



2023年5月23日

各位

会社名 日産自動車株式会社  
代表者名 代表執行役社長兼最高経営責任者 内田 誠  
(コード:7201 東証プライム市場)  
問合せ先 IR部 主担 稲垣 範行  
(TEL 045-523-5523)

### 株主提案に対する当社取締役会意見に関するお知らせ

当社は、当社の1名の株主様より、2023年6月27日開催予定の第124回定時株主総会において、別紙記載のとおり、剰余金処分に関する株主提案(以下「本株主提案」)を行う旨の書面を受領しております。

当社は、本日開催の取締役会において、下記のとおり、本株主提案については反対することを決議いたしましたのでお知らせいたします。

#### 記

#### 1. 提案株主

個人株主 1名

#### 2. 本株主提案の内容

##### (1) 議案

剰余金処分の件(第124期利益処分案)

##### (2) 議案の要領及び提案理由

別紙をご参照ください。

#### 3. 当社取締役会意見

本株主総会における第1号議案(会社提案)の「剰余金処分の件」において、2023年3月期の期末配当金は、現在の経営環境と見通しを踏まえ、普通株式1株当たり10円とさせていただきます。

中間配当は無配とさせていただきましたので、年間配当金も10円、2022年3月期の年間配当金と比較して5円の増配としております。

2023年3月期の連結配当性向は、17.8%となり、2022年3月期の連結配当性向9.1%の約2倍となります。

当社は、現在事業構造改革計画 Nissan NEXT を推進中であり、当社の持続的な成長と安定的な収益の確保を目指しております。一方で、足元の事業環境はかつてない多くの外部要因の影響を受け、非常に厳しい状況が続いております。こうした事業環境下において、当社が持続的な成長と安定的な収益を確保していくためには、一定の内部留保を確保する必要があります。

また、「Nissan Ambition 2030」に基づく電動化への投資や、2023年2月に発表したアライアンスの新たな取り組みのための投資も検討しており、健全な財務基盤を維持しなければなりません。

本株主総会における第1号議案として会社提案させていただきました期末配当金につきましては、こうした事業環境を勘案し、提案させていただきました。

なお、株主還元の向上は、当社にとって優先課題の一つであり、今後、適切な水準である配当性向 30%程度まで増額すべく、取り組んでいく所存です。株主還元の方針については、Nissan NEXT 終了後に続く新中期経営計画を発表する際に改めてご説明いたします。

上記に照らしまして、当社取締役会は本議案に反対いたします。

以 上

(議案) 剰余金処分の件(第 124 期利益処分案)

1. 株主提案の内容(議案の要領)

当期は中間配当は実施されなかったが、期末配当については、1 株につき 15 円の配当とする。これにより、当期の配当金は、1 株につき 15 円となる。

<期末配当に関する事項>

(1)株主に対する配当財産の割当てに関する事項及びその総額

当社普通株式 1 株につき金 15 円

総額 当期末における当社の発行済株式総数(自己株式を除く)に 15 円を乗じた額

(2)剰余金の配当が効力を生じる日

当社第 124 回定時株主総会終了日の翌日

2. 株主提案の理由

当社は 2022 年 3 月期に復配したが、配当額は僅か 5 円で、2023 年 3 月期も、株主提案提出日現在に於ける会社側の配当予想は、前期同様の 5 円となっている。

2020 年 3 月期に業績が悪化する以前は、当社株は高配当株として知られていた。無配に転落した衝撃は大きく、復配後も、2020 年 3 月期以前の様な配当水準が実現する見通しが全く立たない為、株価の低迷は目を覆うばかりである。

2023 年 3 月期は、自動車事業の営業利益とフリーキャッシュフローはともに黒字が見込まれており(第 3 四半期決算時のプレゼンテーション資料に明記)、販売金融事業の利益頼みであった前の期とは状況が異なる。

その上で、当期利益 2200 億円、1 株当たり利益 56.18 円の会社予想となっており、仮に配当性向を 30%とすれば、16.8 円の配当が妥当となる。しかも、2200 億円の当期利益予想にはロシア事業の撤退に伴う特別損失 1105 億円が含まれており、実態面での利益は 2200 億円よりも遥かに多いのであるから、15 円の配当でも少ないくらいだ。

無配、或いは極めて抑制された配当が継続していた間も、役員報酬だけは高かった。2021 年 3 月期と 2022 年 3 月期の総報酬は、内田社長が 3 億 2700 万円、4 億 9700 万円、グプタ COO が 3 億 6300 万円、4 億 9900 万円、マー CFO が 2 億 4800 万円、3 億 7000 万円で、2022 年 3 月期には上記 3 名以外に 1 億円以上の総報酬を得た役員が 4 名いた。役員報酬だけは、当社の 10 倍以上の利益を上げているトヨタ自動車並みである。

また、当社は社外取締役の報酬も異様に高く、7 名で 1 億 7100 万円、1 人当たり 2442 万円であった。大企業でも社外取締役の報酬は 1 千万円程度が通常であり、非常勤の社外取締役に対する報酬としては、日本で最も高い水準の金額だと思われる。しかも、2022 年 3 月期のみならず、4486 億円の最終赤字に陥った 2021 年 3 月期に於いても同じ金額であった。

当社は、役員のみならず、従業員に対しても気前よく給与・賞与を支給している。報道によれば、今年の春闘に於いて、会社側は組合の要求に「満額回答」し、賃上げ額は過去最高、ボーナスは 5.5 か月分を支給するとの事だ。

こうした中、株主のみがごく少額の配当で我慢しろというのは非常におかしな話であり、標準的な配当性向である 30%に近い 15 円への増配(配当性向 26.7%)を提案する。

なお、当社の株主価値増大に最も寄与するのは、今後ルノーが信託する予定の当社株式を自社株買い、消却し、発行済株式数を減らす事であり、1 株当たりの価値が増加する。その為の資金を蓄える必要性は十分あるものの、残念ながら、今の株価水準は安過ぎて、ルノーが売却に応じる可能性は少ない(マー CFO もその旨発言している)。ルノーが売却に応じる程度まで株価を上昇させる為にも、配当水準を引き上げる必要がある。

以上