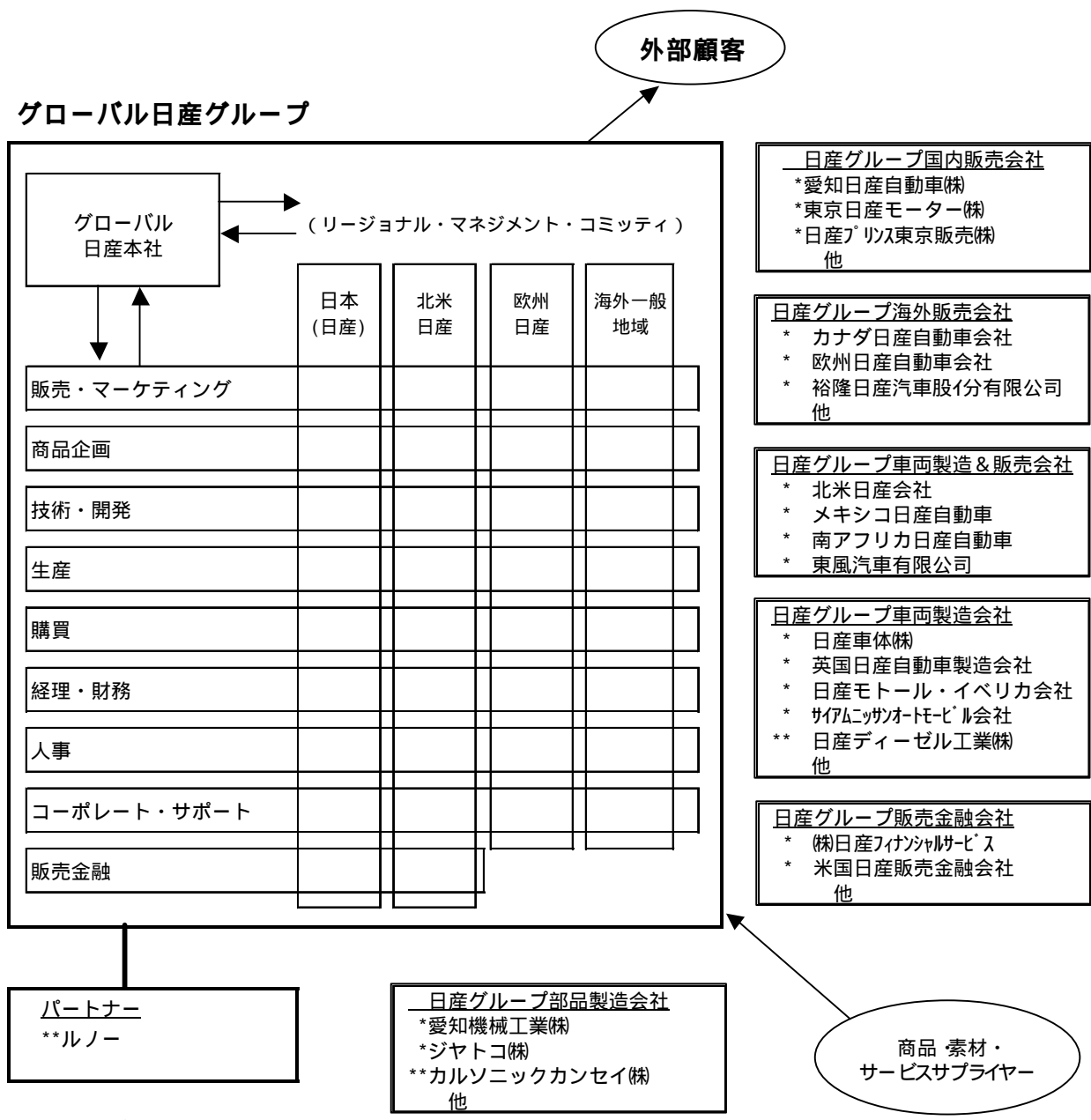


1. 企業集団の状況

日産グループは日産自動車(株)とその子会社、関連会社及びその他の関係会社等で構成され、自動車、フォークリフト、マリン及びそれぞれの部品の製造・販売を主な事業内容とし、さらに上記事業に関連する物流、金融をはじめとした各種サービス活動を展開している。

当社は世界的な本社機能として「グローバル日産本社」を設置し、4つの地域のマネジメント・コミッティによる地域事業と研究・開発、購買、生産といった機能軸による地域を越えた活動を有機的に統合した組織（グローバル日産グループ）により運営している。当グループの構成図は以下の通りである。



* 連結子会社
 ** 持分法適用会社

・上記の他に*日産トレーディング(株)、*日産不動産(株)他の関係会社がある。
 ・また上記のうち、国内証券市場に上場している連結子会社は以下の通りである。
 日産車体(株)...東京、 愛知機械工業(株)...東京・名古屋

2. 日産180 進捗状況

インセンティブ競争の激化、原材料の市況の高騰、金利の上昇といった厳しい市場環境にも拘わらず、当社は一貫して正しい方向に進んでいます。

日産180は、グローバル販売台数を2005年9月末までに対2001年度比100万台増やすこと、8%の売上高営業利益率を達成すること、そして自動車事業実質有利子負債をゼロにすることを目指しております。今年度は日産180の最終年度であります。既に8%の売上高営業利益率を達成すること、及び自動車事業実質有利子負債を計画開始当初と同様の会計基準の下でゼロとする二つのコミットメントを達成しています。

2004年度上期の売上高は2003年度上期に対し12.7%増加しました。また、連結営業利益は4,034億円、売上高営業利益率は10.1%となりました。

3. 2004年度上期実績

非常に厳しい環境であるにも関わらず、当社の2004年度上半期のグローバル販売台数は1,596,000台、前年同期比8.8%増となりました。

2004年度上期の全体需要は、日本市場が減少し、米国は横這い、欧州と一般海外市場は微増でした。インセンティブの増加は全ての市場で課題となっています。

上半期の終わりには新型ティータを投入しました。下半期にはグローバルであと8車種発売予定です。従って、当社の販売は下半期から来年の9月にかけて加速する見込みですが、これは日産180の期間に発売された新型車の販売を評価する対象期間となります。

2004年度上期の販売台数は地域別には次のとおりです。

当社の国内販売台数は前年同期比4.9%減の368,000台でした。その間、全体需要は1.6%減少しました。市場占有率は軽自動車込みで13.6%と、前年から0.5ポイント減少しました。マーチとキューブは引き続き車種別売上ランキング上位10位に名を連ねており、軽自動車の販売は、倍増しました。国内販売台数は、今年国内に投入する新型車6車種によって、下半期に確実に拡大する見込みです。

米国の2004年度上期の販売台数は489,000台となり16.6%伸びました。米国における市場占有率は5.5%となり0.8ポイントの上昇です。

米国ではニッサン、インフィニティ、両チャンネルとも販売を伸ばしました。ニッサン・

ディビジョンの販売は上半期で19.2%増加しましたが、これにはタイタン、アルマーダ、クエスト、アルティマが大きく寄与しています。また、インフィニティ・ディビジョンの販売も引き続き拡大しており、過去最高を記録した2003年度上期から2%増加しました。

欧州の2004年1月から6月までの販売台数は前年同期比6.6%増の285,000台でした。マイクラの販売台数は90,000台に達し、四輪駆動車、特にエクストレイルとピックアップも大きく着実に販売増に寄与しています。

一般海外市場の2004年度上期は前年同期比15.2%増の454,000台に達し、主に中国、台湾、タイ、メキシコなどが増加に貢献しました。

連結売上高は4兆79億円となり、2003年度上期から12.7%増加しました。今回は、その内、東風汽車有限公司、裕隆日産汽車、サイアムニッサンオートモビル株式会社等が連結対象となった影響が、2,252億円含まれています。

連結営業利益は前年同期比0.6%増の4,034億円となりました。売上高営業利益率は10.1%です。主な要因は次の通りです。

- ・ 為替の変動は、2004年度上期の営業利益に対して560億円の減益要因となりましたが、内510億円は円高ドル安によるものです。
- ・ 連結対象範囲の変更は、2004年度上期の営業利益に対して170億円の増益要因となりました。
- ・ 台数増及び車種構成は、1,100億円の増益要因となりました。
- ・ 販売費は590億円の減益要因となりましたが、これは主に米国におけるインセンティブ上昇によるものです。
- ・ 購買コストは引き続き改善し、営業利益に対して680億円の増益要因となりましたが、これには原材料市況の高騰による影響も織り込んでおります。
- ・ 商品性の向上と、規制対応に関わるコストは300億円の減益要因となりました。
- ・ 研究開発費は増加し、210億円の減益要因になりましたが、これは技術開発、商品開発の為に投資拡大を目的とするものです。
- ・ 製造費は90億円の減益要因となりましたが、これは主に生産性向上の効果と、キャントン工場におけるアルティマの生産立上げによる150億円の減益要因が含まれています。
- ・ サービス保証費は販売台数が増大した結果、130億円の減益要因となりました。
- ・ 一般管理費は47億円の減益要因となりました。

営業外損益は20億円の損失となり、2003年度上期の108億円の損失から改善しました。これは主にルノーと日産ディーゼル等、非連結会社の持分法利益が増加したことによるものです。その結果、経常利益は4,014億円と、2003年度上期の3,903億円を上回りました。

特別損益は309億円の損失となり、前年の222億円から悪化しましたが、これは主として欧州での生産事業の再編、子会社における国内の年金基金からの脱退等の、事業打ち切りに伴う経費によるものです。

法人税等は前年同期の1,252億円から1,207億円に減少しました。実効税率は32.6%となり、通期の前提である34%を若干下回りました。

少数株主利益、即ち100%子会社ではない、愛知機械や日産車体等からの少数株主利益は110億円となりました。

その結果、中間純利益は2,388億円となり、前年同期の2,377億円を若干上回りました。

販売金融事業では、2004年度上期の売上高は1,982億円と、2003年度上期に対し5.1%増加しました。増収要因としては、主に北米における販売台数の増加が挙げられます。営業利益は、主に為替レートの変動により2003年度上期に対し11億円減少し、360億円となりました。中間純利益は前年同期比19.2%減の、197億円となりました。

2004年度上期末時点では、投下資本利益率は通期目標の20%に沿って推移しています。

2004年9月末時点の自動車事業有利子負債は1,002億円です。これにはキャントン工場とリース債務が含まれていますが、計画を過達しています。

4. 2004年度業績予想

当社は弛みなく変化するビジネス環境の中で、引き続きリスクと好機と向き合っていくこととなります。最も大きなリスクはインセンティブの増加、そして原材料市況の高騰、金利の上昇であり、最大な好機は日産180の迅速な実行です。

以上のリスクと好機を鑑みても、通期については当初の予測に変更はありません。2004年度通期の連結売上高は8兆1,760億円、連結営業利益は8,600億円、売上高営業利益率は10.5%、経常利益は8,460億円、そして当期純利益は5,100億円を見込んでおります。