

**NISSAN**  
MOTOR CORPORATION

2022年度第3四半期  
決算報告

日産自動車株式会社  
2023年2月9日

## ➡2022年度第3四半期 実績

## 2022年度 見通し

2

NISSAN  
MOTOR CORPORATION

皆さん、こんにちは。日産の2022年度第3四半期決算発表にご参加くださいますようお願いいたします。

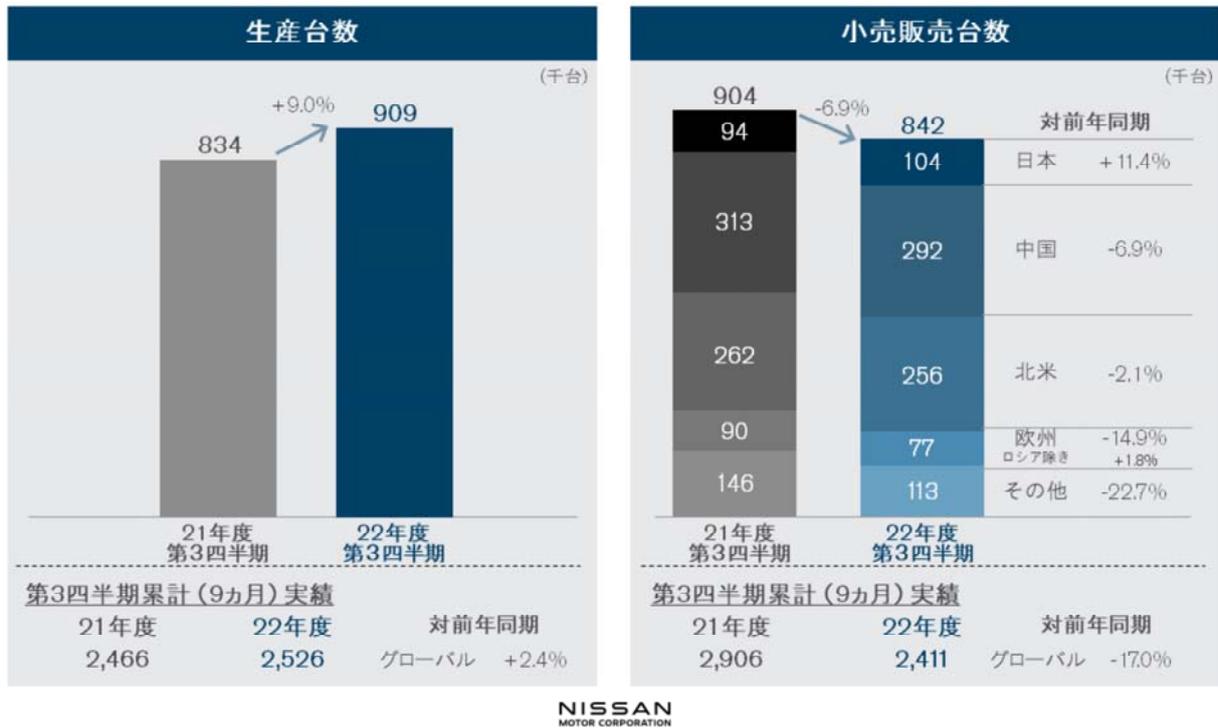
日産は、現在の混乱を乗り越え、ボトルネックとなっている課題に取り組むための新たなアプローチを見出すことで、力強く前進し続けています。

当社はお客様に一日も早くお車をお届けするべく、全社をあげて世界中で生産を増やす努力をしております。私たちは、常にお客様ニーズへの対応を最優先に取り組んでおりますが、日産自動車を代表して納車をお待ちいただいているお客様に心からお詫び申し上げます。お待たせして誠に申し訳ございません。

この取り組みは、日々、日産を支えてくださっているサプライヤーの皆さま、販売会社の皆さま、パートナーの皆さま、そして当社の従業員の努力と献身がなければ実現できません。皆様のご尽力に、心より感謝を申し上げます。

では、2022年度第3四半期の業績をご説明したいと思います。

## 2022年度 第3四半期(3ヵ月) 台数実績



2022年度第3四半期は複数の逆風が自動車業界全体に影響しました。

当社も半導体の供給不足の影響を免れませんでした。最大限供給を確保するべく、複数の対策を講じました。その結果、第3四半期には増産は加速し、今年度9か月間の生産台数を増やすことができました。

複数の対策を講じたものの、今から申し上げます三つの課題が販売台数を押し下げました。

- ・ ひとつめは新型コロナウイルス感染拡大による中国におけるサプライチェーンの分断です。
- ・ 二つ目は米国のコンパクト・セグメントのモデルに使用する半導体の供給不足
- ・ そして三つ目は世界的な物流のひっ迫により車両の輸出が滞ったことです。

以上の課題に直面する中、当社は供給に問題のない車両生産を優先し、生産管理を行い、一部の地域ではディーラー在庫を健全な水準に戻すための生産を行っています

その結果、総生産台数が増えました。

2022年度第3四半期3か月間のグローバル生産台数は前年比9.0%増の90万9000台となりました。

第3四半期までの9か月間の累計生産台数は2.4%伸び、252万6,000台に達しました。

生産台数は増やしたものの、販売台数は前年比6.9%減の84万2,000台に留まりました。

第3四半期の当社の販売台数は地域によってばらつきがありました。

ホームマーケットである国内販売台数は前年比11.4%増の10万4,000台となりました。増産の取り組みが、国内販売および輸出を支えました。

国内では「ノート」、「オーラ」、「サクラ」、「エクストレイル」を含む複数のモデルの販売が好調で、一日も早くお客様にお届けするべく、日々取り組んでおります。

中国では、引き続き新型コロナウイルス感染拡大によるロックダウンがカスタマートラフィックを圧迫していることから、第3四半期の当社の販売台数は前年比6.9%減の29万2,000台に留まりました。

北米の当社の販売台数は前年比2.1%減の25万6,000台となりました。「セントラ」、「ヴァーサ」、「キックス」等のコンパクト・カーに使用する半導体の供給不足が主たる理由です。

当社が撤退したロシア市場を除く欧州における販売台数は前年比1.8%伸長しました。生産の安定化とバックオーダーへの対応が功を奏しました。

その他市場の販売台数は前年比22.7%減の11万3,000台となりました。これらの地域における生産台数は横ばいだったものの、湾岸諸国やオセアニアへの輸出が物流問題の影響を大きく受けました。

まとめますと当社は生産を立て直し、コア・モデルの販売に集中し、長期的な持続可能な成長を優先させることで引き続きマクロ経済の逆風に対応しています。

これによって、Nissan NEXTと長期ビジョンNissan Ambition 2030の達成を目指していきます。

## 2022年度 第3四半期(3ヵ月)主力商品ハイライト



ではコア・モデルのパフォーマンスと重点市場におけるフラグシップ・モデルの売れ行きについてご説明したいと思います。

まずは国内ですが、2022年度第3四半期の「ノート」と「オーラ」のセグメント・シェアが前年比1.8ポイント増の15.7%に達しました。競争の激しいセグメントであるにも関わらず、台当たりの売上高も1%改善しました。

日産車の人気は電気自動車「サクラ」の評価にも表れています。「サクラ」は今年の「日本カー・オブ・ザ・イヤー」、「第32回RJCカーオブザイヤー」そして「日本自動車殿堂カーオブザイヤー」の3冠を受賞しました。さらに、「ノート」と「オーラ」は電動車両のベストセラーとなっており、電動化での当社のリーダーシップを示しています。

中国市場ではラインアップの中でもっとも売れている「シルフィ」が16.6%のセグメント・シェアを維持しています。「シルフィ」の台当たりの売上高は1%減少したものの、中国のセダンの中で販売台数ナンバーワンを誇っており、3年連続で首位の座をキープしています。

米国では、日産のSUVの販売が好調で、「ローグ」の台当たりの売上高は9%増加し、セグメント・シェアは7.5%まで伸びました。

それ以外のSUVセグメントの販売も伸びており、「パスファインダー」のセグメント・シェアは前年から2.5ポイント増加し、インフィニティ「QX60」のセグメント・シェアも3.6ポイント増加しました。

欧州では「キャシュカイ」の販売と台当たりの売上高の伸びが目覚ましく、台当たりの売上高は13%改善し、セグメント・シェアは4.4%に達しました。

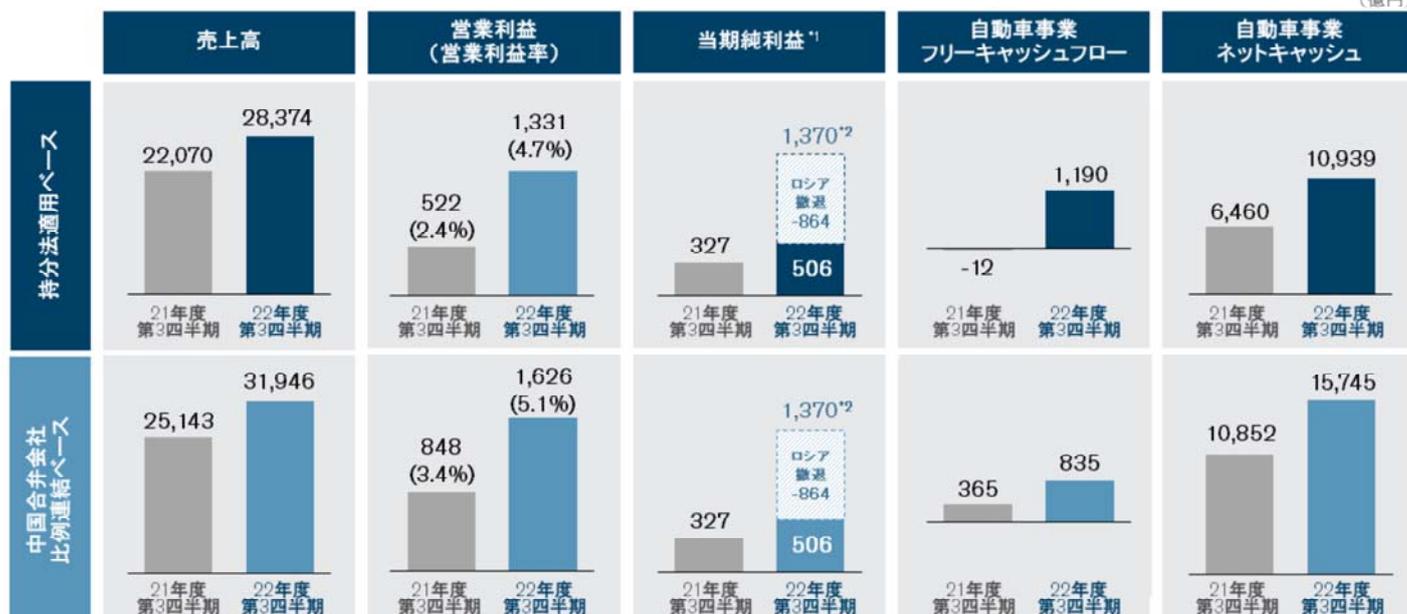
「キャシュカイ」は英国でもっとも売れているモデルです。また、当社のe-POWERは欧州の権威あるメディアGrand Prix Auto Motoにより「ベスト・イノベーション」に選出されました。

先ほど申しあげましたように、自動車業界を取り巻く環境は不透明ですが、各市場における当社のコア・モデルの評判は上々で心強い限りです。

次に財務実績についてご説明したいと思います。

## 2022年度 第3四半期(3ヵ月) 財務実績

(億円)



流動性の状況(2022年12月末時点)

1. 自動車事業手元資金: 15,893億円(持分法適用ベース)、21,074億円(中国合弁会社比例連結ベース)
2. 未使用コミットメントライン: 17,053億円

\*1: 親会社株主に帰属する当期純利益  
\*2: ロシア撤退影響を除く当期純利益

6

NISSAN  
MOTOR CORPORATION

次の2枚のスライドで中国合弁事業比例連結ベースと持分法適用ベースの第3四半期の3か月間および4月から12月までの9か月間の財務指標をご説明します。

中国合弁事業を除く持分法ベースでは、第3四半期の売上高は前年同期の2兆2,100億円から28.6%増加し、2兆8,400億円となりました。

営業利益は1,331億円、売上高営業利益率は4.7%となりました。

第3四半期の当期純利益は506億円でした。ロシア市場からの撤退にかかわる一過性の損失を除くと、当期純利益は前年から大きく改善し、1,370億円となりました。

自動車事業のフリーキャッシュフローも第3四半期には飛躍的に改善し、前年の12億円のマイナスから1,190億円のプラスに転じました。

自動車事業のネットキャッシュも1兆900億円に改善しました。

中国合弁会社比例連結ベースの2022年度第3四半期の売上高は前年の2兆5,100億円から3兆1,900億円に増加しました。

中国合弁会社比例連結ベースの第3四半期の営業利益は1,626億円となり、売上高営業利益率は5.1%です。

自動車事業は、コア事業の持続性を強化する集中的な取り組みが寄与し、2四半期連続で黒字となりました。

2022年度第3四半期の自動車事業のフリーキャッシュフローは835億円に改善しました。

自動車事業のネットキャッシュは1兆5,700億円となり、引き続き高水準の流動性も確保しています。

# 2022年度 第3四半期累計 財務実績

(億円)



\*1: 親会社株主に帰属する当期純利益

\*2: ダイムラー株式売却影響を除く当期純利益(ダイムラー株式売却影響は、ダイムラー株式売却益761億円及びダイムラーからの配当収入29億円を含む)

\*3: ロシア撤退影響を除く当期純利益

\*4: ダイムラー株式売却影響を除く自動車事業フリーキャッシュフロー

NISSAN  
MOTOR CORPORATION

こちらは2022年4月から12月までの財務指標です。持分法適用ベースの9か月間の売上高は前年同期の6兆1,500億円から7兆5,000億円に増加しました。

営業利益は2,897億円となり、売上高営業利益率は3.9%となりました。

4月から12月までの当期純利益は1,150億円でした。第3四半期の3か月間と同様に、今年度計上したロシアからの撤退にかかわる一過性の損失が前年からの減少の主な理由です。さらに、昨年度はダイムラー株の売却益による利益の押し上げもありました。これらの一過性の増益・減益要因を除くと、当期純利益は前年から大きく改善しています。

4月から12月までの自動車事業のフリーキャッシュフローは210億円のプラスとなりました。先ほど申し上げましたように、自動車事業フリーキャッシュフローは第3四半期には大きく改善し、1,190億円のプラスに転じました。第2、第3四半期のプラスのフリーキャッシュフローが、生産の低迷によりマイナスだった第1四半期のフリーキャッシュフローを補いました。今年度末までフリーキャッシュフローは引き続きプラスになる見込みです。

中国合弁会社比例連結ベースの4月から9か月間の売上高は前年の7兆1,100億円から8兆4,500億円に増加しました。

営業利益は3,752億円となり、売上高営業利益率は4.4%となりました。

4月から12月までの9か月間の自動車事業は黒字でした。

一方、中国合弁会社のフリーキャッシュフローはプラスとなっているものの、自動車事業のフリーキャッシュフローは9か月間で322億円のマイナスでした。これは、比例連結ベースでは中国合弁会社から日産への配当金がフリーキャッシュフローに含まれないためです。

自動車事業のネットキャッシュは1兆5,700億円となりました。

## 2022年度 第3四半期 財務実績 (持分法適用ベース)

(億円)	21年度 第3四半期累計	22年度 第3四半期累計	増減	21年度 第3四半期	22年度 第3四半期	増減
売上高	61,540	74,997	+13,457	22,070	28,374	+6,304
営業利益	1,913	2,897	+984	522	1,331	+809
営業利益率	3.1%	3.9%	+0.8 ポイント	2.4%	4.7%	+2.3 ポイント
営業外損益 <sup>*1</sup>	647	907		193	504	
経常利益	2,560	3,804	+1,244	715	1,835	+1,120
特別損益 <sup>*2</sup>	713	-1,124		-56	-888	
税金等調整前当期純利益	3,273	2,680	-593	659	947	+288
税金費用	-1,079	-1,364		-286	-384	
少数株主利益 <sup>*3</sup>	-181	-166		-46	-57	
当期純利益 <sup>*4</sup>	2,013	1,150	-863	327	506	+179
為替レート (ドル/円)	111	136	+25	114	141	+27
(ユーロ/円)	131	141	+10	130	144	+14

\*1: 持分法による投資損益: 909億円(21年度第3四半期累計)、1,195億円(22年度第3四半期累計)、278億円(21年度第3四半期)、621億円(22年度第3四半期)を含む  
(22年度第3四半期の持分法投資損益は、DFAC売却益124億円を含む)

\*2: 以下の項目を含む:

- ダイムラー株式の売却益: 761億円(21年度第3四半期累計)

- ロシア市場撤退に伴う特別損失: 1,105億円(22年度第3四半期累計)(第2四半期: 241億円、第3四半期: 864億円)

\*3: 非支配株主に帰属する当期純利益

\*4: 親会社株主に帰属する当期純利益

8

NISSAN  
MOTOR CORPORATION

では、9か月間の財務実績を詳しくご説明しましょう。

こちらが4月から12月までの9か月間の中国合弁事業持分法ベースの損益計算書です。

売上高は前年同期の6兆2,000億円から7兆5,000億円に増加しました。販売減の影響を受けた一方で台当たり売上高の改善と円安が売上高を押し上げました。

営業利益は前年から984億円増加し、2,897億円となり、売上高営業利益率は3.9%となりました。増減要因については次のスライドでご説明したいと思います。

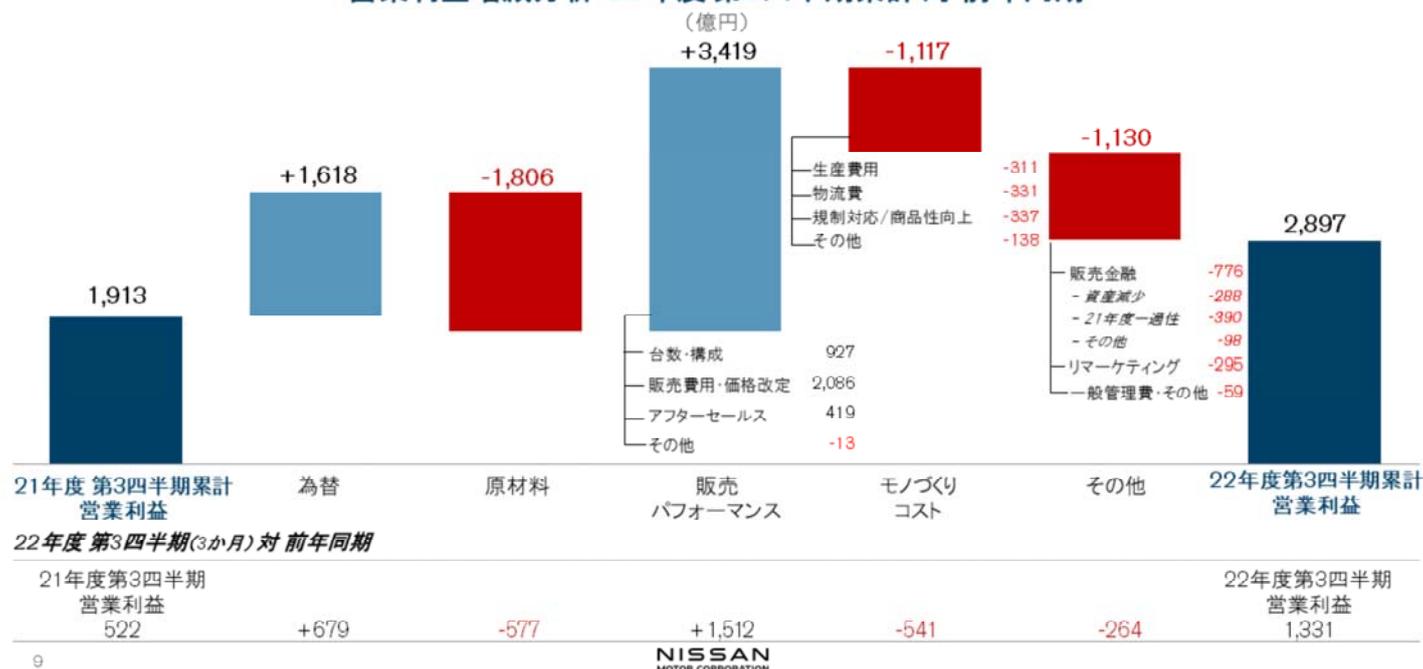
当期純利益は1,150億円となりました。前年度のダイムラー株の売却益や今年度のロシア市場からの撤退に関わる損失等、一過性の影響を受け、前年を下回りました。

第3四半期3か月で見ますと、今年度はロシア市場からの撤退にかかわる特別損失を計上したものの、当期純利益は前年から飛躍的に改善しました。

## 2022年度 第3四半期 財務実績

(持分法適用ベース)

### 営業利益増減分析: 22年度 第3四半期累計 対 前年同期



次に2022年度第3四半期までの9か月間の営業利益の増減分析をご説明したいと思います。こちらが2021年度の9か月間と2022年度9か月間を比較したスライドです。

為替変動は1,618億円の増益要因となりました。強い米ドルとカナダ・ドルが追い風となる一方、メキシコ・ペソや中国の人民元といった通貨が減益要因となりました。

鋼材、アルミ、樹脂を中心とする原材料価格の高騰は1,806億円の減益要因となりました。

販売パフォーマンスは3,419億円の増益要因となりました。引き続き改善している販売の質の貢献が大きく、インセンティブの減少および価格改定が利益を押し上げました。台数増・構成の改善およびアフターセールスの増益も寄与しています。

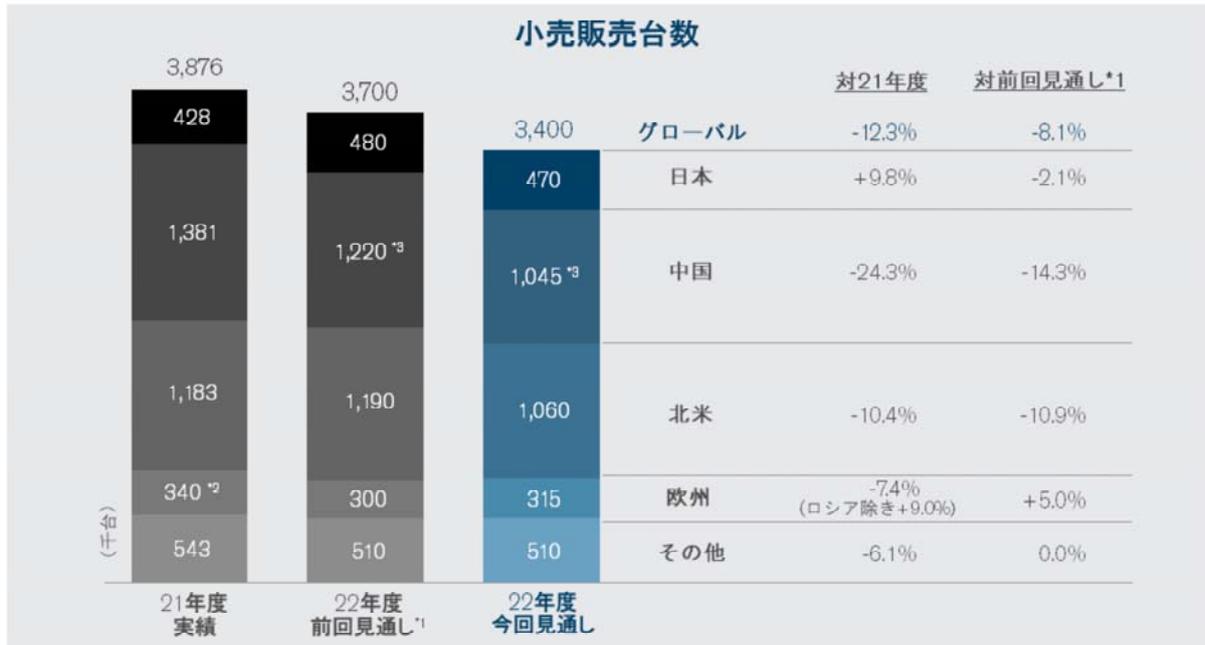
モノづくりコストは製造と物流コストの上昇および規制対応と商品性向上コストの増加を中心に1,117億円の減益要因となりました。

その他項目は前年から1,130億円悪化しました。776億円の販売金融事業の利益の悪化が主な理由ですが、これは主に、前年度の貸倒引当金の戻し入れによる一過性の利益が今年度はなかったことに加え、サプライチェーンの問題による生産制約で販売台数が減少した結果、販売金融資産が減少したことによるものです。また、中古車価格の変動による影響も、前年度の一過性の増益要因がなくなったことから、前年比で295億円の減益要因となりました。一般管理費の増加とその他項目が59億円の減益要因となりました。

2022年度第3四半期 実績

➡2022年度 見通し

# 販売台数見通し



\*1: 2022年11月9日発表の前回見通し \*2: 21年度の欧州の販売台数にはロシアを含む（51千台）  
 \*3: 中国の今回見通しは、DFAC(Dongfeng Automobile Co. Ltd.)の非連結化影響を含む（-49千台）



次に2022年度通期の販売台数の見通しについてご説明したいと思います。

この9か月間、自動車業界は半導体の供給不足と中国のロックダウンの影響で厳しい環境に直面してきました。これを受け、主に中国と北米の販売台数を調整し、通期のグローバル販売台数の見通しを370万台から340万台に下方修正しました。中国は主にコロナウィルス感染拡大に起因しており、北米は当初の見通しから全体需要が悪化していることに加え、前述のとおり半導体の供給不足が継続していることによるものです。

## 2022年度 見通し (持分法適用ベース)

2022年11月9日発表の前回見通しから、売上高、営業利益、当期純利益の見通しに変更なし

(億円)	21年度 実績	22年度 期初見通し <sup>*1</sup>	22年度 前回見通し <sup>*2</sup>	22年度 今回見通し	増減 対前年 (増減率)
小売販売台数 (千台)	3,876	4,000	3,700	3,400	-476 (-12.3%)
売上高	84,246	100,000	109,000	109,000	+24,754 (+29%)
営業利益	2,473	2,500	3,600	3,600	+1,127 (+46%)
営業利益率	2.9%	2.5%	3.3%	3.3%	+0.4 ポイント
当期純利益 <sup>*3</sup>	2,155	1,500	1,550	1,550	-605 (-28%)
想定為替レート <sup>*4</sup> (ドル/円)	112	120	135	134	+22
(ユーロ/円)	131	130	137	140	+9

\*1: 2022年5月12日発表の期初見通し

\*2: 2022年11月9日発表の前回見通し

\*3: 親会社株主に帰属する当期純利益

\*4: 22年度第4四半期の想定為替レートは128円(ドル/円)及び140円(ユーロ/円)

こちらが持分法適用ベースによる2022年度通期の見通しです。

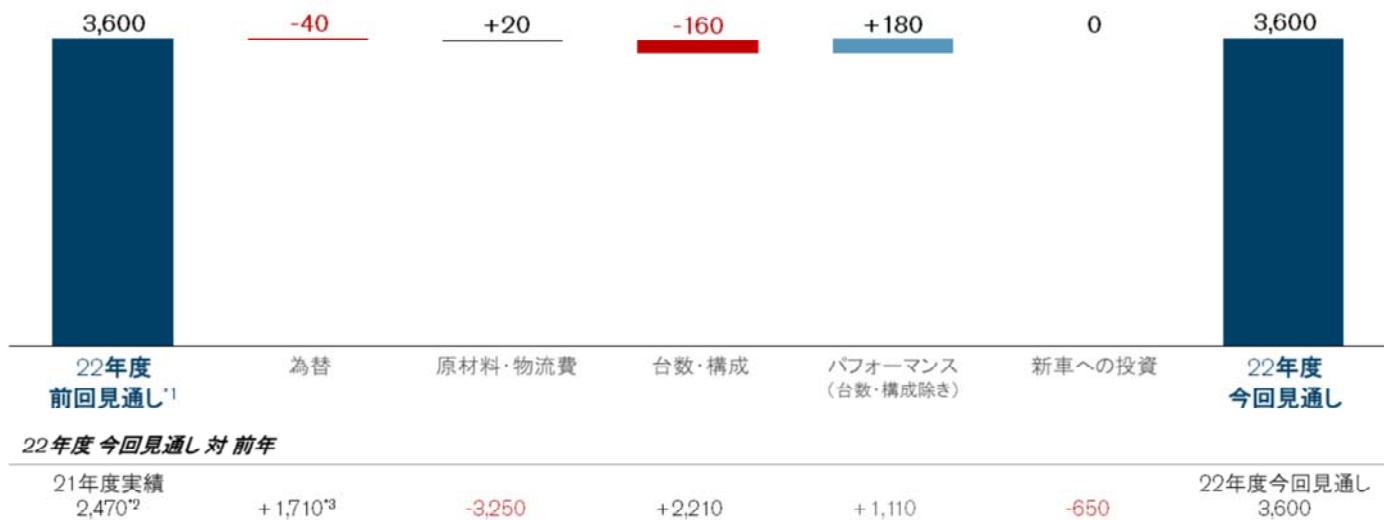
通期の販売台数見通しは前回から減少したものの、売上高10兆9,000億円と営業利益3,600億円、売上高営業利益率3.3%の見通しには変更ありません。為替レート的前提は前回から若干見直し、ドル円レートは135円から134円、ユーロ円レートは137円から140円にそれぞれ修正しました。

2022年5月に発表した当初見通しと比較すると、小売販売台数が60万台減少したにもかかわらず、営業利益は1,100億円増加しています。

当期利益の通期見通しは1,550億円から変更はありません。前回申し上げましたように、この中にはロシア市場からの撤退にかかわる特別損失1,105億円が含まれます。前年度計上したダイムラー株の売却益と今年度のロシアの撤退にかかわる損失という一過性の要因を除くと、今年度通期の当期純利益は前年から大きく改善する見込みです。

## 2022年度 見通し (持分法適用ベース)

### 営業利益増減分析 22年度今回見通し対 前回見通し<sup>\*1</sup> (億円)



\*1: 2022年11月9日発表の前回見通し \*2: 十億円単位で四捨五入 \*3: 規制対応コストを含む(-150億円)

13

NISSAN  
MOTOR CORPORATION

こちらが前回の営業利益の通期見通しと今回ご説明した見通しの増減分析です。

為替は前回の見通しから若干の悪化、原材料及び物流費は若干の改善を見込んでいます。販売台数の見通しを370万台から340万台に見直したことにより、台数・構成は160億円の悪化をみこんでいますが、パフォーマンス改善によってカバーします。これにより、営業利益の通期見通し3,600億円は据え置きます。

## 2022年度 見通し (持分法適用ベース)

### 22年度見通し

自動車業フリーキャッシュフロー	黒字
自動車事業営業利益	黒字
期末配当金	一株当たり 5円以上

販売台数が前回見通しから減少する中でも営業利益の通期見通しを据え置くことに加え、持分法ベースの自動車事業のフリーキャッシュフローについても通期でプラスになると見込んでいます。また、自動車事業の営業利益も通期で黒字になることを想定しています。

昨年11月上旬期の決算発表で、外部環境が不透明であることから、中間配当の支払いは見送る旨お伝えしました。その時から変わらず、期末配当に関しては現時点でも一株当たり5円以上を見込んでおり、今年度の収益および自動車事業のフリーキャッシュフローの水準に応じて最終的に判断する予定です。株主還元の強化は引き続き当社の優先課題の一つであり、今後も適正水準を目指し、増配に向けて取り組んでいく所存です。引き続き皆さまのご理解ご協力のほどよろしくお願いいたします。

最後に、今期の力強い業績は厳しい逆風の中で、達成したということを示し添えさせていただきます。冒頭に申し上げましたように、今回の結果は一重に当社の従業員とパートナーの皆さまの力強い取り組みの賜物です。改めて、皆さまのご尽力に心からお礼申し上げます。私たちは、今日の急速に変化する環境に適応し、そして克服していけるよう、機敏で柔軟な事業基盤の構築を進めています。

しっかりとした土台のもと、日産はこれからも将来の成長に向けた種まきをしてまいります。これまでまいてきた種は、成長し、実りの季節を迎えようとしています。成果は目に見える形で現れています。例えば、先ほど申し上げた通り、各市場にワクワクする新型車を投入することで、自動車事業の利益が回復してきています。これらの新型車に対するお客様の支持が非常に高いことも嬉しく思います。これは、日産車にの特長である品質、革新性、価値の高さを証明するものです。この勢いをもって、私たちは「Nissan NEXT」事業構造改革計画の目標を達成できると確信しています。

さらに今週はルノー・日産・三菱自動車アライアンスのワクワクする新たな取り組みを発表しました。これにより24年の歴史を持つアライアンスのパートナーシップを次のレベルに引き上げ、各社に新たな成長のチャンスを提供してくれるでしょう。アライアンス各社は力をあわせて新たなページを開き、イノベーションを加速化し、コストの効率化を進めてまいります。アライアンスのパートナーシップにより、日産は目まぐるしく変化する市場でより機敏に革新と改革を進め、モビリティとその先へ、可能性を広げていきます。

日産は正しい方向に向かっていきます。

私たちの情熱、イノベーション、チャレンジャー精神は、日産を長期ビジョンNissan Ambition 2030の実現に近づけていきます。全社をあげて持続可能な成長に向けてあらゆる取り組みを集中することで、当社の潜在力を100%発揮し、未来に向けて確実に前進していきます。

ご清聴ありがとうございました。