

## 2008年度決算概況

2008年度の連結決算は、売上高が8兆4,370億円、営業損失が1,379億円、経常損失が1,727億円、当期純損失が2,337億円となりました。

2008年度のグローバル販売台数は、対前年度比9.5%減の341万1,000台 となりました。北米の販売台数は、同16.2%減の113万3,000台となり、米国の販売台数は同19.1%減の85万6,000台でした。日本の販売台数は同15.1%減の61万2,000台となり、欧州の販売台数は同16.7%減の53万台でした。一般海外市場の販売台数は、同7.1%増の113万6,000台となりました。

日産では金融危機と景気後退に対応すべく、速やかに対策を講じました。現在、社員が一丸となり、業績回復に向け全力を尽くしています。

### ❖ 2008年度 財務実績 (億円)

	2007年度	2008年度	差異
連結売上高	108,242	<b>84,370</b>	<b>-23,872</b>
連結営業利益	7,908	<b>-1,379</b>	<b>-9,287</b>
営業外損益	-244	<b>-348</b>	-
経常利益	7,664	<b>-1,727</b>	<b>-9,391</b>
特別損益	+16	<b>-461</b>	-
当期純利益	4,823	<b>-2,337</b>	<b>-7,160</b>
設備投資	4,289	<b>3,836</b>	-
研究開発費	4,575	<b>4,555</b>	-
減価償却費	3,709	<b>4,212</b>	-

2008年度 為替レート ¥100.7/\$ ¥144.1/€

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

❖ 事業概況 125

第三者意見書 129

## パフォーマンスデータ

	2006年度	2007年度	2008年度
連結従業員数	186,336人	180,535人	175,766人
個人株主数	195,550人	249,000人	317,000人
法人税等の支払額	2,689億円	1,649億円	902億円
研究開発費(売上高比率)	4,648億円(4.4%)	4,575億円(4.2%)	4,555億円(5.4%)
設備投資額(売上高比率)	5,090億円(4.9%)	4,289億円(4.0%)	3,836億円(4.5%)
災害支援時の会社からの支出	1,000万円 (日産自動車(株)単独) 318万円 (日産自動車とインドネシア日産の 社員募金:ジャワ島中部地震被災地)	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か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)
日産自動車(株) 従業員数	32,746人	31,453人	30,718人
平均年齢	41.5歳	41.4歳	41.6歳
平均勤続年数	20.1年	19.9年	19.9年
平均年間給与*	7,226,628円	7,138,692円	7,280,776円
障がい者雇用率	約2.0%	約2.1%	約2.1%
育児休職取得者数	98人	148人	111人
介護休職取得者数	4人	5人	4人
組合員総数	30,521人	29,025人	27,822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 (2009年3月末現在)

日本	85,697人
北米	25,186人
欧州	14,782人
一般海外地域	50,101人
連結従業員数	175,766人

### 労働組合の状況

日産自動車(株)の従業員は全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、2009年3月末現在の組合員総数は27,822名。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、組合員数は2009年3月末現在1名。

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(2009年6月現在)

研究開発拠点: 12カ国・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、ベルギー)

デザイン拠点: 3カ国(日本、米国、英国に計5カ所)

車両生産工場: 18カ国・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)

### 車種別販売台数(トップ5)

日本 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
セレナ	65,264
モコ	60,613
ティーダ(ティーダ ラディオ含む)	57,564
ノート	56,219
キューブ	47,610



セレナ

米国 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
アルティマ	242,919
セントラ	92,464
ティーダ	82,453
ローグ	73,821
ムラーノ	61,073



アルティマ

欧州 (台)

車名	2008年度 (2008/4-2009/3)
キャッシュカイ	177,962
マイクラ(マイクラ C+C含む)	73,284
ノート	67,510
エクストレイル	48,060
ティーダ	34,654



キャッシュカイ

## 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（2008年3月期）に掲載したものと同様の内容です。

### 【経済状況】

当社グループの製品の需要は、製品を販売している国または地域の経済状況の影響を受けている。したがって、日本はもとより、当社グループの主要な市場である北米、欧州、一般海外地域における景気、およびそれにとまなう需要の変動については正確な予測に努めているが、予測を超えた変動があるときは、当社グループの業績および財務状況に影響を及ぼす可能性がある。

### 【国際的活動および海外進出に関するリスク】

当社グループの海外での生産および販売活動は、米国や欧州、一般海外地域で行われている。これらの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を十分行っている。しかしながら、予期しないリスクが発生したときは、当社グループの業績およ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
- ・ 法律または規則の変更
- ・ 潜在的な不利な税影響
- ・ ストライキ等の労働争議
- ・ 人材の採用と確保の難しさ
- ・ テロ、戦争、その他の要因による社会的混乱

### 【研究開発活動】

当社グループの技術は、世の中のニーズに即し、有用かつ現実的で使いやすいものでなくてはならない。当社グループは、将来の世の中のニーズを予測し、優先順位をつけ、新技術に投資している。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、最終的にお客さまにその新技術が受け入れられない可能性がある。

### 【製品の欠陥】

当社グループは、製品の安全を最優先の課題として開発・製造から販売サービスまで最善の努力を傾けている。製造物にかかる賠償責任については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、また顧客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。

### 【為替レートの変動】

当社グループは海外各国に輸出を行っている。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、円安は当社グループの業績に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や調達コストを押し上げ、当社グループの競争力の低下をもたらす可能性がある。

### 【通貨ならびに金利リスクヘッジ】

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および、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がある。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、万が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。

### 【重要な訴訟等】

現在、当社およびグループ関連会社を相手とした訴訟については、当社側の主張・予測と相違する結果となるリスクもあり、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。

### 【公的規制】

自動車業界は、排出ガス基準、ガソリン燃費基準、あるいは騒音等、環境や安全に係る規制の影響を受けやすく、これらの規制は今後よりいっそう厳格になる傾向にある。これら法規制を順守するために投資等の多大な出費が必要となり、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。

### 【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2004年4月より、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抽出することを狙いとして、専門の部署を設け、日産ブランドの保護・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。

### 【自然災害】

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を積極的に推進している。しかし、大規模な地震により、操業を中断するような場合は、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。

### 【販売金融事業のリスク】

販売金融事業は重要なコアビジネスのひとつである。当社グループの販売金融部門は、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。また、当社内にグローバル販売金融ビジネスユニットを設置し、さらなるリスク管理の強化に取り組んでいる。しかし、販売金融には、金利変動リスク、残存価格リスク、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。

### 【取引先の信用リスク】

当社グループは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っており、またその他の取引先についても信用リスクに備えている。しかし、倒産のような予期せぬ事態により債権回収に支障が発生した場合等、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。

### 【退職給付債務】

当社グループの従業員退職給付費用および債務は、割引率等数値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および計上される債務に影響を及ぼすことになる。

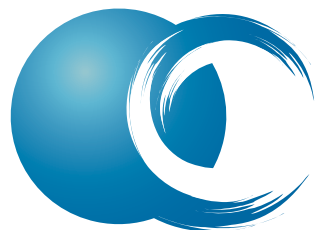
### 【原材料および部品の購入】

当社グループは、多数の取引先から原材料および部品を購入している。当社グループがコントロールできない市況変動ならびにその取引先が継続的に原材料および部品を確保できるかどうか等は、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。

## 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

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## 第三者意見書

私は世界的自動車メーカーには3つの大きな責任があると考えています。第1は安全なクルマづくり、第2は地球温暖化への取り組み、そして第3は、新しいモビリティ社会の創造です。その視点から「サステナビリティレポート2009」を読むと、日産自動車の取り組みが詳しく報告されており、素晴らしい出来栄になっていると思います。少し詳しく見てみましょう。

第1は安全なクルマです。クルマはわれわれの生活になくてはならないものですが、ときとして凶器に変わります。それを避けるために、事故に巻き込まれない、仮に事故に巻き込まれても「クルマが人を守る」ことを目指す日産の安全志向の姿勢はなるほどとうなずけます。「当社のクルマが関与する事故の死亡・重傷者数を2015年までに半減する、究極にはゼロを目指す」という極めて意欲的な目標を掲げる姿勢は立派です。その姿勢に共感します。

第2は温暖化問題への取り組みです。地球温暖化が深刻さを増す中、排気ガスに含まれるCO<sub>2</sub>が温暖化の原因となるクルマづくりを本業とする日産が、そのCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組むのは当然ですが、世界が「2050年までに70%削減」を目指すべきとの認識のもとに、意欲的に削減に取り組む姿勢は鮮明です。たとえば、経営指標「QTC」にCO<sub>2</sub>排出量削減の指標である「C」を組み込んだ「QTC・C」は誠に適切であり、日産の本気度がうかがえます。

第3は将来のモビリティ社会のあり方です。CO<sub>2</sub>を出さないモビリティ社会は人類社会の悲願です。世界的自動車メーカーとして大きな責任を担う日産は早くから「人とクルマと自然の共生」を掲げ、さまざまなプロジェクトに取り組んでいます。究極にはゼロ・エミッション車を世界に広げ、ITSを活用していっそう環境に適したモビリティ社会をつくるとする日産の強い意欲を歓迎します。

無論、企業の社会的責任はこれら3つに限りません。世界でビジネスを展開する日産がその他の世界的問題にどう責任を果たすのか。多様なステークホルダーとの関係をどう築くのか、信頼される企業として経営のガバナンスをどう確保するのか、なども劣らず重要です。「サステナビリティレポート2009」はそれらの分野についても詳しい情報を提供しています。

このように立派な出来栄のレポートですが、それを一般の読者が読みこなすには難しいものになっています。難しい言葉もさることながら、多彩な情報が所狭しと並んでいます。果たしてそれらがすべて必要か。日産のCSRについても、ビジョン、ミッション、ウェイ、方針といった表現で複雑な説明になっています。より多くの読者に同社の本当の姿を理解してもらうには、専門家だけでなく一般読者の視線に立ったレポートづくりが望まれます。

さて、自動車業界を取り巻く経営環境は極めて厳しいものがあります。地球温暖化も進行が止まりません。そういった中で、日産はこのレポートが示すように社会に対して多くのコミットをしています。それらをどうやって一つひとつ確実に実践していくのか、時間の経過とともにその結果が問われます。

日産は同社のゼロ・エミッション車がさっそうと登場し、人びとの生活がより豊かになる夢を掲げています。多くの市民とともにその日が一日も早く来ることを心から期待しています。



国連環境計画・  
金融イニシアチブ  
特別顧問

末吉 竹二郎 氏

## 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、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。(2009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



#### 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

## 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

2008年度 (2008年4月～2009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。

## 見通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、これらの見通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

〒104-8023  
東京都中央区銀座六丁目17番1号  
グローバルコミュニケーション・CSR本部  
グローバルブランドコミュニケーション・CSR部 CSRグループ  
Tel : 03-5565-2132 Fax : 03-3546-2669  
E-mail : NISSAN\_SR@mail.nissan.co.jp

2009年8月18日より、下記住所に移転します。  
〒220-8686  
神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号  
Tel : 045-523-5548 Fax : 045-523-5771