

Business Overview

2009年度 決算概況

2009年度の連結決算は、売上高が7兆5,173億円、営業利益が3,116億円、経常利益が2,077億円、当期純利益が424億円となり、2008年度の当期純損失2,337億円から大幅に改善しました。

2009年度のグローバル販売台数は、前年同期比3.0%増の351万5,000台となりました。北米の販売台数は、同5.8%減の106万7,000台となり、米国の販売台数は同3.8%減の82万4,000台でした。日本の販売台数は同2.9%増の63万台となり、欧州の販売台数は同2.4%減の51万7,000台でした。中国の販売台数は、同38.7%増の75万6,000台に達し、その他地域の合計販売台数は同7.8%減の54万5,000台となりました。

日産は2010年度も引き続き、売上げの増大、徹底したコスト管理、フリーキャッシュフローの創出という3つの柱を軸としたリカバリー・プランを遂行し、2010年度に完遂することを目指しています。

2009年度 財務実績 (億円)

	2008年度	2009年度	差異
連結売上高	84,370	75,173	-9,197
連結営業利益	-1,379	3,116	4,495
営業外損益	-348	-1,039	-
経常利益	-1,727	2,077	3,804
特別損益	-461	-661	-
当期純利益	-2,337	424	2,761
設備投資	3,836	2,736	-
研究開発費	4,555	3,855	-
減価償却費	4,212	3,633	-

2009年度 為替レート 1USドル92.9円および1ユーロ131.2円

Business Overview

パフォーマンスデータ

	2007年度	2008年度	2009年度
連結従業員数	180,535人	175,766人	169,298人
個人株主数	249,000人	317,000人	273,000人
法人税等の支払額	1,649億円	902億円	-265億円
研究開発費(売上高比率)	4,575億円(4.2%)	4,555億円(5.4%)	3,855億円(5.1%)
設備投資額(売上高比率)	4,289億円(4.0%)	3,836億円(4.5%)	2,736億円(3.6%)
災害支援時の会社からの支出	650万円 (日産自動車(株)単独) 557万円 (日産自動車社員と日産労組の募金: 能登半島地震・新潟中越沖地震)	3,000万円 (日産自動車(株)単独: 中国・四川省大地震他) 50,000豪ドル(約300万円)、 最大6ヵ月間の無償カーリース100台 (豪州日産自動車(株): 豪州の大規模山火事) キャッシュカイ10台 (東風汽车有限公司(中国): 中国・四川省大地震)	1,200万円 (日産自動車(株)単独: チリ大地震他) 117,000ドル (北米日産会社: ハイチ大地震他)
日産自動車(株) 従業員数	31,453人	30,718人	30,277人
平均年齢	41.4歳	41.6歳	41.8歳
平均勤続年数	19.9年	19.9年	20.1年
平均年間給与*	7,138,692円	7,280,776円	6,271,632円
障がい者雇用率	約2.1%	約2.1%	約2.1%
育児休職取得者数	148人	111人	161人
介護休職取得者数	5人	4人	9人
組合員総数	29,025人	27,822人	27,271人

*平均年間給与は部長を除く一般従業員。賞とおよび基準外賞金を含む

地域別連結従業員数 (2010年3月末現在)

日本	82,387人
北米	24,371人
欧州	13,795人
その他海外地域	48,745人
連結従業員数*	169,298人

*臨時従業員数(17,600人)を含む

労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は日産自動車労働組合に加入し、同組合は全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体とし、全日本自動車産業労働組合総連合会を通じ、日本労働組合総連合会に加盟しています。労使関係は安定しており、2010年3月末現在の組合員総数は27,271人。このほかに、一部の従業員が加入する組合として全日本金属情報機器労働組合日産自動車支部があります。

なお、日本国内のグループ各社においては大半の企業で会社別労働組合が存在し、全日産・一般業種労働組合連合会を上部団体としています。

また、海外のグループ各社では、メキシコにおいてはメキシコ労働者総同盟を上部団体とする労働組合および独立系の労働組合、英国においては合同機械電気労組など、各国の労働環境に即した労働組合が存在します。

グローバル拠点(2010年6月現在)

研究開発拠点: 12ヵ国・地域(日本、米国、英国、台湾、中国、タイ、インド、南アフリカ、メキシコ、ブラジル、スペイン、ベトナム)

デザイン拠点: 4ヵ国(日本、米国、英国、中国に計5ヵ所)

車両生産工場: 20ヵ国・地域(日本、米国、英国、スペイン、台湾、中国、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア、メキシコ、ブラジル、イラン、南アフリカ、ケニア、エジプト、パキスタン、ロシア、ベトナム、インド)

車種別販売台数(トップ5)

車名	2009年度 (2009/4-2010/3)
セレナ	95,642
ノート	71,830
キューブ	63,186
ティエダ(ティエダ ラティオ含む)	59,919
モコ	56,646



セレナ

車名	2009年度 (2009/4-2010/3)
アルティマ	213,393
ヴァーサ(日本名:ティエダ)	97,460
セントラ	88,677
ローグ	78,944
マキシマ	60,415



アルティマ

車名	2009年度 (2009/4-2010/3)
キャッシュカイ	170,412
マイクラ(マイクラ C+C含む)	92,664
ノート	60,860
キャッシュカイ+2	43,827
ピクノ	36,930



キャッシュカイ

Business Overview

事業等のリスク

事業等のリスクに関する情報は以下のとおり。有価証券報告書（2009年3月期）に掲載したものと同一内容です。文中の将来に関する事項は、有価証券報告書提出日（平成21年6月24日）時点において日産グループが判断したものです。

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、それらを販売している国または地域の経済状況の影響を強く受けている。従って、日本、アメリカ、ヨーロッパ、アジア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影響を及ぼす可能性がある。

(2) 資源エネルギー情勢

原油価格の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。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が、お客様ニーズに合う製品をタイムリーに提供できなかったり、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影響を及ぼす可能性がある。

例えば、資源エネルギー問題や環境問題により、需要が激減したり、ある特定の商品への偏った需要が発生しうる。また、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続け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。

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16カ国・地域で完成車の生産を行い、160カ国以上の国々で製品を販売している。それに伴い、原材料や部品、サービスの調達も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。

(2) 通貨ならびに金利リスクヘッジ

市場金利の上昇や自身の格付け低下による調達コスト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、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、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、金利変動等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。また、これらデリバティブ取引を行う場合は信用度の高い金融機関を相手に行うが、万一それらの金融機関が倒産するような場合には、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。

(3) 資金の流動性

金融市場の急激な環境変化が発生した場合などにおいても、当社は十分な資金の流動性を確保できるよう手許資金の増殖しやコミットメントラインの設定等対応を強化している。しかしながら想定を超える大規模な変化が発生した場合などには、当初計画通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重大な影響を及ぼす可能性がある。

(4) 販売金融事業のリスク

販売金融事業は当社グループにとって重要なコアビジネスのひとつである。当社グループでは社内にグローバル販売金融ビジネスユニットを設置し、徹底したリスク管理により高い収益性と健全な財務状態を維持しながら自動車販売を強力にサポートしている。しかし、販売金融には、金利変動リスク、残存価格変動リスク、信用リスク等のリスクが避けられない。これらのリスクが予想を超えて顕在化した場合に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。

(5) 取引先の信用リスク

当社グループはサプライヤーや販売会社など様々な地域の数多くの取引先と取引を行っている。当社グループは毎年、調達先については調達先の財務情報をもとに独自の格付けを行うなど信用リスクに備えている。しかし、経済危機をきっかけにした倒産のような予期せぬ事態が顕在化した場合、調達側ではライン停止・生産活動への支障、販売側では債権回収への支障など、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。

(6) 退職給付債務

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期待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、また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

当社グループの販売は世界160カ国以上、完成車の生産も16の国と地域で行っているが、これを新たな国や地域に拡大していくことも進めている。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に行っているが、予期しないリスクが顕在化した場合は計画通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。

- ・ 不利な政治または経済要因
- ・ 法律または規制の変更
- ・ 法人税、関税その他税制の変更
- ・ 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、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、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がある。

(3) 他企業との提携等

当社グループはより高い競争力を短期間で獲得するために優れた技術を有する他の企業と戦略的に提携することがある。しかしながら、当該分野の市場環境や技術動向の変化によっては予定した成果を享受できない可能性もあり、その結果当社の業績に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、後に予期せぬ品質問題を惹起することがある。商品にかかる賠償責任については賠償原資を確保するため保険に加入しているが、保険でカバーされないリスクもあり、またお客様の安全のため大規模なリコールを実施した場合には多額のコストが発生する等、当社グループの業績と財務状況に影響が及ぶ可能性がある。

(5) 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、排出ガス基準、燃費基準、騒音、リサイクル等、環境や安全に係る様々な規制の影響を受け易く、これらの規制は今後より一層厳格になる。法規制を遵守することは当然であるが、更に企業の社会的責任として自主的に高い目標を掲げ取組んでいる分野も増えている。競合他社に対する優位性を保つためにも開発や投資の負担は増加しており、これらの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。

(6) 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訴訟に発展することがある。それら訴訟については、当社側の主張・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影響を及ぼす可能性がある。

(7) 知的財産保護の限界

当社グループは、他社製品と差異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は不可欠なものである。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が、特定の地域では知的財産権による完全な保護が困難であったり、または限定的にしか保護されない状況にある。

当社は、このような特定の地域での知的財産を保護し、日産の知的活動の成果を守る活動を強化すること、さらには新たな知的財産を蓄積することを狙いとして、専門の部署を設け、ブランドの保護・創造活動を行っているが、第三者が当社グループの知的財産を使用して類似した製品を製造することを防止できない可能性がある。

(8) 優秀な人材の確保

当社では人材は最も重要な財産と考え、優秀な人材を採用するとともに、十分に能力を発揮してもらうため人材育成の充実や公平で透明性の高い評価制度の実現にも力を入れている。しかしながら優秀な人材確保のための競争は厳しく、計画通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。

(9) コンプライアンス、レピュテーション

当社グループは個人情報や機密情報の保護のための情報セキュリティの取組みをはじめとして、法令等の遵守については未然防止の対策を講じると共に、定期的に監査も行っている。更に、コンプライアンスに係る案件を察知した場合には速やかに対応する体制も整備しており、当社の社会的信用や評判に与える影響を防いでいる。しかしながら、企業の社会的責任に対する社会の期待は年々増大していることもあり、対応の内容や迅速性が不十分な場合には当社の社会的信用や評判に悪い影響を及ぼし、売上への減少等、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にとって、現在そして今後も最大のリスクのひとつであり続けるものに地震リスクがある。当社グループでは、地震リスクマネジメント基本方針を設定するとともに、最高執行責任者(COO)をトップとするグローバルベースの地震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。しかし、大規模な地震により想定を超えた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影響を及ぼす可能性がある。

地震以外にも、火災や台風、新型インフルエンザの流行等様々なリスクを想定し、事前の予防対策及び発生時の緊急対応体制の整備等を行っているが、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。

(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、最近では新技術の導入に伴い、産出量が少なくだけでなく産出が特定の国に限られる希少金属の使用も増えている。需給バランスの急激な変動や産出国における政情の変化等により予期せぬ市況変動が起こった場合は、必要な原材料・部品等を継続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することがある。また、特別な技術を要するものについては提供できるサプライヤーが限定されることもある。このような場合、予期せぬ事故等によりサプライヤーからの供給が停止した時は、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

当社グループの殆ど全ての業務は情報システムのサポートを受けており、システムも年々複雑化高度化しているため、信頼性の向上のため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やウイルス等の侵入によりシステムがダウンした場合には、当社業務も継続が困難となり、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。

第三者意見書

近代化の歴史はクルマ社会の発展とともにあったと言っても過言ではない。しかし、気候変動や資源の枯渇など待ったなしの制約条件により、次第に石油を大量消費する自動車の時代が幕を閉じ、2030年ころには先進国を中心に世界のモビリティのあり方は様変わりしているであろう。次なる社会インフラを築くうえで、自動車会社が担う役割は大きい。いかに創造性豊かに持続可能なモビリティの仕組みを構築していくのかが期待が高まる。

カルロス ゴーンCEOはそのような時代背景を的確にとらえ、CEOメッセージの中で日産自動車が掲げる「ゼロ・エミッション車でリーダーになる」というのは、単体としての電気自動車の販売車数でNo.1になることを言っているのではなく、同時にゼロ・エミッション車の導入に必要なインフラを社会に浸透させていくことだと明言している。ガソリン車から電気自動車への置き換えは、過去の延長線上では実現せず、新しいシステムの投入により社会全体に働きかけていく必要性が伝わってくる。

重点分野に関して

日産は、CSRマネジメントを体系的に組織に組み込み展開している点において最も優れた企業の一社だと認識している。日産CSRスコアカードを見ると、各重点分野における具体的な目標と実績が示されており、会社全体の進捗状況を概観することができる。また、オーナーメッセージも各分野の方向性や意気込みを知るうえで意義深い。今回、日産CSR重点分野を従来の9つから「ブランド」を外し8つに絞った。時代が求めるこれからの「ブランド」にはサステナビリティが不可欠な要素であることは間違いないので、重点分野からは外したとしても全社的な取り組みとして継続して力を入れていただきたい。

環境と安全

コラムにおいて紹介されている太陽発電による急速充電システム、電気自動車用バッテリーの二次利用事業は、持続可能な社会を構成する不可欠な要素となり得る。ゼロ・エミッション車の社会システム構築を考える日産の本気度合いを示す事例として興味深い。

自動車会社にとって安全への配慮は、人命にかかわることであり重要な分野である。「リアルワールドセーフティ」という考え方で死亡・重傷事故をゼロという究極目標を掲げ、安全に関するさまざまな研究の成果が着実に具現化していることが分かる。

ステークホルダー

株主・投資家のセクションでは、個人株主を重視する日産として、長期視点での課題をどのように克服していくのかという考えを示し、長期投資に結びつくコミュニケーションに期待したい。ビジネスパートナーのセクションでは、ルノーとともに作成したCSRガイドラインは興味深い。今後どのように浸透を図っていくのかについての言及があるとよい。

その他全般

グローバル性という観点からは、中国、インド、ロシアといった新興国の情報が少ない印象だ。特に中国は、日本と欧州を抜き約76万台の売り上げとなるほどのインパクトを持っており、現地でのサステナビリティに関する取り組みはますます関心事となりつつある。

また、一般的に仕組みや枠組みのみの説明に止まり、内容にまで踏み込んでいない箇所が目立つ。サステナビリティに取り組むうえでのジレンマや課題などを明らかにすることで臨場感が湧き、より深い理解者を得ることができるであろう。

来年度のレポートでは、ゼロ・エミッション車のリーダーとして具体的な世界観を描き、全社を挙げてどのように実現を図ろうとしているのかということについて、本文を通してより語っていただきたい。有言実行を旨とし次世代を切り拓くリーディングカンパニーとして、今後の活躍に大いに期待している。



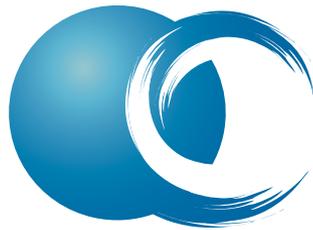
株式会社イースクエア
代表取締役副社長
東北大学大学院
環境科学研究科 非常勤講師

本木 啓生

ブルーシチズンシップ

日産では、「青い地球を守りたい」「人や社会と共生する企業市民でありたい」という思いを「ブルーシチズンシップ」という言葉で表し、さまざまな取り組みを行っています。それは、地球環境保護のようなグローバルなものから、地域社会への貢献、ダイバーシティ（多様性）の推進、そしてより多くの人びとにクルマで移動する喜びを提供することなど、極めて多岐にわたります。

日産は今後、世界中の人びとと協力しながら「ブルーシチズンシップ」の活動を長期的に継続し、拡大していきます。



Blue Citizenship

ブルーシチズンシップ

それは、「人や社会と共生する企業市民でありたい」という日産の思いです。



地域社会や
人びとへの貢献



より安全な
クルマ社会に向けて



高品質な商品や
サービスの創造



クルマをもっと身近に



環境にやさしい
クルマや街づくり

社会的責任投資 (SRI) への組み入れ

財務面だけでなく、環境や社会性の観点から企業を評価し、投資対象を選ぶSRI (Socially Responsible Investment) が注目されています。日産はFTSE4Good、DJSI アジアパシフィック、モーニングスター社会的責任投資株価指数などのSRIインデックスに組み入れられています。(2010年6月現在)



FTSE4Good

FTSE4Good インデックスシリーズ

英国のフィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所が共同出資する独立企業のFTSE社が開発。

ダウ・ジョーンズ・サステナビリティ・アジアパシフィック・インデックス (DJSI Asia Pacific)

「DJSI」は、米国のダウ・ジョーンズ社とスイスのサステナブル・アセット・マネジメント社 (SAM社) が開発した世界で初めての社会的責任投資株価指数。「DJSI Asia Pacific」はアジア・太平洋地域の企業を対象としたものとして2009年3月に新設。



Dow Jones
Sustainability Indexes
Member 2009/10

モーニングスター社会的責任投資株価指数 (MS-SRI)

日本の独立系評価機関であるモーニングスターが開発した、日本で初めての社会的責任投資株価指数。



モーニングスター社会的責任投資株価指数
Morningstar Socially Responsible Investment Index

報告範囲

本レポートでは、日産のグローバルな方針や取り組み、考え方を中心にご紹介しています。地域性のある取り組みについては、該当する地域名の記載等により、その旨を本文中でお伝えしています。

対象期間

2009年度 (2009年4月～2010年3月) を中心に、同期間の前後の活動内容も含めて記載しています。

第三者認証について

サステナビリティレポートの第三者認証については、グローバルに普遍的な手法が確立されているとはいえ、本来の目的である報告書の信頼確保という段階には至っていないことを勘案し、導入を見送っています。

参考にしたガイドライン

本レポートは、GRI「持続可能性報告のガイドライン」、環境省「環境報告書ガイドライン」を参考にしています。さらに、ガイドラインでの報告対象以外の活動についても幅広くご紹介しています。

見直しに関する注意事項

このサステナビリティレポートの記載内容には、歴史的事実や、当社の将来にかかわる計画、目標およびそれに基づく事業計画や考え方が含まれています。実際の業績は、さまざまな要因により、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、地球環境の変化なども、実際の業績に大きな影響を与え得る要因となります。

発行後に誤記などが確認された場合には、その正誤情報を以下のウェブサイト上にて、ご案内いたします。

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

[お問い合わせ先]

日産自動車株式会社

〒220-8686
神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号
グローバルコミュニケーション・CSR本部
CSRグループ

Tel : 045-523-5548 Fax : 045-523-5771

E-mail : NISSAN_SR@mail.nissan.co.jp

発行年月日 2010年6月23日