

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

(1) 経営の基本方針

当社グループは、信頼される企業として、グローバルな環境の変化に対応し、お客様に魅力ある質の高いクルマとサービスをタイムリーに提供し、企業の存在意義を明確にするコーポレートパーパス「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」を実現することを経営の基本としております。

また、当社は環境保全に対する重要性を認識し、人・社会・自然にやさしいクルマづくりに努め、地域環境の保全と豊かな社会の発展に貢献します。更に、社会で共生できる企業を目指して、地域社会との交流を積極的に行うと同時に、地域の医療・福祉活動や災害の復興などに向けて支援活動を実施しています。これらの方針に基づき、安定的かつ持続的な企業基盤の強化に努めてまいります。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものであります。

(2) 経営環境

2020年度の当社生産車の主要市場の環境については、国内、北米、中近東市場ともに低迷が続いておりました。新型コロナウイルスの世界的な大流行の中で、自動車の購買意欲の減退が今後も長期化する可能性もあり、当社グループを取り巻く経営環境は引き続き厳しく、予断を許さない状況です。

(3) 中期的な会社の経営戦略、優先的に対処すべき課題

当社は、2017年度からスタートした2017-2022中期経営計画では、「LCV・Frame車を技術力の核とし、高品質で魅力ある商品をお客様にお届けすることで、将来にわたる強靱な企業基盤を確立する」ことを基本方針として、「魅力ある商品による生産台数と売上の拡大」、「品質No. 1 お客様から信頼される工場」、「LCV・Frame車のモノづくりグローバル技術拠点」の3つを重点課題に取り組んでおります。

2017年に発覚した完成検査の不適切な取扱い問題については、全ての再発防止項目が実行フェーズに移行しており、今後は風化防止の取り組みを継続してまいります。

主要市場環境については、前述のとおり、新型コロナウイルスのパンデミックに伴い、予断を許さない状況です。しかしながら、当社の主力製品のひとつである商用車・特装車は、流通・食品・生活用品・医療・インフラなど各産業や、公共サービスにとって必要不可欠であることから、感染予防を徹底したうえで市場のニーズにお応えできるよう生産運営を継続してまいります。

<魅力ある商品による生産台数と売上の拡大>

2020年度は、外観変更に加え先進安全装備を充実させた新型エルブランド、キャラバンの特別仕様であるプレミアムGX BLACK GEARや、ナビゲーションを大型化し外観を変更したアルマーダのマイナーチェンジの生産を開始いたしました。今後も、当社製品の排気規制への対応、燃費・衝突安全性能の向上、先進安全装備の採用など、法規や社会要件への対応に取り組むとともに、商品力の更なる強化に継続的に取り組んでまいります。

<品質No. 1 お客様から信頼される工場>

近年の国内市場における、購入後3カ月以内の初期品質において、日産グループ国内工場の中でも、当社製品であるAD、NV200がトップレベルを維持しております。また、2020年度は北米において、品質調査会社による調査の結果、アルマーダがラージSUVセグメントに置いて一位を獲得いたしました。

今後も、当社の強みである開発から生産まで一貫したモノづくり体制を活かし、造りやすい設計・工程・手順を追求することにより、日産グループ内国内初期品質トップレベルの維持や、海外における市場満足度の向上に取り組んでまいります。

<LCV・Frame車のモノづくりグローバル技術拠点>

すでに市場投入したLCV衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全装備に続き、LCV・フレーム車の将来を見据えて、必要な社会要件や商品競争力向上アイテム、先進ITS技術等の適用に向けた技術課題に取り組んでまいります。

今後も、当社の強みである開発から生産まで一貫したモノづくり体制を活かし、市場の動向に柔軟に対応できる生産運営の構築と、ダイバーシティを中心とした、すべての活動を支える企業基盤の強化、並びに法令遵守の強化に取り組んでいくことで、お客様、株主様、取引先様、地域社会の皆様、そして従業員を含むすべてのステークホルダーの皆様からの信頼を高められるよう、全社一丸となって努めてまいります。

2【事業等のリスク】

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがあります。ただし、以下に記載したリスクは当社グループに関するすべてのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外の予見しがたいリスクも存在します。

なお、以下の事項のうち将来に関する事項は、別段の記載のない限り当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものであり、不確実性を内在しているため、実際の結果と異なる可能性があります。

当社グループでは、リスクマネジメント委員会にて戦略・事業遂行上でのリスク及び自然災害・新型コロナウイルス・テロなどによる企業収益や企業活動に重大な影響を及ぼすリスクについて、「発生の未然防止」、「被害の最小化」及び「再発防止」の活動を行っています。

<事業戦略や競争力維持に係るリスク>

(1) 親会社との取引

当社グループは、親会社である日産自動車株式会社からの自動車の生産受託など自動車関連の事業セグメントなどにおいて、当連結会計年度の売上高の98.3%を同社に依存しております。そのため、同社の販売戦略や生産体制に関する方針の転換等があった場合には、当社グループの経営方針や財政状態及び経営成績などに大きな影響を及ぼす可能性があります。当社グループは、親会社の経営方針を勘案し、中期経営計画を策定し、また環境の変化に応じて必要な場合は適宜見直しを行い、策定プロセス及び基本方針を取締役会で確認しております。なお、親会社との主な取引関係は、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 (1) 連結財務諸表 注記事項 (関連当事者情報)」に記載しております。

(2) 親会社グループにおける競合

当社グループの事業が属する国内自動車生産は、長期で減少傾向であるのに対して、より生産コストの安い新興国や、輸送コストのかからない海外現地工場など、海外に生産を移す動きが現在もなお続いております。そのため、親会社グループにおいても、グローバルでの勝ち残りをかけた競争が続いております。このような環境において、当社グループの自動車関連事業は親会社グループの国内外の生産拠点と競合する場合があります。今後の同社の製品戦略の変更等によって、競合関係に大きな変化が生じた場合、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。そこで、当社は強みであるモノづくり一貫体制を更に磨いていくことや、グローバルで必要とされる明確なコア技術を確立していくことが一層重要な課題と捉えております。2017-2022中期経営計画では、核とする領域である、LCV・フレーム車の技術力において、当社グループがグローバルで担うべき役割をより明確にし、得意な開発・技術分野をもって将来にわたる強靱な企業基盤を確立することを基本方針とし、「商品」「工場」「技術・技能」を三つの柱として競争力強化に取り組んでおります。中期経営計画の詳細は、「経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」に記載しております。

(3) サプライチェーン

前述のように、グローバルでの勝ち残りをかけた競争が続く中、継続的かつ安定・拡大した取引を確保するためには、品質、コスト、納期遵守の高い目標を掲げ、高効率な生産運営を追求しなければなりません。そのため、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せざるを得ないことがあります。また、特別な技術を要するものについてはそもそも提供できるサプライヤーが限定されることもあります。しかし、予期せぬ事由によりサプライヤーからの供給停止・遅延や、人員不足等でサプライチェーンが断ち切れた場合には、操業停止するという脆弱性を内包しており、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。そこで、当社ではサプライヤーの財務情報をもとにした継続的な評価に基づく信用リスクの管理や、災害の想定など、自社だけでなく広い範囲で事業継続計画(BCP)を策定し、それらのリスクに備えるための検討を進めております。

(4) 特定の市場

当社グループの製品の需要は、主な販売先である日産自動車株式会社の販売動向の影響を受けており、自動車の売上については販売台数の過半数が海外向けであり、その大半の仕向地は北米・中南米地域、中東地域です。よって、それらの国、または地域の経済状況の悪化や政府による通商規制、政治的不安等に伴い、予測を超えた急激な需要変動が顕在化した場合は、当社グループの財政状態及び経営成績に大きな影響を及ぼす可能性があります。そこで、当社では、世界各地域においてお客様要望を収集して商品に反映し顧客満足度向上を図る「勝ち上げ」という独自の活動を継続的に実施しております。これらの活動により、「商品の競争力」を高め、魅力ある商品による生産台数と売上の拡大を目指しています。

また当社は品質向上のため、北米及び中東地域に技術者を派遣し、販売会社に入庫するお客様車両を直接確認することで、不具合情報や不満情報をいち早く日本にフィードバックし常に品質向上を図っています。

(5) 自動車産業の変化

自動車産業は、カーボンニュートラルやCASE（Connected「コネクテッド」、Autonomous「自動運転」、Shared「シェア&サービス」、Electric「電動化」）を中心として、100年に一度と言われる大きな変革期を迎えています。これらの変化が想定される環境下において、従来型の自動車の生産を担う当社が持続的な成長を実現するためには、長いライフサイクルを迎えた多くの当社生産車について、パワートレインの次世代化や、先進技術への対応などが、課題であります。次世代技術への対応が出遅れた場合には当社生産車は市場での優位性を失い、あるいは異業種企業が自動車業界に参入する中で新たな競合者との競争に巻き込まれるリスクが存在し、結果として、当社グループの財政状態及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。そこで、当社は当社生産車の次世代化に確実に対応できる技術の確立を目指しております。具体的には来たる商品イベントに向けて、各年度で必要とされる技術ノウハウやプロセスをマップ化し、それらを確実に充足させていきます。これまでの成果として、当社生産車に衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全装備を採用し、市場に投入いたしました。引き続き、LCV・フレーム車の将来を見据えて、必要な社会要件や商品競争力向上アイテム、先進ITS技術等の適用に向けた技術課題に取り組んでまいります。

<事業継続に係る外的なリスク>

(6) 大規模災害

地震・火災・洪水等の災害により、当社グループの事業活動に支障が生じる可能性があります。事業継続計画（BCP）の策定及び維持改善活動の推進、工場などの建屋や設備などの耐震補強対策、社員安否確認システムの整備等を通じた対策を行っておりますが、大規模な災害が発生した場合には当社グループの生産拠点及び設備等が壊滅的な損害を被る可能性があります。この場合は当社グループの操業が中断し、生産及び出荷が遅延することにより売上高が減少し、生産拠点等の復旧または代替のために巨額な費用を要し、財政状態及び経営成績にも悪影響を与える可能性があります。そこで当社は、内部留保資金を新車や生産性向上のための設備投資の他、このような予期しない大事故や災害が発生した際に活用できるよう確保しております。

事業継続に影響を及ぼすような様々なリスクが発現した場合であっても、業務を堅実かつ安定的に継続できる体制の整備に努めております。具体的にはリスクが発現した場合の業務継続に関する基本方針、体制、手順等を定めた事業継続計画（BCP）を策定しております。

(7) パンデミック

昨年来、大きなクライシスとして新型コロナウイルス感染症の拡大に直面しています。当社、及び当社グループの生産拠点において、一部地域からの部品供給に遅延が生じて一時的な操業停止や減産調整を行うなどの対策を講じております。世界的な大流行の中で自動車の購買意欲の減退が今後も長期化する可能性もあり、財政状態及び経営成績にも悪影響を与える可能性があります。

パンデミックについても、大規模災害と同様に、事業継続計画（BCP）を策定しており、事業所内の感染予防対策は、国や経団連の指導要領を順守し継続実施しております。今後、従業員へのワクチン接種を促進し、従業員の安全を最優先に考えつつ安定した操業を継続してまいります。

(8) 情報セキュリティ

当社グループの殆ど全ての業務は情報システムに依存しており、システムやネットワークも年々複雑化高度化しております。

今やこれらシステムネットワークのサービス無くしては業務の遂行は不可能であります。この状況に対して、大規模な自然災害、火災、停電等の事故は引き続き当該システムに対して脅威であり、更にコンピュータウイルスへの感染やより巧妙化しているサイバー攻撃など人為的な脅威も急激に高まっております。その場合には、システムダウンによる業務の停止、重要なデータの消失、機密情報や個人情報の盗取や漏えい等のインシデントを引き起こす可能性があります。その結果、当社グループの業績や信頼性に対する評判、財務状況に影響を及ぼす可能性があります。

当社ではそれらのリスクに備え事業継続計画（BCP）の策定に向けた検討を進め、セキュリティ対策の向上等、サーバー設置を地理的に分散させるなどのハード面対策からソフト面にわたる様々な対策を実施しております。

< 自社を原因とする内的なリスク >

(9) コンプライアンス

当社グループの事業活動は、会社法、税法、金融商品取引法、労働諸法令、道路運送車両法、環境諸法令等の各種法令の規制を受けています。これらの法令等に違反した場合や社会的要請に反した行動等により、法令による処罰・訴訟の提起・社会的制裁を受けることや、当社の社会的信用や評判に悪影響を及ぼし、結果として売上の減少等、当社グループの経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。2017年に発生した完成検査に係る不適切な取扱い問題については、全ての再発防止項目が実行フェーズに移行しており、今後は風化防止の取組みを継続してまいります。コンプライアンスは全ての従業員のあらゆる行動に関わっており、従業員一人一人がコンプライアンスの重要性を本当の意味で理解し、常に意識して行動することが定着しない限りは案件の発生を完全に防止することは困難であります。さらに守るべき法令やルールは年々増加している一方で企業の社会的責任に対する社会の期待も年々増大しております。

そこで、当社は行動指針並びに中期経営計画管理項目にコンプライアンスを加え、全ての業務において、全役職員のコンプライアンス意識向上を図っております。

(10) 製品の品質

当社グループは、「品質No. 1」を全社目標に掲げ、優れた品質の製品を提供するため、開発から生産まできめ細かい管理体制を敷き最善の努力を傾けております。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、後に製造物責任や製品リコールなど予期せぬ品質に係る問題を惹起することがあります。製造物責任については賠償原資を確保するため一定の限度額までは保険に加入しておりますが、必ずしもすべての損害が保険でカバーされるとは限りません。またお客様の安全のため実施したリコールが大規模になった場合には多額な損失が発生するだけでなく、ブランドイメージが低下する等、当社グループの財政状態及び経営成績に大きな影響を及ぼす可能性があります。当社は開発、生産、品質保証部門が一体となって品質に関する課題を共有・論議し、早期に最善な方法で解決する活動を行っております。また社長を議長とする品質委員会を開催し、関係する役員・部長が参画し、適切かつ迅速な課題解決を図っております。

< その他リスク >

(11) 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長期期待運用収益率に基づいて算出されております。年金資産には国内外の株式及び債券等が含まれるため、株式・債券市場の動向によっては資産価値に影響を及ぼします。よって、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、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ります。

当社は、企業年金の積立金の個別の運用を複数の運用機関に一任しており、その運用状況について、経理部門がモニタリングする体制を採っております。また、人事労務及び経理財務の責任者と労働組合の代表者をメンバーとする企業年金運営管理委員会を設置しており、運用状況のモニタリング結果の報告を受け、アセットミックスの妥当性、資産運用等の確認や運用委託機関の評価などを定期的に行うことにより、年金受益者と当社グループとの間に利益相反が生じないよう努めるとともに年金資産運用の健全性確保に努めております。さらに、この体制を適切に機能させるため、必要な経験や資質を備えた人材を配置し、育成するよう努めております。

(12) 固定資産の減損

当社グループは、工場の建物や製造設備など多くの固定資産を保有しております。対象資産の資産価値が下落し、投資金額の回収見込みがたたなくなった場合や、使用している事業に関連して、経営環境が著しく悪化した場合などは、必要な減損処理を行うリスクがあり、当社グループの財政状態及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(13) 繰延税金資産の取崩し

当社グループは、将来の課税所得見込額及びタックス・プランニングを基に、定期的に繰延税金資産の回収可能性を検討しております。収益性の低下に伴い、将来において十分な課税所得が確保できないと判断した場合、繰延税金資産を取崩し、多額の税金費用（法人税等調整額）が発生することになり、当社グループの財政状態及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

3【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 経営成績等の状況の概要

当連結会計年度の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析は次のとおりであります。

① 財政状態及び経営成績の状況

当連結会計年度の経済環境は、新型コロナウイルス感染症の世界的な急拡大の影響による未曾有の一年となりました。第1四半期は個人消費や企業活動が著しく制限され、景気が大きく下振れるスタートとなりました。第2四半期以降は、世界各国での経済活動の再開と改善による輸出の増加を受け、景気は緩やかな回復基調に転じ、持ち直す動きが続きました。

当社グループの属する国内の自動車生産事業につきましても、第1四半期を底として国内外における新車需要が持ち直しましたが、感染症のまん延による消費マインドの低下や、世界的な半導体不足による生産活動の停滞が懸念されるなど、取り巻く経営環境は極めて厳しく、不確実性の高い状況が続くと考えております。

このような経済情勢の下、当社が日産自動車株式会社から受注しております自動車は、緩やかな生産回復基調にあるものの、年度前半での大幅な減産が響き、前連結会計年度と比べ売上台数は26.3%減少の134,410台、売上高は27.3%減少の3,628億円となりました。

損益面では、営業損益は売上台数、車種構成の変化による粗利益の大幅な減少などにより、前連結会計年度と比べ88億円減少の4億円、経常損益は78億円減少の19億円となりました。また、親会社株主に帰属する当期純利益は、保有不動産の売却によって特別利益が増加したものの、固定資産の減損損失の計上などによって特別損失が増加したことなどにより、前連結会計年度と比べ39億円減少の19億円となりました。

② キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は1,257億円となり、前連結会計年度末に比べ21億円増加いたしました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

営業活動の結果得られた資金は、主に新型コロナウイルスの感染拡大の影響による大幅な営業減益に伴う税金等調整前当期純利益の減少62億円などにより、前連結会計年度末に比べ54億円減少の82億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

投資活動の結果使用した資金は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で先行きへの不透明感が高まり、計画変更を行ったことに伴う固定資産の取得による支出の減少14億円や、保有不動産の売却に伴う固定資産の売却による収入の増加30億円などにより、前連結会計年度末に比べ46億円減少の4億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

財務活動の結果使用した資金は、主にリース債務の返済による支出の減少5億円によって、前連結会計年度末に比べ5億円減少の56億円となりました。

③ 生産、受注及び販売の実績

a. 生産実績

当連結会計年度における生産実績をセグメントごとに示すと、次のとおりであります。

| セグメント | 台数（台） | 金額（百万円） | |
|----------|---------|---------|--------|
| | | 前期比（%） | 前期比（%） |
| 自動車関連 | 134,410 | △26.3 | △27.5 |
| 設備メンテナンス | — | — | △36.7 |
| 情報処理 | — | — | 4.7 |
| 人材派遣 | — | — | △7.2 |
| 合計 | 134,410 | △26.3 | △27.3 |

(注) 1 当連結会計年度より報告セグメントの区分を変更しており、前年同期比較については、前年同期の数値を変更後のセグメント区分に組み替えた数値で比較しております。

2 セグメント間の取引については相殺消去しております。

3 上記金額には、消費税等は含まれておりません。

b. 受注実績

自動車関連部門は日産自動車㈱より生産計画を受け、これに基づき当社の生産能力等を勘案して生産計画を立て、生産を行っております。

c. 販売実績

当連結会計年度における販売実績をセグメントごとに示すと、次のとおりであります。

| セグメント | 台数 (台) | 金額 (百万円) | | |
|----------|---------|----------|----------|---------|
| | | 前期比 (%) | 金額 (百万円) | 前期比 (%) |
| 自動車関連 | 134,410 | △26.3 | 357,354 | △27.5 |
| 設備メンテナンス | — | — | 1,109 | △36.7 |
| 情報処理 | — | — | 2,641 | 4.7 |
| 人材派遣 | — | — | 1,763 | △7.2 |
| 合計 | 134,410 | △26.3 | 362,869 | △27.3 |

- (注) 1 当連結会計年度より報告セグメントの区分を変更しており、前年同期比較については、前年同期の数値を変更後のセグメント区分に組み替えた数値で比較しております。
 2 セグメント間の取引については相殺消去しております。
 3 相手先別の販売実績及び販売実績に対する割合は、次のとおりであります。

| 相手先 | 前連結会計年度 | | 当連結会計年度 | |
|--------|----------|--------|----------|--------|
| | 金額 (百万円) | 割合 (%) | 金額 (百万円) | 割合 (%) |
| 日産自動車㈱ | 490,989 | 98.4 | 356,667 | 98.3 |

- 4 上記金額には、消費税等は含まれておりません。
 5 当連結会計年度において、販売実績に著しい変動がありました。これは、新型コロナウイルス感染症の影響によるものであります。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。

① 当連結会計年度の経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

a. 売上高

主たるセグメントである自動車関連事業については、新型コロナウイルスの感染拡大を背景として記録的な減少となり、売上台数は26.3%減少の134,410台(47,876台減)、売上高は27.5%減少の3,573億円(1,353億円減収)となりました。

年度スタートから、一部の海外部品の調達などサプライチェーンへの影響による生産調整をはじめ、世界各国での販売店の休業や外出自粛による客足の落ち込みなど、広い範囲で経済活動が停滞したことによって新車販売が急減しました。第1四半期(4～6月)には車両製造委託先である日産車体九州株式会社において計画稼働日に対する5割程度の非稼働日を設定するなどの状況となりましたが、その後、国内外における外出制限・自粛の動きの緩和、経済活動の再開によって、サプライチェーンや新車需要が当連結会計年度末にかけて徐々に回復し、四半期ごとの結果は下記のとおりとなりました。

| 自動車関連事業の結果 | 当連結会計年度 (対前年同期比) | |
|----------------|------------------|----------------|
| | 売上台数 (台) | 売上高 (億円) |
| 第1四半期 (4～6月) | 17,774 (△51.5%) | 365 (△61.7%) |
| 第2四半期 (7～9月) | 32,366 (△33.9%) | 831 (△36.6%) |
| 第3四半期 (10～12月) | 39,876 (△21.7%) | 1,124 (△21.2%) |
| 第4四半期 (1～3月) | 44,394 (△3.0%) | 1,251 (1.5%) |
| 通期 | 134,410 (△26.3%) | 3,573 (△27.5%) |

製品区分では、輸出向けを中心とした乗用車については、「魅力ある商品による生産台数と売上の拡大」という中期経営計画の目標のもと、コロナ禍での難局を乗り越えて各種マイナーチェンジを実施しました。しかし北米向け「アルマーダ」や中近東向け「パトロールY62」の落ち込みが大きく響き、前期売上台数に対して34.9%の減少となりました。一方、国内向けを中心とした商用車・小型バスについては、流通・食品・生活用品・医療・インフラなど各産業にとって必要不可欠な製品で底堅い需要があるため、乗用車と比して2.4%の小幅な減少となりました。

その他事業も含めて、全体では27.3%減少の3,628億円（1,359億円減収）となりました。

b. 営業利益

主たるセグメントである自動車関連事業は、売上台数の減少や、車種構成の変化により粗利益が大幅に減少したことに加えて、新車需要が急減した上半期において生産調整のための工場非稼働日を断続的に実施したことに伴う生産性の大幅な悪化などによってコスト面の負担が増加した結果、営業利益は前連結会計年度に比べ97.9%減少の1億円（88億円減益）となりました。ただし、不確実性の高い経営環境において、テレワークの拡大や出張費等の不要不急の経費支出抑制、2017-2022中期経営計画の取組みの柱の一つ「工場の競争力」の強化として固定費削減への継続的な取り組みに努めたことなども寄与し、黒字業績を確保することができました。

なお、当連結会計年度の生産活動における半導体チップ不足に伴うサプライチェーンの影響につきましては、当社グループの車両製造工場において一時的な生産調整を行いました。その結果での特記すべき損益への影響はありませんでした。

その他事業も含めて、全体では94.8%減少の4億円（88億円減益）となりました。

c. 親会社株主に帰属する当期純利益

経常利益につきましては、雇用調整助成金の受給（7億円）を営業外収益に計上したものの、大幅な営業利益の減少により、前連結会計年度に比べ79.9%減少の19億円（78億円減益）となりました。特別損益は、保有不動産の売却による特別利益が増加したものの、自動車関連事業における固定資産の減損損失の計上等による特別損失が増加しました。固定資産の減損損失の内容は、主に当社グループが受託生産している「シベリアン」及び「アトラス」の生産が2021年6月をもって終了することに伴う当該2車種の生産設備を対象としたものです。以上の結果から、親会社株主に帰属する当期純利益は、前連結会計年度に比べ67.1%減少の19億円（39億円減益）となりました。

d. 財政状態

当連結会計年度末における流動資産は2,108億円となり、前連結会計年度末に比べ30億円増加いたしました。これは主に決算月の売上台数が前連結会計年度を上回ったことなどに伴う受取手形及び売掛金の増加21億円や、キャッシュ・フローの改善による預け金の増加21億円、仕掛品の減少19億円によるものです。固定資産は502億円となり、前連結会計年度末に比べ66億円減少いたしました。これは主に確定給付企業年金における年金資産の増加に伴う退職給付に係る負債の減少などによる繰延税金資産の減少24億円や、自動車関連事業における固定資産の減損損失の計上等による機械装置及び運搬具などの有形固定資産の減少12億円によるものです。

この結果、総資産は2,610億円となり、前連結会計年度末に比べ36億円減少いたしました。

当連結会計年度末における流動負債は793億円となり、前連結会計年度末に比べ15億円減少いたしました。これは主に決算月の生産台数が前連結会計年度を上回ったことなどに伴う支払手形及び買掛金の増加22億円や、大幅な営業減益に伴う課税所得の減少による未払法人税等の減少22億円、電子記録債務の減少6億円によるものです。固定負債は65億円となり、前連結会計年度末に比べ85億円減少いたしました。これは主に確定給付企業年金における年金資産の増加に伴う退職給付に係る負債の減少83億円によるものです。

この結果、負債合計は858億円となり、前連結会計年度末に比べ100億円減少いたしました。

当連結会計年度末における純資産合計は1,751億円となり、前連結会計年度末に比べ63億円増加いたしました。これは親会社株主に帰属する当期純利益の計上19億円、剰余金の配当による減少17億円、退職給付に係る調整累計額の増加62億円によるものです。

この結果、自己資本比率は、前連結会計年度末の63.8%から67.1%となりました。

② キャッシュ・フローの分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性についての分析

a. キャッシュ・フローの分析

当連結会計年度のキャッシュ・フローの分析については、「(1) 経営成績等の状況の概要 ② キャッシュ・フローの状況」に記載のとおりであります。

b. 財務政策

当社グループは、業績向上に向けた企業体質の強化と株主の皆様に対する利益還元を経営の重要課題の一つとして考え、安定した配当を継続的に行うことを基本方針としています。そのためにも、企業価値の向上に資する成長のための投資として、新車開発や生産性向上のための設備投資などに有効活用すると同時に、財務体質の充実・強化を進めることとしています。内容については、「5 研究開発活動」及び「第3 設備の状況」に記載のとおりであります。

c. 資金運営

運転資金及び投資資金については自己資金とし、日産自動車株式会社のグループファイナンスへ資金を寄託することで、財務部門のスリム化と資金の効率的な運用を行っております。引き続き財務の健全性を保ち、営業活動によるキャッシュ・フローを生み出すことによって、将来必要な運転資金及び投資資金を調達することが可能と考えております。なお、当連結会計年度は特記すべき資金調達はありませんでした。

③ 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定については、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 (1) 連結財務諸表 注記事項 (重要な会計上の見積り)」に記載のとおりであります。

4 【経営上の重要な契約等】

該当事項はありません。

5 【研究開発活動】

当社グループは、日産グループ共通のビジョン「日産：人々の生活を豊かに」の実現に向け、「グローバルな環境の変化に対応し、お客さまに魅力ある、質の高いクルマとサービスを、タイムリーにお届けします」を経営方針として掲げ、取り組んでおります。

具体的には開発部門として、品質を第一とし、「LCV・Frame車のモノづくりグローバル技術拠点の実現」を目指して、商品開発力の強化に取り組んでおります。

(1) 開発体制

当社開発部門は、日産自動車(株)よりLCV、MPV及び小型乗用車の車両開発委託を受け開発を推進しております。

また、特装開発の一部を連結子会社の(株)オートワークス京都が担当しております。

(2) 新商品の投入状況

当社生産車において、「エルグランド」については、ビクマイナーチェンジを実施いたしました。

フロントグリルのデザイン変更やナビ画面の大型化とともに360°の安全運転を支援するニッサンインテリジェントモビリティの先進装備（FCW（前方衝突予測警報）・BSI（後側方衝突防止支援システム）・BSW（後側方車両検知警報）・RCTA（後退時車両検知警報））を搭載いたしました。

「NV350 キャラバン」については、法規対応と2019年の東京モータショーでコンセプトモデルとして発表したプライベートユースの「キャラバンプレミアムGXブラックギア」仕様を追加いたしました。

輸出向けでは、「パトロール」については、中近東向け車の仕様追加とハイパフォーマンスモデルである「NISMO」の仕様変更をいたしました。

北米向け「アルマーダ」についてはビクマイナーチェンジを実施いたしました。フロント及びリヤのデザイン変更と12.3インチの大画面ディスプレイを採用した最新のITシステムを日産として初めて採用いたしました。

「インフィニティ QX80」については、北米・中近東向け車の法規対応及び仕様追加を実施いたしました。

「パトロールY61」については、法規対応と「SV」の仕様追加を実施いたしました。

(3) 新技術の開発状況

新技術開発については、資源と優先度、重要性を勘案して年度毎にテーマを決め開発を進めております。

具体的には、環境対応技術開発、商品力向上技術開発等を重点項目として取り組んでおります。

当社グループは、今後とも「より安全で環境に優しく、高品質な“クルマづくり”」を目指し、開発活動を積極的に推進いたします。

当連結会計年度における研究開発費は87億円（自動車関連）であります。