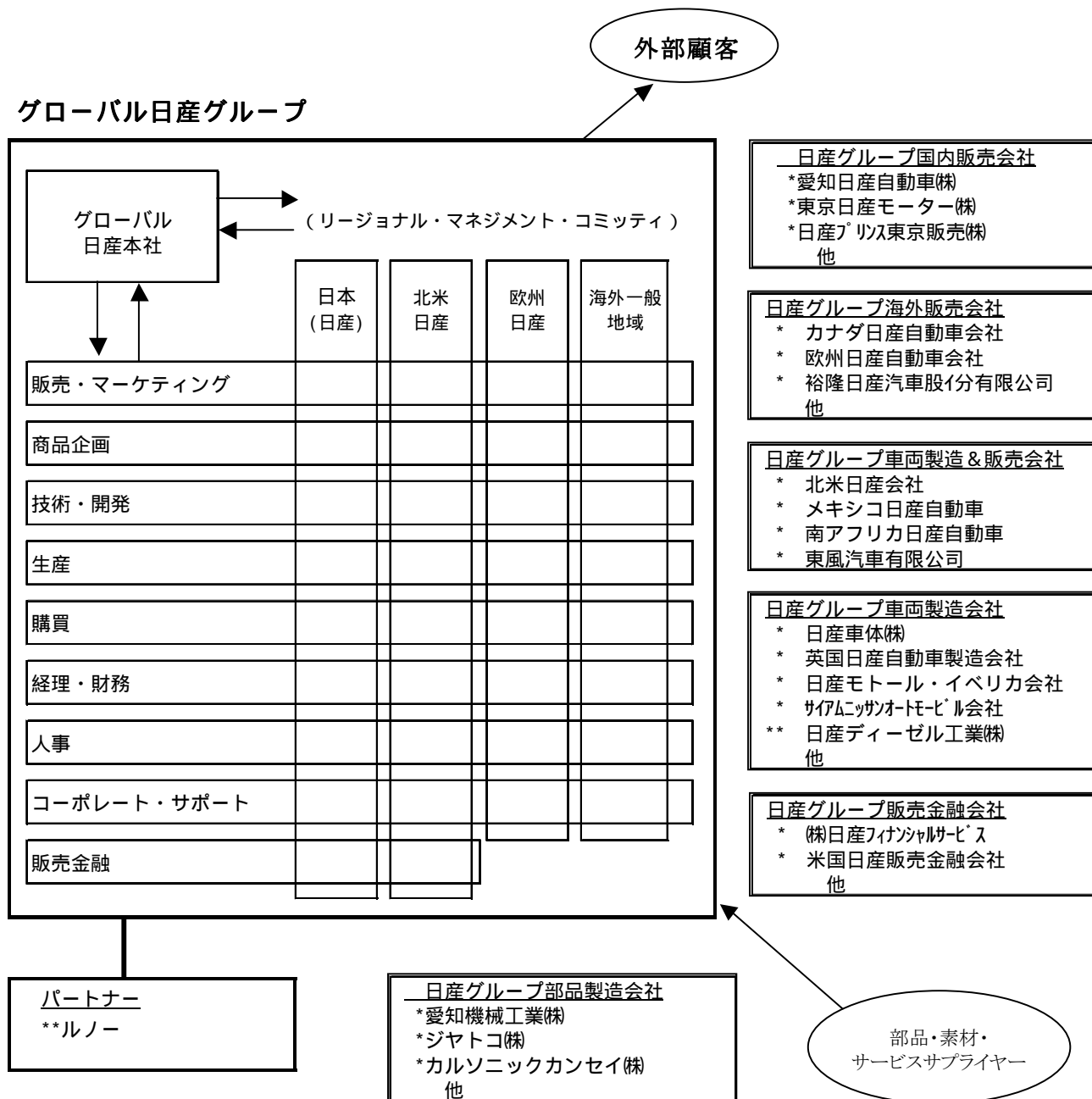


# 1. 企業集団の状況

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、 カルソニックカンセイ(株)...東京

## 2. 日産180完了

2005年9月末、日産180最後の、そして最も厳しいコミットメントを達成し、日産は復活を完了いたしました。対2001年度比100万台の増販を達成し、日産は1999年10月以来、公約してきた事業計画の全てのコミットメントを過達しております。

## 3. 2005年度上期実績

(販売状況)

当社の2005年度上半期のグローバル販売台数は、1,834,000台、前年同期比15%増となりました。

2005年度上期の全体需要については日本、米国、欧州市場は微増、一般海外市場は大幅に増加しました。インセンティブの上昇は引き続き全ての市場において、特に米国、欧州、中国において課題となっています。

2005年度上期には国内に新型車2車種を投入しました。ミニバンのセレナと軽自動車のオッティです。下期には、グローバルで4車種を発売予定です。内3車種は日本、1車種は欧州に投入します。販売台数の増加には、中国に投入したティアナや米国で発売したインフィニティのM等、日産180の最終年度に投入した新型車も寄与しました。

2005年度上期の販売台数は地域別には次のとおりです。

国内の販売台数は、前年同期比14.5%増の421,000台でした。その間、全体需要は3.5%増加しました。市場占有率は軽自動車込みで15%と、前年同期から1.4ポイント上昇しました。

ティータとセレナ等、新型車の販売は好調です。軽自動車の販売も前年同期から37%伸びましたが、これには新型オッティが大きく寄与しています。

米国の2005年度上期販売台数は過去最高の571,000台となり、前年同期から16.7%伸びました。米国における市場占有率も過去最高の6.1%を記録し、前年同期から0.7ポイント上昇しました。

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・チャンネルの販売は、前年同期から17.8%増加しましたが、これはアルティマ、セントラ、並びに発売して間もないパسفアインダー等の新型車が大きく寄与しています。インフィニティ・チャンネルの販売も引き続き拡大しており、過去最高を記録した2004年度上期から9.7%増加しました。

欧州の2005年1月から6月までの販売台数は前年同期比0.8%増の287,000台でした。

4x4(フォーバイフォー)、特にパسفインダーそして投入したばかりのムラーノが重要な役割を果たし、着実な販売増に貢献しています。2005年の下期にはマイクラクーペコンバーチブルの投入により、欧州における日産の小型車ラインアップが強化されるでしょう。さらにピックアップのナバラの登場で4x4(フォーバイフォー)ラインアップも強化されます。

メキシコとカナダを含む一般海外市場での販売は好調です。2005年度上期の販売台数は前年同期比22.4%増の555,000台に達しました。中国における販売は140,000台となり、前年同期から67%増加しました。これには、この1年間に発売したティアナとティーダが大きく寄与しています。中近東の販売台数は前年同期比40%増の62,000台となり、インフィニティが牽引役を果たしています。メキシコの販売台数は106,000台となり、前年同期比0.5%増でした。

#### (業績)

2005年度上期の連結売上高は4兆4,910億円となり、前年同期から12.1%増加しました。カルソニックカンセイ(株)が加わる等、連結対象範囲の変更により、537億円の増収となりました。

連結営業利益は前年同期比2%増の4,115億円に達しました。売上高営業利益率は9.2%です。前年同期の4,034億円に対する主な増減要因は次のとおりです。

- ・ 為替レートの変動は104億円の増益要因となりました。その大部分はメキシコペソ、豪州ドル、そしてカナダドルによるものです。
- ・ 連結対象範囲の変更は112億円の増益要因となりました。
- ・ 台数増及び車種構成は581億円の増益要因となりました。
- ・ 販売費は307億円の減益要因となりましたが、これは特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497億円の増益要因となりました。
- ・ 商品性の向上と規制対応に関わるコストは474億円の減益要因となりました。
- ・ 研究開発費は増加し、83億円の減益要因となりましたが、これは技術開発と商品開発の為に投資拡大を目的とするものです。
- ・ 製造費と物流費は174億円増加しましたが、これには日産バリューアップで予定している28の新型車の発売に伴う能力増強と商品に関わる投資が含まれています。
- ・ サービス保証費は販売台数が伸び、より積極的且つ迅速なお客様へのサービス対応の推進の結果、210億円増加しました。
- ・ 一般管理費他は35億円の増益要因となりました。

営業外損益は159億円の損失となりました。これは主に為替差損によるものです。

その結果、経常利益は3,956億円となり、前年同期の4,014億円を下回りました。

特別損益は282億円の損失となり、前年同期の309億円から改善しました。しかし、これには日本の固定資産の減損に関わる会計基準の適用と、日産の確定拠出型年金導入に伴う特別損失の計上が含まれており、いずれも一時的な損失です。

税金等調整前中間純利益は3,674億円となりました。法人税等は1,172億円で、前年同期の1,207億円から減少しています。実効税率は31.9%となり、前年同期の32.6%を若干下回りました。

少数株主持分、即ち100%子会社ではない、カルソニックカンセイ(株)、愛知機械工業(株)、日産車体(株)等における少数株主持分利益は195億円となりました。

当期純利益は2,307億円となり、前年同期の2,388億円に対し3.4%減少しております。

#### **4. 2005年度実績予想**

2005年度のリスクと好機についてですが、最大のリスクは引き続き特に米国市場における車種構成の悪化、世界的なインセンティブの上昇、そして原材料市況とエネルギー価格の高騰です。主な好機は有利な為替レート、特に日本円対米ドルの水準と、日産バリューアップの徹底です。

以上のリスクと好機を鑑みても、有利な為替レートがリスクを補う為、通期については当初の予測を変更する必要はないと考えています。