



**2024年度第3四半期
決算報告**
2025年2月3日

1.2024年度第3四半期 実績

2.2024年度 業績見通し

3.ビジネスハイライト

2024年度 第3四半期累計 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	第3四半期累計 (4-12月)				四半期別		
	FY2023	FY2024	増減		1Q	2Q	3Q
			差異	率			
売上高	20,639	19,893	-746	-4%	6,275	6,799	6,819
営業利益 (利益率)	1,601 (7.8%)	1,046 (5.3%)	-555 (-2.5pp)	-35%	355 (5.7%)	552 (8.1%)	139 (2.0%)
経常利益	1,660	785	-875	-53%	424	268	93
当期純利益*	1,028	332	-696	-68%	295	85	-48
販売台数 (小売台数)	585	624	+39	+7%	194	214	216

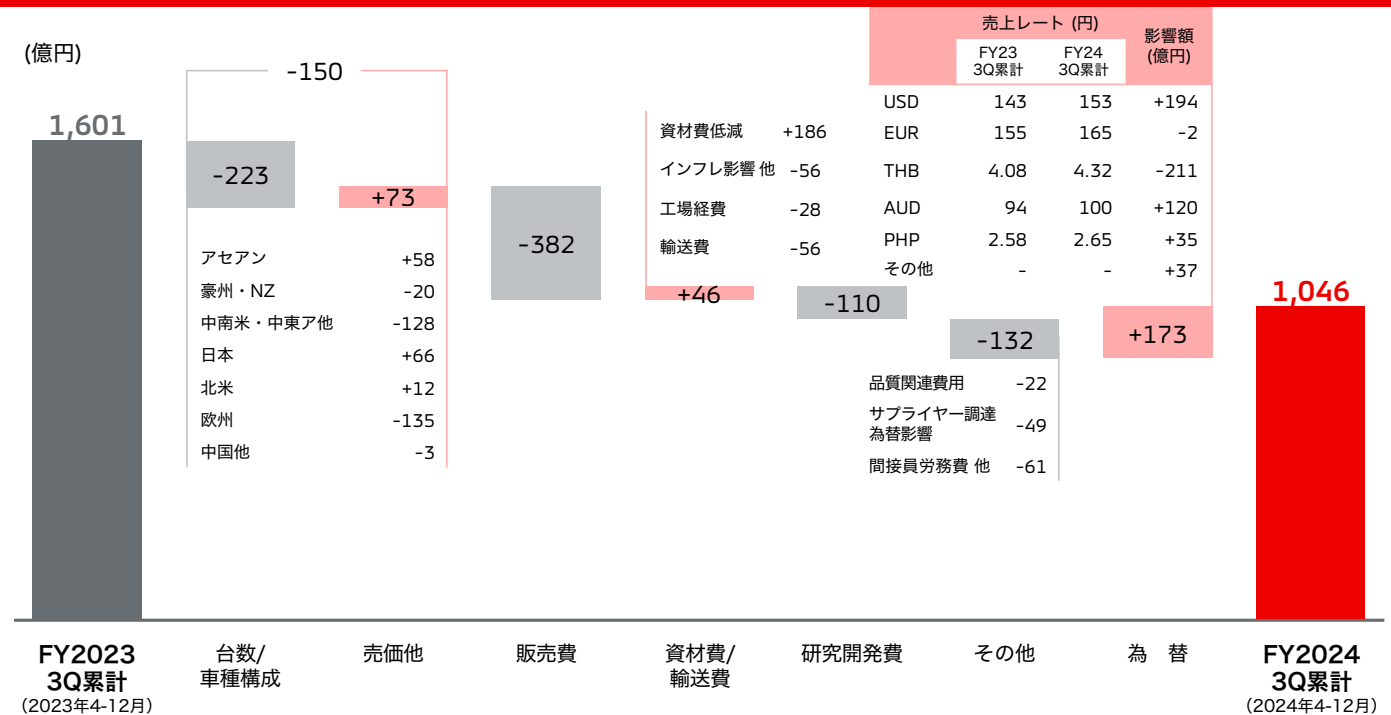
* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

今第3四半期は、主要地域における市況回復を期待しておりましたが、想定以上に回復が遅れ、これに伴う価格競争の激化により、当社を取り巻く販売環境は、一層厳しさを増すこととなりました。それらに対し、柔軟に対応しては参りましたが、売上高は1兆9,893億円、営業利益は1,046億円となりました。これは主に、在庫消化の為卸売台数を減らしたことと、価格競争に対応するための販売費用が大幅に増加したことによるものであります。経常利益は、上期に発生した為替差損による悪化等により、785億円となりました。当期純利益は、固定資産の減損、除却等もあり、332億円となりました。

小売り販売台数は、新型車の販売押し上げ効果等により、前年同期比7%増、62万4千台となりました。

2024年度 第3四半期累計 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数/車種構成・売価他では、欧州・中東などで、計画に伴った出荷抑制を、一部売価等で吸収したものの、全体では150億円の減益要因となりました。

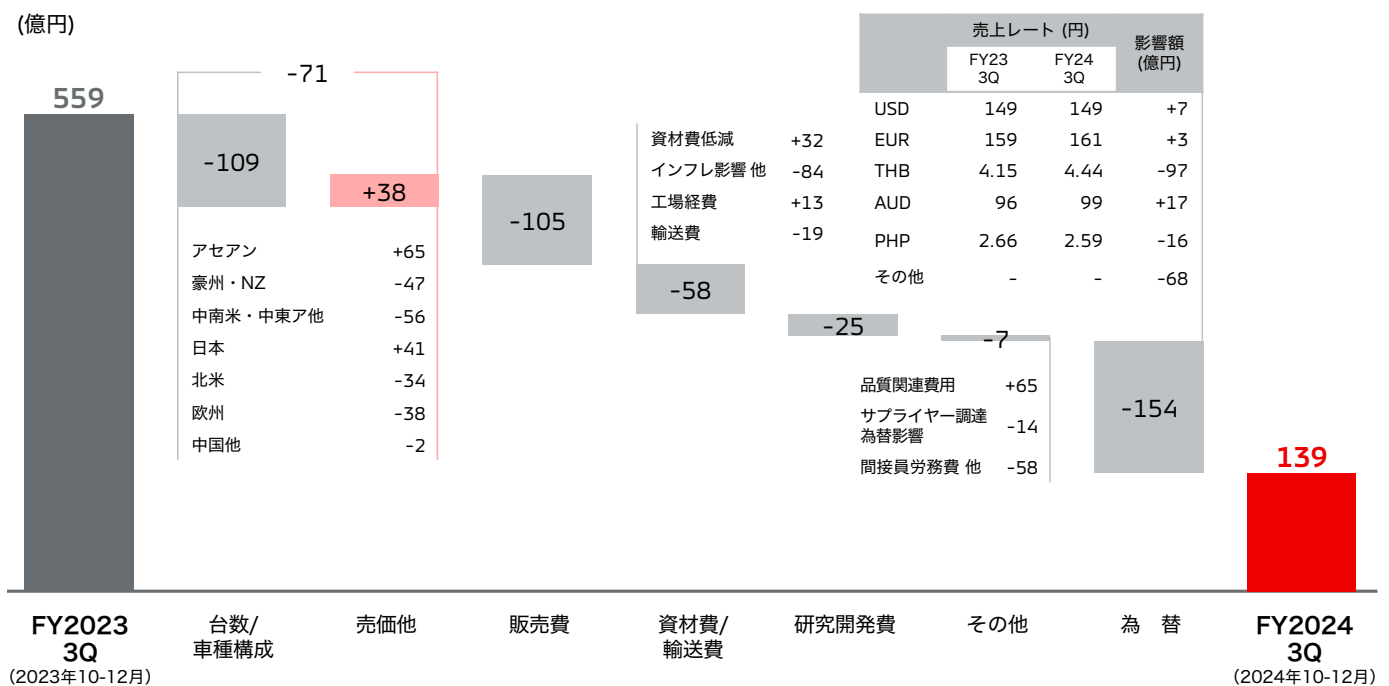
販売費は、主に米国での市場競争環境激化の影響により、販売費を大きく積み増した結果、382億円の減益要因となりました。

資材費/輸送費は、インフレによる資材費の上昇、工場経費の増加、特別配船による輸送費の増加はありましたが、資材費低減活動により打ち返し、合計で46億円の改善となりました。

研究開発費は、計画通りに強化し、前年比110億円の減益要因となりました。その他費用は、人件費、品質関連費用及び、サプライヤー調達の為替影響などを主因とし、総計で132億円の減益要因となりました。

為替につきましては、米ドル、豪ドル等で好転がありましたが、コスト通貨であるタイバーツの悪化があり、全体では173億円の好転となりました。

2024年度 第3四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数/車種構成・売価他では、アセアンの好調な地域における増益と、日本での売価・MIX改善があったものの、欧州・中東などで計画に沿った出荷抑制などにより総計では71億円の減益要因となりました。

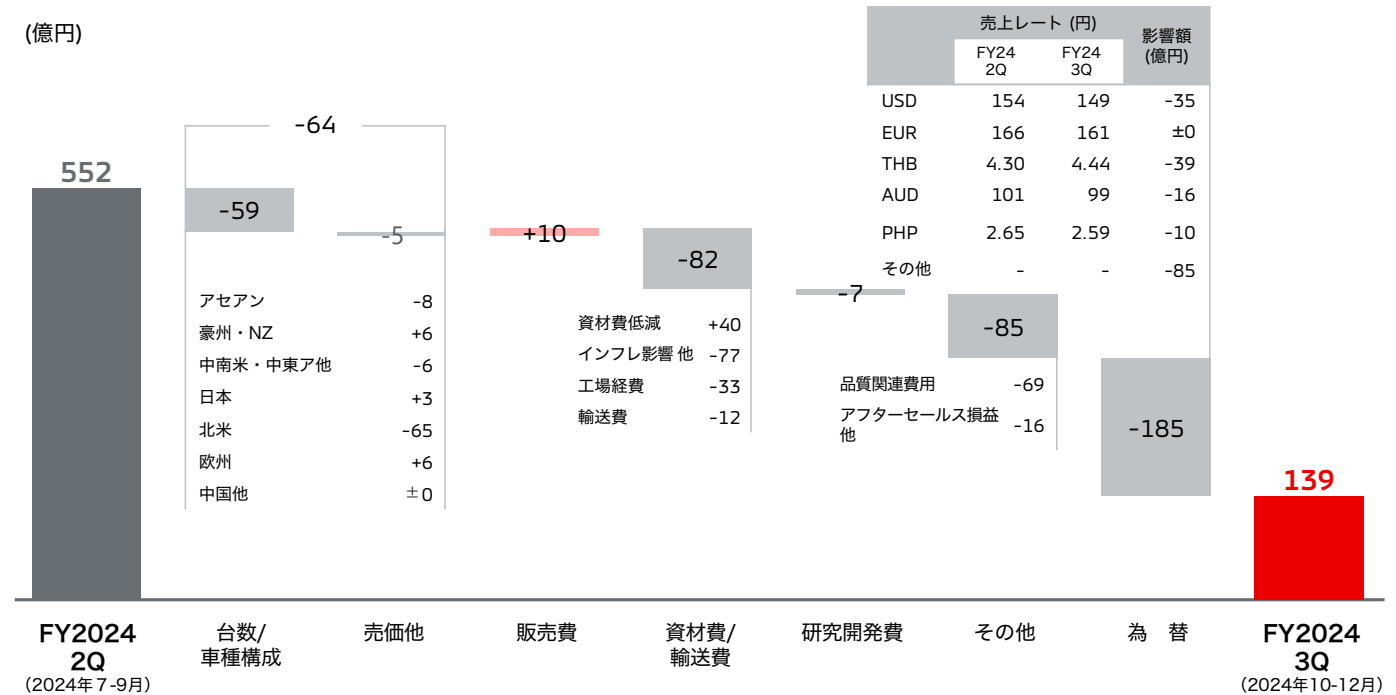
販売費は、市場競争環境激化やモデル切り替えのタイミングによる在庫販売促進から各地域で販売費を投下した結果、北米を中心に105億円の減益要因となりました。

資材費/輸送費は、インフレによる資材費の上昇、特別配船費用による輸送費増加を、資材費低減等で一部吸収しましたが、全体では58億円の減益要因となりました。

研究開発費は、計画通りに強化し、25億円の減益要因。その他費用は、人件費やサプライヤー調達為替影響の影響等で、7億円の減益要因となりました。

為替につきましては、コスト通貨であるタイバーツの悪化の影響が大きく、前年同期比で154億円の減益要因となりました。

2024年度 第3四半期 営業利益変動要因分析【第2四半期比】

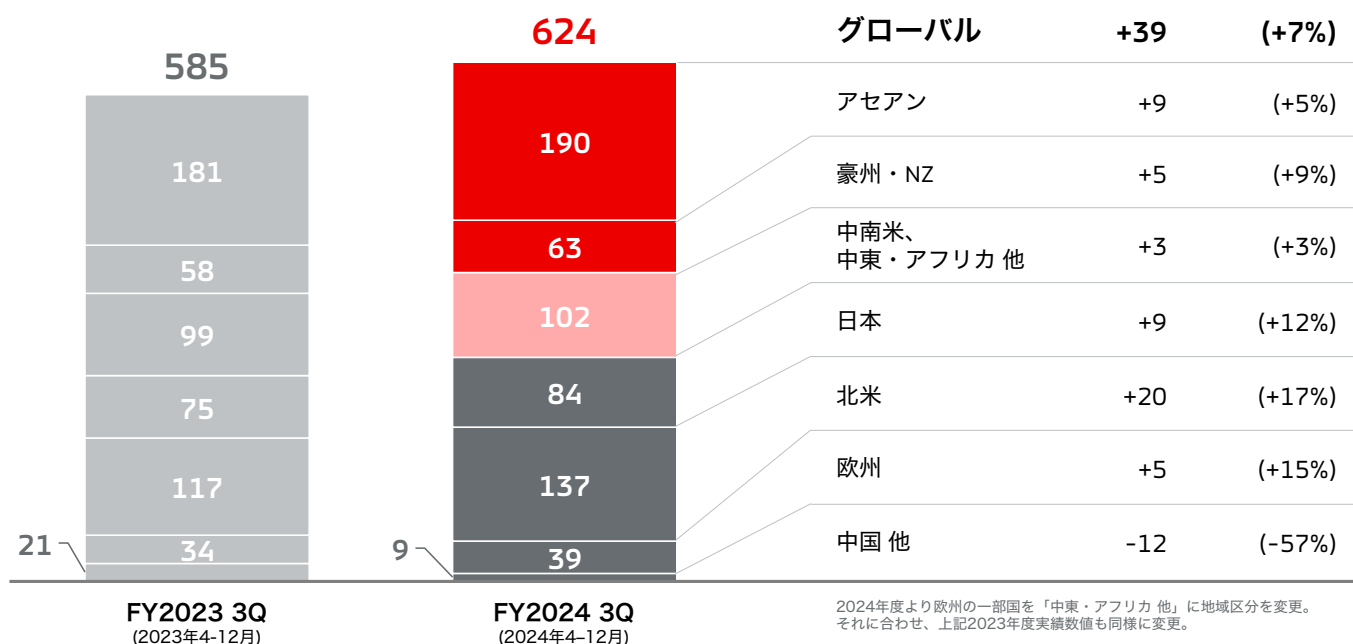


第2四半期から第3四半期にかけては、多くの通貨が円高進行となった他、コスト通貨であるTHBの急騰が加わり、総計で185億円の減益要因となりました。

その他、比較的大きなところでは、台数/車種構成・売価他の、主にカナダの湾港ストライキを起因とした船腹の到着遅れによる卸売台数減などで、総計64億円の減益要因となりました。また、資材費/輸送費の、インフレによる資材費の上昇、工場経費・輸送費の増加を、資材費低減等で一部吸収したものの、全体では82億円の減益要因となりました。その他費用では、品質関連費用の影響等の85億円の減益要因などと認識しています。

2024年度第3四半期累計 販売台数実績【前年同期比】

小売台数（千台）



7

前年対比については、上半期同様いずれの地域も増加しております。第3四半期累計ではグローバルで7%増加いたしました。

アセアン・オセアニア

販売台数・マーケットシェア（当社調べ）

	FY2023/3Q累計		FY2024/3Q累計
アセアン	181千台	→	190千台
タイ	22千台 (3.7%)	→	20千台 (4.8%)
インドネシア	58千台 (8.0%)	→	54千台 (8.2%)
フィリピン	61千台 (18.4%)	→	68千台 (19.3%)
ベトナム	24千台 (10.2%)	→	35千台 (13.3%)
マレーシア	16千台 (2.6%)	→	12千台 (1.9%)
オセアニア	58千台	→	63千台



エクスパンダー

- アセアン：厳しい販売環境下においても、マレーシア以外の各国で販売シェア拡大
- オセアニア：需要増が見られるモデルに注力し、新型車効果も加わり販売シェア拡大
- 今後の市況回復に備え、各国の環境変化に沿った販売マーケティング、ネットワーク改善をきめ細かく調整し、既存モデルの販売底上げ及び、新規投入車成功の基盤を構築

アセアン・オセアニア地域です。厳しい経済状況のなかであっても、マーケットシェアが上昇しました。

タイは、厳しい経済状況が続いておりますが、当社のシェアは底を打ち増加傾向にあります。なお、新車市場の正常化には、未だ時間を要する見込みですが、引き続きシェアの拡大に注力いたします。

インドネシアの景況感も芳しくありません。その中で、当社の投入した新型『トライトン』は、堅調な販売を維持しており、シェア拡大に貢献しました。今後需要の回復は限定的という見方が強まっていますが、堅調な商用車の販売強化を通じ、更なるシェア拡大を目指します。

フィリピンの堅調な自動車需要環境は持続しており、当社も今上期まで同様に、既存モデルが好調な販売を続けています。また、『エクスフォース』、『トライトン』の販売モメンタムは改善傾向にあり、更なる拡販・販売シェア拡大を図ります。

ベトナムでは、自動車需要は大きく伸長しました。当社は、『エクスパンダー』、『エクスフォース』の販売が堅調に推移しました。また、9月に投入した新型『トライトン』は、販売実績のある地域に集中することで、堅調なスタートを切ることができました。

【次ページに続く】

オセアニア地域の多くを占める豪州では、マクロ景気低迷による消費マインドの冷え込みから、自動車需要が大きく落ち込みました。当社では供給不足の解消、既存車の堅調な販売に加え、新型車効果も徐々に出現することにより、台数、シェアいずれも前年同期比でプラスとなりました。

中南米・中東アフリカ

販売台数・マーケットシェア（当社調べ）

	FY2023/3Q累計		FY2024/3Q累計
中南米・中東ア 他	99千台	→	102千台
中南米	39千台	→	44千台
中東ア 他	60千台	→	58千台



L200/トライトン

- 中南米：市況悪化に伴う価格競争過熱化も一部みられたが、新型車効果で台数が伸長
 - 中東・アフリカ他：紛争、ポストコロナの需要回復一巡後の競争激化の影響を受けるもSUV車種販売伸長で挽回を図る
- SUV車種に注力しブランドバリュー向上を図ると同時に、新型『L200/トライトン』『アウトランダー・スポーツ/エクスフォース』の販売強化を実施

中南米、中東アフリカです。

中南米では、一部市場では市況悪化、それに伴う価格競争過熱化が継続しているものの、新型『L200/Triton』新型『アウトランダースポーツ（エクスフォース）』の新型車効果もあり、前年同期比で販売が伸長しました。

中東では、ポストコロナ期における市場急回復が一段落し、需要の拡大は一服しています。当社のSUV車種の販売はいずれも好調であった一方、新型『L200/Triton』は投入後、主要市場でのピックアップ市場需要縮小、それに伴った競争激化により、新型の浸透に時間を要しています。

2024年度第3四半期 各地域の状況



日本・北米・欧州

	販売台数	
	FY2023/3Q累計	FY2024/3Q累計
日本	75千台	→ 84千台
北米	117千台	→ 137千台
欧州	34千台	→ 39千台



アウトランダー

- 日本：総需要の前年割れ続く中、好調を維持する『デリカD:5』『デリカミニ』及び新型『アウトランダーPHEV』が加わり、台数・販売シェア拡大
 - 北米：市場競争激化の影響を受けるも、カナダで『アウトランダー』PHEVが堅調に推移
 - 欧州：総需要減退傾向また主要国での政局不透明感強まる中、販売モメンタム・市場シェアの維持に努める
- 主要各国で政権交代後のイベント控える中、競合各社動向を注視し柔軟な販売戦略を実施

10

日本、北米、欧州事業です。

日本では、上期同様、自動車販売市場は前年割れで推移しました。この環境下において、新型『アウトランダーPHEV』や『デリカD:5』特別仕様車の投入が成功したことで、販売台数の伸長・販売シェアの拡大を達成しました。

北米では、総需要は若干の増加となりました。その中で当社は、カナダで『アウトランダーPHEV』が2年連続でPHEVカテゴリーで販売台数1位を獲得するなど、北米全体で台数を伸ばしました。一方で、米国を中心とした販売競争の激化により、各社とも利益と台数のバランスについて難しいかじ取りが続いています。今後も、市場動向を注視すると同時に、柔軟な販売戦略を実施いたします。

欧州では、市場が弱含む中、価格競争が激化しており、当社もその影響を受けました。今後は、主要国での先行きの不透明感が高まっていますが、新型『アウトランダーPHEV』の導入に注力いたします。

1.2024年度第3四半期 実績

2.2024年度 業績見通し

3.ビジネスハイライト

2024年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	FY2024 見通し (2024年4月-2025年3月)	増減		期初見通し からの増減
			差異	率	
売上高	27,896	27,600	-296	-1%	-1,200
営業利益 (利益率)	1,910 (6.8%)	1,250 (4.5%)	-660 (-2.3pp)	-35%	-650
経常利益	2,090	900	-1,190	-57%	-1,000
当期純利益*	1,547	350	-1,197	-77%	-1,090
1株当たり配当(円)	¥10	¥15			
販売台数 (小売台数)	815	848	+33	+4%	-47

* 親会社株主に帰属する当期純利益

12

2024年度第3四半期は、上期までの販売費や資材費の悪化を、資材費低減活動や為替の好転でオフセットできた状況とは異なり、販売競争激化及び在庫消化促進に伴う販売費増加や資材費が想定以上に悪化、更には為替が大きく悪化し、厳しい結果となりました。

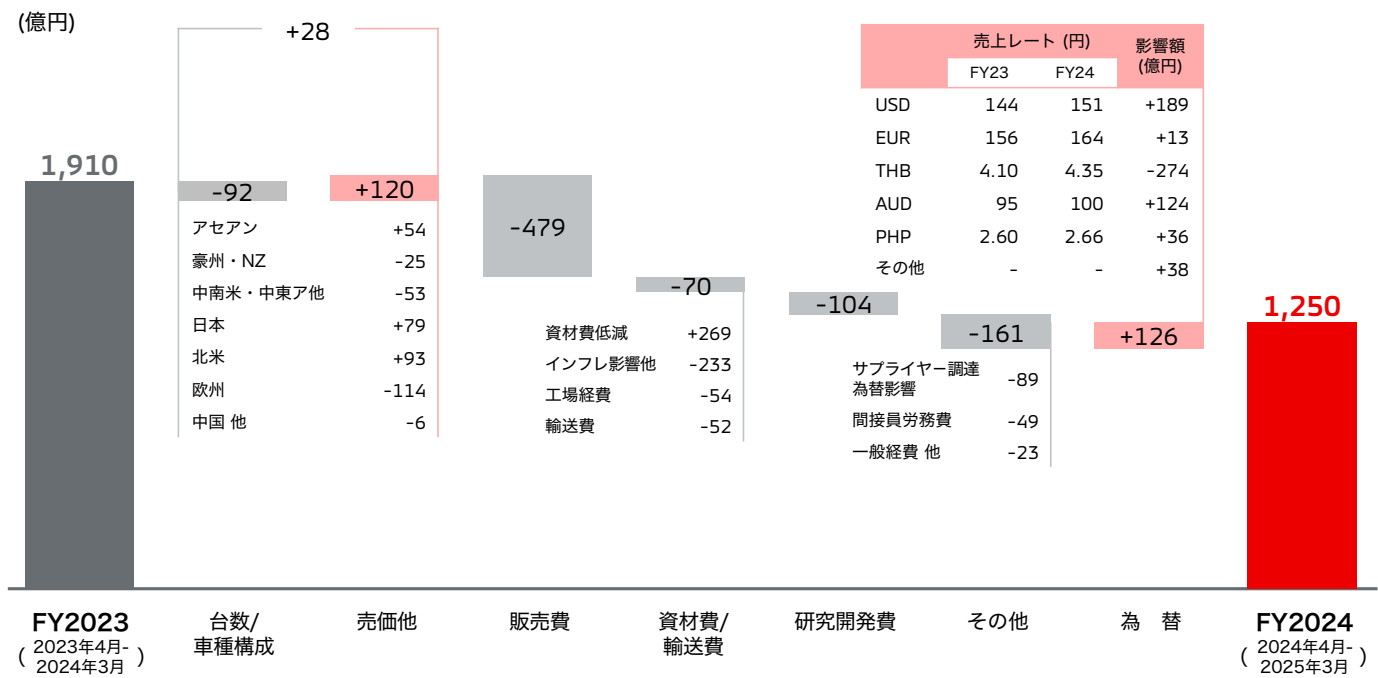
第4四半期は、卸売台数は北米を中心に増加する予定ですが、サプライヤーサポート等を含むインフレの清算影響、その他経費の積み上がりなどが想定されることから、2024年度通期見通しを修正することといたしました。

期初見通しから、売上高は、通期卸売台数見通し引き下げにより、1,200億円減の2兆7,600億円、営業利益は、販売費の積み増しや、資材費等のコストインフレを織り込み、650億円減の1,250億円、経常利益は、為替差損及び持分法投資損益の影響により、1,000億円減の900億円、税引き後の当期純利益は、タイ事業構造改革費用計上の影響等により、1,090億円減の350億円とそれぞれ修正を致します。

また、小売販売台数は、これまでの状況を考慮し、84万8千台に修正いたします。

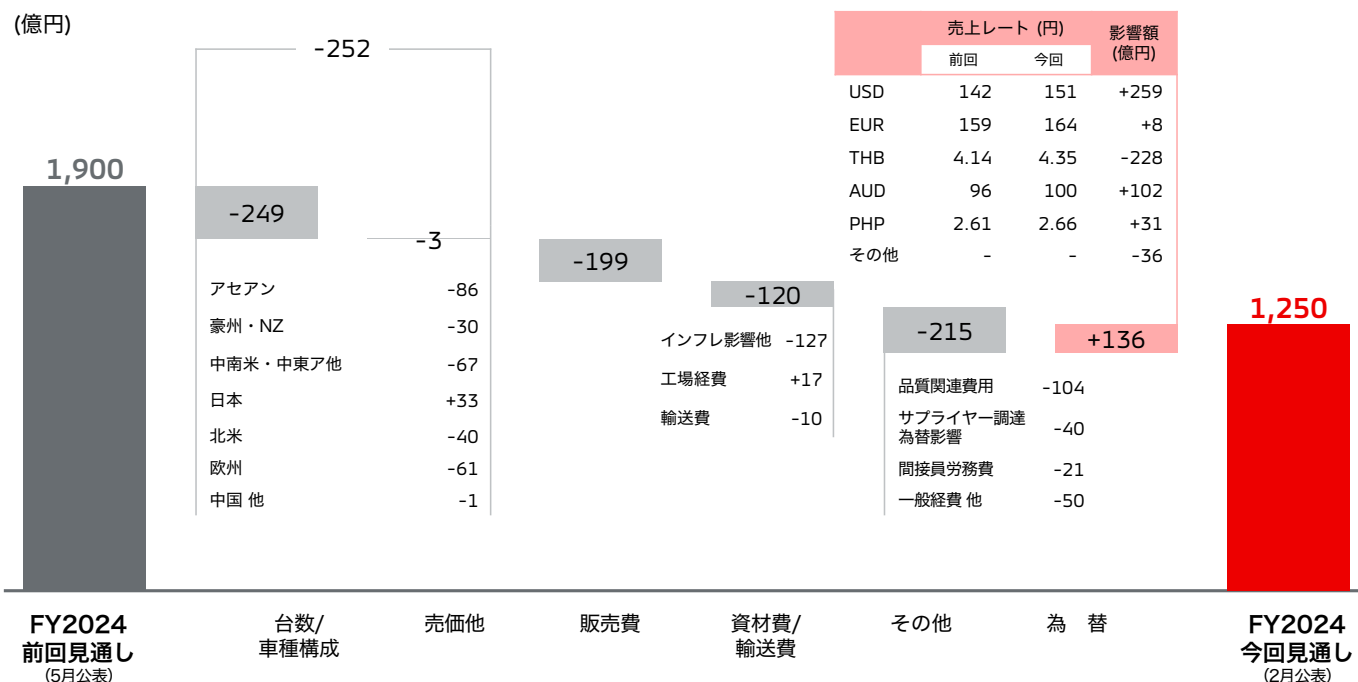
当社を取り巻く経営環境は、今後も変化することが想定されますが、動向を注視し柔軟に対応することにより、見通し達成に全力を尽くします。

2024年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



前年度に対し、販売費や、サプライヤーサポート含むインフレ影響により資材費が悪化しました。為替は好転しましたが、タイバーツ独歩高の影響もあり、好転の幅は予想よりも小さなものとなりました。

2024年度 営業利益見通し変動要因分析【期初公表比】



台数/車種構成・売価影響に関しましては、各国での卸売台数減の影響が大きく、総計で252億円の悪化を想定しております。

販売費に関しましては、競争環境激化及び在庫消化促進に伴う大幅な増加を織り込み、総計で199億円の悪化を見通しております。

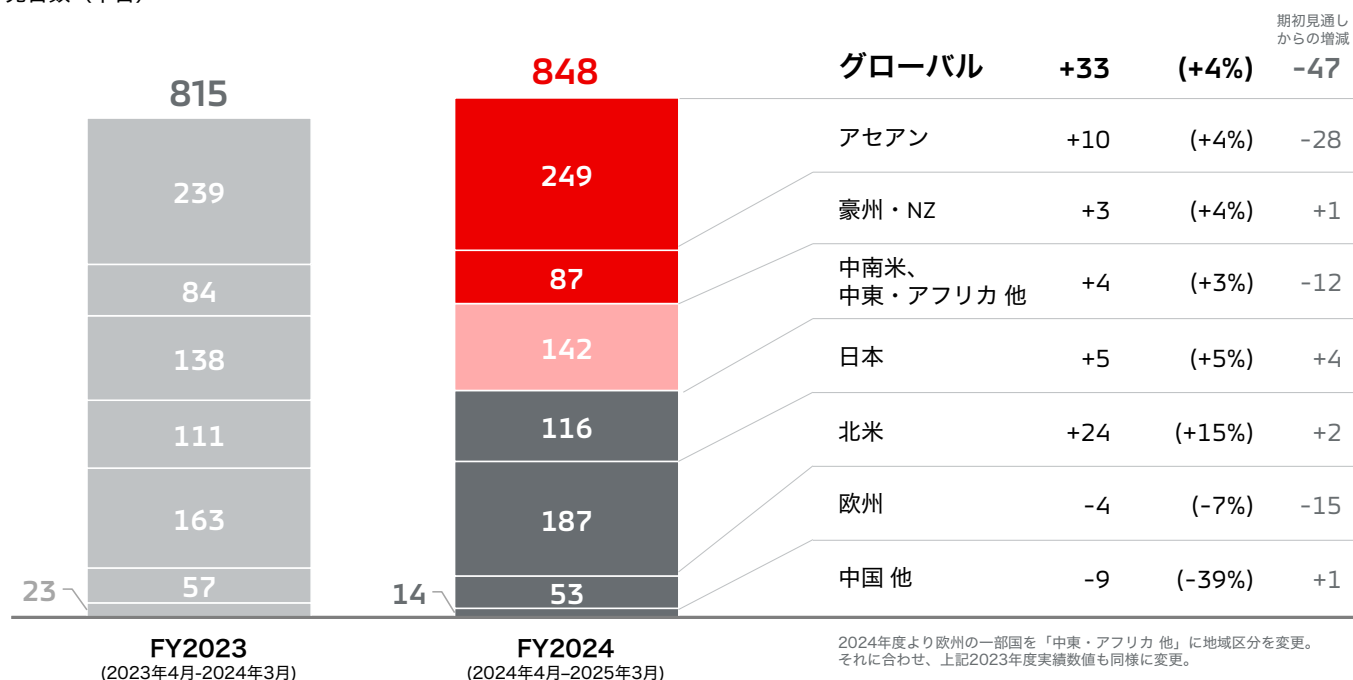
資材費/輸送費に関しましては、サプライヤーサポート含むインフレ影響や輸送費悪化に対して、工場経費は若干の好転を見込み、総計で120億円の悪化を見通しております。

その他は、品質関連費用やサプライヤーによる調達為替影響、人件費、一般経費等の増加を想定しており、総計で215億円の悪化を見込んでおります。

為替影響は、年度後半での悪化は大きいものの、年度合計では136億円の好転となります。

2024年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数（千台）



15

足もとの需要動向及びこれまでの販売実績を踏まえ、通期販売台数見通しを修正いたしました。

豪州・日本・北米では見通しを引き上げましたが、欧州・中東・アセアンでは、当社販売ペースは徐々に切りあがってはいるものの、これまでの全需伸び悩みまたは回復遅延影響を織り込み、それぞれ見通しを引き下げております。

1.2024年度第3四半期 実績

2.2024年度 業績見通し

3.ビジネスハイライト

飛躍への一步を踏み出す
日本から世界へ



17

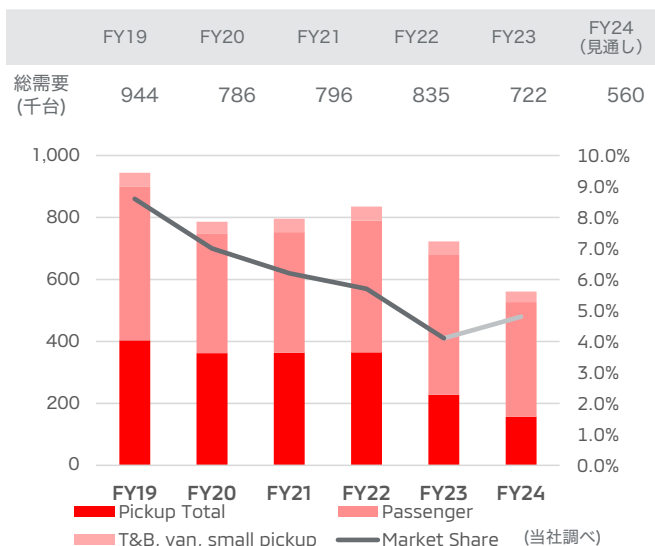
当社は、11月より、大幅改良したクロスオーバーSUV『アウトランダー』のプラグインハイブリッドEVモデルを国内で販売しています。これまでのところ、計画を上回り、順調な滑り出しとなりました。

25型にて大幅改良を行った、新型『アウトランダーPHEV』は、EV航続距離を従来の約80kmから約100km超に伸ばし、動力性能・快適性を向上させるとともに、内外装の質感向上と機能・装備の充実化を図りました。結果、昨年末までの2か月で計画を2倍以上上回る受注を獲得し大変ご好評を頂いております。

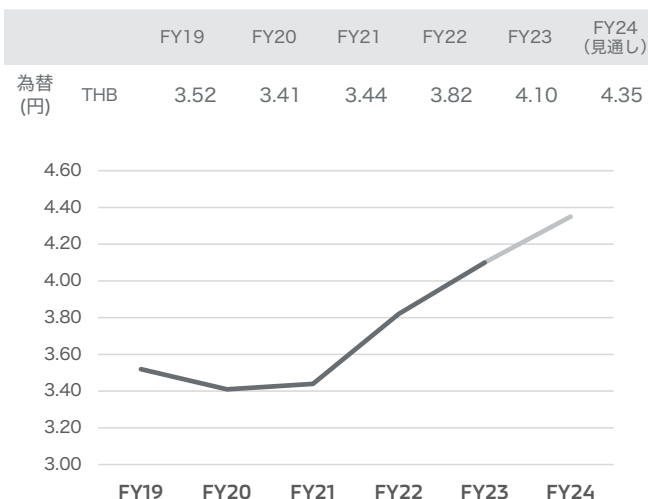
『アウトランダー』は、間もなく、北米、欧州、豪州へと展開される予定です。いずれも市場競争環境が厳しい地域ですが、日本での好調をこれらの地域にも拡大する事で販売台数増加や販売費の低減を達成していきたいと考えております。

市場環境の回復遅延から固定費削減を実施

総需要・マーケットシェア推移



タイパーツ推移



2019年度以降のタイにおける自動車需要、当社の販売シェア、及び輸出事業に影響を及ぼすタイパーツの動きです。

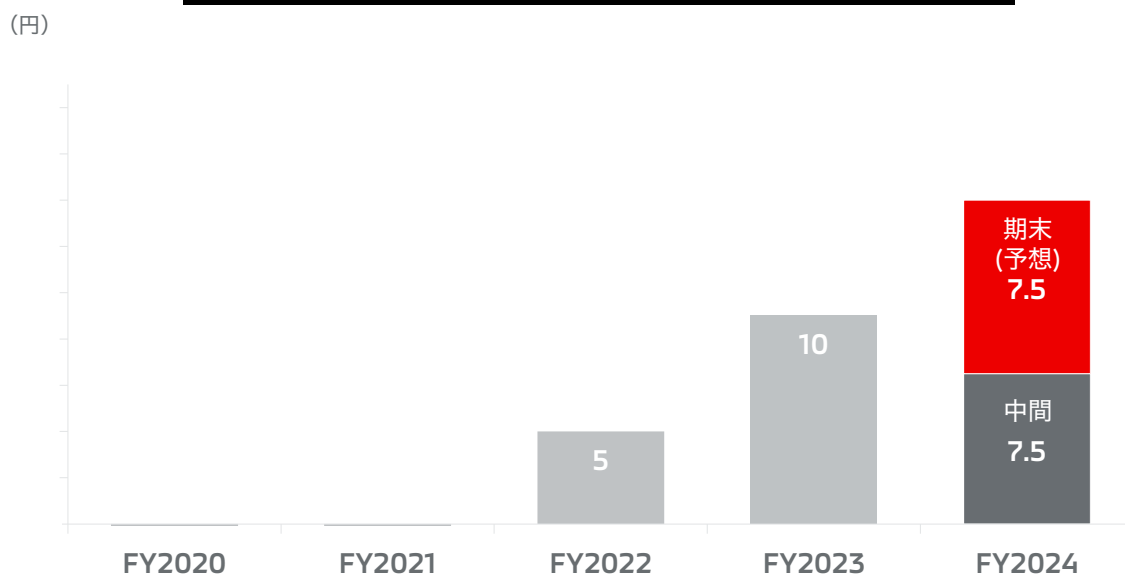
かつては、100万台程度の需要があり、その中でもタイの国民車と言われているピックアップ市場は、4割程度の占有がありました。総需要はコロナ禍以降も大きく回復する事は無く、23年度、24年度は、家計債務の高止まりなどを背景に、更に急速に減少しています。特に、24年度ピックアップ市場は22年度比で半減以下と大きく落ち込む結果となりました。家計債務は今年も厳しい状況が継続する見込みで、新車需要の正常化には一定の時間がかかると考えられます。

当社の販売シェアは、2019年度以降低下の一途を辿っていましたが、新型車等の影響もあり23年度を底に回復傾向にあります。

更に、当社の輸出拠点としての役割の大きいタイにおける、タイパーツの急騰は、利益の悪化に大きな影響を及ぼしています。

これらの市場環境や見通しを踏まえ、当社現地法人のMMThでは300名規模の早期退職者募集を含む構造改革に前倒しで着手をいたしました。

1株当たり配当金: 15円（見通し）



株主還元策については、昨今の政策保有株削減の流れを踏まえ、かつ当社における資本効率の向上と株主還元の拡充について検討の結果、11月に日産自動車保有する当社持分の一部に対して、自社株買いを実施しました。

当社は、株主の皆様に対する利益還元は、引き続き最重要課題の一つと認識しており、24年度は中長期的な株主還元向上への1stステップとしての1年と位置付けております。そのため、今回通期業績の下方修正を行ったものの、期初にお示しさせて頂いた1株当たり年間15円の配当については、計画通り実施する予定です。

今後も利益や投資の推移も踏まえ、適宜株主還元施策を強化していきたいと考えています。

NISSAN
MOTOR CORPORATION

HONDA

 **MITSUBISHI
MOTORS**

1月末を目途に方針を示す事としておりました経営統合への参画の件ですが、日産・ホンダ2社による経営統合への検討について、まずは2社での議論により、方向性を見出す段階であり、2月中旬には方向性が定まる予定と承知しています。

当社としては2社の議論経過を共有いただきながら、当社も2社の統合検討に加わるかどうかスピード感をもって判断できるように検討を進めております。現段階で様々な可能性を検討しており、方向性が定まった段階で、皆様にお伝えさせていただきたいと考えております。



APPENDIX

2024年度第3四半期末 バランス・シート【前年度末比】



(億円)	FY2023 (2024年3月末)	FY2024 3Q (2024年12月末)	増減
資産合計	24,545	22,897	-1,648
うち現金及び預金	6,742	4,002	-2,740
負債合計	14,100	12,763	-1,337
うち有利子負債	4,924	3,476	-1,448
純資産合計	10,445	10,134	-311
自己資本 (自己資本比率)	10,102 (41.2%)	9,717 (42.4%)	-385
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	4,535	3,327	-1,208

2024年度第3四半期累計 設備投資・研究開発費・減価償却費



設備投資

569億円

-0% (YoY)

研究開発費

926億円

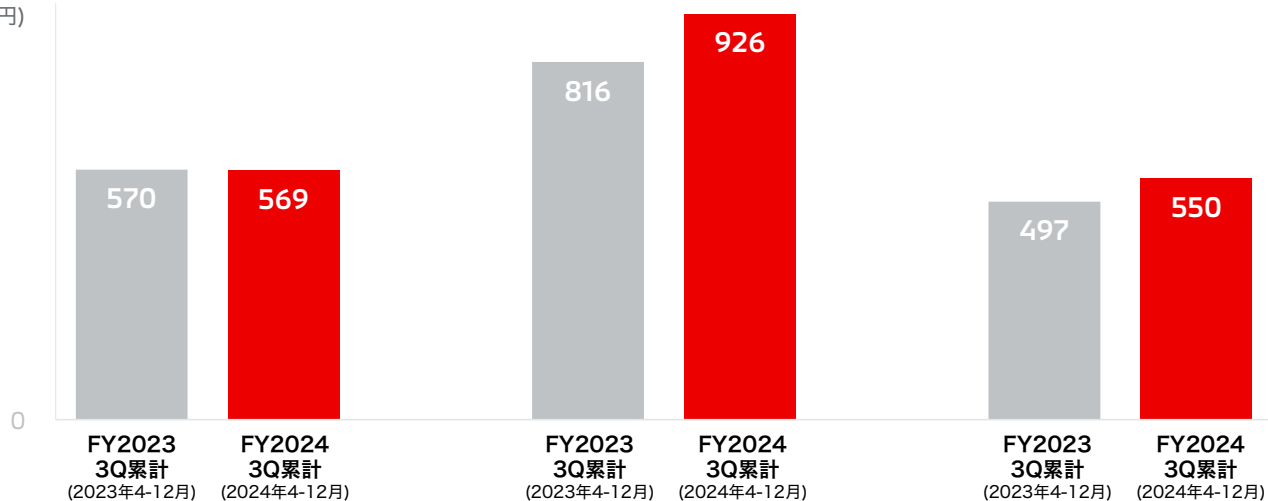
+13% (YoY)

減価償却費

550億円

+11% (YoY)

(億円)



2024年度第3四半期累計 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2023 3Q累計 (2023年4-12月)	FY2024 3Q累計 (2024年4-12月)	増減	FY2023 3Q累計 (2023年4-12月)	FY2024 3Q累計 (2024年4-12月)	増減
合計	20,639	19,893	-746	1,601	1,046	-555
- アセアン	3,958	4,192	+234	220	240	+20
- 豪州・NZ	2,248	2,350	+102	179	191	+12
- 中南米、 中東・アフリカ 他	3,115	2,847	-268	322	141	-181
- 日本	4,372	4,422	+50	-88	-86	+2
- 北米	5,149	5,299	+150	864	502	-362
- 欧州	1,756	758	-998	98	55	-43
- 中国 他	41	25	-16	6	3	-3

2024年度より欧州の一部国を「中東・アフリカ 他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2023年度実績数値も同様に変更。

2024年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	FY2024 見通し (2024年4月-2025年3月)	増減
合計	27,896	27,600	-296
- アセアン	5,310	5,570	+260
- 豪州・NZ	3,190	3,280	+90
- 中南米、 中東・アフリカ 他	4,016	3,980	-36
- 日本	6,091	6,130	+39
- 北米	7,111	7,270	+159
- 欧州	2,118	1,330	-788
- 中国 他	60	40	-20

2024年度より欧州の一部国を「中東・アフリカ 他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2023年度実績数値も同様に変更。

2024年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し

設備投資

1,000億円

+7% (YoY)

研究開発費

1,250億円

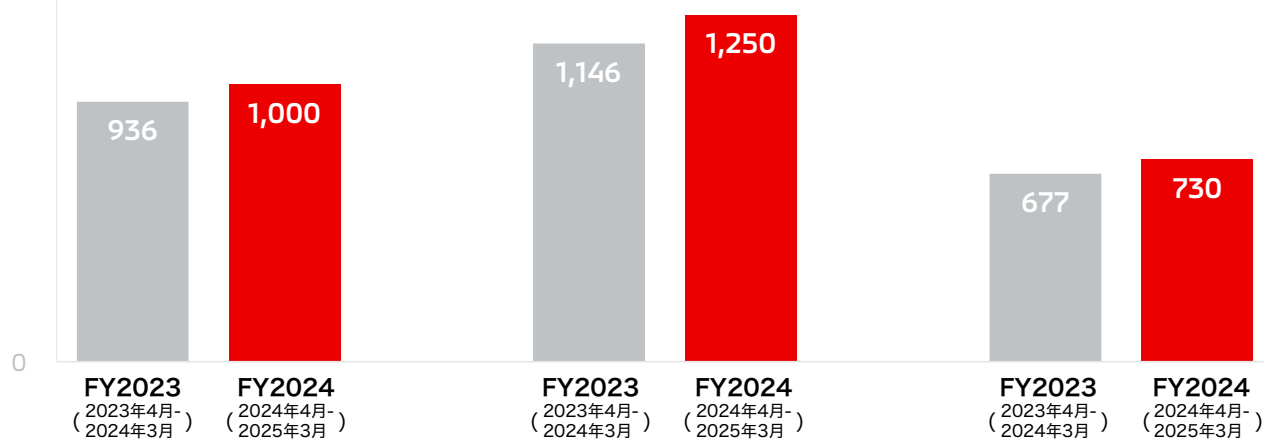
+9% (YoY)

減価償却費

730億円

+8% (YoY)

(億円)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。