

Sustainability Report 2012



Sustainability Report 2012

サステナビリティレポート 2012

NISSAN



物流における効率化とモーダルシフト

日産は、自社手配のトラックがサプライヤーを回り、必要な部品を引き取る「引取輸送方式」を2000年から導入。海外を含む多くの生産工場でのこの方式を広く採用し、グローバルに効率化を推進しています。また、サプライヤーと共同で納入頻度の適正化や輸送ルート最適化、梱包仕様(荷姿)の改善に取り組み、積載率の向上とトラック台数の削減を進めています。

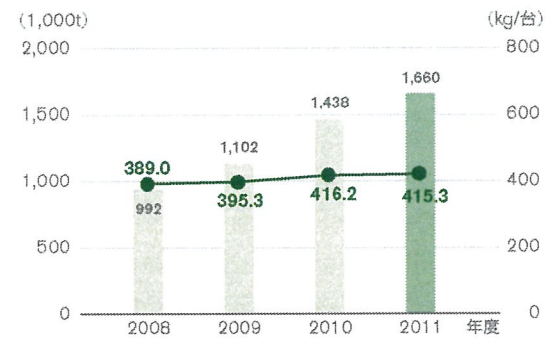
欧州では、アライアンスパートナーであるルノーとの協働で、部品ならびに完成車の共同輸送を実施しており、英国と欧州大陸間で行っている共同フェリー輸送では他社とも提携し、相互利用による輸送効率の向上に取り組んでいます。

点数が多く、多種多様な材質・形状をしている自動車部品の荷姿の工夫にも力を入れています。「物流サイクル活動」として、新車の設計開発段階から輸送効率を考慮した部品設計に取り組み、クルマ1台当たりの部品調達荷量を削減。また荷姿設計エンジニアのコンピテンシー(業務上で優秀な成果を上げるための行動特性)を把握し、独自開発した教育プログラムをグローバルに適用することで、荷姿エンジニアの育成を行っています。

物流手段についても随時見直しを行い、海上輸送および鉄道輸送へのモーダルシフトを推進しています。日本での完成車輸送は、約70%を海上輸送で行っています。関東地区から九州工場への部品輸送はほぼ全量を鉄道や船舶で行っており、特に船舶へのモーダルシフトについては優良事業者として国土交通省からの認定を取得しています。

海外拠点においては、それぞれの地理的特性を生かした輸送手段を選択しています。完成車輸送にも、輸送先に応じて鉄道や船舶を使い、従来のトラック輸送からの切り替えを推進しています。メキシコでも国内への完成車輸送に鉄道を利用する比率を高めています。

物流時のCO₂排出量(グローバル)



太陽光発電パネルなどの省エネ装置を採用した自動車運搬船を導入

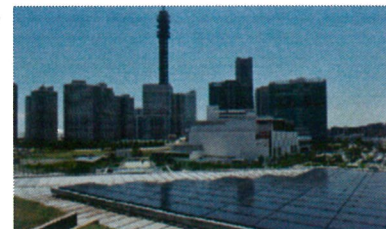
日産は2012年1月、完成車および部品海上輸送用として新たに導入する省エネ型自動車運搬船「日王丸」を公開しました。「日王丸」は、株式会社新来島どっくによる新造船で、内航船舶では初となる太陽光発電パネル、電子制御ディーゼル船舶エンジン、全船内・居住区へのLED照明のほか、最新の低摩擦抵抗塗料や省エネ装置を備えています。

最大積載量は1,380台で、関東～近畿～九州航路を週2便運行しています。従来の同型船舶と比較すると、年間最大約1,400トンの燃料節減に相当する、約4,200トンのCO₂排出量の削減を達成しています。

販売会社・オフィスでの取り組み

事業所および販売会社でもCO₂マネジメントを推進しています。日産グローバル本社では、2011年7月から太陽光発電と大容量の「日産リーフ」用リチウムイオンバッテリーを組み合わせたEV用充電システムの実証実験を開始しています。このシステムは、日産グローバル本社に設置した太陽電池で発電した電力を、同じく本社内に設置した「日産リーフ」4台分の蓄電池に蓄え、EVの充電に利用するものです。「日産リーフ」に換算すると年間約1,800台分の充電が可能となります。海外でも北米、欧州、中国の各拠点においてCO₂マネジメントを推進し、日本、北米、欧州、中国でそれぞれ毎年1%削減することを目指しています。

販売店においても、国内の多くの店舗で高効率空調や断熱フィルム、天井ファン、LED照明の採用を開始するなど、省エネ活動を継続的に進めています。国内では毎年1%のCO₂排出量削減を目標に活動しています。



日産グローバル本社に設置した太陽電池

日本の夏季電力不足に対応し、ピーク時約30%の節電を達成

2011年夏の電力不足に対応するため、日産は全社で節電に取り組みました。自動車業界を挙げての休日振り替えに加え、スマートメーター導入による各工場、事業所での使用電力量管理、生産部門でのオフピーク勤務(早番の前倒し、遅番の後ろ倒し)や夜間シフト、間接部門での勤務時間前倒し、コジェネレーションなど自家発電設備の活用など、節電活動を徹底しました。その結果、「ピーク時の最大使用電力を15%削減する」という当初の目標を大幅に上回る約30%の削減を達成しました。職場だけでなく従業員の各家庭でも工夫しながら節電に取り組めるよう、キャンペーンを行いました。(関連ページ:67ページ)