

# アニュアルレポート

2002年3月期



# 2001



## 目次

- 1 財務ハイライト
- 2 ご挨拶
- 4 事業活動の概要
- 12 新商品&デザイン
- 18 テクノロジー
- 20 販売・マーケティング
  - 21 日本
  - 22 米国
  - 23 欧州
  - 24 アジア・大洋州、中近東・湾岸諸国、南アフリカ
  - 25 メキシコ、中南米
- 26 生産
- 29 購買
- 30 販売金融
- 31 グローバル企業としての役割
- 32 役員
- 34 会社概要
- 35 財務セクション
  - 35 5年間の主要連結財務データ
  - 36 財務レビュー
  - 40 連結貸借対照表
  - 42 連結損益計算書
  - 43 連結株主持分計算書
  - 44 連結キャッシュ・フロー計算書
  - 45 連結財務諸表の注記
  - 66 公認会計士の監査報告書
  - 67 5年間の主要単独財務データ
- 68 主要関係会社

## ビジョン

日産:人々の生活を豊かに

## ミッション

わたくしたち日産は、独自性に溢れ、革新的なクルマやサービスを創造し、その目に見える優れた価値を、全てのステークホルダーに提供します。それらはルノーとの提携のもとに行っていきます。

注:ステークホルダーとは、お客さま、株主、社員、販売会社、部品メーカー、そして、私たちが働き事業を営む地域社会を指します。

日産は1933年に創立し、今や自動車業界におけるトップブランドの一つに成長しました。グループ全体で125,000人の社員が設計、デザイン、生産等に携わり、190カ国以上で年間250万台以上のNISSAN及び関連ブランドの乗用車・商用車を販売しています。

「日産リバイバル・プラン」が予想を上回る成功を収め、当初の目標を1年も早く達成した今日、日産は新たな成長と発展の歴史を歩み始めました。販売台数の増加、収益力の向上、債務の解消を目標に掲げる新プラン「日産180」を積極的に推し進めています。また魅力的なデザインと先進技術を融合した28の新型車を市場に導入していきます。

このアニュアルレポートをご一読いただき、日産の未来に向けてのビジョンをご理解いただければ幸いです。

## 見直しに関する注意事項

このアニュアルレポートの記載内容のうち、歴史的事実でないものは、当社の将来にかかわる計画、目標およびそれに基づく商品計画や投資・生産の見直しです。実際の業績は、様々な要因により、これらの見直しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。日産の事業活動やその展開だけでなく、世界経済の動向や自動車産業を取り巻く情勢の変化なども、実際の業績に大きな影響を与え得る要因に含まれています。

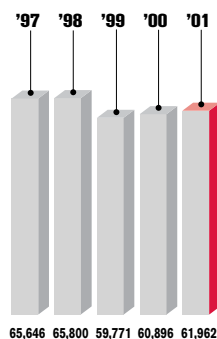
# 財務ハイライト

日産自動車株式会社及び連結子会社  
1997—2001年度

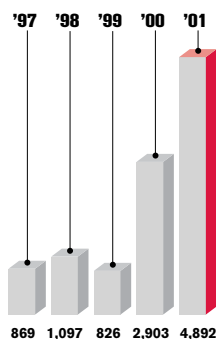
終了事業年度	百万円 (1株当たり金額と従業員数を除く)					百万米ドル (注記1) (1株当たり金額を除く)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日	2001年度 2002年3月31日
売上高	¥6,196,241	¥6,089,620	¥5,977,075	¥6,580,001	¥6,564,637	\$46,588
営業利益	489,215	290,314	82,565	109,722	86,883	3,678
当期純利益(損失)	372,262	331,075	(684,363)	(27,714)	(14,007)	2,799
1株当たり当期純利益(損失) (注記2)	92.61	83.53	(179.98)	(11.03)	(5.57)	0.70
支払配当金 (注記3)	27,841	0	0	17,591	25,130	209
資本合計 (注記4)	¥1,620,822	¥ 957,939	¥ 563,830	¥ 943,365	¥1,006,790	\$12,187
総資産 (注記4)	7,215,005	6,451,243	6,175,658	6,606,331	7,608,091	54,248
自動車事業実質有利子負債	431,714	952,657	1,348,696	1,867,100	2,273,900	3,246
従業員数	125,099	133,833	141,526	131,260	137,201	

- 注記: 1. すべてのドル数値は、特に指示がない限り、米ドルを意味しています。円金額からドル金額への換算は、便宜上、2002年3月31日の円相場1米ドル=133円を用いています。  
 2. 1株当たりの純利益(損失)は、各年度の普通株式の加重平均発行済株式数に基づいて計算されています。1株当たりの純利益(損失)は、1円単位または1米ドル単位で表示しています。  
 2002年3月31日現在の発行済株式数: 4,517,045,210株  
 3. 各年度における、子会社から日産以外の少数株主に対する現金配当の支払いは含まれておりません。  
 4. 1997年度から1999年度の株主資本と総資産は、2000年度の為替換算調整勘定の計上に関する規則の変更により修正再表示されています。

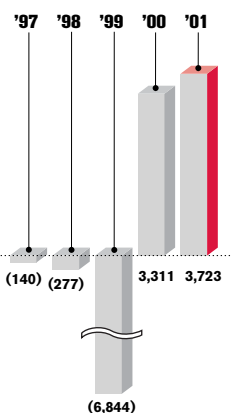
売上高  
[単位: 億円]



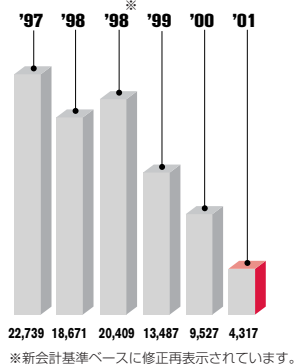
営業利益  
[単位: 億円]



当期純利益(損失)  
[単位: 億円]



自動車事業実質有利子負債  
[単位: 億円]



The Nissan Revival Plan is over. Two years after the start of its implementation, all the official commitments we took have been overachieved one full year ahead of schedule.

The NRP has produced the best financial results in the company's history.

In fiscal year 2001, Nissan achieved an operating profit of ¥489.2 billion, 68.5% higher than precedent year, resulting in an operating margin of 7.9%. Net income reached ¥372.3 billion. The second half of the fiscal year was particularly strong as our operating performance improved significantly with the arrival of the new products decided under NRP.

This strong operating performance generated a high level of cash, allowing us to repay ¥521.0 billion in debt. Total net automotive debt stood at ¥431.7 billion at the end of fiscal year 2001, the lowest level for Nissan in the last 24 years.

Because of NRP and its achievements, Nissan is now ready to grow. The new fiscal year opened under the banner of NISSAN 180, a plan designed to take Nissan to a higher level of performance; a plan that opens a new perspective for our company, a perspective of lasting profitable growth.

The objectives of NISSAN 180 are contained in the name of this new three-year business plan: grow Nissan by one million additional units by the end of fiscal year 2004, achieve an 8% operating margin and reduce net automotive debt to zero.

This is the vision for the future of our company. We now have to earn it. You can expect the best from Nissan.

当社2002年3月期(2001年度)のアンニュアルレポートをお届けするに当たり、一言ご挨拶申し上げます。

「日産リバイバル・プラン(NRP)」は終了いたしました。NRP開始から2年間で、NRPで公表いたしましたコミットメント(必達目標)につきましては、全て1年前倒しで公約以上の実績を達成することができました。

NRPの達成により、当社は、過去最高の連結決算を株主の皆様にご報告できることとなりました。

2001年度の連結営業利益は、前期比68.5%増の4,892億円、連結売上高営業利益率は7.9%、連結当期純利益は3,723億円となりました。特に下半期には、NRPのもとで計画された積極的な新商品の投入により、連結営業利益が大幅に向上いたしました。

この業績向上が生み出したキャッシュにより、5,210億円の有利子負債を削減し、2001年度末の自動車事業の連結実質有利子負債残高は4,317億円と、過去24年間で最低水準となりました。

NRPを実行し成果をあげたことで、現在、当社は、成長に向けた準備が整っております。2002年度は「日産180」とともにスタートいたしました。この計画はさらに高水準の業績を達成し、継続的な利益ある成長という当社にとりまして新たな局面を開くことを目的としております。

この新たな3カ年の事業計画である「日産180」の目標は、その名称の数字に表れております。すなわち、2004年度末にグローバルでの販売台数を100万台増やし、8%の連結売上高営業利益率を実現し、自動車事業の連結実質有利子負債をゼロにするというものであります。

これは将来の当社のあるべき姿であり、その実現に向け、当社の持てる実力を最大限発揮してまいり所存でありますので、今後とも、一層のご支援とご指導を賜りますようお願い申し上げます。



塙 義一

塙 義一  
会長

*Carlos Ghosn*

カルロス ゴーン  
社長

# The Nissan Revival Plan

## 日産リバイバル・プラン 計画を前倒しで達成

「日産リバイバル・プラン」(NRP)は1999年10月に発表され、2000年4月から実行に移されました。そして今日、NRPが終了して、日産は新しく生まれ変わりました。より効率的で収益力がある日産、より良い商品やサービスを提供する日産、お客さまや社員、その他のステークホルダーに新しい期待感を抱かせる日産となりました。コミットメント(必達目標)をすべて1年前倒しで達成して、NRPは過去最高の連結決算を実現しました。

NRPを最初に発表した際、日産の経営陣は3つの大胆なコミットメントを掲げました。そして、これらのコミットメントのいずれかでも達成できない場合には経営陣全員が辞任すると公約することで確固たる決意を示したのです。

- 2000年度に、連結当期利益の黒字化を達成
- 2002年度に、連結売上高営業利益率4.5%以上を達成
- 2002年度末までに、自動車事業の連結実質有利子負債を7,000億円以下に削減

これらのコミットメントは、当初の予定より1年前倒しですべて達成されました。

連結当期利益の黒字化は、わずか1年目で達成され、税引後純利益は3,311億円となりました。さらに2001年度には、過去最高となる3,723億円の税引後純利益が記録されたのです。連結売上高営業利益率は、NRP実施初年度にすでに4.75%を達成し、2001年度末には過去最高となる7.9%という数字を記録しました。

そして自動車事業の連結実質有利子負債は、2001年度末には過去24年間で最低となる4,317億円まで削減されたのです。

Every one of **these core commitments** has been  
**met—one full year ahead of schedule**

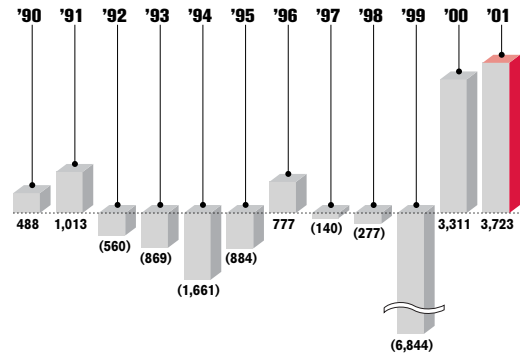
NRPのコミットメント(必達目標)はすべて1年前倒しで達成されました。



2001年度 連結当期純利益

3,723  
[単位:億円]

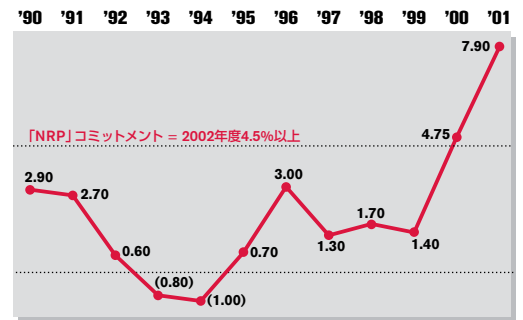
1990~2001年度  
[単位:億円]



2001年度 連結売上高営業利益率

7.90  
[単位:%]

1990~2001年度  
[単位:%]

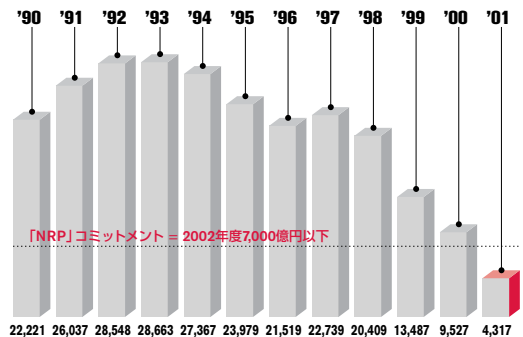


※1994年度以前の数値はカレントレート法に基づき修正されています。

2001年度 連結自動車事業実質有利子負債

4,317  
[単位:億円]

1990~2001年度  
[単位:億円]

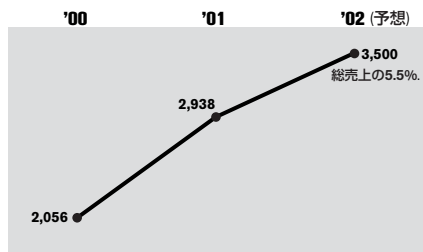


## 日産リバイバル・プラン 計画を前倒しで達成

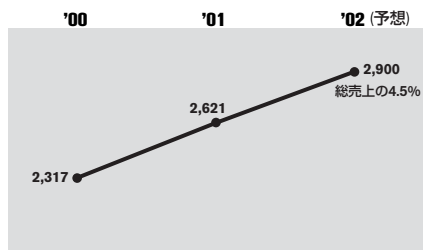
### 成長の向けての投資

2000～2002年度

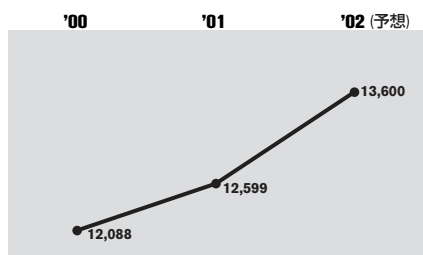
設備投資 [単位：億円]



研究開発費 [単位：億円]



開発人員 [単位：人]



### NRPの目標達成

NRPは日産グループ全体の再生と復活をもたらしました。当初の予定より1年も早く、主要なアクションプランに関してすべてその目標を達成したのです。

- 購買コストの20%削減
- 工場稼働率を51%から75%に引き上げ
- 国内販売ネットワークの再編成による販売マーケティングコストの削減
- グローバルでの人員の削減
- ノン・コア資産の売却
- 研究開発の25%以上の効率化

このような事業改革を実施している中でも、NRPには未来を見据えた投資計画が組み込まれていました。技術部門に1,000名ものエンジニアを新規採用する一方、多くの研究開発費（2002年ガイドライン：売上高比4.5%）を投入し、設備投資（2002年ガイドライン：売上高比5.5%）を行っていたのです。

NRPを通じて商品の収益性が格段に向上しました。NRPスタート当時、利益を上げていた商品はわずか4車種だけでしたが、今日ではさらに多くの車種で利益を確保できるまでになったのです。

社長兼最高経営責任者であるカルロス ゴーンはこう語ります。「この成果は、NRPを速やかに、徹底して、妥協することなく実行したからこそ可能だったのです。2年間でNRPを達成できたことは、日産の社員、当社のパートナー、サプライヤー、販売会社等、NRPを全身全霊で受けとめた全ての人の努力の賜物です。」

日産は復活した、というだけではありません。長期的、継続的な利益ある成長の実現に向けて新たな一歩を踏み出したのです。

This performance was made possible because the execution of the NRP was **swift, relentless and without compromise**

この成果は、NRPを速やかに、徹底して、妥協することなく実行したからこそ可能だったのです。



# NISSAN 180

## 日産180 さらになる成長に向けた出発点

NRPそのものは達成されても、その勢いはこれからも続きます。2004年度までの新たな3カ年計画「日産180」に受け継がれていきます。

この新事業計画の目標は、その名前に込められています。

2004年度末（2004年10月～2005年9月）までに  
グローバルでの販売台数を100万台増加。

連結売上高営業利益率8%を達成（同一会計基準に基づく）  
グローバルな自動車業界で最高水準の収益力を実現。

2004年度末までに自動車事業実質有利子負債0（ゼロ）を実現。  
「過去15年間以上に亘り、負債は日産の将来への投資を阻んできました。負債をゼロにすることで、期待されるリターンに基づいた健全な投資決定を行い、資金を有効に活用する事が可能となります。」（カルロス ゴーン）

「日産180」の達成には、4つの柱が不可欠です。

- 売上の増加
- コスト削減
- 品質とスピードの向上
- ルノーとの提携の最大化

## 日産180 さらなる成長に向けた出発点



「日産180」を発表するカルロス ゴーン社長

### 「180」が意味するもの

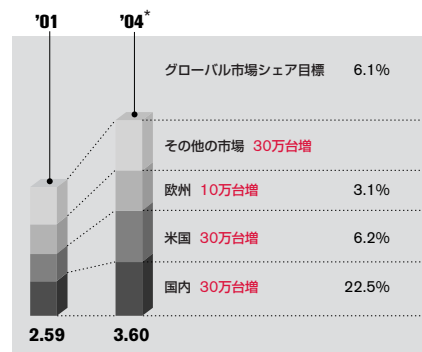
自動車メーカーが収益を生み出すためには、より多くの自動車を販売しなければなりません。当社は「日産180」を実施するにあたり、2004年度末までにグローバルの販売台数を100万台増やすことを目標としています。その内訳は、

- 日本: 300,000台増
- 米国: 300,000台増
- 欧州: 100,000台増
- その他の市場: 300,000台増

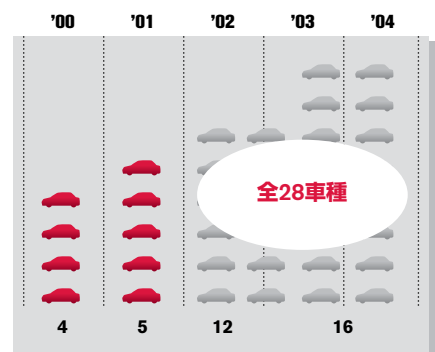
これらの目標台数には、日産ブランドおよび関連ブランドの乗用車と小型商用車が含まれています。

NRPにおいては魅力的な新商品の開発を目標としていましたが、「日産180」では新商品の数が飛躍的に増えます。NRP実施期間中には9つの新型車が発表されましたが、「日産180」では2002年度だけでも12車種、3年間に亘って世界中で少なくとも28の新型車が投入される予定です。日本での日産の地位を再構築することは、「日産180」の基本です。日本市場での強さが世界の他の地域での日産のプレゼンスを支えるものだからです。販売シェアの減少には歯止めがかかりました。「マーチ」、「モコ」、「キューブ」といったエントリーレベルのコンパクトカーの発売は、日本での販売台数30万台増を目指す「日産180」への道を開くものです。さらに経営陣は、日本の月間販売台数トップ10に最低でも日産ブランド3車種をランクインさせるという目標も掲げています。

グローバル販売台数目標  
[単位: 百万台]



新車投入計画  
(2000~2004年度)



\*2004年10月~2005年9月



NISSANブランドシンボル

### ブランドの構築と収益力の向上

当社は、ブランド力を高めていくことの重要性、そしてブランド力が低かった時期に拡大してしまった競合他社との実売価格の差を縮小しなくてはならないと認識しています。過去から受け継いでいる技術力、想像力、情熱をさらに発展させ、新たなブランドアイデンティティを確立することは、変革への第一歩です。一貫性のある強力なブランドイメージは、新しいブランドシンボルの採用と共に始まり、さらにお客さまが切望し、真に買い求めたいと願うクルマを開発することによって全ての日産の商品に踏襲されていきます。

当社は「日産180」の下でグローバルな自動車業界で常にトップレベルの収益力を確保するという目標を掲げており、より強力なブランド力の構築はその為の重要な柱となります。強い日産ブランドはお客さまを惹きつけ、日産ファンを育てます。そして、積極的にお客さまに日産ブランドを選択していただくことにより、継続的な利益を生み、確実な成長をもたらします。日産ブランドはいま、お客さまがそれを使うことを誇りに思い、販売店がそれを売ることが誇りとし、私たち社員がそれを提供することを誇りとできるようなブランドへシフトしていきます。

### 新しい日産の鼓動

日産は「人々の生活を豊かに」という明快なビジョンを持って、NRPを経て再生しました。社員はより一層の向上心と未来への期待感を抱いています。お客さまはより快適で、安全でインテリジェントなドライビング体験を可能にする日産のクルマに感動することで、そのビジョンの第1段階はすでに実現しています。

成長への基盤は整いました。今こそ日産が飛躍する時です。そしてルノーとの提携および密接な協力関係はシナジー効果をもたらし、新たなチャレンジに立ち向かうための力となります。



2002年デトロイト、北米国際自動車ショーの日産ブース

# Alliance with Renault

## ルノーとの提携 具体的な成果



### 提携関係の概要

#### 1999年

- 3月 日産とルノーが提携に合意
- 7月 ルノーが日産ディーゼルへの持株比率を22.5%に増加

#### 2000年

- 5月 日産がルノー車の日本販売を開始
- 5月 欧州市場における販売・マーケティング共同戦略を発表
- 10月 ルノーの協力により日産がモロッコにおける事業体制を強化
- 12月 日産のメキシコ工場でルノー「セニック」の生産開始

#### 2001年

- 4月 共同購買会社ルノー・ニッサン パーチェシング オーガニゼーション (RNPO)を設立
- 5月 日産の協力によりオーストラリア初のルノー・ショールームをオープン
- 7月 日産の協力によりルノーが台湾におけるマーケティング活動を開始
- 11月 日産の協力によりルノーがインドネシアにおけるマーケティング活動を開始
- 12月 日産のメキシコ工場でルノー「クリオ」の生産開始
- 12月 ルノー・日産共同のブラジル新工場が操業開始

#### 2002年

- 3月 ルノーが日産への持株比率を44.4%に増加
- 3月 日産のメキシコ工場の日産「プラティナ」の生産開始
- 3月 日産製V6エンジンを搭載したルノー「ヴェルサティス」の販売開始
- 3月 オランダにルノー・ニッサンBVを設立
- 3月 日産がルノー株式の13.5%を取得
- 4月 ルノー・日産共同のブラジル工場の日産「フロンティア」ピックアップトラックの生産開始
- 5月 日産がルノーへの持株比率を15%に増加

当社の利益ある成長のためには、ルノーとの提携が不可欠でした。NRPの成功も、この提携がなければ不可能でした。同様にNRPがなければ、この提携も成功しませんでした。

「日産180」では、この提携関係がさらに緊密になり、今後数年間に3つの分野での発展が予想されています。

- メキシコ、南米、北アフリカなどの特定の市場に対して、販売・マーケティング活動を協力して展開
- プラットフォームとパワートレインの共用による効率化
  - ・ BプラットフォームとCプラットフォームを含む10のプラットフォームの共用化
  - ・ 2010年までに8機種のエンジンの共用化
  - ・ 2010年までに7機種のトランスミッションの共用化
- ベストプラクティスの交換による両社の体質改善



アライアンスボードは日産とルノーの経営陣から成り、成長に向けた提携の中・長期戦略の指揮をとり、共同事業の管理を担います。(後列左から) ジョルジュ ドゥアン、大久保 宣夫、高橋 忠生、フランソワ アンブレー (前列左から) ビエール=アランド スメット、松村 矩雄、ルイ シュヴァイツァー、カルロス ゴーン



ブラジルに完成したルノー・日産共同工場

2001年度は、実際の商品において提携の成果をあげた記念すべき年となりました。お互いの工場  
で相手方のクルマを生産し、また日産はルノーと共同開発したBプラットフォームを「マーチ」に採用  
しました。昨年12月にブラジルに完成した提携後初の共同工場は、バックオフィス機能の共同展開や  
両社の購買力を高めるために設立されたルノー・ニッサンパーチェシングオーガニゼーション(RNPO)  
と同様、一連の共同事業の一つです。

RNPOでは、まず全世界で両社を合わせた年間総購買金額の約30%を取り扱うところから始まり、  
将来的にはこの比率を70%まで高めることを目標としています。これにより提携関係のさらなる緊密  
化を図ることができます。2001年10月には、ルノーによる当社への持株比率が44.4%に引き上げら  
れると同時に、当社も3,780万株のルノー株式を取得し、同社への持株比率を13.5%とすることを発  
表しました。2002年5月現在、この合意に基づく新株引受により、当社の持株比率は15%まで引き上  
げられています。提携の一層の発展に向けて、ルノー・ニッサンBVも誕生しました。両社が均等に出  
資したこの新会社は、中期および長期の事業計画、自動車商品やパワートレインの共同開発、財務計  
画などに最終決定権を持ち、RNPOを管理・運営していきます。



3.5リッターV6エンジン



日産製3.5リッターV6エンジンを搭載したルノー「ヴェルサティス」



## 新商品&デザイン

自動車メーカーにとって成長とは、より多くの自動車を販売することを意味します。競争が激化するグローバル市場において、新型車の成功は先端技術が生み出す性能と魅力的なデザインに大きく左右されます。日産が長年にわたって培ってきた優れた技術とデザインは、NRPや「日産180」の過程でさらに磨き抜かれ、ルノーとのアライアンスで一層強化され、魅力ある新商品を生み出していきます。

### 日産らしさ— デザインと技術

デザインとは単にクルマの外観、ということではありません。「デザインは日産のお客さまに対する約束を体現したものです。当社のデザインは、クルマのコンセプトそのものを表現するもので、お客さまに一目でご理解いただけるものでなければなりません。だからこそ、日産の大胆さと誠実に考え抜く姿勢を表現する個性的なデザインが重要なのです。」カルロス ゴーンはその述べています。

同様に、諸元表に記載されている数値だけが技術ではありません。お客さまが求めているのは、より高い安全性やより軽快で楽しい、つまり自分らしいドライブを可能にしてくれる技術なのです。

#### インテリジェントな新型「マーチ」

2002年3月に日本で発売された新型「マーチ」には、その細部に至るまで優れた技術と斬新なデザインが反映されています。この人気車種の三世代目として登場した新型「マーチ」は、日本



で大きなシェアを占めるコンパクトカー市場に新しい価値を提案し、当社のプレゼンスを高めました。

また当社は、日本国内初の総合テレマティクスサービス「カーウイングス」を新型「マーチ」及び新型「エルグランド」に搭載しました。携帯電話と音声インターフェイスを利用した「カーウイングス」は、最新の交通情報や地図、電子メール受信、ハンドフリーフォン、道路沿いのサービス・施設情報など、様々なサービスをドライバーに提供します。「カーウイングス」は、今後の新型車にも順次搭載される予定です。



新型「エルグランド」に搭載された日本初の総合テレマティクスシステム「カーウイングス」





マーチ



6つのエアバッグ・システムなど最高水準の安全機構が搭載された新型「マーチ」

新型「マーチ」は、ルノーとの提携のシナジーのひとつである新開発の共通プラットフォームを採用し、個性的なハイポジションのヘッドライト、曲線を活かしたルーフライン、スタイルと空力をバランスさせたルーフエンドなど、デザインを一新しました。さらに専用色の5色を含む全12色の豊富なカラーバリエーションは、見た目楽しさと運転の楽しさを両立しています。キャビンはシンプルで機能的なデザインに統一され、従来の同クラスの車にはなかった優れた装

備を多数搭載しています。また新型「マーチ」には、数々の新技術も採用されています。パワー向上と、低燃費、低排出ガス、低騒音を共に実現した新開発のDOHC4気筒CRエンジンも、その一例です。全車種が、超-低排出ガス車(U-LEV)として国土交通省の認定を受け、安全面でも、高度な安全性を誇るゾーンボディー構造や6つのエアバッグ・システムなど、様々な最新技術が採用されています。

The new March sets the standard for and reinforces Nissan's position in Japan's important compact car segment.

新型「マーチ」は日本の重要なコンパクトカー市場に新しい価値を提案し、日産のプレゼンスを高めました。







アルティマ



2002年度北米カー・オブ・ザ・イヤー受賞

### 北米市場で大好評「アルティマ」

当社はお客さまのニーズに注意深く配慮した新商品を提供した結果、北米市場でも着実に実績をあげています。特に2001年9月に投入された新型「アルティマ」は、日本メーカーの乗用車として初めて北米カー・オブ・ザ・イヤーを受賞しました。

新型「アルティマ」は中型セダンのあり方を見つめ直し、同クラスの競合車の追隨を許さない最高水準の性能とデザインを実現しています。斬新で大胆なエクステリアデザインにより実現したゆとりのスペースに加え、極めて競争が激

しい中型セダンセグメントでも、際立って便利で快適な装備を採用しています。

新型「アルティマ」の個性は北米市場で高く評価され、中型セダンセグメントで現在でも好調な販売を続けています。

#### 理想のファミリーカー開発

「アメリカの家族を徹底的に調査し、その家族のためのクルマ作りを目指せば、必ずヒット車を生み出すことができる。日産「アルティマ」はこのセオリーを実践してくれました。ファミリーカーと言えども、必ずしも退屈であるとは限りません。現代感覚溢れるスポーツセダンのスタイリングとトップクラスの走行性能を両立することによって日産はそれを実証してくれたのです。」米国PBS放送の人気番組MotorWeekのエグゼクティブ・プロデューサー兼ホストを務めるジョン デービス氏はこう評価しています。

The new Altima is a total revision and rethinking of the midsize sedan.

新型「アルティマ」は中型セダンのあり方を見つめ直した、全く新しい提案です。



エクストレイル

### 世界を魅了するSUV「エクストレイル」

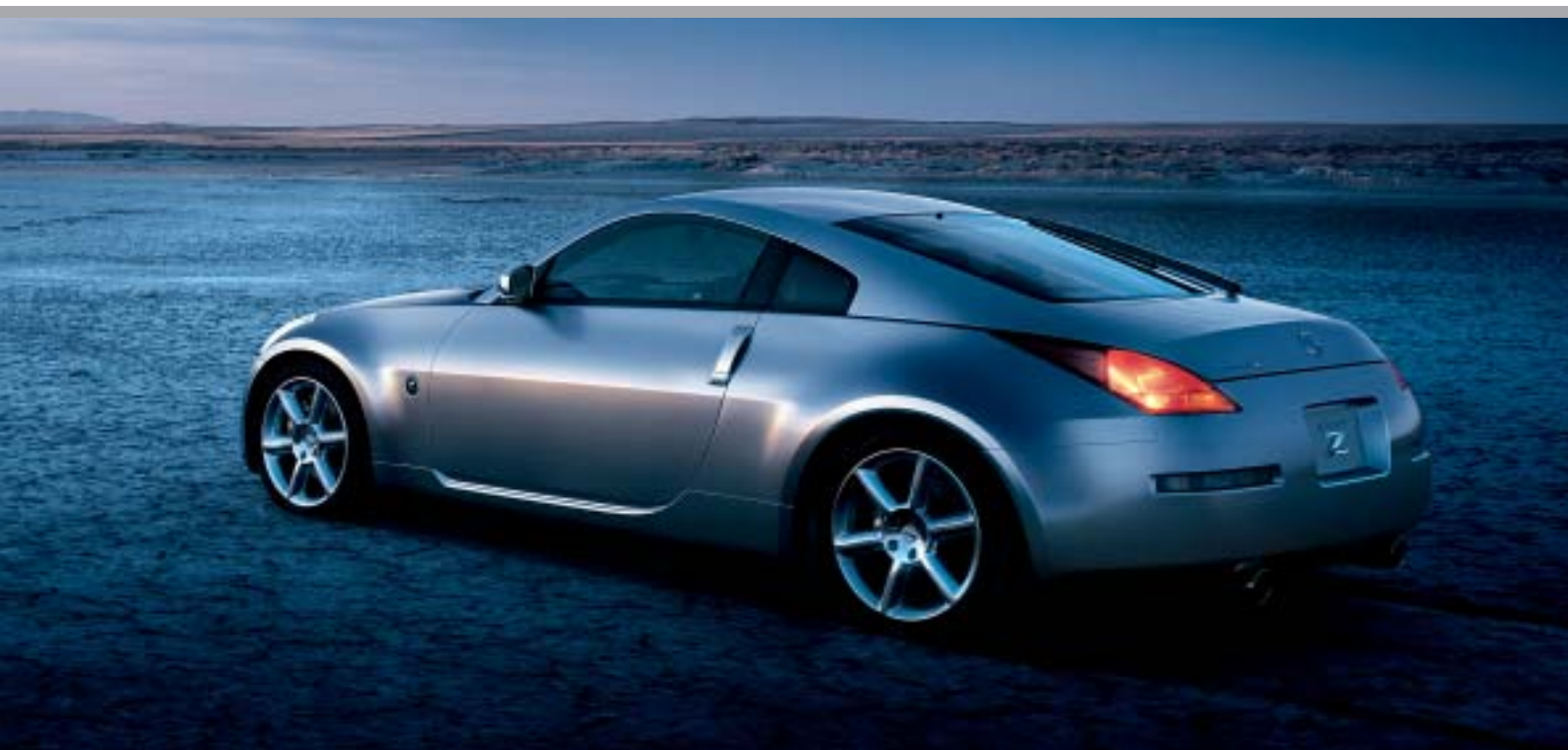
アウトドア志向の若者をターゲットに開発されたタフでスポーティーなSUV「エクストレイル」は、発売された全ての市場で大好評を頂いています。アウトドアスポーツで使うのに理想的な広々としたキャビン空間と大容量のラゲッジスペース（奥行1,003mmはクラス最高水準）は、市街地でも様々な目的に活用できます。

「エクストレイル」に搭載された4WDシステム「ALL MODE 4x4」は、路面の変化を感知し、瞬時に通常の2WDを4WDに切り替えることにより確実な駆動力を生み出します。この画期的な

システムのおかげで、オンロードでもオフロードでも常に快適で安定した走行を約束します。さらに、軽量ながら高剛性を発揮するボディー構造と空力特性に優れたデザインのコンビネーションは、クラス最高水準の燃費を実現すると同時に、優れた操縦安定性を提供します。このような高性能が広く評価され、SUV人気の高い日本でも「エクストレイル」はトップレベルの人気を誇っています。また2001年度にはヨーロッパ市場でも発売され、セグメントをリードしています。さらにオーストラリア、南アフリカ、中米、メキシコ、中東など世界中で幅広く好評を頂いています。

The new X-Trail has been a hit in every market where it has been introduced.

タフでスポーティーなSUV「エクストレイル」は、世界中で好評を頂いています。



コンセプトカー、フェアレディZ (2001年東京モーターショー出展)

### 新しい日産のフラッグシップモデル「Z」

当社は「日産180」の3年間で少なくとも28車種の新型車を市場に投入します。中でも最も強くお客さまに待ち望まれているのが、装いも新たになって復活する新型「Z」です。新型「Z」は、カルロス ゴーンが言うところの「Z-ness」、つまり「Zらしさ」をしっかりと受け継ぎ表現しています。それは明快且つ独自の1970年型「Z」が30年を経た今日でも、新鮮に感じられる事が示すスポーツカーとしての伝統のことです。高性能、先進技術、そして魅力的なデザイン、その

すべてを高次元で融合した新型「Z」こそ、新しい日産を具現化したモデルなのです。

新型「Z」は、最近の新型車、さらに今後「日産180」の期間中に投入される新型車のシンボリック存在です。性能、技術、デザインが、大胆な新生日産を象徴しているのです。

The new Z captures “Z-ness”—that instantly understandable and unique sports-car heritage.

新しい「Z」には、明快で独自のスポーツカーとしての伝統、つまり「Zらしさ」が受け継がれています。





ステージア



スカイライン



インフィニティG35

**「スカイライン」、「インフィニティG35」、  
「ステージア」:FMパッケージ**

安全と環境に配慮しながら卓越した走行性能を実現するという当社の試みは、新型「スカイライン」、「インフィニティG35」、「ステージア」の「FMパッケージ」という形で実を結びました。このFMパッケージは、従来相反すると考えられていた要素を高い次元で両立しています。スポーティーな走りと高級セダンの乗り心地が両立し、ロングホイールベースでありながら取り回し性能に優れ、空力性能のよいスタイルと広

い室内空間を同時に実現しています。しかも、あらゆる方向の衝突形態に関して世界最高水準の安全性が確保されています。例えば前方からの衝撃が加わった場合、エンジンはキャビン内へ押し出されるのではなく、フロア下へ移動するように設計されています。さらに、高速走行時の車両の揚力（リフト）をゼロに抑制することで、コーナリングや路面の変化による車体の挙動変化を少なくして、爽快な走りを実現しています。

The FM Package makes attributes complimentary that were previously thought to be contradictory.

FMパッケージは、従来相反すると考えられていた要素を高い次元で両立しています。

**2001年度に発売された新型車**

日本:キャラバン、スカイライン、  
ステージア、マーチ  
欧州:エクストレイル  
北米:アルティマ、インフィニティG35

## テクノロジー

日産は長い間、優れた技術力を持つ会社として知られ、より快適で、より安全で、より高性能で、より環境に優しいクルマ作りを目指してきました。今日、ITや安全性能や環境などの多くの分野で技術革新を行っています。

# 自動車の可能性を広げるために

### 先進のIT技術 (インフォメーションテクノロジー)

情報化時代の現在、クルマはもはや孤立した物体ではなくなりました。IT分野の技術革新により、クルマとそれを取り巻く世界の間で、より多くの情報の交換が可能となり、クルマとドライバーの関係は新たなものとなりました。

新型「マーチ」で初めて実用化された総合テレマティクスサービス「カーウイングス」は、新型「エルグランド」に続き、今後市場投入される新型車にも採用していく予定です。これは、安全でユーザーフレンドリーな利便性の高い技術をお届けするという当社の試みの一環です。

また当社は3,880万米ドルの資金を投じて日産テクニカルセンターノースアメリカ社(NTCNA)の拡張を計画しています。デトロイトの北西部に位置するNTCNAは、今後2年間に260名の優秀なエンジニアを新規採用し、3階建てのビルを新築するなど、設備の刷新を行います。この投資は、北米市場で販売するクルマを、より高い技術力に基づき開発していくことを目的としています。

### 環境への取り組み

当社の環境に対する考え方は、安全と同様に、「広く普及できる現実的な技術を提供することで、初めて成果が期待できる」というものです。このことは、「ブルーバード シルフィ」や「セントラCA」の「世界で最もクリーンなガソリン・エンジン」を可能にした技術に示されています。



2001年東京モーターショーで「理想のネットビークル」として発表されたコンセプトカー、イデオ



当社は、2003年3月末迄に国内のガソリン乗  
用車全販売台数に占める「超一低排出ガス車  
(U-LEV)」の比率を80%以上とすることを目  
指しています。これにより大気保全に大きな効果  
をもたらすことが期待できます。これはNOx  
(窒素酸化物)やHC(炭化水素)削減において、  
今後もしばらくは実現が難しいと考えられる燃  
料電池車等のゼロ排気(ゼロエミッション)車を  
年間約400,000台普及させることとほぼ同等の  
効果をもたらします。

リサイクル分野においても、新車における  
リサイクル可能率95%以上を目標に研究・技術  
開発を進めています。さらに生産工程で発生す  
る廃棄物焼却量に関しては、2005年度までに  
1999年度比で半減を目指しています。

### リアルワールドセーフティの追求

安全性の研究は、コンピュータ上のシミュレ  
ーションや実験室のみで行われるべきではあり  
ません。実際の事故を分析して得たデータは、  
死亡・重傷事故を低減するための解決策を考え  
る上で非常に有効です。日産では研究室での実  
験や解析と、実際に世界で起きていることの調  
査の両面から、取り組みを行っています。

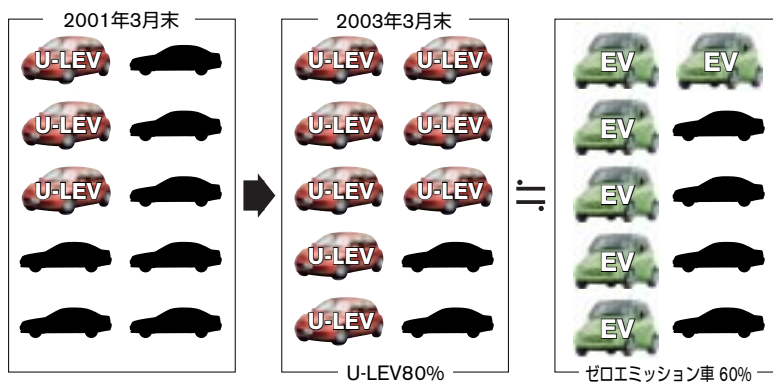
「スカイライン」、「インフィニティG35」や「ス  
テージア」に採用されている「FMパッケージ」  
は、フルラップ前面、オフセット前面、側面、後面  
とあらゆる方向の衝突形態に関し、世界最高水  
準の安全性を実現しています。

フルラップ衝突性能とオフセット衝突性能を  
高次元で両立するため、衝突時のエンジン脱落  
機構、ブレーキペダルの後退機構、プロペラシャ  
フト破断構造などの数々の新技術が採用されて  
います。



衝撃実験

### U-LEV拡大採用～環境への効果



日産が国内販売車種の80%を超一低排出ガス車にすることは、その約60%をゼロ排出ガス車にすることと同  
じ環境保全効果を達成します。



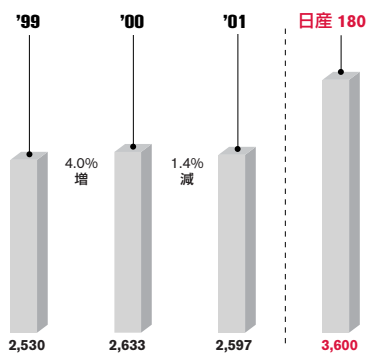
小泉純一郎首相とカルロス・ゴーン  
日産の燃料電池車 (FCV) の前で

## 販売・マーケティング

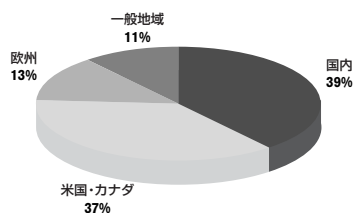
2001年度は、コスト削減や効率化、ノン・コア資産の売却だけに注力していたわけではありません。将来市場投入する新商品の開発期間でもありました。これら新商品は、日産の成長を加速させ、さらなる発展の原動力となるのです。



グローバル販売実績  
(1999～2001年度)  
[単位：千台]



売上高の所在地別内訳  
(2001年度)



## 成長への布石

1999年に発表したNRPIは、成長を前提としたものではなく、成長への基盤作りを目標としていましたが、実際には初年度に成長を実現しました。

2001年度の当社の目標は、シェアの安定化と収益力の回復でした。主に日本および米国市場の低迷により、グローバルでの販売実績は前年の2,633,000台から2,597,000台へと1.4%落ち込んだものの、連結営業利益は2000年度比68.5%増の4,892億円を達成しました。

さらに重要なことは、NRPの期間中に「日産180」での成長に備えて、多数の魅力的な新商品をグローバル市場に送り込む準備を実行できたということです。この成長への道のりは、日本で発売された新型「マーチ」と新型「モコ」の成功でより確かなものとなりました。さらに米国市場でも新商品の投入により、2001年下半年期には前年同期に比べて9.4%の販売増を記録しました。





マーチ

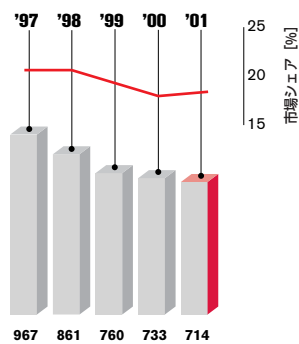


モコ



## 日本

販売台数の推移  
[単位：千台/登録ベース]



2001年度の日本市場でのシェアは対前年比0.1ポイントの17.9%となり、長年にわたるシェア減少を食い止めるという目標は達成されました。しかしシェアは増加しても、販売実績は714,000台と、対前年度比2.6%減にとどまりました。

新型「マーチ」(2002年3月発売)と新型「モコ」(2002年4月発売)の相次ぐ投入は、コンパクトカー市場が拡大している日本市場で、待ち望まれていたものでした。特に新型「マーチ」は、お客さまの他社車からの乗りかえが多く、発売直後から計画以上の販売を記録し、日本市場での業績向上に多大な貢献が期待されます。また、2001年度の新型「キャラバン」、新型「スカイライン」、新型「ステージア」の投入に続いて、

2002年5月には新型「エルグランド」を発売しました。

新しいタグライン「SHIFT\_the future」を導入し、ホームページのデザインを新しくする等、セールスプロモーション活動の面からも新型車の投入を支援しています。



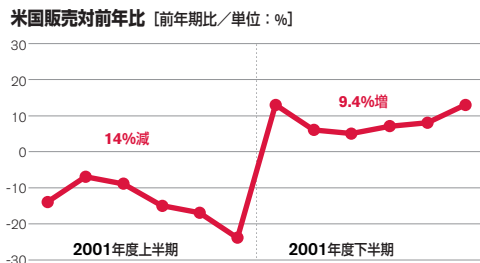
エルグランド



アルティマ

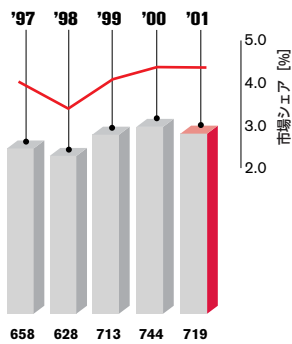


インフィニティG35



## 米国

販売台数の推移  
[単位: 千台/小売ベース]



米国の自動車市場全体の低迷の影響を受け、2001年度上半期の当社の米国販売台数は前年同期比14%減、通年の販売台数も対前年度比3.4%減にとどまりました。しかし新型「アルティマ」の市場投入に伴い、下半期には9.4%の販売増を達成することができました。その商品力も高い評価を得ており、新型「アルティマ」は、日本の乗用車として初めて「北米カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。好調な販売は、ディーラーインセンティブや値引率の削減にもつながりました。



2002年3月に登場した新型「インフィニティG35」は、インフィニティ・ブランドの新たな1ページを開きました。インフィニティ・チャンネルの復活は、全インフィニティ・ショールームの改装をはじめとする積極的なマーケティング活動にも表れています。



プリメーラ



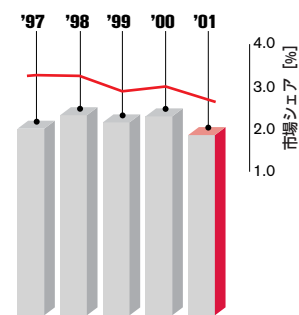
エクストレイル



## 欧州

### 販売台数の推移

[単位：千台/小売ベース]



\* 西欧：主要17カ国の実績

\*\* 欧州全体の販売実績

販売台数増より収益確保を優先してきた欧州市場では、2001年度に営業利益の黒字化を達成し、今後の成長に向けた確固たる基盤を築きました。新商品の投入がなかったために、西欧市場での販売実績は対前年度比9.5%減にとどまったものの、新型「エクストレイル」(2001年秋発売)と新型「プリメーラ」(2002年春発売)の投入は、今後の欧州市場での販売増の足がかりとなりました。

販売が最も好調だった英国市場では、対前年度比9.1%増を記録しました。またドイツとスペインでは販売不振が顕著でしたが、シェアの減

少はわずかにとどまりました。

西欧市場全体での当社のシェアは2.7%で、対前年度比はわずか0.3%減でした。

### 欧州 モデルラインアップの活性化

2002年春に発売された新型「プリメーラ」は、欧州市場における当社商品ラインアップ再編に向けた第一弾となりました。2001年秋の新型「エクストレイル」投入と共に、欧州市場における商品の若返りとブランドイメージの向上を目指します。

## アジア・大洋州

日本車への特別関税措置にもかかわらず、急速な成長を遂げる中国市場では2001年度に前期比87.3%増の42,000台という画期的な販売を記録しました。タイでも新型「セフィーロ」と新型「フロンティア (ピックアップトラック)」が好調なおかげで対前年度比12.2%増の35,000台を販売しました。シンガポールでは販売台数は

対前年度比13.8%減になりましたが、3年連続でシェアナンバーワンを確保しました。オーストラリアでは年度末に新型「エクストレイル」、新型「ナバラ (ピックアップトラック)」および新型「パトロール」を投入し、販売を対前年度比でわずか2.7%減にとどめました。



アルメーラ

## 南アフリカ

2001年度の販売実績は27,000台と、ほぼ前年並みを確保しました。当社は南アフリカでは「ハードボディー (ピックアップトラック)」、「アルメーラ」、「1400バッキー (サニートラック)」を現地生産しており、特に「アルメーラ」は南アフリカ・カー・オブ・ザ・イヤーにノミネートされた唯一の現地生産車となりました。

## 中近東・湾岸諸国

中近東・湾岸諸国では対前年度比14.7%増となる73,000台を販売し、当社にとって好調な1年となりました。激しい価格競争の中、積極的な販売促進活動を展開してシェアを増加しました。さらに「インフィニティQX4」、「インフィニティQ45」、「パトロール」、「エクストレイル」の4つの新商品を投入したことにより、同地域におけるNISSANブランドの認知度が高まりました。



パトロール



## メキシコ

20%以上のシェアを誇るメキシコでは、2001年度も対前年度比10.1%の販売増を記録して好調さを維持しています。「ツル(サニー)」は同国で4年連続でベストセラーモデルに輝きました。さらにルノーのプラットフォームをベースにした新型車「ブラティーナ」も、2002年度の発売以来エントリーカーセグメントで好評を博しています。



ブラティーナ

## 中南米

中南米での2001年度の販売実績は37,000台でした。メルコスールの主要市場となるブラジルとアルゼンチンにおいては、ルノーとの緊密な協力により前期比143%増となる3,000台を記録しました。特にブラジルでは過去最高の1,600台を販売しました。2001年12月にはルノーとの初の共同工場がブラジルで完成し、当初の予定より1ヶ月も早く2002年4月に日産車の生産が開始されました。



フロンティアピックアップトラック

## 生産

日産は最も生産性が高いと評価される工場を擁して、長い間業界をリードしてきました。今後さらに生産体制の合理化を推し進め、市場に最も近い生産拠点からの商品供給を可能にすることで「日産180」の成長を支えています。



ミシシッピ州キャントンに建設中の新工場は2003年春に操業開始予定

## 成長を支える 生産体制

「日産180」の中で、当社は売上高に占める設備投資の割合を4.7%から5.5%に引き上げ、生産拠点への投資を強化します。NRPの下で合理化を達成した後、需要を見込める市場への資源の再配分を行うことにより、その市場に最も近い工場での生産体制作りを進めています。生産部門への設備投資は過去2年間増加を続けています。それは、未来を見据えた生産体制の構築を目指す当社にとって必要不可欠な投資なのです。

### 米国

10億米ドルの生産能力増強投資の一環としてテネシー州スマーナ工場では、2003年初頭に次期型「マキシマ」の生産が開始されます。またこの投資には、テネシー州デカード工場のエンジン生産能力を3倍に拡大し、V6及びV8エンジンを生産する計画も含まれています。

当社は、「ハーバー・レポート2002」で「北米において最も生産性の高い自動車メーカー」に



エクステラ



Harbour Report誌は今年も日産を「北米で最も生産効率が高い自動車メーカー」に選出しました。



クエスト・コンセプト

8年連続で選出されました。1台あたりの生産時間は17.92時間と全メーカー中で最短でした。特に「フロンティア」と「エクステラ」の生産ラインはトラック組立部門の第一位と第二位に輝きました。また「アルティマ」の生産ラインは、2002年型「アルティマ」の生産立ち上げによるロスにもかかわらず、乗用車組立部門の第二位を獲得することができました。

当社は、当初計画していた9億3,000万米ドルに加えて、ミシシッピ州キャントン新工場の建設に5億米ドルの追加投資を行います。新工場は2003年春には操業開始の予定です。この追加投資により、約225,000平方メートルの敷地に約90,000平方メートルが追加され、従業員数も1,300名増えて5,300名になります。その結果、年間生産能力が25万台から40万台に増強されます。今回の新工場への追加投資により、人気車種「アルティマ」を含む当社商品に対する北

米市場での根強い需要に的確に対応できるようになります。今後キャントン工場では次世代ミニバン「クエスト」や新型「アルティマ」の生産が予定されており、さらに利益性の高いフルサイズ・ピックアップトラックやフルサイズSUVの生産も予定されています。

#### 効率の向上

共通プラットフォームの採用は、生産性の向上を達成するだけでなく、商品を迅速に市場に供給できる体制の確立にも貢献しています。新型「アルティマ」、新型SUV「ムラーノ」および次期型「マキシマ」には、すべて共通プラットフォームが採用されます。またNRP実施以前は日本国内の7工場で24のプラットフォームから車両を生産していましたが、2001年には4工場で15のプラットフォームから車両を生産する体制を確立しています。



#### モジュール化の促進

開発効率向上、生産性向上、品質向上等の幅広い分野での効果を狙い、当社が積極的に採用しているのが「モジュール化」です。すでに複数の当社工場で採用されており、ミシシッピ州キャントンにも採用されます。モジュール化の下、サプライヤーはフロントエンドやインストパネル等、部品をまとめてユニット化し、組立ラインに納入します。この技術により、部品の共用化が促進され、開発効率の向上にもつながります。



RENAULT NISSAN



ブラジルの共同工場で生産される「フロンティア」ピックアップ

### アライアンス

「日産180」の目標のひとつである「グローバルでの販売台数100万台増加」を目指して新たな一歩を踏み出した当社にとって、世界中のルノーの生産拠点を活用できることは大きなプラス要因となります。

2001年12月20日、当社の社長兼最高経営責任者カルロス・ゴーンと、提携のパートナーであるルノーのシュヴァイツァー会長兼最高経営責任者出席の下、ブラジルパラナ州のルノー工場内に新設された提携後初の共同工場の竣工式が行われました。2002年より「フロンティア」の生産を開始し、その後「エクステラ」の生産も予

定されている新工場は、当社がブラジルの自動車メーカーとして事業展開するための第一歩となりました。同時に、当社のメルコスール地域における年間目標販売台数150,000台を達成するための布石ともなりました。

ブラジルに続き、スペインでもルノーとのアライアンスに基づく共同生産を予定しています。当社のスペイン工場では、ルノーとGMヨーロッパが共同開発したコンパクトバンの生産が予定されています。また当社のメキシコ工場では、すでにルノーの「セニック」、「クリオ」、当社の「ブラティーナ」（クリオ セダン）の各モデルが生産されています。

## 購買

購買コストの削減はNRP達成に最も貢献した分野であり、その目標は完璧に達成されました。2002年3月末までに購買コストが20%削減されたのです。サプライヤー数の削減、購買機能のグローバル化、ルノーニッサンパーチェシングオーガニゼーション設立などの改革に次々と取り組み、グローバルレベルでの競争力を高めていったのです。



## 購買力の強化

### RENAULT NISSAN

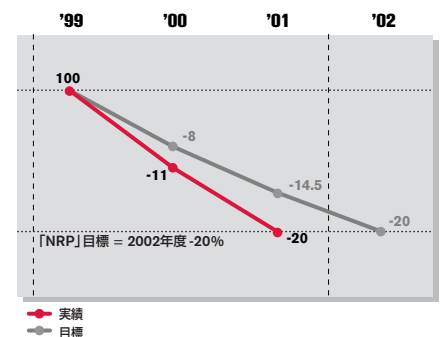
ルノーとの提携は、購買部門でのコスト削減と購買力の強化を達成する絶好のチャンスとなりました。両社が共同設立したルノーニッサンパーチェシングオーガニゼーション(RNPO)は、すでにグローバルでの両社の共同購買金額の30%を取り扱っており、今後その成果を踏まえて70%まで増加する予定です。

NRPの開始当時から、全コストの60%を占める購買コストの改革の必要性は認識されていました。現在でも購買部門は全事業部門の中で最も多額のコストを扱っている部門ですが、当初の予定より早く2002年3月末までに購買コストの20%削減という目標を達成しました。「日産180」でも継続される日産3-3-3プログラムは、コスト削減目標の達成に重要な役割を担いました。このプログラムでは、技術開発部門と購買部門が一体となってコスト削減に取り組み、サプライヤーからは、7万件以上の提案が寄せられました。それらはコスト削減、開発の効率化、業績の向上に多大な貢献を果たしました。しかもそのすべての成果が品質への影響なしに達成されたのです。当初はコスト削減のうち30%を3-3-3プログラムで達成する計画でしたが、最終的には40%の貢献となりました。「日産180」では3-

3-3プログラムにさらに大きな成果が期待されており、今後3年間に計画されている15%のコスト削減の半分が課せられています。NRPの下でコスト削減を織り込んで開発された新型車と、グローバルでの販売台数100万台増加がこの目標達成を後押しします。

購買コスト削減の推移

[単位：%] 1999年度末を基準に計算



日本、米国およびカナダを拠点とする当社の販売金融会社は、2001年度に事業を大幅に拡大しました。これらの販売金融会社は、今後も自動車販売活動を積極的にサポートし、収益率や資産回収率を大幅に伸ばしていくことが期待されています。

## 財政基盤の 確立

2001年度、日本、米国およびカナダの販売金融会社は、活発な事業活動を展開しました。売上高は対前年度比19%増加の3,667億円を達成し、総資産も37%増となりました。特に米国では新型「アルティマ」を中心とした好調な販売により、同年下半年の収益が大幅に増加しました。日本では販売金融部門の組織改革により、体制の強化を行いました。全般的には、販売金融会社は自動車販売を積極的にサポートし、予想以上の収益と総資産利益率（RoA）を達成した1年だったと言えます。2001年度の営業利益は381億円、売上高営業利益率は10.4%となり、2002年3月末のRoAは1.3%を記録しました。目標は、「日産180」終了時までには業界トップレベルであるRoA1.5%を達成することです。

### 国内組織の強化

2000年7月、当社は販売金融部門の組織改革を行い、当時存在していた販売金融会社3社を日産フィナンシャルサービス（NFS）1社に統合しました。この統合により、当社の商品・サービスの取り扱いが一本化され、迅速かつ確にお客様のニーズに対応できるようになりました。2002年3月現在で1,410名の社員を擁するNFSは、クレジット、カーリース、カード、レンタカー、保険など自動車販売に関する広範な金融サービス事業を展開しています。同社は2001年5月にカスタマー・コール・センターを新設し、お客さ

まからの質問や相談に迅速かつ相互方向での対応を可能にする体制を整えました。

NFSの業務は従来からのクレジットが主体となっており、2001年度で新車販売における利用率は約18.7%となりました。しかし同社は、2001年9月に「日産マイ・リース・プラン」を発表し、日産車をより手頃なリース月額で若年層に提供する試みをスタートしました。この斬新なプランは、日本で大きな反響を呼んでいます。

### 米国市場における利益率向上

2001年度、米国日産販売金融会社（NMAC）の米国市場における業績は、大きく改善しました。2000年度に46%だった新車の販売金融の利用率は52%まで上昇しています。その最大の要因は、2000年度に32.4%だったローン利用率が2001年度には40%まで上昇したことが挙げられます。リース利用率は12.2%から11.7%へとわずかながらも減少しました。しかしこのような業務拡大も、徹底したリスク管理なしには実現不可能でした。この間、当社はNMACの資産ポートフォリオのクオリティーに多大な注意を払っていたのです。ロス率は、平均1%台に抑えることができました。9月11日のテロ事件発生後の不安定な経済状況に対応するため、NMACはきわめて保守的なアプローチを採用して引当金を増額することで、その後に心配される支払遅延に備えました。さらにクレジット申込みの審査にあたって厳格な規定を定めて、自動車業界でトップレベルの資産内容の維持を図りました。



NFSの取扱業務

## グローバル企業としての役割

日産は、国際社会の一員であることを常に認識しています。私たちは、最高の商品を提供するだけでなく、安全性や環境保全などの分野でも最高水準を目指し、社員が働きその家族が生活する地域社会全体に貢献していきたいと考えています。

## 豊かな 社会をつくる 手助けを

### 企業市民として果たすべき役割

当社は、国際社会の一員として、事業展開をしている地域社会と全世界に貢献するため幅広く活動を展開しています。

ミシシッピ州キャンプトンの新工場建設を機に設立された日産ミシシッピ奨学金プログラムは、地域社会と協力した社会活動のひとつで、2002年には第一回奨学生4名が選出されました。

この奨学金プログラムには、若者の教育・生活レベル向上の手助けをしたいという当社の思いが込められています。また2002年度で5年目を迎える日産NPO奨学金制度は、文化・芸術、教育、国際交流、環境保全など、15分野の非営利団体(NPO)で活動する機会を日本の大学生や大学院生に提供しています。さらにスペインのカタロニア工科大学(UPC)に自動車の技術革



日産ミシシッピ奨学金プログラムの2002年度奨学生4名と、エミール ハッサン北米日産取締役副社長(左端)とロニー マスグローブ州知事(右端)



日産-NPOラーニング奨学金の授与式

新をテーマにした講座を設立し、自動車産業における技術革新や経営改革などを広める努力をしています。

ドイツでは、旧東ドイツ領内各州から将来を担う若者が流出するのを防ぐ政策を支援しています。157のディーラーの協力により運営されるこのプログラムは、16歳から20歳の若者200名を研修生として受け入れ、自動車の整備技術や販売・管理のノウハウを学ぶ機会を提供しています。

また米国では、当社はオンライン・マガジン [diversityinc.com](http://diversityinc.com) により「最も多様性のある企業トップ50」に選出されました。このランキングは、米国内で活動する大手企業の雇用、経営、社会貢献などを多様性という観点から分析した結果をまとめたものです。

### 安全への取り組み

日産車が関わる死亡・重傷事故の数は日本において年々減少しており、1995年比で10%低減しています。

当社は、単に規制に適合するだけでなく、社会のニーズに基づいたより安全な日産車の提供を目指しています。当社の目標は、1995年比で

日産車の関わる死亡・重傷事故を半減することです。日産の安全への取り組みはこれからも続きます。

### 環境保全への取り組み

日産は、環境保全への着実な取り組みは健全なビジネスの実践に欠かせないものと信じ、この企業市民としての責任を果していきます。

その一環として当社は、日本国内における商品技術やリサイクルを含めた包括的な環境保全の取り組みに関する中期行動計画「ニッサン・グリーンプログラム2005」を公表しました。

当社の環境保全に対する取り組みに関する詳細な情報は、毎年発行される「環境報告書」でご紹介しています。このレポートは当社のグローバル・ホームページ<http://www.nissan-global.com/JP/HOME/>でもご覧いただけます。



NISSAN  
GREEN PROGRAM



## 役員



左より:パトリック ペラタ、大久保 宣夫、小枝 至、高橋 忠生、松村 矩雄、ティエリー ムロンゲ、塙 義一、カルロス ゴーン

### 取締役及び監査役

#### 代表取締役

会長  
塙 義一  
社長  
カルロス ゴーン

#### 取締役

小枝 至  
大久保 宣夫  
松村 矩雄  
パトリック ペラタ  
ティエリー ムロンゲ  
高橋 忠生  
シェマヤ レヴィー

#### 監査役

森山 寛  
竹中 治彦  
今村 圭司  
中村 英男

(2002年6月20日現在)

**執行役員**

**社長兼最高経営責任者**

**カルロス ゴーン**

**副社長**

**小枝 至**

購買  
欧州事業

**大久保 宣夫**

技術・開発  
総合研究所

**松村 矩雄**

グローバル販売・マーケティング  
グローバルアフターセールス  
北米事業  
海外一般地域事業

**パトリック ペラタ**

企画  
デザイン

**ティエリー ムロンゲ**

最高財務責任者  
経理・財務  
グローバル情報システム

**高橋 忠生**

生産  
産業機械事業  
マリーン事業

**副会長**

**伊佐山 建志**

渉外

**常務**

**川崎 肇**

**高木 茂**

**阿部 栄一**

**佐々木 邦昭**

**北島 孝**

**山県 秀司**

**今井 英二**

**北洞 幸雄**

**富井 史郎**

**志賀 俊之**

**ベルナール レイ**

**ジャンジャック ルゴフ**

**中村 史郎**

**渡邊 邦幸**

**戸井田 和彦**

**中村 克己**

**菅 裕保**

**石田 繁夫**

**今津 英敏**

(2002年7月1日現在)

# 会社の概要

(2002年3月31日現在)

## 日産自動車株式会社

### 本店

〒220-8623  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

### 本社事務所

〒104-8023  
東京都中央区銀座六丁目17番1号  
Tel:03-3543-5523

**設立:**1933年12月26日

**資本金:**604,556百万円

**発行済株式総数:**4,517,045,210株

**株主総数:**114,032名

### 大株主

	(%)
ルノー.....	44.4
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー.....	3.3
三菱信託銀行株式会社(信託口).....	2.8
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口).....	2.3
第一生命保険相互会社.....	2.1
ザ チェース マンハッタン バンク エヌ エイ ロンドン .....	1.9
ザ チェース マンハッタン バンク エヌ エイ ロンドン エス エル オムニバス アカウント.....	1.9
日本生命保険相互会社.....	1.8
ボストンセーフデポジット ビーエスディー・ティー・ティー クライアンツ オムニバ.....	1.5
UFJ信託銀行株式会社(信託勘定A口)....	1.4

## 上場証券取引所

国内  
東京、大阪、名古屋、福岡、札幌

海外  
ナスダック(アメリカ)

## 株主関連業務

### 株式名義書換代理人

中央三井信託銀行株式会社  
〒105-8574  
東京都港区芝三丁目33番1号

### 米国預託証券(ADR)の名義書換預託代理人

JPMorgan Chase Bank  
270 Park Avenue,  
New York, New York  
10017-2070, USA

比率:1ADR=普通株式2株

## 監査法人

新日本監査法人

## 主要事務所及び事業所

国内  
本社事務所  
日産テクニカルセンター

北米  
北米日産会社  
日産テクニカルセンター・ノースアメリカ会社  
日産デザイン・アメリカ会社

欧州  
欧州日産会社  
日産テクニカルセンター・ヨーロッパ社  
日産デザイン・ヨーロッパ会社

**主要生産拠点**

国内  
追浜工場  
栃木工場  
九州工場  
横浜工場  
いわき工場

北米  
北米日産会社  
メキシコ日産自動車会社

欧州  
英国日産自動車製造会社  
日産モーター・イベリカ会社



## 5年間の主要連結財務データ

日産自動車株式会社及び連結子会社  
1997—2001年度

終了事業年度	百万円 (1株当たり金額と従業員数を除く)					百万米ドル (注記1) (1株当たり金額を除く)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日	2001年度 2002年3月31日
売上高	¥6,196,241	¥6,089,620	¥5,977,075	¥6,580,001	¥6,564,637	\$46,588
営業利益	489,215	290,314	82,565	109,722	86,883	3,678
当期純利益(損失)	372,262	331,075	(684,363)	(27,714)	(14,007)	2,799
1株当たり当期純利益(損失) (注記2)	92.61	83.53	(179.98)	(11.03)	(5.57)	0.70
支払配当金 (注記3)	27,841	0	0	17,591	25,130	209
資本合計 (注記4)	¥1,620,822	¥ 957,939	¥ 563,830	¥ 943,365	¥1,006,790	\$12,187
総資産 (注記4)	7,215,005	6,451,243	6,175,658	6,606,331	7,608,091	54,248
長期債務	1,604,955	1,402,547	1,655,610	1,591,596	1,669,642	12,067
減価償却費	374,827	360,191	434,553	498,444	508,012	2,818
従業員数	125,099	133,833	141,526	131,260	137,201	

注記: 1. すべてのドル数値は、特に指示がない限り、米ドルを意味しています。円金額からドル金額への換算は、便宜上、2002年3月31日の円相場1米ドル=133円を用いています。  
 2. 1株当たりの純利益(損失)は、各年度の普通株式の加重平均発行済株式数に基づいて計算されています。1株当たりの純利益(損失)は、1円単位または1米ドル単位で表示しています。2002年3月31日現在の発行済株式数:4,517,045,210株  
 3. 各年度における、子会社から日産以外の少数株主に対する現金配当の支払いは含まれておりません。  
 4. 1997年度から1999年度の株主資本と総資産は、2000年度の為替換算調整勘定の計上に関する規則の変更により修正再表示されています。

終了事業年度	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日
<b>生産・売上台数</b>					
グローバル生産台数 (注記1)	2,474,888	2,613,948	2,402,264	2,465,796	2,754,598
日本	1,272,851	1,313,527	1,336,918	1,528,461	1,671,510
米国	363,366	352,927	348,214	279,392	396,887
メキシコ	329,091	334,061	216,140	169,339	184,699
スペイン	109,813	153,807	105,245	96,000	99,885
英国	290,046	332,532	286,865	275,993	277,509
その他	109,721	127,094	108,882	116,611	124,108
グローバル売上台数	2,460,484	2,564,160	2,415,433	2,541,736	2,567,878
日本	702,657	725,842	758,603	872,507	981,512
北米 (注記2及び3)	968,030	985,168	874,160	656,789	678,488
欧州 (注記3)	453,697	513,048	500,836	549,547	494,092
その他 (注記2)	336,100	340,102	281,834	462,893	413,786

注記: 1. グローバル生産台数についてのすべての数値は、4月から3月までを基準としています。  
 2. 1999年度から2001年度のメキシコでの売上台数は、1999年4月から採用された新しい地域区分により、北米の売上台数に算入されています。1998年度以前は、その他に算入されていました。  
 3. 欧州とメキシコでの売上台数は、1月から12月の暦年ベースで算出されています。

## 財務レビュー

「日産リバイバル・プラン」の成功は、過去最高の利益の計上という形で2001年度の財務実績に顕著に表れています。収益拡大と有利子負債の大幅削減を通して、新しい事業計画である「日産180」で私たちが目指すさらなる成長と発展への基盤を築きました。

## 2001年度の業績

2001年度、当社は対前年度比1.4%減となる2,597,000台をグローバル市場で販売しました。半期ベースで販売実績を分析すると、上期は対前年度比3.6%減、下期は0.8%増と、下期に販売を伸ばしたことがわかります。これは、米国市場で下期に発売された新型「アルティマ」のように、NRPで計画された新商品が市場に投入された結果です。

## 連結売上高

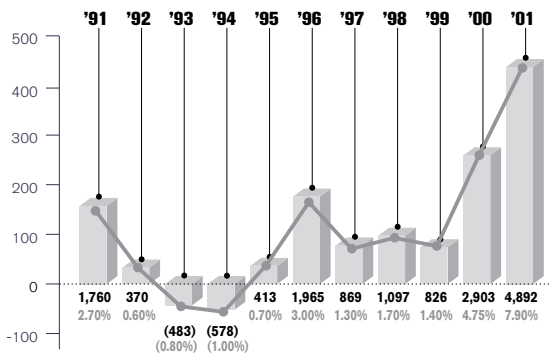
連結売上高は6兆1,962億円となり、対前年度比1.8%の増加となりました。しかしこれまでの会計基準や連結範囲を適用した場合には、売上高は5.4%増となります。その理由は以下の2点です。第一に、より国際会計基準に近づけていく一環として、以前は費用項目として計上していた米国とメキシコにおけるインセンティブ費用を、売上高から直接差し引いて算出しています。その影響が989億円、1.6%相当の売上減少要因となりました。第二に、バンテック、テネックス、日産陸送、国内連結販売会社など18の連結会社株の譲渡を行っており、この影響が1,132億円、1.8%相当の売上減少となりました。

## 連結営業利益

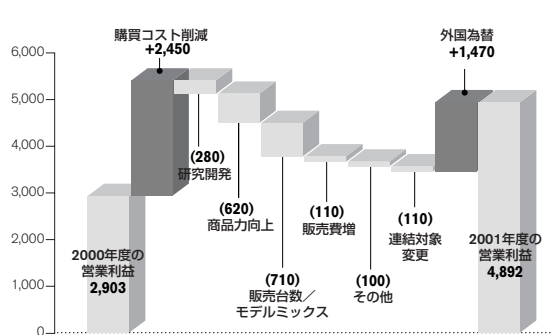
連結営業利益は昨年度の2,903億円から68%増加し、過去最高の4,892億円を記録しました。連結売上高営業利益率も7.9%と過去最高の値となり、NRPで掲げた2002年度末までのコミットメントである4.5%を大幅に上回りました。特に下期は著しい伸びを示し、9.0%を越える連結売上高営業利益率を達成しました。今年度の連結営業利益が昨年度に比べて約2,000億円と大幅に増加した要因は以下の通りです。

- 1) 昨年度同様、購買コストは収益改善に最も重要な役割を果たしました。NRP期間中の合計20%の購買コスト削減のうち、2001年度分の購買コスト削減9%は、2,450億円の増益要因となりました。
- 2) 2001年度の研究開発費は2,620億円となり、為替変動の影響も含めて昨年度より280億円増加しました。これは、商品ラインアップの刷新及び増強と、新技術の研究開発によるものです。
- 3) 商品ラインアップの充実と規制対応コスト増による減益要因は620億円でした。これは昨年度の数字を若干下回っているものの、自動車メーカーにとって、今後も見込んでいかなければならないものです。
- 4) グローバルな販売台数減と車種構成の悪化は、通年で710億円の減益要因となりました。しかし中間決算時に公表した予測値と比べると、下期に特に米国において改善が見られました。

**連結営業利益の推移**  
1991～2001年度 [単位：億円]



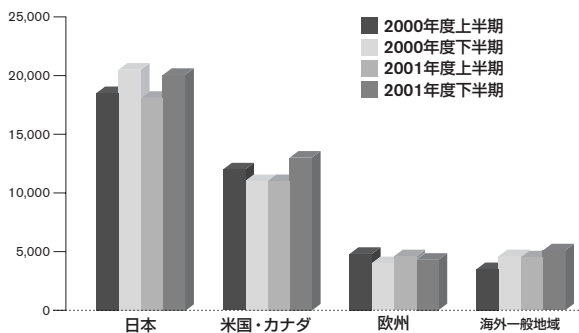
**連結営業利益変動要因**  
2001年度 [単位：億円]



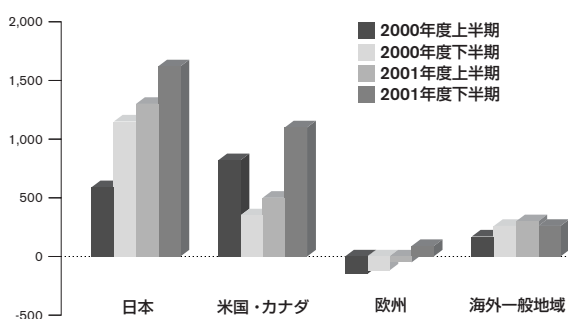
- 5) 販売費は、110億円増加しました。これは主に日本で旧型マーチの打ち切り等により、下期に販売費が増加したことに起因しています。しかし米国および欧州では販売費に大きな変動はありませんでした。
- 6) 前述の米国とメキシコにおける売上高の認識に関する会計基準の変更による営業利益への影響はほとんどありませんでしたが、18社の連結会社を連結対象からはずしたことにより、110億円の減益要因になりました。

- 7) さらに、特に下期の円安基調が連結営業利益に好影響を与え、通年で1,470億円の増益要因となりました。内訳は、2001年度のドルの為替レートは平均125.1円で、2000年度の平均110.6円に比較して、1,280億円の増益要因となりました。ユーロも2000年度の99.6円から2001年度には108.8円となり、ユーロおよびその他の外貨の為替差益による増益は190億円に上りました。

**所在地別売上高**  
2000～2001年度 [単位：億円]



**所在地別営業利益**  
2000～2001年度 [単位：億円]



### 連結経常利益

連結経常利益は2000年度の2,823億円から4,147億円と47%の増益となりました。

迅速な有利子負債の削減、日々の財務活動の改善及び、調達コストが減少したことにより、金融費用は204億円となりました。一方、退職給付の会計基準変更時差異の償却として、239億円を計上しています。

特別損益については固定資産の売却益を総額で169億円計上しましたが、銀行持合株を含む有価証券売却に伴う特別損失268億円および投資評価損260億円により相殺されました。

### 連結当期純利益

法人税等の税額は、874億円となりましたが、一方で繰延税金資産の計上に伴う1,021億円の税効果が認識されました。少数株主利益は、昨年度の211億円に対して今年度は66億円となりました。

当社の当期純利益は2000年度の3,311億円から大幅に改善して史上最高の3,723億円を記録し、売上高当期純利益率は6.0%となりました。

### ファイナンシャル・ポジション

#### 資産

連結総資産は2001年3月末の6兆4,000億円から対前年度比12%増の7兆2,000億円となりました。

流動資産も15.7%増の3兆5,000億円となりました。これは販売金融事業、特に下期の新型「アルティマ」導入後の米国日産販売金融会社(NMAC)の伸長が要因となっています。ローンを中心に同社の利用率は2000年度の46%から2001年度の52%に上昇しました。一方、売掛金と棚卸資産は減少傾向にあり、2000年度末にはそれぞれ連結売上高比9.4%と9.2%だったものが2001年度末には共に8.6%に減少しました。

投資及びその他の資産も2000年度の6,296億円から8,186億円に増加しました。ノン・コア資産や有価証券(すべての銀行株を含む)を売却する一方、当社は第三者割当増資により2002年3月にルノーの株式の13.5%を取得しました。またルノーはワラントの行使により、当社に対するルノーの持ち株比率を36.8%から44.4%へ引き上げました。2002年5月には当社はさらに1.5%追加してルノーへの持ち株比率を15%まで引き上げました。この結果、当社とルノーの間に株式の持ち合いが成立しました。当面の間これ以上の変更は予定されていません。



## 株主資本

大幅な収益改善とルノーによるワラントの行使により、今年度の株主資本は2000年度の9,579億円から1兆6,208億円へと急激に増加しました。その結果、2001年度末における当社の発行済株式総数は昨年度末より5億39百万株増えて45億17百万株となりました。

連結株主資本も2000年度には総売上上の16%および総資産の15%で2001年度にはそれぞれ26%と22%に増加しました。

2002年6月20日に開催された定時株主総会において、当社は2000年度の1株当たり7円から14%増配して1株当たり8円の配当金をお支払いすることを提案しました。また2002年度には1株当たり4円の間配当金の支払いを復活させることも併せて提案しました。当社は中期的に株主の皆様にご満足いただける安定した配当政策を構築したいと考えています。

## 有利子負債

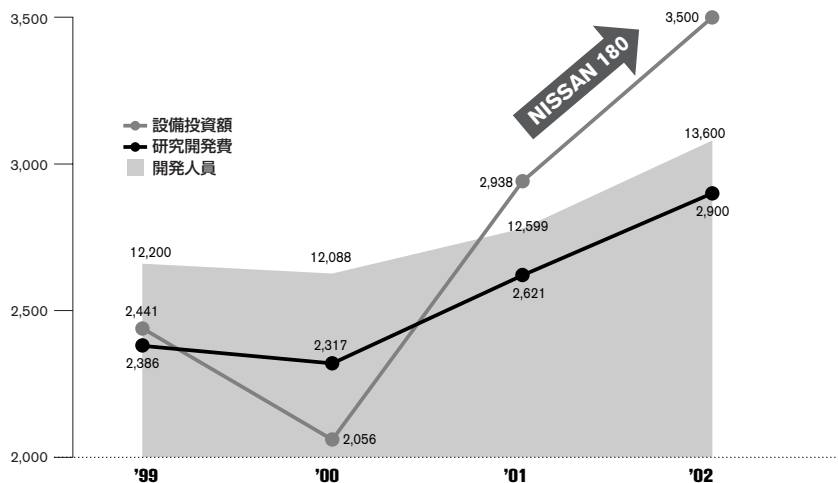
自動車事業における実質有利子負債は大幅に削減され、予想値およびNRPのコミットメント値を共に過達しました。2001年度も引き続き実施したノン・コア資産の売却による1,920億円の計上もさることながら、事業収益や運転資金の改善がより多くのキャッシュを生み、自動車事業実質有利子負債は昨年度末から5,210億円減少し、2001年度末には4,320億円となりました。株主資本に対しては、昨年の126%から31%に減少しました。その結果、当社が支払う金融費用は大幅に減少し、柔軟な財務戦略が可能となりました。

当社の格付は上昇し、投資適格となりました。

## キャッシュ・フロー

2001年度の営業活動によるキャッシュフローは、昨年度の730億円の3倍以上に相当する2,220億円に達しました。この急激な増加には、前述の営業利益の改善と運転資金の改善が多大な貢献を果たしています。このキャッシュで、自動車事業の有利子負債を圧縮し、更なる技術や商品の開発を支えるための原資を生み出しました。

技術開発に対する投資の推移  
1999～2002年度 [単位：億円]



## 連結貸借対照表

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2001年及び2000年会計年度

資 産	百万円		千米ドル(注記4)
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
<b>流動資産:</b>			
現金及び現金同等物 (注記9)	¥ 279,653	¥ 288,536	\$ 2,102,654
短期投資 (注記2 (e) 及び20)	666	4,392	5,008
受取債権、貸倒引当金控除後 (注記5及び9)	2,179,854	1,724,569	16,389,879
棚卸資産 (注記6)	534,051	559,088	4,015,421
その他の流動資産	523,031	463,358	3,932,564
流動資産合計	3,517,255	3,039,943	26,445,526
<b>有形固定資産 (注記7及び9):</b>	6,211,552	6,091,206	46,703,398
減価償却累計額控除 (注記3 (c))	(3,332,394)	(3,309,486)	(25,055,593)
有形固定資産純額	2,879,158	2,781,720	21,647,805
<b>投資及びその他の資産 (注記2 (e)、9及び20) :</b>			
投資有価証券:			
非連結子会社及び関連会社	117,969	138,048	886,985
その他	281,144	174,848	2,113,865
その他の資産	419,479	316,684	3,153,977
投資及びその他の資産合計	818,592	629,580	6,154,827
<b>資産合計</b>	<b>¥7,215,005</b>	<b>¥6,451,243</b>	<b>\$54,248,158</b>

連結財務諸表の注記を参照のこと

負債及び資本	百万円		千米ドル(注記4)
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001 2002年3月31日現在
<b>流動負債：</b>			
短期借入金及び1年以内返済予定の長期借入債務 (注記9)	¥1,424,804	¥1,429,516	\$10,712,812
支払手形及び買掛金 (注記8)	990,273	948,597	7,445,661
未払法人税等 (注記14)	46,706	54,884	351,173
その他の流動負債	546,232	677,809	4,107,008
流動負債合計	3,008,015	3,110,806	22,616,654
<b>固定負債：</b>			
長期借入債務 (注記9)	1,604,955	1,402,547	12,067,331
退職給付引当金 (注記2 (h)、3 (a) 及び10)	400,342	400,713	3,010,090
事業構造改革引当金	49,591	74,531	372,865
製品保証引当金 (注記3 (b))	160,938	154,557	1,210,060
その他の固定負債	293,053	270,973	2,203,406
固定負債合計	2,508,879	2,303,321	18,863,752
少数株主持分	77,289	79,177	581,120
<b>資本 (注記11、15及び23)：</b>			
資本金-無額面普通株式:			
授權株式数-6,000,000,000株;			
発行済株式数-2001年度-4,517,045,210株、			
2000年度-3,977,295,210株	604,556	496,606	4,545,534
資本準備金	803,212	690,262	6,039,188
剰余金	430,751	87,626	3,238,729
その他有価証券評価差額金 (注記2 (e))	4,406	1,438	33,128
為替換算調整勘定 (注記2 (b))	(221,973)	(316,481)	(1,668,970)
	1,620,952	959,451	12,187,609
自己株式控除-取得原価:2001年度-173,987株、			
2000年度-3,587,173株	(130)	(1,512)	(977)
資本合計	1,620,822	957,939	12,186,632
<b>契約債務及び偶発債務 (注記18)</b>			
<b>負債及び資本合計</b>	<b>¥7,215,005</b>	<b>¥6,451,243</b>	<b>\$54,248,158</b>



## 連結損益計算書

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2001年、2000年及び1999年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	2001年度 2002年3月31日
売上高	¥6,196,241	¥6,089,620	¥5,977,075	\$46,588,278
売上原価 (注記3(c)、7及び12)	4,546,526	4,633,780	4,568,233	34,184,406
売上総利益	1,649,715	1,455,840	1,408,842	12,403,872
販売費及び一般管理費 (注記3(c)、7及び12)	1,160,500	1,165,526	1,326,277	8,725,564
営業利益	489,215	290,314	82,565	3,678,308
その他の収益(費用)：				
受取利息	12,250	7,692	9,712	92,105
支払利息	(34,267)	(42,241)	(73,979)	(257,647)
持分法による投資利益(損失)	921	9,239	(19,033)	6,925
その他-純額 (注記13)	(103,903)	24,694	(711,919)	(781,225)
	(124,999)	(616)	(795,219)	(939,842)
法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益(損失)	364,216	289,698	(712,654)	2,738,466
法人税等 (注記14)：				
当年度分	87,446	68,105	40,503	657,489
繰延税額	(102,148)	(130,637)	(30,589)	(768,030)
	(14,702)	(62,532)	9,914	(110,541)
少数株主(利益)損失	(6,656)	(21,155)	38,205	(50,045)
当期純利益(損失) (注記19)	¥ 372,262	¥ 331,075	¥ (684,363)	\$ 2,798,962

連結財務諸表の注記を参照のこと。





## 連結株主持分計算書

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2001年、2000年及び1999年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	2001年度 2002年3月31日
<b>資本金</b>				
期首残高				
(2001-3,977,295,210株; 2000-3,977,293,751株; 1999-2,513,043,751株)	¥ 496,606	¥ 496,605	¥ 203,755	\$ 3,733,880
第三者割当 (注記11)				
(2001- 539,750,000株; 1999-1,464,250,000株)	107,950	-	292,850	811,654
転換社債の転換				
(2000-1,459株)	-	1	-	-
期末残高	¥ 604,556	¥ 496,606	¥ 496,605	\$ 4,545,534
<b>資本準備金</b>				
期首残高	¥ 690,262	¥ 690,262	¥ 397,412	\$ 5,189,940
第三者割当 (注記11)	112,950	-	292,850	849,248
転換社債の転換	-	0	-	-
期末残高	¥ 803,212	¥ 690,262	¥ 690,262	\$ 6,039,188
<b>剰余金(欠損金)</b>				
期首残高	¥ 87,626	¥(237,301)	¥ 653,433	\$ 658,842
当期純利益(損失)	372,262	331,075	(684,363)	2,798,962
現金配当金	(27,841)	-	-	(209,323)
取締役及び監査役賞与	(286)	(131)	(141)	(2,158)
その他 (注記15)	(1,010)	(6,017)	(206,230)	(7,594)
期末残高	¥ 430,751	¥87,626	¥(237,301)	\$ 3,238,729
<b>その他有価証券評価差額金 (注記2(e))</b>				
期首残高	¥ 1,438	¥ -	¥ -	\$ 10,812
当期中の純変動額	2,968	1,438	-	22,316
期末残高	¥ 4,406	¥ 1,438	¥ -	\$ 33,128
<b>為替換算調整勘定 (注記2(b))</b>				
期首残高	¥(316,481)	¥(365,526)	¥(311,230)	\$ (2,379,556)
当期中の純変動額	94,508	49,045	(54,296)	710,586
期末残高	¥(221,973)	¥(316,481)	¥(365,526)	\$ (1,668,970)

連結財務諸表の注記を参照のこと。

## 連結キャッシュ・フロー計算書

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2001年、2000年及び1999年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	2001年度 2002年3月31日
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>				
法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益(損失)	¥ 364,216	¥ 289,698	¥ (712,654)	\$ 2,738,466
減価償却費:				
リース資産	169,213	133,145	175,962	1,272,278
その他の資産	205,614	227,046	258,591	1,545,970
貸倒引当金	39,273	17,320	26,561	295,286
有価証券未実現損失	6,757	14,152	29,827	50,805
リース車輛に係る未実現損失	6,069	7,619	26,706	45,632
受取利息及び受取配当金	(13,837)	(11,139)	(13,415)	(104,038)
支払利息	102,656	108,188	119,176	771,850
有形固定資産売却益	(28,229)	(55,497)	(321)	(212,248)
有形固定資産除却損	11,285	16,730	29,682	84,850
有価証券売却損(益)	26,823	(65,043)	(42,053)	201,677
退職給付会計基準変更時差異費用処理額	23,925	24,729	-	179,887
退職給付引当金繰入	60,870	62,075	-	457,669
退職給付支払額	(81,326)	(67,351)	-	(611,474)
年金過去勤務費用償却額	-	-	222,981	-
事業構造改革引当金繰入額	-	-	164,590	-
事業構造改革費用支払額	(9,213)	(28,035)	-	(69,271)
売却債権	7,334	(100,533)	41,536	55,143
金融債権	(434,665)	(389,555)	(8,400)	(3,268,158)
棚卸資産	53,162	16,633	43,146	399,714
支払手形及び買掛金	78,255	24,476	(40,814)	588,383
その他	(178,517)	(6,837)	110,303	(1,342,233)
小計	409,665	217,821	431,404	3,080,188
受取利息及び受取配当金	11,483	8,024	11,569	86,338
利息支払額	(104,958)	(109,206)	(121,607)	(789,158)
法人税等支払額	(93,976)	(43,388)	(29,275)	(706,586)
営業活動から得られた現金(純額)	222,214	73,251	292,091	1,670,782
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>				
短期投資の減少	3,411	3,690	57,540	25,647
投資有価証券の購入	(230,397)	(9,294)	(25,682)	(1,732,308)
投資有価証券売却収入	99,666	177,731	57,825	749,368
長期貸付金の実行	(8,730)	(2,280)	(7,439)	(65,639)
長期貸付金の回収	6,978	9,831	5,269	52,466
固定資産の取得	(293,800)	(205,636)	(244,200)	(2,209,023)
有形固定資産の売却収入	108,935	98,692	85,859	819,060
リース車輛の購入	(396,213)	(362,781)	(362,428)	(2,979,045)
リース車輛の売却	185,152	192,635	208,635	1,392,120
連結範囲の変更を伴う子会社株式の売却(注記16)	13,639	10,331	40,779	102,549
連結子会社株式の追加取得	(2,634)	(2,568)	(10,237)	(19,805)
事業の売却による収入(注記16)	-	40,379	-	-
その他	(10,396)	33,685	13,667	(78,165)
投資活動に使用した現金(純額)	(524,389)	(15,585)	(180,412)	(3,942,775)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>				
短期借入金の増加(減少)	308,869	(16,403)	(831,150)	2,322,323
長期借入金の増加	631,451	248,298	213,909	4,747,752
社債の増加	246,822	50,000	295,313	1,855,805
長期借入債務の返済・償還	(1,092,066)	(555,045)	(563,055)	(8,211,023)
新株式の発行による収入	220,899	-	585,700	1,660,895
自己株式の売却収入	2,324	25,975	-	17,474
リース債務の返済	(9,543)	(15,919)	(18,460)	(71,752)
現金配当金の支払	(27,841)	-	(340)	(209,331)
財務活動から得られた(使用した現金)(純額)	280,915	(263,094)	(318,083)	2,112,143
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	10,371	7,155	(30,567)	77,977
現金及び現金同等物の減少	(10,889)	(198,273)	(236,971)	(81,873)
現金及び現金同等物期首残高	288,536	490,708	695,265	2,169,444
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加	2,006	564	33,668	15,083
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少	-	(4,463)	(1,254)	-
現金及び現金同等物期末残高	¥ 279,653	¥ 288,536	¥ 490,708	\$ 2,102,654

連結財務諸表の注記を参照のこと。

## 連結財務諸表の注記

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)

### 1. 作成の基礎

日産自動車株式会社(以下、「当社」といいます。)及び国内子会社は日本の財務会計基準に従って会計帳簿を保持しており、海外子会社はそれぞれの所在国の財務会計基準に従って会計帳簿を保持しております。

添付の連結財務諸表は、日本において一般に公正妥当と認められ適用されている会計原則及び会計慣行(それは日本以外の国及び管轄区において一般に公

正妥当と認められた会計原則及び会計慣行と重要な点について異なるかもしれない)に従って作成されており、日本の証券取引法の要求に従い当社が作成した連結財務諸表から編集されています。

過年度の財務諸表の一部の金額は当年度の表示に合致させるため再分類しています。

### 2. 重要な会計方針の要約

#### (a) 連結の基本方針及び非連結子会社及び関連会社投資の会計処理

2000年3月31日に終了した事業年度より適用となった改訂連結原則に従い、添付の連結財務諸表は、当社及び当社が直接又は間接的に支配している重要な子会社の勘定を含んでおります。当社が営業及び財務の方針に影響力を行使している会社は持分法により連結財務諸表に含められています。重要な関係会社間の債権債務及び取引高は連結上消去されています。

この連結会計原則の変更の結果、連結会社は2000年3月31日に終了した事業年度において139社増加しました。同時に、持分法により連結財務諸表に含められている会社は23社減少しました。この規則の変更により持分法から連結に含められることになった主要な会社は、日産車体株式会社、愛知機械工業株式会社、株式会社日産クレジット、日産不動産株式会社及び南アフリカ日産自動車会社(旧社名、オートメーカーズ社)であります。連結子会社数の減少は、売却による9社減少(主に欧州の販売金融会社)及び他の子会社との合併による9社減少を反映しております。連結範囲の変更により、1999年4月1日現在の剰余金は91,319百万円減少しております。

当社のメキシコ子会社の財務諸表は貨幣価値変動会計に基づいて作成されています。同基準による再評価修正はメキシコにおけるインフレーションの影響を反映するために行われ、添付の連結財務諸表上は差益又は差損及び直接、剰余金として計上されています。

連結されておらず持分法も適用されない子会社及び関連会社に対する投資は、取得原価がそれ以下で評価されています。このような投資の価値が永久的に下落した場合には、当社は投資の評価減を行っております。

金額的に重要でないため、連結子会社及び持分法適用会社への投資の取得原価と公正価値による純資産額との差額は取得年度の損益として計上され、販売費及び一般管理費に含められています。

#### (b) 外貨換算

海外連結子会社の貸借対照表項目は、取得日の為替相場で換算される資本の部の構成要素を除き、貸借対照表日の為替相場により換算されています。収益及び費用項目は期中の平均為替相場により換算しておりますが、メキシコ子会社については貸借対照表日の為替相場により換算されています。2000年4月1日付で、改訂後の外貨換算に関する会計基準が発効しました。2001年3月31日に終了した事業年度の連結財務諸表に対する、改訂後の基準適用の影響は軽微です。

#### (c) 現金同等物

取得時から3ヶ月以内に満期が到来する流動性の高いすべての投資を現金同等物としてみなしています。

#### (d) 棚卸資産

棚卸資産は主として低価法で評価しています。製品、仕掛品及び購入部品の原価は主として総平均法により、原材料及び貯蔵品の原価は後入先出法により決定されています。

#### (e) 短期投資及び投資有価証券

2000年3月31日に終了した事業年度までは、市場性のある有価証券は主として移動平均法による低価法で評価し、その他の有価証券は移動平均法による原価法で評価していました。

2000年4月1日より適用となった金融商品に関する新会計基準は、子会社及び関連会社株式を除く有価証券を三分類、すなわち、売買目的、満期保有、あるいはその他有価証券に分類することを要求しています。新基準では、売買目的有価証券は公正価値で評価され、満期保有有価証券は償却原価で評価されます。その他有価証券に分類された市場性のある有価証券は、公正価値で評価され、未実現損益の変動は、適用される税額控除後の金額で株主持分に直接含まれます。その他有価証券に分類された市場性のない有価証券は原価で評価されます。売却された有価証券の原価は移動平均法により決定されています。

当社及び連結子会社は、2000年4月1日時点で投資している有価証券の保有目的を評価し、その投資を「満期保有有価証券」と「その他有価証券」に分類し、そして2002年及び2001年3月31日現在の有価証券を上記の新基準に従い会計処理しました。

この金融商品に関する新基準の適用により、2001年3月31日に終了した事業年度の法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益は19,889百万円増加しております。

#### (f) 有形固定資産及び減価償却

当社及び連結子会社の有形固定資産の減価償却費は、会社により決定された見積耐用年数と残存価額に基づき、主として定額法により計算されています。注記3(c)を参照のこと。重要な改良や追加は取得原価で資産計上されています。維持及び修繕費は発生時に費用処理しています。

#### (g) リース

解約不能リース取引は、主としてオペレーティング・リース(このようなリースがオペレーティング・リースあるいはファイナンス・リースのどちらに分類されるかに関わらず)として会計処理しています。但し、リース契約上、リース資産の所有権が借手に移転する場合にはファイナンス・リースとして会計処理しています。

#### (h) 退職給付

2000年3月31日に終了した事業年度までは、退職給付引当金は期末自己都合要支給額から年金制度でカバーされると期待される金額を控除した額を計上していました。

年金制度に係る費用は、数理計算により算定された額を積み立てております。過去勤務債務は14年で積み立てています。当社及び一部の連結子会社は、過去勤務債務を数理計算上確定あるいは支払義務が発生した時点で費用処理していました。注3(a)を参照のこと。

2000年4月1日より適用された退職給付に関する新会計基準に従い、2002年及び2001年3月31日現在の退職給付引当金は、主として貸借対照表日現在の退職給付債務及び年金資産の公正価額に基づき、会計基準変更時差異の未処理額、未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務債務を調整した額を計上しています。退職給付債務は期間定額基準で算定されています。

会計基準変更時差異は、定額法により主として15年で処理しています。

数理計算上の差異は、発生年度の翌年度から、従業員の平均残存勤務期間以内である主として8年から18年に亘って定額法により処理しています。一部の海外連結子会社は、数理計算上の差異の処理について回廊アプローチを採用しています。

過去勤務債務は、発生年度より、従業員の平均残存勤務期間以内である主として9年から15年に亘って定額法により処理しています。

退職給付に関する新基準の適用により、2001年3月31日に終了した事業年度の法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益は35,042百万円減少しております。

#### (i) 法人税等

2000年3月31日に終了した事業年度から適用された法人税等に係る新会計基準に従い、連結財務諸表において、資産及び負債の財務報告上の金額と税務上の評価額との差額について繰延税金資産及び負債が認識されており、それらは当該差額が解消すると期待される時点で適用される税率と税法を用いて計算されています。

この新基準の適用により、2000年3月31日現在の総資産は14,736百万円、総負債は63,343百万円及び欠損金は64,330百万円増加し、2000年3月31日に終了した事業年度の当期純損失は34,238百万円減少しています。

#### (j) 研究開発費

研究開発費は発生時に費用として処理しています。

研究開発費に関する新会計基準が2000年3月31日に終了する事業年度より適用されています。しかしながら、この新基準が2000年3月31日に終了する事業年度に係る連結損益計算書に及ぼす影響はありませんでした。

#### (k) 収益の認識

製品の販売による収益は、通常製品の出荷時に認識されます。

#### (l) 販売奨励金の会計処理

2002年3月31日に終了した事業年度から米国で適用された販売奨励金に関する新しい会計処理基準に従い、従来販売費及び一般管理費に含められていた米国及びメキシコ子会社の販売奨励金の一部(販売数量に基づいて現金で支払われる奨励金)を、当事業年度から売上控除として処理しております。この変更により、従来の処理によった場合と比較し、売上高及び売上総利益がそれぞれ98,920百万円(743,759千米ドル)減少しております。しかしながら、当該変更の営業利益及び法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益に対する影響はありません。注記22を参照のこと。

#### (m) デリバティブ金融商品

当社及び一部の連結子会社は、外国為替相場、金利、及び株価の不利な変動から生じるリスクを管理するために種々のデリバティブ取引を行っています。2000年4月1日より適用された金融商品に関する新会計基準に従い、デリバティブ金融商品は公正価値で評価され、未実現損益の変動は利益又は損失として計上されています。ただし、繰延ヘッジ会計の要件を満たす場合には、当該未実現損益は資産又は負債として繰延べられています。ヘッジ会計の要件を満たした外国為替先物予約契約によりヘッジされている受取債権及び支払債務は当該予約レートで換算されています。

#### (n) 利益処分

日本の商法においては、特定の事業年度に係る利益処分は、事業年度終了後に開催される株主総会の決議により行われます。従って、各事業年度の財務諸表にはこのような利益処分は反映されておりません。注記23を参照のこと。



### 3. 会計方針の変更

(a) 1999年4月1日より、当社及び一部の連結子会社は、適格退職年金制度及び厚生年金基金制度に関する過去勤務費用の会計処理を、拠出時に費用処理する方法から数理計算上決定した時点あるいは支払義務が生じた時点でこれらの費用を認識する方法に変更しました。この変更は、年金資産の運用利回りの低下により適格退職年金制度の未積み立て過去勤務費用の重要性が高まっていること、並びに厚生年金基金制度の積立て水準が1999年3月31日現在の最低積立水準に達しなかったことを考慮し、健全な財政状態を確立するために行われました。さらに、一部の連結子会社は、親会社の会計方針に統一するため、退職給与引当金の計上方法を、期末自己都合要支給額の40%を計上する方法から100%を計上する方法に変更しました。これらの会計方針の変更による1999年4月1日現在の累積的影響額は275,876百万円であり、2000年3月31日に終了した事業年度の特別損失として計上されています。

これらの会計処理方法の変更により、2000年3月31日に終了した事業年度の営業利益は14,230百万円、法人税等及び少数株主持分調整前当期純損失は261,646百万円増加し、税金費用は14,057百万円減少、少数株主損益は13,930百万円、当期純損失は233,659百万円増加しています。

(b) 1999年3月31日に終了した事業年度までは、当社及び国内連結子会社は、保証書の約款上の義務遂行に関連して翌事業年度に発生するサービス費用に備えるために、経験率に基づき製品保証引当金を計上していました。この引当方

法は日本の法人税法に基づいていました。1999年4月1日より、当社及び国内連結子会社は、税法と乖離していく現状と長期的かつ国際的な観点から、財務の健全性を確立し、費用・収益の対応をより適正に行うため、製品保証費の会計処理を変更し、全保証期間(3年から5年)に発生すると見込まれるすべてのサービス費用をカバーする金額を引当計上することにしました。この変更による1999年4月1日現在の累積的影響額は48,493百万円であり、2000年3月31日に終了した事業年度において、特別損失として計上されています。

この変更により、2000年3月31日に終了した事業年度の営業利益は14,446百万円増加し、法人税等及び少数株主持分調整前当期純損失及び当期純損失は34,047百万円増加しています。

(c) 2000年4月1日より、当社は有形固定資産の減価償却方法を定額法に変更しました。2000年3月31日に終了した事業年度までは、有形固定資産の減価償却費は日本の法人税法に規定する定率法により計算されていました。また、当社は有形固定資産の耐用年数及び残存価額を、それぞれ当社独自の見積耐用年数及び実質的残存価額に変更しました。

これらの会計方針の変更により、2001年3月31日に終了した事業年度の減価償却費は29,804百万円減少し、営業利益は28,672百万円増加し、法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益は29,052百万円増加しています。

### 4. 米ドル金額

米ドル金額は単に読者の便宜のために示しております。2002年3月31日現在の為替相場である1米ドル=133円が用いられています。これらの金額の記載

は、円金額がこのレートあるいは他のレートで米ドルに換金、実現あるいは決済された、またはされうるということを意味しているものではありません。



## 5. 受取債権

2002年及び2001年3月31日現在の受取債権の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
受取手形及び売掛金	¥ 532,936	¥ 570,896	\$ 4,007,038
金融債権	1,716,024	1,185,568	12,902,436
貸倒引当金控除	(69,106)	(31,895)	(519,594)
	<b>¥2,179,854</b>	<b>¥1,724,569</b>	<b>\$16,389,880</b>

金融債権は、主に自動車の販売に関連して金融子会社が実行した顧客に対する貸付債権です。

## 6. 棚卸資産

2002年及び2001年3月31日現在の棚卸資産の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
製品	¥381,671	¥416,222	\$2,869,707
仕掛品及びその他	152,380	142,866	1,145,714
	<b>¥534,051</b>	<b>¥559,088</b>	<b>\$4,015,421</b>

## 7. 有形固定資産

2002年及び2001年3月31日現在の有形固定資産は以下のように要約されます。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
土地	¥ 768,800	¥ 798,767	\$ 5,780,451
建物及び構築物	1,288,439	1,328,949	9,687,511
機械装置	3,997,661	3,893,514	30,057,601
建設仮勘定	156,652	69,976	1,177,835
	<b>¥6,211,552</b>	<b>¥6,091,206</b>	<b>\$46,703,398</b>

2002年3月31日に終了した3年間の各事業年度の有形固定資産の減価償却費は以下のとおりです。

終了事業年度	百万円			千米ドル
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	2001年度 2002年3月31日
	<b>¥362,601</b>	<b>¥334,168</b>	<b>¥433,667</b>	<b>\$2,726,323</b>

## 8. 支払手形及び買掛金

2002年及び2001年3月31日現在の支払手形及び買掛金の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
支払手形及び買掛金	¥611,311	¥600,936	\$4,596,323
未払費用及びその他	378,962	347,661	2,849,338
	<b>¥990,273</b>	<b>¥948,597</b>	<b>\$7,445,661</b>

## 9. 短期借入金及び長期借入債務

2002年及び2001年3月31日現在の短期借入金及び1年以内返済予定の長期借入債務の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
借入金(主として銀行) .....	¥ 610,872	¥ 463,284	\$ 4,593,023
輸入手形 .....	2,390	10,868	17,970
コマーシャル・ペーパー .....	62,038	229,447	466,451
1年以内返済予定の長期借入債務 .....	749,504	725,917	5,635,368
	<b>¥1,424,804</b>	<b>¥1,429,516</b>	<b>\$ 10,712,812</b>

2002年及び2001年3月31日現在の短期借入金に適用される利率は、主として、それぞれ0.2%から11.7%、0.1%から12.0%です。

2002年及び2001年3月31日現在の長期借入債務の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
担保付債務:			
銀行及びその他の金融機関からの借入、 期限は2008年までで利率は0.5%から8.0% .....	¥ 926,113	¥ 641,157	\$ 6,963,255
無担保債務:			
銀行及びその他の金融機関からの借入、 期限は2011年までで利率は0.1%から10.2% .....	520,496	537,889	3,913,504
円建社債、期限は2007年までで利率は1.0%から3.6% .....	626,100	556,700	4,707,519
豪州ドル建ノート、期限は2001年までで利率は6.9% .....	-	2,123	-
米ドル建ミディアム・ターム・ノート、期限は2002年までで利率は7.3% .....	4,130	10,032	31,053
円、米ドル及びドイツマルク建ユーロ・ミディアム・ターム・ノート、 期限は2008年までで利率は1.8%から9.6% .....	102,254	162,097	768,827
1.6%円建転換社債、期限2003年 .....	2,566	2,566	19,293
円建変動金利型新株引受権付社債、期限2004年 .....	172,800	215,900	1,299,248
	<b>2,354,459</b>	<b>2,128,464</b>	<b>17,702,699</b>
1年以内返済予定額控除 .....	<b>749,504</b>	<b>725,917</b>	<b>5,635,368</b>
	<b>¥1,604,955</b>	<b>¥1,402,547</b>	<b>\$ 12,067,331</b>

2003年満期1.6%転換社債は、前もって買戻しされなければ、2003年3月28日まではいつでも当社の普通株式に、2002年3月31日現在1株当たり685.30円の転換価格で転換できます。

2004年満期変動金利型社債とともに発行された新株引受権に関する情報は注記11を参照して下さい。

2002年3月31日現在、すべての転換社債がその時点の転換価格で転換され、すべての新株引受権がその時点の行使価格で行使されたと仮定したならば、168,079千株の新株式が発行されることとなります。

転換社債の転換価格及び新株引受権の行使価格は株式分割を含む特定の場合には調整されます。すべての転換社債の転換並びにすべての新株引受権の行使に十分な普通株式数が留保されています。

長期借入債務の返済期限は以下のように要約されます。

3月31日に終了する事業年度	百万円	千米ドル
2003年	¥ 749,504	\$ 5,635,368
2004年	375,407	2,822,609
2005年	668,562	5,026,782
2006年及びそれ以降	560,986	4,217,940
	<b>¥2,354,459</b>	<b>\$17,702,699</b>

2002年3月31日現在、短期借入金450,550百万円(3,387,594千米ドル)及び長期借入債務926,113百万円(6,963,256千米ドル)の担保として以下の資産が差し入れられています。

	百万円	千米ドル
現金	¥ 12	\$ 90
受取債権	1,005,255	7,558,308
有形固定資産(簿価)	557,835	4,194,248
	<b>¥1,563,102</b>	<b>\$11,752,646</b>

上記のほか、2002年3月31日現在、連結貸借対照表に計上されていないリース資産にかかる金融債権583百万円(4,383千米ドル)が短期借入金500百万円(3,759千米ドル)の担保に供されており、さらに、2002年3月31日現在で、有形固定資産2,692百万円(20,241千米ドル)及び連結子会社株式44,366百万円(333,579千米ドル)が非連結子会社及び関連会社の債務総額19,088百万円(143,519千米ドル)の担保に差し出されています。この19,088百万円(143,519千米ドル)の債務は連結財務諸表に計上されておりません。

## 10. 退職給付制度

当社及び国内連結子会社は、確定給付型の退職給付制度として、実質的にすべての従業員を対象とする厚生年金基金制度、適格退職年金制度及び退職一時金制度を設けており、従業員は基本給、勤続年数、及び退職の事由を基礎として決定される金額を、一時金あるいは年金で受取る権利を与えられています。一部の海外連結子会社は、確定給付型と確定拠出型の退職給付制度を有しております。

以下の表は、2002年及び2001年3月31日現在の当社及び連結子会社の確定給付型退職給付制度に係る積立及び引当状況、並びに連結貸借対照表上計上されている金額を示しております。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
退職給付債務	<b>¥(1,428,222)</b>	¥(1,462,142)	<b>\$ (10,738,511)</b>
年金資産の公正価額	<b>674,642</b>	717,359	<b>5,072,496</b>
未積立退職給付債務	<b>(753,580)</b>	(744,783)	<b>(5,666,015)</b>
会計基準変更時差異の未処理額	<b>317,098</b>	350,121	<b>2,384,195</b>
未認識数理計算上の差異	<b>132,217</b>	66,431	<b>994,113</b>
未認識過去勤務債務	<b>(96,056)</b>	(72,381)	<b>(722,226)</b>
退職給付債務純額	<b>(400,321)</b>	(400,612)	<b>(3,009,933)</b>
前払年金費用	<b>21</b>	101	<b>158</b>
退職給付引当金	<b>¥ (400,342)</b>	¥ (400,713)	<b>\$ (3,010,091)</b>

上記の表に示されている金額は厚生年金基金の代行部分を含んでいます。2001年3月31日に終了した事業年度において、当社及び一部の連結子会社は、2000年3月の日本の厚生年金保険法の改正に伴い、代行部分の給付について年金支給年齢に関する厚生年金基金制度の改正を行い、また、退職一時金制度及び適格退職年金制度についても改定を行いました。さらに、当社は2001年4月1日を発効日として、厚生年金基金制度について、将来の役員提供に関する給付の一部を廃止いたしました。この結果、2002年及び2001年3月31日をもって終了した事業年度において過去勤務債務が発生しています。



2002年及び2001年3月31日に終了した事業年度の退職給付費用の構成要素は以下の通りとおりです。

終了事業年度	百万円		千円ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
勤務費用	¥50,147	¥57,881	\$377,045
利息費用	43,086	45,390	323,955
期待運用収益	(27,791)	(31,092)	(208,955)
会計基準変更時差異の費用処理額	24,369	25,232	183,226
数理計算上差異の処理額	13,378	(239)	100,586
過去勤務債務の処理額	(7,408)	(10,848)	(55,699)
その他	(190)	480	(1,429)
合計	¥95,591	¥86,804	\$718,729

上記制度の会計処理に用いられた仮定は以下のとおりです。

終了事業年度	2001年度	2000年度
	2002年3月31日現在	2001年3月31日現在
割引率		
国内会社	3.0%	3.0%
海外会社	5.5% - 7.5%	4.9% - 7.5%
期待運用収益率		
国内会社	主として4.0%	主として4.0%
海外会社	7.0% - 9.0%	7.5% - 9.0%

## 11. 株主持分

当社は日本の商法に従い、利益準備金を積み立てており、これは剰余金に含まれています。商法は、利益準備金及び資本準備金の合計額が資本金の25%に達するまで、利益処分のうち現金で支払われる金額の少なくとも10%以上を利益準備金として積み立てることを要求しています。当該利益準備金は2002年及び2001年3月31日現在、53,839百万円(402,549千円ドル)及び50,938百万円です。

商法は、資本準備金及び利益準備金を配当することを禁止していますが、株主総会の決議により両者を欠損填補に充当するか、あるいは、取締役会の決議により資本金へ組み入れることが認められます。2001年10月1日に商法が改正されました。改正後の商法によれば、資本準備金と利益準備金の合計額が資本金の25%を超過している場合、株主総会の決議により、超過分を資本の払い戻しもしくは利益の配当として、株主へ分配することができます。さらに、改正商法により株式の額面が廃止され、2001年10月1日現在発行済み株式のすべてが無額面株式へ転換されました。さらに、改正商法により、2001年10月1日以降発行されるすべての株式は無額面となります。改正商法が施行されるまでは、当社株式の額面は50円でした。

1999年5月28日に、当社は1,464,250千株の新規普通株式を1株当たり400円、総額585,700百万円で、フランスの会社であるルノー社に発行しました。

同日、当社は2004年満期新株引受権付変動金利社債215,900百万円を、ルノー社に対し発行しました。この新株引受権は第三者への譲渡が禁止されており、ルノー社に、当社の普通株式を1株当たり400円で引受ける権利を与えていました。

2002年3月にルノー社はこの新株引受権を行使し、当社はルノー社に対し、220,900百万円(1,660,902千円ドル)を発行価額として、当社の普通株式539,750千株を発行しました。この結果、2002年3月31日現在でのルノー社の当社に対する持分比率は44.37%に増加しました。2002年3月において、当社は間接的にルノー社の発行済株式総数の13.5%に相当する普通株式を発行価額217,451百万円(1,634,970千円ドル)で取得しました。

## 12. 研究開発費

2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度の販売費及び一般管理費、及び製造費用に含まれる研究開発費は、それぞれ262,121百万円(1,970,835千円ドル)、231,672百万円、238,622百万円です。

### 13. その他の収益（費用）

2002年3月31日に終了した3年間の各事業年度の「その他の収益（費用）」の「その他（純額）」の内訳は以下のとおりです。

終了事業年度	百万円			千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
受取配当金	¥ 1,587	¥ 3,447	¥ 3,703	\$ 11,932
有価証券売却益	-	38,599	14,338	-
有価証券未実現損失	(6,757)	(14,152)	(29,827)	(50,804)
有形固定資産売却益	28,229	55,497	321	212,248
有形固定資産廃却損	(11,285)	(16,730)	(26,256)	(84,849)
投資有価証券売却（損）益	(26,823)	26,444	27,715	(201,677)
為替差損	(1,895)	(2,797)	(8,611)	(14,248)
会計基準変更時差異費用処理額	(23,925)	(24,729)	-	(179,887)
過去勤務費用償却（注記3(a)）	-	-	(275,876)	-
事業構造改革引当金繰入額	-	-	(232,692)	-
製品保証引当金繰入額（注記3(b)）	-	-	(48,493)	-
その他	(63,034)	(40,885)	(136,241)	(473,940)
	¥(103,903)	¥ 24,694	¥(711,919)	\$ (781,225)

### 14. 法人税等

当社及び国内連結子会社に課される税金は、法人税、住民税及び事業税であり、その合計の法定税率は、2002年、2001年及び2000年において約42%でした。海外連結子会社の税金は、一般的に設立された国で適用される税率に基づいています。

2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度の連結損益計算書に反映されている実効税率は以下のような理由により法定税率と異なっております。

終了事業年度	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在
法定税率	41.9%	41.9%	(41.9)%
影響:			
評価性引当額の（減少）増加	(42.9)	(60.9)	40.5
海外子会社に適用される税率差異	(4.3)	(2.9)	0.5
その他	1.3	0.3	2.3
実効税率	(4.0)%	(21.6)%	1.4%

2002年及び2001年3月31日現在の、繰延税金資産及び負債の重要な構成要素は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
繰延税金資産:			
繰越欠損金	¥165,554	¥229,993	\$1,244,767
退職給付引当金及び年金費用	147,614	140,747	1,109,880
事業構造改革引当金	26,659	35,541	200,444
その他	320,260	230,721	2,407,970
繰延税金資産総合計	660,087	637,002	4,963,061
評価性引当金	(169,634)	(280,347)	(1,275,444)
繰延税金資産計	490,453	356,655	3,687,617
繰延税金負債:			
租税特別措置法上の準備金等	(197,806)	(50,875)	(1,487,263)
連結調整勘定	(70,553)	(82,269)	(530,474)
その他有価証券評価差額金	(2,146)	(4,455)	(16,135)
その他	(17,249)	(116,671)	(129,692)
繰延税金負債計	(287,754)	(254,270)	(2,163,564)
繰延税金資産純額	¥202,699	¥ 102,385	\$1,524,053

## 15. 剰余金(欠損金)

2002年3月31日に終了した3年間の各事業年度の剰余金(欠損金)のその他の増減は以下のとおりです。

終了事業年度	百万円			千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
貨幣価値変動会計によるメキシコ連結子会社の				
勘定の再評価による修正(注記2(a))	¥ 1,455	¥ 4,346	¥ (13,432)	\$ 10,940
税効果会計適用による累積的影響額	-	-	(98,568)	-
連結範囲、持分法適用範囲の増加・減少に伴う				
期首剰余金の修正、及びその他の修正	(2,465)	(10,363)	(94,230)	(18,534)
	¥(1,010)	¥(6,017)	¥(206,230)	\$ (7,594)

## 16. 補足的キャッシュ・フロー情報

### a) 株式の売却により連結除外となった会社の資産及び負債の要約

以下は、2002年3月31日に終了した事業年度における日産アルティア他8社の株式売却、2001年3月31日に終了した事業年度における株式会社日産サテオ山形他13社の株式売却及び2000年3月31日に終了した事業年度における仙台日産モーター株式会社、愛媛日産モーター株式会社、及び欧州の販売金融会社5社(ドイツ、英国、スペイン、イタリア、及びオランダ)の株式売却による移動資産・負債、売却金額、及び純現金収入の要約です。

終了事業年度	百万円			千米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
流動資産	¥ 46,516	¥ 41,441	¥278,797	\$ 349,744
固定資産	51,729	40,385	49,181	388,940
投資有価証券売却益	2,048	4,254	9,459	15,398
流動負債	(53,027)	(46,563)	(195,676)	(398,699)
固定負債	(24,526)	(12,596)	(99,799)	(184,406)
少数株主持分	(6,612)	(3,360)	0	(49,714)
株式売却収入	16,128	23,561	41,962	121,263
子会社が保有する現金及び現金同等物	(2,489)	(13,230)	(1,183)	(18,714)
純収入	¥ 13,639	¥ 10,331	¥ 40,779	\$ 102,549

### b) 事業譲渡により減少した資産及び負債の要約

2000年会計年度(2001年3月31日に終了した事業年度)	百万円
流動資産	¥26,325
固定資産	33,700
有形固定資産売却益	6,856
流動負債	(12,346)
固定負債	(3,625)
事業構造改革引当金	(10,522)
事業譲渡収入	40,388
現金及び現金同等物	(9)
純収入	¥40,379

## 17. リース取引

### a) 借手側の会計

以下の仮定の金額は、もしファイナンス・リースの会計が、現在オペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに適用されたとしたならば連結貸借対照表に計上されていたであろう、2002年及び2001年3月31日現在のリース資産の取得価額、減価償却累計額及び帳簿価額を示しています。

2001年会計年度 (2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額
機械装置 .....	¥ 64,835	¥ 22,940	¥41,895	\$ 487,481	\$172,481	\$315,000
その他 .....	132,844	77,903	54,941	998,827	585,737	413,090
合計 .....	¥197,679	¥100,843	¥96,836	\$1,486,308	\$758,218	\$728,090

2000年会計年度 (2001年3月31日現在)	百万円		
	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額
機械装置 .....	¥ 49,533	¥15,191	¥ 34,342
その他 .....	150,443	79,713	70,730
合計 .....	¥199,976	¥94,904	¥105,072

添付の連結財務諸表においてオペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに係る支払リース料は、2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度において、それぞれ47,317百万円(355,767千米ドル)、52,053百万円及び57,882百万円でした。リース期間に亘り定額法で計算したリース資産の減価償却費及び支払リース料に含まれる支払利息相当額は、2002年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ44,282百万円(332,947千米ドル)及び3,207百万円(24,113千米ドル)であり、2001年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ49,136百万円及び3,160百万円であり、2000年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ53,532百万円及び3,756百万円でした。

解約不能オペレーティング・リース及びオペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに係る2002年3月31日以降の将来の支払リース料は以下のように要約されます。

3月31日に終了する事業年度	百万円		千米ドル	
	ファイナンス・リース	オペレーティング・リース	ファイナンス・リース	オペレーティング・リース
2003年 .....	¥37,437	¥ 4,335	\$281,481	\$ 32,594
2004年及びそれ以降 .....	61,152	20,859	459,789	156,835
合計 .....	¥98,589	¥25,194	\$741,270	\$189,429

### b) 貸手側の会計

以下の金額は、オペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに関する2002年及び2001年3月31日現在のリース資産の取得価額、減価償却累計額及び帳簿価額を示しています。

2001年会計年度 (2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額
機械装置 .....	¥91,035	¥43,055	¥47,980	\$684,474	\$323,722	\$360,752
その他 .....	5,018	3,163	1,855	37,729	23,782	13,947
合計 .....	¥96,053	¥46,218	¥49,835	\$722,203	\$347,504	\$374,699

2000年会計年度 (2001年3月31日現在)	百万円		
	取得価額	減価償却 累計額	帳簿価額
機械装置 .....	¥103,398	¥49,204	¥54,194
その他 .....	5,073	2,958	2,115
合計 .....	¥108,471	¥52,162	¥56,309

添付の連結財務諸表において、オペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに係る受取リース料は、2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度において、それぞれ21,850百万円(164,286千米ドル)、37,591百万円及び38,332百万円でした。オペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに係るリース資産の減価償却費及び受取リース料に含まれる受取利息相当額は、2002年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ18,946百万円(142,451千米ドル)及び3,452百万円(25,955千米ドル)であり、2001年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ23,751百万円及び2,125百万円であり、2000年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ22,397百万円及び1,962百万円でした。

解約不能オペレーティング・リース及びオペレーティング・リースとして会計処理されているファイナンス・リースに係る2002年3月31日以降の将来の受取リース料は以下のように要約されます。

3月31日に終了する事業年度	百万円		千米ドル	
	ファイナンス・リース	オペレーティング・リース	ファイナンス・リース	オペレーティング・リース
2003年	¥18,537	¥149,501	\$139,376	\$1,124,068
2004年及びそれ以降	33,385	154,890	251,015	1,164,586
合計	¥51,922	¥304,391	\$390,391	\$2,288,654

## 18. 契約債務及び偶発債務

2002年3月31日現在、当社及び連結子会社は以下の偶発債務を有していました。

	百万円	千米ドル
輸出荷為替手形及び銀行割引営業受取手形の裏書き人として	¥ 1,047	\$ 7,872
従業員の住宅借入金及びその他の保証人として	234,970	1,766,692
	¥236,017	\$1,774,564

上記のほか、2002年3月31日現在、当社は、非連結子会社及び関連会社の債務のうち総額3,849百万円(28,940千米ドル)につき銀行に保証の予約をしています。さらに、当社は関連会社の債務795百万円(5,977千米ドル)に関し、金融機関へ経営指導書を差し出しています。当社はまた、受取手形未決済残高58,742百万円(441,669千米ドル)を購入した金融機関に経営指導書を差し出しています。遡及権付で売却した割賦債権の2002年3月31日現在の未決済残高は264百万円(1,985千米ドル)です。

連結子会社はその顧客及びその他との間で、総額15,749百万円(118,414千米ドル)の当座貸越契約及び貸出コミットメント契約を締結しており、2002年3月31日現在で、当該契約に基づく貸付金残高及び貸出未実行残高はそれぞれ2,615百万円(19,662千米ドル)及び13,134百万円(98,752千米ドル)であります。これらの契約の多くは実行されることなく終了し、借入人の信用状況の審査を条件として実行される場合もあるため、必ずしも未実行残高全額が利用されるわけではありません。





## 19. 1株当たり金額

基本的1株当たり当期純利益(損失)の計算は、各事業年度における発行済普通株式数の加重平均に基づいています。希薄化後1株当たり当期純利益(損失)は、各事業年度における発行済普通株式数の加重平均に、転換社債の転換及び新株引受権の行使により発行される普通株式の潜在的な希薄化の影響を考慮して計算されます。

1株当たり現金配当金は各事業年度に対応して取締役会で提案された現金配当を意味しています。

1株当たり純資産は各貸借対照表日現在の発行済普通株式数に基づいて計算されています。

終了事業年度	円			米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
当期純利益(損失):				
基本	¥92.61	¥83.53	¥(179.98)	\$0.696
希薄化後	92.13	79.45	(179.98)	0.693
年度に対応する現金配当	8.00	7.00	-	0.060

(2001年度中に発行された株式に対する1株当たり配当は4.00円です。)

	円		米ドル
	2001年度 2002年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在	2001年度 2002年3月31日現在
純資産	¥358.84	¥241.07	\$2.698

## 20. 有価証券

a) 2002年及び2001年3月31日現在での、満期保有目的債券及びその他有価証券に分類された市場性のある有価証券の情報は以下のとおりです。

### 満期保有目的債券

2001年会計年度(2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益
公正価値が簿価を超える有価証券:						
政府債	¥ 67	¥ 70	¥ 3	\$ 504	\$ 526	\$ 22
社債	348	363	15	2,616	2,729	113
小計	¥ 415	¥ 433	¥ 18	\$ 3,120	\$ 3,255	\$ 135
簿価が公正価値を超える有価証券:						
社債	¥1,400	¥1,263	¥(137)	\$10,526	\$ 9,496	\$(1,030)
小計	¥1,400	¥1,263	¥(137)	\$10,526	\$ 9,496	\$(1,030)
合計	¥1,815	¥1,696	¥(119)	\$13,646	\$12,751	\$( 895)

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円		
	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益
公正価値が簿価を超える有価証券:			
政府債	¥ 62	¥ 64	¥ 2
社債	361	366	5
その他	97	97	0
小計	¥ 520	¥ 527	¥ 7
簿価が公正価値を超える有価証券:			
社債	¥1,803	¥1,761	¥(42)
小計	¥1,803	¥1,761	¥(42)
合計	¥2,323	¥2,288	¥(35)

市場性のあるその他有価証券

2001年会計年度(2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益
帳簿価額が取得原価を超える有価証券:						
株式 .....	¥ 1,040	¥ 5,886	¥ 4,846	\$ 7,819	\$ 44,255	\$ 36,436
債券 .....	27	30	3	203	226	23
小計 .....	¥ 1,067	¥ 5,916	¥ 4,849	\$ 8,022	\$ 44,481	\$ 36,459
取得原価が帳簿価額を超える有価証券:						
株式 .....	¥222,146	¥221,588	¥ (558)	\$1,670,271	\$1,666,075	\$ (4,196)
債券 .....	2,000	1,916	(84)	15,037	14,406	(631)
その他 .....	200	200	0	1,504	1,504	0
小計 .....	¥224,346	¥223,704	¥ (642)	\$1,686,812	\$1,681,985	\$ (4,827)
合計 .....	¥225,413	¥229,620	¥ 4,207	\$1,694,834	\$1,726,466	\$31,632

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円		
	帳簿価額	公正価値	未実現(損)益
帳簿価額が取得原価を超える有価証券:			
株式 .....	¥ 17,536	¥ 33,438	¥ 15,902
債券 .....	32	35	3
小計 .....	¥ 17,568	¥ 33,473	¥ 15,905
取得原価が帳簿価額を超える有価証券:			
株式 .....	¥ 91,441	¥ 78,446	¥(12,995)
債券 .....	3,046	2,977	(69)
小計 .....	¥ 94,487	¥ 81,423	¥(13,064)
合計 .....	¥112,055	¥114,896	¥ 2,841

b) 2002年3月31日に終了した事業年度における、その他有価証券に分類された有価証券の売却額、売却益総額及び売却損総額の金額はそれぞれ、72,388百万円(544,271千米ドル)、12,818百万円(96,376千米ドル)及び43,720百万円(328,722千米ドル)でした。2001年3月31日に終了した事業年度における、その他有価証券に分類された有価証券の売却額は145,621百万円で売却益の合計は43,888百万円でした。

c) 2002年3月31日現在で、その他有価証券のうち満期があるもの及び満期保有目的債券の償還予定は以下のように要約されます。

2001年会計年度(2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内	1年以内	1年超 5年以内	5年超 10年以内
政府債 .....	¥ 0	¥ 87	¥ 0	\$ 0	\$ 654	\$ 0
社債 .....	1,110	6,581	67	8,346	49,481	504
その他の債券 .....	43	18	0	323	135	0
合計 .....	¥1,153	¥6,686	¥ 67	\$8,669	\$50,270	\$ 504

## 21. デリバティブ取引

以下に要約したのは、2002年及び2001年3月31日現在でのデリバティブ取引残高の契約金額及び公正価値です。

### 1) 通貨関連取引

2001年会計年度(2002年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益	契約金額	公正価値	未実現(損)益
為替予約						
売建:						
US\$	¥ 1,919	¥ 1,904	¥ 15	\$ 14,429	\$ 14,316	\$ 113
AU\$	705	706	(1)	5,301	5,308	(7)
その他	438	520	(82)	3,293	3,910	(617)
買建:						
£ Stg.	15,064	14,786	(278)	113,263	111,173	(2,090)
US\$	22,744	22,525	(219)	171,008	169,361	(1,647)
Euro	33,280	33,691	411	250,226	253,316	3,090
その他	1,301	1,223	(78)	9,782	9,196	(586)
通貨スワップ:						
US\$	¥ 4,927	¥ (45)	¥ (45)	\$ 37,045	\$ (338)	\$ (338)
£ Stg.	4,755	677	677	35,752	5,090	5,090
CAN\$	2,284	(114)	(114)	17,173	(857)	(857)
Euro	912	148	148	6,857	1,113	1,113
合計	-	-	¥434	-	-	\$ 3,263

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益
オプション			
売建コール:			
円	¥ 367		
(オプション料)	(12)	¥ (38)	¥ (26)
為替予約			
売建:			
£ stg.	¥ 16,044	¥15,813	¥ 231
US\$	9,418	10,036	(618)
その他	1,576	1,557	19
買建:			
£ stg.	31,639	30,669	(970)
US\$	23,640	23,602	(38)
その他	11,801	11,279	(522)
通貨スワップ:			
US\$	¥236,755	¥(15,857)	¥(15,857)
EURO	99,877	813	813
その他	19,128	1,667	1,667
合計	-	-	¥(15,301)

注: 上記で示されている為替予約及び通貨スワップの契約金額には、外貨受信取債権及び支払債務をヘッジするために行われ、添付の連結貸借対照表上当該債権債務が契約レートで換算されているものを含んでおりません。

## 2) 金利関連取引

2001年会計年度(2002年3月31日現在)	百万円			千ドル		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益	契約金額	公正価値	未実現(損)益
金利スワップ:						
受取変動/支払固定	¥260,996	¥(5,327)	¥(5,327)	\$1,962,376	\$(40,053)	\$(40,053)
受取固定/支払変動	244,650	8,347	8,347	1,839,474	62,760	62,760
受取変動/支払変動	2,500	(48)	(48)	18,797	(361)	(361)
オプション:						
売建キャップ	¥448,872			\$3,374,977		
(オプション料)	-	(5,092)	(5,092)	-	(38,286)	(38,286)
買建キャップ	448,872			3,374,977		
(オプション料)	-	5,092	5,092	-	38,286	38,286
合計	-	-	¥ 2,972	-	-	\$ 22,346

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益
金利スワップ:			
受取変動/支払固定	¥256,495	¥(4,424)	¥(4,424)
受取固定/支払変動	200,769	9,502	9,502
受取変動/支払変動	6,727	0	0
オプション:			
売建キャップ	¥224,969		
(オプション料)	-	(538)	(538)
買建キャップ	224,969		
(オプション料)	123	538	415
合計	-	-	¥ 4,955

## 3) 株式関連取引

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益
オプション:			
売建コール	¥42,510	¥(1,799)	¥(1,799)
買建プット	25,100	1,356	1,356
合計	-	-	¥ (443)



## 22. セグメント情報

当社及び連結子会社は、主に自動車セグメントにおいて製品の製造・販売を行い、販売金融セグメントにおいて、当社製品のユーザー向けに各種金融サービスの提供を行っています。当社の製品は日本及び海外、主に北米と欧州で販売され、乗用車、バス、トラック並びに関連部品が含まれます。金融サービスには、主として、日本及び北米でのリース及びクレジットが含まれます。自動車セグメントの営業利益（損失）及び総資産が2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度において連結合計の90%以上を占めるため、これらの事業年度については事業の種類別セグメントの開示を省略しています。

### 事業別セグメント

2002年3月31日に終了した事業年度における当社及び連結子会社の事業の種類別セグメント情報は以下のとおりです。

	2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)				
	自動車	販売金融	計	消去等	連結
	百万円				
<b>I. 売上及び営業利益</b>					
外部売上 .....	¥5,842,648	¥ 353,593	¥6,196,241	¥ -	¥6,196,241
セグメント間売上及び振替 .....	49,755	13,059	62,814	(62,814)	-
売上合計 .....	5,892,403	366,652	6,259,055	(62,814)	6,196,241
営業費用 .....	5,435,656	328,536	5,764,192	(57,166)	5,707,026
営業利益 .....	¥ 456,747	¥ 38,116	¥ 494,863	¥ (5,648)	¥ 489,215
<b>II. 資産、減価償却費及び資本的支出</b>					
総資産 .....	¥5,418,619	¥2,862,560	¥8,281,179	¥(1,066,174)	¥7,215,005
減価償却費 .....	¥ 209,174	¥ 165,653	¥ 374,827	¥ -	¥ 374,827
資本的支出 .....	¥ 346,994	¥ 343,019	¥ 690,013	¥ -	¥ 690,013

	2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)				
	自動車	販売金融	計	消去等	連結
	千米ドル				
<b>I. 売上及び営業利益</b>					
外部売上 .....	\$43,929,684	\$ 2,658,594	\$46,588,278	\$ -	\$46,588,278
セグメント間売上及び振替 .....	374,098	98,188	472,286	(472,286)	-
売上合計 .....	44,303,782	2,756,782	47,060,564	(472,286)	46,588,278
営業費用 .....	40,869,594	2,470,196	43,339,790	(429,820)	42,909,970
営業利益 .....	\$ 3,434,188	\$ 286,586	\$ 3,720,774	\$ (42,466)	\$ 3,678,308
<b>II. 資産、減価償却費及び資本的支出</b>					
総資産 .....	\$40,741,496	\$21,523,008	\$62,264,504	\$(8,016,346)	\$54,248,158
減価償却費 .....	\$ 1,572,737	\$ 1,245,511	\$ 2,818,248	\$ -	\$ 2,818,248
資本的支出 .....	\$ 2,608,978	\$ 2,579,090	\$ 5,188,068	\$ -	\$ 5,188,068

2002年3月31日に終了した事業年度から米国で適用された販売奨励金に関する新しい会計処理基準に従い、従来販売費及び一般管理費に含まれていた米国及びメキシコ子会社の販売奨励金の一部（販売数量に基づいて現金で支払われる奨励金）を、当事業年度から売上控除として処理しております。この変更により、従来の処理によった場合と比較し、自動車セグメントにおける売上高及び営業費用がそれぞれ98,920百万円（743,759千米ドル）減少しております。



以下の表は、2002年3月31日に終了した事業年度における事業の種類別の要約財務諸表をまとめたものです。販売金融セグメントの数字は日本と北米の販売金融子会社の数字を表します。自動車セグメントの数字は連結合計から販売金融セグメント分を差し引いた差額を表します。

1) 事業別要約貸借対照表

2001年会計年度（2002年3月31日現在）	百万円			千米ドル		
	自動車事業	販売金融事業	連結計	自動車事業	販売金融事業	連結計
現金及び現金同等物	¥ 272,742	¥ 6,911	¥ 279,653	\$ 2,050,692	\$ 51,962	\$2,102,654
短期投資	651	15	666	4,895	113	5,008
受取債権、貸倒引当金控除後	363,953	1,815,901	2,179,854	2,736,488	13,653,391	16,389,879
棚卸資産	521,577	12,474	534,051	3,921,632	93,789	4,015,421
その他の流動資産	364,171	158,860	523,031	2,738,127	1,194,437	3,932,564
流動資産合計	1,523,094	1,994,161	3,517,255	11,451,834	14,993,692	26,445,526
有形固定資産	2,103,261	775,897	2,879,158	15,813,993	5,833,812	21,647,805
投資有価証券	373,379	25,734	399,113	2,807,361	193,489	3,000,850
その他の資産	352,711	66,768	419,479	2,651,962	502,015	3,153,977
資産合計	¥4,352,445	¥2,862,560	¥7,215,005	\$32,725,150	\$21,523,008	\$54,248,158
短期借入金及び1年以内返済予定の長期借入債務	(317,818)	1,742,622	1,424,804	(2,389,609)	13,102,421	10,712,812
支払手形及び買掛金	957,597	32,676	990,273	7,199,977	245,684	7,445,661
未払法人税等	46,706	-	46,706	351,173	-	351,173
その他の流動負債	417,494	128,738	546,232	3,139,053	967,955	4,107,008
流動負債合計	1,103,979	1,904,036	3,008,015	8,300,594	14,316,060	22,616,654
長期借入債務	1,022,274	582,681	1,604,955	7,686,271	4,381,060	12,067,331
その他の固定負債	769,883	134,041	903,924	5,788,594	1,007,827	6,796,421
固定負債合計	1,792,157	716,722	2,508,879	13,474,865	5,388,887	18,863,752
負債合計	2,896,136	2,620,758	5,516,894	21,775,459	19,704,947	41,480,406
少数株主持分	77,289	-	77,289	581,120	-	581,120
資本金	534,949	69,607	604,556	4,022,173	523,361	4,545,534
資本準備金	785,645	17,567	803,212	5,907,105	132,083	6,039,188
剰余金	319,023	111,728	430,751	2,398,669	840,060	3,238,729
その他有価証券評価差額金	3,728	678	4,406	28,030	5,098	33,128
為替換算調整勘定	(264,195)	42,222	(221,973)	(1,986,429)	317,459	(1,668,970)
自己株式	(130)	-	(130)	(977)	-	(977)
資本合計	1,379,020	241,802	1,620,822	10,368,571	1,818,061	12,186,632
負債及び資本合計	¥4,352,445	¥2,862,560	¥7,215,005	\$32,725,150	\$21,523,008	\$54,248,158

## 2) 事業別要約損益計算書

2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)	百万円			千米ドル		
	自動車事業	販売金融事業	連結計	自動車事業	販売金融事業	連結計
売上高	¥5,829,589	¥366,652	¥6,196,241	\$43,831,496	\$2,756,782	\$46,588,278
売上原価	4,294,565	251,961	4,546,526	32,289,962	1,894,444	34,184,406
売上総利益	1,535,024	114,691	1,649,715	11,541,534	862,338	12,403,872
営業利益	451,099	38,116	489,215	3,391,722	286,586	3,678,308
営業利益率	7.7%	10.4%	7.9%	7.7%	10.4%	7.9%
法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益	327,197	37,019	364,216	2,460,128	278,338	2,738,466
当期純利益	¥ 349,890	¥ 22,372	¥ 372,262	\$ 2,630,752	\$ 168,210	\$ 2,798,962

## 3) 事業別要約キャッシュ・フロー計算書

2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)	百万円			千米ドル		
	自動車事業	販売金融事業	連結計	自動車事業	販売金融事業	連結計
営業活動によるキャッシュ・フロー						
法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益	¥ 327,197	¥ 37,019	¥ 364,216	\$ 2,460,128	\$ 278,338	\$ 2,738,466
減価償却費	209,174	165,653	374,827	1,572,737	1,245,511	2,818,248
販売金融債権の(増加)減少	135,274	(569,939)	(434,665)	1,017,098	(4,285,256)	(3,268,158)
その他	(42,492)	(39,672)	(82,164)	(319,489)	(298,285)	(617,774)
営業活動から得られた現金(純額)	629,153	(406,939)	222,214	4,730,474	(3,059,692)	1,670,782
投資活動からのキャッシュ・フロー						
子会社株式を含む投資有価証券売却収入	106,292	7,013	113,305	799,188	52,729	851,917
有形固定資産の売却収入	108,874	61	108,935	818,601	459	819,060
固定資産の購入	(293,100)	(700)	(293,800)	(2,203,760)	(5,263)	(2,209,023)
リース車両の購入	(53,868)	(342,345)	(396,213)	(405,022)	(2,574,023)	(2,979,045)
リース車両の売却収入	38,213	146,939	185,152	287,315	1,104,805	1,392,120
その他	(233,522)	(8,246)	(241,768)	(1,755,804)	(62,000)	(1,817,804)
投資活動に使用した現金(純額)	(327,111)	(197,278)	(524,389)	(2,459,482)	(1,483,293)	(3,942,775)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
短期借入金の増加(減少)	(331,786)	640,655	308,869	(2,494,632)	4,816,955	2,322,323
長期借入金の増加(減少)	(415,935)	(44,680)	(460,615)	(3,127,331)	(335,940)	(3,463,271)
社債の増加	236,922	9,900	246,822	1,781,369	74,436	1,855,805
自己株式の売却収入	2,324	-	2,324	17,474	-	17,474
その他	183,515	-	183,515	1,379,812	-	1,379,812
財務活動に使用した現金(純額)	(324,960)	605,875	280,915	(2,443,308)	4,555,451	2,112,143
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	9,937	434	10,371	74,714	3,263	77,977
現金及び現金同等物の純(減少)増加	(12,981)	2,092	(10,889)	(97,602)	15,729	(81,873)
現金及び現金同等物期首残高	283,717	4,819	288,536	2,133,211	36,233	2,169,444
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加	2,006	-	2,006	15,083	-	15,083
現金及び現金同等物期末残高	¥ 272,742	¥ 6,911	¥ 279,653	\$ 2,050,692	\$ 51,962	\$ 2,102,654

## 所在地別セグメント

2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度の当社及び連結子会社の所在地別セグメント情報は以下のとおりです。

	2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)						
	日本	北米	欧州	その他在外	計	消去等	連結
	百万円						
外部売上	¥2,370,162	¥2,649,212	¥818,555	¥358,312	¥6,196,241	¥ -	¥6,196,241
セグメント間売上及び振替	1,458,965	15,475	32,912	4,709	1,512,061	(1,512,061)	-
売上合計	3,829,127	2,664,687	851,467	363,021	7,708,302	(1,512,061)	6,196,241
営業費用	3,539,431	2,455,062	848,239	356,794	7,199,526	(1,492,500)	5,707,026
営業利益	¥ 289,696	¥ 209,625	¥ 3,228	¥ 6,227	¥ 508,776	¥ (19,561)	¥ 489,215
総資産	¥4,988,676	¥3,506,180	¥471,008	¥114,081	¥9,079,945	¥(1,864,940)	¥7,215,005

	2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)						
	日本	北米	欧州	その他在外	計	消去等	連結
	千米ドル						
外部売上	\$17,820,767	\$19,918,887	\$6,154,549	\$2,694,075	\$46,588,278	\$ -	\$46,588,278
セグメント間売上及び振替	10,969,662	116,353	247,459	35,406	11,368,880	(11,368,880)	-
売上合計	28,790,429	20,035,240	6,402,008	2,729,481	57,957,158	(11,368,880)	46,588,278
営業費用	26,612,264	18,459,113	6,377,737	2,682,661	54,131,775	(11,221,805)	42,909,970
営業利益	\$ 2,178,165	\$ 1,576,127	\$ 24,271	\$ 46,820	\$ 3,825,383	\$ (147,075)	\$ 3,678,308
総資産	\$37,508,841	\$26,362,256	\$3,541,414	\$ 857,752	\$68,270,263	\$(14,022,105)	\$54,248,158

2002年3月31日に終了した事業年度から米国で適用された販売奨励金に関する新しい会計処理基準に従い、従来販売費及び一般管理費に含まれていた米国及びメキシコ子会社の販売奨励金の一部(販売数量に基づいて現金で支払われる奨励金)を、当事業年度から売上控除として処理しております。この変更により、従来の処理によった場合と比較し、北米セグメントにおける売上高及び営業費用がそれぞれ98,920百万円(743,759千米ドル)減少しております。

	2000年会計年度(2001年3月31日に終了した事業年度)						
	日本	北米	欧州	その他在外	計	消去等	連結
	百万円						
外部売上	¥2,536,750	¥2,469,918	¥822,756	¥260,196	¥6,089,620	¥ -	¥6,089,620
セグメント間売上及び振替	1,381,037	12,134	17,606	2,410	1,413,187	(1,413,187)	-
売上合計	3,917,787	2,482,052	840,362	262,606	7,502,807	(1,413,187)	6,089,620
営業費用	3,743,458	2,331,590	867,648	258,617	7,201,313	(1,402,007)	5,799,306
営業利益(損失)	¥ 174,329	¥ 150,462	¥ (27,286)	¥ 3,989	¥ 301,494	¥ (11,180)	¥ 290,314
総資産	¥4,984,516	¥2,416,774	¥425,172	¥ 76,373	¥7,902,835	¥(1,451,592)	¥6,451,243

注記3(c)で述べた有形固定資産の減価償却方法の変更並びに関連資産の耐用年数及び残存価額の変更により、2001年3月31日に終了した事業年度の「日本」セグメントの営業利益は、前年度と比較し28,672百万円増加しています。

1999年会計年度(2000年3月31日に終了した事業年度)

	日本	北米	欧州	その他在外	計	消去等	連結
	百万円						
外部売上	¥2,626,866	¥2,217,775	¥ 876,931	¥ 255,503	¥5,977,075	¥ -	¥5,977,075
セグメント間売上及び振替	1,328,623	22,499	13,216	2,766	1,367,104	(1,367,104)	-
売上合計	3,955,489	2,240,274	890,147	258,269	7,344,179	(1,367,104)	5,977,075
営業費用	3,936,059	2,152,934	928,259	261,355	7,278,607	(1,384,097)	5,894,510
営業利益(損失)	¥ 19,430	¥ 87,340	¥ (38,112)	¥ (3,086)	¥ 65,572	¥ 16,993	¥ 82,565
総資産	¥5,288,346	¥1,674,905	¥ 405,638	¥ 70,420	¥7,439,309	¥(1,263,651)	¥6,175,658

注記3(a)に述べた年金制度に係る過去勤務費用の会計処理方法の変更により、2000年3月31日に終了した事業年度の「日本」セグメントの営業費用は、前年度に比較し14,230百万円減少し、営業利益は同額増加しています。また、注記3(b)に述べた製品保証引当金に係る会計処理方法の変更により、2000年3月31日に終了した事業年度の「日本」セグメントの営業費用は、前年度に比較し14,446百万円減少し、営業利益は同額増加しています。

海外売上高

2002年、2001年及び2000年3月31日に終了した事業年度における、当社及び国内連結子会社の輸出売上及び海外連結子会社の売上(日本への輸出を除く)を含む海外売上高は以下のように要約されます。

	2001年会計年度(2002年3月31日に終了した事業年度)			
	北米	欧州	その他在外	計
	百万円			
海外売上高	¥2,588,300	¥825,696	¥670,556	¥4,084,552
連結売上高				6,196,241
	千米ドル			
海外売上高	\$19,460,902	\$6,208,241	\$5,041,774	\$30,710,917
連結売上高				46,588,278
連結売上高に占める海外売上高の割合	41.8%	13.3%	10.8%	65.9%

2002年3月31日に終了した事業年度から米国で適用された販売奨励金に関する新しい会計処理基準に従い、従来販売費及び一般管理費に含まれていた米国及びメキシコ子会社の販売奨励金の一部(販売数量に基づいて現金で支払われる奨励金)を、当事業年度から売上控除として処理しております。この変更により、従来の処理によった場合と比較し、北米セグメントにおける売上高がそれぞれ98,920百万円(743,759千米ドル)減少しております。

	2000年会計年度(2001年3月31日に終了した事業年度)			
	北米	欧州	その他在外	計
	百万円			
海外売上高	¥2,429,722	¥794,251	¥554,221	¥3,778,194
連結売上高				6,089,620
連結売上高に占める海外売上高の割合	39.9%	13.0%	9.1%	62.0%

	1999年会計年度(2000年3月31日に終了した事業年度)			
	北米	欧州	その他在外	計
	百万円			
海外売上高 .....	¥2,179,489	¥885,956	¥478,812	¥3,544,257
連結売上高 .....				5,977,075
連結売上高に占める海外売上高の割合 .....	36.5%	14.8%	8.0%	59.3%

### 23. 後発事象

当社の以下の利益処分が2002年6月20日開催の株主総会において承認されました。

	百万円	千米ドル
期末現金配当 (1株当り8.00円=0.060米ドル、 ただし、2001年会計年度中に発行された株式については1株当り4.00円=0.030米ドル) .....	¥ 33,976	\$ 255,459
役員賞与 .....	390	2,932





## 公認会計士の監査報告書

 **SHIN NIHON & Co.**  
ERNST & YOUNG INTERNATIONAL

■ Certified Public Accountants  
Hibiya Kokusai Bldg. 17th Floor  
2-2-3, Uchisaiwai-cho  
Chiyoda-ku, Tokyo 100-0011  
C.P.O. Box 1196, Tokyo 100-8641

■ Phone: 03 3503-1191  
Fax: 03 3503-1277

日産自動車株式会社の取締役会へ

我々は、日産自動車株式会社及び連結子会社の2002年及び2001年3月31日現在の円表示の連結貸借対照表並びに、これらに関連する2002年3月31日をもって終了した3年間の各会計年度の円表示の連結損益計算書、連結株主持分計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。我々の監査は、日本で一般に認められ、適用されている監査基準、手続及び慣行に従って実施されており、その時の状況に応じて必要と認めた会計記録の試査並びにその他の監査手続を含んでいる。

我々の意見によれば、添付の円表示の連結財務諸表は、我々が同意した連結財務諸表の注記3に述べられている年金制度に係る過去勤務費用、製品保証費用及び有形固定資産の減価償却費の会計処理方法を除き、各会計年度とも前会計年度と基準を継続して適用し、かつ、日本において一般に公正妥当と認められた会計原則及び会計慣行に従って、日産自動車株式会社及び連結子会社の2002年及び2001年3月31日現在の連結財政状態並びに2002年3月31日をもって終了した3年間の各会計年度の連結経営成績及び連結キャッシュ・フローを適正に表示している。

連結財務諸表の注記2に述べられているように、日産自動車株式会社は連結財務諸表の作成にあたり、連結、研究開発費及び税効果会計に関する新会計基準を2000年3月31日に終了した会計年度より、従業員の退職給付、金融商品及び外貨建取引に関する新会計基準を2001年3月31日に終了した会計年度より適用している。

添付の2002年3月31日に終了した会計年度の連結財務諸表に記載されている米ドル金額は、単に便宜のため示したものである。我々の監査は、円金額の米ドルへの換算を含んでおり、我々の意見では、当該換算は連結財務諸表の注記4に述べられている方法により行われている。

*Shin Nihon & Co.*

東京、日本国

2002年6月20日

日本の会計原則及び会計慣行による日産自動車株式会社及び連結子会社の連結財務諸表の作成の基礎を説明している連結財務諸表の注記1を参照のこと。

## 5年間の主要単独財務データ

日産自動車株式会社  
1997—2001年度

終了事業年度	百万円 (1株当たり金額と従業員数を除く)					百万米ドル(注記1) (1株当たり金額を除く)
	2001年度 2002年3月31日	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日	2001年度 2002年3月31日
売上高	¥3,019,860	¥2,980,130	¥2,997,020	¥3,319,659	¥3,546,126	\$22,706
営業利益	242,279	127,762	(15,674)	15,165	85,626	1,822
当期純利益(損失)	183,449	187,485	(790,694)	(34,809)	(16,548)	1,379
1株当たり当期純利益(損失)(注記2)	45.61	47.14	(204.93)	(13.85)	(6.59)	0.343
1株当たり支払配当金(注記3及び4)	8.00	7.00	0.00	0.00	10.00	0.060
資本合計	¥1,829,052	¥1,450,159	¥1,263,075	¥1,477,498	¥1,529,898	\$13,752
総資産	3,915,031	3,576,466	3,563,853	3,595,272	3,661,093	29,436
長期債務	942,518	798,009	909,178	750,028	622,515	7,087
減価償却費	56,265	49,074	89,858	105,229	98,803	423
従業員数	30,365	30,747	32,707	39,467	39,969	

- 注記: 1. すべてのドル数値は、特に指示がない限り、米ドルを意味しています。円金額からドル金額への換算は、便宜上、2002年3月31日の円相場1米ドル=133円を用いています。  
 2. 1株当たりの純利益(損失)は、各年度の普通株式の加重平均発行済株式数に基づいて計算されています。1株当たりの純利益(損失)は、1円単位または1米ドル単位で表示しています。  
 2002年3月31日現在の発行済株式数: 4,517,045,210株  
 3. 支払配当金は、各事業年度に対応して取締役会で提案された額と各事業年度中間期での現金配当支払額との合計を表示しています。  
 4. 2001年度の支払配当金は1株につき8.00円、ただし、2001年会計年度中に発行された株式に対する1株当たり配当は4.00円です。



## 主要関係会社

2002年3月31日現在

### ジヤトコ・トランステクノロジー(株)

自動車部品製造、販売

### 日産ディーゼル工業(株)

自動車及び部品製造、販売

### (株)ユニシアジェックス

自動車部品製造、販売

### カルソニックカンセイ(株)

自動車部品製造、販売

### 愛知機械工業(株)

自動車部品製造、販売

### 日産車体(株)

自動車及び部品製造、販売

### (株)日産フィナンシャルサービス

割賦販売斡旋業及び自動車の賃貸業

### 日産ファイナンス(株)

金融業及び経理業務代行

### 日産工機(株)

自動車部品製造、販売

### 愛知日産自動車(株)

自動車及び部品販売

### 東京日産モーター(株)

自動車及び部品販売

### 日産プリンス東京販売(株)

自動車及び部品販売

### (株)日産サテオ大阪

自動車及び部品販売

### 北米日産会社

米州地域における子会社の統括並びに自動車及び部品製造、販売

### 米国日産販売金融会社

米国における日産車に関しての小売金融及び卸売金融

### 北米日産フォークリフト会社

産業機械の製造、販売及び産業用エンジン・部品の販売

### 日産テクニカルセンター・ノースアメリカ会社

米国における車両開発・技術調査・車両評価並びに認証業務

### カナダ日産自動車会社

自動車及び部品販売

### メキシコ日産自動車会社

自動車及び部品製造、販売

### 英国日産自動車製造会社

自動車及び部品製造、販売

### 英国日産自動車会社

自動車及び部品販売

### 日産テクニカルセンター・ヨーロッパ社

欧州における車両開発・技術調査・車両評価並びに認証業務

### 欧州日産会社

欧州地域における生産・販売等の統括

### 日産モトール・イベリカ会社

自動車及び部品製造、販売

### 豪州日産自動車会社

自動車及び部品販売

## お問い合わせ先

### 日産自動車株式会社

〒104-8023  
東京都中央区銀座6-17-1

#### グローバル広報・IR部 インベスターリレーションズ

Tel: 03-5565-2207  
Fax: 03-5565-2228

#### グローバル広報・IR部 企業広報グループ

Tel: 03-5565-2141  
Fax: 03-3546-2669

### ホームページ

IR情報

<http://ir.nissan-global.com/JP/HOME/>

企業情報

<http://www.nissan-global.com/JP/HOME/>

**NISSAN**  
MOTOR COMPANY