私たちは互いに連携を取り合いながら、お客さまにご満足いただける商品を提供するために、日々努力しています。



本社・湘南工場

本社機能と車体溶接、塗装、組立などの「工場」、および物流基地からなる「生産」部門を擁する、当社の最大拠点です。



テクノセンター

設計、試作車の製作などを行う当社「開発」部門の中心であり、生産設備を設計・製作する「工機」部門の拠点でもあります。



秦野事業所

テストコースや実験設備があり、車体の強度、耐久性など、クルマをあらゆる面からチェックする厳しいテストを行っています。

会社データ

社名	日産車体株式会社
創業	1941年7月1日
設立	1949年4月1日
資本金	79億4百万円
従業員数	1,681名（2024年3月31日現在）
事業内容	各自動車の開発から品質保証まで
URL	https://www.nissan-shatai.co.jp

主な事業所所在地

- 本社・湘南工場
〒254-8610 神奈川県平塚市堤町2番1号
電話：0463-21-8001
- テクノセンター（開発部門）
〒254-0012 神奈川県平塚市大神三丁目6番1号
電話：0463-21-8305
- 秦野事業所
〒259-1304 神奈川県秦野市堀山下233番地
電話：0463-87-2972

役員

取締役

代表取締役	富山 隆
取締役	小滝 晋
取締役	矢部 雅之
取締役	中村 卓也
取締役(独立・社外)	大平 靖之
取締役(独立・社外)	品田 英明

監査役

常勤監査役	青地 潔
監査役(独立・社外)	伊藤 智則
監査役(独立・社外)	金治 伸隆

執行役員

社長執行役員	富山 隆	理事	工藤 太
専務執行役員	小滝 晋	理事	遠藤 栄緒
専務執行役員	矢部 雅之	理事	鈴木 拓也
専務執行役員	中村 卓也	理事	高山 涉
常務執行役員	中西 弘幸	理事	上野 啓之
常務執行役員	渡辺 昌也	理事	市川 雄二
常務執行役員	鈴木 涉		
常務執行役員	佐藤 曜佐		
常務執行役員	山下 真之		

カンパニー コンプライアンス・オフィサー

牛込 正明

会社概要 日産車体九州

INFINITIブランドの生産を許されている日産車体九州

2010年1月に本格稼働した日産車体九州は、グローバル日産のINFINITIブランドの生産を許されている工場です。多くの自動車・部品メーカーが進出し、また目覚ましい発展を続けるアジア地域との物流メリットが大きい北九州地区に立地しています。

日産車体九州は、日産自動車九州工場内に位置し、車体館、塗装館、組立館、そして日産車体九州の本社機能を持つ事務棟から成り立っています。

工場は日産生産方式（NPW）を取り入れ、INFINITIブランドをはじめとする高級車の品質に対応し、徹底した効率化によって、トップレベルに短縮された生産リードタイムを誇っています。

また、コンパクトカーから大型高級ミニバンまで生産可能な多車種混流生産ラインと人と環境にやさしい工場を特長としています。



ロボットによるドアの自動組み付け工程（車体）



ロボットによる塗装面の品質チェック（塗装）



助力装置を使った重量部品の組み付け（組立）



ファイナル検査工程の四輪加振機



車体館

ローラーヘミングラインの導入などにより精度の高い車体骨格をつくります。また、ロボットによるボンネットやドアといった重量部品の自動組み付け、AGVで車体や部品を運ぶなど、フレキシブルでコンパクトな生産ラインを特長としています。



塗装館

新塗装技術である3WET塗装により、環境への対応と高級車へ適用ができる塗装品質を実現しました。さらに、工場内のクリーン化や自動外観検査装置の採用などにより、高品質な塗装を実現しています。



組立館

フレーム車とモノコック車の混流が可能な進化した車両組立ラインを持ち、ファイナル工程で全車を加振試験するなど、高級車にふさわしい高い品質を実現しています。また、作業者の負担を軽減する助力装置を採用するなど、人にやさしい工場となっています。

会社データ

社名	日産車体九州株式会社
設立	2007年5月10日
資本金	10百万円（日産車体株出資比率100%）
従業員数	1,072名（2024年3月31日現在）
事業内容	自動車およびその部分品の製造・販売
URL	https://www.nissan-shatai.co.jp/nissan-shatai-kyushu

事業所所在地

■ 本社
〒800-0321 福岡県京都市郡刈田町新浜町1番地3
電話：093-434-9645

役員

取締役

代表取締役 社長	富山 隆
専務取締役	中村 卓也
取締役 工場長	遠藤 栄緒
取締役	上野 啓之
取締役	高山 涉
取締役	東 俊明

監査役

監査役	佐藤 曜佐
監査役	青地 潔

会社概要 関係会社

日産車体マニファクチュアリング株式会社

日産車体のプレス部品の製造。

社名	日産車体マニファクチュアリング株式会社	従業員数	212名(2024年3月31日現在)
URL	http://ns-m.jp	事業内容	自動車部品の製造
設立	1956年10月31日	本社所在地	〒254-0021 神奈川県平塚市長瀬2番15号
資本金	4億32百万円(日産車体株出資比率 100%)	TEL	0463-21-8510
代表者	代表取締役 社長 梶井 亮		

日産車体エンジニアリング株式会社

日産車体および日産車体九州の設備保全と物流。

社名	日産車体エンジニアリング株式会社	従業員数	289名(2024年3月31日現在)
URL	http://www.ns-eng.jp	事業内容	1. 生産設備、動力設備の企画・設計・製作・施工 2. 生産設備、動力設備の維持管理 3. 工場内物流サービス業務 4. 物流機器の製造・販売
設立	1986年8月1日	本社所在地	〒254-0027 神奈川県平塚市堤町4-4
資本金	40百万円(日産車体株出資比率 100%)	TEL	0463-20-5372
代表者	代表取締役 社長 興津 学		

株式会社 オートワークス京都

働くクルマの架装。

社名	株式会社オートワークス京都	従業員数	192名(2024年3月31日現在)
URL	https://www.awk.co.jp	事業内容	働くクルマの架装
設立	2001年3月12日	本社所在地	〒611-0033 京都府宇治市大久保町西ノ端1番地1
資本金	480百万円(日産車体株出資比率 100%)	TEL	0774-46-7063
代表者	代表取締役 社長 内海 嘉則		

日産車体コンピュータサービス株式会社

情報システム構築、保守運用サービス等を提供する総合的なコンピュータサービス。

社名	日産車体コンピュータサービス株式会社	従業員数	252名(2024年3月31日現在)
URL	https://www.ncs-net.co.jp	事業内容	1. アプリケーションシステム開発 2. システム保守・運用
設立	1987年1月1日	本社所在地	〒254-0042 神奈川県平塚市明石町2番20号
資本金	100百万円(日産車体株出資比率 100%)	TEL	0463-22-7760
代表者	代表取締役 社長 森 猛		

株式会社 プロスタッフ

人材派遣から職業・人材紹介および各種アウトソーシング。

社名	株式会社プロスタッフ	従業員数	168名(2024年3月31日現在)
URL	http://www.pro-staff.co.jp	事業内容	1. 一般労働者派遣事業 2. 有料職業紹介事業 3. アウトソーシング
設立	1987年8月1日	本社所在地	〒254-0031 神奈川県平塚市天沼9-10 日産車体天沼ビル1F
資本金	90百万円(日産車体株出資比率 100%)	TEL	0463-23-7750
代表者	代表取締役 社長 小林 弘和		

財務データ・非財務データ

数値は連結データ*を記載しています。
(百万円未満切捨て)

	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期
売上高	215,359	307,521	301,071
営業利益又は営業損失(△)	△3,538	4,390	979
経常利益又は経常損失(△)	△2,541	5,118	1,392
親会社株主に帰属する当期純利益 又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△2,217	3,883	407

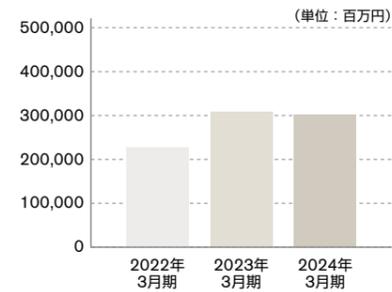
(単位：百万円)

■ 売上台数

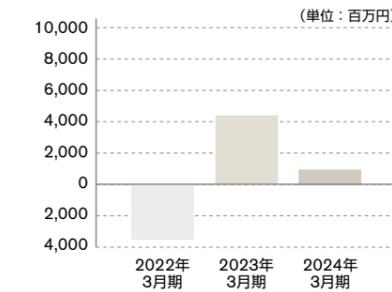
	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期
乗用車	56,826	85,436	79,384
商用車	49,090	45,421	47,913
小型バス	7,859	11,126	11,824
計	113,775	141,983	139,121

(単位：台)

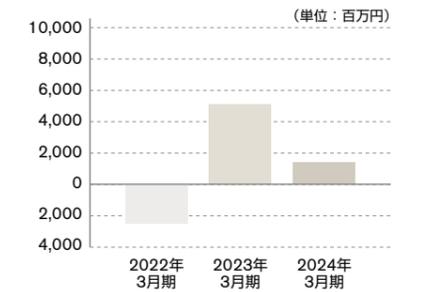
■ 売上高



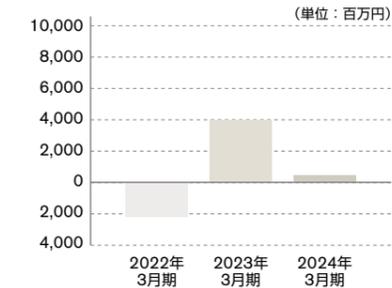
■ 営業利益又は営業損失



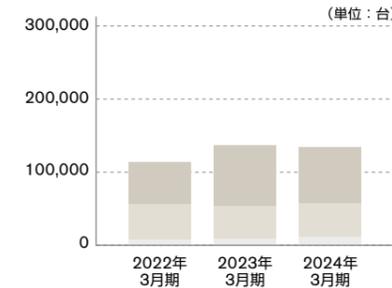
■ 経常利益又は経常損失



■ 親会社株主に帰属する当期純利益 又は親会社株主に帰属する当期純損失



■ 売上台数

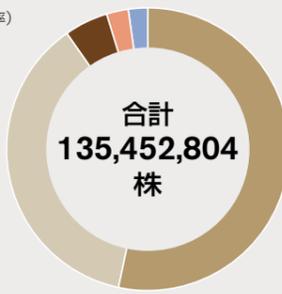


* 記載した数値は、連結子会社6社(日産車体九州株、日産車体マニファクチュアリング株、日産車体エンジニアリング株、株オートワークス京都、日産車体コンピュータサービス株、株プロスタッフ)を含みます。

財務データ・非財務データ

株式情報 (2024年3月31日現在)

証券コード	7222	株価 (円)					
上場取引所	東京	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	
上場市場	スタンダード	高値	1,149	1,067	824	908	1,064
発行可能株式総数	400,000,000株	安値	633	767	556	522	764
発行済株式数	135,452,804株	大株主の状況					
株主数	4,120名	株主名	持株数	持株比率 (%)			
所有者分布状況 (持株比率)		日産自動車株式会社	67,726,898	50.00			
● 金融機関	2.6%	エムエルアイフオーセグリーゲートイットピーピークライアント	21,000,000	15.50			
● 証券会社	2.0%	ゴールドマンサックスインターナショナル	16,115,500	11.89			
● その他の法人	53.6%	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	2,564,400	1.89			
● 外国法人等(個人以外)	36.7%	日産車体取引先持株会	2,512,400	1.85			
● 外国法人等(個人)	0.0%	立花証券株式会社	2,301,400	1.69			
● 個人その他	5.1%	イーシーエムエムエフ	2,182,800	1.61			
● 自己株式	0.0%	インタートラストトラスティーズ(ケイマン)リミテッドソールリー インイットキャピタルアストラスティーオブジャパンアップ	1,057,500	0.78			
		FCP SEXTANT AUTOUR DU MONDE	700,000	0.51			
		株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	695,900	0.51			



環境データ

[企業におけるカーボンフットプリント]

単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度		
スコープ1	t-CO ₂	16,228	15,566	17,013	17,099	
スコープ2	t-CO ₂	29,063	28,591	29,527	31,602	
スコープ1と2	t-CO ₂	45,291	44,157	46,540	48,701	
日産車体株※	t-CO ₂	25,273	23,246	20,915	22,823	
日産車体九州株	t-CO ₂	20,018	20,911	25,625	25,878	
CO ₂ 排出量に係る原単位 ※生産車1台あたりのCO ₂ 排出量	合計	kg-CO ₂ /台	346	393	328	341
	日産車体	kg-CO ₂ /台	695	704	1,115	840
	日産車体九州	kg-CO ₂ /台	212	264	208	224

[エネルギー投入量]

単位	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	
合計	MWh	104,098	102,509	108,486	111,291
日産車体	MWh	53,209	50,850	46,087	50,010
日産車体九州	MWh	50,889	51,659	62,399	61,281

※日産車体株の対象事業所：本社・湘南工場、テクノセンター、秦野事業所の3事業所を示す。

社会性データ

[従業員]

日産車体

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
従業員数	1,768人	1,730人	1,698人	1,681人
平均年齢	42.0歳	42.0歳	41.8歳	41.8歳
平均勤続年数	18.4年	18.3年	17.9年	17.7年
離職率 ^{*1}	2.31%	3.06%	3.11%	3.42%
平均年間給与	587万円	624万円	670万円	744万円
年休取得日数	15.7日	17.0日	17.5日	17.3日
年休取得率	74%	80%	83%	80%
平均残業時間	12.3時間	17.2時間	20.4時間	23.2時間
男性育児休業取得率	-	-	52.4%	67.7%
組合員総数	1,741人	1,724人	1,741人	1,717人
管理職:女性人数(比率)	7人	9人	8人 (4.2%)	11人 (5.6%)
部長職以上 ^{*2}	29人	34人	35人	37人
執行役員	8人	9人	8人	9人
取締役	6人	6人	6人	6人
監査役	3人	3人	3人	3人
新卒採用人数	62人	65人	65人	59人
定期健康診断受診率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ストレスチェック受検率	91.5%	94.6%	88.7%	93.5%
男女の賃金格差	-	-	全労働者: 80.0% うち正規雇用労働者: 78.6% うち非正規雇用労働者: 89.1%	全労働者: 78.0% うち正規雇用労働者: 77.1% うち非正規雇用労働者: 83.3%
人的資本に対する投資 1人当たりの時間 [h]	10.2	10.6	11.5	13.3
人的資本に対する投資 1人当たりの費用 [円]	16,948	20,235	23,416	27,513

※1 定年嘱託は除く
※2 男女含む

日産車体グループ全体

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
従業員数	4,074人	4,016人	3,951人	3,157人
障がい者雇用率	1.93%	2.32%	2.66%	2.62%
内部通報件数	55	74	123	153

[外部評価]

年	タイトル	主体団体
2020年	「プラチナくるみん」を取得	厚生労働省 神奈川労働局長
2020年	「健康経営優良法人(ホワイト500)」認定	経済産業省
2021年	「健康経営優良法人(ホワイト500)」認定	経済産業省
2022年	「健康経営優良法人(ホワイト500)」認定	経済産業省
2023年	「健康経営優良法人(ホワイト500)」認定	経済産業省

[ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョンに関する社内アンケート結果]

2023年度アンケート
浸透度・肯定回答率 69.2%

ガバナンスデータ

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
取締役数	6	6	6	6
社外取締役数	2	2	2	2
女性取締役数	0	0	0	0
執行役員数	8	8	8	9

[役員報酬額]

A・・・基本報酬及び当該年度変動報酬の合計額 (百万円) ※
B・・・対象となる役員の員数 (名)

	2020年度		2021年度		2022年度		2023年度	
	A	B	A	B	A	B	A	B
取締役(社外取締役を除く)	102	5	90	4	114	4	112	4
監査役(社外監査役を除く)	16	1	16	1	15	2	14	1
社外役員	50	4	36	5	32	5	32	6

※基本報酬、及び支払いの前年度の業績指標に連動する報酬として、支払う額の合計額を記載しております。

生産車紹介

湘南工場



NV200
VANETTE
NV200パネット



AD
AD

日産車体九州



QX80
QX80



PATROL
パトロール : Y62



ARMADA
アルマーダ



ELGRAND
エルグランド



CARAVAN
キャラバン

オートワークス京都

※株式会社オートワークス京都は、パラメディック(高規格救急車)など救急・医療関係車両、消防関係車両、幼稚園バス、公共応急作業車両など働くクルマの架装を行っている日産車体株式会社のグループ会社です。



救急・医療関係車両



消防関係車両



幼稚園通園専用車



公共応急作業車両