

# アニュアルレポート

2001年3月期



# 2000



# 目次

1	財務ハイライト
2	ご挨拶
4	事業活動の概況 日産リバイバル・プランの進捗
10	コンセプトカー
14	新商品
16	販売・マーケティング
17	日本
18	米国
19	欧州
20	アジア・大洋州、中近東湾岸諸国
21	メキシコ、中南米
22	テクノロジー
26	生産
28	購買
29	財務
30	環境・安全等への取り組み
32	役員
34	会社の概要
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
60	公認会計士の監査報告書
61	5年間の主要単独財務データ
62	主要関係会社

表紙：Zコンセプト

## 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、当社の将来に関わる計画、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。

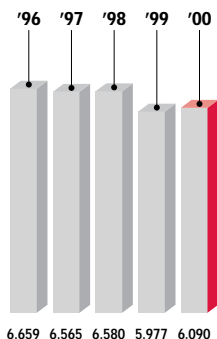
# 財務ハイライト

日産自動車株式会社及び連結子会社  
1996 2000年度

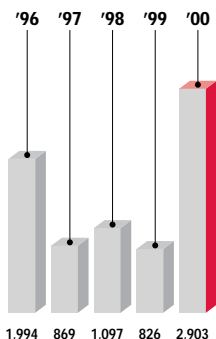
終了事業年度	百万円 (1株当たり金額と従業員数を除く)					百万米ドル(注記2) (1株当たり金額を除く)
	2000年度(注記1) 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日	1996年度 1997年3月31日	2000年度 2001年3月31日
売上高	¥6,089,620	¥5,977,075	¥6,580,001	¥6,564,637	¥6,658,875	\$49,110
営業利益	290,314	82,565	109,722	86,883	199,380	2,341
当期純利益(損失)	331,075	(684,363)	(27,714)	(14,007)	77,743	2,670
1株当たり当期純利益(損失)(注記3)	83.53	(179.98)	(11.03)	(5.57)	30.94	0.67
支払配当金(注記4)	0	0	17,591	25,130	17,589	0
資本合計(注記5)	¥ 957,939	¥ 563,830	¥ 943,365	¥1,006,790	¥1,070,418	\$ 7,725
総資産(注記5)	6,451,243	6,175,658	6,606,331	7,608,091	7,188,106	52,026
自動車事業実質有利子負債	952,700	1,348,700	1,867,100	2,273,900	—	7,683
従業員数	133,833	141,526	131,260	137,201	135,331	

注記: 1. 2000年度の数値は、新しい会計基準に基づき算出されています。46ページの注記3.会計方針の変更を参照してください。  
 2. 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、2001年3月31日の円相場1米ドル=124円を用いています。  
 3. 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せん。2001年3月31日現在の発行済株式数: 3,977,295,210株  
 4. 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。  
 5. 1996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。45ページの注記を参照してください。

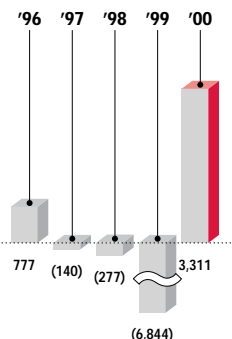
売上高  
(兆円)



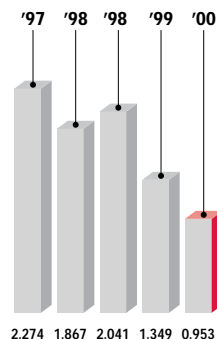
営業利益  
(億円)



当期純利益(損失)  
(億円)



自動車事業実質有利子負債  
(兆円)



新会計基準ベースに修正再表示されています。

## ご挨拶

当社2001年3月期(2000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。

当社が「日産リバイバル・プラン」による経営再建をスタートして1年が経過いたしました。計画の順調な遂行により、当期は、過去最高となる連結決算を皆様にご報告できることとなりました。

当社の全従業員がこの「日産リバイバル・プラン」の精神を心に刻みつけ邁進したことにより、コミットメント(必達目標)を大きく上回ることができました。業績及び財務状況はともに著しい改善を遂げ、今後とも利益ある成長を持続できることが、これらの結果からもご理解いただけることと存じます。

これは、再生へ向けた最初のステップにすぎません。真の挑戦は熾烈な競争の中で、長年にわたり改善・向上を続けることにあります。当期の利益の黒字化は、「日産リバイバル・プラン」の最初のコミットメントであり、今後の計画や目標の前提条件となっております。

当社は、今後の成長に向けて、お客さまに焦点を合わせた商品・サービスの拡充を目指して相次いで新型車を投入、ラインアップの再構築に着手いたしました。また、ルノーとの提携による補完関係を一層強化することにより、「日産リバイバル・プラン」を達成へと導きリスクに適切に対処し利益ある成長を持続する体制が整いました。

2001年度は「日産リバイバル・プラン」の2年目となります。既に当社が大きく変化する兆しが現れております。お客さまには、当社の商品・サービスにおいて、そして株主の皆様には当社の株価上昇や復配及び過去15年間で初めてとなる自動車事業の連結実質有利子負債残高1兆円以下への削減などの財務状況改善により、この変化を感じていただけるものと存じます。

当社といたしましては、ルノーとのバランスのとれた提携の中利益ある成長に向けて業績を向上すべく、引き続き「日産リバイバル・プラン」の遂行に邁進してまいる所存ですので、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。

After its first full fiscal year of implementation, the Nissan Revival Plan has produced the best consolidated financial performance in the company's history as far as we can reliably trace it.

Nissan's operating performance and financial situation have improved markedly. Prospects for profitable growth are built in these results. The people of Nissan wholeheartedly embraced the spirit of the NRP, leading to a significant over-achievement of our commitments.

Fiscal year 2000 is only a first step in the right direction. The challenge is long-lasting improvement in a very competitive landscape. Without a swift return to profitability, all our other plans and ambitions would have been in vain. NRP's first commitment of returning Nissan to profitability this year was a prerequisite.

As we close fiscal year 2000, a new term begins as we start to unveil the newly designed vehicles which will renew our line-up with customer focused products and services. It will bring us new business opportunities. By continuing the implementation of NRP with the same determination and speed by strengthening our alliance with Renault and leveraging the high level of complementarity between the two companies, Nissan is prepared to face the risks and continue on its path of profitable growth.

Fiscal year 2001 is the second year under the NRP and already there are signs that Nissan is changing profoundly. Customers are seeing the change in our products and services. Shareholders are also seeing the change in our stock price, our renewed dividend payments and our financial performance such as the steady reduction in our net automotive debt which is below one trillion yen for the first time in 15 years.

Within our balanced alliance with Renault, we will strive to maintain the spirit and momentum of NRP as we continue restoring Nissan's performance towards lasting profitable growth.



塙 義一

会長  
塙 義一

*Carlos Alonso Brito*

社長兼最高経営責任者  
カルロス ゴーン

# Moving Ahead in Strength

復活への強固な基盤となる

## 日産リバイバル・プラン

1999年10月18日、当社は経営再建のための3カ年計画「日産リバイバル・プラン（NRP）」を発表いたしました。NRPは継続的な収益の拡大を図るための、組織の再構築を含む全社的な、そして大胆なプランでした。

当社は、世界中のあらゆる地域・あらゆる組織において、NRPの達成に向けて積極的に取り組んでまいりました。お客さまには当社の商品とサービスの向上を、サプライヤーの方々には新しい協力関係とその精神を、そして株主の皆様には株式の市場価値の上昇を通して、当社の変化をご覧いただけたものと存じます。当社の従業員も、新しい経営戦略と軌道のもとに日産を再生すべく努力を重ねております。

NRPは予想を上回る速さで進捗し、かつより深く浸透しながら、当初の見込みより高い水準に到達しつつあります。当社は今、力強い復活への第一歩を踏み出したのです。

## コミットメントの達成

NRPには当社のトップ・マネジメントによる以下の3点のコミットメント(必達目標)が含まれておりま  
す。もしそのいずれかでも達成できなかった場合には、経営陣は退任をも辞さないとの固い決意の  
もとに決定されました。

- ・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

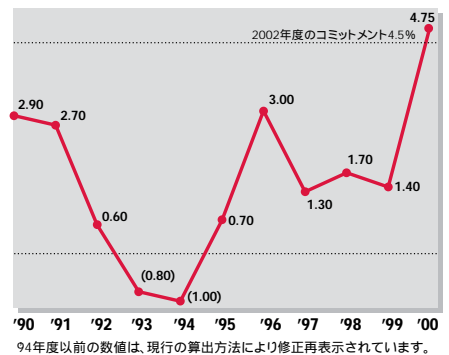
The NRP is **moving faster**, has a **far deeper impact** and  
has created **higher results** than many thought possible.  
**Nissan is back.**

2001年5月17日、当社は連結当期純利益  
3,311億円、連結営業利益2,903億円の決算  
を発表しました。これは、NRPの1つ目のコミ  
ットメントを達成すると共に、当社の過去最高  
の業績を記録するものとなりました。

その他2つのコミットメントも著しく進捗い  
たしました。連結営業利益は対前年度比3倍  
以上、連結売上高営業利益率は4.75%となり  
2002年度のコミットメントである4.5%以上  
を達成いたしました。

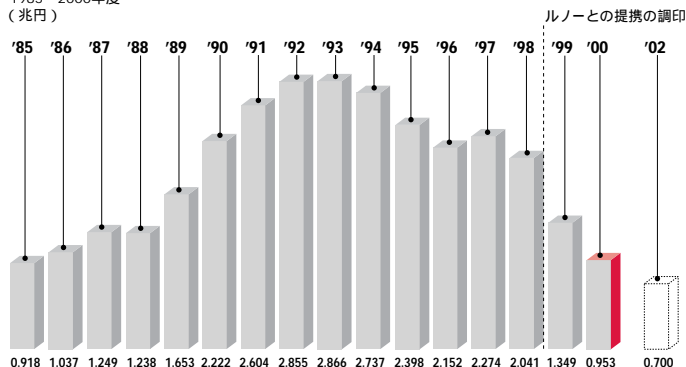
自動車事業の連結実質有利子負債残高は  
この15年間で初めて1兆円を下回る9,530億円へと減少しました。この数値はルノーとの提携を調  
印した1998年度末の半分以下のレベルとなっています。

連結売上高営業利益率(%)  
1990～2000年度



連結実質有利子負債残高(自動車事業)

1985～2000年度  
(兆円)



### 復活と成長

NRPは、販売台数の増加に依存してコミットメントを達成するという構図になっていません。しかしながら、2000年度の販売実績は、国内市場において販売台数が減少したにもかかわらず、米国、欧州、メキシコなどその他の主要市場における販売増により、前年度の250万台から4.0%増加し260万台となりました。



### 経営資源の再配分と商品

NRPの発表に際して、カルロス・ゴーンは、自動車会社にとって良い商品こそが全ての問題解決につながると申し上げました。NRPの中核となっているのは、全世界で3年間に合計22車種の新型車を相次いで投入するという意欲的な計画です。

国内では、NRPに沿って2000年度にすでに4車種を発売しました。「ブルーバード シルフィィ」、「X-TRAIL(エクストレイル)」、「シーマ」、「プリメーラ」のいずれも市場において好評を博しました。当社は2001年4月に新型「キャラバン」、6月に新型「スカイライン」を発売、さらに2001年度中に新型「ステージア」と新型「マーチ」、2002年度には6車種の新型車を発売する予定です。

When Nissan announced the NRP,  
it did not compute any growth to meet its commitments—  
but, in fact, **Nissan experienced growth** globally.







北米では、2002年までに少なくとも10車種の新型車を投入する予定です。2001年1月に開催された北米国際自動車ショーでは、3車種の斬新なコンセプトカーを発表しました。最も期待の寄せられていた「Zコンセプト」は、大きな反響を呼び、当社の歴史に新たな1ページを加えました。同ショーでは、フルサイズ・ピックアップトラックやインフィニティ・チャンネルの最高級クロスオーバーSUVも展示しました。また4月には、NRPに沿った初の米国向け商品となる新型「アルティマ」(2001年9月発売)を発表しております。

欧州では、新たに10車種を投入し、NRPに沿って商品ラインアップを一新する計画です。2001年9月には、新型SUV「X-TRAIL」を発売しま

す。既にコンセプトカーを発表した欧州向け新型「プリメーラ」も、2002年早々に販売開始予定です。

当社はまた、既存の車種についても、市場のニーズに応じて積極的にデザインの変更や性能と仕様の向上を図ってまいります。

### 意義ある第一歩

2000年度は、NRPにとっての第一歩にすぎません。NRPの第1のコミットメントである黒字化は達成されましたが、当社を取りまく市場環境は厳しく、さらなる目標の達成には多くの課題が待ち受けております。

今後、さらに収益性を高め、NRPを進展させるために、以下の諸施策を遂行してまいります。

- ・魅力ある新商品の継続的な投入
- ・ブランド力の向上
- ・商品をより快適に、より安全に、より環境にやさしくする技術への投資
- ・グローバルな成長に向けた投資
- ・生産効率と稼働率の向上
- ・ルノーとの提携によるシナジー効果の活用

2001年5月17日、NRP初年度の進捗報告において、カルロス・ゴーンは次のように申し上げました。「私たちは、引き続き情熱を持って将来に向けて邁進します。日産は、今後もお客さまや株主の皆様が一層よろこんでいただける企業を目指します。」



## ビジネス・チャンスとリスク

NRPは予想を上回る速さで進展しておりますが、ビジネスの環境も常に変化しております。当社はこの変化を注意深く捉え、必要な対策を講じてまいります。

現在、顕在化しているリスクとして、景気の後退と各市場におけるインセンティブ競争の激化が挙げられます。

- ・北米では、米国経済の停滞が予測を上回るものとなっています。メキシコ市場も、米国経済の減速により、成長鈍化が予想されます。
- ・欧州では、年初よりの景気減速が懸念されています。
- ・国内市場の活性度は依然として低く、景気の回復を示す明確な徴候は見られません。

このように市場環境が厳しいからこそ、私どもはNRPを着実に遂行していくことが重要だと考えております。NRPは、数多くの魅力ある新商品の投入、ブランド力の向上、そして経営資源の適正な配分により、当社に成長をもたらすものだからです。

## ポストNRPに向けて

NRP初年度の目標を達成し、企業としての信頼性を回復した現在、当社は2003 - 2005年度の経営計画であるポストNRPの策定に着手しております。このポストNRPでは、当社の継続的な発展に必要な成長、収益力、負債削減の3分野に重点を置いています。

# Three critical areas for Nissan: Growth. Sustained profit. Debt.

**成長:** 2005年度に全世界で100万台の増販を目指します。そのためには、魅力的な新型車の相次ぐ投入が必要です。毎年、平均7車種の新型車を発売し、2005年度までの3年間に合計22車種の新型車を投入していきます。

**収益力:** 自動車業界でトップレベルの収益力を目指します。販売台数の増加、適切な商品構成、強力なブランドアイデンティティ、高いコスト競争力、そしてルノーとの提携によるシナジー効果によって収益の拡大を図ります。

**負債削減:** 2005年度までに負債ゼロを目指します。負債ゼロとは、十分にコントロールされた財務状況を意味します。これにより、さらなる収益の拡大と財務構造の最適化を図りながら、成長のための柔軟な投資が可能になります。

連結実質有利子負債(自動車事業)につきましては、2002年度末の負債残高7,000億円というNRPのコミットメントに向けて、1998年度末の2.1兆円から、1999年度末には1.4兆円、2000年度末には9,530億円へと削減を続けてまいりました。

当社は、NRPを着実に実行し企業としての再生に努めることはいうまでもなく、ポストNRPの目標に向けても様々なアクションプランを策定してまいります。

Brand power is about **long-term profitability**

and **growth**; it is not a marketing gimmick.



### ブランドアイデンティティ

ブランドは、単なるマーケティングの道具ではなく、長期的な収益性と成長の源泉です。だからこそブランドアイデンティティ(BI)を再構築することは、NRPの実行に不可欠な最も重要なステップのひとつなのです。当社にはこれまで明確なアイデンティティが欠けていました。その結果、同等の商品を競合会社よりも安い値段で販売することを余儀なくされたこともありました。

これまで当社は、優れた技術力や開発力、想像力、そしてそれにかかる情熱によって「技術の日産」として広く世に知られていました。新しいBIは、日産の良き伝統を守りつつ、新たな日産の姿を示すものです。外部の専門家のサポートも受けながら、当社の様々な分野で働く世界中の多くの人々がBI作成のプロセスに携わりました。

ブランドをイメージする際にまず思い浮かべるブランドシンボルも、NRPの推進により、スリムで、俊敏な、技術力のある、収益性の高い企業を想起させる洗練されたものになりました。

しかし、ブランドシンボルはあくまで象徴にすぎません。商品、サービス、コミュニケーション、社員の行動など当社の全ての側面から、お客さまにBIを感じとっていただきたいと考えております。

ブランドは、収益と成長につながるものです。当社はNRPのもと、3年間で少なくとも22車種の新型車を発売し、一貫性のある強いBIを確立していきます。単なるイメージの向上だけでなくNRPの中核である持続的な利益ある成長をもたらすBIの構築を進めてまいります。

# NEW CONCEPTS FOR THE FUTURE

利益ある成長の実現には優れた商品が不可欠です。当社が相次いで発表している最新のコンセプトカーは、当社のBIを大胆に力強く表現した将来の商品の方向性を示すものです。NRPのもとでのデザインと開発の緊密な協力関係により、これまでに存在しなかった独創的なクルマ造りに成功しています。ここにもひとつ、日産復活の証しがあります。



# Z Car

原点となっている1970年発売の「Z」は、もはやクラシックといえる存在かもしれませんが。しかし30年以上を経た今日でも、その優れた性能とユニークなスタイルによって、当社のシンボリックな存在となっており、今でもその輝きを失っていません。大胆なスタイルの新しい「Z」は、再び当社のシンボリックな存在となるでしょう。先進の商品開発と技術は、当社の未来を見事に予見しています。卓越した性能とデザインを兼ね備えた時代の先端をいくスポーツカーである新しい「Z」を、お求めやすい価格でお届けいたします。期待を上回る、驚くべき車の誕生です。

IT EXCEEDS ALL EXPECTATIONS;  
IT IS, QUITE SIMPLY, A STUNNING ACHIEVEMENT



# NEW CONCEPTS FOR THE FUTURE



## FX45

インフィニティ商品の将来を示唆するのがFX45です。スポーツカーを好むお客さまのための、SUVの実用性を備えたクルマです。

企画の段階で、私たちはまず、どんなクルマをドライブしたいだろうと自問するところから始めました。その結果、既存のSUVをはるかに凌ぐ性能を備えた、クロスオーバーラグジュアリーSUVの常識をも超えたFX45が生まれました。



## Chappo



当社はV8エンジン搭載のフルサイズ・トラックの生産を数年以内に米国で開始すると発表しました。

Tトラックの発表はそれにつづくステップです。当社が米国のフルサイズ・トラック市場に、十分な規模と影響力をもって参入するための準備をじっくり進めていることをご理解いただけるでしょう。Tは、既存のピックアップの枠を大きく超えたスタイリングを持ち、当社がフルサイズ・ピックアップトラックの開発にあたって目指している性能を意欲的に暗示しています。当社がコンパクト・ピックアップトラックの分野で蓄積してきた豊富な経験を活かし、今までにないフルサイズ・ピックアップトラックをお届けいたします。

# Alpha Truck

シャッポのユニークなインテリアは、快適なドライブだけにとどまらず、出会いとリラクスの場を提供したいという発想から生まれました。

シャッポは、クルマに対して新しい価値観を持ち、クルマを自分の部屋と同じようにくつろぐ空間、様々なライフスタイルや趣味に合わせて楽しむ空間と考える次世代のお客さまのニーズに応えるクルマです。単なる移動のための手段ではなく、オーナーのライフスタイルの延長ともいえるべき存在になることを目指しています。このようなシャッポの発想は、これから誕生するすべての新商品の中にご覧いただけるでしょう。

## 新商品

次世代の本流となるセダンを目指し、デザイナーとエンジニアがお客さまの視点から発想し、同じ目標に焦点を当て新しい方法と新しい考え方を持って、徹底したクルマ造りを行いました。日産は、今後の新商品開発においても、この経験を活かしてさらなる挑戦を続けていきます。



## 成長を支える 魅力的な商品に向けて

将来のお客さまにとって魅力ある商品をつくることは、現在のお客さまの声に耳を傾け、お客さまが求めているものを把握することから始まります。その上で、相反すると思われるものを、どちらにも犠牲にすることなく克服し、新しい形に結

実させていくのです。例えば、剛と柔、冷静さと情熱、最先端技術と人のぬくもり、未来的な要素と懐古的な要素、西欧的な嗜好と日本の伝統を融合させて商品

を造り込むということです。そして、お客さまに新しい喜びと高い満足を提供し、お客さまがご自分の選択が正しかったと確信できる商品でなくてはなりません。

デザイナーとエンジニアとの役割分担は、単にデザイナーがクルマの形状を描き、エンジニアがそれを具現化するというものではありません。お客さまがクルマに求めるもの、さらにはお客さまの期待や夢を盛り込むために、デザイナーとエンジニアは協力してクルマ造りの全ての工程に取り組んでいきます。当社では、NPRの浸透に伴い両者の緊密性が増して、これまでを凌ぐ徹底したクルマ造りが行われています。

新型「プリメーラ」の開発にあたり、デザイナーとエンジニアは次世代の本流となるクルマを目指しました。

これまでの「プリメーラ」の主なお客さまである30代、40代の方々にクルマに対するご意見を伺ったところ、他のどのクルマにも似ていな

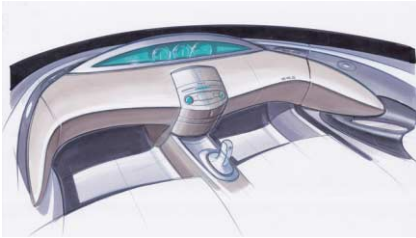


ステファン シュワルツ



中村史郎





い個性を持ち、先端技術をいち早く取り入れ、基本性能がしっかりとしたクルマであればぜひ乗ってみたいと思っていらっしゃることがわかりました。

そこで新型「プリメーラ」は、「個性的で斬新さを好み、アクティブに生活を楽しむ方々」にご満足いただけるクルマにしたいと考えました。これらのお客さまは、クルマに対して本物指向であり、クルマを自己表現のツールと考えています。そこで、基本コンセプトを「一歩先ゆく大人のインテリジェントセダン」としたのです。

### セダンという常識への挑戦

日欧のデザイナーが、パッケージや外観から細部の仕上げに至るまで、基本コンセプトを忠実に追求しました。

「プリメーラ」のデザインを担当したステファンシュワルツ(ニッサン・デザイン・ヨーロッパ社スタジオ・チーフデザイナー)の説明を引用しましょう。「ごく普通のセダンがあったとします。クルマの凹凸を覆うほどの雪が積もっているとします。雪がクルマの線を和らげ別の形に見えるでしょう。そのときに見えてくる塊感のあるデザイン、我々が目指したのはこれです。お客さまにとって4ドアセダンは、ボンネット、キャビン、トランクによって構成される、もっとも見慣れた形状だと思いますが、我々はこの常識に挑戦しま

した。最初のスケッチにあったこの大胆なイメージをそのままに生まれたのが「モノフォルムシルエット」です。クルマのキャビンがボンネットやトランクと流れるように一体となって結合した、セダンの定型を越えた、個性と存在感のあるエクステリアデザインを実現しました。

デザイナーとエンジニアの間に見解の相違があった際には、いつもお客さまの視点に立ち戻って解決しました。初期の段階から、デザイナーとエンジニアの間に緊密なコミュニケーションがあったからこそ、最初のスケッチどおりの生産モデルを実現できたのです。

### 先端技術による人とクルマのインターフェイス

人とクルマの新しいコミュニケーションのあり方を追求した点においても、「プリメーラ」は一歩先を行きます。先端技術により、高速走行中でも格段に見やすく操作しやすいモニター、スイッ

チ、メーターなどのレイアウトを実現し、単に大量の情報を表示するのではなく、安全にクルマを操作しながらも、直ちにそれを分析し、取り出した情報を速やかに活かすことができるようにしました。

走行性能においても、デザイナーとエンジニアの協力関係により、競合車を凌ぐハンドリングと乗り心地の高次元のバランスを実現しました。

我々が目指したのは、単なる3代目「プリメーラ」ではなく、次世代の本流となるクルマを造り上げることでした。新型「プリメーラ」は、機能と造形美を融合させた商品として、今後の日産の成長に大きく貢献していくでしょう。



## 販売・マーケティング

自動車メーカーにとって成功の証しとは、商品に対するお客さまの支持が上がることです。当社は、世界中のほとんどの市場において予想を超える成長を遂げました。国内でも新型車は好評で、日産ブランドの再構築と収益の改善に向かって動き始めました。

## グローバル販売



「お客さまが初めてショールームにみえた時から、お車をお使いいただいている期間を通して、あらゆる場面で日産のBIを実感していただきたいと考えています。そしてまた再び日産車を選んでいただけるように、常にお客さまのニーズを受けとめ誠実に対応してまいります。」

副社長  
松村矩雄

NRP発表時、販売台数の増加を達成の前提条件とはしていないと申し上げましたが、販売増を期待していなかった訳ではありません。ただ単に、それに依存しなくなかったのです。2000年度のグローバル販売台数は、前年度の253万台から4.0%増加し、263万2,000台となりました。

当社は、国内を除く主要市場で販売を伸ばし、将来の成長に向けた礎を築くことができました。新しいBIの導入により、日産のグローバルでのプレゼンスも強化され、現行商品も好調な売れ行きを示しております。

当社はまた周辺ビジネスも強化しております。サービス・部品部門の充実、ディーラーおよびお客さまにとってきわめて重要となってきております。当社は、グローバルに連携し、効率性を高め、迅速にお客さまのニーズに対応できる体制の構築に努めております。



NFS社長  
中村 稔

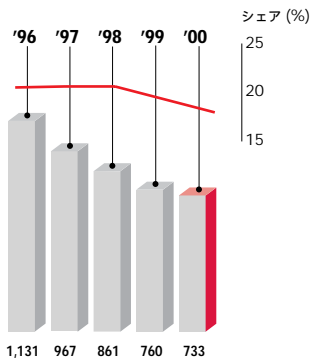
2000年7月1日に、クレジット、カーリース、レンタカー、カード、保険などの広範な金融サービス事業を国内で統括・展開する(株)日産フィナンシャルサービス(NFS)を設立いたしました。米国日産販売金融会社(NMAC)とともにNFSは、日産の販売・マーケティング活動において、重要な役割を果たしてまいります。

NFSは、お客さまの豊かなカーライフに役立つ金融サービスを提供し、販売第一線を支援するとともに、お客さまに最も利便性が高い方法で日産車のオーナーになっていただくために多様なサービスを提供してまいります。

日本市場の全需は、対前年度比3.5%増の410万台と、わずかながら増加しました。しかしながら日本経済の停滞を勘案すると回復基調にあるとは言えません。



販売台数  
(登録ベース、単位:千台)



## 日本

日本経済は、2000年度中には回復の兆しが見られませんでした。

自動車全需は3.5%の増加となりましたが、当社の販売実績は対前年度比3.6%減の73万3,000台、シェアは17.8%にとどまりました。これは、新型車が出揃う2002年までは国内事業は収益改善に焦点を絞るといった織り込み済みの結果です。

2000年度後半には、NPRでお約束したお客さま指向の22車種の新型車のうち、「ブルーバード シルフィ」、「X-TRAIL」、「シーマ」、「プリメーラ」の4車種を発売しました。これらの4車種はいずれも高く評価され、収益改善とブランドイメージの向上に弾みをつけることとなりました。

2001年4月2日には、スズキ株式会社からOEM供給を受けて軽自動車市場に参入することを発表しました。最初の商品は2002年に発売予定です。これにより、軽自動車をお選びになるお客さまにも日産車をお届けすることが可能になります。さらに、軽自動車オーナーの80%以上の方々が複数台数のお車を所有していることから、より多くのお客さまに日産車の購入をご検討いただけるものと期待しております。



米国市場は、1999年度に1,740万台という過去最高の販売台数を記録しましたが、2000年度は、終盤の急速な冷え込みにより、通期では前年より1.5%減少し1,710万台となりました。第4四半期に始まった景気の減速は今後も続く予測されています。



## 米国

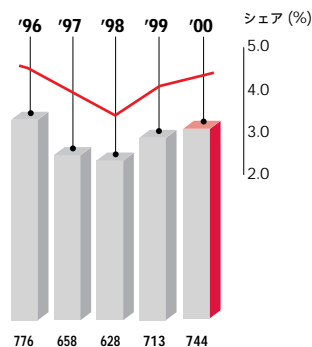
景気の減速にともなう全需の減少にもかかわらず、当社の販売台数は魅力ある商品に支えられて前年度を4.3%上回る74万4,000台となりました。

新型「セントラ」は、パワーと居住性を備えた小型車として好評を博し、前年度に比べて販売台数が倍増しました。カリフォルニア州では、世界で最もクリーンなガソリン・エンジン車として「セントラCA」をお届けしております。また、1999年度に発売された「エクステラ」は、引き続き最も人気の高いSUVとの評価をいただいております。



### 販売台数

(小売ベース、単位:千台)



インフィニティ・チャンネルの販売台数は対前年度比3.4%増の7万7,800台となり、2年連続で最高記録を更新しました。ラグジュアリーセダン「I30」と、パワーアップされた新型エンジンを搭載したSUV「QX4」の販売が好調でした。同チャンネルは、トータル・オーナーシップ・エクスペリエンス (TOE™) によってお客さま対応をさらに充実させたことにより、引き続き顧客満足度調査でトップブランドのひとつにランクされています。

2000年度の欧州市場は、英国市場が一進一退を繰り返す一方、大陸では各国間で明暗が分かれ、全体としては対前年度比1.2%減の1,670万台となりました。当社は、魅力ある新商品の投入により、対前年度比3.5%増の53万3,000台を販売しました。なお、2001年度の第1四半期には、市場は縮小傾向を示しています。



## 欧州

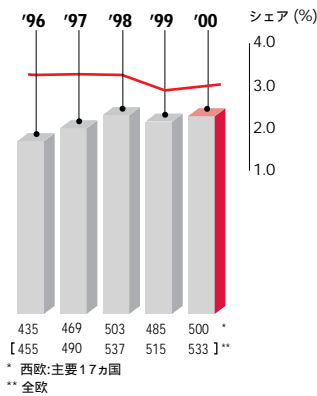
2000年度は、英国市場が一進一退を繰り返す一方、大陸では各国間で明暗を分け、全体需要は1.2%とわずかながら前年度より減少し1,670万台となりました。当社は、魅力ある新商品の投入により、対前年度比3.5%増の53万3,000台を販売しました。2000年3月に発売した新型「アルメーラ」は好評を博し、前年度に比べて17.3%増の販売を達成しました。「アルメーラ・ティーノ」もMPV市場の拡大に支えられて当初予測を上回る29,930台を販売、スペインのバルセロナ工場では月産3,000台以上という高い水準で同車の生産を続けております。

4WD車市場も伸長し、「パトロール」や「テラノ」も販売を伸ばしました。当社は2001年秋にも同市場に向けて新型「X-TRAIL」を投入する予定です。

## RENAULT NISSAN

当社とルノーは、欧州におけるバックオフィス機能の統合を実施しております。スイスとオランダでは、両ブランドの配給会社を統合しました。当社とルノーは、最前線の販売店舗においてはそれぞれの独立性を維持する一方で、金融、サービス、物流といったバックオフィス機能の各分野では共同で効率を向上し、お客様の利便性向上を目指します。

**販売台数**  
(小売ベース、単位:千台)





### アジア・大洋州

1999年度に順調な回復を果たしたASEAN市場及び台湾市場は、当年度も高い水準を維持しました。タイでは対前年度比20%の増加となるなど、この地域での全体需要は19.5%の伸びを記録しました。

当社は、新型「サニー」の投入と「ピックアップ」の好調な販売により、前年に比べて42.6%と大幅に販売を伸ばしました。台湾では、全需の落ち込みにもかかわらず、前年並みの販売台数を維持しシェアを拡大しました。また、シンガポールでは22%のシェアを獲得しトップの地位を守りました。

### 中近東湾岸諸国

サウジアラビアおよび湾岸諸国では、原油価格の上昇と為替に支えられ、経済、自動車市場ともに拡大しました。

当社の販売台数も「サニー」、「ピックアップ」、「パトロール」の好調な販売により前年度より15.9%増加しました。



## メキシコ

2000年のメキシコ市場は力強い成長を続け、全体需要は過去最高の85万4,000台に達しました。当社も過去最高となる17万3,000台を販売した結果、シェアは20.3%となり市場第2位の座を堅持しました。



「ツル」の販売は引き続き好調で、日産車の単一モデルとして過去10年で最高の年間販売台数を記録するとともに、4年連続で同国の車種別販売台数でも第1位となりました。

10月に販売を開始した新型「セントラ」も、Motory Volante誌のカー・オブ・ザ・イヤーに選出されるなど各種メディアから好評を博し、販売台数の増加に貢献しております。

## 中南米

中南米では、ほとんどの国で市場が縮小傾向にあったものの、規模の大きいブラジルとベネズエラで需要が拡大したため、地域全体の需要は前年度より6.3%増加しました。当社の販売台数は、前年度より10%減少し4万台にとどまりました。

カリブ海諸国では、市場全体の冷え込みにとともに当社の販売台数も減少しましたが、プエルトリコ、ドミニカ共和国、パナマの各国においては、積極的な販売促進活動が功を奏し、マーケットシェアの拡大を果たしました。



## テクノロジー

日産は、卓越した技術力によって「走るよろこび」や、高い安全性、環境へのやさしさをお客様に提供しております。

### 常に最先端を目指して

#### 環境保全活動

当社は、環境負荷を低減する技術の開発とその商品への積極的な採用を続けおり、環境保全技術の分野でも先進的な企業のひとつとの評価をいただいております。



かつて当社は、国内と同様に米国の全販売店にもエアコン冷媒であった特定フロン(クロロフルオロカーボン:CFC-12)を除去・リサイクルする設備を設置しましたが、これは、米国においては自動車メーカーとして初めてのことでした。また、製造段階において発泡・洗浄剤として使用していたフロン(CFC)を全廃したのも、全世界に先駆けた動きでした。当時のこれらのオゾン層破壊防止対策は、米国環境保護庁(EPA)に認められ、自動車会社として初めて「ベスト・オブ・ザ・ベスト成層圏オゾン保護賞」を受賞しました。





国内においても、規制の有無に関わらず新冷媒(ハイドロフルオロカーボン:HFC-134a)等の排出抑制に努めてまいりました。

これらの当社の継続的な環境保全活動は、内外で高い評価をいただいております。2000年度もEPAから2年連続で「気候保全大賞」を受賞しております。

#### 環境保全技術の採用

当社は、環境保全技術を商品にも積極的に採用しております。新型「ブルーバード シルフィ」は、国土交通省の低排出ガス車認定制度における最もクリーンな「超低排出ガス車」の基準値に対してさらに50%以上も排出ガスを低減した、国内で最もクリーンなガソリン乗用車です。

同車に採用したQG18DEエンジンは、米国カリフォルニア州において2000年2月に発売した「セントラCA」(CAはクリーンエアの略)にも搭載しております。「セントラCA」は、都市の大気並みにクリーンな排出ガスレベルを実現しており、カリフォルニア州大気資源局(CARB)の規定するSULEV(Super Ultra Low Emissions Vehicle)排出ガス基準にも適応した「世界で最もクリーンなガソリン車」

です。さらに、ガソリン車として唯一、CARBの燃料系統からのエバポ(燃料蒸発ガス)排出ゼロ基準にも適合しており、他の多くのクルマと異なって駐車時にも環境負荷物質を排出しません。

#### 最先端技術の採用

当社は、エンジンだけにとどまらず、広く燃費改善の技術開発を進めております。トロイダル式のCVTである「エクストロイドCVT」を搭載した商品は、当社が世界で初めて市場に投入しました。従来のCVTがベルトドライブ式であるのに対して、エクストロイドCVTはディスクとパワーローターを日産独自の技術により組み合わせたトランスミッションで、従来のATに比べて燃費を10%向上しております。

また、将来を見据えた環境技術の研究開発にも重点を置いております。そのひとつである燃料電池車については、ルノーと共同で、300人のエンジニア等を投入し、5年間に亘る集中的なプログラムで開発を進めております。既に「エクステラFCV」が米国カリフォルニア州で走行実験を開始しています。



### より安全でより快適なドライブのために

当社は、より安全でより快適なドライビングのための技術を数多く創り出してまいりました。メーターや表示盤の視認性を向上するなどの人にやさしい技術、車載ITシステムのような先進的な技術、緊急時にドライバーが適切に対処するのを支援するといったクルマに求められる技術など、幅広い範囲に及んでおります。

### レーンキープサポートシステム

新型「シーマ」では、ドライバーの運転操作負担を軽減するレーンキープサポートシステム(車線路車線維持支援装置)を世界で初めて採用いたしました。このシステムは、高速道路の直線路において、通常の運転状況だけでなく、道路の傾きや横風などにより車両の進路が乱されそうになった時においても、車が車線に沿って走行するように運転操作を支援するものです。

### ALL MODE 4×4システム

国内市場で好評を博しております新型「X-TRAIL」は、4WD(四輪駆動)の走りを更に高い次元へと押し上げました。このクルマに搭載されている「ALL MODE 4×4」は、前輪駆動をベースに開発された最新のシステムで、オンロードからオフロード、雪道まで、安定した走りを実現しております。このシステムは、路面の状況を把握して2WDから4WDまで瞬時に最適なトルク配分を行います。市街地等の通常走行では、2WDモードとなり低燃費を実現し、スリップしやすい路面では、電子制御によりトルクを瞬時に後輪に配分・伝達して4WDモードとなり、安定した走行を可能とします。また、ドライバーは、スイッチひとつで、AUTO、2WD、LOCK(前後トルク配分/57:43)の3つのモードを選択できます。





### ITドライビング

私たちに移動の自由を提供してくれる大変優れた個人の移動手段であるクルマは、将来ますます発展していくであろうと当社は考えております。ITによる先進のヒューマン・マシン・インターフェースの開発は、それを実現する手段のひとつです。

当社が新型「プリメーラ」や新型「シーマ」で実現したように、ITは運転をより安全でより快適なものとするための情報提供を可能にします。情報提供といっても、単に多量の情報を提供するだけではドライバーの負担を増やすだけになります。高速走行中でも、ドライバーに安全にかつ容易に情報を提供することが重要です。

新型「プリメーラ」に搭載した大型液晶モニターは、その良い例です。

十分に配慮し最適な位置にレイアウトされた大型モニターによって、ドライバーは、燃費情報やメンテナンス時期等の車両情報、道路交通情報、ナビゲーション機能まで、必要な情報を瞬時に確認することが可能となります。コントロール・スイッチなども手が届きやすく簡単に操作できる位置にレイアウトされています。

当社は、魅力的でわかりやすい、先進のITサービスを手ごろな価格でお客様にお届けできるよう、開発を続けてまいります。

### 卓越したエンジン技術

他社の追従を許さないエンジン技術は、日産の優れた技術力の象徴です。

力強いパワーとスムーズさを兼ね備え、高い静粛性を誇るV型6気筒VQエンジンは、米国ワーズコミュニケーションズ社の『10ベストエンジン』賞に7年連続で選出されています。

「シーマ」に搭載されている新型直噴V型8気筒4.5リッターNEO Di VK45DDエンジンは、様々な先進の技術を搭載し、クラストップのパワーと低燃費の両立を実現しています。「シーマ」はその優れたパワーと燃費性能に加え、国土交通省の「良・低排出ガス車」として認定されています。

また「ブルーバード シルフィ」や「セントラCA」に搭載されているQG18DEエンジンは、世界でもっともクリーンなガソリンエンジンとして、優れた環境の取り組みや技術に関する数々の賞を国内外で受賞しております。



## 生産

より市場の近くで商品を生産することは、コスト削減だけでなく、需要拡大などの市場変化に対して柔軟かつ迅速な対応を可能にします。また、今後の成長に向けた基礎を構築していくためにも、必要な投資を実施することが重要です。



## 将来に向けた投資

NRPの目指す継続的な利益ある成長のためには、コスト削減だけでなく、将来に向けた投資が重要となります。各国における当社商品への需要が高まっている中で、市場に近い生産拠点への投資を進めてまいります。

当社の生産方式であるフレキシブル・マニファクチャリング・システム(FMS)は、自動車業界で最も柔軟性に富んだシステムです。当社は今後も改善を重ね、高い生産効率を維持し、21世紀も業界のリーダーを目指します。

### 北米

北米では、9億3,000万米ドルを投じてミシシッピ州キャントンに新工場を建設いたします。キャントン工場では、フルサイズ・ピックアップトラック、フルサイズSUV、次世代ミニバンを生産する予定で、従業員は4千人、生産能力は25万台/年となる計画です。すでに建設に着手しており、2003年夏にも生産を開始する予定です。

また、今後4年間に10億米ドルを投資し、テネシー州スマーナ工場の自動車生産台数を増やし、同州デカード工場のエンジン生産能力も3倍に拡大します。

これらの投資は、北米地域における年間販売台数100万台への布石であり、市場ニーズへの迅速な対応を可能とし、為替変動にも強い収益構造を構築するものです。



## 欧州

当社は、次世代「マイクラ」を英国サンダーランド工場で生産すると2001年初めに発表いたしました。EIUの調査において、欧州で最も生産性が高いと評された同工場は、従業員5千人、年間生産台数50万台という、同国最大の自動車生産拠点になります。同工場では、「アルメーラ」、新型「プリメーラ」に続いて、当社とルノーとの提携による初の共通プラットフォームを使用した「マイクラ」を生産することになります。

## 国内

グローバルな生産体制の再編を進める中で、2000年度末までに、村山工場、愛知機械港工場、日産車体京都工場での車両生産を終了しました。これは痛みをともなう選択でしたが、全ての車種はスムーズに他工場へ移管され、国内の生産設備稼働率は、51%から74%以上へと大きく上昇しました。

あわせて当社では、量産車種についてはプラットフォームごとに生産工場を特化する一方、少量生産となる車種については、全て日産車体湘南工場に生産を集約しました。

## RENAULT NISSAN

当社とルノーは、メキシコで7年間に4億米ドルを投資し初の共同生産を行います。メキシコ市場初のコンパクト・モノクーペとなるルノー「セニック」は、当社のクエルナバカ工場で生産しております。当社が工場の稼働率を向上する一方、ルノーはメキシコ市場への復帰を果たすとともに中米、カリブ海諸国そしてラテンアメリカ諸国でのプレゼンス強化を図ることが可能となりました。



PA Photos



## 購買

購買活動の徹底的な見直しにより、NRPのコミットメントである8%、さらには努力目標としていた10%をも上回る11%のコスト削減を達成しました。これは、グローバルな視野での購買活動を進め、サプライヤーからの協力と開発部門の支援を得て、品質と信頼性を維持しつつコスト削減に邁進し実現したものです。



## 当初計画を上回る削減

NRPの進捗にもっとも貢献したのが購買分野です。原価の大半を占める購買分野では、3年間に20%のコスト削減という厳しい目標を掲げましたが、当初計画を上回る速さで進捗し、わずか1年で11%のコスト削減を達成しました。

当社はまず、グローバルな規模でのスケールメリットを活かすために、日本、北米、欧州の各地域の購買組織を統合・再編成いたしました。

次に、日産3-3-3プログラムに取り組みました。これは、サプライヤー、購買部門、開発部門の三者が、日本・アジア、米州、欧州・中近東・アフリカの三地域で、2000～2002年度の3年間、コスト削減に取り組むプログラムです。

サプライヤーの方々からは、品質面で妥協することなくコスト削減を実現するために、当社開発部門との連携により、惜しみないご協力をいただいております。すでに8万件以上の提案が寄せられました。この活動により、開発の効率化や規格・仕様の見直しが進み、世界のベスト・プラクティスを共有することで、当社とサプライヤーはともにコスト削減と業績の向上を実現することができます。

### RENAULT NISSAN

購買分野における当社とルノーのシナジー効果をさらに高めるために、両社は折半出資によるルノー・ニッサンパーチェーシングオーガニゼーションを設立しました。この共同購買組織により、両社で共通化するC-プラットフォーム以降の共同プロジェクトにおいて、5%のコスト削減を目指します。同組織は、当初、両社を合わせた総購買金額の30%を取り扱いますが、将来的には70%までその比率を高める計画です。

## 財務

NRPの達成にはコア事業に投資するための資源を生み出すことも重要です。資産売却は、実質有利子負債(自動車事業)の削減につながったばかりでなく、成長に向けた投資を可能としました。

## 財務分野の貢献

2000年度末の連結実質有利子負債残高(自動車事業)は、この15年間で初めて1兆円を下回る9,530億円となりました。これは、1998年度末のルノーとの提携時と比べると半分以下となります。

2000年度は不動産、有価証券、ノン・コア事業及び関係会社株式の売却により、当初予測の2,000億円を上回る3,410億円の売却収入を計上することができました。

自動車事業の負債削減とより低コストでの資金調達を目指して財務部門の組織と活動を強化した結果、財務コストは311億円へと減少しました。当社では現在、財務部が連結会社全ての借入金をグローバルに管理しており、コスト効率が良くバランスがとれた資金調達を実現しております。

2000年度の業績回復により当社の財務内容は大幅に改善し、連結株主資本は9,579億円になりました。また、配当金につきましても1998年以来の復配となり、1株当たり7円の配当を実施させていただけることとなりました。

東京証券取引所における平均株価と日産の株価  
(円)



## 環境・安全等への取り組み

日産は、企業市民として果たすべき役割についても真摯に受けとめ、諸活動において誠意をもって取り組んでおります。

### 環境への取り組み

当社は、将来を見据えた最先端技術の開発に加え、今日の環境問題への取り組みにも注力しております。開発段階から使用済み車としてリサイクルされるまで、商品ライフサイクルの全ての段階において環境にやさしいクルマ造りを行っております。

このような取り組みは、世界で最もクリーンなガソリンエンジンを搭載した「セントラCA」及び「ブルーバード シルフィ」といった商品や、使用済み段階でリサイクルしやすいクルマ造りとして実を結んでおります。

当社は1999年1月までに、生産段階においては国内の全7拠点及び海外主要4拠点で、さらに開発段階においても商品開発部門の自動車開発プロセスについて、環境マネジメント国際規格ISO14001外部認証の取得を完了しました。

また、将来を見据えた先端技術開発においても、直噴エンジンやCVT、ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車、代替燃料車など、あらゆる環境保全のための研究開発に今後も鋭意取り組んでまいります。

尚、当社の環境保全活動に関しましては、別途発行しております「環境報告書」にて、詳しくご説明させていただいております。





### 安全への取り組み

当社は、人とクルマの関わりの視点から構築した安全思想「トリプルセーフティ」を基に、さらなる安全性の向上を目指したクルマ造りを進めております。これは、ドライバーに事前に危険を警告するインフォメーションセーフティ、ドライバーが危険を回避するのを支援するコントロールセーフティ、万一事故が発生した場合に人身への被害を最小限におさえるインパクトセーフティという3本の柱から成り立っております。

このような取り組みの結果、当社は国土交通省が公表する自動車アセスメント(JNCAP)においても、最高レベルの評価を獲得し続けております。

当社はまた、快適で安全なカーライフを目指すITドライビングについても、研究開発を進めてまいります。

### 地域社会への貢献

当社は、新工場を建設するミシシッピ州キャンプトンにおいて、日産ミシシッピ奨学金プログラムを設立いたします。これは、当社が同州で推進する地域社会との融和を目指す活動の一環として、100万米ドルの基金により同州の高校生の大学進学を支援するものです。

同プログラムは、当社が世界各地で進めている地域社会への貢献を示す一つの例にすぎません。当社は国内においても、1974年に日本における学術の進展を支援するために日産科学振興財団を設立したのをはじめとして、スポーツの振興、社会福祉団体への寄付や車両の寄贈などの活動を行っております。

### 多様性のある企業文化の構築

真のグローバル企業においては、地域や民族の違いを超えて世界中で共有できる企業文化や価値観を醸成していくことも、重要な課題のひとつです。また、ひとつの価値観を押し付けることなく、世界中の従業員や構成員のもつ多様な文化的背景を活かすことも大切です。これは一見矛盾するようですが、多様性を高いレベルで融和させた、幅広く深みのある豊かな企業文化こそが、一体感を保ちながらも全体としては革新を続けていくための推進力となります。

文化の多様性を理解した上で、押し付けあうことなく、むしろ多様な価値観をバランスさせ、共通のビジョンとグローバルに共有できる企業文化を育み、決意をもって全社一体となって邁進していくことは、当社の事業活動のあらゆる局面において、今後ますます重要になると考えております。



## 役員



左より：パトリック ベラタ、大久保 宣夫、小枝 至、小島 久義、松村 矩雄、ティエリー ムロンゲ、堀 義一、カルロス ゴーン

### 取締役及び監査役

#### 代表取締役

会長  
堀 義一

社長  
カルロス ゴーン

#### 取締役

小島 久義  
小枝 至  
大久保 宣夫  
松村 矩雄  
パトリック ベラタ  
ティエリー ムロンゲ

#### 監査役

森山 寛  
竹中 治彦  
今村 圭司  
中村 英男

(2001年6月21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

小島 久義

生産

生産技術本部

パワートレイン事業

産業機械事業

マリン事業

小枝 至

購買

欧州事業

大久保 宣夫

お客様サービス本部

技術・開発

車両3 3 推進室

先行技術開発本部

松村 矩雄

グローバル販売・マーケティング

北米事業

海外一般地域事業

グローバル部品事業

パトリック ペラタ

コーポレート・商品企画

プログラム・ダイレクターオフィス

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

### 副会長

安樂 兼光

渉外部

### 常務

仲村 巖

川崎 肇

高木 茂

青木 征彦

高橋 忠生

児玉 了三

阿部 栄一

佐々木 邦昭

北島 孝

山県 秀司

今井 英二

北洞 幸雄

竹辺 圭祐

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

(2001年7月1日現在)

# 会社の概要

(2001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:496,606百万円

発行済株式総数:3,977,295,210株

株主総数:116,055名

### 大株主

	(%)
ルノー.....	36.8
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー .....	2.5
第一生命保険相互会社 .....	2.4
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口).....	2.0
日本生命保険相互会社.....	2.0
バンカース トラスト カンパニー クライアント レンディング アカウト.....	1.8
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 .....	1.7
三菱信託銀行株式会社(信託口).....	1.4
ザ チェース マンハッタン バンク エヌ エイ ロンドン .....	1.3
株式会社日本興業銀行.....	1.3

## 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)  
フランクフルト(ドイツ)

## 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

Morgan Guaranty Trust Company  
of New York

60 Wall Street, New York  
NY 10260-0060, USA

比率:1ADR=普通株2株

## 監査法人

監査法人 太田昭和センチュリー

## 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

2001年7月1日付で「新日本監査法人」に社名変更

## 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  
1996 2000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2) (1株当たり金額を除く)
	2000年度(注記1) 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	1996年度 1997年3月31日	2000年度 2001年3月31日
売上高	¥6,089,620	¥5,977,075	¥6,580,001	¥6,564,637	¥6,658,875	\$49,110
営業利益	290,314	82,565	109,722	86,883	199,380	2,341
当期純利益(損失)	331,075	(684,363)	(27,714)	(14,007)	77,743	2,670
1株当たり当期純利益(損失)(注記3)	83.53	(179.98)	(11.03)	(5.57)	30.94	0.67
支払配当金(注記4)	0	0	17,591	25,130	17,589	0
資本合計(注記5)	¥ 957,939	¥ 563,830	¥ 943,365	¥1,006,790	¥1,070,418	\$ 7,725
総資産(注記5)	6,451,243	6,175,658	6,606,331	7,608,091	7,188,106	52,026
長期債務	1,402,547	1,655,610	1,591,596	1,669,642	1,969,423	11,311
減価償却費	360,191	434,553	498,444	508,012	436,756	2,905
従業員数	133,833	141,526	131,260	137,201	135,331	

注記: 1. 2000年度の数値は、新しい会計基準に基づき算出されています。46ページの注記3. 会計方針の変更を参照してください。

2. すべてのドル数値は、とくに指示がないかぎり、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、2001年3月31日の円相場1米ドル=124円を用いています。

3. 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せん。2001年3月31日現在の発行済株式数: 3,977,295,210株

4. 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。

5. 1996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。45ページの注記を参照してください。

生産・売上台数	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	1996年度 1997年3月31日
グローバル生産台数(注記1)	2,613,948	2,402,264	2,465,863	2,754,598	2,742,640
日本	1,313,527	1,336,918	1,528,461	1,671,510	1,662,776
米国	352,927	348,214	279,392	396,887	409,958
メキシコ	334,061	216,140	169,339	184,699	146,614
スペイン	153,807	105,245	96,000	99,885	107,790
英国	332,532	286,865	275,993	277,509	248,026
その他(注記4)	127,094	108,882	116,678	124,108	167,476
グローバル売上台数	2,564,160	2,415,433	2,541,736	2,567,878	2,710,043
日本	725,842	758,603	872,507	981,512	1,140,010
北米(注記2、3)	985,168	874,160	656,789	678,488	809,133
欧州(注記3)	513,048	500,836	549,547	494,092	451,809
その他(注記2)	340,102	281,834	462,893	413,786	309,091

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. 2000年度と1999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。

4. 1999年度のその他の生産台数を2,386台修正しました。

## 財務レビュー

日産リバイバル・プランの達成に向けた最初の1年間の取り組みは、過去最高の業績となって実を結びました。グローバルな激しい競争の中、当社は、最初のコミットメントを達成し、復活に向けて力強い第一歩を踏み出しました。

## 2000年度の振り返り

## 連結売上高

連結売上高は6.09兆円となり、対前年度比1.9%の増加となりました。このうち会計方法の変更および連結適用範囲の変更(愛知機械工業(株)の連結化、宇宙航空部門の売却)に伴う売上増は0.5%となります。他の主な増収要因としては売上台数、モデルミックス、販売価格の改善が4.7%を占め、為替変動による3.3%の減収要因を相殺しています。

## 連結営業利益

連結営業利益は昨年度の826億円から2,903億円と、3倍以上の値になりました。売上高営業利益率は1.4%から4.75%に上昇しました。2002年度のコミットメントとしていた4.5%の売上高営業利益率を2年前倒しで達成し、更にそのコミットメントを上回りました。

コスト面での改善が特に大きく貢献しています。NRPを前倒しで実施したことにより、購買コストは11%削減されました。コスト削減はその他のすべての分野でも計画通り進捗し、粗利益および営業利益の改善に大きく貢献しました。

連結営業利益の変動要因の詳細は以下の通りです。

## 1) 為替:

年間を通じて円が全ての通貨に対して円高に推移した結果、為替レートは836億円の減収要因となりました。この数値は全ての通貨が連結決算に与えた値の合計であり、その内94億円が米ドル、631億円が欧州通貨によるものです。

## 2) 会計方式の変更および連結適用範囲の変更:

当社の会計制度を国際基準に近づけようという昨年の決定は222億円の増収要因となりました。減価償却方式の変更は当期の年金費用増加による減収要因を相殺して余りある増収要因となりました。(注1参照)

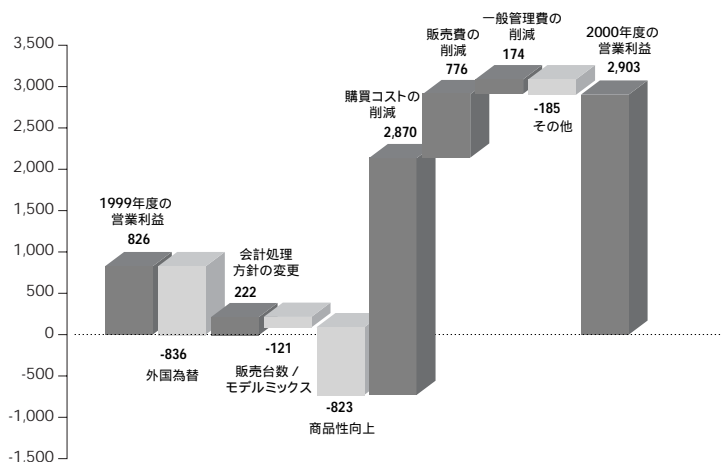
## 3) 販売台数およびモデルミックス:

国内市場の台数減による販売不振は米国、欧州その他の市場での販売増により相殺されましたが、モデルミックスは減収要因となりました。これは主として国内と北米におけるモデルミックスの悪化によるものです。トータルの販売台数およびモデルミックスによる営業ベースでの減収要因は121億円となりました。

- 4) 商品性向上、競争力強化、規制対応コストによる減益要因は全市場で823億円となりました。これは主として国内と北米で発生しました。
- 5) 収益改善に最も寄与した重要なアイテムは購買コストです。購買コストの11%の削減は営業利益ベースで2,870億円の貢献をしました。
- 6) 販売費は為替影響および購買活動の影響を除いて776億円と大幅に減少しました。これは国内、北米、欧州におけるインセンティブの減少およびワランティ、労務費の削減によるものです。
- 7) 一般管理費については為替影響及び購買活動の影響を除いて174億円の削減となりました。これは主として国内におけるの労務費の削減によるものです。

#### 連結営業利益変動要因(対前年度比較)

(億円)



(注1)

- (a) 減価償却; 2000年4月に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日に終了する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。
- (b) 年金費用; 適格退職年金制度及び厚生年金基金 1999年4月1日より、当社及びいくつか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。

#### 連結経常利益

経常利益は1999年度の16億円の損失から2000年度は2,839億円改善しました。営業外費用は以下の通り762億円減少しました。

- 1) 財務コストは311億円となりました。これは自動車事業の負債削減に加え、より低いコストで資金調達するべく、迅速に財務のリエンジニアリングを実施したことによるものです。当社の借入金はずべて財務部が連結レベルでグローバルに管理しており、それにより全世界において、最もコスト効率良く、資金を確保する事が可能となります。

- 2) 有価証券の売却により386億円の利益を計上しました。1999年度の有価証券売却益は143億円でした。これらは実現された利益であり、3月31日の終値に基づく26億円の税引前含み益は含みません。
- 3) 当社は過去勤務債務の残りの償却を15年間かけて実施します。この償却として247億円が発生しました。
- 4) その他の営業外損益は、前年度の379億円の損失に対し、2000年度に92億円の利益を計上しました。この項目には国内の部品サプライヤーなど持分法適用会社を含みます。

特別利益74億円を考慮した税引き前利益は2,897億円となりました。2000年度はリストラ費用は計上しておりません。

#### 連結当期純利益

税金は681億円となり、また税効果会計による1,306億円の税効果額の益を認識しました。当社は今年度利益を計上するに伴い、税効果の益を認識し始めました。

少数株主利益は100%所有していない子会社の収益改善に伴い211億円となりました。

当社の連結最終損益は3,311億円の利益、売上高当期純利益率は5.4%となりました。

## フィナンシャル・ポジション

### 資産

連結総資産は2000年3月末の6兆5,412億円から899億円減少して6兆4,512億円となりました。販売金融事業の拡大に伴い販売金融債権が4,900億円増加しています。また繰延税金資産も1,044億円増加しました。一方で、グローバル・キャッシュ・マネジメント・システムの導入と有利子負債の削減により、手元資金と銀行預金が1,945億円減少し、さらに為替調整勘定の株主資本への計上変更により、総資産額は3,655億円減少しました。(連結財務諸表の注記2(b)ご参照)

### 有利子負債

自動車事業関連の負債は年間を通して着実に減少しました。資産売却に伴う現金収入と営業による収入は、合計3,960億円の負債削減に貢献しました。自動車事業関連負債はこの15年間で初めて残高1兆円を切り、9,530億円となりました。これは1998年度末のルノーとの提携時の負債に比べ半分以下となります。



## 株主資本

2000年度の収益改善により、当社の資本は増加に転じました。連結株主資本は9,579億円となり、1株当たり7円の配当金支払いを実施しました。当社の自動車事業負債 / 資本比率は1となり、1999年の2.4から大幅に改善しました。この数値は1989年度以来の最良のものとなります。同時に当社の株価は2000年4月3日の409円から2001年4月2日の831円へと2倍になり、株主に対して1兆6千億円相当の価値を創出しました。

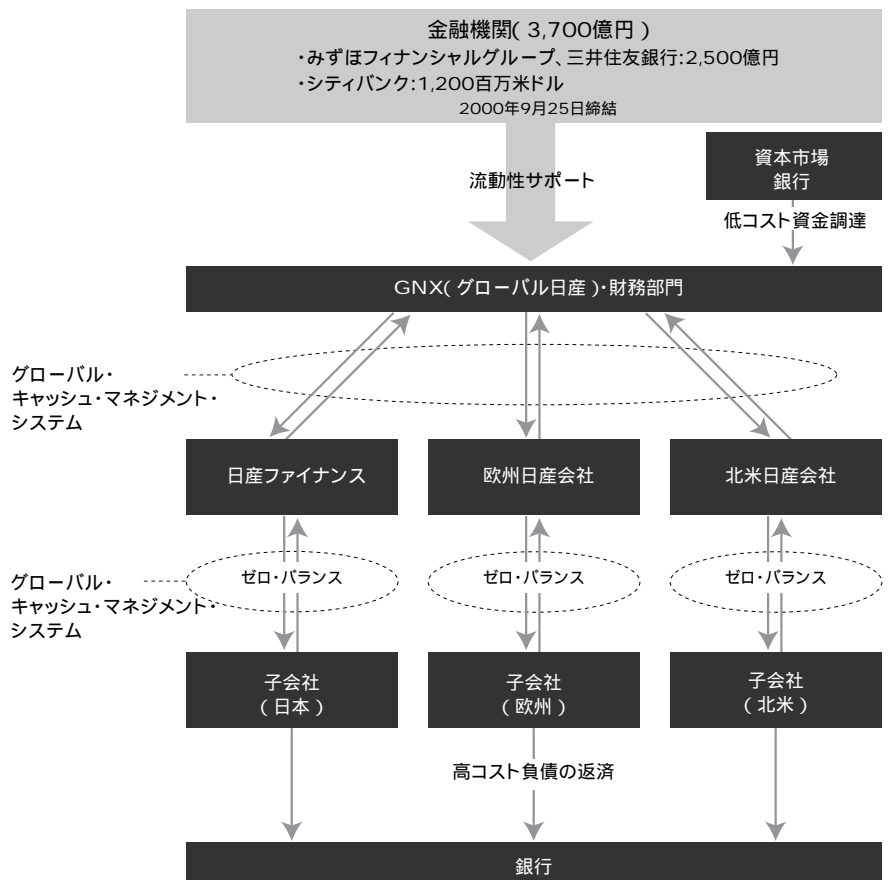
## キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュは主に減価償却により733億円に達しました。全体では現金預金は前年度末に対して2,022億円減少しております。

## 財務戦略

2001年1月より当社はグローバル・キャッシュ・マネジメント・システムをスタートさせました。このシステムにより全世界の日産グループの資金調達、日々の手元資金管理はグローバル日産(GNX)に集中化されました。GNXはより低コストで資金を調達し、この資金を地域本社(日本、北米、欧州)に配分します。また地域本社は手元資金を最小限に抑えるため、各地域の子会社のキャッシュ・フローを管理します。このシステムにより当社は資金調達および有利子負債により発生する財務コストを削減することが可能になります。

## グローバル・キャッシュ・マネジメント・システム



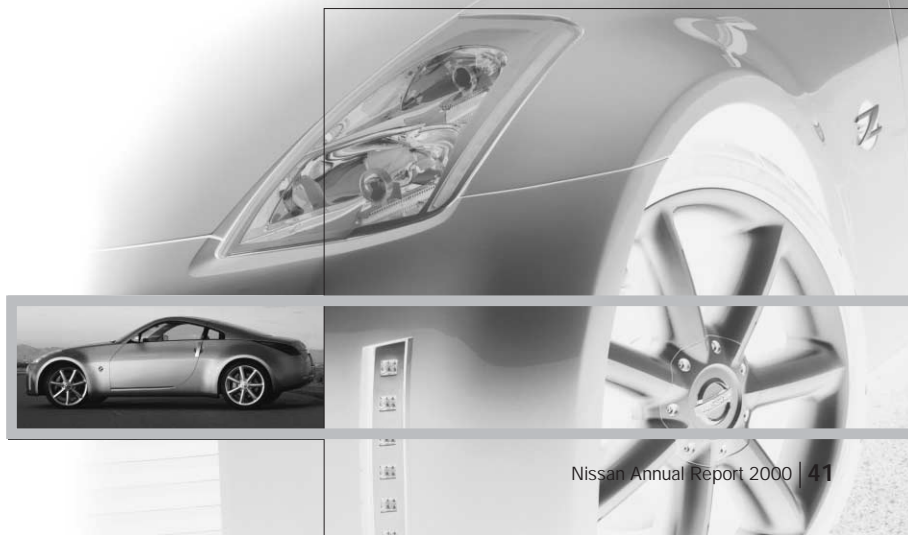
## 連結貸借対照表

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2000年及び1999年会計年度

資 産	百万円		千米ドル(注記4)
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
流動資産:			
現金及び現金同等物(注記9)	¥ 288,536	¥ 490,708	\$ 2,326,903
短期投資(注記2(e)及び20)	4,392	253,017	35,419
受取債権、貸倒引当金控除後(注記5及び9)	1,724,569	1,163,724	13,907,815
棚卸資産(注記6)	559,088	547,351	4,508,774
その他の流動資産	463,358	369,763	3,736,758
流動資産合計	3,039,943	2,824,563	24,515,669
有形固定資産(注記7及び9):	6,091,206	6,218,437	49,122,629
減価償却累計額控除(注記3(c))	(3,309,486)	(3,370,433)	(26,689,403)
有形固定資産純額	2,781,720	2,848,004	22,433,226
投資及びその他の資産(注記2(e)、9及び20):			
投資有価証券:			
非連結子会社及び関連会社	138,048	188,388	1,113,290
その他	174,848	30,426	1,410,065
その他の資産	316,684	284,277	2,553,903
投資及びその他の資産合計	629,580	503,091	5,077,258
資産合計	¥6,451,243	¥6,175,658	\$52,026,153

連結財務諸表の注記を参照してください。

負債及び資本	百万円		千米ドル(注記4)
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
流動負債:			
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)	¥1,429,516	¥1,316,560	\$11,528,355
支払手形及び買掛金(注記8)	948,597	995,785	7,649,976
未払法人税等	54,884	30,497	442,613
その他の流動負債	677,809	638,104	5,466,202
流動負債合計	3,110,806	2,980,946	25,087,146
固定負債:			
長期借入債務(注記9)	1,402,547	1,655,610	11,310,863
退職給付引当金(注記2(h)、3(a)及び10)	400,713	127,325	3,231,556
長期未払年金費用(注記3(a))	-	222,981	-
事業構造改革引当金	74,531	164,590	601,056
製品保証引当金(注記3(b))	154,557	152,342	1,246,427
その他の固定負債	270,973	248,044	2,185,267
固定負債合計	2,303,321	2,570,892	18,575,169
少数株主持分	79,177	59,990	638,524
資本(注記11、15及び23):			
資本金-額面1株当たり50円:			
授權株式数 - 6,000,000,000株;			
発行済株式数 - 2000年度-3,977,295,210株、 1999年度-3,977,293,751株	496,606	496,605	4,004,887
資本準備金	690,262	690,262	5,566,629
剰余金(欠損金)	87,626	(237,301)	706,661
その他有価証券評価差額金(注記2(e))	1,438	-	11,597
為替換算調整勘定(注記2(b))	(316,481)	(365,526)	(2,552,266)
	959,451	584,040	7,737,508
自己株式控除 - 取得原価; 2000年度 - 3,587,173株、 1999年度 - 51,206,345株	(1,512)	(20,210)	(12,194)
資本合計	957,939	563,830	7,725,314
偶発債務(注記18)			
負債及び資本合計	¥6,451,243	¥6,175,658	\$52,026,153



## 連結損益計算書

日産自動車株式会社及び連結子会社  
2000年、1999年及び1998年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	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	2000年度 2001年3月31日
売上高	¥6,089,620	¥5,977,075	¥6,580,001	\$49,109,839
売上原価(注記3(c) 7及び12)	4,633,780	4,568,233	4,921,422	37,369,194
売上総利益	1,455,840	1,408,842	1,658,579	11,740,645
販売費及び一般管理費(注記3(c) 7及び12)	1,165,526	1,326,277	1,548,857	9,399,403
営業利益	290,314	82,565	109,722	2,341,242
その他の収益(費用):				
受取利息	7,692	9,712	13,282	62,032
支払利息	(42,241)	(73,979)	(102,920)	(340,653)
持分法による投資利益(損失)	9,239	(19,033)	(13,795)	74,508
その他-純額(注記13)	24,694	(711,919)	(6,819)	199,145
	(616)	(795,219)	(110,252)	(4,968)
法人税等及び少数株主持分調整前当期純利益(損失)	289,698	(712,654)	(530)	2,336,274
法人税等(注記14):				
当年度分	68,105	40,503	14,329	549,233
繰延税額	(130,637)	(30,589)	11,757	(1,053,524)
	(62,532)	9,914	26,086	(504,291)
少数株主(利益)損失	(21,155)	38,205	(1,098)	(170,605)
当期純利益(損失)(注記19)	¥ 331,075	¥ (684,363)	¥ (27,714)	\$ 2,669,960

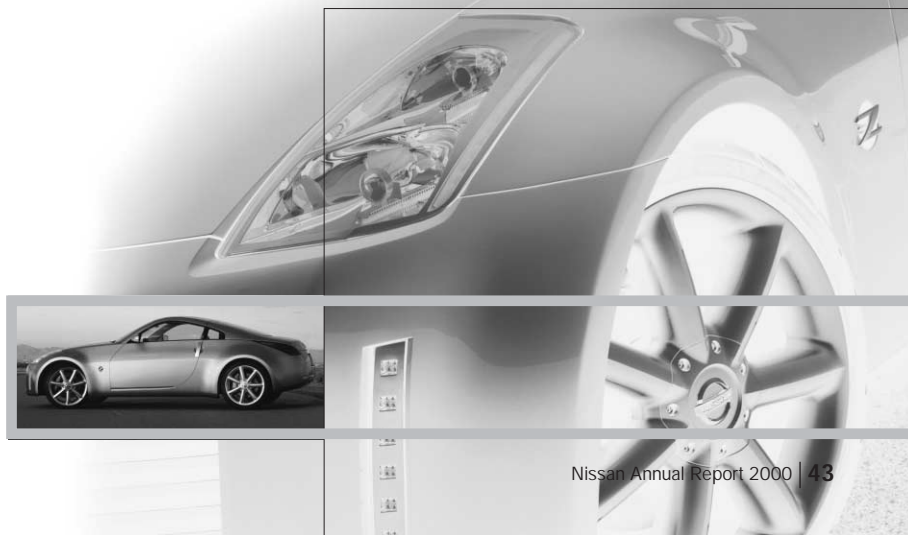
連結財務諸表の注記を参照してください。

## 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  
2000年、1999年及び1998年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	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	2000年度 2001年3月31日
資本金				
期首残高				
(2000 - 3,977,293,751株; 1999 - 2,513,043,751株; 1998 - 2,513,043,751株)	¥ 496,605	¥ 203,755	¥ 203,755	\$ 4,004,879
第三者割当(注記11)				
(1999 - 1,464,250,000株)	-	292,850	-	-
転換社債の転換				
(2000 - 1,459株)	1	-	-	8
期末残高				
(2000 - 3,977,295,210株; 1999 - 3,977,293,751株; 1998 - 2,513,043,751株)	496,606	496,605	203,755	4,004,887
資本準備金				
期首残高	690,262	397,412	397,412	5,566,629
第三者割当(注記11)	-	292,850	-	-
転換社債の転換	0	-	-	0
期末残高	690,262	690,262	397,412	5,566,629
剰余金(欠損金)				
期首残高	(237,301)	653,433	681,320	(1,913,718)
当期純利益(損失)	331,075	(684,363)	(27,714)	2,669,960
現金配当金	-	-	(17,591)	-
取締役及び監査役賞与	(131)	(141)	(253)	(1,056)
その他(注記15)	(6,017)	(206,230)	17,671	(48,525)
期末残高	87,626	(237,301)	653,433	706,661
その他有価証券評価差額金(注記2(e))				
期首残高	-	-	-	-
当期中の純変動額	1,438	-	-	11,597
期末残高	1,438	-	-	11,597
為替換算調整勘定(注記2(b))				
期首残高	(365,526)	(311,230)	(275,695)	(2,947,790)
当期中の純変動額	49,045	(54,296)	(35,535)	395,524
期末残高	¥(316,481)	¥(365,526)	¥(311,230)	\$ (2,552,266)

連結財務諸表の注記を参照してください。



## 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  
2000年、1999年及び1998年会計年度

終了事業年度	百万円			千米ドル(注記4)
	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	2000年度 2001年3月31日
<b>営業活動によるキャッシュ・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)	¥ 289,698	¥(712,654)	¥ (530)	\$ 2,336,274
減価償却費:				
リース資産	133,145	175,962	217,826	1,073,750
その他の資産	227,046	258,591	280,618	1,831,016
貸倒引当金	17,320	26,561	18,949	139,677
有価証券未実現損失	14,152	29,827	43,433	114,129
リース車輛に係る未実現損失	7,619	26,706	11,650	61,444
受取利息及び受取配当金	(11,139)	(13,415)	(19,328)	(89,830)
支払利息	108,188	119,176	189,074	872,484
有形固定資産売却益	(55,497)	(321)	(11,598)	(447,556)
有形固定資産除却損	16,730	29,682	9,882	134,919
有価証券売却益	(65,043)	(42,053)	(47,155)	(524,540)
会計基準変更時差異費用処理額	24,729	—	—	199,427
退職給付引当金繰入	62,075	—	—	500,605
退職給付支払額	(67,351)	—	—	(543,153)
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	(28,035)	—	—	(226,089)
売掛債権	(100,533)	41,536	96,670	(810,750)
金融債権	(389,555)	(8,400)	71,350	(3,141,573)
棚卸資産	16,633	43,146	179,195	134,137
支払手形及び買掛金	24,476	(40,814)	(51,316)	197,387
その他	(6,837)	110,303	(184,675)	(55,137)
小計	217,821	431,404	804,045	1,756,621
受取利息及び受取配当金	8,024	11,569	24,942	64,710
利息支払額	(109,206)	(121,607)	(170,533)	(880,694)
法人税等支払額	(43,388)	(29,275)	(13,940)	(349,903)
営業活動から得られた現金(純額)	73,251	292,091	644,514	590,734
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>				
短期投資の減少	3,690	57,540	17,081	29,758
投資有価証券の購入	(9,294)	(25,682)	(27,222)	(74,952)
投資有価証券売却収入	177,731	57,825	53,582	1,433,315
長期貸付金の実行	(2,280)	(7,439)	(9,834)	(18,387)
長期貸付金の回収	9,831	5,269	7,417	79,282
有形固定資産の取得	(197,216)	(238,347)	(245,794)	(1,590,452)
有形固定資産の売却収入	98,692	85,859	90,546	795,903
リース資産の(増加)減少	(170,146)	(153,793)	71,893	(1,372,145)
連結範囲の変更を伴う子会社株式の売却(注記16)	10,331	40,779	18,499	83,315
連結子会社株式の追加取得	(2,568)	(10,237)	—	(20,710)
事業の売却による収入(注記16)	40,379	—	—	325,637
その他	25,265	7,814	(2,563)	203,750
投資活動に使用した現金(純額)	(15,585)	(180,412)	(26,395)	(125,686)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>				
短期借入金の減少	(16,403)	(831,150)	(356,716)	(132,282)
長期借入金の増加	248,298	213,909	559,070	2,002,403
社債の増加	50,000	295,313	207,222	403,226
長期借入債務の返済・償還	(555,045)	(563,055)	(881,670)	(4,476,170)
新株式の発行による収入	—	585,700	—	—
自己株式の売却収入	25,975	—	—	209,476
リース債務の返済	(15,919)	(18,460)	(21,228)	(128,379)
現金配当金の支払	—	(340)	(17,591)	—
財務活動に使用した現金(純額)	(263,094)	(318,083)	(510,913)	(2,121,726)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	7,155	(30,567)	(24,830)	57,702
現金及び現金同等物の純(減少)増加	(198,273)	(236,971)	82,376	(1,598,976)
現金及び現金同等物期首残高	490,708	695,265	613,395	3,957,323
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加	564	33,668	121	4,548
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少	(4,463)	(1,254)	(627)	(35,992)
現金及び現金同等物期末残高	¥ 288,536	¥ 490,708	¥695,265	\$ 2,326,903

連結財務諸表の注記を参照してください。

## 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  
2000年会計年度(2001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

1999年3月31日に終了した事業年度までは、連結財務諸表は当社及び重要な子会社(50%超の持分所有)の勘定を含んでおり、いくつかの非連結子会社及び重要な関連会社(20% - 50%の持分所有)に対する投資は持分法により評価されていました。

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2000年及び2001年3月31日に終了した事業年度の連結財務諸表は、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)およ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、取得原価か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。2001年3月31日に終了した事業年度より適用された為替換算調整勘定の表示に関する規則の改正に基づき、2001年3月31日に終了した事業年度の連結財務諸表において、当社は為替換算調整勘定を資本の部の構成要素及び少数株主持分(資産又は負債の構成要素の代わりに)として表示しており、以前に報告した2000年及び1999年3月31日に終了した事業年度に係る連結財務諸表を修正再表示しております。

#### (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、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められます。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2001年3月31日現在の有価証券を上述の新基準に従い会計処理しました。その結果、2000年4月1日付で、短期投資に含められていた有価証券232,250百万円(1,872,984千米ドル)を投資有価証券に振り替えました。

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および少数株主持分調整前当期純利益は19,889百万円(160,395千米ドル)増加しております。

#### (f) 有形固定資産及び減価償却

当社および海外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(c)を参照のこと。国内連結子会社の有形固定資産の減価償却費は、主として定率法により計算されています。重要な改良や追加は取得原価で資産計上されています。維持およ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、過去勤務債務が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す。注記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、2001年3月31日現在の退職給付引当金は、主として2001年3月31日現在の退職給付債務及び年金資産の公正価値に基づき、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9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および少数株主持分調整前当期純利益は35,042百万円(282,597千米ドル)減少しております。

(i) 法人税等

1999年3月31日に終了した事業年度までは、海外の連結子会社は税効果会計を採用していましたが、当社は、未実現利益の消去及びその他の連結修正に係る会計上及び税務上の期間差異についてのみ、繰延税金を認識していました。

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、2000年及び2001年3月31日に終了した事業年度の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日に終了した事業年度より適用されています。しかしながら、この新基準の適用が2000年3月31日に終了した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) 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。

(m) 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、退職給付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、法人税等およ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、法人税等およ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(240,355千米ドル)減少し、営業利益は28,672百万円(231,226千米ドル)増加し、法人税等および少数株主持分調整前当期純利益は29,052百万円(234,290千米ドル)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。2001年3月31日現在の為替相場である1米ドル=124円が用いられています。これらの金額を記載は、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

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
受取手形及び売掛金.....	¥ 570,896	¥ 492,380	\$ 4,604,000
金融債権.....	1,185,568	695,531	9,561,033
貸倒引当金控除.....	(31,895)	(24,187)	(257,218)
	<b>¥1,724,569</b>	<b>¥1,163,724</b>	<b>\$13,907,815</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

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
製品.....	¥416,222	¥388,444	\$3,356,629
仕掛品及びその他.....	142,866	158,907	1,152,145
	<b>¥559,088</b>	<b>¥547,351</b>	<b>\$4,508,774</b>

#### 7. 有形固定資産

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
土地.....	¥ 798,767	¥ 866,318	\$ 6,441,669
建物及び構築物.....	1,328,949	1,408,553	10,717,331
機械装置.....	3,893,514	3,867,543	31,399,306
建設仮勘定.....	69,976	76,023	564,323
	<b>¥6,091,206</b>	<b>¥6,218,437</b>	<b>\$49,122,629</b>

2001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
	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	2000年度 2001年3月31日
	<b>¥334,168</b>	<b>¥433,667</b>	<b>¥492,475</b>	<b>\$2,694,903</b>

## 8. 支払手形及び買掛金

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
支払手形及び買掛金	¥600,936	¥610,444	\$4,846,258
未払費用及びその他	347,661	385,341	2,803,718
	¥948,597	¥995,785	\$7,649,976

## 9. 短期借入金及び長期借入債務

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
借入金(主として銀行)	¥ 463,284	¥ 614,141	\$ 3,736,161
輸入手形	10,868	9,686	87,645
コマーシャル・ペーパー	229,447	220,000	1,850,379
1年以内返済予定の長期借入債務	725,917	472,733	5,854,170
	¥1,429,516	¥1,316,560	\$11,528,355

2001年及び2000年3月31日現在の短期借入金に適用される利率は、それぞれ0.1%から12.0%、0.1%から12.8%です。

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
<b>担保付債務:</b>			
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%	¥ 641,157	¥ 401,895	\$ 5,170,621
<b>無担保付債務:</b>			
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0.1%から10.1%	537,889	619,246	4,337,815
円建社債、期限は2007年までで利率は1.7%から3.6%	556,700	583,000	4,489,516
豪州ドル建ノート、期限は2001年までで利率は6.9%	2,123	5,764	17,121
円及び米ドル建ステップダウンク - ポン 及びゼロクーポン付ノート、期限は2001年まで	-	9,896	-
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%から9.1%	10,032	8,589	80,903
円、米ドル、ドイツマルク及び豪州ドル建 ユーロ・ミディアム・ターム・ノート、期限は2009年までで利率は0.2%から9.6%	162,097	280,387	1,307,234
1.6%円建転換社債、期限2003年	2,566	2,567	20,694
円建変動金利型新株引受権付社債、期限2004年	215,900	215,900	1,741,129
その他	-	1,099	-
	2,128,464	2,128,343	17,165,033
1年以内返済予定額控除	725,917	472,733	5,854,170
	¥1,402,547	¥1,655,610	\$11,310,863

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、2001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を参照してください。

2001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、647,830千株の新株式が発行されることになります。

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
2002年	¥ 725,917	\$ 5,854,170
2003年	366,071	2,952,186
2004年	378,220	3,050,161
2005年及びそれ以降	658,256	5,308,516
	¥2,128,464	\$17,165,033

2001年3月31日現在、短期借入金351,359百万円(2,833,540千米ドル)及び長期借入債務641,157百万円(5,170,621千米ドル)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	¥ 33	\$ 266
受取債権	676,449	5,455,234
投資有価証券	3,091	24,927
有形固定資産(簿価)	386,306	3,115,371
その他	3,345	26,976
	¥1,069,224	\$8,622,774

上記のほか、2001年3月31日現在、総額8,526百万円(68,758千米ドル)の投資有価証券が添付の連結貸借対照表には計上されていない関連会社の長期借入債務16,515百万円(133,185千米ドル)の担保に差し出されています。

日本の慣行では、短期及び長期の銀行借入は銀行取引約定に基づいて行われます。この取引約定は、借手は現在及び将来の債務について、銀行からの要請があれば担保の差し入れあるいは保証人を立てることを規定しています。また、銀行は期限が到来した債務、もしくは債務不履行の場合には銀行に対するすべての債務と債務者の銀行預金を相殺する権利を有していることを規定しています。当社は過去に追加の担保を要求されたことはありません。

長期借入債務に関する一部の契約では、要求があれば、当社は株主への提示前に、貸手銀行に対し利益処分案を提出し、その他の重要な事項について報告し、レビューと承認をもとめることが要求されていますが、当社はこのような要求を受けたことはありません。

## 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。

以下の表は、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2001年3月31日現在の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。

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円	千米ドル
退職給付債務	¥(1,462,142)	\$(11,791,467)
年金資産の公正価額	717,359	5,785,153
未積立退職給付債務	(744,783)	(6,006,314)
会計基準変更時差異の未処理額	350,121	2,823,557
未認識数理計算上の差異	66,431	535,734
未認識過去勤務債務	(72,381)	(583,718)
退職給付債務純額	(400,612)	(3,230,741)
前払年金費用	101	815
退職給付引当金	¥ (400,713)	\$ (3,231,556)

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。この結果、過去勤務債務が発生しています。

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とおりです。

2000年会計年度(2001年3月31日に終了した事業年度)	百万円	千米ドル
勤務費用	¥57,881	\$466,782
利息費用	45,390	366,048
期待運用収益	(31,092)	(250,742)
会計基準変更時差異の費用処理額	25,232	203,484
数理計算上差異の処理額	(239)	(1,927)
過去勤務債務の処理額	(10,848)	(87,484)
その他	480	3,871
合計	¥86,804	\$700,032

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。

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	国内会社	海外会社
割引率	3.0%	4.9% - 7.5%
期待運用収益率	主として4.0%	7.5% - 9.0%

## 11.株主持分

日本の商法に従い、当社は利益処分として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。当該準備金は2001年及び2000年3月31日現在、50,938百万円(410,790千米ドル)です。商法は、資本準備金も利益準備金も配当してはならないが、株主の決議により欠損金の填補に充てることができ、あるいは取締役会の決議により資本金に組み入れることが出来ると規定しています。

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型社債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す。この新株引受権の権利は2004年5月21日まで行使できますが、ルノー社による新株引受権の行使は、新株引受権付社債の発行日から4年間はルノー社の当社への持分比率が39.9%を超えない範囲に制限されています。

## 12.研究開発費

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231,672百万円(1,868,323千米ドル)、238,622百万円です。

## 13.その他の収益(費用)

2001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)」、「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
	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	2000年度 2001年3月31日
受取配当金	¥ 3,447	¥ 3,703	¥ 6,046	\$ 27,798
有価証券売却益	38,599	14,338	36,056	311,282
有価証券評価損失	(14,152)	(29,827)	(43,433)	(114,129)
有形固定資産売却益	55,497	321	11,598	447,556
投資有価証券売却益	26,444	27,715	11,099	213,258
為替差損	(2,797)	(8,611)	(39,748)	(22,556)
会計基準変更時差異費用処理額	(24,729)	—	—	(199,427)
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	(57,615)	(162,497)	11,563	(464,637)
	¥ 24,694	¥(711,919)	¥ (6,819)	\$ 199,145

#### 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、2001年及び2000年においては約42%であり、1999年においては約48%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。添付の1999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、主として特定の収益及び費用の財務報告目的と税務報告目的の認識の期間差異の影響、及び永久に損金算入されない費用や研究開発費に係る税額控除の影響により法定税率と異なっています。

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います。

	2000年度 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日
法定税率.....	41.9 %	(41.9)%
影響:		
評価性引当額の(減少)増加.....	(60.9)	40.5
海外子会社に適用される税率差異.....	(2.9)	0.5
その他.....	0.3	2.3
実効税率.....	(21.6)%	1.4 %

2001年及び2000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
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
繰延税金資産:			
繰越欠損金.....	¥ 229,993	¥ 331,862	\$ 1,854,782
退職給付引当金及び年金費用.....	140,747	129,491	1,135,057
事業構造改革引当金.....	35,541	75,398	286,621
その他.....	230,721	301,433	1,860,653
繰延税金資産総合計.....	637,002	838,184	5,137,113
評価性引当金.....	(280,347)	(522,834)	(2,260,863)
繰延税金資産計.....	356,655	315,350	2,876,250
繰延税金負債:			
租税特別措置法上の準備金等.....	(50,875)	(208,849)	(410,282)
連結調整勘定.....	(82,269)	(85,785)	(663,460)
その他有価証券評価差額金.....	(4,455)	-	(35,928)
その他.....	(116,671)	(53,237)	(940,895)
繰延税金負債計.....	(254,270)	(347,871)	(2,050,565)
繰延税金資産(負債)純額.....	¥ 102,385	¥ (32,521)	\$ 825,685

#### 15. 剰余金(欠損金)

2001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)その他の増減は以下のとおりです。

	百万円			千米ドル
	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	2000年度 2001年3月31日
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)).....	¥ 4,346	¥ (13,432)	¥ 16,394	\$ 35,048
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.....	(10,363)	(94,230)	1,277	(83,573)
	¥ (6,017)	¥ (206,230)	¥ 17,671	\$ (48,525)

## 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、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リオ山形他13社の株式売却、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、並びに1999年3月31日に終了した事業年度における豪州の販売金融会社他2社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
	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	2000年度 2001年3月31日
流動資産 .....	¥ 41,441	¥ 278,797	¥ 69,587	\$ 334,202
固定資産 .....	40,385	49,181	72,616	325,686
子会社株式売却益 .....	4,254	9,459	6,683	34,306
流動負債 .....	(46,563)	(195,676)	(84,600)	(375,508)
固定負債 .....	(12,596)	(99,799)	(35,305)	(101,581)
少数株主持分 .....	(3,360)	0	(8,791)	(27,097)
株式売却収入 .....	23,561	41,962	20,190	190,008
子会社が保有する現金及び現金同等物 .....	(13,230)	(1,183)	(1,691)	(106,693)
純収入 .....	¥ 10,331	¥ 40,779	¥ 18,499	\$ 83,315

### (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	千米ドル
流動資産 .....	¥ 26,325	\$212,298
固定資産 .....	33,700	271,774
有形固定資産売却益 .....	6,856	55,290
流動負債 .....	(12,346)	(99,564)
固定負債 .....	(3,625)	(29,234)
事業構造改革引当金 .....	(10,522)	(84,854)
事業譲渡収入 .....	40,388	325,710
現金及び現金同等物 .....	(9)	(73)
純収入 .....	¥40,379	\$325,637

### (c) 重要な非現金取引

2000年3月31日に終了した事業年度において、ファイナンス・リース取引により計上された資産及び負債は4,613百万円でした。

## 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、2001年及び2000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。

2000年会計年度(2001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 .....	¥ 49,533	¥15,191	¥ 34,342	\$ 399,460	\$122,508	\$276,952
その他 .....	150,443	79,713	70,730	1,213,250	642,847	570,403
合計 .....	¥199,976	¥94,904	¥105,072	\$1,612,710	\$765,355	\$847,355

1999年会計年度(2000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 .....	¥ 75,338	¥ 39,200	¥ 36,138
その他 .....	175,213	82,722	92,491
合計 .....	¥250,551	¥121,922	¥128,629

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、2001年、2000年及び1999年3月31日に終了した事業年度において、それぞれ52,053百万円(419,782千米ドル)、57,882百万円及び25,044百万円でした。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、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(396,258千米ドル)及び3,160百万円(25,484千米ドル)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3,756百万円であり、1999年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ22,541百万円及び1,407百万円でした。

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2001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
2002年	¥ 40,835	¥ 5,451	\$329,314	\$ 43,960
2003年及びそれ以降	65,283	18,168	526,476	146,516
合計	¥106,118	¥23,619	\$855,790	\$190,476

#### (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2001年及び2000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。

2000年会計年度(2001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	¥103,398	¥49,204	¥54,194	\$833,855	\$396,806	\$437,049
その他	5,073	2,958	2,115	40,911	23,855	17,056
合計	¥108,471	¥52,162	¥56,309	\$874,766	\$420,661	\$454,105

1999年会計年度(2000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	¥101,063	¥48,822	¥52,241
その他	4,617	2,687	1,930
合計	¥105,680	¥51,509	¥54,171

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、2001年、2000年及び1999年3月31日に終了した事業年度において、それぞれ37,591百万円(303,153千米ドル)、38,332百万円及び54,760百万円でした。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、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(191,540千米ドル)及び2,125百万円(17,137千米ドル)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1,962百万円であり、1999年3月31日に終了した事業年度においてはそれぞれ39,087百万円及び3,301百万円でした。

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2001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
2002年	¥22,138	¥117,014	\$178,532	\$ 943,661
2003年及びそれ以降	38,777	102,931	312,718	830,089
合計	¥60,915	¥219,945	\$491,250	\$1,773,750

## 18. 偶発債務

2001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
受取手形の裏書き人として.....	¥ 663	\$ 5,347
従業員の住宅借入金及びその他の保証人として.....	243,033	1,959,943
	¥243,696	\$1,965,290

上記のほか、2001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3,908百万円(31,516千米ドル)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22百万円(177千米ドル)に関し、金融機関へ経営指導念書を差し出しています。当社はまた、受取手形未決済残高90,085百万円(726,492千米ドル)を購入した金融機関に経営指導念書を差し出しています。遡求権付で売却した割賦債権の2001年3月31日現在の未決済残高は230百万円(1,855千米ドル)です。

## 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
	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	2000年度 2001年3月31日
当期純利益(損失):				
基本.....	¥83.53	¥(179.98)	¥(11.03)	\$0.674
希薄化後.....	79.45	(179.98)	(11.03)	0.641
年度に対応する現金配当.....	¥ 7.00	—	—	\$0.056

	円		米ドル
	2000年度 2001年3月31日現在	1999年度 2000年3月31日現在	2000年度 2001年3月31日現在
純資産.....	¥241.07	¥236.71	\$1.944



## 20. 有価証券

(a) 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

2000年会計年度(2001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.....	¥ 62	¥ 64	¥ 2	\$ 500	\$ 516	\$ 16
社債.....	361	366	5	2,912	2,952	40
その他.....	97	97	0	782	782	0
小計.....	¥ 520	¥ 527	¥ 7	\$ 4,194	\$ 4,250	\$ 56
簿価が公正価値を超える有価証券:						
社債.....	¥1,803	¥1,761	¥(42)	\$14,540	\$14,202	\$(338)
小計.....	¥1,803	¥1,761	¥(42)	\$14,540	\$14,202	\$(338)
合計.....	¥2,323	¥2,288	¥(35)	\$18,734	\$18,452	\$(282)

市場性あるその他有価証券

2000年会計年度(2001年3月31日現在)	百万円			千米ドル		
	取得原価	帳簿価額	未実現(損)益	取得原価	帳簿価額	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	\$141,419	\$269,661	\$ 128,242
債券.....	32	35	3	258	282	24
小計.....	¥ 17,568	¥ 33,473	¥ 15,905	\$141,677	\$269,943	\$ 128,266
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)	\$737,427	\$632,629	\$(104,798)
債券.....	3,046	2,977	(69)	24,565	24,008	(557)
小計.....	¥ 94,487	¥ 81,423	¥(13,064)	\$761,992	\$656,637	\$(105,355)
合計.....	¥112,055	¥114,896	¥ 2,841	\$903,669	\$926,580	\$ 22,911

(b) 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(1,174,363千米ドル)で売却益の合計は43,888百万円(353,935千米ドル)でした。

(c) 2001年3月31日現在で、その他有価証券に分類された満期がある有価証券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。

2000年会計年度(2001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.....	¥ 90	¥ 87	¥ 0	\$ 726	\$ 702	\$ 0
社債.....	700	7,771	1,010	5,645	62,669	8,145
その他の債券.....	97	65	0	782	524	0
合計.....	¥887	¥7,923	¥1,010	\$7,153	\$63,895	\$8,145

(d) 2000年3月31日現在の、流動及び固定の市場性ある有価証券の帳簿価額及び関連する公正価値は以下のとおりです。

1999年会計年度(2000年3月31日現在)	百万円		
	帳簿価額	公正価値	純未実現(損)益
(1) 流動:			
株式.....	¥207,077	¥283,925	¥ 76,848
債券.....	761	860	99
その他.....	920	943	23
小計.....	208,758	285,728	76,970
(2) 固定:			
株式.....	¥141,041	¥ 92,366	¥(48,675)
債券.....	631	636	5
その他.....	132	132	0
小計.....	¥141,804	¥ 93,134	¥(48,670)
合計.....	¥350,562	¥378,862	¥ 28,300

## 21. デリバティブ取引

(a) 以下に要約したのは、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

2000年会計年度(2001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
<b>オプション</b>						
<b>売建コール:</b>						
円 .....	¥ 367			\$ 2,960		
(オプション料) .....	(12)	¥ (38)	¥ (26)	(97)	\$ (307)	\$ (210)
<b>為替予約</b>						
<b>売建:</b>						
£ Stg. ....	¥ 16,044	¥ 15,813	¥ 231	\$ 129,387	\$ 127,524	\$ 1,863
US\$ .....	9,418	10,036	(618)	75,952	80,936	(4,984)
その他 .....	1,576	1,557	19	12,710	12,557	153
<b>買建:</b>						
£ Stg. ....	31,639	30,669	(970)	255,153	247,331	(7,822)
US\$ .....	23,640	23,602	(38)	190,645	190,339	(306)
その他 .....	11,801	11,279	(522)	95,170	90,960	(4,210)
<b>通貨スワップ:</b>						
US\$ .....	¥236,755	¥(15,857)	¥(15,857)	\$1,909,315	\$(127,879)	\$(127,879)
Euro .....	99,877	813	813	805,460	6,556	6,556
その他 .....	19,128	1,667	1,667	154,258	13,444	13,444
<b>合計</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>¥(15,301)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>\$(123,395)</b>

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、外貨建受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

2000年会計年度(2001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
<b>金利スワップ:</b>						
受取変動/支払固定 .....	¥256,495	¥(4,424)	¥(4,424)	\$2,068,508	\$(35,677)	\$(35,677)
受取固定/支払変動 .....	200,769	9,502	9,502	1,619,105	76,629	76,629
受取変動/支払変動 .....	6,727	0	0	54,250	0	0
<b>オプション:</b>						
売建キャップ .....	¥224,969			\$1,814,266		
(オプション料) .....	-	(538)	(538)	-	(4,339)	(4,339)
買建キャップ .....	¥224,969			\$1,814,266		
(オプション料) .....	123	538	415	992	4,339	3,347
<b>合計</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>¥ 4,955</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>\$ 39,960</b>

### 3) 株式関連取引

2000年会計年度(2001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
<b>オプション:</b>						
売建コール .....	¥42,510	¥(1,799)	¥(1,799)	\$342,823	\$(14,508)	\$(14,508)
買建プット .....	25,100	1,356	1,356	202,419	10,935	10,935
<b>合計</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>¥ (443)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>\$ (3,573)</b>

(b) 以下に要約したのは2000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

1999年会計年度(2000年3月31日現在)	百万円		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益
<b>為替予約取引:</b>			
<b>売建:</b>			
Euro.....	¥ 59,442	¥54,622	¥ 4,820
£ Stg.....	12,079	12,331	(252)
US\$.....	10,399	10,349	50
その他.....	1,903	1,902	1
<b>買建:</b>			
US\$.....	71,795	73,109	1,314
<b>オプション</b>			
<b>売建コール:</b>			
US\$.....	¥ 13,056		
(オプション料).....	(87)	(43)	44
Euro.....	8,600		
(オプション料).....	(60)	(27)	33
<b>買建プット:</b>			
US\$.....	12,550		
(オプション料).....	87	102	15
Euro.....	8,000		
(オプション料).....	60	88	28
<b>通貨スワップ:</b>			
US\$.....	¥340,610	¥36,975	¥36,975
その他.....	21,010	2,927	2,927
<b>合計</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>¥45,955</b>

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、外貨建受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

1999年会計年度(2000年3月31日現在)	百万円		
	契約金額	公正価値	未実現(損)益
<b>金利スワップ:</b>			
受取変動/支払固定.....	¥444,109	¥(4,435)	¥(4,435)
受取固定/支払変動.....	244,328	8,882	8,882
受取変動/支払変動.....	20,670	1	1
受取固定/支払固定.....	8,000	(13)	(13)
<b>オプション:</b>			
売建キャップ.....	¥ 49,938		
(オプション料).....	(1)	(351)	(350)
売建フロアー.....	3,000		
(オプション料).....	(8)	(15)	(7)
買建キャップ.....	125,982		
(オプション料).....	829	1,090	261
カラー.....	1,000		
(オプション料).....	-	5	5
<b>合計</b> .....	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>¥ 4,344</b>

## 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・販売を行っています。これら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。自動車セグメントの営業利益(損失)及び総資産が2001年、2000年及び1999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、事業の種類別セグメントの開示を省略しています。

2001年、2000年及び1999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。

	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
	千米ドル						
外部売上	\$20,457,661	\$19,918,694	\$6,635,129	\$2,098,355	\$49,109,839	\$ -	\$49,109,839
セグメント間売上及び振替	11,137,395	97,855	141,984	19,435	11,396,669	(11,396,669)	-
売上合計	31,595,056	20,016,549	6,777,113	2,117,790	60,506,508	(11,396,669)	49,109,839
営業費用	30,189,178	18,803,145	6,997,161	2,085,621	58,075,105	(11,306,508)	46,768,597
営業利益(損失)	\$ 1,405,878	\$ 1,213,404	\$ (220,048)	\$ 32,169	\$ 2,431,403	\$ (90,161)	\$ 2,341,242
総資産	\$40,197,710	\$19,490,113	\$3,428,806	\$ 615,911	\$63,732,540	\$(11,706,387)	\$52,026,153

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(231,226千米ドル)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

(a) 2000年3月31日に終了した事業年度において、当社はメキシコを含む北米全域を一体の市場として運営するため、北米事業を再編成しました。この変更に関連して、当社は所在地別セグメントと事業戦略との整合性を確保し、セグメント情報をより有用なものとするために「メキシコ」セグメントを「北米」セグメントに統合することとしました。この所在地別セグメントの変更により、2000年3月31日に終了した事業年度における「北米」セグメントの売上高、営業利益及び総資産は、前年度と比較し、それぞれ176,433百万円、9,764百万円、250,020百万円増加しており、「消去等」はそれぞれ100,078百万円、537百万円、6,717百万円減少していません。

(b) 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、前年度と比較し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、前年度と比較し14,446百万円減少し、営業利益は同額増加しています。

1998年会計年度(1999年3月31日に終了した事業年度)

	日本	北米	メキシコ	欧州	その他在外	合計	消去等	連結
	百万円							
外部売上	¥2,863,603	¥2,087,195	¥232,249	¥1,122,876	¥274,078	¥6,580,001	¥	¥6,580,001
セグメント間売上 及び振替	1,386,053	57,420	47,884	18,073	4,632	1,514,062	(1,514,062)	-
売上合計	4,249,656	2,144,615	280,133	1,140,949	278,710	8,094,063	(1,514,062)	6,580,001
営業費用	4,227,059	2,121,544	270,794	1,115,931	274,735	8,010,063	(1,539,784)	6,470,279
営業利益	¥ 22,597	¥ 23,071	¥ 9,339	¥ 25,018	¥ 3,975	¥ 84,000	¥ 25,722	¥ 109,722
総資産	¥4,828,867	¥1,770,033	¥284,190	¥ 816,486	¥ 64,115	¥7,763,691	¥(1,157,360)	¥6,606,331

2001年、2000年及び1999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。

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

千米ドル

海外売上高	\$19,594,532	\$6,405,250	\$4,469,524	\$30,469,306
連結売上高				\$49,109,839
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%

2000年3月31日に終了した事業年度において、当社はメキシコを含む北米全域を一体の市場として運営するため、北米事業を再編成しました。この変更に関連して、当社は所在地別セグメントと事業戦略との整合性を確保し、セグメント情報をより有用なものとするために海外セグメントを変更し、「メキシコ」セグメントを「北米」セグメントに、「メキシコ以外の中南米」セグメントを「その他在外」セグメントに統合することとしました。この変更により、2000年3月31日に終了した事業年度の海外売上高及び連結売上高に占める海外売上高の割合は、前年度に比較し、「北米」セグメントについてはそれぞれ167,289百万円および2.8%増加し、「その他在外」セグメントについてはそれぞれ56,208百万円および0.9%増加しています。

1998年会計年度(1999年3月31日に終了した事業年度)

	北米	中南米	欧州	その他在外	計
	百万円				
海外売上高	¥2,104,252	¥245,161	¥1,135,819	¥504,792	¥3,990,024
連結売上高					¥6,580,001
連結売上高に占める海外売上高の割合	32.0%	3.7%	17.3%	7.7%	60.6%

### 23. 後発事象

(a) 当社の以下の利益処分が2001年6月21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株当たり7円=0.056米ドル)	¥27,841	\$224,524
取締役賞与	¥ 260	\$ 2,097

(b) 2001年6月15日に、当社は2005年6月15日償還期限の0.95%無担保社債を70,000百万円(564,516千米ドル)発行しました。

## 公認会計士の監査報告書

 **CENTURY OTA SHOWA & Co.**  
ERNST & YOUNG INTERNATIONAL

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

■ Phone: 03 3503-1100  
Fax: 03 3503-1197

日産自動車株式会社  
取締役会各位

我々は、日産自動車株式会社及び連結子会社の2001年及び2000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2001年3月31日をもって終了した3年間の各事業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、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並びに連結財務諸表の注記22に述べられている地域セグメントの変更を除き、各事業年度とも前事業年度と同一の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2001年及び2000年3月31日現在の連結財政状態並びに2001年3月31日をもって終了した3年間の各事業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及び連結子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日に終了した事業年度より、従業員の退職給付、金融商品および外貨換算に関する新会計基準を2001年3月31日に終了した事業年度よりそれぞれ適用している。

添付の2001年3月31日に終了した事業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。

東京、日本国  
2001年6月21日

*Century Ota Showa & Co.*

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  
1996 2000年度

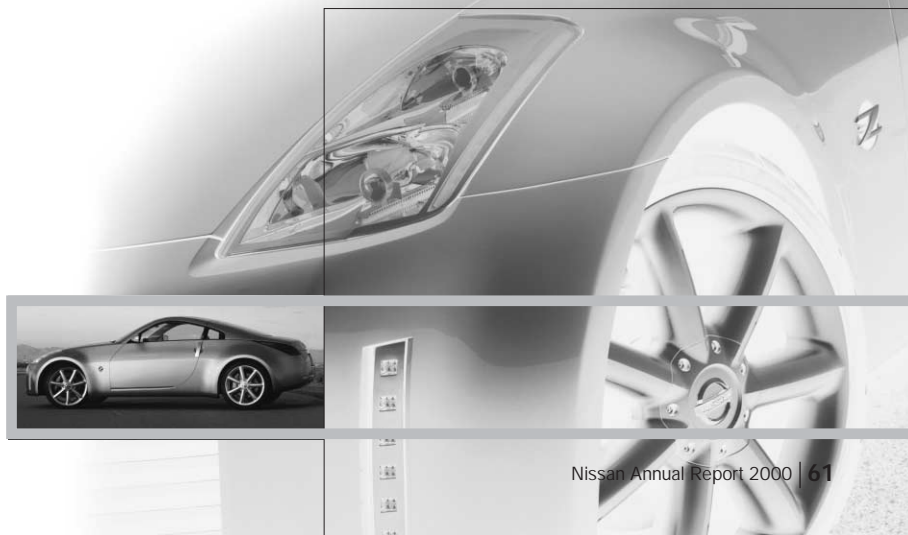
終了年度	百万円 (1株当たり金額と従業員数を除く)					百万米ドル(注記2) (1株当たり金額を除く)
	2000年度(注記1) 2001年3月31日	1999年度 2000年3月31日	1998年度 1999年3月31日	1997年度 1998年3月31日	1996年度 1997年3月31日	2000年度 2001年3月31日
売上高	¥2,980,130	¥2,997,020	¥3,319,659	¥3,546,126	¥3,690,441	\$24,033
営業利益	127,762	(15,674)	15,165	85,626	112,917	1,030
当期純利益(損失)	187,485	(790,064)	(34,809)	16,548	51,333	1,512
1株当たり当期純利益(損失)(注記3)	47.14	(204.93)	(13.85)	(6.59)	20.43	0.380
1株当たり支払配当金(注記4)	7.00	0.00	0.00	10.00	7.00	0.056
資本合計	¥1,450,159	¥1,263,075	¥1,477,498	¥1,529,898	¥1,538,453	\$11,695
総資産	3,576,466	3,563,853	3,595,272	3,661,093	3,230,355	28,842
長期債務	798,009	909,178	750,028	622,515	605,871	6,436
減価償却費	49,074	89,858	105,229	98,803	103,677	396
従業員数	30,747	32,707	39,467	39,969	41,266	

注記: 1. 2000年度の数値は、新しい会計基準に基づき算出されています。46ページの注記3.会計方針の変更を参照してください。

2. すべてのドル数値は、とくに指示がないかぎり、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、2001年3月31日の円相場1米ドル=124円を用いています。

3. 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。2001年3月31日現在の発行済株式数: 3,977,295,210株

4. 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の現金配当支払額との合計を表示しています。



# 主要関係会社

(2001年3月31日現在)

## 国内

愛知機械工業株式会社

本社所在地: 愛知県名古屋

主な製品・事業内容: エンジン、ミッション及び部品の製造

カルソニックカンセイ株式会社

本社所在地: 東京都中野区

主な製品・事業内容: カーエアコン、ラジエーター、マフラー、内外装部品、メーター、ハーネス、エアバッグ

鬼怒川ゴム工業株式会社

本社所在地: 千葉県千葉市

主な製品・事業内容: 自動車用ゴム及び合成樹脂部品

ジャトコ・トランステクノロジー株式会社

本社所在地: 静岡県富士市

主な製品・事業内容: トランスミッション及び関連部品の開発、製造、マーケティング

日産工機株式会社

本社所在地: 神奈川県高座郡

主な製品・事業内容: エンジン、アクスル、マリン・産業機械用エンジン

日産車体株式会社

本社所在地: 神奈川県平塚市

主な製品・事業内容: 自動車及び部品の製造・販売

日産ディーゼル工業株式会社

本社所在地: 埼玉県上尾市

主な製品・事業内容: 中・大型トラック、ディーゼルエンジンの製造

株式会社日産フィナンシャルサービス

本社所在地: 千葉県千葉市

事業内容: オートクレジット、カーリース、レンタカー、カード事業

株式会社ユニシアジェックス

本社所在地: 神奈川県厚木市

主な製品・事業内容: ピストン、クラッチ、パワーステアリング、ABS(アンチロックブレーキシステム)、エンジン電子集中制御システム

## 北米

北米日産会社

本社所在地: 米国 カリフォルニア州

事業内容: 北米における生産・販売など各事業の統括及び事業全体の戦略的運営

米国日産販売金融会社

本社所在地: 米国 カリフォルニア州

事業内容: 小売金融、リース及び卸売金融

カナダ日産自動車会社

本社所在地: カナダ オンタリオ州

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の輸入販売

メキシコ日産自動車会社

本社所在地: メキシコ メキシコ市

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の生産・販売

## 欧州

欧州日産会社

本社所在地: オランダ アムステルダム市

事業内容: 欧州における生産・販売など各事業の統括及び事業全体の戦略的運営

英国日産自動車製造会社

本社所在地: 英国 タイン・アンド・ウェア州

主な製品・事業内容: 自動車及び部品の製造

日産モーター・イベリカ会社

本社所在地: スペイン バルセロナ市

主な製品・事業内容: 自動車及び部品の製造

## アジア

裕隆汽車製造股份有限公司

本社所在地: 台湾 苗栗県

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の生産・販売

日産汽車(中国)有限公司

本社所在地: 中華人民共和国 香港特別行政区

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の生産・販売

サイアムニッサンオートモービル会社

本社所在地: タイ サムトラカーン県

主な製品・事業内容: 車両の生産・卸売

## 中南米

コリプリ・ド・バラナ社(2001年度以降連結子会社へ)

本社所在地: ブラジル

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の輸入販売

## 中近東

中東日産会社

本社所在地: アラブ首長国連邦ドバイ

事業内容: 中近東における販売・マーケティングなどの諸活動の統括

## アフリカ

オートメーカーズ社

本社所在地: 南アフリカ プレトリア市

主な製品・事業内容: アフリカ地域における子会社の統括と自動車の製造・販売

## 大洋州

豪州日産自動車会社

本社所在地: オーストラリア ヴィクトリア州

主な製品・事業内容: 車両並びに部品の輸入販売

連結子会社

非連結子会社及び持分法適用会社



## お問い合わせ先

### 日産自動車株式会社

〒104 - 8023

東京都中央区銀座六丁目17番1号

#### 財務部 インベスターリレーションズ

Tel: 03 - 5565 - 2207

Fax: 03 - 5565 - 2228

#### 広報部 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/>

企業情報

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

