

## 【表紙】

【発行登録追補書類番号】 4 - 関東 1 - 1

【提出書類】 発行登録追補書類

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 2023年 1月20日

【会社名】 日産自動車株式会社

【英訳名】 NISSAN MOTOR CO.,LTD.

【代表者の役職氏名】 代表執行役社長兼最高経営責任者 内 田 誠

【本店の所在の場所】 横浜市神奈川区宝町 2 番地

【電話番号】 045(523)5523(代)

【事務連絡者氏名】 財務部資金グループ本部長 川 又 謙 一

【最寄りの連絡場所】 横浜市西区高島一丁目 1 番 1 号

【電話番号】 045(523)5523(代)

【事務連絡者氏名】 財務部資金グループ本部長 川 又 謙 一

【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 社債

【今回の募集金額】 140,000百万円

## 【発行登録書の内容】

提出日	2022年 5月13日
効力発生日	2022年 5月23日
有効期限	2024年 5月22日
発行登録番号	4 - 関東 1
発行予定額又は発行残高の上限(円)	発行予定額 500,000百万円

## 【これまでの募集実績】

(発行予定額を記載した場合)

番号	提出年月日	募集金額(円)	減額による訂正年月日	減額金額(円)
実績合計額(円)		なし (なし)	減額総額(円)	なし

(注) 実績合計額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額(下段( )書きは発行価額の総額の合計額)に基づき算出している。

【残額】 (発行予定額 - 実績合計額 - 減額総額) 500,000百万円  
(500,000百万円)

(注) 残額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額(下段( )書きは発行価額の総額の合計額)に基づき算出している。

(発行残高の上限を記載した場合)

該当事項なし

【残高】 (発行残高の上限 - 実績合計額 + 償還総額 - 減額総額) 円

【安定操作に関する事項】 該当事項なし

【縦覧に供する場所】 株式会社東京証券取引所  
(東京都中央区日本橋兜町 2 番 1 号)

## 第一部【証券情報】

## 第1【募集要項】

## 1【新規発行社債(短期社債を除く。)】

銘柄	日産自動車株式会社第66回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(サステナビリティボンド)
記名・無記名の別	
券面総額又は振替社債の総額(円)	金140,000百万円
各社債の金額(円)	100万円
発行価額の総額(円)	金140,000百万円
発行価格(円)	各社債の金額100円につき金100円
利率(%)	年1.015%
利払日	毎年1月20日及び7月20日
利息支払の方法	<p>1 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2023年7月20日を第1回の利息支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年1月及び7月の各20日にその日までの前半か年分を支払う。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたる場合は、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 半か年に満たない期間につき利息を支払うときは、その半か年の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(4) 償還期日後は利息をつけない。</p> <p>2 利息の支払場所 別記((注)13 元利金の支払)記載のとおり。</p>
償還期限	2026年1月20日
償還の方法	<p>1 償還価額 各社債の金額100円につき金100円</p> <p>2 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、2026年1月20日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日にあたる場合は、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、払込期日の翌日以降、別記「振替機関」欄記載の振替機関が別途定める場合を除き、いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3 償還元金の支払場所 別記((注)13 元利金の支払)記載のとおり。</p>
募集の方法	一般募集
申込証拠金(円)	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	2023年1月23日から2023年2月3日まで
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
払込期日	2023年2月6日
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋兜町7番1号
担保	本社債には担保及び保証は付されておらず、また本社債のために特に留保されている資産はない。

財務上の特約(担保提供制限)	<p>1 当社は、本社債発行後、本社債の未償還残高が存する限り、当社が国内で既に発行した社債、または当社が国内で今後発行する社債には担保提供(当社の資産に担保権を設定する場合、当社の特定の資産につき担保権設定の予約をする場合及び当社の特定の資産につき特定の債務以外の債務の担保に供しない旨を約する場合をいう。)をしない。ただし、本社債のためにも担保付社債信託法に基づき、同順位で担保権を設定する場合にはこの限りではない。</p> <p>2 当社が、合併により担保権の設定されている被合併会社の社債を承継する場合は、前項は適用されない。</p>
財務上の特約(その他の条項)	<p>1 担保付社債への切換</p> <p>(1) 当社は、社債管理者と協議のうえ、いつでも本社債のために担保付社債信託法に基づき、社債管理者が適当と認める担保権を設定することができる。</p> <p>(2) 当社が本項第(1)号または別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄の規定により本社債のために担保権を設定する場合は、当社は、直ちに登記その他必要な手続を完了し、かつ、その旨を担保付社債信託法第41条第4項の規定に準じて公告する。</p> <p>2 担保提供制限に係る特約の解除</p> <p>当社が別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄または前項の規定により本社債のために担保権を設定した場合、以後別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄及び別記((注)6 社債管理者への通知第(2)号)は適用されない。</p>

(注) 1 信用格付業者から提供され、もしくは閲覧に供された信用格付

本社債について、当社は株式会社格付投資情報センター(以下「R & I」という。)からA(シングルA)の信用格付を2023年1月20日付で取得している。

R & Iの信用格付は、発行体が負う金融債務についての総合的な債務履行能力や個々の債務等が約定どおりに履行される確実性(信用力)に対するR & Iの意見である。R & Iは信用格付によって、個々の債務等の流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて、何ら意見を表明するものではない。R & Iの信用格付は、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではない。また、R & Iは、明示・黙示を問わず、提供する信用格付、またはその他の意見についての正確性、適時性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、いかなる保証もしていない。R & Iは、信用格付を行うに際して用いた情報に対し、品質確保の措置を講じているが、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではない。R & Iは、必要と判断した場合には、信用格付を変更することがある。また、資料・情報の不足や、その他の状況により、信用格付を取り下げることがある。一般に投資にあたって信用格付に過度に依存することが金融システムの混乱を引き起こす要因となり得ることが知られている。

本社債の申込期間中に本社債に関してR & Iが公表する情報へのリンク先は、R & Iのホームページ(<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>)の「格付アクション・コメント」及び同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

R & I : 電話番号 03-6273-7471

2 社債、株式等の振替に関する法律の規定の適用

本社債は、その全部について社債、株式等の振替に関する法律(以下「社債等振替法」という。)第66条第2号の定めに従い社債等振替法の規定の適用を受けることとする旨を定めた社債であり、社債等振替法第67条第2項に定める場合を除き、社債券を発行することができない。

3 発行代理人及び支払代理人

株式会社みずほ銀行

4 期限の利益喪失に関する特約

当社は、次の各場合に該当したときは、直ちに本社債について期限の利益を失う。ただし、当社が本社債権保全のために担保付社債信託法に基づき、社債管理者が適当と認める担保権を設定した場合であって、社債管理者が承認したときには、本(注)4第(2)号は適用しない。

- (1) 当社が別記「利息支払の方法」欄第1項または別記「償還の方法」欄第2項の規定に違背し、7日を経過してもその履行ができないとき。
- (2) 当社が別記「財務上の特約(担保提供制限)」欄第1項の規定に違背したとき。
- (3) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済をすることができないとき。

- (4) 当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、もしくは当社以外の社債またはその他の借入金債務に対して当社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をすることができないとき。ただし、当該債務の合計額(邦貨換算後)が50億円を超えない場合は、この限りではない。
  - (5) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の申立てをし、または取締役会において解散(合併の場合を除く。)の決議を行ったとき。
  - (6) 当社が、破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の決定、または特別清算開始の命令を受けたとき。
  - (7) 当社の事業経営に不可欠な資産に対し、強制執行、担保権の実行としての競売の執行、または公租公課の滞納処分を受けたとき、またはその他の事由により当社の信用を著しく毀損する事実が生じたときで、社債管理者が本社債の存続を不相当であると認めたとき。
- 5 社債管理者に対する定期報告
- (1) 当社は平常社債管理者にその事業の状況を報告し、毎事業年度の決算及び剰余金の配当(会社法第454条第5項に定める中間配当を含む。)については書面をもって社債管理者に通知する。当社が、会社法第441条第1項の定めに従い、一定の日において臨時決算を行った場合も同様とする。
  - (2) 当社は、金融商品取引法に基づき作成する有価証券報告書及びその添付書類の写を当該事業年度終了後3か月以内に、四半期報告書の写を当該各期間経過後45日以内に社債管理者に提出する。金融商品取引法第24条の4の2に定める確認書及び金融商品取引法第24条の4の4に定める内部統制報告書についても上記各書類の取扱いに準ずる。また、当社が臨時報告書または訂正報告書を関東財務局長に提出した場合には遅滞なくこれを社債管理者に提出する。
  - (3) 当社は、前号に定める報告書及び確認書について、金融商品取引法第27条の30の3に基づく電子開示手続を行う場合には、電子開示手続を行った旨を社債管理者へ通知することにより、前2号に規定する書面の提出を省略することができる。
- 6 社債管理者への通知
- (1) 当社は、本社債発行後、社債原簿に記載すべき事由が生じたとき並びに変更が生じたときは、遅滞なく社債原簿にその旨の記載を行い、書面をもって社債管理者に通知する。
  - (2) 当社は、本社債発行後、他の国内社債のために担保提供を行う場合は、あらかじめ書面によりその旨並びにその事由、債務の内容及び担保物その他必要な事項を社債管理者に通知する。
  - (3) 当社は、次の各場合には、あらかじめ書面により社債管理者に通知する。  
当社の事業経営に重大な影響をおよぼす資産を譲渡または貸与しようとするとき。  
当社の事業の全部または重要な部分を変更、休止、廃止もしくは移転しようとするとき。  
重要な資本金または準備金の額の減少、組織変更、合併、会社分割、株式交換または株式移転(いずれも会社法において定義され、または定められるものをいう。)をしようとするとき。
- 7 社債管理者の調査権限
- (1) 社債管理者は、社債管理委託契約証書の定めに従い、社債管理者の権限、義務を履行するために必要であると認めたときには、いつでも当社並びに当社の連結子会社及び持分法適用会社の事業、経理、帳簿書類等に関する資料または報告書の提出を請求し、またはこれらにつき調査することができる。
  - (2) 前号の場合で、社債管理者が当社の連結子会社及び持分法適用会社の調査を行うときは、当社は社債権者の利益保護に必要かつ合理的な範囲内でこれに協力する。
- 8 債権者保護手続における社債管理者の異議申述
- 会社法第740条第2項本文の定めは、本社債には適用されず、社債管理者は、会社法第740条第1項に掲げる債権者保護手続において、社債権者集会の手続によらずに社債権者のために異議を述べることはしない。
- 9 社債管理者の辞任
- (1) 社債管理者は、以下に定める場合その他正当な事由がある場合には、社債管理者の事務を承継する者を定めて辞任することができる。  
社債管理者と本社債の社債権者との間で利益が相反するまたは利益が相反するおそれがある場合。  
社債管理者が、社債管理者としての業務の全部または重要な業務の一部を休止または廃止しようとする場合。
  - (2) 前号の場合には、当社並びに辞任及び承継する者は、遅滞なくかかる変更によって必要となる行為をしなければならない。
- 10 社債権者に通知する場合の公告の方法
- 本社債に関し社債権者に対し公告を行う場合は、法令または社債管理委託契約証書に別段の定めがあるときを除き、当社定款所定の電子公告(ただし、電子公告の方法によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じた場合は、当社定款所定の新聞紙並びに東京都及び大阪市において発行する各1種以上の新聞紙。重複するものがあるときはこれを省略することができる。)または社債管理者が認めるその他の方法によりこれを行う。また、社債管理者が社債権者のために必要と認める場合には、社債管理者の定款所定の公告方法によりこれを行う。

## 11 社債権者集会に関する事項

- (1) 本社債及び本社債と同一の種類(会社法定めるところによる。)の社債(以下「本種類の社債」と総称する。)の社債権者集会は、当社または社債管理者がこれを招集するものとし、社債権者集会の日の3週間前までに社債権者集会を招集する旨及び会社法第719条各号所定の事項を本(注)10に定める方法により公告する。
- (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
- (3) 本種類の社債の総額(償還済みの額を除く。また、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。)の10分の1以上にあたる本種類の社債を有する社債権者は、社債等振替法第86条第3項に定める書面を社債管理者に提示したうえ、社債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を当社または社債管理者に提出して、当社または社債管理者に対し本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。

## 12 費用の負担

以下に定める費用は当社の負担とする。

- (1) 本(注)10に定める公告に関する費用
- (2) 本(注)11に定める社債権者集会に関する費用

## 13 元利金の支払

本社債にかかる元利金は、社債等振替法及び別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。

## 2 【社債の引受け及び社債管理の委託】

## (1) 【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円)	引受けの条件
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	50,000	1 引受人は、本社債の全額につき、共同して買取引受を行う。 2 本社債の引受手数料は総額6億3,000万円とする。
S M B C 日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	70,000	
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号	20,000	
計		140,000	

## (2) 【社債管理の委託】

社債管理者の名称	住所	委託の条件
株式会社みずほ銀行	東京都千代田区大手町一丁目5番5号	1 社債管理者は、本社債の管理を受託する。 2 本社債の管理手数料については、社債管理者に、期中において年間各社債の金額100円につき金2銭を支払うこととしている。

## 3 【新規発行による手取金の使途】

## (1) 【新規発行による手取金の額】

払込金額の総額(百万円)	発行諸費用の概算額(百万円)	差引手取概算額(百万円)
140,000	705	139,295

## (2) 【手取金の使途】

上記の差引手取概算額139,295百万円は、全額を「適格グリーン事業」及び「適格サステナビリティ(グリーン/ソーシャル)事業」(下記「募集又は売出しに関する特別記載事項 1. 調達資金の使途」に記載します。)のいずれかに該当する新規又は既存の事業に、2024年度までに充当する予定です。

## 第2 【売出要項】

該当事項なし

### 【募集又は売出しに関する特別記載事項】

サステナビリティボンドとしての適格性について

当社は、サステナビリティ戦略に沿って、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク(以下「フレームワーク」という。)を策定しました。本フレームワークは、「グリーンボンド原則(Green Bond Principles)2021」(注1)、「ソーシャルボンド原則(Social Bond Principles)2021」(注2)及び「サステナビリティボンド・ガイドライン(Sustainability Bond Guidelines)2021」(注3)並びに「グリーンローン原則(Green Loan Principles)2021」(注4)及び「ソーシャルローン原則(Social Loan Principles)2021」(注5)に沿って策定されており、第三者評価機関であるサステナビリティクスより、セカンドパーティ・オピニオンを取得しております。当社は本フレームワークに基づき、サステナビリティボンドを発行します。

(注1)「グリーンボンド原則(Green Bond Principles)2021」とは、国際資本市場協会(ICMA)が事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド及びソーシャルボンド原則執行委員会により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドライン。

(注2)「ソーシャルボンド原則(Social Bond Principles)2021」とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーン・ソーシャルボンド原則執行委員会により策定されているソーシャルボンドの発行に係るガイドライン。

(注3)「サステナビリティボンド・ガイドライン(Sustainability Bond Guidelines)2021」とは、ICMAにより策定されているサステナビリティボンドの発行に係るガイドライン。

(注4)「グリーンローン原則(Green Loan Principles)2021」とは、ローン市場協会(LMA)、アジア太平洋地域ローン市場協会(APLMA)及びローンシンジケーション&トレーディング協会(LSTA)により策定された環境分野に用途を限定する融資のガイドライン。

(注5)「ソーシャルローン原則(Social Loan Principles)2021」とは、ローン市場協会(LMA)、アジア太平洋地域ローン市場協会(APLMA)及びローンシンジケーション&トレーディング協会(LSTA)により策定された社会的分野に用途を限定する融資のガイドライン。

サステナブル・ファイナンス・フレームワークについて

#### 1. 調達資金の用途

当社は、サステナブルファイナンスでの調達相当額を、適格基準のいずれかに該当する新規又は既存の事業に充当します(以下「適格事業」という。)。グリーンボンドの場合は「適格グリーン事業」のみ、サステナビリティボンドの場合は「適格グリーン事業」及び「適格サステナビリティ(グリーン/ソーシャル)事業」を適格事業とします。

なお、既存事業への充当は、過去36か月以内のものに限定します。また、調達から24か月以内に適格事業へ充当するよう努めます。

また、今次債における資金充当割合は、グリーン事業及びサステナビリティ事業内のグリーン適格プロジェクトで90%以上を予定しています。

## 適格基準

## 1. グリーン事業

適格事業	適格基準	環境目標	持続可能な開発目標
クリーン輸送	<b>ゼロエミッション車</b> ・ 電気自動車 (BEV)等ゼロエミッション車の車両及び構成部品(E-Axleやバッテリーを含む)への研究開発・投資・支出(設計や開発、製造等を含む)	気候変動の緩和	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
CO <sub>2</sub> 排出量 (スコープ1・2) 削減に向けた取組	<b>再生可能エネルギー</b> ・ 再生可能エネルギー(風力と太陽光)への投資(建設や開発、取得、維持、運用等を含む) ・ 再生可能エネルギー由来の電力調達支出(PPA / VPPA等を含む)	気候変動の緩和	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任 13. 気候変動に具体的な対策を
	<b>エネルギー効率の改善</b> ・ ゼロエミッション車を中心とした製造過程におけるエネルギー効率改善に向けた投資 ・ CO <sub>2</sub> 排出量削減に向けた取組(以下一例): LED照明 消費電力の少ない空調設備		
環境に配慮した生産	<b>持続可能な水・廃水管理</b> ・ 生産設備や事業所等における水利用効率改善・水質向上等への投資(注1)(持続可能な水管理プロセスを含む)	持続可能な水管理	6. 安全な水とトイレを世界中に 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任
	<b>廃棄物管理と循環経済</b> ・ 廃棄物の抑制や活用、資源の消費量削減に向けた研究開発・投資(以下一例): リニューアブル・リサイクル・リユース材料の利用増加 廃棄物からの資源分離・回収の向上	持続可能な廃棄物管理	11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任、つかう責任

(注1) <https://www.nissan-global.com/EN/ENVIRONMENT/GREENPROGRAM/DEPENDENCY/>

## 2. サステナビリティ(グリーン/ソーシャル)事業

適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
<b>日産EVエコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ</b>			
<b>EV社会実現のためのインフラ整備</b>	<b>クリーン輸送</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車用BEV充電設備への研究開発・投資</li> <li>中古車部品(バッテリー等)のリユース・リサイクル促進に向けた研究開発・投資・支出(注2)</li> </ul>	<b>グリーン：</b> EV社会実現のためのインフラ設備の普及(気候変動の緩和・汚染防止)	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
<b>Vehicle-to-Everything(V2X)</b>	<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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車用BEVバッテリーや Vehicle-to-Everything(V2X) 技術への研究開発・投資・支出</li> <li>BEVバッテリーのエネルギー貯蔵システム(ESS)としての活用(緊急事態(自然災害等)発生時を含む)に向けた研究開発・投資・支出</li> </ul>	<b>グリーン：</b> 再生可能エネルギーの普及率向上を見据えた蓄電(気候変動の緩和)  <b>ソーシャル：</b> 自然災害による影響を受けた脆弱な人々(幅広い方々を含む)への社会インフラアクセスの提供	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
<b>自動運転関連技術(先進安全技術/運転支援技術を含む)</b>	<b>よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ実現に向けた自動運転関連技術</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故死者ゼロに向けた技術の研究開発(「ProPILOT(注3)」やLiDAR等、以下のような技術で構成) <ul style="list-style-type: none"> <li>インテリジェントクルーズコントロール(車間距離維持)</li> <li>ステアリングアシスト(車線中央維持)</li> <li>ナビリンク(制限速度標識検出)</li> </ul> </li> <li>TRL(注4)やNASA(注5)等との、自動運転技術のMaaSへの活用に向けた研究</li> </ul>	<b>ソーシャル：</b> 交通手段・社会インフラへのアクセスの提供(以下を含む自力での運転が困難な幅広い方々が対象)： 障がい者 高齢者や未成年  <b>グリーン：</b> 自動運転技術を通じた、エネルギー消費・CO <sub>2</sub> 排出量の抑制(気候変動の緩和)	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを



適格事業	適格基準	環境目標・社会便益 (受益層)	持続可能な開発目標
日産 EV エコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み			
MaaS	<b>クリーンMaaS(ゼロエミッション車や低環境負荷車を使用したサービス)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の車両を使用したサービスに関連する研究開発・投資・支出： <ul style="list-style-type: none"> <li>BEV等のゼロエミッション車</li> <li>HEV等の低炭素車(e-POWER(注6)を含む)</li> </ul> </li> <li>MaaSの一例： <ul style="list-style-type: none"> <li>イージーライド(注7)</li> <li>ウィーライド(注8)</li> <li>e-シェアモビ(注9)</li> </ul> </li> </ul>	<b>グリーン：</b> シェアライディングでのEV導入の促進を通じて広くEV社会を実現し、環境負荷減を企図(気候変動の緩和)	7. エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 13. 気候変動に具体的な対策を
	<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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関へのアクセスが制限されている地域における移動インフラに関連する研究開発・投資・支出(以下一例) <ul style="list-style-type: none"> <li>福島県浪江町での取組(注10)</li> <li>ブルスイッチ(注11)</li> </ul> </li> </ul>	<b>ソーシャル：</b> 過疎地域等、公共交通機関へのアクセスが容易でない地域の方々へ移動手段の提供 障がいのあるの方々、ご高齢の方々へ移動手段の提供	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを

(注2) 充電池の再利用とリサイクル活動の一例：<https://www.4r-energy.com/>

(注3) <https://www.nissanusa.com/experience-nissan/news-and-events/nissan-propilot-assist.html>

(注4) <https://trl.co.uk/news/servcity--a-project-making-autonomous-mobility-a-reality-in-the-uk-s-cities>

(注5) <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/release-4a75570239bf1983b1e6a41b7d03bb7e-nissan-and-nasa-extend-research-into-autonomous-mobility-services?source=nng>

(注6) 2025年までにはBEVのみの運用とする予定

(注7) [https://www.nissan-global.com/EN/TECHNOLOGY/OVERVIEW/easy\\_ride.html](https://www.nissan-global.com/EN/TECHNOLOGY/OVERVIEW/easy_ride.html)

(注8) <https://www.weride.ai/>

(注9) <https://e-sharemobi.com/>

(注10) <https://global.nissanstories.com/en/releases/namie>

現在はガソリン車も使用しているものの、今後ゼロエミッション車のみを使用に切り替える予定

(注11) <https://global.nissanstories.com/en/releases/nissan-blue-switch>

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

当社は、サステナブル・ファイナンス委員会(以下「委員会」という。)を設置しました。委員会は、事業の評価・選定プロセスを監督するとともに、事業が適格基準や全社のサステナビリティ戦略に沿っているかを確認します。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、少なくとも年に1回開催する予定です。

## 3. 調達資金の管理

当社の財務グループは、本フレームワークに基づいて調達した資金を一般勘定で管理し、サステナブルファイナンスでの調達資金と同等額が適格事業に充当されるよう、記録簿を用いて、年次で追跡・監視します。未充当資金は、一時的に現金または現金同等物に投資されるか、短期借入金の返済に使用される場合もあります(但し、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除く)。事業が中止または延期された場合、当社が事業の売却、延期、または資格停止を認識してから12か月以内に、フレームワークに準拠した事業に再度充当する予定です。

## 4. レポートニング

調達資金が適格事業への全額充当完了まで、実務上可能な範囲で、アロケーション・インパクトに関する情報を毎年ウェブサイト上で公表する予定です。

## アロケーション・レポートニング

- ・ 適格グリーン/サステナビリティ事業毎の充当額
- ・ 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

## インパクト・レポートニング

## グリーン事業

適格事業	適格基準	レポートニング指標
クリーン輸送	ゼロエミッション車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BEVの販売台数、または自動車販売全体に占めるBEVの比率</li> <li>・ CO<sub>2</sub>排出削減等環境への影響(CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul>
CO <sub>2</sub> 排出量 (スコープ1・2)削減に向けた取組	再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO<sub>2</sub>の年間排出削減量(CO<sub>2</sub>-t /年)</li> <li>・ 再生可能エネルギーの年間消費量(TJ /年)</li> </ul>
	エネルギー効率の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO<sub>2</sub>の年間排出削減量(CO<sub>2</sub>-t /年)</li> </ul>
環境に配慮した生産	持続可能な水・廃水管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両1台あたりの水使用量</li> </ul>
	廃棄物管理と循環経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両1台あたりの廃棄物量</li> <li>・ 車両1台あたりのリサイクル材料使用量</li> </ul>

## サステナビリティ(グリーン/ソーシャル)事業

適格事業	適格基準	レポートニング指標
日産EVエコシステムやスマートシティ実現に向けた基礎技術及びインフラ		
EV社会実現のためのインフラ整備	クリーン輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EV充電インフラの設置数</li> <li>・ 再利用/リサイクルされたバッテリーの数</li> </ul>
Vehicle-to-Everything(V2X)	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の定性的説明</li> <li>・ 受益者等の数</li> </ul>
自動運転関連技術(先進安全技術/運転支援技術を含む)	よりクリーンかつ安全で持続可能なモビリティ実現に向けた自動運転関連技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ProPILOT等の先進安全技術を搭載した車両の販売台数または製造台数</li> </ul>
日産EVエコシステムやスマートシティ実現に向けた実証実験や事業化された取り組み		
MaaS	クリーンMaaS(ゼロエミッション車や低環境負荷車を使用したサービス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の定性的説明</li> <li>・ サービスの利用者数・移動距離</li> <li>・ 受益者等の数</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の定性的説明</li> <li>・ サービスの利用者数・移動距離</li> <li>・ 受益者等の数</li> </ul>

### 第3 【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項なし

### 第4 【その他の記載事項】

発行登録追補目論見書に記載しようとしている事項は以下のとおりです。

- ・表紙に当社の社章  を記載致します。
- ・表紙に本社債の愛称「サクラ[SAKURA]債」を記載致します。

## 第二部 【公開買付け又は株式交付に関する情報】

### 第1 【公開買付け又は株式交付の概要】

該当事項なし

### 第2 【統合財務情報】

該当事項なし

### 第3 【発行者(その関連者)と対象者との重要な契約(発行者(その関連者)と株式交付子会社との重要な契約)】

該当事項なし

## 第三部 【参照情報】

### 第1 【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

#### 1 【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度 第123期(自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)2022年6月30日関東財務局長に提出

#### 2 【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第124期第1四半期(自 2022年4月1日 至 2022年6月30日)2022年8月1日関東財務局長に提出

#### 3 【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第124期第2四半期(自 2022年7月1日 至 2022年9月30日)2022年11月11日関東財務局長に提出

### 第2 【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書及び四半期報告書(以下「有価証券報告書等」という。)に記載された「事業等のリスク」について、当該有価証券報告書等の提出日以後、本発行登録追補書類提出日(2023年1月20日)までの間において生じた変更その他の事由はありません。以下の内容は、当該有価証券報告書等に記載された「事業等のリスク」を一括して記載したものであります。

また、当該有価証券報告書等に記載されている将来に関する事項は、本発行登録追補書類提出日現在においてもその判断に変更はありません。また、当該将来に関する事項については、その作成時点での予測や一定の前提に基づくものであり、その達成を保証するものではありません。

#### 「事業等のリスク」

有価証券報告書等に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがある。

なお、文中の将来に関する事項は、本発行登録追補書類提出日(2023年1月20日)現在において当社グループが判断したものである。

#### 1. 世界経済や景気の急激な変動

##### (1) 経済状況

当社グループの製品・サービスの需要は、それらを提供している国又は地域の経済状況の影響を強く受けている。従って、日本、中国、北米、ヨーロッパ、など当社グループの主要な市場における経済や景気及びそれに伴う需要の変動については正確な予測に努め必要な対策を行っているが、世界同時不況やパンデミック、複雑化する地政学リスクなど予測を超えた急激な変動がある時は、当社グループの業績及び財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

##### (2) 資源エネルギー情勢

原油、天然ガス、再生エネルギー等の価格高騰など資源やエネルギー情勢の急激な変化により当社グループの製品・サービスに対する需要も大きく変動する。ガソリン価格が上昇すれば燃費の良い製品に需要がシフトすることが予測され、更に上昇すれば全体の需要は低下することも予測される。鉄、アルミ、樹脂といった従来の自動車の原材料に加えて、リチウム、コバルト、ニッケル、ロジウム、パラジウムといった希少金属の価格に予測を超えた急激な変動がある時は、業績の悪化や機会損失の発生等、当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

## 2. 自動車市場における急激な変動

自動車業界は世界規模で非常に厳しい競争にさらされている。当社グループもその競争に打ち勝つべく、お客様のニーズにあった製品・サービスを素早く提供できるように技術開発・商品開発や販売戦略において努力している。しかしながら、お客様ニーズに合う製品・サービスをタイムリーに提供できなかった場合や、環境や市場の変化への対応が不十分な場合には、当社グループの業績及び財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

例えば、成熟市場では人口の減少や少子高齢化の進行により需要が減退したり変化したりする一方で、新興市場では大きく需要が増える可能性もある。これらはビジネスチャンスとして当社グループに有利な結果をもたらす可能性もある一方、特定商品や特定地域への過度な依存が発生し、次なる変化への対応が十分に行われない場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

また、車両の電動化が急速に拡大、また各国での温室ガス排出に対する規制が強化されており、カーボンニュートラルに向けたライフサイクルでの取り組みが必須となってきている。これらの社会・環境要請に対応する取り組みが遅れた場合には、当社グループの業績や財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

さらに、近年、先進運転支援システムが製品に搭載され販売されてきているが、これらは運転支援技術のさらなる進化に伴い、次世代に向けた大きな成長・発展の機会となる。そのためには、公道走行における新たなルール作りが不可欠であり、各国規制当局との連携、自動車メーカー並びに関連技術を有する会社同士での協力が極めて重要である。その一方で、新技術の開発という点では、各国、メーカー共に激しい競争状態にあり、開発費負担の増大、車両コストの増加等により、当社グループの業績や財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

今後、カーシェアリング、ライドシェアリング、ロボットタクシーといった業態の普及に伴い、「自動車メーカーがハードウェアとしてのクルマを製造・販売し、お客様はそのクルマを購入・所有・使用する」という従来のビジネスモデルが大きく変革していくことが想定される。

また、付加価値の中心がハードウェアとしてのクルマの性能から、クルマに関連したサービスも含め、お客様にどのような体験を提供できるのかといったソフトウェアの方に移っていくことも想定される。

その結果、ソフトウェアの部分での魅力が他社との差異化のポイントとなり、予てより当社の強みであったクルマというハードウェアを開発・量産するというノウハウや専門性がそれ程の付加価値を生まないものとなっていく可能性もある。これら想定される変革を見据えて、ニューモビリティ等も含めた、従来の自動車業界以外からの参入の動きもある。

こういった動きに対して当社グループでは2021年11月には2030年のありたい姿を示す長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」を発表した。これは、当社のコーポレートパーパスを具現化するために、この先目指す方向性をステークホルダーの方々にはビジョンとして示したものであり、「ともに切り拓く、モビリティとその先へ」をスローガンに、よりクリーンで、安全で、インクルーシブな、誰もが共生できる世界の実現を目指し、パートナーの皆様とともに、人々の移動の可能性と社会の可能性を広げていく、という当社の想いと決意を込めたものである。

この長期ビジョンの下、ハードウェアの進化(電動化、インテリジェント化、自動運転化、コネクティビティ機能の強化)、ソフトウェアの強化(コネクテッド機能の強化により新たな付加価値の提案)を目指し、積極的な開発投資、多様な人材の採用と育成、異業種企業との戦略的な連携、スタートアップ企業との協業等の対策を進めている。

しかしながら、我々の想定を超えた速度や範囲で変革が起き、そのような変化に対して十分に対応できない場合には、我々は新たな競争相手に対して優位性を保つことができず、競争力を失う可能性もある。

## 3. 金融市場に係るリスク

### (1) 為替レートの変動

当社グループは世界17の市場で完成車の生産を行い、およそ160の市場で販売をしている。原材料や部品、サービスの調達も多くは多くの国で行っている。

当社の連結財務諸表は日本円で表示するため、一般的に他の通貨に対する円高は当社グループの業績に悪影響を及ぼし、反対に円安は好影響をもたらすことになる。また、当社グループが生産を行う地域の通貨価値が上昇した場合、それらの地域の生産コストを押し上げ、当社グループの競争力の低下をもたらす可能性がある。

当社グループでは、為替変動リスクを軽減するための根本的な対策として、生産の現地化や、原材料及び部品の外貨建てによる購入等の対応を行っている。しかしながら、為替リスクを完全に取り除くことは不可能であるため、想定を超えた変動が生じた場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

## (2) 通貨、金利ならびにコモディティ価格のリスクヘッジ

市場金利の上昇及びコモディティ価格の上昇は当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

また、当社グループは外貨建債権債務の為替変動のリスク回避、変動金利で調達した有利子負債の金利変動リスク回避及び、コモディティの価格変動リスク回避を目的として、デリバティブ取引を行うことがある。こうしたデリバティブ取引によりリスクを回避することができる一方で、為替変動、金利変動、コモディティ価格の変動によってもたらされる利益を享受できないという可能性もある。

## (3) 有価証券の価格変動

当社グループは、戦略的な理由や取引関係維持、キャッシュマネジメント等の理由により市場性のある有価証券を保有する場合があります、それらの有価証券の価格変動リスクを負っている。このため株価や債券価格の変動は、当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

## (4) 資金の流動性

金融市場では通常の想定を超える環境変化が発生する可能性がある。また、リクイディティ・リスクは国内外の格付機関による格付けの引き下げによっても増加する。そのような事態に対処するため、当社グループでは十分な資金の流動性を確保できるよう社内規定を整備し、内部資金の蓄積や金融機関とのコミットメントライン、調達手段や調達地域の多様化等、あらゆる資金捻出・調達ソースの確保に取り組んでいる。また、当社グループは自動車事業において未使用のコミットメントラインや十分な手元資金を維持することにより、これらのリスクを低減させている。しかしながら市場環境に予期せぬ大規模な変化が発生した場合には、当初計画とおりの資金調達に支障をきたす可能性があり、当社グループの業績及び財務状況に負の影響を及ぼす可能性がある。

## (5) 販売金融事業のリスク

販売金融事業は消費者、法人顧客及び販売店に金融ソリューションを提供することにより、これら顧客による日産車の購入又は販売活動に資するものであり、当社グループにとって重要なビジネスのひとつである。販売金融ビジネスユニットは、徹底したリスク管理により適正な収益水準と健全な財務状態を維持しながら自動車販売をサポートしている。しかし、顧客に金融ソリューションを提供するため、販売金融事業は、金利リスク、信用リスク、残存価格変動リスク等のリスクにさらされている。これらのリスク要因が適切に管理されていないと当社グループの業績と財務状況に負の影響を及ぼす可能性がある。

これらのリスクを軽減するため、販売金融ビジネスユニットは健全なポリシーとリスクマネジメントフレームワークを導入している。

金利リスクの場合、当社グループは徹底した資産負債管理により期間と資産負債利率の不一致(固定金利対変動金利)の最小化、及び市場金利の変動に対するエクスポージャーの最小化に努めている。しかしながら、販売金融事業は格付の引き下げによる金利コスト上昇の影響を受ける。

信用リスクは、審査から回収までのサイクル全体に対して管理されている。販売金融ビジネスユニットは、厳格な与信審査ポリシーに従い、顧客の支払能力、支払履歴、資産状況、適切な担保価値及び融資条件を勘案したうえで与信判断を行っている。与信期間中又は支払延滞があった場合、潜在的な損失を最小限に抑えるために綿密な回収戦略が実施される。

残存価格変動リスクについては、当社グループは独立第三者による評価金額と過去の中古車価格の統計分析結果を基準に、部門横断的なチームにより適切な残存価値設定を行っている。また、ブランド価値構築を通じて日産車の将来的市場価値を高める戦略により、残存価格変動リスクの軽減に努めている。

## (6) 取引先の信用等のリスク

当社グループは販売会社、金融機関、サプライヤーなど様々な地域の数多くの取引先と取引を行っており、取引先の債務不履行などが発生するリスクにさらされている。当社グループは、これらの取引先の財務情報をもとに継続的な評価を行うことで、かかるリスクを削減するよう努めている。しかしながら、世界的な経済危機をきっかけにした、販売会社、金融機関及びサプライヤーの経営破たんのような予期せぬ事態が発生した場合には、当社グループの業績と財務状況に負の影響を及ぼす可能性がある。

また、2022年3月に当社グループの主要サプライヤーであるマレリホールディングス株式会社及びマレリ株式会社を含むその子会社の一部が、日本の裁判外紛争処理手続きの一種である事業再生ADR(Alternative dispute resolution)制度の利用を申請し、銀行団を中心とする債権者との間で事業再生計画の議論が開始されたが、2022年6月24日に開催された債権者集会で、提案された事業再生計画にすべての債権者の合意を得ることができず、代わって民事再生法に基づく簡易再生への移行を想定した再生手続が開始された。再生計画案が2022年7月19日の債権者集会において、90%を上回る債権額を有する債権者からの同意を得て可決され、2022年8月9日をもって東京地方裁判所による認可決定が確定した。簡易再生は、債務者が事業を継続しながら再生を目指す法的整理手続きであることから、現時点までの議論の状況に鑑みれば当社グループに与える影響は限定的と想定される一方、簡易再生における事業再生計画が想定通りに進捗しない場合などには、かかるサプライヤーの債務不履行など信用リスクが顕在化するなどにより、かかるサプライヤーからの供給の停止、遅延又は不足による当社グループの操業の停止、生産の遅延又は減少、もしくは財務的負担の増加やコストの上昇が生じる可能性があり、当社グループの業績と財務状況に大きな負の影響を及ぼす可能性がある。

#### (7) 退職給付費用及び債務

当社グループの従業員の退職給付に備えるための退職給付費用及び債務は、割引率等数理計算上で設定される前提条件や年金資産の長期期待運用収益率に基づいて算出されている。実際の結果が前提条件と異なる場合又は前提条件が変更された場合、その影響は累積され、将来にわたって定期的に認識されるため、一般的には将来期間において認識される費用及び債務に影響を与える可能性がある。

### 4. 事業戦略や競争力維持に係るリスク

#### (1) 国際的活動及び海外進出に関するリスク

当社グループは世界17の市場で完成車の生産を行い、およそ160の市場で販売を行っている。海外市場への事業進出の際には以下に掲げるようなリスクの検討も十分行っているが、ロシア・ウクライナ情勢による不安定な世界情勢など進出した先で予期しないリスクあるいは想定を超えるリスクが顕在化した場合には計画どおりの操業度や収益性を実現できず、当社グループの業績及び財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

- ・ 不利な政治的又は経済的要因
- ・ 法律又は規制の変更
- ・ 法人税、関税その他税制の変更及び移転価格税制等の国際税務問題による影響
- ・ ストライキ等の労働争議
- ・ 優秀な人材の採用と定着の難しさ
- ・ テロ、戦争、クーデター、デモ、暴動、大規模自然災害、伝染病、その他の要因による社会的混乱

#### (2) 研究開発活動

当社グループが開発する技術は、世の中のニーズに即し、有用かつ現実的で使い易いものでなくてはならない。この目的のため当社グループは、将来のニーズを予測し、優先順位をつけ、電動化、自動運転化、コネクティビティ機能の強化、安全面の強化、モビリティサービス等にかかわる新技術の開発に投資している。しかし、予測を超えた環境の変化や世の中のニーズの変化、相対的な開発競争力の低下により、最終的にお客様にその新技術が受け入れられない可能性もあり、その結果当社グループの業績に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (3) 他企業との提携等

当社グループは、「Nissan Ambition 2030」の達成に向け、より高い競争力を短期間で獲得するために優れた技術・サービスを有する他の企業と戦略的に提携することがある。将来に想定されるビジネスモデルの変革も見据え、従来の自動車業界の企業との提携のみならず、業界の枠を超えた、異業種企業との戦略的な提携等の可能性も含まれる。しかしながら、当該分野の市場環境や技術動向の変化、提携先との活動の進捗状況によっては予定した成果を享受できない可能性もあり、その結果当社グループの業績に大きな影響を及ぼす可能性がある。



#### (4) 製品・サービスの品質

当社グループは、優れた品質の製品・サービスを提供するため、開発・製造から販売・サービスまできめ細かい管理体制を敷き最善の努力を傾けている。しかしながら、より高い付加価値を提案するための新技術の採用は、それが十分に吟味されたものであっても、後に製造物責任や製品リコールなど予期せぬ品質に係る問題を惹起することがある。また、今後自動運転技術が発展し、かつ広く普及していった場合は、運転者の関与の希薄化に伴い、より製造者側の責任が問われるようになることも想定される。製造物責任については賠償原資を確保するため一定の限度額までは保険に加入しているが、必ずしもすべての損害が保険でカバーされるとは限らない。またお客様の安全のため実施したりコールが大規模なものになった場合には多額のコストが発生するだけでなく、ブランドイメージが低下する等、当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (5) 気候変動によるリスク

気候変動に影響を与える温室効果ガスは、2015年に採択されたパリ協定にて世界の温室効果ガスの排出量をできるだけ早い時期にピークアウトし、今世紀後半には人為的排出量のネットゼロ排出を目指すとしている。また、2018年のIPCC(気候変動に関する政府間パネル)1.5 特別報告書の公表以降、遅くとも2050年にはネットゼロとする国の政策や企業取り組みが増加している。

当社グループは、事業活動やクルマによって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し、クルマの原材料の調達から輸送、走行時などバリューチェーン各段階での排出量削減をサプライヤーと共に取り組んでいる。中期環境行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2022」ではそれぞれのグローバルKPIと目標値を設定し、年次成果を公表している。

自動車のバリューチェーン全体を捉えた時に、クルマの使用時に排出されるCO<sub>2</sub>量は、企業活動に伴う排出量に比較して著しく多く、全体の80%以上を占めることから、気候変動による規制等のリスクが生じる可能性がある(バリューチェーン全体(Scope1,2,3の合計値)のCO<sub>2</sub>排出量137,610kton-CO<sub>2</sub>のうち、販売したクルマの使用時の排出量が119,431kton-CO<sub>2</sub>、いずれも2020年度実績、比較となる企業からの排出量Scope1,2はそれぞれ738kton-CO<sub>2</sub>、1,805kton-CO<sub>2</sub>)。

そこでIPCCの「2 シナリオ」(産業革命前からの世界の平均気温上昇を2 未満にするシナリオ)に基づき、2050年までに新車1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で90%削減する長期のビジョンを掲げ、気候変動による移行リスクに対応する電気自動車(EV)の量産化を2010年に世界で初めて実現。今後もグローバル市場での拡大を見込んでいる。欧州や米国の厳しい燃費やCO<sub>2</sub>排出規制に対しても「e-POWER」/EVなどの電動化技術をモデルチェンジのタイミングで投入し、確実な達成を見込んでいる。日本ではすでに乗用車の2/3程度の車両が電動化(新車販売ベース)されており、2023年度までにグローバルで年間100万台の電動駆動車を販売することを目指している。この様な取り組みを含め、2017年に発表した「ニッサン・グリーンプログラム2022」では新車1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量を2022年に40%削減(2000年比)とする事を目標としており、2020年度は削減成果が37.4%まで到達した。

2021年1月には、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におけるカーボンニュートラルを実現する新たな目標を発表。その目標の達成に向け、2030年代早期より、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す事とした。CO<sub>2</sub>排出量の削減や電動化技術の実用化など、これまでに環境対応と社会的価値の創出に向けて取り組んできた活動をさらに発展させ、この新たな目標に取り組んでいく。

気候変動のような不確実な将来事象に起因するリスクと機会に対して、「1.5 」や「4 」など複数のシナリオで変化を評価したレジリエントな戦略を検討することが重要と認識しており、シナリオ分析の実施によるインパクトを明確にすることに着手し以下の領域にて影響が拡大、又は機会創出の潜在的可能性が見込まれた。

シナリオ	影響領域	拡大する気候変動が事業活動に与える機会とリスク
1.5	政策と法規制	さらなる自動車の燃費や排出ガス規制の強化に対応する、電動パワートレイン技術の開発や生産コストの増加
		炭素税の拡大によるエネルギーコストの負担増加と、対策としての省エネルギー設備への投資拡大
	技術変化	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
		需要拡大により、車載電池材料である希少金属のサプライチェーン影響やその安定化の為にコスト増加
市場変化	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	
	(機会)	EVのエネルギー充放電技術である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)
4	異常気象	大雨、渇水など異常気象によるサプライチェーンへの影響と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費用の増加
	(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

影響領域の一部については、財務的な影響把握の試みに着手し、気候変動関連リスク管理の価値とその重要性を改めて認識することとした。今後、サステナビリティレポートでの開示を予定している。

しかしながら社会全体の気候変動対策が遅れた場合、カーボンプライシングの導入や国境炭素税などの脱炭素社会への更なる政策や法規制、研究開発業務の増加、市場需要や企業評判の変化による移行リスクや、異常気象災害の増加や海面の上昇などの物理的リスクにより、それぞれのリスクに対応するコスト増とクルマの販売成績の低下によって財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (6) 環境や安全に関する規制、企業の社会的責任

自動車業界は、(5)にて記載している気候変動以外にも、排出ガス基準、CO2/燃費基準、騒音、化学物質管理、リサイクル、水資源等、環境や安全に係る様々な規制の影響を受けており、これらの規制はより一層厳格になってきている。

多様化する環境課題に対応しながら、グローバル企業として包括的な環境マネジメントを推進するため、当社では各地域、機能部署、さまざまなステークホルダーと対話・連携した組織体制を構築。取締役が共同議長を務めるグローバル環境委員会(G-EMC:Global Environmental Management Committee)には議題に応じて選出された役員が出席し、年2回の開催で全社的な方針や取締役会への報告内容の決議を行う。また、気候変動を含む環境リスクは、内部統制委員会でも定期的に報告され、ガバナンスが効いている状態であると認識している。

法規制を遵守することは当然であるが、企業の社会的責任として、また競合他社に対する優位性を保つために「ニッサン・グリーンプログラム2022」を掲げ、環境に対する継続的な取り組みを社内外にコミットしているが、開発や投資の負担は増加しており、これらコストの増加は当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

また、上記取組みを行ったとしても、株主やお客様等のステークホルダーから、他社との比較において優位性を持たないと評価された場合には株価や販売に負の影響を及ぼし、その結果当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (7) 重要な訴訟等

当社グループが事業活動を進めていく中で、取引先や第三者との間で様々な訴訟に発展することがある。それら訴訟については、当社グループ側の主張又は予測と異なる結果となるリスクは避けられず、場合によっては当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (8) 知的資産保護

当社グループは、他社製品と差別化できる技術とノウハウを保持している。これらの技術とノウハウは今後の当社グループの発展に不可欠なものであり、これらの資産の保護については最善の努力を傾注している。

第三者が当社グループの知的資産を侵害して類似した製品を製造・販売する可能性があるが、当社グループは専門の部署を設け、知的資産を保護し、当社グループの知的活動の成果を守る活動を強化している。

## (9) 優秀な人財の確保

当社グループでは人財はモノづくりをはじめとする競争力の源泉であり、最も重要な財産と考えている。

「Nissan Ambition 2030」で3,000人以上の先進技術領域の採用を発表したとおり、グローバルで優秀な人財を採用していく。さらには十分に能力を発揮してもらうための「ビジネスリーダー育成プログラム」「成果に基づく評価報酬制度」「多様な働き方を支える制度」等、人財育成の投資や評価報酬制度の充実に力を入れている。しかしながら優秀な人財確保のための競争は厳しく、計画どおりに採用や定着化が進まなかった場合は、長期的に当社グループの競争力が低下する可能性がある。

## (10) コンプライアンス、レピュテーション

2017年に発生した、当社国内車両製造工場における完成検査に係る不適切取扱いの案件を受けて、当社は再発防止に向けた取組みを進めてきた。2020年4月までに、計画していた全93項目の再発防止策につきその実施が完了し運用を継続している。特に、経営会議メンバーの工場訪問などによる風通しの良い職場づくり、コンプライアンス意識向上のためのコンプライアンスイベントの開催やコンプライアンス教育など、完成検査問題の風化を防止するための取組みを実施し、継続してコンプライアンス強化を図っている。

一方、2018年から2019年にかけて、当社の元代表取締役が金融商品取引法違反(虚偽有価証券報告書提出罪)で起訴されるとともに、元代表取締役会長においては会社法違反(特別背任罪)でも起訴された。併せて当社自身も金融商品取引法違反により起訴された。当社はこの事態を重く受け止め、独立第三者及び独立社外取締役で構成されるガバナンス改善特別委員会を設置し、2019年6月、東京証券取引所に一連の問題の経緯とその改善措置を記載した「改善報告書」を提出し、2020年1月には改善措置の実施状況及び運用状況を「改善状況報告書」として同取引所に提出した。当社は引き続き、ガバナンスの改善、企業風土の改革、企業倫理の再構築、企業情報の適切な開示、コンプライアンスを遵守した経営に努めている。

しかしながらコンプライアンスの問題は全ての従業員、全ての執行役員、全ての取締役のあらゆる行動にかかわっており、会社全体でコンプライアンスの重要性を明確に認識するとともにその実効性を担保するための環境を整備し、従業員、執行役員、取締役の一人一人がコンプライアンスの重要性を本当の意味で理解し、常に意識して行動することが定着しない限りは案件の発生を完全に防止することは困難である。もし求められるガバナンスを十分に実現できなかったり、再び重大なコンプライアンス違反の発生を許したりした場合には、当社グループの社会的信用及びブランドや製品に対する信頼は失われ、当社グループの業績に極めて大きな影響を与える可能性がある。2020年より、国連の「国際腐敗防止デー」である12月9日を「日産エシックス・デー」とし、全地域の従業員を対象として業務に関する行動を振り返り、日産の価値観をいかに日々の業務において実践できるかについて全社的な振り返りを行っている。

さらに守るべき法令やルールは年々増加している一方で企業の社会的責任に対する社会の期待や要求も増大している。仮に、企業の社会的責任に照らして不適切な行為を行ったのが2次3次以降のサプライヤーや販売者であったり、あるいは当社グループが想定した販売ルート以外で流通した製品に関連するものであっても、当社グループ自身が社会的責任を追及され、対応の内容や迅速性が不十分な場合には当社グループの社会的信用や評判に悪い影響を及ぼし、売上高の減少等、当社グループの業績に影響を与える可能性がある。

## 5. 事業の継続

### (1) 大規模災害

日本を本拠とする当社グループとして、地理的リスクについては地震(津波)・水害リスクを重点管理すべきリスクと位置付けている。地震リスクについて当社グループでは、地震リスクマネジメントに関する基本方針を設定するとともに、主要な経営会議メンバーで構成されるグローバルベースの災害対策組織を設置している。また、工場などの建屋や設備などの耐震補強も積極的に推進している。火山の噴火についても地震対策の中で対策を講じるべく検討を推進している。しかし、想定を超えた大規模な地震により大きな損害が発生し、操業を中断せざるを得ないような場合は、当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

さらに、地震(津波)と並び昨今急増している水害(台風・洪水)についても、事前の予防対策及び発生時の緊急対応体制の整備、停電時に電気自動車の電池を非常用電源として活用する仕組みの構築等を行っているが、想定を超えた規模で発生した場合などは当社グループの業績と財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

東日本大震災や熊本地震、西日本豪雨や2019年の台風15号・19号等の災害を契機として、下記のような従来想定していなかった様々なリスクも顕在化した。

- ・ 計画停電の実施や長期にわたる電力不足により、工場の操業が大きく制限されるリスク
- ・ 原子力発電所からの放射能汚染による立入制限や避難指示により、対象地域内の工場やサプライヤーが復旧又は操業できないリスク
- ・ 放射能汚染を理由とする、部品・製品の受け入れ制限や遅延のリスク、及び風評による売れ行き低下のリスク
- ・ 「南海トラフ巨大地震」等で想定される、従来の高さと範囲を大きく超える津波のリスク
- ・ 日本国内各地に数多く存在する活断層型の地震によりサプライヤーが被災し、工場の操業が大きく制限されるリスク
- ・ 台風・豪雨(突風)により大きな被害となる土砂崩れや広範囲での停電

当社グループではこれら顕在化した問題に対しても一つ一つ対策を検討・実行し、問題解決の努力を続けているが、当社グループだけでは対応できない問題も多く、また、対応のためのコストも発生するため、業績や財務状況に対する影響は避けられない可能性がある。

## (2) 原材料及び部品の購入

当社グループは事業の構造上、多数の取引先から原材料や部品及びサービスを購入している。また、新技術の導入に伴い、産出量が少ないだけでなく産出が特定の国や地域に限られる希少金属の使用も増えている。その結果、需給バランスの急激な変動や、災害、パンデミック、又は人権侵害などの発覚、産出国における政情の変化等のリスクにさらされている。当社グループでは、これらのリスクを最小化するため、サプライヤーと連携した事業継続計画(BCP)レベル向上の活動や、代替サプライヤーの検討、サプライチェーン全体での在庫の確保など、購入品の安定的な供給体制強化に継続的に取り組んでいる。しかし予期せぬ市況状況の変化が起こった場合は、必要な原材料・部品等を継続的・安定的に確保できなくなる可能性もあり、当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

## (3) 特定サプライヤーへの依存

より高い品質や技術をより競争力ある価格で調達しようとする、発注が特定のサプライヤーに集中せざるを得ないことがある。また、特別な技術や生産工程を要するものについてはそもそも提供できるサプライヤーが限定されることもある。例えば、昨年度来発生している世界的な半導体供給のひっ迫は当社グループの生産計画に対して大きな影響を与えうる。当社グループでは、リスクを最小化するため、2次3次以降のサプライヤーを含めた代替サプライヤーの検討、サプライチェーン全体での在庫の確保など、サプライチェーンの見直しと強化に継続的に取り組んでいるが、予期せぬ事由によりサプライヤーからの供給が停止したり、遅延や不足が生じた時は、当社グループの操業も停止し、当社グループの業績と財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

また、2022年3月に当社グループの主要サプライヤーであるマレリホールディングス株式会社及びマレリ株式会社を含むその子会社の一部が、日本の裁判外紛争処理手続きの一種である事業再生ADR(Alternative dispute resolution)制度の利用を申請し、銀行団を中心とする債権者との間で事業再生計画の議論が開始されたが、2022年6月24日に開催された債権者集会で、提案された事業再生計画にすべての債権者の合意を得ることができず、代わって民事再生法に基づく簡易再生への移行を想定した再生手続が開始された。再生計画案が2022年7月19日の債権者集会において、90%を上回る債権額を有する債権者からの同意を得て可決され、2022年8月9日をもって東京地方裁判所による認可決定が確定した。簡易再生は、債務者が事業を継続しながら再生を目指す法的整理手続きであることから、現時点までの議論の状況に鑑みれば当社グループに与える影響は限定的と想定される一方、簡易再生における事業再生計画が想定通りに進捗しない場合などには、かかるサプライヤーからの供給の停止、遅延又は不足による当社グループの操業の停止、生産の遅延又は減少、もしくは財務的負担の増加やコストの上昇が生じる可能性があり、当社グループの業績と財務状況に大きな負の影響を及ぼす可能性がある。

#### (4) 情報システムに係るリスク

当社グループのほとんど全ての業務は情報システムに依存しており、システムやネットワークも年々複雑化高度化している。今や、これらシステムネットワークのサービス無くしては業務の遂行は到底不可能である。この状況に対して大規模な自然災害、火災、停電等の事故は引き続き当該システムに対して脅威であり、更にコンピュータウイルスへの感染やより巧妙化しているサイバー攻撃など人為的な脅威も急激に高まっている。

当社グループではそれらのリスクに備え事業継続計画(BCP)の策定、システム及びインフラの老朽化更新、サイバーセキュリティ対策の向上等、ハード面・ソフト面両方にわたる様々な対策を実施している。しかしながら、想定を超える災害の発生、サイバー攻撃の発生やウイルス等への感染が発生した場合には、システムダウンによる業務の停止、重要なデータの消失、機密情報や個人情報の盗取や漏えい等のインシデントを引き起こす可能性がある。その結果、当社グループの業績や信頼性に対する評判、財務状況に大きな影響を及ぼす可能性がある。

#### (5) パンデミックのリスク

2019年末以来世界的に感染が広がった新型コロナウイルス感染症は、従業員及び家族の健康と安全に脅威を与え、世界各地での生産活動の縮小や中断、新車イベント等の自粛や縮小をもたらしている。

世界全体での新型コロナウイルスの感染は徐々にではあるが減少傾向にあり、社会生活、企業活動においても新型コロナウイルスとの共存が進んできている。

当社グループでは、2009年のH1N1型インフルエンザの発生を契機に、グローバルで感染予防・拡大防止のための基本ポリシーを定め、従業員行動ガイドラインの策定により感染疑い発生時の対応や行動を明確化すると共に、事業継続計画(BCP)を策定し、事業継続のための対応準備を進めてきた。

今般の新型コロナウイルス感染症発生においても対応組織を立ち上げ、従業員及び家族の健康と安全の確保、感染拡大の防止、医療現場に対する支援、事業活動の継続や復旧のための活動をグローバルに行っている。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症が完全に終息したとまでは言えず、再拡大した場合には、生産活動・販売活動継続のリスクの拡大に加え、需要自体が世界的に減退し、キャッシュ・フロー等当社グループの財務状況と、売上や利益等の業績に極めて大きな影響を及ぼす可能性がある。

### 第3 【参照書類を縦覧に供している場所】

日産自動車株式会社本店

(横浜市神奈川区宝町2番地)

株式会社東京証券取引所

(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

#### 第四部 【保証会社等の情報】

該当事項なし