

【表紙】

【提出書類】 半期報告書

【根拠条文】 金融商品取引法第24の5第1項の表の第3号

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 2025年9月17日

【中間会計期間】 2025年度中  
(自 2025年1月1日 至 2025年6月30日)

【会社名】 ルノー  
(Renault)

【代表者の役職氏名】 最高経営責任者 フランソワ・プロボ  
(François Provost, Chief Executive Officer)

【本店の所在の場所】 フランス、ブローニュ・ビヤンクール92100  
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis  
(122-122 bis avenue du Général Leclerc, 92100 Boulogne-Billancourt,  
France)

【代理人の氏名又は名称】 弁護士 月 岡 崇

【代理人の住所又は所在地】 東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 JPタワー  
長島・大野・常松法律事務所

【電話番号】 (03) 6889-7000

【事務連絡者氏名】 弁護士 石 井 将 太

【連絡場所】 東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 JPタワー  
長島・大野・常松法律事務所

【電話番号】 (03) 6889-7000

【縦覧に供する場所】 該当なし

## 第一部【企業情報】

- 注(1) 別段の表示がない限り、本書中の「当社」、「ルノー」、「ルノーSA」又は「ルノーS.A.」とはルノーを意味し、「当グループ」又は「ルノー・グループ」とは、ルノー及びそのすべての完全連結子会社を意味する。
- 注(2) 別段の表示がない限り、本書中の「ユーロ」及び「EUR」の表示はすべてユーロ圏及びフランス共和国の法定通貨を表している。株式会社三菱UFJ銀行の2025年7月31日現在の対顧客電信直売相場は1ユーロ＝172.25円であった。本書において記載されているユーロ金額の日本円への換算はかかる換算率によって便宜上なされているもので、将来の換算率を表するものではない。
- 注(3) 本書の表の計数が四捨五入されている場合、合計は必ずしも計数の総和と一致しない。
- 注(4) 「第一部企業情報、第3事業の状況、1経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」から「第一部企業情報、第3事業の状況、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」までのセクションには将来に関する事項が含まれているが、当該事項は別段の記載がない限り2025年6月30日現在において判断したものである。

### 第1【本国における法制等の概要】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第1 本国における法制等の概要」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。

### 第2【企業の概況】

#### 1【主要な経営指標等の推移】

これらの数値は、IFRSに基づき表示されている。「第一部、第6 経理の状況」に記載されている情報とともに下記の表を参照のこと。

下記表の数値は、必要に応じて小数点以下第3位で四捨五入している。

(単位：百万ユーロ。但し、別途表示されている場合を除く。)

連結	6月30日に終了した6ヶ月			12月31日に終了した年度	
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年
売上高	26,849	26,958	27,640	52,376	56,232
税引前利益 <sup>(1)</sup>	2,402	1,708	(10,819)	2,838	1,538
当期純利益	2,124	1,380	(11,143)	2,315	891
当期純利益 - 親会社の所有者	2,093	1,293	(11,185)	2,198	752
包括利益(税引後)	886	1,492	(9,697)	837	1,244
資本合計 <sup>(2)</sup>	30,333	31,282	20,652	30,634	31,102
資本 - (親会社の所有者)	29,653	30,515	19,881	29,752	30,309
資産合計	119,907	127,909	116,945	121,913	129,366

一株当たりルノー資本(ユーロ) <sup>(3)</sup> (小数点以下第3位を四捨五入)	100.27	103.19	67.23	100.61	102.49
基本的一株当たり利益(ユーロ) <sup>(4)</sup> (小数点以下第3位を四捨五入)	7.70	4.74	(40.90)	8.11	2.76
資本比率(%) <sup>(5)</sup> (小数点以下第3位を四捨五入)	25.30	24.46	17.66	25.13	24.04
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,050	3,613	443	4,462	7,161
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	1,050	-	-	4,462	-
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-
投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,493)	(1,670)	(1,482)	(2,235)	(2,035)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,493)	-	-	(2,235)	-
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	(2,454)	(1,342)	(2,441)	(2,978)	(3,234)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(2,454)	-	-	(2,978)	-
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-
現金及び現金同等物	18,944	21,311	18,925	20,677	22,542
各期末時点での従業員数(名)(早期退職制度に基づく従業員を除く)	-	-	-	105,497	98,636

(1) 税引前利益には、持分法により計上されている関連会社の当期純利益(損失)に対する持分が含まれている。

(2) IFRSの下では、非支配持分は資本合計に含まれる。

(3) 資本 - (親会社の所有者)及び株式数に基づく。即ち、2023年6月30日、2023年12月31日、2024年6月30日、2024年12月31日及び2025年6月30日現在については295,722,284株。

(4) 当期純利益 - 親会社の所有者及び平均発行済株式数に基づく。即ち、2023年上半期については271,761千株、2024年上半期については272,582千株、2025年上半期については273,460千株、2023年については271,009千株、2024年については272,374千株。平均発行済株式数は、自己株式及び日産が保有するルノー株式を相殺した後の期間中の加重平均発行済株式数。

(5) 資本を資産合計で除した比率。

## 2【事業の内容】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第2 企業の概況、3 事業の内容」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

### 3【関係会社の状況】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第2 企業の概況、4 関係会社の状況」に記載されている内容につき、以下に下線で示した部分を除き、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。なお、下記の項目番号は2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書中の項目番号による。

<前略>

#### (2) 子会社

<中略>

ルノー・タンジェ・エクスプロイテーション (Renault Tanger Exploitation)

<中略>

ルノーs.a.s.はルノー・タンジェ・エクスプロイテーションの授権資本の100%及び議決権の100%を直接的に保有している。

<中略>

#### (3) 関連会社

<中略>

自動車部門

日産自動車株式会社 (NISSAN Motor Co., Ltd.)

従来、持分法により会計処理されていた日産に対するルノー・グループの持分は、2025年6月30日時点において、日産の株価に基づき見積もられる、資本を通じて公正価値で測定する金融資産として会計処理される。その結果、日産自動車株式会社は関連会社ではなくなった。

ホース・パワートレイン・リミテッド (HORSE Powertrain Limited)

英国 WC1N 3AX ロンドン、オールド・グロスター・ストリート27、モノマーク・ハウス

株式資本額は6,000,000,000ユーロで、1株当たり1ユーロの議決権付株式6,000,000,000株に分割されている。

ルノーS.A.Sは、株式資本及び議決権の45%に相当する2,700,000,000株を直接的に保有している。

事業内容：ホース・パワートレイン・リミテッドは、エンジン、トランスミッション、ハイブリッドシステム及びバッテリーを含む、最先端技術を備えた全てのハイブリッド及び内燃パワートレインのソリューションとシステムを設計、開発、生産及び販売する。

### 4【従業員の状況】

2024年12月31日現在

従業員数（名）	98,636 <sup>(*)</sup>
---------	-----------------------

(\*) セグメント別の従業員数は開示していない。

2025年上半期において従業員数に著しい変更はない。

2025年上半期のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主としてフランス（マイナス52百万ユーロ）に関するものである。これは固定費削減計画に関するものであり、従業員退職制度並びにルノー・リューション・プラン・プロジェクト及びルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションに関するその他の費用が含まれる。

2024年6月30日及び2024年12月31日現在のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主にフランス（それぞれマイナス86百万ユーロ及びマイナス214百万ユーロ）に関するものであった。

### 第3【事業の状況】

#### 1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

また、2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(1) コーポレート・ガバナンスの概要」に記載されている財務及び事業の方針の決定を支配する者の在り方に関する基本方針につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

#### 2【事業等のリスク】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、3 事業等のリスク」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

当年下半期の主なリスク及び不確実性

ルノー・グループは、特にテクノロジー、消費パターン並びに市場の地理、経済及び規制状況の面で大きく変化し続ける環境下で、車両の設計、製造、販売及び（当社の子会社であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズを通じて）販売金融を行っている。

ルノー・グループは、2025年下半期において、2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、第3-3「事業等のリスク」に記載されたもの以外のいかなるリスクファクターも特定していない。

#### 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)業績等の概要

###### A. 概略

主要数値

		2025年上半期	2024年上半期	変動
当グループの世界における登録台数	千台	1,170	1,155	+1.3%
当グループの売上高	百万ユーロ	27,640	26,958	+2.5%
当グループの営業総利益	百万ユーロ	1,653	2,175	-522
	売上高における割合(%)	6.0%	8.1%	-2.1ポイント
その他の営業利益及び営業費用	百万ユーロ	-10,057	-277	-9,780
内：日産	百万ユーロ	-9,315	-440	-8,875
当グループの営業利益	百万ユーロ	-8,404	1,898	-10,302
正味財務収益及び費用	百万ユーロ	-93	-385	+292
関連会社の寄与額	百万ユーロ	-2,322	195	-2,517
内：日産	百万ユーロ	-2,331	264	-2,595
当期税金及び繰延税金	百万ユーロ	-324	-328	+4
当期純利益	百万ユーロ	-11,143	1,380	-12,523
当期純利益 グループ持分	百万ユーロ	-11,185	1,293	-12,478
一株当たり利益	ユーロ	-40.90	4.74	+45.64
日産の影響額を調整した当期純利益 グループ持分 <sup>(1)</sup>	百万ユーロ	461	1,469	-1,008
日産の影響額を調整した一株当たり 利益 <sup>(1)</sup>	ユーロ	1.69	5.39	-3.70
フリー・ キャッシュ・フロー <sup>(2)</sup>	百万ユーロ	47	1,291	-1,244
自動車部門のネット・キャッシュ・ ポジション	百万ユーロ	5,890 (2025年6月30 日現在)	7,096 (2024年12月31 日現在)	-1,206
資本	百万ユーロ	20,652 (2025年6月30 日現在)	31,102 (2024年12月31 日現在)	-10,450
販売金融事業に係る平均稼働資産	十億ユーロ	58.9	54.9	+7.3%

(1) 2024年上半期：+264百万ユーロのプラスの関連会社の寄与額及び-440百万ユーロの日産株の売却によるキャピタル・ロス  
2025年上半期：-2,331百万ユーロのマイナスの関連会社の寄与額及び-9,315百万ユーロの損失（日産への投資に関する会計処理の変更  
更に起因する）

(2) 下記「(ii) フリー・キャッシュ・フロー」のフリー・キャッシュ・フローの完全な定義及び計算方法の変更を参照のこと。

## 総括

強固な基盤、成功を収めたラインナップ及び回復力により、下半期の営業総利益の成長が見込まれる

- ・ **ルノー・グループの売上高**：27.6十億ユーロ、2024年上半期比+2.5%、一定の為替レート<sup>(\*)</sup>によれば+3.6%。
- ・ **自動車部門の売上高**：24.5十億ユーロ、2024年上半期比+0.5%、一定の為替レート<sup>(\*)</sup>によれば+1.6%。  
(\*) 一定の為替レートにおける連結売上高の変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用して、当期の売上高を再計算している。
- ・ **ルノー・グループの営業総利益**：1.7十億ユーロ、ルノー・グループの売上高の6.0%。

- ・ **自動車部門の営業総利益**：1.0十億ユーロ、自動車部門の売上高の4.0%。
- ・ **当期純利益**：0.5十億ユーロ（日産の影響額<sup>(\*)</sup>を除く）。
  - (\*) 2024年上半期：+264百万ユーロのプラスの関連会社の寄与額及び-440百万ユーロの日産株の売却によるキャピタル・ロス
  - 2025年上半期：-2,331百万ユーロのマイナスの関連会社の寄与額及び-9,315百万ユーロの損失（日産への投資に関する会計処理の変更に起因する）
- ・ **日産の影響額**：-11.6十億ユーロ
  - ・ -2.3十億ユーロの関連会社の寄与額
  - ・ -9.3十億ユーロの非現金損失（日産への投資に関する会計処理の変更に起因する）
- ・ **フリー・キャッシュ・フロー<sup>(\*)</sup>**：47百万ユーロ。これはモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの配当金150百万ユーロ（2024年上半期は600百万ユーロ）と必要運転資本のマイナスの変動-897百万ユーロを含む。
  - (\*) 下記「(ii) フリー・キャッシュ・フロー」のフリー・キャッシュ・フローの完全な定義及び計算方法の変更を参照のこと。
- ・ **自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション**：2025年6月30日現在5.9十億ユーロ。
- ・ **ルノー・グループの自動車ブランドの業績**：
  - ・ **ルノー・ブランド**
    - ・ **ヨーロッパ<sup>(\*)</sup>**：クリオのベストセラー・モデルを擁しPC + LCV<sup>(\*\*)</sup>で第2位、HEVで第2位
    - (\*) ACEAによるヨーロッパの範囲。
    - (\*\*) 乗用車及び小型商用車。
    - ・ **フランス**：PC + LCV<sup>(\*)</sup>で第1位、EVで第1位、そしてPC HEVで第1位
    - (\*\*) 乗用車及び小型商用車。
  - ・ **ダチア（ヨーロッパ）**：全チャンネルにおけるベストセラー乗用車のサンデロと小売客向けベストセラーSUVのダスターを擁し、ベストセラー・ブランドのトップ10入りを果たし、小売客向け乗用車では第3位となった。
  - ・ **アルピーヌ**の販売台数は2024年上半期比で85%増加した。
- ・ **ヨーロッパにおける受注台数は**、製品の発売に支えられた好調な受注を反映し、2ヶ月分の販売台数と堅調
- ・ 2025年6月30日現在の**棚卸資産合計は530,000台と健全な水準**

## 2025年度の財務見通し

ルノー・グループは、競合他社からの商業的圧力の高まりによる自動車市場の低迷、及びリテール市場の縮小が今後も続くことを考慮し、2025年7月15日に2025年度の財務見通しを更新した。

- ・ **ルノー・グループの営業総利益率は約6.5%。**
- ・ **フリー・キャッシュ・フローは1.0十億ユーロから1.5十億ユーロ。**

ルノー・グループは、以下の施策により、下半期の業績が上半期を上回ることを確信する明確なロードマップを有している。

- ・ 下半期は上半期に比べ、台数効果が拡大
  - ・ 6月の堅調な受注レベル
  - ・ 新型車発売の強化の効果
  - ・ パートナーに対する販売台数の増加
- ・ 変動費及び固定費の抑制と厳格な管理

価格/構成/製品強化とコストの相乗効果により、下半期及び通年の営業総利益はプラスとなる見通しである。

ルノー・グループは、販売台数よりも価値の創造を優先した厳格な販売方針を追求し、車両の残存価値を保護している。また、ルノー・グループは、短期的なコスト削減計画を強化し、より構造的な方策（販管費の削減、製造及び研究開発費の削減）によるイニシアチブを加速している。

競争の激化する市場という課題に対応するため、ルノー・グループは、以下の強固な基盤を活用することができる。

- ・ エネルギー転換のペースに関わらず、内燃自動車、ハイブリッド車、電気自動車といった市場の需要に応える、柔軟かつ機敏なビジネスモデル
- ・ 2025年の7車種の発売と2車種のモデルチェンジ（2024年の10車種の発売と2車種のモデルチェンジを補完）によって支えられた、ヨーロッパ及び国際市場向けの魅力的なラインナップ
- ・ ヨーロッパにおける小売客向けの最も収益性の高い販売チャネルに注力（市場平均を約+15ポイント上回る）

#### 関連する第三者との取引

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書における年次連結財務諸表の注27-D及び本報告書に要約された2025年中間連結財務諸表の注20の記載を除き、関係当事者間に重要な取引はない。

#### ハイライト

- ・ **2025年1月17日**：ルノー・グループの新型モビリティに特化したブランドであるモビライズと、電力貯蔵分野におけるフランスのリーディングカンパニーであり、エネルギー転換分野におけるフランス初のユニコーン企業であるNWは、電気自動車用充電とエネルギー貯蔵を組み合わせた分野における合併企業の設立に関する契約締結を発表した。この提携は、電気自動車を誰もが利用できるようにする革新的なソリューションの創出を目指すものである。
- ・ **2025年1月21日**：ダンカン・ミント氏は、3月1日付で、ティエリー・ピエトン氏に代わり当社の新最高財務責任者に就任する。
- ・ **2025年1月22日**：ルノー・グループは、「Les Trophées de L'argus」第32回セレモニーで、5つのトロフィーを受賞した。各ブランドの受賞は次のとおりである：アルピーヌA290が「スポーツカー・オブ・ザ・イヤー」、ダチア・ビッグスターが「ニュービークル・オブ・ザ・イヤー」、モビライズ・デュオが「新型モビリティ」、そしてルノーがマスターで「コマーシャルビークル・オブ・ザ・イヤー」とR5で「カー・オブ・ザ・イヤー」の2部門を受賞した。
- ・ **2025年2月17日**：ルノー・グループとジューリー・ホールディング・グループは、ブラジルでゼロ・エミッション車及び低排出車の製造・販売に関する契約を締結した。ルノー・ド・ブラジルは、ジューリー・ホールディングを新たなパートナーとして歓迎する。ルノー・ド・ブラジルの合併事業への参入により、ジューリー・ホールディングは、パラナ州サン・ジョゼ・ドス・ピニヤイスにあるルノー・グループのアイルトン・セナ工業団地へのアクセスが可能になる。ルノー・ド・ブラジルは、既存の流通エコシステムを通じて、国内のゼロ・エミッション車及び低排出車製品におけるジューリー・ホールディングのポートフォリオの販売代理店となる。この新たな戦略的協力により、ルノー・グループとジューリー・ホールディングは、重要な国際的成長ドライバーであるブラジルにおけるそれぞれのブランドの世界的な拡大を強化する。
- ・ **2025年3月11日**：ルノー・グループは、パートナーであるWeRideと共同で、実装した自動運転技術の完成度、及び提案する自動運転電気ミニバスソリューションの妥当性を実証するため、ヨーロッパ全域でさまざまな実験を継続している。
- ・ **2025年3月31日**：ルノー・グループと日産は、新たな戦略的プロジェクトを発表した。ルノー・グループは、日産が現在保有する51%の株式を取得し、ルノー・日産・オートモーティブ・インドア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の100%の株式を保有することとなる。このプロジェクトは、ルノーが国際事業を拡大する重要な機会となる。新提携契約は、ロックアップ義務を10%（現在は15%）とすることで双方の相互株式保有の柔軟性を高めるために改訂される。日産は、合意済みの製品プロジェクトは継続しつつ、アンペアへの投資を実行しないこととする。
- ・ **2025年4月24日**：ルノー・グループは、低炭素で持続可能なヨーロッパの自動車モビリティという課題に取り組んでいる。ルノー・グループは、ルノー・エンブレムにより、ライフサイクル全体で2019年の基準値と比較して温室効果ガス（CO<sub>2</sub>e）の排出量を90%削減する、2035年までの低炭素ファミリーカーのビジョンを提示する。
- ・ **2025年5月9日**：ルノー・グループは、従業員の株式保有を通じて価値の共有を強化する。ルノー・グループは、従業員の株式保有制度の第4回「ルノー・リユニオン・シェアプラン」により、包摂的で参加型の企業モデルを構築するという野心を再確認した。2025年には、ルノー・グループは30ヶ国の適格従業員に3株

の無償株式を付与し、24ヶ国で優遇条件での株式購入の機会を提供する。従業員は30%の割引により、31.34ユーロの優待価格で株式を購入することができ、追加の雇用者拠出も受けることができる。

- ・ **2025年5月13日**：2025年1月14日に発表された枠組み合意の締結に伴い、ルノー・グループはモビライズ・ブランドを通じて、アウトストラード・ベル・イタリア（ASPI）はその子会社であるフリー・トゥ・エックス（Free To X）を通じて、必要な規制当局の承認を取得した上で、戦略的提携を正式に確認した。本合意の一環として、モビライズはフリー・トゥ・エックスの主要な株式の取得を完了した。
- ・ **2025年6月6日**：ルノー・グループは、移動が制限される人々のためのAIを搭載したロボット外骨格で確固たる地位を有し、現在その技術を産業用のモバイルロボットに展開しているフランスの企業であるワンダークラフトの少数株主持分の取得を完了したことを発表した。この出資は、ワンダークラフトの技術を基盤としてルノー・グループの製造事業向けの製品をはじめとする次世代ロボットの製品群を開発するためのパートナーシップ契約とともに行われる。
- ・ **2025年6月15日**：ルノー・グループを5年間率いたルカ・デメオ氏は、自動車セクター以外の新たな挑戦に専念するため、辞任の意向を表明した。ジャンドミニク・スナル氏が発任された取締役会は、ルカ・デメオ氏のルノー・グループの回復と変革に対する功績に感謝の意を表し、2025年7月15日付での辞任を受け入れた。
- ・ **2025年7月1日**：日産に対するルノー・グループの持分の会計処理の変更
  - ・ 従来、持分法により会計処理されていた日産に対するルノー・グループの持分は、2025年6月30日時点において、日産の株価に基づき見積もられる、資本を通じて公正価値で測定する金融資産として会計処理される。
  - ・ このアプローチは、ルノー・グループの財務諸表における日産に対する持分の価値を、日産の株価の価値と一致させるものである。
  - ・ 財務上の影響としては、現金への影響はなく、ルノー・グループが支払う配当金の計算に影響ない。その影響額は、2025年6月30日時点で9.5十億ユーロ<sup>(\*)</sup>の損失と見積もられており、主にその他の営業利益及び営業費用として損益計算書に計上される。
- ・ **(\*)** 日産の株価350円及びユーロ/円の為替レートである169円に基づく見積り（最終的な金額は、ルノー・グループの半期財務諸表が公表されたら確定する予定である。）。
- ・ ルノー・グループと日産との戦略的協力から生まれた事業プロジェクト及び提携は、現実的かつ事業重視のアプローチで引き続き維持される。
- ・ **2025年7月15日**：2025年上半期の暫定財務データの発表、及び2025年度の財務見通しの更新
  - ・ 競合他社からの商業的圧力の高まりによる自動車市場のダイナミクスの悪化、及びリテール市場のさらなる縮小が予想されることを考慮し、ルノー・グループは2025会計年度について、以下のとおり予測している。
    - 営業総利益率は約6.5%（従来は7%以上）
    - フリー・キャッシュ・フローは1.0十億から1.5十億ユーロ（従来は2十億ユーロ以上）
  - ・ このような状況の中、ルノー・グループは、販売台数よりも価値の創造を優先した厳格な販売方針を追求し、製品の発売を保護するとともに、短期的なコスト削減計画を強化し、より構造的な方策によるイニシアチブを加速している。この計画は主に、販管費（一般管理費）並びに製造及び研究開発費の削減に基づいている。
- ・ **2025年7月15日**：ルノー・グループは、ダンカン・ミント氏を暫定最高経営責任者に任命することを発表した。この期間中、ジャンドミニク・スナル氏がルノー-s.a.s.の会長職を務める。新最高経営責任者の選考プロセスは既に順調に進行中である。
- ・ **2025年7月30日**：2025年7月30日に開催された取締役会において、ガバナンス及び報酬委員会の推薦に基づき、フランソワ・プロボ氏を、2025年7月31日付で、2029年の年次株主総会終了までの4年間を任期としてルノー-S.A.の最高経営責任者及びルノー-s.a.s.の会長に任命することを決定した。さらに、取締役会は、ルカ・デメオ氏の後任として、フランソワ・プロボ氏を、ルカ・デメオ氏の任期満了までの残りの期間、つまり2027年の年次株主総会終了時までルノー-S.A.及びルノー-s.a.s.の取締役に任命した。

## B. 販売実績

### 概説

## ルノー・グループの各ブランドは厳しい環境下において現状を維持

- ルノー・グループの2025年上半期の総販売台数は増加し（2024年比+1.3%）、1,169,773台に達した。
- 国際的には<sup>(\*)</sup>、ルノー・ブランドはインターナショナル・ゲーム・プランの最初のモデルの商業的成功により、16.3%成長した。
  - (\*) ヨーロッパ以外。
- ヨーロッパ<sup>(\*)</sup>では、乗用車市場が1.0%縮小する中、ルノー・グループは5.4%成長し、新車登録台数は708,106台に達した。最も売れた上位2車種はサンデロとクリオである。
  - (\*) ACEAによる範囲。
  - ルノー：乗用車394,278台（+8.4%）。ルノーは順位を上げてヨーロッパで2位（乗用車及び小型商用車）となる。クリオは全チャンネルにわたってヨーロッパのベストセラー車（乗用車及び小型商用車）である。
  - ダチア：乗用車308,957台（+1.1%）。ダチアは小売顧客向け販売台数でヨーロッパにおける表彰台を維持している。サンデロは市場の縮小に苦しんだが、2017年以降、小売顧客向けベストセラー車の地位を維持している。
  - アルピーヌ：乗用車4,871台（+89.8%）。A290が上半期の販売台数を押し上げた。アルピーヌはA110のラインナップでヨーロッパの2人乗りスポーツ・クーペ市場で首位を維持した。
- ヨーロッパの小型商用車市場が13%縮小する中、ルノーでは2025年上半期に29%減少したが、マスターのラインナップの完全な多様化を待っている。同ブランドはヨーロッパで2位のポジションを維持している。
- ルノー・グループは、以下のとおり、販売台数よりも価値創造を優先する販売方針を継続している。
  - 最も収益性の高いチャンネルである小売顧客向けに焦点を当てている。このチャンネルは販売台数の56%超を占めている<sup>(\*)</sup>。ヨーロッパのこのチャンネルでは、最近数ヶ月間で商業的な圧力が高まる中、ルノー・グループの製品構成は市場平均を約15ポイント上回り、4車種が販売台数でトップ10に入っている。
    - (\*) ルノー・ブランド及びダチア・ブランド。フランス、ドイツ、スペイン、イタリア及び英国の乗用車市場。
  - 残存価値<sup>(\*)</sup>に対する厳格なアプローチにより、ヨーロッパの競合他社を4～13ポイント上回っている。
    - (\*) ルノー・ブランド及びダチア・ブランド。フランス、ドイツ、スペイン、イタリア及び英国の乗用車市場。
  - ヨーロッパにおける受注台数は堅調であり、2025年6月末時点で予測販売台数の約2ヶ月分に相当する。
- ルノー・グループは、エネルギー転換における市場のニーズに対応するため、包括的な製品提供を行っている。ルノー・グループの電動化自動車<sup>(\*)</sup>の割合は、2025年上半期に15ポイント超増加し、販売台数の約44%（電気自動車12.3%を含む）に達した。
  - (\*) ハイブリッド車、プラグイン・ハイブリッド車及び電気自動車。ヨーロッパの乗用車市場。
  - 販売されたルノー車の59%が電動化されている。ルノー・ブランドで販売される自動車のほぼ2台に1台はハイブリッド車（HEV）である（2024年上半期比+36.2%）。ルノーはヨーロッパのハイブリッド車（HEV）市場で第2位のブランドである。100%電気自動車は販売台数の16%を超え（2024年上半期比+57%）、特にヨーロッパにおいてBセグメント電気自動車のトップであるルノー5 E-TECHがこれを牽引している。
  - ダチアについては、販売台数の23.5%が電動化されている。ダスターの成功により、ハイブリッド車の製品構成割合は2024年上半期を11.8ポイント上回る17.2%に上昇した。
  - アルピーヌの電気自動車は、2024年末に発売されたA290により、同ブランドの販売台数の76.0%を占めている。

- ・ 2025年、ルノー・グループは7車種（ヨーロッパ向け電気自動車のルノー4 E-TECH、ダチア・ビッグスター、アルピーヌA390及び国際市場向けボレアルを含む）の発売と2車種のモデルチェンジ（ルノー・オーストラル及びルノー・エスパス）を予定している。さらに、ルノー・ブランドはグラン・コレオスとカーディアンを新たな国々に投入する予定である。

## ルノー・ブランド

ルノー・ブランドの世界における販売台数は2024年上半期比で+2.7%成長し、世界中で808,413台を販売した。

ヨーロッパ以外では、+4.7%成長した市場において、ルノー・ブランドは2024年上半期比で16.3%成長した。ルノー・インターナショナル・ゲーム・プラン2027からの自動車の商業的成功がその牽引役となった。ルノーは世界でトップのフランス車ブランドであり、現在、販売台数の36%がヨーロッパ以外で占められている。

- ・ 中南米では、特にカーディアンの貢献により販売台数は24%増加した。販売台数はブラジルでは8.8%、アルゼンチンでは+96.7%増加した。ルノーはコロンビアにおいて14.6%の市場シェアで第1位となっている。
- ・ モロッコでは、カーディアンの発売により、販売台数は48%増加した。
- ・ 韓国では、グラン・コレオスの貢献により、販売台数は150%増加した。このモデルはメキシコでもコレオスの名称で発売されたところであり、グローバル展開を継続している。

ヨーロッパにおいてルノー・ブランドは順位を上げ、市場シェア6.7%で第2位のブランドとなった。クリオは全チャネルにわたってヨーロッパのベストセラー車である。

乗用車市場が2024年上半期比で1.0%縮小する中、ルノーは8.4%成長し、上位15ブランドの中で最も高い販売台数成長率を達成した。

商用車に関しては、市場の縮小（-13%）、ヨーロッパでのルノー・エクスプレスの生産終了（これらの販売台数はまだルノー・カンゲーによって完全に補填されていない）、及び新型ルノー・マスターのラインナップの多様化が未完成だったことにより、ルノーの販売台数は29%減少した。しかし、ルノー・ブランドはまたヨーロッパの小型商用車市場で第2位のポジションを維持している。

ルノーは電動化戦略を継続し、2つのエンジンを提供している。電気自動車の販売台数は、ヨーロッパ市場が+24.9%拡大する中、57%増加した。特に、ヨーロッパで最も売れているBセグメントの電気自動車であるルノー5 E-TECHエレクトリック（発売以来約49,000台を販売）がこれを牽引した。ルノーはフランスにおける電気自動車のトップ・ブランドである。

ハイブリッド車の提供に関しては、ルノーはヨーロッパのハイブリッド車（HEV）市場で第2位の地位を固めている。ルノー・ブランドは36%を超える成長を記録した。フル・ハイブリッドのE-TECH技術は、今やルノーの乗用車販売台数の41%超を占めており、ルノー・ブランドはフル・ハイブリッドE-TECH車の販売台数100万台という象徴的なマイルストーンに近づきつつある。

Cセグメント以上（2025年上半期における販売台数の構成割合は+0.4ポイントの40.1%）、またとりわけC-SUV及びD-SUVセグメントにおいて、特にオーストラル、エスパス、ラファールの貢献により、ルノー・ブランドは加速している（2024年上半期比+52%）。

下半期において、ルノーは、新モデルの発売によって堅固な基盤を引き続き強化していく。ヨーロッパにおいて、ルノー・ブランドは、ルノー5 E-TECHの25,000ユーロのバージョン及びルノー4 E-TECHの新発売により、電動化攻勢を継続していく。ハイブリッド車では、春にオーストラルとエスパスのモデルチェンジ・バージョンを発売し、今夏には2種類の新世代フル・ハイブリッド・エンジンを投入した。これには、新型キャブチャー

と新型シビオズに搭載される新たな160 E-TECHフル・ハイブリッド・エンジンが含まれる。国際的には、7月10日に発表されたボレアルの発売が、2025年末のブラジルから70ヶ国を超える国々で始まり、ルノー・ブランドに利益をもたらすこととなる。これと同時に、新型コレオスとカーディアンは新規市場への拡大を継続する予定である。

## ダチア

2025年上半期中、ダチア・ブランドの**世界における販売台数**（356,084台）は、トルコにおいてダスターがルノー・ブランドで販売されるようになったため、2024年上半期比でやや減少した（-0.7%）。ただし、乗用車及び小型商用車市場におけるシェアは依然として4.1%を保っている。

- ・ 2025年上半期に世界中で151,948台を販売したダチア・サンデロは、今年、ヨーロッパにおいて全顧客チャネルにわたるベストセラー・モデル（乗用車）の地位を維持している。サンデロは2017年以来、ヨーロッパにおいて小売顧客向けのベストセラー車となっている。
- ・ ダチア・ダスターは、世界中で108,510台を販売し、ヨーロッパにおいて小売顧客向けSUVで第1位を維持している。第3世代のダスターは、1年前の発売以来、約200,000台の受注を記録している。
- ・ ダチア・スプリングは2025年上半期に2024年上半期比で62.5%増の19,452台の販売を記録した。発売以来、スプリングのオーナーは合計で180,000名を超え、市場で最も手頃な100%電気自動車の地位を維持している。
- ・ ダチア・ジョガーは、SUV以外のCセグメントが縮小する中、世界中で42,381台の販売を記録したが、2024年上半期比では減少した。
- ・ 2025年1月に受注を開始したダチア・ビッグスターは、発売以来17,329台の新車登録台数を記録し、目覚ましい実績を示している。このモデルでは、販売台数の69%がハイブリッド155エンジン、88%が最上位トリムバージョン（エクストリーム及びジャーニー）となっている。最後に、ビッグスターは顧客獲得のための重要な資産であり、フランスの顧客の80%が競合他社からの乗り換えとなっている。

**ヨーロッパの乗用車市場**において、ダチアの販売台数は1.1%増加し、新車登録台数は合計で308,957台、市場シェアは4.5%（0.1ポイント上昇）となった。同ブランドは乗用車市場で第9位、乗用車及び小型商用車市場で第10位を維持している。

さらに、ダチアは5つのモデルの貢献により、また最高の市場獲得率と顧客忠誠度で、小売顧客向け販売台数でヨーロッパにおける表彰台の地位を強化している。

同ブランドは電動化を継続しており、2025年上半期の新車登録台数の23.5%が電動化エンジンを搭載した自動車であった。これは2024年上半期比で14.4ポイントの増加である。ハイブリッド車は販売台数の17.2%を占め、11.8ポイント増加した。これは特にダスターのハイブリッド車の成功によるものである。春の販売台数が伸び、ダチアの総販売台数に占める電気自動車のシェアは6.2%に達した（2024年上半期比+2.6ポイント）。

## アルピーヌ

アルピーヌは2025年上半期に2024年上半期比で85%増となる5,015台の新車登録台数を記録し、成長を続けている。

A290は世界中で3,699台の新車登録台数を記録し、同ブランドの販売台数を押し上げた。アルピーヌ初のシティカーで2025年度カー・オブ・ザ・イヤーに選出されたこのモデルは、フランスで2,327台の新車登録台数を記録した。

2人乗りスポーツ・クーペ市場では、アルピーヌはヨーロッパで1,181台のA110新車登録台数（市場シェア46%）により首位を堅持している。

2025年に、同ブランドは約200店舗のアルピーヌ・ストアを展開し、今夏にはアイルランドに新店舗をオープンする予定である。

### ルノー・グループ トップ15市場

売上	2025年上半期の 販売台数 <sup>(1)</sup> (台)	乗用車/小型商用車 市場シェア(%)	2024年上半期からの 市場シェアの変動 (ポイント)	
1	フランス	284,704	27.7	+1.6
2	イタリア	105,559	11.1	-0.1
3	スペイン	92,701	13.1	+0.7
4	ドイツ	71,681	4.7	-0.0
5	トルコ	69,649	11.5	-3.2
6	英国	61,941	5.1	+0.0
7	ブラジル	60,673	5.4	+0.2
8	モロッコ	43,836	39.1	-1.5
9	ベルギー+ルクセンブルク	38,844	12.9	+1.8
10	アルゼンチン	31,607	10.2	+1.0
11	韓国	28,065	3.4	+2.0
12	ポーランド	26,427	8.3	-0.3
13	ルーマニア	22,587	31.0	-6.1
14	ポルトガル	20,816	14.9	-0.3
15	インド	16,031	0.6	-0.3

(1) 暫定的数値

### B-1 自動車部門

#### B-1.1 ルノー・グループの全世界における販売台数（地域別、ブランド別及び車両タイプ別）

	2025年上半期 <sup>(1)</sup>	2024年上半期	変動率 (%)
乗用車及び小型商用車(台)			
<b>ルノー・グループ</b>	<b>1,169,773</b>	<b>1,154,882</b>	<b>+1.3</b>
<b>地域別</b>			
ヨーロッパACEA <sup>(2)</sup>	831,757	847,720	-1.9
ルノー	515,678	535,328	-3.7
ダチア	311,208	309,826	+0.4
アルピーヌ	4,871	2,566	+89.8
ユーラシア、アフリカ、中東	152,729	154,734	-1.3
アジア 太平洋	48,305	40,625	+18.9

中南米	128,559	103,794	+23.9
<b>ブランド別</b>			
ルノー	808,413	787,379	+2.7
ダチア	356,084	358,526	-0.7
ルノー・コリア自動車	261	6,260	-95.8
アルピーヌ	5,015	2,717	+84.6
モビライズ <sup>(3)</sup>	1,086	-	-
<b>車両タイプ別</b>			
乗用車	1,001,732	936,116	+7.0
小型商用車	168,041	218,766	-23.2

(1) 暫定的数値

(2) ACEAによるヨーロッパの範囲。フランスの海外領土及び県はヨーロッパ地域には含まれないが、全世界の数値には含まれる。

(3) モビライズ・デュオ及びベントはルノー・グループの販売台数に統合されていない。

## B-1.2 販売台数及び生産統計

### B-1.2.1 世界におけるルノー・グループの販売台数

ブランド及び地域別並びにモデル別の世界における連結販売台数は、ルノー・グループのウェブサイトのファイナンス・セクションの「Regulated Information」内で閲覧することができる。

(<https://www.renaultgroup.com/en/finance/publications/>)

### B-1.2.2 ルノー・グループの全世界における生産高

乗用車及び小型商用車(台)	2025年上半期 <sup>(2)</sup>	2024年上半期	変動率(%)
ルノー・グループ工場の世界における生産台数 <sup>(1)</sup>	1,132,457	1,130,802	+0.1%
内、パートナー向け生産台数	52,979	63,953	-17.2%
<b>ルノー・グループ向けパートナーによる生産台数</b>			
	2025年上半期 <sup>(2)</sup>	2024年上半期	変動率(%)
ルノー・グループ向けパートナー <sup>(3)</sup> による世界における生産台数	61,513	60,979	+0.9%

(1) 生産データは、組立工場から出荷された自動車の台数に関連している。

(2) 暫定的数値

(3) カルサン・オートモーティブ、日産、中国子会社：eGT(25%)。

## B-2 販売金融部門

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは2025年上半期に632,994件の融資を実行したが、これは2024年上半期と比較して+0.8%増であった<sup>(\*)</sup>。中古車融資は、融資実行済み契約が153,759件で、前年同期比0.4%減となった。

(\*) 短期レンタル会社とのファクタリング契約は2025年から除外されている。これらの契約は2024年上半期において32,000件、普及率2.8ポイントに相当する。2024年の数値は試算である。

普及率は、2024年上半期から0.5ポイント下降して39.6%に達した。

新規融資額（クレジットカード及び個人融資を除く。）は、主としてアライアンスの新車登録台数（ルノー・グループ、日産、三菱）の増加及び平均融資額の2024年上半期比3%増により、3.8%増の11.1十億ユーロとなった。

2025年上半期の小売業務に関連する平均稼働資産（APA）は合計47.4十億ユーロであった。その金額は、2023年以降の新規融資の増加により、7%増加した。

ホールセール業務に関連する平均稼働資産は、8.6%増の11.5十億ユーロとなった。

全体では、平均稼働資産は合計58.9十億ユーロであり、2024年上半期から7.3%増加した。

### モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ融資実績

	2025年上半期	2024年上半期	変動率（%）
融資契約件数 <sup>(*)</sup> （千件）	633	628	+0.8
新規融資（十億ユーロ）	11.1	10.7	+3.8
平均稼働資産（十億ユーロ）	58.9	54.9	+7.3
普及率（%）	39.6	40.0	-0.5

(\*) 短期レンタル会社とのファクタリング契約は2025年から除外されている。これらの契約は2024年上半期において32,000件、普及率2.8ポイントに相当する。2024年の数値は試算である。

### 普及率（地域別）

	2025年上半期 （%）	2024年上半期 （%）	変動 （ポイント）
ヨーロッパ	40.5	41.1	-0.6
中南米	37.0	34.1	+2.9
アフリカ、中東及びアジア太平洋	32.0	33.3	-1.3
<b>モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ</b>	<b>39.6</b>	<b>40.0</b>	<b>-0.5</b>

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは2025年上半期に、2024年同期比3.7%減の1.8百万件の保険及びサービス契約を販売した。

### モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ、サービス実績

	2025年上半期	2024年上半期	変動
サービス契約件数（千件）	1,787	1,857	-3.7%
サービス普及率	150.5%	160.0%	-9.5ポイント

### (2)生産、受注及び販売の状況

前述(1)「業績等の概要」を参照のこと。

### (3)財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

#### 財務成績

		2025年上半期	2024年上半期	変動
当グループの世界における登録台数	千台	1,170	1,155	+1.3%
当グループの売上高	百万ユーロ	27,640	26,958	+2.5%
当グループの営業総利益	百万ユーロ	1,653	2,175	-522
	売上高における割合(%)	6.0%	8.1%	-2.1ポイント
その他の営業利益及び営業費用	百万ユーロ	-10,057	-277	-9,780
内：日産	百万ユーロ	-9,315	-440	-8,875
当グループの営業利益	百万ユーロ	-8,404	1,898	-10,302
正味財務収益及び費用	百万ユーロ	-93	-385	+292
関連会社の寄与額	百万ユーロ	-2,322	195	-2,517
内：日産	百万ユーロ	-2,331	264	-2,595
当期税金及び繰延税金	百万ユーロ	-324	-328	+4
当期純利益	百万ユーロ	-11,143	1,380	-12,523
当期純利益 グループ持分	百万ユーロ	-11,185	1,293	-12,478
一株当たり利益	ユーロ	-40.90	4.74	+45.64
日産の影響額を調整した当期純利益 グループ持分 <sup>(1)</sup>	百万ユーロ	461	1,469	-1,008
日産の影響額を調整した一株当たり 利益 <sup>(1)</sup>	ユーロ	1.69	5.39	-3.70
フリー・ キャッシュ・フロー <sup>(2)</sup>	百万ユーロ	47	1,291	-1,244
自動車部門のネット・キャッシュ・ ポジション	百万ユーロ	5,890 (2025年6月30 日現在)	7,096 (2024年12月31 日現在)	-1,206
資本	百万ユーロ	20,652 (2025年6月30 日現在)	31,102 (2024年12月31 日現在)	-10,450
販売金融事業に係る平均稼働資産	十億ユーロ	58.9	54.9	+7.3%

(1) 2024年上半期：+264百万ユーロのプラスの関連会社の寄与額、-440百万ユーロの日産株の売却によるキャピタル・ロス  
2025年上半期：-2,331百万ユーロのマイナスの関連会社の寄与額及び-9,315百万ユーロの損失（日産への投資に関する会計処理の変更  
更に起因する）

(2) 下記「(ii) フリー・キャッシュ・フロー」のフリー・キャッシュ・フローの完全な定義及び計算方法の変更を参照のこと。

## 財務成績に対するコメント

### (i) 連結損益計算書

#### 当グループの売上高に対する事業セグメント別寄与

(百万ユーロ)	2025年			2024年			変動率(%)		
	第1 四半期	第2 四半期	上半期	第1 四半期	第2 四半期	上半期	第1 四半期	第2 四半期	上半期

自動車	10,128	14,362	24,490	10,446	13,926	24,372	-3.0	+3.1	+0.5
販売金融	1,524	1,582	3,106	1,246	1,309	2,555	+22.3	+20.9	+21.6
モビリティサービス	23	21	44	15	16	31	+53.3	+31.3	+41.9
合計	11,675	15,965	27,640	11,707	15,251	26,958	-0.3	+4.7	+2.5

ルノー・グループの売上高は2024年上半期比2.5%増の27,640百万ユーロに達した。一定の為替レート<sup>(\*)</sup>によれば、増加率は3.6%であった。

(\*) 一定の為替レートにおける連結売上高の変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用して、当期の売上高を再計算している。

自動車部門の売上高は24,490百万ユーロで、2024年上半期と比較して0.5%増加した。これは主にトルコ・リラ、ブラジル・レアル及びアルゼンチン・ペソの下落に関連して生じた-1.1ポイントの為替のマイナス影響(-264百万ユーロ)を含む。一定の為替レート<sup>(\*)</sup>によれば、増加率は+1.6%であった。この変動は主に以下により説明される。

(\*) 一定の為替レートにおける連結売上高の変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用して、当期の売上高を再計算している。

- ・ +1.1ポイントのプラスの台数効果。登録台数の1.3%増は、2024年上半期に対し、2025年上半期のディーラーシップ・ネットワーク内の在庫調整が増加したことにより部分的に相殺された。昨年は、特に新しいGSR<sup>(\*)</sup>への移行という背景において、在庫調整が非常に低水準だった。2025年6月30日現在の新車の棚卸資産合計は健全な水準で530,000台、その内、独立系ディーラーでは416,000台、ルノー・グループレベルでは114,000台であった。

(\*) GSR：EU一般安全規則。

- ・ 製品構成のプラス効果は+3.3ポイントで、これは、ルノー・グループの最近の発売（ビッグスター、ダスター、シンビオズ、ルノー5、A290、グラン・コレオス、ラファールなど）によるものである。このプラス効果は次の半期も継続して向上していくであろう。
- ・ ヨーロッパでは、リテール市場の縮小と小型商用車市場の急激な落ち込みにより商業的圧力が高まった厳しい環境にもかかわらず、価格効果は横ばいとなった。ヨーロッパ以外では、為替のマイナス影響の大部分は価格上昇によって相殺された。
- ・ 地理的構成は、主にヨーロッパ以外の販売台数の伸びにより、-1.1ポイントのマイナスとなった。
- ・ パートナーに対する売上のマイナス効果は-1.9ポイント。この変化は、主に2024年上半期における研究開発費のパートナーへの1回限りの請求、2024年5月末にホースのパワートレインのパートナーへの販売が連結から除外されたこと、及び新型モデル（日産マイクラ、三菱C-SUV、ポールスター4 など）の発売に先立ち、パートナーへの自動車販売台数が減少したことによるものである。
- ・ 「その他」の効果は+0.2ポイント。

#### 当グループの営業総利益に対する事業セグメント別寄与

(百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	変動
自動車部門	989	1,600	-611
部門売上高に対する比率	4.0%	6.6%	-2.5ポイント
販売金融	668	593	+75
モビリティサービス	-4	-18	+14
合計	1,653	2,175	-522
グループ売上高に対する比率	6.0%	8.1%	-2.1ポイント

ルノー・グループの営業総利益は、1,653百万ユーロ、すなわち売上高の6.0%を記録した（2024年上半期は8.1%）。

自動車部門の営業総利益は、2024年上半期の1,600百万ユーロに対し989百万ユーロとなった。自動車部門の売上高に占める割合は、2024年上半期の6.6%に対し4.0%であった。この変動は主に以下により説明される。

- ・ -25百万ユーロの外国為替による影響。トルコ・リラの下落による生産コストへのプラスの影響が下落による売上高へのマイナスの影響を相殺。
- ・ +48百万ユーロのプラスの台数効果。
- ・ 価格/構成/製品強化効果は-444百万ユーロで、これは主に、商業的な圧力に加え、小型商用車のシェア低下と電気自動車のシェア上昇というマイナスの構成効果の組み合わせによるものである。好調な購買業績とそれより程度は低いものの原材料の追い風により、コストは287百万ユーロ減少した。  
ルノー・グループは、コスト削減とその利益の一部の顧客への還元を継続することで、価格と内容の面での魅力的な車両を提供し、その競争力を高める一方で、特に新型車やモデルチェンジに関する規制要件を相殺することを可能にしている。ルノー・グループの戦略は、競争力を上げることを唯一の目的として、これら2つの効果の組み合わせに取り組むことである。この組み合わせられた効果は、購買業績と原材料の追い風により、通年ではプラスに働く見通しである。購買業績は、ホースによるパワートレインのシナジー効果による恩恵を受け始めている。
- ・ 研究開発費は-166百万ユーロのマイナスの影響を記録した。これは主に、パートナーへの経常外の研究開発費の請求に関する2024年上半期の不利な比較ベースに起因している。
- ・ 販管費は+16百万ユーロの改善。
- ・ 「その他」の効果は-34百万ユーロ。
- ・ 2024年5月31日の連結除外前、ホースはIFRS第5号「売却目的で保有する資産」の会計処理下にあり、そのため資産の償却は停止されていた。ホースは連結から除外されたため、ルノー・グループからホースに支払われる請求書には、償却費用とホースの利益が含まれている。これら2つの要素の累積効果は、2024年上半期に比して、2025年上半期は-279百万ユーロのマイナス影響となった。

ルノー・グループの営業総利益に対するモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（販売金融部門）からの寄与は668百万ユーロに達しており、2024年上半期と比較して75百万ユーロ増加した。これは主に、顧客金融事業が引き続き好調に推移したことに加え、営業総利益が増加したことによるものである。

その他の営業利益及び営業費用は-10.1十億ユーロのマイナスであった（2024年上半期は-0.3十億ユーロ）。これは主に、日産に対するルノー・グループの持分の会計処理の変更に関連する-9.3十億ユーロ<sup>(\*)</sup>の非現金損失を含むものである。

(\*) 日産の株価350円及びユーロ/円の為替レートである169円に基づく。

これは、投資の現在の帳簿価額と2025年6月30日現在の日産の株価に基づく公正価値との差額に、とりわけ日産の持分勘定有価証券に関連する転換準備金及び純投資ヘッジを振り替えた影響額を加算した金額に相当する。この損失は非現金損失であり、ルノー・グループが支払う配当金の計算に影響ない。この変更の利点は、今後、日産に対する持分の公正価値の変動（日産の株価に基づく）は、資本に直接計上される予定であり、ルノー・グループの当期純利益には影響ないことである。ルノー・グループは、日産が将来支払う可能性のある配当金を引き続き享受する予定である。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、ルノー・グループの営業利益は、2024年上半期に1,898百万ユーロであったのに対し、-8,404百万ユーロであった。

正味財務収益及び費用は、2024年上半期の-385百万ユーロに対し、-93百万ユーロであった。この変動は主に、2024年上半期のアルゼンチンの超インフレのマイナス影響によって説明することができる。

関連会社からの寄与は2024年上半期の195百万ユーロに対して-2,322百万ユーロであった。これには、-2,331百万ユーロの日産のマイナスの寄与が含まれる（第1四半期は-2,204百万ユーロ、第2四半期は-127百万ユーロ）。

当期及び繰延税金は、2024年上半期における-328百万ユーロの費用計上に対し、-324百万ユーロの費用（フランスの特別付加税に関連する-24百万ユーロを含む）を計上した。実効税率は、2025年のフランスにおける損失の影響を受けた。

そのため、2025年上半期の当期純利益は-11,143百万ユーロであった。当期純利益のルノー・グループ持分は-11,185百万ユーロ（1株当たり-40.90ユーロ）であった。日産の影響額<sup>(\*)</sup>を除く当期純利益のルノー・グループ持分は461百万ユーロ（1株当たり1.69ユーロ）であった。

(\*) 2025年上半期の日産の影響額：-2,331百万ユーロのマイナスの関連会社の寄与額、-9,315百万ユーロの損失（日産への投資に関する会計処理の変更（その他の利益及び費用に計上）に起因する）

## (ii) フリー・キャッシュ・フロー

(百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	変動
利息・税金調整後キャッシュ・フロー（日産及からの受取配当金を除く。）	+2,161	+3,139	-978
内、モビライズ・ファイナンシャル・サービスからの受取配当金	+150	+600	-450
重要な訴訟に係る支払/（受取）の除外 <sup>(1)</sup>	+83	+34	+49
有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）	-1,184	-1,506	+322
内、資産売却	+42	+28	+14
内、リース用車両及びバッテリー	+130	+29	+101
必要運転資本の増減	-897	-209	-688
リストラクチャリング費用	-116	-167	+51
フリー・キャッシュ・フロー <sup>(2)</sup>	+47	+1,291	-1,244

### フリー・キャッシュ・フロー：計算方法の変更（1）及び定義（2）：

- 自動車事業の通常の活動によるキャッシュ・フローをより適切に反映するため、2025年より、フリー・キャッシュ・フローから、重要な非経常的及び長期的訴訟に関連するキャッシュ・フローを除外している。かかるフローについての支払は、2025年6月末時点で-83百万ユーロであり、主にこれまでの会計年度に発生した税務訴訟の和解金に関連している。2024年上半期のフリー・キャッシュ・フローは、これに応じて修正再表示され、34百万ユーロ増加した。
- フリー・キャッシュ・フロー：利息・税金調整後キャッシュ・フロー（公開上場会社からの受取配当金を除く。）から有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）、必要運転資本の変動、並びに重要な非経常的及び長期的訴訟に関連するキャッシュ・フローの変動を除いたもの。

自動車部門の事業のキャッシュ・フローは2025年上半期に2,161百万ユーロに達した。これには、モビライズ・ファイナンシャル・サービスの配当金150百万ユーロが含まれる（2024年上半期は600百万ユーロ）。

資産処分の影響を除くと、ルノー・グループの純設備投資及び研究開発は1,932百万ユーロであり、売上高に占める比率は7.0%（2024年上半期は売上高の7.9%）であった。資産処分は2024年上半期の28百万ユーロに対して42百万ユーロで、資産処分を算入すればルノー・グループの純設備投資及び研究開発は売上高の6.8%であった。

2025年上半期のフリー・キャッシュ・フローは47百万ユーロとなった。これには必要運転資本のマイナスの変動となる-897百万ユーロが含まれた。これは主に、2024年度末の生産レベルが2025年6月末よりも高かったこと、及びルノー・グループ全体の棚卸資産が特に低い水準だった2024年12月末に比べて高まったことによるもの

のである。しかしながら、6月末の棚卸資産合計（ルノー・グループ及び独立系ディーラー）は530,000台となり、2025年3月（560,000台）に比べ減少した。

### （iii）自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション - 2025年6月30日現在

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションの変動（百万ユーロ）

2024年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+7,096
2025年上半期の営業フリー・キャッシュ・フロー	+47
ルノー株主及び少数株主に対する支払配当金	-693
金融投資等	-560
2025年6月30日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+5,890

+47百万ユーロのプラスの自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローの他に、ルノー・グループは2025年上半期に株主に対して-693百万ユーロの配当金を支払った。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションの2024年12月31日比での残りの変動額-560百万ユーロは、以下によるものである。

- ・ -173百万ユーロの金融投資（主に、イタリアで急速充電ネットワークを運営するアウトストラデー・ペル・イタリアの子会社、フリー・トゥ・エックスへの投資）
- ・ 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションに対するその他の影響（特に自己株式の購入と処分、為替変動、IFRS第16号の影響を含む）、その総額は-387百万ユーロ

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション

（百万ユーロ）	2025年6月30日	2024年12月31日
長期金融負債	-4,615	-5,574
短期金融負債	-3,943	-4,580
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金及び金融取引に係るデリバティブ	+353	+718
短期金融資産	+1,436	+1,183
現金及び現金同等物	+12,659	+15,349
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション</b>	<b>+5,890</b>	<b>+7,096</b>

自動車部門の流動性準備金は、2025年6月30日現在で15.8十億ユーロに達した。これらの準備金の内訳は以下のとおりである。

- ・ 12.5十億ユーロの現金及び現金同等物から0.2十億ユーロの第三者現金を差し引いた額
- ・ 3.3十億ユーロの未使用確定与信枠

2025年6月30日現在、**モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ**（旧RCIバンク）は、14.7十億ユーロの利用可能な流動性を有していた。その内訳は以下のとおりである。

- ・ 4.7十億ユーロの未使用確定与信枠
- ・ 5.3十億ユーロの欧州中央銀行適格担保
- ・ 4.2十億ユーロの高品質の流動資産（HQLA）
- ・ 0.5十億ユーロの金融資産（HQLAを除く）

(4)重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、4 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、(4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更については、下記「第6 経理の状況、1 中間財務書類、2025年要約中間連結財務諸表、要約中間連結財務諸表に対する注記、注2 - 会計方針、2-B.見積り及び判断」を参照のこと。

## 4【経営上の重要な契約等】

当該半期中の経営上の重要な契約等については、上記「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」及び下記「第6 経理の状況、1 中間財務書類、2025年要約中間連結財務諸表、要約中間連結財務諸表に対する注記」を参照のこと。

## 5【研究開発活動】

## 設備投資及び研究開発

事業セグメント別有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）

2025年上半期（百万ユーロ）	有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く）及び無形資産（資産計上した開発費を除く）	資産計上した開発費	合計
自動車部門	686	628	1,314
販売金融部門	16	-	16
モビリティサービス部門	23	5	28
<b>合計</b>	<b>725</b>	<b>633</b>	<b>1,358</b>

2024年上半期（百万ユーロ）	有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く）及び無形資産（資産計上した開発費を除く）	資産計上した開発費	合計
自動車部門	897	638	1,535
販売金融部門	10	-	10
モビリティサービス部門	-5	6	1
<b>合計</b>	<b>902</b>	<b>644</b>	<b>1,546</b>

2025年上半期の投資額の総額は、2024年同期に比べ減少した。今年の投資は、主に電気自動車ラインナップ（ルノー4 E-TECH、ルノー5 E-TECH及びトゥインゴ）の投入、アルピーヌのラインナップ（A390）の開発、メルコスール（ボレアル）及びトルコで生産されるラインナップの刷新、並びに小型商用車ラインナップ（マスター）に集中して投じられた。

## 損益計算書に含まれる研究開発費

損益計算書に含まれる研究開発費は以下のとおり分析される。

（百万ユーロ）	2025年上半期	2024年上半期	変動
研究開発費	-1,342	-1,448	+106
資産計上した開発費	633	644	-11
研究開発資産化率	47.2%	44.5%	+2.7ポイント
償却費	-441	-410	-31

損益計算書に含まれる研究開発費総計 <sup>(1)</sup>	-1,150	-1,214	+64
----------------------------------	--------	--------	-----

(1) 研究開発費は、自動車開発活動の研究税控除後の金額である(研究開発費総計：第三者及びその他に対して請求された費用を控除前の研究開発費。 )。

#### 設備投資及び研究開発費純額（売上高に対する割合）

(百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	変動
有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く） 及び無形資産（資産計上した開発費を除く）			
第三者に対する設備投資請求その他	-79	-44	-35
<b>製造及び販売純投資額（研究開発費を除く）(1)</b>	<b>646</b>	<b>858</b>	<b>-212</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	2.3%	3.2%	-0.8ポイント
研究開発費	1,342	1,448	-106
第三者その他に請求される研究開発費	-98	-191	+93
<b>研究開発費純額(2)</b>	<b>1,244</b>	<b>1,257</b>	<b>-13</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	4.5%	4.7%	-0.2ポイント
<b>設備投資及び研究開発費純額(1)+(2)</b>	<b>1,890</b>	<b>2,115</b>	<b>-225</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	6.8%	7.8%	-1.0ポイント
<b>資産売却を控除した設備投資及び研究開発費純額</b>	<b>1,932</b>	<b>2,143</b>	<b>-211</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	7.0%	7.9%	-1.0ポイント

## 第4【設備の状況】

### 1【主要な設備の状況】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第4 設備の状況、2 主要な設備の状況」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。

### 2【設備の新設、除却等の計画】

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第4 設備の状況、3 設備の新設、除却等の計画」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

## 第5【提出会社の状況】

### 1【株式等の状況】

#### (1)【株式の総数等】

##### 【株式の総数】

2025年6月30日現在

授 権 株 数 (株)	発行済株式総数 (株)	未発行株式数 (株)
-------------	-------------	------------

該当なし	295,722,284	該当なし
------	-------------	------

(注1) フランスでは日本で用いられているような意味での授権株式の概念は存在しないが、株主総会は、取締役会に対して新株ないし持分証券の発行に際し、その金額及び期間を決定する権限を、一定の範囲内で与えることができる。

【発行済株式】

記名・無記名の別及び 額面・無額面の別	種類	発行数(株)	上場金融商品取引所又は 登録認可金融商品 取引業協会名	内容
記名式 額面金額3.81ユーロ	普通株式	295,722,284	ユーロネクスト・パリ	普通株式は、完全議決権株式であり、権利に何ら限定のない、ルノーにおける標準的な株式である。
計	-	295,722,284	-	-

(2) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項なし

(3) 【発行済株式総数及び資本金等の状況】

年月日	発行済株式総数増減数 (株)	発行済株式総数残高 (株)	資本金増減額 (ユーロ(円))	資本金残高 (ユーロ(円))
2024年12月31日	-	295,722,284	-	1,126,701,902.04 (194,074,402,626.390)
2025年6月30日	-	295,722,284	-	1,126,701,902.04 (194,074,402,626.390)

(4) 【大株主の状況】

2025年5月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数(株)	発行済株式総数に対する 所有株式数の割合(%) <sup>*</sup>
フランス政府	フランス	44,387,915	15.01
日産ファイナンス <sup>(1)</sup>	神奈川県横浜市西区高島1-1-1	44,358,343	15.00
従業員 <sup>(2)</sup>		16,643,088	5.63
自己株式 <sup>(3)</sup>		5,819,889	1.97
一般		184,513,049	62.39
合計	-	295,722,284	100.00

(1) 2023年7月26日にルノーS.A.と日産自動車株式会社との間で締結され、2023年11月7日に修正された新たな提携契約(「新提携契約」)が2023年11月8日に発効したが、ルノーS.A.の資本金における日産ファイナンス株式会社の保有水準に変更は生じず、15%に留まった。しかし、新提携契約に基づき、日産が保有するルノーS.A.株式に付された行使可能な議決権は、現在契約上ルノーS.A.の行使可能な議決権総数の15%を上限としており、日産が自由に議決権を行使できるのは、この限度内に限られる。

(2) フランス商法第L.225-102条に従い、このカテゴリーに含まれる従業員持株は、(i) 企業の貯蓄制度の下で、主に企業投資ファンド(FCPE)を通じて従業員及び元従業員が保有する株式、及び(ii) 2016年の割当制度以降に無償株式割当を受けた従業員が直接保有する記名式株式に相当する。

(3) 2022年7月1日以降に当社が実施した流動性契約に基づく保有株式を含む。自己株式に議決権はない。

\* 小数点以下第3位で四捨五入。

## 2【役員の状況】

ルノーの2024年度有価証券報告書の提出日（2025年5月15日）後、本半期報告書の提出日までに、以下に記載する事項を除き、役員に重要な異動はなかった。

### 1． 役員の男女別人数及び女性の比率（2025年9月17日現在）

取締役の男女別人数及び女性の比率につき、異動はなかった。

### 2． 新任役員

氏名及び 生年月日	役職名	所有ルノー株 式の種類及び 数	就任 年月日	任期	主要略歴
--------------	-----	-----------------------	-----------	----	------

<p>フランソワ・プロボ ( François Provost ) 1968年6月24日</p>	<p>最高経営責任 者兼取締役</p>	<p>-ルノー株式 42,578株  -FCPE 13,911.7652単 位</p>	<p>2025年 7月31日</p>	<p>CEO：2029年 年次株主総 会まで  取締役： 2027年年次 株主総会ま で</p>	<p>1968年生まれのフランソワ・プロボは、フランスのエコール・ポリテクニク及びパリ国立高等鉱業学校を卒業した。同氏はフランス経済・財務省財務局の上級公務員としてキャリアを開始。その後、フランス国防大臣顧問に就任。2002年にフランスの販売及びマーケティング部門にてブランチジェネラル・マネジャーとしてルノーに入社し、その後地域販売担当ディレクターを歴任した。2005年にはルノー・日産ポルトガルのマネージング・ディレクターに就任。2008年から2010年まで販売及びマーケティング部門にて戦略及び企画担当副社長を務め、その後ルノー・ロシアの最高執行責任者に任命された。2011年9月、ルノー・サムスン・モーターズのCEOに就任。2016年、フランソワ・プロボは中国事業担当上級副社長に就任。2017年1月、中国事業担当上級副社長を兼任しつつ、アジア太平洋地域部長に任命された。2019年4月、フランソワ・プロボはルノー・グループ中国地域担当上級副社長兼地域部長に就任し、e-GT NEVの取締役も務める。2020年10月、ルノー・グループの国際発展・パートナーシップ担当上級副社長に任命され、ルノー・グループCEOのルカ・デメオの直属であった。フランソワ・プロボはルノー・グループのコーポレート・マネジメント・コミッティのメンバーである。2022年1月1日、ルノー・グループの公共問題担当部門も兼任。2023年2月1日、同氏は購買・パートナーシップ・公共問題担当最高責任者兼APOマネージング・ディレクターに任命。ボード・オブ・マネジメント（BOM）及びコーポレート・マネジメント・コミッティ（CMC）に代わるリーダーシップ・チームのメンバーとなる。2023年10月9日、ルノー・グループの調達・パートナーシップ・公共問題担当最高責任者に任命。7月31日以降、同氏はルノーS.A.の最高経営責任者、ルノーs.a.s.の会長、並びにルノーS.A.及びルノーs.a.s.の取締役に就任。</p>
--	-------------------------	---	------------------------	--	---

### 3. 退任役員

氏名	役職名	退任年月日
ルカ・デメオ (Luca de Meo)	最高経営責任者兼取締役	2025年7月15日
ダンカン・ミント (Duncan Minto)	最高経営責任者	2025年7月31日

### 4. 役職の異動

氏名	新役職名	旧役職名	異動年月日
フランソワ・プロボ (François Provost)	最高経営責任者兼取締役	ルノー・グループ調達・ パートナーシップ・公共 問題担当最高責任者	2025年7月31日
ダンカン・ミント* (Duncan Minto)	最高財務責任者	最高経営責任者兼最高財 務責任者	2025年7月31日

\* ダンカン・ミント氏は、2025年7月15日から7月31日までの暫定期間、最高経営責任者を務めた。

## 第6【経理の状況】

a 本書記載のルノー（以下「当社」という。）及び連結子会社（以下合わせて「当グループ」又は「ルノー・グループ」という。）の邦文の中間財務書類（以下「邦文の中間財務書類」という。）は、国際財務報告基準（以下「IFRS」という。）（欧州連合により採択され、中間財務書類に適用されるIFRSの基準であるIAS第34号）に準拠して作成された原文の2025年及び2024年上半年要約中間連結財務諸表（以下「原文の中間財務書類」という。）の翻訳をもとに作成したものである。当グループの財務書類の日本における開示については、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」第328条第1項の規定が適用されている。邦文の中間財務書類には、半期報告書の様式に基づき必要とされる情報が補足されている。

なお、IFRSと日本の会計処理の原則及び手続並びに表示方法の主要な差異については、「3 日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違」に記載されている。

b 原文の中間財務書類は、独立登録会計事務所からの監査は受けていないが、フランスの専門的基準に準拠したレビューを受けている。

c 邦文の中間財務書類には、原文の中間財務書類中のユーロ表示の金額のうち主要なものについて円換算額が併記されている。日本円への換算には、2025年7月31日現在の株式会社三菱UFJ銀行の対顧客電信直物売相場、1ユーロ = 172.25円の為替レートが使用されている。日本円のコスト及び「2 その他」及び「3 日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違」の事項は原文の中間財務書類には記載されていない。

## 1【中間財務書類】

## 2025年要約中間連結財務諸表

## 連結損益計算書

	注	2025年上半期		2024年上半期		2024年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>売上高</b>	<b>4</b>	<b>27,640</b>	<b>47,610</b>	<b>26,958</b>	<b>46,435</b>	<b>56,232</b>	<b>96,860</b>
製品及びサービス売上原価		(22,310)	(38,429)	(21,037)	(36,236)	(44,500)	(76,651)
研究開発費	5	(1,150)	(1,981)	(1,214)	(2,091)	(2,274)	(3,917)
販売費及び一般管理費		(2,527)	(4,353)	(2,532)	(4,361)	(5,195)	(8,948)
その他の営業利益及び営業費用	6	(10,057)	(17,323)	(277)	(477)	(1,687)	(2,906)
その他の営業利益		21	36	373	642	798	1,375
その他の営業費用		(10,078)	(17,359)	(650)	(1,120)	(2,485)	(4,280)
<b>営業利益（損失）<sup>(1)</sup></b>		<b>(8,404)</b>	<b>(14,476)</b>	<b>1,898</b>	<b>3,269</b>	<b>2,576</b>	<b>4,437</b>
実質有利子負債コスト		(22)	(38)	56	96	104	179
総有利子負債コスト		(170)	(293)	(178)	(307)	(336)	(579)
現金及び金融資産に係る収益		148	255	234	403	440	758
その他の財務収益及び財務費用		(71)	(122)	(441)	(760)	(621)	(1,070)
<b>財務収益（費用）</b>	<b>7</b>	<b>(93)</b>	<b>(160)</b>	<b>(385)</b>	<b>(663)</b>	<b>(517)</b>	<b>(891)</b>
<b>関連会社及び共同支配企業の 当期純利益（損失）に対する持分</b>		<b>(2,322)</b>	<b>(4,000)</b>	<b>195</b>	<b>336</b>	<b>(521)</b>	<b>(897)</b>
日産自動車	11	(2,331)	(4,015)	264	455	(483)	(832)
その他の関連会社及び共同支配企業	12	9	16	(69)	(119)	(38)	(65)
<b>税引前利益</b>		<b>(10,819)</b>	<b>(18,636)</b>	<b>1,708</b>	<b>2,942</b>	<b>1,538</b>	<b>2,649</b>
当期税金及び繰延税金	8	(324)	(558)	(328)	(565)	(647)	(1,114)
<b>当期純利益</b>		<b>(11,143)</b>	<b>(19,194)</b>	<b>1,380</b>	<b>2,377</b>	<b>891</b>	<b>1,535</b>
当期純利益 - 親会社の所有者		(11,185)	(19,266)	1,293	2,227	752	1,295
当期純利益 - 非支配持分		42	72	87	150	139	239
基本的1株当たり利益 <sup>(2)</sup> (単位：ユーロ/円)		(40.90)	(7,045)	4.74	816	2.76	475
希薄化後1株当たり利益 <sup>(2)</sup> (単位：ユーロ/円)		(40.90)	(7,045)	4.67	804	2.72	469
社外流通株式数（単位：千株）							
基本的1株当たり利益計算用	9	273,460	273,460	272,582	272,582	272,374	272,374
希薄化後1株当たり利益計算用	9	273,460	273,460	277,133	277,133	276,883	276,883

(1) 2025年においては、営業利益には、日産自動車に対する投資に関する会計処理の変更起因する(9,315)百万ユーロの損失が含まれる（注6-B）。

(2) 当期純利益 - 親会社の所有者を株式数で除したものの

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2025年上半期						2024年上半期						2024年度					
	百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円		
	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後
<b>当期純利益</b>	(10,819)	(324)	(11,143)	(18,636)	(558)	(19,194)	1,708	(328)	1,380	2,942	(565)	2,377	1,538	(647)	891	2,649	(1,114)	1,535
<b>親会社及び子会社からのその他の包括利益項目</b>																		
<b>次年度以降において損益に再分類されない項目</b>	81	(20)	61	140	(34)	105	10	32	42	17	55	72	(75)	9	(66)	(129)	16	(114)
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	81	(20)	61	140	(34)	105	10	32	42	17	55	72	(79)	9	(70)	(136)	16	(121)
資本を通じて公正価値で測定する資本性金融商品	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	7	-	7
<b>次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目</b>	2,331	30	2,361	4,015	52	4,067	827	(44)	783	1,425	(76)	1,349	745	(21)	724	1,283	(36)	1,247
在外事業に係る為替換算調整勘定 <sup>(1)</sup>	1,370	-	1,370	2,360	-	2,360	264	-	264	455	-	455	240	-	240	413	-	413
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	(75)	-	(75)	(129)	-	(129)	253	-	253	436	-	436	277	-	277	477	-	477
日産自動車に対する投資の部分的ヘッジ <sup>(1)</sup>	1,131	-	1,131	1,948	-	1,948	163	-	163	281	-	281	202	-	202	348	-	348
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整	(98)	31	(67)	(169)	53	(115)	147	(44)	103	253	(76)	177	23	(20)	3	40	(34)	5
資本を通じて公正価値で測定する負債証券	3	(1)	2	5	(2)	3	-	-	-	-	-	-	3	(1)	2	5	(2)	3
<b>親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計(A)</b>	2,412	10	2,422	4,155	17	4,172	837	(12)	825	1,442	(21)	1,421	670	(12)	658	1,154	(21)	1,133
<b>関連会社及び共同支配企業のその他の包括利益項目に対する持分</b>																		

次年度以降において損益に再分類されない項目	(75)	-	(75)	(129)	-	(129)	24	-	24	41	-	41	121	-	121	208	-	208
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	(74)	-	(74)	(127)	-	(127)	15	-	15	26	-	26	119	-	119	205	-	205
その他	(1)	-	(1)	(2)	-	(2)	9	-	9	16	-	16	2	-	2	3	-	3
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	(901)	-	(901)	(1,552)	-	(1,552)	(737)	-	(737)	(1,269)	-	(1,269)	(426)	-	(426)	(734)	-	(734)
在外事業に係る為替換算調整勘定	(886)	-	(886)	(1,526)	-	(1,526)	(791)	-	(791)	(1,362)	-	(1,362)	(448)	-	(448)	(772)	-	(772)
その他	(15)	-	(15)	(26)	-	(26)	54	-	54	93	-	93	22	-	22	38	-	38
関連会社及び共同支配企業におけるその他の包括利益項目合計(B)	(976)	-	(976)	(1,681)	-	(1,681)	(713)	-	(713)	(1,228)	-	(1,228)	(305)	-	(305)	(525)	-	(525)
その他の包括利益項目(A)+(B)	1,436	10	1,446	2,474	17	2,491	124	(12)	112	214	(21)	193	365	(12)	353	629	(21)	608
包括利益	(9,383)	(314)	(9,697)	(16,162)	(541)	(16,703)	1,832	(340)	1,492	3,156	(586)	2,570	1,903	(659)	1,244	3,278	(1,135)	2,143
親会社の所有者			(9,720)			(16,743)			1,428			2,460			1,130			1,946
非支配持分			23			40			64			110			114			196

(1) 2025年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産自動車に対する投資の部分的ヘッジには、日産自動車の為替換算調整勘定の損益への振替が含まれる(注6-B)。

[次へ](#)

## 連結財政状態計算書

資産	注	2025年6月30日現在		2024年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>非流動資産</b>					
無形資産及びのれん	10-A	5,134	8,843	5,164	8,895
有形固定資産	10-B	13,986	24,091	13,861	23,876
関連会社及び共同支配企業に対する投資		4,239	7,302	17,063	29,391
日産自動車	11	-	-	12,599	21,702
その他の関連会社及び共同支配企業	12	4,239	7,302	4,464	7,689
長期金融資産	15	3,561	6,134	1,141	1,965
繰延税金資産		659	1,135	631	1,087
その他の非流動資産		1,161	2,000	1,053	1,814
<b>非流動資産合計</b>		<b>28,740</b>	<b>49,505</b>	<b>38,913</b>	<b>67,028</b>
<b>流動資産</b>					
棚卸資産	14	6,174	10,635	5,468	9,419
販売金融債権	13	55,110	94,927	54,355	93,626
自動車顧客債権		1,024	1,764	990	1,705
短期金融資産	15	1,832	3,156	1,673	2,882
未収還付税金		260	448	278	479
その他の流動資産		4,880	8,406	5,147	8,866
現金及び現金同等物	15	18,925	32,598	22,542	38,829
<b>流動資産合計</b>		<b>88,205</b>	<b>151,933</b>	<b>90,453</b>	<b>155,805</b>
<b>資産合計</b>		<b>116,945</b>	<b>201,438</b>	<b>129,366</b>	<b>222,833</b>

資本及び負債	注	2025年6月30日現在		2024年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>資本</b>					
資本金		1,127	1,941	1,127	1,941
資本剰余金		3,785	6,520	3,785	6,520
自己株式		(329)	(567)	(281)	(484)
金融商品再評価額		(167)	(288)	(93)	(160)
為替換算調整勘定		(1,272)	(2,191)	(2,833)	(4,880)
その他の剰余金		27,922	48,096	27,852	47,975
当期純利益 - 親会社の所有者		(11,185)	(19,266)	752	1,295
<b>資本 - 親会社の所有者</b>		<b>19,881</b>	<b>34,245</b>	<b>30,309</b>	<b>52,207</b>
資本 - 非支配持分		771	1,328	793	1,366
<b>資本合計</b>	<b>16</b>	<b>20,652</b>	<b>35,573</b>	<b>31,102</b>	<b>53,573</b>
<b>非流動負債</b>					
繰延税金負債		885	1,524	924	1,592
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	17-A	1,046	1,802	1,113	1,917
その他の引当金 長期	17-B	1,520	2,618	1,272	2,191
長期金融負債	18	6,025	10,378	7,266	12,516
不確実な税金負債に対する引当金 長期		198	341	275	474
その他の非流動負債		706	1,216	865	1,490
<b>非流動負債合計</b>		<b>10,380</b>	<b>17,880</b>	<b>11,715</b>	<b>20,179</b>
<b>流動負債</b>					
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	17-A	14	24	17	29
その他の引当金 短期	17-B	1,036	1,785	1,083	1,865
短期金融負債	18	3,495	6,020	3,986	6,866
販売金融負債	18	60,558	104,311	60,438	104,104
営業債務		9,432	16,247	9,809	16,896
未払税金		370	637	370	637
不確実な税金負債に対する引当金 短期		-	-	-	-
その他の流動負債		11,008	18,961	10,846	18,682
<b>流動負債合計</b>		<b>85,913</b>	<b>147,985</b>	<b>86,549</b>	<b>149,081</b>
<b>資本及び負債合計</b>		<b>116,945</b>	<b>201,438</b>	<b>129,366</b>	<b>222,833</b>

[次へ](#)

連結持分変動計算書

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定 <sup>(1)</sup>		その他の剰余金 <sup>(2)</sup>		当期純利益 (親会社の所有者)		資本 (親会社の所有者)		資本 (非支配持分)		資本合計	
		千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ
<b>2023年12月31日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(212)</b>	<b>(365)</b>	<b>(111)</b>	<b>(191)</b>	<b>(3,140)</b>	<b>(5,409)</b>	<b>26,105</b>	<b>44,966</b>	<b>2,198</b>	<b>3,786</b>	<b>29,752</b>	<b>51,248</b>	<b>882</b>	<b>1,519</b>	<b>30,634</b>	<b>52,767</b>
2024年上半年純利益														1,293	2,227	1,293	2,227	87	150	1,380	2,377
その他の包括利益項目								161	277	(91)	(157)	65	112			135	233	(23)	(40)	112	193
<b>2024年上半年包括利益</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>161</b>	<b>277</b>	<b>(91)</b>	<b>(157)</b>	<b>65</b>	<b>112</b>	<b>1,293</b>	<b>2,227</b>	<b>1,428</b>	<b>2,460</b>	<b>64</b>	<b>110</b>	<b>1,492</b>	<b>2,570</b>
2023年度利益処分												2,198	3,786	(2,198)	(3,786)	-	-			-	-
配当金												(507)	(873)			(507)	(873)	(103)	(177)	(610)	(1,051)
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						(75)	(129)									(75)	(129)			(75)	(129)
所有持分の増減												(28)	(48)			(28)	(48)	(76)	(131)	(104)	(179)
株式報酬費用等								-	-			(55)	(95)			(55)	(95)			(55)	(95)
<b>2024年6月30日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(287)</b>	<b>(494)</b>	<b>50</b>	<b>86</b>	<b>(3,231)</b>	<b>(5,565)</b>	<b>27,778</b>	<b>47,848</b>	<b>1,293</b>	<b>2,227</b>	<b>30,515</b>	<b>52,562</b>	<b>767</b>	<b>1,321</b>	<b>31,282</b>	<b>53,883</b>
2024年下半年純利益														(541)	(932)	(541)	(932)	52	90	(489)	(842)
その他の包括利益項目								(143)	(246)	398	686	(12)	(21)			243	419	(2)	(3)	241	415
<b>2024年下半年包括利益</b>								<b>(143)</b>	<b>(246)</b>	<b>398</b>	<b>686</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(541)</b>	<b>(932)</b>	<b>(298)</b>	<b>(513)</b>	<b>50</b>	<b>86</b>	<b>(248)</b>	<b>(427)</b>
配当金																-	-	(8)	(14)	(8)	(14)
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						6	10									6	10			6	10
所有持分の増減												31	53			31	53	(16)	(28)	15	26

株式報酬費用等												55	95			55	95			55	95
<b>2024年12月31日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(281)</b>	<b>(484)</b>	<b>(93)</b>	<b>(160)</b>	<b>(2,833)</b>	<b>(4,880)</b>	<b>27,852</b>	<b>47,975</b>	<b>752</b>	<b>1,295</b>	<b>30,309</b>	<b>52,207</b>	<b>793</b>	<b>1,366</b>	<b>31,102</b>	<b>53,573</b>
2025年上半年純利益														(11,185)	(19,266)	(11,185)	(19,266)	42	72	(11,143)	(19,194)
その他の包括利益項目								(74)	(127)	1,561	2,689	(22)	(38)			1,465	2,523	(19)	(33)	1,446	2,491
<b>2025年上半年包括利益</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(74)</b>	<b>(127)</b>	<b>1,561</b>	<b>2,689</b>	<b>(22)</b>	<b>(38)</b>	<b>(11,185)</b>	<b>(19,266)</b>	<b>(9,720)</b>	<b>(16,743)</b>	<b>23</b>	<b>40</b>	<b>(9,697)</b>	<b>(16,703)</b>
2024年度利益処分												752	1,295	(752)	(1,295)	-	-			-	-
配当金												(601)	(1,035)			(601)	(1,035)	(71)	(122)	(672)	(1,158)
自己株式の（取得）/ 処分及び増資による影響額						(48)	(83)									(48)	(83)			(48)	(83)
所有持分の増減										-	-	(38)	(65)	-	-	(38)	(65)	26	45	(12)	(21)
株式報酬費用等								-	-			(21)	(36)			(21)	(36)			(21)	(36)
<b>2025年6月30日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(329)</b>	<b>(567)</b>	<b>(167)</b>	<b>(288)</b>	<b>(1,272)</b>	<b>(2,191)</b>	<b>27,922</b>	<b>48,096</b>	<b>(11,185)</b>	<b>(19,266)</b>	<b>19,881</b>	<b>34,245</b>	<b>771</b>	<b>1,328</b>	<b>20,652</b>	<b>35,573</b>

(1) 2025年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産自動車に対する投資の部分的ヘッジには、日産自動車の為替換算調整勘定の損益への振替が含まれる（注6-B）

(2) その他の剰余金の増減は、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異に該当する。

2025年の連結持分の変動に関する詳細は注16に記載。

[次へ](#)

## 連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2025年上半期		2024年上半期		2024年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益</b>		<b>(11,143)</b>	<b>(19,194)</b>	<b>1,380</b>	<b>2,377</b>	<b>891</b>	<b>1,535</b>
非資金的収益及び費用の調整：							
- 減価償却費、償却費及び減損		1,809	3,116	1,500	2,584	3,183	5,483
- 関連会社及び共同支配企業の当期純 （利益）損失に対する持分		2,322	4,000	(195)	(336)	521	897
- その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	19	10,004	17,232	637	1,097	1,807	3,113
非上場関連会社及び共同支配企業からの受 取配当金		25	43	76	131	80	138
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(1)</sup></b>		<b>3,017</b>	<b>5,197</b>	<b>3,398</b>	<b>5,853</b>	<b>6,482</b>	<b>11,165</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(2)</sup></b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>142</b>	<b>245</b>	<b>142</b>	<b>245</b>
消費者向け融資の純増減		(1,511)	(2,603)	(1,696)	(2,921)	(2,514)	(4,330)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		425	732	(455)	(784)	(2,105)	(3,626)
<b>販売金融債権の（増加）減少</b>		<b>(1,086)</b>	<b>(1,871)</b>	<b>(2,151)</b>	<b>(3,705)</b>	<b>(4,619)</b>	<b>(7,956)</b>
販売金融部門による社債の発行		1,584	2,728	2,626	4,523	5,133	8,842
販売金融部門による社債の償還		(1,367)	(2,355)	(981)	(1,690)	(2,833)	(4,880)
販売金融部門に係るその他の負債の純増減		(185)	(319)	1,962	3,380	3,420	5,891
販売金融部門に係るその他の有価証券及び 貸付の純増減		91	157	(78)	(134)	(198)	(341)
<b>販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減</b>		<b>123</b>	<b>212</b>	<b>3,529</b>	<b>6,079</b>	<b>5,522</b>	<b>9,512</b>
<b>資産計上したリース用資産の増減</b>		<b>(529)</b>	<b>(911)</b>	<b>(382)</b>	<b>(658)</b>	<b>(826)</b>	<b>(1,423)</b>
<b>税引前運転資本の増減</b>	19	<b>(800)</b>	<b>(1,378)</b>	<b>(638)</b>	<b>(1,099)</b>	<b>1,096</b>	<b>1,888</b>
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税 金調整前）</b>		<b>725</b>	<b>1,249</b>	<b>3,898</b>	<b>6,714</b>	<b>7,797</b>	<b>13,430</b>
利息の受取額		155	267	226	389	429	739
利息の支払額		(158)	(272)	(156)	(269)	(321)	(553)
当期税金（支払）/受取額		(279)	(481)	(355)	(611)	(744)	(1,282)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>443</b>	<b>763</b>	<b>3,613</b>	<b>6,223</b>	<b>7,161</b>	<b>12,335</b>
有形固定資産及び無形資産への投資	19	(1,400)	(2,412)	(1,573)	(2,709)	(3,050)	(5,254)
有形固定資産及び無形資産の処分		42	72	28	48	94	162
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控 除後		(56)	(96)	(155)	<b>(267)</b>	(211)	<b>(363)</b>
その他の持分の取得		(75)	(129)	(398)	(686)	(445)	(767)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控 除後		-	-	(76)	(131)	(71)	(122)
その他の持分の売却 <sup>(3)</sup>		7	12	427	736	1,273	2,193

自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減		-	-	77	133	375	646
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(1,482)</b>	<b>(2,553)</b>	<b>(1,670)</b>	<b>(2,877)</b>	<b>(2,035)</b>	<b>(3,505)</b>
親会社株主に対する支払配当金	16	(638)	(1,099)	(539)	(928)	(536)	(923)
非支配株主との取引		13	22	1	2	17	29
非支配株主に対する支払配当金		(71)	(122)	(103)	(177)	(111)	(191)
自己株式の(取得)売却		(130)	(224)	(143)	(246)	(159)	(274)
<b>株主に係るキャッシュ・フロー</b>		<b>(826)</b>	<b>(1,423)</b>	<b>(784)</b>	<b>(1,350)</b>	<b>(789)</b>	<b>(1,359)</b>
自動車部門による社債発行		-	-	-	-	-	-
自動車部門による社債償還		(1,480)	(2,549)	(700)	(1,206)	(1,578)	(2,718)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増(減)		(135)	(233)	142	245	(867)	(1,493)
<b>自動車部門に係る金融負債の純増減</b>		<b>(1,615)</b>	<b>(2,782)</b>	<b>(558)</b>	<b>(961)</b>	<b>(2,445)</b>	<b>(4,212)</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(2,441)</b>	<b>(4,205)</b>	<b>(1,342)</b>	<b>(2,312)</b>	<b>(3,234)</b>	<b>(5,571)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>		<b>(3,480)</b>	<b>(5,994)</b>	<b>601</b>	<b>1,035</b>	<b>1,892</b>	<b>3,259</b>

- (1) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。
- (2) 日産自動車からの受取配当金(2024年の142百万ユーロ)である。
- (3) 主として日産株式の売却代金(2024年上半期の358百万ユーロ及び2024年下半期の494百万ユーロ)を含む。

	2025年上半期		2024年上半期		2024年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>22,542</b>	<b>38,829</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	(3,480)	(5,994)	601	1,035	1,892	3,259
為替相場変動等の影響額	(137)	(236)	33	57	(27)	(47)
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高<sup>(1)</sup></b>	<b>18,925</b>	<b>32,598</b>	<b>21,311</b>	<b>36,708</b>	<b>22,542</b>	<b>38,829</b>

- (1) 使用制限の課された現金の詳細については注15-Bに記す。

## 要約中間連結財務諸表に対する注記

### I - 事業セグメントに関する情報

ルノー・グループにより使用された事業セグメントは以下のとおりである。

- ・ 「自動車」部門は、乗用車及び小型商用車の製造、販売及び流通子会社、並びに本部門の資金管理をする子会社が含まれる。また、この部門は、自動車セクターの関連会社及び共同支配企業（主にホース・パワートレイン・リミテッド）への投資も含む。
- ・ 「販売金融」部門は販売網及び最終顧客に対して、RCIバンク及びその子会社並びに関連会社及び共同支配企業によって運営されており、それ自体が営業活動であるとルノー・グループは考えている。
- ・ 「モビリティサービス」部門は、新しいモビリティ向けのサービス及び電気自動車充電事業を含む。

セグメントの業績は、「最高経営意思決定者」とされるリーダーシップ・チームが定期的にレビューするもので、営業総利益を表している。当該指標の定義は、2024年12月31日現在の連結財務諸表（注2-D. 連結財務諸表の表示）に詳述している。営業総利益はリストラクチャリング費用を除く。

[次へ](#)

A. 事業セグメント別連結損益計算書

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
2025年上半期										
外部売上高	24,490	42,184	3,106	5,350	44	76	-	-	27,640	47,610
部門間売上高	26	45	10	17	1	2	(37)	(64)	-	-
部門別売上高	24,516	42,229	3,116	5,367	45	78	(37)	(64)	27,640	47,610
営業総利益 <sup>(1)</sup>	989	1,704	668	1,151	(4)	(7)	-	-	1,653	2,847
営業利益 <sup>(2)</sup>	(9,004)	(15,509)	608	1,047	(8)	(14)	-	-	(8,404)	(14,476)
財務収益(費用) <sup>(3)</sup>	70	121	(11)	(19)	(2)	(3)	(150)	(258)	(93)	(160)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	(2,323)	(4,001)	1	2	-	-	-	-	(2,322)	(4,000)
税引前利益	(11,257)	(19,390)	598	1,030	(10)	(17)	(150)	(258)	(10,819)	(18,636)
当期税金及び繰延税金	(178)	(307)	(146)	(251)	-	-	-	-	(324)	(558)
当期純利益	(11,435)	(19,697)	452	779	(10)	(17)	(150)	(258)	(11,143)	(19,194)

(1) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(2) 2025年においては、営業利益には、日産自動車に対する投資に関する会計処理の変更に起因する(9,315)百万ユーロの損失が含まれる(注6-B)。

(3) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において消去される。これらは2025年上半期において150百万ユーロである。

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
2024年上半期										
外部売上高	24,372	41,981	2,555	4,401	31	53	-	-	26,958	46,435

部門間売上高	25	43	8	14	1	2	(34)	(59)	-	-
部門別売上高	24,397	42,024	2,563	4,415	32	55	(34)	(59)	26,958	46,435
営業総利益 <sup>(1)</sup>	1,602	2,759	593	1,021	(18)	(31)	(2)	(3)	2,175	3,746
営業利益	1,343	2,313	579	997	(22)	(38)	(2)	(3)	1,898	3,269
財務収益(費用) <sup>(2)</sup>	247	425	(32)	(55)	-	-	(600)	(1,034)	(385)	(663)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	194	334	1	2	-	-	-	-	195	336
税引前利益	1,784	3,073	548	944	(22)	(38)	(602)	(1,037)	1,708	2,942
当期税金及び繰延税金	(242)	(417)	(85)	(146)	(1)	(2)	-	-	(328)	(565)
当期純利益	1,542	2,656	463	798	(23)	(40)	(602)	(1,037)	1,380	2,377
2024年度										
外部売上高	50,519	87,019	5,644	9,722	69	119	-	-	56,232	96,860
部門間売上高	51	88	18	31	2	3	(71)	(122)	-	-
部門別売上高	50,570	87,107	5,662	9,753	71	122	(71)	(122)	56,232	96,860
営業総利益 <sup>(1)</sup>	2,998	5,164	1,295	2,231	(28)	(48)	(2)	(3)	4,263	7,343
営業利益	1,361	2,344	1,232	2,122	(15)	(26)	(2)	(3)	2,576	4,437
財務収益(費用) <sup>(2)</sup>	132	227	(50)	(86)	1	2	(600)	(1,034)	(517)	(891)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	(524)	(903)	3	5	-	-	-	-	(521)	(897)
税引前利益	969	1,669	1,185	2,041	(14)	(24)	(602)	(1,037)	1,538	2,649
当期税金及び繰延税金	(437)	(753)	(210)	(362)	-	-	-	-	(647)	(1,114)
当期純利益	532	916	975	1,679	(14)	(24)	(602)	(1,037)	891	1,535

(1) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(2) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において消去される。2024年度は600百万ユーロの配当金が支払われた。

[次へ](#)

## B. 事業セグメント別連結財政状態計算書

2025年6月30日	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>										
<b>非流動資産</b>										
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,716	27,071	3,259	5,614	145	250	-	-	19,120	32,934
関連会社及び共同支配企業に対する投資	4,108	7,076	82	141	49	84	-	-	4,239	7,302
長期金融資産 持分投資	9,665	16,648	10	17	-	-	(6,870)	(11,834)	2,805	4,832
長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	908	1,564	-	-	-	-	(152)	(262)	756	1,302
繰延税金資産	387	667	271	467	1	2	-	-	659	1,135
その他の非流動資産	1,093	1,883	48	83	20	34	-	-	1,161	2,000
<b>非流動資産合計</b>	<b>31,877</b>	<b>54,908</b>	<b>3,670</b>	<b>6,322</b>	<b>215</b>	<b>370</b>	<b>(7,022)</b>	<b>(12,095)</b>	<b>28,740</b>	<b>49,505</b>
<b>流動資産</b>										
棚卸資産	6,135	10,568	34	59	5	9	-	-	6,174	10,635
顧客債権	1,056	1,819	55,566	95,712	18	31	(506)	(872)	56,134	96,691
短期金融資産	1,466	2,525	1,050	1,809	-	-	(684)	(1,178)	1,832	3,156
未収還付税金及びその他の流動資産	3,033	5,224	6,336	10,914	17	29	(4,246)	(7,314)	5,140	8,854
現金及び現金同等物	12,659	21,805	6,268	10,797	42	72	(44)	(76)	18,925	32,598
<b>流動資産合計</b>	<b>24,349</b>	<b>41,941</b>	<b>69,254</b>	<b>119,290</b>	<b>82</b>	<b>141</b>	<b>(5,480)</b>	<b>(9,439)</b>	<b>88,205</b>	<b>151,933</b>
<b>資産合計</b>	<b>56,226</b>	<b>96,849</b>	<b>72,924</b>	<b>125,612</b>	<b>297</b>	<b>512</b>	<b>(12,502)</b>	<b>(21,535)</b>	<b>116,945</b>	<b>201,438</b>
<b>資本及び負債</b>										

資本	20,743	35,730	6,857	11,811	(73)	(126)	(6,875)	(11,842)	20,652	35,573
<b>非流動負債</b>										
長期引当金	2,362	4,069	402	692	-	-	-	-	2,764	4,761
長期金融負債	4,615	7,949	1,343	2,313	220	379	(153)	(264)	6,025	10,378
繰延税金負債	145	250	739	1,273	1	2	-	-	885	1,524
その他の非流動負債	404	696	295	508	7	12	-	-	706	1,216
<b>非流動負債合計</b>	<b>7,526</b>	<b>12,964</b>	<b>2,779</b>	<b>4,787</b>	<b>228</b>	<b>393</b>	<b>(153)</b>	<b>(264)</b>	<b>10,380</b>	<b>17,880</b>
<b>流動負債</b>										
短期引当金	1,021	1,759	28	48	1	2	-	-	1,050	1,809
短期金融負債	3,943	6,792	-	-	79	136	(527)	(908)	3,495	6,020
営業債務及び販売金融負債	9,717	16,738	61,213	105,439	33	57	(973)	(1,676)	69,990	120,558
未払税金及びその他の流動負債	13,276	22,868	2,047	3,526	29	50	(3,974)	(6,845)	11,378	19,599
<b>流動負債合計</b>	<b>27,957</b>	<b>48,156</b>	<b>63,288</b>	<b>109,014</b>	<b>142</b>	<b>245</b>	<b>(5,474)</b>	<b>(9,429)</b>	<b>85,913</b>	<b>147,985</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>56,226</b>	<b>96,849</b>	<b>72,924</b>	<b>125,612</b>	<b>297</b>	<b>512</b>	<b>(12,502)</b>	<b>(21,535)</b>	<b>116,945</b>	<b>201,438</b>

2024年12月31日	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>										
<b>非流動資産</b>										
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	16,015	27,586	2,890	4,978	120	207	-	-	19,025	32,771
関連会社及び共同支配企業に対する投資	16,949	29,195	113	195	1	2	-	-	17,063	29,391
長期金融資産 持分投資	6,648	11,451	10	17	-	-	(6,600)	(11,369)	58	100
長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	1,233	2,124	(1)	(2)	1	2	(150)	(258)	1,083	1,865

繰延税金資産	402	692	229	394	-	-	-	-	631	1,087
その他の非流動資産	997	1,717	55	95	2	3	(1)	(2)	1,053	1,814
<b>非流動資産合計</b>	<b>42,244</b>	<b>72,765</b>	<b>3,296</b>	<b>5,677</b>	<b>124</b>	<b>214</b>	<b>(6,751)</b>	<b>(11,629)</b>	<b>38,913</b>	<b>67,028</b>
<b>流動資産</b>										
棚卸資産	5,425	9,345	39	67	4	7	-	-	5,468	9,419
顧客債権	999	1,721	54,804	94,400	15	26	(473)	(815)	55,345	95,332
短期金融資産	1,213	2,089	1,266	2,181	-	-	(806)	(1,388)	1,673	2,882
未収還付税金及びその他の流動資産	3,415	5,882	6,180	10,645	25	43	(4,195)	(7,226)	5,425	9,345
現金及び現金同等物	15,349	26,439	7,166	12,343	39	67	(12)	(21)	22,542	38,829
<b>流動資産合計</b>	<b>26,401</b>	<b>45,476</b>	<b>69,455</b>	<b>119,636</b>	<b>83</b>	<b>143</b>	<b>(5,486)</b>	<b>(9,450)</b>	<b>90,453</b>	<b>155,805</b>
<b>資産合計</b>	<b>68,645</b>	<b>118,241</b>	<b>72,751</b>	<b>125,314</b>	<b>207</b>	<b>357</b>	<b>(12,237)</b>	<b>(21,078)</b>	<b>129,366</b>	<b>222,833</b>
<b>資本及び負債</b>										
<b>資本</b>	<b>31,135</b>	<b>53,630</b>	<b>6,655</b>	<b>11,463</b>	<b>(84)</b>	<b>(145)</b>	<b>(6,604)</b>	<b>(11,375)</b>	<b>31,102</b>	<b>53,573</b>
<b>非流動負債</b>										
長期引当金	2,313	3,984	348	599	(1)	(2)	-	-	2,660	4,582
長期金融負債	5,574	9,601	1,678	2,890	165	284	(151)	(260)	7,266	12,516
繰延税金負債	204	351	720	1,240	1	2	(1)	(2)	924	1,592
その他の非流動負債	549	946	307	529	9	16	-	-	865	1,490
<b>非流動負債合計</b>	<b>8,640</b>	<b>14,882</b>	<b>3,053</b>	<b>5,259</b>	<b>174</b>	<b>300</b>	<b>(152)</b>	<b>(262)</b>	<b>11,715</b>	<b>20,179</b>
<b>流動負債</b>										
短期引当金	1,066	1,836	34	59	2	3	(2)	(3)	1,100	1,895
短期金融負債	4,580	7,889	-	-	62	107	(656)	(1,130)	3,986	6,866
営業債務及び販売金融負債	10,026	17,270	61,047	105,153	28	48	(854)	(1,471)	70,247	121,000
未払税金及びその他の流動負債	13,199	22,735	1,962	3,380	24	41	(3,969)	(6,837)	11,216	19,320
<b>流動負債合計</b>	<b>28,871</b>	<b>49,730</b>	<b>63,043</b>	<b>108,592</b>	<b>116</b>	<b>200</b>	<b>(5,481)</b>	<b>(9,441)</b>	<b>86,549</b>	<b>149,081</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>68,645</b>	<b>118,241</b>	<b>72,751</b>	<b>125,314</b>	<b>207</b>	<b>357</b>	<b>(12,237)</b>	<b>(21,078)</b>	<b>129,366</b>	<b>222,833</b>

## C. 事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>2025年上半期</b>										
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>(11,435)</b>	<b>(19,697)</b>	<b>452</b>	<b>779</b>	<b>(10)</b>	<b>(17)</b>	<b>(150)</b>	<b>(258)</b>	<b>(11,143)</b>	<b>(19,194)</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	1,500	2,584	302	520	7	12	-	-	1,809	3,116
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分	2,325	4,005	(3)	(5)	-	-	-	-	2,322	4,000
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	9,780	16,846	228	393	3	5	(7)	(12)	10,004	17,232
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	25	43	-	-	-	-	-	-	25	43
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>2,195</b>	<b>3,781</b>	<b>979</b>	<b>1,686</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(157)</b>	<b>(270)</b>	<b>3,017</b>	<b>5,197</b>
上場企業からの受取配当金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
販売金融債権の減少（増加）	-	-	(1,075)	(1,852)	-	-	(11)	(19)	(1,086)	(1,871)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	93	160	-	-	30	52	123	212
資産計上したリース用資産の増減	130	224	(659)	(1,135)	-	-	-	-	(529)	(911)
税引前運転資本の増減	(897)	(1,545)	94	162	4	7	(1)	(2)	(800)	(1,378)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>1,428</b>	<b>2,460</b>	<b>(568)</b>	<b>(978)</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>(139)</b>	<b>(239)</b>	<b>725</b>	<b>1,249</b>
利息の受取額	162	279	1	2	-	-	(8)	(14)	155	267
利息の支払額	(171)	(295)	-	-	(2)	(3)	15	26	(158)	(272)
当期税金（支払）/受取額	(141)	(243)	(138)	(238)	-	-	-	-	(279)	(481)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>1,278</b>	<b>2,201</b>	<b>(705)</b>	<b>(1,214)</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>(132)</b>	<b>(227)</b>	<b>443</b>	<b>763</b>
無形資産の購入	(668)	(1,151)	(14)	(24)	(5)	(9)	-	-	(687)	(1,183)
有形固定資産の購入	(688)	(1,185)	(2)	(3)	(23)	(40)	-	-	(713)	(1,228)
有形固定資産及び無形資産の処分	42	72	-	-	-	-	-	-	42	72
支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	(68)	(117)	-	-	12	21	-	-	(56)	(96)
その他の持分の取得及び売却	(100)	(172)	24	41	(1)	(2)	9	16	(68)	(117)

自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	(3)	(5)	-	-	-	-	3	5	-	-
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,485)</b>	<b>(2,558)</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>(17)</b>	<b>(29)</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>(1,482)</b>	<b>(2,553)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(811)	(1,397)	(158)	(272)	7	12	136	234	(826)	(1,423)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(1,577)	(2,716)	-	-	14	24	(52)	(90)	(1,615)	(2,782)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(2,388)</b>	<b>(4,113)</b>	<b>(158)</b>	<b>(272)</b>	<b>21</b>	<b>36</b>	<b>84</b>	<b>145</b>	<b>(2,441)</b>	<b>(4,205)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>(2,595)</b>	<b>(4,470)</b>	<b>(855)</b>	<b>(1,473)</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>(36)</b>	<b>(62)</b>	<b>(3,480)</b>	<b>(5,994)</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>15,349</b>	<b>26,439</b>	<b>7,166</b>	<b>12,343</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>22,542</b>	<b>38,829</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	(2,595)	(4,470)	(855)	(1,473)	6	10	(36)	(62)	(3,480)	(5,994)
為替相場変動等の影響額	(95)	(164)	(43)	(74)	(3)	(5)	4	7	(137)	(236)
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>12,659</b>	<b>21,805</b>	<b>6,268</b>	<b>10,797</b>	<b>42</b>	<b>72</b>	<b>(44)</b>	<b>(76)</b>	<b>18,925</b>	<b>32,598</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2025年上半期において150百万ユーロであった。

(2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>2024年上半期</b>										
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>1,542</b>	<b>2,656</b>	<b>463</b>	<b>798</b>	<b>(23)</b>	<b>(40)</b>	<b>(602)</b>	<b>(1,037)</b>	<b>1,380</b>	<b>2,377</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	1,203	2,072	303	522	(6)	(10)	-	-	1,500	2,584
- 関連会社及び共同支配企業の当期純(利益)損失に対する持分	(194)	(334)	(1)	(2)	-	-	-	-	(195)	(336)
- その他の非資金的収益及び費用(利息・税金調整前)	527	908	100	172	17	29	(7)	(12)	637	1,097
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	76	131	-	-	-	-	-	-	76	131
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>3,154</b>	<b>5,433</b>	<b>865</b>	<b>1,490</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(609)</b>	<b>(1,049)</b>	<b>3,398</b>	<b>5,853</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(3)</sup></b>	<b>142</b>	<b>245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>142</b>	<b>245</b>

販売金融債権の減少（増加）	-	-	(2,463)	(4,243)	-	-	312	537	(2,151)	(3,705)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	3,620	6,235	-	-	(91)	(157)	3,529	6,079
資産計上したリース用資産の増減	29	50	(410)	(706)	(1)	(2)	-	-	(382)	(658)
税引前運転資本の増減	(209)	(360)	(435)	(749)	3	5	3	5	(638)	(1,099)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>3,116</b>	<b>5,367</b>	<b>1,177</b>	<b>2,027</b>	<b>(10)</b>	<b>(17)</b>	<b>(385)</b>	<b>(663)</b>	<b>3,898</b>	<b>6,714</b>
利息の受取額	239	412	-	-	-	-	(13)	(22)	226	389
利息の支払額	(174)	(300)	-	-	(2)	(3)	20	34	(156)	(269)
当期税金（支払）/受取額	(247)	(425)	(108)	(186)	-	-	-	-	(355)	(611)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>2,934</b>	<b>5,054</b>	<b>1,069</b>	<b>1,841</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(378)</b>	<b>(651)</b>	<b>3,613</b>	<b>6,223</b>
無形資産の購入	(682)	(1,175)	(6)	(10)	(7)	(12)	14	24	(681)	(1,173)
有形固定資産の購入	(881)	(1,518)	(3)	(5)	(8)	(14)	-	-	(892)	(1,536)
有形固定資産及び無形資産の処分	28	48	-	-	14	24	(14)	(24)	28	48
支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	(76)	(131)	(155)	(267)	-	-	-	-	(231)	(398)
その他の持分の取得及び売却 <sup>(4)</sup>	10	17	(1)	(2)	(7)	(12)	27	47	29	50
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	74	127	-	-	1	2	2	3	77	133
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,527)</b>	<b>(2,630)</b>	<b>(165)</b>	<b>(284)</b>	<b>(7)</b>	<b>(12)</b>	<b>29</b>	<b>50</b>	<b>(1,670)</b>	<b>(2,877)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(776)	(1,337)	(613)	(1,056)	31	53	574	989	(784)	(1,350)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(351)	(605)	-	-	8	14	(215)	(370)	(558)	(961)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,127)</b>	<b>(1,941)</b>	<b>(613)</b>	<b>(1,056)</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>359</b>	<b>618</b>	<b>(1,342)</b>	<b>(2,312)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>280</b>	<b>482</b>	<b>291</b>	<b>501</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>601</b>	<b>1,035</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,465</b>	<b>24,916</b>	<b>6,225</b>	<b>10,723</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>(27)</b>	<b>(47)</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>
現金及び現金同等物の増加（減少）	280	482	291	501	20	34	10	17	601	1,035
為替相場変動等の影響額	14	24	21	36	1	2	(3)	(5)	33	57
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>14,759</b>	<b>25,422</b>	<b>6,537</b>	<b>11,260</b>	<b>35</b>	<b>60</b>	<b>(20)</b>	<b>(34)</b>	<b>21,311</b>	<b>36,708</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2024年上半期において600百万ユーロであった。

- (2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。  
(3) 日産自動車からの受取配当金（142百万ユーロ）である。  
(4) 主として日産株式の売却代金（2024年上半期の358百万ユーロ）からなる。

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>2024年度</b>										
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>532</b>	<b>916</b>	<b>975</b>	<b>1,679</b>	<b>(14)</b>	<b>(24)</b>	<b>(602)</b>	<b>(1,037)</b>	<b>891</b>	<b>1,535</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	2,526	4,351	659	1,135	(2)	(3)	-	-	3,183	5,483
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分	524	903	(3)	(5)	-	-	-	-	521	897
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	1,554	2,677	263	453	1	2	(11)	(19)	1,807	3,113
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	80	138	-	-	-	-	-	-	80	138
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>5,216</b>	<b>8,985</b>	<b>1,894</b>	<b>3,262</b>	<b>(15)</b>	<b>(26)</b>	<b>(613)</b>	<b>(1,056)</b>	<b>6,482</b>	<b>11,165</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(3)</sup></b>	<b>142</b>	<b>245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>142</b>	<b>245</b>
販売金融債権の減少（増加）	-	-	(4,732)	(8,151)	-	-	113	195	(4,619)	(7,956)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	5,502	9,477	-	-	20	34	5,522	9,512
資産計上したリース用資産の増減	94	162	(919)	(1,583)	(1)	(2)	-	-	(826)	(1,423)
税引前運転資本の増減	844	1,454	249	429	1	2	2	3	1,096	1,888
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>6,296</b>	<b>10,845</b>	<b>1,994</b>	<b>3,435</b>	<b>(15)</b>	<b>(26)</b>	<b>(478)</b>	<b>(823)</b>	<b>7,797</b>	<b>13,430</b>
利息の受取額	459	791	(2)	(3)	-	-	(28)	(48)	429	739
利息の支払額	(354)	(610)	-	-	7	12	26	45	(321)	(553)
当期税金（支払）/受取額	(461)	(794)	(283)	(487)	-	-	-	-	(744)	(1,282)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>5,940</b>	<b>10,232</b>	<b>1,709</b>	<b>2,944</b>	<b>(8)</b>	<b>(14)</b>	<b>(480)</b>	<b>(827)</b>	<b>7,161</b>	<b>12,335</b>
無形資産の購入	(1,273)	(2,193)	(19)	(33)	(10)	(17)	14	24	(1,288)	(2,219)
有形固定資産の購入	(1,736)	(2,990)	(5)	(9)	(21)	(36)	-	-	(1,762)	(3,035)

有形固定資産及び無形資産の処分	94	162	-	-	14	24	(14)	(24)	94	162
支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	(77)	(133)	(205)	(353)	-	-	-	-	(282)	(486)
その他の持分の取得及び売却 <sup>(4)</sup>	761	1,311	41	71	(17)	(29)	43	74	828	1,426
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	393	677	-	-	5	9	(23)	(40)	375	646
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,838)</b>	<b>(3,166)</b>	<b>(188)</b>	<b>(324)</b>	<b>(29)</b>	<b>(50)</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>(2,035)</b>	<b>(3,505)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(776)	(1,337)	(617)	(1,063)	46	79	558	961	(789)	(1,359)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,377)	(4,094)	-	-	16	28	(84)	(145)	(2,445)	(4,212)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(3,153)</b>	<b>(5,431)</b>	<b>(617)</b>	<b>(1,063)</b>	<b>62</b>	<b>107</b>	<b>474</b>	<b>816</b>	<b>(3,234)</b>	<b>(5,571)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>949</b>	<b>1,635</b>	<b>904</b>	<b>1,557</b>	<b>25</b>	<b>43</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>1,892</b>	<b>3,259</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,465</b>	<b>24,916</b>	<b>6,225</b>	<b>10,723</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>(27)</b>	<b>(47)</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	949	1,635	904	1,557	25	43	14	24	1,892	3,259
為替相場変動等の影響額	(65)	(112)	37	64	-	-	1	2	(27)	(47)
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>15,349</b>	<b>26,439</b>	<b>7,166</b>	<b>12,343</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>22,542</b>	<b>38,829</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2024年度において600百万ユーロであった。

(2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。

(3) 日産自動車からの受取配当金(142百万ユーロ)である。

(4) 主として日産株式の売却代金(2024年上半期の358百万ユーロ及び2024年下半期の494百万ユーロ)からなる。

[次へ](#)

## D. 自動車部門に関するその他の情報: ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCE

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCEは、自動車部門についてのみ表示されている。

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債とは、すべての非営業利付金融債務と約定債務の総額から、現金及び現金同等物と市場性ある有価証券や事業部門貸付金などのその他の非営業金融資産を差し引いた額である。現金及び現金同等物や売却目的で保有する資産及び債務として分類された短期金融負債は除外される。

## ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）

	2025年6月30日		2024年12月31日	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
長期金融負債	(4,615)	(7,949)	(5,574)	(9,601)
短期金融負債	(3,943)	(6,792)	(4,580)	(7,889)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金及び金融取引に係るデリバティブ	353	608	718	1,237
短期金融資産	1,436	2,474	1,183	2,038
現金及び現金同等物	12,659	21,805	15,349	26,439
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）</b>	<b>5,890</b>	<b>10,146</b>	<b>7,096</b>	<b>12,223</b>

## 営業フリー・キャッシュ・フロー

	2025年6月30日		2024年上半期		2024年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (日産自動車及び販売金融部門からの受取配当金を除く。)	2,045	3,523	2,554	4,399	4,616	7,951
販売金融部門からの受取配当金	150	258	600	1,034	600	1,034
税引前運転資本の増減	(897)	(1,545)	(209)	(360)	844	1,454
自動車部門の利息の受取額	162	279	239	412	459	791
自動車部門の利息の支払額	(171)	(295)	(174)	(300)	(354)	(610)
当期税金（支払）/受取額	(141)	(243)	(247)	(425)	(461)	(794)
有形固定資産及び無形資産の取得（処分との純額）	(1,314)	(2,263)	(1,535)	(2,644)	(2,915)	(5,021)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	130	224	29	50	94	162
重要な訴訟に係る支払/（受取）の除外 <sup>(1)</sup>	83	143	34	59	47	81

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	47	81	1,291	2,224	2,930	5,047
リストラクチャリング費用に係る支払 <sup>(2)</sup>	(116)	(200)	(167)	(288)	(379)	(653)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー（リストラクチャリングを除く。）	163	281	1,458	2,511	3,309	5,700

(1) 自動車事業の通常の営業活動によるキャッシュ・フローをより適切に反映するため、2025年より、自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローから、重要な非経常的及び長期的訴訟に関連するフローを除外している。このフローは一回限りかつ重要なものであるが、現在の事業運営とは関係がない。2025年6月30日現在、その額は(83)百万ユーロであり、大部分は過年度の税務訴訟に関連している。

(2) リストラクチャリング費用に計上した金額の詳細は、注6-Aに記載している。

## ROCE

ROCE (Return On Capital Employed: 使用総資本利益率) は、投下資本の収益性を計る指標である。これは2024年度末の自動車部門について表示される。2024年度のROCEは2024年度財務諸表に対する注記(2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書)で報告されている。

[次へ](#)

## II - 会計方針及び連結範囲

### 注1 - 財務諸表の承認

財務諸表で「ルノー・グループ」又は「当グループ」と表現されるルノー・グループは、連結範囲に含まれる、ルノーSA並びにその子会社、共同支配事業、共同支配企業及び関連会社で構成されている。

ルノー・グループの2025年6月30日付要約中間連結財務諸表は2025年7月30日開催の取締役会において審査されたものである。

### 注2 - 会計方針

2025年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IAS第34号「中間財務報告」の規定に基づいて作成されている。要約中間連結財務諸表は年次連結財務諸表に必要な情報をすべて網羅してはいないため、2024年12月31日付の財務諸表と併せて読むことが望ましい。

ルノー・グループの2025年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IASB（国際会計基準審議会）が2025年6月30日付で発行し、同日付で欧州連合が採択しているIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。また、下記Aで示す変更を除けば、会計方針は、2024年12月31日付の連結財務諸表における会計方針と同一である。

#### 2-A. 会計規則及び手法の変更

##### 2-A1. 会計方針の変更

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2025年1月1日から強制適用される会計基準及び改訂を適用している。

##### 2025年1月1日に適用義務が生じた新たな改訂

IAS第21号の改訂	「交換可能性の欠如」
------------	------------

この改訂の適用によるルノー・グループの財務諸表への重要な影響はない。

##### ルノー・グループが早期適用していない新たな基準及び改訂

ルノー・グループが早期適用していない新たなIFRS基準及び改訂		IASBが設定した強制適用日
IFRS第9号及び第7号の改訂	「金融商品の分類及び測定」	2026年1月1日以降開始年度
IFRS第9号及び第7号の改訂	「自然依存電力を参照する契約」	2026年1月1日以降開始年度
年次改善 - 第11集	年次改善手続	2026年1月1日以降開始年度

ルノー・グループは、現在のところ、これらの改訂及び年次改善の適用が連結財務諸表に重要な影響を与えないものと予想している。

##### 欧州連合がまだ採択していない他の基準及び改訂

また、IASBは、欧州連合によってまだ採択されていない以下の新基準及び改訂を公表している。

欧州連合がまだ採択していないIFRS基準及び改訂	IASBが設定した強制適用日
IFRS第18号	「財務諸表における表示及び開示」 2027年1月1日
IFRS第19号	「公的説明責任のない子会社：開示」 2027年1月1日

ルノー・グループは、IFRS第19号の適用が連結財務諸表に重要な影響を与えることはないと予想しており、またIFRS第18号の影響については現在評価中である。

## 2-B. 見積り及び判断

### 2025年上半期の状況

#### 日産とのパートナーシップ

2023年に締結した新提携契約に基づき、ルノー・グループは、日産の資本の15%を直接保有しており、その範囲内で自由に議決権を行使することができる。ルノー・グループがフランスの信託に譲渡した日産株式は、日産の全株式の18.8%に相当し、関連する議決権は、一定の例外を条件として、中立的に行使される。2025年3月、両グループは株式持ち合い義務を（従前の15%から）10%に引き下げ、一方のグループが株式を処分する場合は、他方のグループとの間で組織、調整したプロセスに従わなくてはならないことで合意した。ルノーSAは2025年上半期に日産株式を売却しなかったため、2025年6月30日現在の日産株式の保有比率（日産の自己株式を除く株式総数に基づく）は35.9%となっている（2024年6月30日現在は39.1%、2024年12月31日現在は35.9%）。

この契約と同時に、ルノー・グループと日産は、ルノー・日産・オートモーティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の100%買収を含む、インドにおける事業活動の再編を発表した。この取引は2025年6月30日現在、まだ完了していないため、ルノー・グループは、日産グループに付与した354百万ユーロの株式購入約定を認識している（注21）。

ルノー・グループは、日産に対する投資に付帯する権利の行使条件が最近変更されたことを踏まえ、2025年6月30日現在の日産に対する投資の会計処理を大幅に変更した。今後この投資は、持分法による会計処理ではなく、資本を通じて公正価値で測定する金融資産として取り扱われ、日産株式の市場価格に基づいて評価される。この変更の影響については、注6-Bに記載した。

#### 従業員の株式保有

2022年にルノー・リニューション・シェアプランを開始して以来、ルノー・グループは毎年、すべての従業員をルノー・グループの戦略と将来の業績に関与させるための措置を講じている。2025年の従業員株式保有オペレーションでは、フランス内外の適格従業員に最大6株の無償株を付与した（3株は標準として付与した）。また、このプランにより、従業員に基準価格から30%の割引率で株式を購入する機会も提供した。この新たなプランに関して2025年6月30日時点で認識されたIFRS第2号に関する費用は、40百万ユーロである。

#### 外部資金調達

ルノー・グループは十分な流動性を有していたため、自動車部門は2025年上半期に社債を発行しなかった。販売金融部門は2025年上半期に500百万ユーロのグリーンボンドを含む総額1.4十億ユーロの数の社債発行を実施した（注18-C）。

当連結財務諸表の公表日において、ルノー・グループは今後12ヶ月間の事業の継続性を確保するのに十分な現金及び資金調達源を有しており、債券の発行を行う能力があることを示している。

#### 持続可能な開発と環境への配慮

持続可能な開発への配慮は、ルノー・グループの戦略の重要な要素である。ルノー・グループは、パリ協定及び欧州グリーン・ディールを通じて、排出量を削減し、カーボン・ニュートラルを達成することを明確に誓約している。

2021年1月にルノー・グループが発表したルノー・リニューション戦略プランは、変革への意欲的なロードマップと、台数の追求から価値の創造への移行を提示するものであった。2022年11月には、レボリューションと呼ばれるこのプランの第3章が始まった。2023年に設立され、電気自動車に特化した会社であるアンペアは、ヨーロッパにおいて2040年までに、世界では2050年までにネット・ゼロを達成するというルノー・グループの目標（温室効果ガス排出量がこれと同等量の炭素の回収により相殺されたときに達成される）に大きく貢献することとなる。韓国では、ルノー・コリア（RK）が2024年に独自のハイブリッド車ラインナップを発売しており、続いて2025年下半期には「ポールスター4」を発売する予定である。循環型経済に特化した事業体であるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、ルノー・グループ内で成長を続けており、2025年には新工場での操業を開始する。アルピーヌは、100%電気自動車のラインナップ、「ドリーム・ガレージ」の開発を継続しており、2025年上半期にはA390を発表した。

このような変化を背景として、ルノー・グループは、資産の減損テスト（注10）の基礎となる予測を含む2024年～2030年の中期計画を、ルノー・グループが事業を行っている各国の規制変更を考慮して、定期的に更新している。製品及び工場のコンプライアンスに必要な投資は慎重に決定され、当該計画に組み込まれている。2024年～2030年の中期計画における重要項目は、パリ協定の基本シナリオの移行リスクに関するものである。気候変動に伴う物理的リスク（主に洪水、猛暑、水ストレス）が測定され、影響のリスクを軽減するための予防行動計画及び必要な投資を通じて対処されている。

ヨーロッパ及び外国の規制には、販売車両のCO<sub>2</sub>排出量に応じた罰則及びノ又はボーナスの仕組みがある。これは、排出レベルは各会計期間末に見積もる必要があるが、最終的な数値は複数年にわたるアプローチを用いて決定されることがあるという意味である。これらの規制の影響を受ける会計上の見積りは、CO<sub>2</sub>排出量に関する欧州規則の適用における3年ごとのアプローチの導入を含む、最新の動向を考慮して行われる。関連する排出量の特定、及びそれに対応する収益と費用の計算は、委員会が行い、その結論を年に数回、リーダーシップ・チームに報告する。

車種別専用資産の減損テストについては、ルノー・グループは、欧州連合の企業平均燃費（CAFE）規制（CO<sub>2</sub>排出量の平均基準値を超えた場合に自動車メーカーに罰金を科す）の下で電気自動車が生み出す利益と、燃焼燃料車のマイナスの寄与の見積りを使用して、予測を行っている。この見積りは、現行の規制を参照して毎年社内内で算定されるCAFEの罰金の額に基づいている。

ルノー・グループは、2035年からのヨーロッパにおける新規の石油・ディーゼル車の段階的廃止といった規制変更を勧告して、各会計期間末に固定資産の減価償却期間を評価している。

また、ルノー・グループは、オフバランス約定（注21-A）に含まれる原材料の購入量に関する長期契約により、電気自動車のバリューチェーンにおける調達を確保している。これらの約定は期末時点のスポット価格で評価され、最低支払額は契約に含まれる離脱条項を参考に定義される。

ルノー・グループは、生産拠点への投資を要することがあるグリーン・エネルギー購入契約を締結している。契約条項は分析され、どの当事者が当該資産を支配しているかが特定される。これらの契約の一部はリースとして扱われ、使用権資産が認識される。残りについては、ルノー・グループが確定約定を行った金額を、オフバランス約定において報告している（注21-A）。

### その他の見積り及び判断

ルノー・グループは、特定の資産及び負債の帳簿価額、収益及び費用、並びに財務諸表の特定の注記における開示に影響する見積り及び仮定を頻繁に行う必要がある。財務諸表の作成にあたり、ルノー・グループでは見積りや評価を定期的に見直し、過去の実績やその他、経済環境に関連する要素を反映させている。

見積り及び判断に依拠するルノー・グループの連結財務諸表の以下の項目についても、特に注意を払ってきた。

- ・ 研究開発費の資産計上及びそれらの償却期間（注5及び10-A）
- ・ 固定資産、特に自動車専用資産（注10）及び持分法により計上されている持分の減損の可能性
- ・ 引当金、特に販売される車両及びバッテリーに係る保証引当金（注17-B）、退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金（注17-A）、従業員数調整措置に対する引当金（注6-A）、法的リスク及び税務リスク（法人所得税リスクを除く）に対する引当金並びに不確実な税金負債に対する引当金
- ・ 有形固定資産又は棚卸資産に分類されたリース用車両の回収可能価額
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損（注13）

### 注3 - 連結範囲の変更

#### 自動車部門

スエズは、2025年上半期に、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルsasによる2回の増資に拠出した。これにより、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルsas及びその子会社に対するルノー・グループの持分比率は82%から80%に低下したが、これらの事業体に適用される連結上の会計処理に影響はない。

2025年6月、ルノー・グループは、フランス企業Wandercraft sasの12%の株式を20百万ユーロで取得した。Wandercraftは、人間用外骨格ロボットのリーディングカンパニーである。この投資に伴い、ルノー・グループの自社製造事業で使用するロボット群の開発に関するパートナーシップ契約も締結された。ルノー・グループは、同社に対して重要な影響力を行使しているため、持分法で会計処理している。

2025年6月30日現在、日産グループに対する投資に用いる会計処理が変更された。今後この投資は、持分法による会計処理ではなく、資本を通じて公正価値で測定する金融資産として取り扱われる。この変更の実施により、注6-Bに記載したとおり、9,315百万ユーロの損失が認識された。

#### 販売金融部門

RN SF b.v.は2025年4月に清算された。同社は2023年にRNバンクの株式をアフトワズに売却して以来、事業活動を停止していた。

#### モビリティサービス部門

2025年1月、ルノーsasは、新たな共同支配企業であるRNW sasの50%所有者となり、10百万ユーロを出資した。残り50%の所有者であるNWも10百万ユーロを出資している。新会社はフランスに拠点を置き、脱炭素電力の利用を最大化しつつ、電気自動車ユーザーの充電コストの削減を目指している。同社は持分法により会計処理されている。

2025年5月、ルノー・グループは、子会社であるルノーsasを通じて、Autostrade per l'Italia (ASPI) から、総額97.5百万ユーロでFREE TO X - MOBILIZE S.P.A.、FREE TO X - MOBILIZE NETWORK S.P.A.及びFREE TO X S.P.A.の持分を取得することで、FREE TO Xのかなりの持分を取得した。現在、これらの子会社の所有比率は50%、51%、49%である。パートナー各社は、イタリアの電気自動車用急速充電インフラの拡充を目指している。FREE TO X - MOBILIZE S.P.A.及びFREE TO X - MOBILIZE NETWORK S.P.A.は、ルノー・グループによって支配され、完全に連結されており、その取得により、暫定的な約48百万ユーロが認識された。また、ルノー・グループは、少数株主に対して付与されたプットオプションに関して、44百万ユーロの金融負債を計上した。FREE TO X S.P.A.は持分法により会計処理されている。

## III - 連結損益計算書

## 注4 - 売上高

## 4-A. 売上高の内訳

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
製品売上高 - 自動車部門	22,084	21,420	44,807
自動車部門のパートナーに対する売上高	1,440	1,928	3,608
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	298	315	670
その他サービス売上高	668	709	1,434
サービス売上高 - 自動車部門	966	1,024	2,104
製品売上高 - 販売金融部門	328	8	400
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	267	215	448
販売金融債権による利息の受取額	1,914	1,710	3,572
その他サービス売上高 <sup>(2)</sup>	597	622	1,224
サービス売上高 - 販売金融部門	2,778	2,547	5,244
サービス売上高 - モビリティサービス部門	44	31	69
<b>売上高合計</b>	<b>27,640</b>	<b>26,958</b>	<b>56,232</b>

(1) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産レンタルにつきルノー・グループが計上したレンタル収益。

(2) 主に、融資契約を伴う（又は伴わない）車両の保険、メンテナンス及び買換で構成されるサービスに係る収益。

## 4-B. 地域ごとの売上

連結売上高は顧客の所在地別に表示している。

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
ヨーロッパ	21,194	21,831	44,832
フランスを含む	6,194	8,486	16,841
ユーラシア	2,288	1,625	2,859
アフリカ及び中東	936	697	1,677
アジア太平洋	1,088	870	2,180
アメリカ	2,134	1,935	4,684
<b>売上高合計</b>	<b>27,640</b>	<b>26,958</b>	<b>56,232</b>

## 注5 - 研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
研究開発費	(1,342)	(1,448)	(2,668)
資産計上した開発費	633	644	1,163
資産計上した開発費の償却	(441)	(410)	(769)
<b>収益に含まれる合計</b>	<b>(1,150)</b>	<b>(1,214)</b>	<b>(2,274)</b>

研究開発費は自動車開発活動の研究税控除後の金額である。

2025年の研究開発費の減少は、ラインナップのリニューアルの初期サイクルが終了したことによる。

資産計上した開発費の償却は、2024年上半期と比べて増加したが、過年度における資産計上額の減少に伴い、2025年に資産計上した開発費の償却額よりも減少した。

## 注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用	(86)	(123)	(304)
事業又は事業会社の全部又は一部売却損益及び連結範囲の変更に関連するその他の損益	(9,368)	(120)	(898)
有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）	(1)	(1)	11
有形固定資産、無形資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）	(322)	(48)	(307)
その他の非経常的な項目	(280)	15	(189)
<b>合計</b>	<b>(10,057)</b>	<b>(277)</b>	<b>(1,687)</b>

### 6-A. リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用

2025年上半期のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主としてフランス（マイナス52百万ユーロ）に係るものである。これは固定費削減計画に係るものであり、従業員退職制度並びにルノー・リ्यूション・プラン・プロジェクト及びルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションに関するその他の費用が含まれる。

2024年6月30日及び2024年12月31日現在のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主にフランス（それぞれマイナス86百万ユーロ及びマイナス214百万ユーロ）に係るものであった。

### 6-B. 事業又は事業体の処分損益

2025年のこれらの損益には、主に日産に対する投資の会計処理の変更に起因する損失が含まれる。この変更による影響額、マイナス9,315百万ユーロは、2025年6月30日現在の当該投資の帳簿価額と公正価値の差額に相当するマイナス6,789百万ユーロ、損益に振り替えられた為替換算調整勘定マイナス2,598百万ユーロ、及び持分法の適用に伴う繰延税金の取崩に伴う72百万ユーロからなる。

2024年における、事業又は事業体の処分に係る損益には、主に2024年12月の日産株式の売却損（マイナス1,527百万ユーロ）、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.株式の共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドへの拠出に係る利益521百万ユーロ、ルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド（RNTBCI）株式の日産グループへの一部売却益54百万ユーロ、及びインドラ買収後の同社に対する以前の投資の売却益50百万ユーロが含まれる。

### 6-C. 有形固定資産及び無形資産売却損益

有形固定資産及び無形資産売却損益は様々な金額で構成されているが、2025年6月30日現在、すべて個別には重要性のないものである。

ルノー・グループは2024年に同様に重要な取引は存在しない。

#### 6-D. 固定資産及びのれんの減損

2025年上半期中、固定資産及びのれんの減損マイナス322百万ユーロが計上された。これは主に、車両の開発及び特定の製造設備に関するものである。

2024年には、マイナス307百万ユーロの減損が計上された。これには車両の開発及び特定の製造設備に関するマイナス287百万ユーロが含まれる。2024年中、減損の戻入はなかった。

#### 6-E. その他の例外的項目

2025年におけるその他の例外的項目は、マイナス280百万ユーロの純費用となったが、これには主に欧州連合、インド、韓国及びスイスで販売された車両のCO<sub>2</sub>排出に係る罰金費用、マイナス98百万ユーロが含まれる。

2024年におけるその他の例外的項目は、マイナス189百万ユーロの純費用となったが、これには主に購入量の減少に伴う不利な契約に関連するマイナス71百万ユーロが含まれる。

#### 注7 - 財務収益（費用）

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
総有利子負債コスト	(170)	(178)	(336)
現金及び金融資産に係る収益	148	234	440
<b>実質有利子負債コスト</b>	<b>(22)</b>	<b>56</b>	<b>104</b>
支配ないし重要な影響力の下にない企業からの受取配当金	3	2	3
財務運営における為替差損益	61	46	110
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益 <sup>(1)</sup>	(50)	(355)	(463)
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に関連する確定給付債務及び資産に係る支払利息、純額	(24)	(22)	(43)
その他 <sup>(2)</sup>	(61)	(112)	(228)
<b>その他の財務収益及び財務費用</b>	<b>(71)</b>	<b>(441)</b>	<b>(621)</b>
<b>財務収益（費用）</b>	<b>(93)</b>	<b>(385)</b>	<b>(517)</b>

(1) 超インフレに対するエクスポージャーに係る損失は、アルゼンチンのルノー・グループ事業体に関連している。

(2) その他の項目は、主に、債権の譲渡費用、銀行手数料、割引手数料及び遅延利息で構成される。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは、事業セグメントごとの情報に表示されている（注I-D）。

#### 注8 - 当期税金及び繰延税金

ルノーSAは、当初より、連結納税制度によってフランスでの法人所得税額を決定することにしたため、この制度が、フランスでの課税対象となるルノーSAのグループに適用される。

ルノー・グループはまた、ドイツ、スペイン、ルーマニア、オランダ及び英国において、その他の任意の連結納税制度を適用している。

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
当期税金	(310)	(363)	(692)
繰延税金収益(費用)	(14)	35	45
<b>当期税金及び繰延税金</b>	<b>(324)</b>	<b>(328)</b>	<b>(647)</b>

2025年6月30日現在、マイナス69百万ユーロの当期税金費用がフランス企業から、マイナス241百万ユーロが外国企業から発生した(2024年6月30日現在はそれぞれマイナス79百万ユーロ及びマイナス284百万ユーロ、2024年はマイナス170百万ユーロ及びマイナス522百万ユーロ)。2025年6月30日現在のフランスの当期法人所得税には、24百万ユーロの特別法人所得税が含まれている。

実効税率は、ほぼ未認識の税務上の損失が存在するため、フランスの連結納税においては記載を省略する。在外事業体の実効税率は、2025年上半期は23%(2024年は28%)であった。

フランスの2024年財政法は、当初OECDの国際税制改革において提案された「第2の柱」として知られる最低法人税率を導入した。これは2024年からルノー・グループに適用されている。

その目的は、「トップアップ税」を導入することにより、15%のグローバル最低法人税率を設定することである。

2025年6月30日現在、ルノー・グループはこの措置による追加税金費用を10百万ユーロ計上している。

#### 注9 - 基本的1株当たり利益及び希薄化後1株当たり利益

(単位：千株)	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
発行済株式	295,722	295,722	295,722
自己株式	(6,342)	(5,444)	(6,182)
日産が保有するルノー株式 × 日産に対するルノーの持分	(15,920)	(17,696)	(17,166)
<b>基本的1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>273,460</b>	<b>272,582</b>	<b>272,374</b>

基本的1株当たり利益の計算では、期中における発行済普通株式の加重平均株数、すなわち自己株式及び日産が保有するルノー・グループの株式を相殺した上での株数を用いている。

(単位：千株)	2025年上半期 <sup>(1)</sup>	2024年上半期	2024年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	273,460	272,582	272,374
希薄化効果のあるストック・オプション、業績連動株式及びその他株式報酬	4,492	4,551	4,509
<b>希薄化後の1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>273,460</b>	<b>277,133</b>	<b>276,883</b>

(1) 当期純利益 - 親会社の所有者がマイナスであるため、ストック・オプション、業績連動株式及びその他の株式報酬の希薄化効果は報告していない。

希薄化後の1株当たり利益の計算では、期中に社外流通する可能性のある普通株式の加重平均株数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株数と、希薄化効果を有し、発行が条件付きである場合には報告日に履行条

件を満たしている、関連プランに基づき付与されるストック・オプション数及び業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている。

## IV - 営業資産・負債、資本

## 注10 - 無形資産及び有形固定資産

## 10-A. 無形資産及びのれん

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
<b>2024年12月31日残高</b>	<b>14,551</b>	<b>(9,387)</b>	<b>5,164</b>
取得 <sup>(1)</sup> / (償却及び減損) <sup>(2)</sup>	743	(762)	(19)
(処分) / 戻入	(1)	-	(1)
為替換算調整勘定	(23)	10	(13)
連結範囲の変更及びその他	5	(2)	3
<b>2025年6月30日残高</b>	<b>15,275</b>	<b>(10,141)</b>	<b>5,134</b>

(1) FREE TO X各社の取得により、暫定的なのれん48百万ユーロが認識された(注3)。

(2) 無形資産に関するマイナス268百万ユーロの減損(注6-D)を含む。

## 10-B. 有形固定資産

(単位：百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
<b>2024年12月31日残高</b>	<b>44,397</b>	<b>(30,536)</b>	<b>13,861</b>
取得 / (償却及び減損) <sup>(1)</sup>	1,822	(1,046)	776
(処分) / 戻入	(1,392)	795	(597)
為替換算調整勘定	(390)	307	(83)
連結範囲の変更及びその他	123	(94)	29
<b>2025年6月30日残高</b>	<b>44,560</b>	<b>(30,574)</b>	<b>13,986</b>

(1) 有形固定資産に関するマイナス52百万ユーロの減損(注6-D)を含む。

## 10-C. 自動車専用資産及び特定の企業の資産に対する減損テスト

自動車専用資産及び特定の企業に属する資産に対する減損テストの結果、2025年上半期は、固定資産(開発、特定の工具及びのれん)に関して、無形資産268百万ユーロ及び有形固定資産52百万ユーロからなる322百万ユーロの減損が計上された。2024年には、減損テストの結果、固定資産(開発、特定の工具及び空きビル)に関して、無形資産219百万ユーロ及び有形固定資産88百万ユーロからなる307百万ユーロの減損が計上された。

## 10-D. 自動車部門の資金生成単位の減損テスト

ルノー・グループの株式時価総額(発行済株式数から自己株式を差し引いた金額に基づく2025年6月30日現在の11,323百万ユーロ)は、ルノー・グループの資本の価値を下回っている。2024年に実施したテストについて感応度分析を行った結果、減損のリスクは示されなかった。

## 注11 - 日産自動車に対する投資

## 11-A. ルノー・グループの日産に対する投資の会計処理の変更

2025年6月30日現在、日産グループに対する投資に用いる会計処理は変更されている。今後この投資は、持分法による会計処理ではなく、資本を通じて公正価値で測定する金融資産として取り扱われる（注2-B）。

2025年6月30日現在、日産に対する持分は、日産株式の市場価格である2,744百万ユーロ（1株当たり350円、1ユーロ＝169円の為替レートを適用）に基づいて評価されている。これらの株式は現在、連結財政状態計算書において、長期金融資産として表示されている（注15-A）。

#### 11-B. 日産に対する投資への持分法の適用（2025年6月30日まで）

以下の数値は、2025年6月30日までルノー・グループの財務諸表に持分法で計上されている日産への投資勘定に対応するものであり、注11-Aに記載した会計処理の変更による影響は反映していない。

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期 / 2025年6月30日現在	2024年上半期 / 2024年6月30日現在	2024年度 / 2024年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
持分法により計上される関連会社の当期純利益（損失）に対する持分	(2,331)	264	(483)
<b>連結財政状態計算書</b>			
持分法により計上される関連会社に対する投資	9,533	14,358	12,599

#### 11-B1. ルノー・グループの財政状態計算書の資産の部における日産に対する投資額の変動（会計処理の変更前）

(単位：百万ユーロ)	純資産に対する持分			のれん	合計
	相殺前	ルノーに対する日産の持分に比例する相殺(1)	純額		
2024年12月31日現在	13,401	(802)	12,599	-	12,599
2025年上半期 <sup>(2)</sup>	(2,331)		(2,331)		(2,331)
配当金分配	-		-		-
為替換算調整勘定	(683)		(683)		(683)
その他の変動 <sup>(3)</sup>	(52)	-	(52)		(52)
2025年6月30日現在	10,335	(802)	9,533	-	9,533

(1) 日産は2002年以降、44,358千株のルノーSA株式を保有しており、これは約15%の投資に相当する。相殺は日産におけるルノーSAの保有割合に基づく。

(2) 当期純利益には、ルノー・グループの業績に対する日産の寄与マイナス2,331百万ユーロが含まれる。

(3) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

2025年6月30日現在日産が保有する自己株式は0.5%である（2024年12月31日現在は0.5%）。その結果、ルノーSAの日産に対する持分比率は、直接保有する17.1%及びルノーSAが受益者となっている信託を通じて保有する18.8%からなる35.9%である（2024年12月31日現在は、直接保有する17.1%及び信託を通じて保有する18.8%からなる35.9%）。2025年6月30日現在ルノーSAが日産に対して保有する議決権は15%である（2024年12月31日現在は15%）。

#### 11-B2. ルノー・グループの連結上修正再表示された日産の資本の増減

ルノー・グループの財務諸表に持分法で計上されている日産への投資勘定は、日本の会計基準に準拠して公表されている日産の連結財務諸表であり（日産が東京証券取引所に上場しているため）、IFRS基準に基づくルノー・グループの連結に関する要件により調整されている。

日産は四半期ごとに、また毎年3月31日現在で連結財務諸表を公表している。ルノー・グループの連結のため、日産の業績はルノー・グループの決算期に合わせる形で報告され、1月～12月の業績がルノー・グループの年次財務諸表に連結される。日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2025年上半期のルノー・グループの連結決算に含まれる日産の当期純利益は、日産の2024会計年度第4四半期から2025会計年度第1四半期までの当期純利益の合計である。

(単位：十億円)	2024年 12月31日現在	2025年 上半期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 <sup>(1)</sup>	2025年 6月30日現在
<b>日本の会計基準による資本に 対する親会社株主の持分</b>	5,726	(792)	-	(151)	(16)	4,767
<b>IFRSの準拠による修正：</b>						
退職給付及びその他の 長期従業員給付債務に 対する引当金	39	(20)		8	(59)	(32)
開発費の資産計上	717	(288)		(2)	-	427
繰延税金及びその他の 修正	(256)	82		1	34	(139)
<b>IFRSの準拠による修正後 純資産</b>	<b>6,226</b>	<b>(1,018)</b>	<b>-</b>	<b>(144)</b>	<b>(41)</b>	<b>5,023</b>
ルノー・グループの基準 による修正 <sup>(2)</sup>	(137)	(25)	-	(2)	17	(147)
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>6,089</b>	<b>(1,043)</b>	<b>-</b>	<b>(146)</b>	<b>(24)</b>	<b>4,876</b>
(単位：百万ユーロ)						
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>37,338</b>	<b>(6,495)</b>	<b>-</b>	<b>(1,903)</b>	<b>(144)</b>	<b>28,796</b>
ルノー・グループの持分割合	35.9%					35.9%
ルノーの持分（下記相殺前）	13,401	(2,331)	-	(683)	(52)	10,335
ルノーに対する日産の 持分の相殺 <sup>(3)</sup>	(802)					(802)
<b>日産の純資産に対する ルノー・グループの持分</b>	<b>12,599</b>	<b>(2,331)</b>	<b>-</b>	<b>(683)</b>	<b>(52)</b>	<b>9,533</b>

(1) その他の変動には、日産が受領したルノーSAの配当金の影響、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

(2) ルノー・グループの基準による修正には、ルノー・グループに対する日産の持分（持分法による）の消去、及び歴史的には1999年から2002年の間に実施された買収に関するルノーによる固定資産の再評価が含まれている。

(3) 日産は2002年以降、ルノーにおける44,358千株のルノーSA株式を保有しており、所有持分は約15%である。相殺は日産におけるルノーSAの保有割合に基づく。

#### 11-B3. 日本の会計基準に基づく日産の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2025年上半期のルノーの連結決算に含まれる日産の当期純利益は、日産の2024年度第4四半期と2025年度第1四半期の当期純利益の合計である。

	日産の2024年度 第4四半期 2025年1～3月		日産の2025年度 第1四半期 2025年4～6月		ルノー・グループの 2025年上半期 連結財務諸表基準期間 2025年1～6月	
	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>
当期純利益 - 日産株主持分	(676)	(4,215)	(116)	(707)	(792)	(4,922)

(1) 各四半期の平均為替レートで換算されている。

#### 11-B4. ルノー・グループと日産グループ間の取引

ルノー・グループと日産は、車両及び部品の開発、購買、製造並びに販売方法において共同行動を実施している。この協力は、コストを削減するシナジーにおいて反映されている。

#### 自動車部門と日産との間の取引

ルノー・グループの自動車部門は、以下の2つのレベルで日産との取引に関与している。

- 工業生産：アライアンス製造工場における車両及び部品のクロスオーバー生産：2025年上半期における自動車部門の日産に対する売上の総額及び自動車部門の日産からの購入総額は、それぞれ約574百万ユーロ及び307百万ユーロであった（2024年度はそれぞれ上半期の0.9十億ユーロ及び0.6十億ユーロを含む1.6十億ユーロ及び1.0十億ユーロ）。
- 金融：ルノー・ファイナンスは、ルノー・グループのための活動に加えて、日産グループの金融商品取引のカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクヘッジを行っている。

#### 販売金融部門と日産グループとの間の取引

ルノー・グループの販売金融部門では、日産ブランドを顧客にアピールしロイヤルティを高めるための一連の金融商品及びサービスを販売政策に組み込み、主にヨーロッパで展開している。2025年上半期にRCIバンクが計上した日産からの受取手数料及び利息の形でのサービス収益は81百万ユーロであった（2024年度は166百万ユーロで、そのうち78百万ユーロが上半期に計上された）。

#### 注12 - その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資

ルノー・グループの財務諸表におけるその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2025年上半期 / 2025年6月30日現在	2024年上半期 / 2024年6月30日現在	2024年度 / 2024年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業の当期純利益 (損失) に対する持分</b>			
	9	(69)	(38)
ホース・パワートレイン・リミテッド	65	-	64
持分法が適用される関連会社	2	(43)	(45)
持分法が適用される共同支配企業	(58)	(26)	(57)
<b>連結財政状態計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資</b>			
	4,239	4,332	4,464
ホース・パワートレイン・リミテッド <sup>(1)</sup>	3,148	3,150	3,213
持分法が適用される関連会社	626	758	760
持分法が適用される共同支配企業	465	424	491

(1) 2025年6月30日現在、ホース・パワートレイン・リミテッドに対する投資は、取得価格配分後の最終的なもの1,157百万ユーロを含む。

## 12-A. ホース・パワートレイン・リミテッドに対する投資

2025年6月30日現在、ルノー・グループはホース・パワートレイン・リミテッドの45%を保有している。ホース・パワートレイン・リミテッドはロンドンを本拠とする会社で、エンジン、パワートレイン、ハイブリッド・システム、バッテリーのソリューションとシステムの設計、開発、製造、販売を行っている。

ホース・パワートレイン・リミテッドの取締役会は、ルノー・グループから3名、ジューリーから3名、アラムコから1名の計7名で構成されている。各業務に関する決定は、メンバーの過半数の承認を得なければならない。これらの情報から、ルノー・グループはホース・パワートレイン・リミテッドを共同支配しており、したがって持分法で会計処理している。ホース・パワートレイン・リミテッドの機能通貨はユーロである。

### 12-A1. ホース・パワートレイン・リミテッドの財務情報概要

ルノー・グループの財務諸表に持分法で計上されているホース・パワートレイン・リミテッドの財務諸表は、2025年6月30日現在のIFRSに基づく連結財務諸表である。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在	2024年12月31日現在 <sup>(1)</sup>
売上高	5,920	7,048
減価償却費及び償却費	(495)	(360)
受取利息	14	21
支払利息	(23)	(74)
当期及び繰延税金	6	(7)
当期純利益	147	148
親会社の所有者	143	143
非支配持分	4	5
その他の包括利益項目	(364)	(7)
親会社の所有者	(364)	(7)
非支配持分	0	-
包括利益	(216)	141
親会社の所有者	(220)	136
非支配持分	4	5

(1) ホース・パワートレイン・リミテッドは2024年6月に設立された。したがって、以下に示す損益計算書概要は通年の活動を反映していない。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在	2024年12月31日現在
非流動資産	8,495	9,118
流動資産	4,479	4,174
現金及び現金同等物を含む	1,030	1,010
資産合計	12,974	13,292
株主資本	7,086	7,227
親会社の所有者	6,996	7,140
非支配持分	90	87
非流動負債	2,563	2,649
長期金融負債を含む	2,058	2,068

流動負債	3,324	3,416
短期金融負債を含む	277	336
株主資本及び負債合計	12,974	13,292

(単位：百万ユーロ)	2024年 12月31日現在	2025年度 当期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動	2025年 6月30日現在
株主資本	7,227	147	-	(283)	(5)	7,086
親会社の所有者	7,140	143	-	(283)	(4)	6,996
非支配持分	87	4	-	-	(1)	90

## 12-A2. ルノー・グループとホース・パワートレイン・リミテッド・グループとの間の取引

下記の表は、ルノー・グループとホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社との間の売買取引の合計額並びにこれらの企業とのルノー・グループの貸借対照表上のポジションを示す。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在		2024年12月31日現在	
連結損益計算書	売上 <sup>(1)</sup>	購入	売上 <sup>(1)</sup>	購入
ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社	-	(2,852)	-	(3,038)

(1) ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社への売上をカスタマイズ加工サービスとして分類しており、売上高から除外している（2025年6月30日現在は539百万ユーロ、2024年12月31日現在は741百万ユーロ）。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在				
連結財政状態計算書	金融資産	自動車顧客 債権	その他の 資産	営業債務	その他の 負債
ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社	528	183	284	1,504	21

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在				
連結財政状態計算書	金融資産 <sup>(1)</sup>	自動車顧客 債権	その他の 資産	営業債務	その他の 負債
ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社	519	189	303	1,369	19

(1) ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッドに対して2027年5月31日までに返済される258百万ユーロの貸付を行っており、また共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが完全に所有するホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.に対して2026年5月31日までに返済される250百万ユーロの貸付を行っている。この融資は市場条件によるものであり、ルノー・グループの純負債から控除されている（注I-D）。2025年上半期中、これらの貸付に変更はなかった。

## 注13 - 販売金融債権

### 13-A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在	2024年12月31日現在
ディーラー向け債権	12,974	13,466
最終顧客向け融資	26,148	25,573
リース及び類似取引	17,151	16,467

総額	56,273	55,506
減損	(1,163)	(1,151)
純額	55,110	54,355

## 13-B. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

販売金融債権は、当初認識時からの信用リスクの潜在的悪化に基づき、一定のリスク・カテゴリーに分類される。この分類により、各商品について認識すべき予想信用損失引当金のレベルが算定される。

- ・ バケット1、正常な債権：オリジネーション時から信用リスクの重要な悪化がないか、又は軽微な悪化しない。減損は12ヶ月間の予想損失に相当する。
- ・ バケット2、信用リスクが増大した債権：当初認識時から信用リスクが悪化している。減損は当該資産の全存続期間の予想損失に相当する。
- ・ バケット3、貸倒債権：デフォルトに陥った債権。

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 融資	ディーラー向け 融資	2025年 6月30日現在
<b>総額</b>	<b>43,299</b>	<b>12,974</b>	<b>56,273</b>
正常な債権	38,354	12,198	50,552
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,717	672	4,389
貸倒債権	1,228	104	1,332
貸倒債権合計の割合	2.8%	0.8%	2.4%
<b>減損</b>	<b>(1,103)</b>	<b>(60)</b>	<b>(1,163)</b>
正常な債権に係る減損	(250)	(24)	(274)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(171)	(7)	(178)
貸倒債権に係る減損	(682)	(29)	(711)
<b>総純額</b>	<b>42,196</b>	<b>12,914</b>	<b>55,110</b>

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 融資	ディーラー向け 融資	2024年 12月31日現在
<b>総額</b>	<b>42,040</b>	<b>13,466</b>	<b>55,506</b>
正常な債権	37,371	13,091	50,462
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,458	279	3,737
貸倒債権	1,211	96	1,307
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.7%	2.4%
<b>減損</b>	<b>(1,102)</b>	<b>(49)</b>	<b>(1,151)</b>
正常な債権に係る減損	(257)	(26)	(283)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(172)	(2)	(174)
貸倒債権に係る減損	(673)	(21)	(694)
<b>総純額</b>	<b>40,938</b>	<b>13,417</b>	<b>54,355</b>

注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在			2024年12月31日現在		
	総額	評価減	純額	総額	評価減	純額
原材料及び貯蔵品	2,189	(207)	1,982	2,035	(245)	1,790
仕掛品	246	(2)	244	327	(2)	325
中古車両	1,312	(80)	1,232	908	(62)	846
製品及び予備部品	2,897	(181)	2,716	2,657	(150)	2,507
<b>合計</b>	<b>6,644</b>	<b>(470)</b>	<b>6,174</b>	<b>5,927</b>	<b>(459)</b>	<b>5,468</b>

## 注15 - 金融資産 現金及び現金同等物

## 15-A. 短期 / 長期別内訳

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在			2024年12月31日現在		
	長期	短期	合計	長期	短期	合計
非支配会社への投資 <sup>(1)</sup>	2,805	-	2,805	58	-	58
市場性有価証券及び譲渡可能負債証券	-	377	377	-	533	533
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	36	327	363	48	356	404
貸付金その他	720	1,128	1,848	1,035	784	1,819
<b>金融資産合計</b>	<b>3,561</b>	<b>1,832</b>	<b>5,393</b>	<b>1,141</b>	<b>1,673</b>	<b>2,814</b>
総額	3,640	1,843	5,483	1,219	1,682	2,901
減損	(79)	(11)	(90)	(78)	(9)	(87)
現金同等物 <sup>(2)</sup>	-	6,597	6,597	-	9,756	9,756
現金	-	12,328	12,328	-	12,786	12,786
<b>現金及び現金同等物合計</b>	<b>-</b>	<b>18,925</b>	<b>18,925</b>	<b>-</b>	<b>22,542</b>	<b>22,542</b>

(1) 日産株式2,744百万ユーロを含む(注11)。

(2) 現金同等物の主な内訳は、3ヶ月以内に満期が到来し、最低支払債権の変動のリスクが低い定期預金(合計3,960百万ユーロ(2024年12月31日現在は6,099百万ユーロ))、及び現金同等物の区分の基準を満たす「貨幣資金」の承認を有するユーロ投資ファンド(合計2,301百万ユーロ(2024年12月31日現在は3,399百万ユーロ))である。

ルノー・グループは、共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが完全所有するホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.に2026年5月31日を返済期限とする250百万ユーロの貸付を行っている。また、ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッドに2027年5月31日を返済期限とする258百万ユーロの貸付も行っている。この融資は市場条件で行われており、ルノー・グループの純負債から控除されている(注I-D)。

## 15-B. ルノー・グループの使用不能現金

当グループは諸外国に流動資産を有しているが、資金の本国送金が制度上又は政治上、煩雑な国もある。そうした国では当グループの資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用することが多い。

販売金融証券化ファンドが保有する銀行の当座預金口座の一部は、証券化債権の信用補完に用いられており、その結果、債権の貸倒の場合に担保の機能を果たしている。これら銀行の当座預金口座は、2025年6月30日現在1,235百万ユーロである（2024年12月31日現在は986百万ユーロ）。

## 注16 - 資本

### 16-A. 資本金

2025年6月30日現在の発行済全額払込済普通株式の総数は295,722千株で、1株の額面金額は3.81ユーロである（2024年12月31日現在と同じ）。

自己株式への配当はない。自己株式は2025年6月30日現在、ルノーの資本金の2.5%を占めている（2024年12月31日現在は2%）。

日産グループはその完全子会社である日産ファイナンス株式会社を通じてルノーSAの約15%を保有している。

### 16-B. ルノー自己株式

株主総会の決議に従って、ルノー自己株式は、ルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与する業績連動株式制度及びその他の株式報酬に関する合意に割り当てる株式、並びに2022年5月に投資銀行Exaneとの間で締結した流動性契約のために購入した株式で構成されている。当該契約に基づき、ルノーSAは、BNPに25百万ユーロの預金を行った。ルノーSAは、当該契約に基づき、2,019,314株を平均価格46.27ユーロで購入し、1,914,067株を平均価格46.77ユーロで売却した。

	制度	流動性契約	2025年 6月30日現在	2024年 12月31日現在
自己株式制度の総額(単位：百万ユーロ)	325	4	329	241
自己株式の総数	7,262,815	128,850	7,391,665	5,819,889

### 16-C. 配当

2025年4月30日開催の定時株主総会及び臨時株主総会において、1株当たり2.20ユーロ（総額635.8百万ユーロ）の配当を行うことが決議され、2025年6月30日に全額が支払われた。2024年度は539.8百万ユーロの配当を支払った。

### 16-D. 業績連動株式制度及びその他株式報酬の取決め

2025年上半期中、1,633千株（初回総額48百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン32が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はない。

2025年の従業員の株式保有事業では、フランス内外において適格従業員に最大6株の無償株式が付与された（標準で3株が付与された）。また、従業員には基準価格の30%割引で株式を購入する機会も提供された。2025年6月30日現在、この新制度に関して認識されたIFRS第2号に関する費用は40百万ユーロである。

各対象者が保有する株式にかかる権利の数及びその他株式報酬の変動

	2025年1月1日現在 未確定の権利	付与	確定した権利 <sup>(1)</sup>	期限切れの権利 及びその他の調整	2025年6月30日現在未確定の権利
株式にかかる権利	5,688,414	1,641,762	(1,333,471)	(328,109)	5,668,596

(1) 業績連動株式にかかる権利は、2022年度に付与されたプラン29に基づき付与されたものである。

## 注17 - 引当金

### 17-A. 退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金

退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金は、2025年6月30日現在1,060百万ユーロである(2024年12月31日現在は1,130百万ユーロ)。これらの引当金は2025年上半期に71百万ユーロ減少した。2025年6月30日現在、フランスでルノー・グループの債務の評価に最も頻繁に用いられた金融割引率は3.75%(2024年12月31日現在は3.4%)であった。また、2025年6月30日現在の昇給率は3.2%(2024年12月31日現在は3%)であった。

### 17-B. 引当金の増減

(単位：百万ユーロ)	リストラク チャリング 引当金	製品保証 引当金	その他の税務 に関する訴訟 及びリスクに 対する引当金	保険業務に対 する引当金 <sup>(1)</sup>	約定及びその 他に対する引 当金	合計
<b>2024年12月31日現在</b>	<b>155</b>	<b>862</b>	<b>150</b>	<b>235</b>	<b>953</b>	<b>2,355</b>
繰入	17	355	26	11	523	932
目的使用による引当金取崩	(42)	(314)	(26)	(17)	(234)	(633)
引当金未使用部分の戻入	(8)	5	(12)	(3)	(141)	(159)
連結範囲の変更に伴う増減	-	-	-	-	(3)	(3)
為替換算調整勘定及びその 他の増減	(4)	(2)	(6)	2	74	64
<b>2025年6月30日現在<sup>(2)</sup></b>	<b>118</b>	<b>906</b>	<b>132</b>	<b>228</b>	<b>1,172</b>	<b>2,556</b>

(1) 販売金融部門の保険会社による技術的準備金である。

(2) 短期引当金は1,036百万ユーロ、長期引当金は1,520百万ユーロ。

ルノー又はグループ会社が関与している既知の訴訟についてはすべて毎年度末に調査を行い、法律顧問の意見を参考に、予想されるリスクに対して必要とみなされる引当金を設定している。2025年上半期において、ルノー・グループが引当金を計上した重要な新たな訴訟はなかった。偶発債務に関する情報は注21で報告する。

リストラクチャリング引当金の増加は、大部分がヨーロッパ地域で導入した従業員数調整施策(注6-A)に係るものである。

2025年6月30日現在のその他の引当金には、環境規制の適用に係る引当金386百万ユーロが含まれる(2024年12月31日現在は207百万ユーロ)。これらの引当金には、欧州連合、インド、韓国及びスイスで販売された車両のCO<sub>2</sub>排出に係る罰金(2025年6月30日現在154百万ユーロ)、使用済み車両及びバッテリーに関する費用のほか、ヨーロッパ地域の産業用地並びにアメリカ及びユーラシア地域の工業・商業拠点に係る環境コンプライアンス費用に充当される引当金が含まれる。また、ルノー・グループは、購入契約及び数量約定に関連する見積価格について、合計219百万ユーロの引当金を設定した(2024年12月31日現在は252百万ユーロ)。

2025年4月1日、欧州委員会及び英国競争・市場庁（CMA）は、ルノー・グループ、その他の自動車メーカー14社及び欧州自動車工業会（ACEA）に対して、使用済み車両のリサイクルセンターへの支払い拒否に同調し、また（ ）規制の最低要件を超えたなるべく多くのELVのリサイクル及び（ ）なるべく多くのリサイクル材料の新車への使用を促進しなかったとして、罰金を科した。ルノー・グループは、欧州委員会によって科された罰金のうちのルノー・グループの負担分に充当するため、2024年12月31日現在の財務諸表に引当金を計上しており、CMAによって科された罰金は全額支払済みである。

英国では、金融行為規制機構（FCA）が2021年に自動車金融の一定の手数料モデルを禁止した。その後、この禁止の前に成立した手数料契約に関連して、いくつかの苦情が申し立てられた。2024年1月11日、FCAは、RCI・ファイナンシャル・サービシーズ・リミテッドを含む自動車金融業界の手数料・自動車金融販売契約を精査し、広範な不正行為の証拠を発見した場合には、消費者が適切な補償を受けることを確保すると発表した。FCAによる調査と並行して、英国控訴院は、2024年10月25日、いかなる金融手数料も顧客に開示され、その明示的な同意を得なければならないとする決定を下した。最高裁判所は控訴院の決定への上訴に関する審理を2025年4月に行っており、2025年中に判決が下される見込みである。潜在的な正費用を見積もるさまざまなシナリオが対応する発生確率とともに作成されており、2025年6月30日現在の財務諸表において引当金の再見積りが必要となった。

## 注18 - 金融負債及び販売金融負債

### 18-A. 流動／非流動別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在			2024年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
ルノーSAの永久劣後証券	271	-	271	260	-	260
社債	3,588	1,771	5,359	4,631	2,283	6,914
その他の証書による債務	-	537	537	-	665	665
金融機関からの借入	172	331	503	52	296	348
フランス	170	6	176	50	118	168
ブラジル	-	122	122	-	49	49
モロッコ	1	21	22	-	48	48
リース負債	432	127	559	441	103	544
その他の金融負債 <sup>(1)</sup>	115	431	546	141	263	404
<b>自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）</b>	<b>4,578</b>	<b>3,197</b>	<b>7,775</b>	<b>5,525</b>	<b>3,610</b>	<b>9,135</b>
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	37	283	320	49	368	417
<b>自動車部門の金融負債</b>	<b>4,615</b>	<b>3,480</b>	<b>8,095</b>	<b>5,574</b>	<b>3,978</b>	<b>9,552</b>
モビリティサービス部門の金融負債 <sup>(2)</sup>	67	15	82	14	8	22
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 <sup>(3)</sup>	1,343	-	1,343	1,678	-	1,678
<b>金融負債</b>	<b>6,025</b>	<b>3,495</b>	<b>9,520</b>	<b>7,266</b>	<b>3,986</b>	<b>11,252</b>
社債	-	16,714	16,714	-	16,434	16,434
その他の証書による債務	-	7,881	7,881	-	7,811	7,811
金融機関からの借入	-	4,551	4,551	-	4,864	4,864
その他の有利子負債（リース負債を含む） <sup>(4)</sup>	-	31,088	31,088	-	31,007	31,007
<b>販売金融部門の債務（デリバティブを除く）</b>	<b>-</b>	<b>60,234</b>	<b>60,234</b>	<b>-</b>	<b>60,116</b>	<b>60,116</b>

販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	324	324	-	322	322
<b>販売金融負債</b>	-	<b>60,558</b>	<b>60,558</b>	-	<b>60,438</b>	<b>60,438</b>
<b>金融負債及び販売金融負債の総計</b>	<b>6,025</b>	<b>64,053</b>	<b>70,078</b>	<b>7,266</b>	<b>64,424</b>	<b>71,690</b>

- (1) 2025年6月30日現在、実質的に購入として分析されるリースに関してIAS第16号の適用により認識される金融負債は96百万ユーロである（2024年12月31日現在は117百万ユーロ）。
- (2) モビリティサービス部門の金融負債（内部の資金調達を含む）は299百万ユーロである（2024年12月31日現在は227百万ユーロ）。
- (3) 2025年6月30日現在の797百万ユーロのRCIバンクの劣後ローンを含む（2024年12月31日現在は1,647百万ユーロ）。
- (4) 2025年6月30日現在、82百万ユーロに上る販売金融部門のリース負債を含む（2024年12月31日は84百万ユーロ）。

#### 18-B. 金融取引に係る自動車部門の金融負債及びデリバティブ資産の変動

(単位：百万ユーロ)	2024年 12月31日 現在	キャッシュ・ フローにおけ る変動	子会社及びその 他の事業ユニッ トに対する支配 の獲得又は喪失 から生じる変動	キャッシュ・ フローに影響 のない為替の 変動	キャッシュ・ フローに影響 のないその他 の変動	2025年 6月30日 現在
ルノーSAの永久劣後証券 社債	260	-	-	-	11	271
その他の証書による債務	6,914	(1,480)	-	(61)	(14)	5,359
金融機関からの借入	665	(130)	-	-	2	537
リース負債	348	160	-	(6)	1	503
その他の金融負債	544	(36)	-	(5)	56	559
その他の金融負債	404	(62)	7	3	194	546
<b>自動車部門の金融負債 (デリバティブを除く)</b>	<b>9,135</b>	<b>(1,548)</b>	<b>7</b>	<b>(70)</b>	<b>250</b>	<b>7,775</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ	417	(113)	-	14	2	320
<b>自動車部門の金融負債 総計(A)</b>	<b>9,552</b>	<b>(1,661)</b>	<b>7</b>	<b>(56)</b>	<b>252</b>	<b>8,095</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ資産(B)	404	(32)	-	-	(9)	363
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減(部門 別)(注I-C)(A)-(B)</b>		<b>(1,629)</b>				
モビリティサービス部門の 金融負債	22	14	47	(3)	2	82
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減</b>		<b>(1,615)</b>				

#### 18-C. 金融負債及び販売金融負債の変動

##### 自動車部門の永久劣後証券の変動

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行した永久劣後証券は、パリ証券取引所に上場される永久劣後株式である。これらの証券に係る最低の年分配率は9%で、固定部分6.75%と、同一の連結体制及び方法により計算された連結売上高に基づく変動部分からなる。

永久劣後証券は、借入実効金利で予想利率を割り引いて計算した償却原価で計上されている。

永久劣後証券は、2025年6月30日現在は351.00ユーロで取引されている（2024年12月31日現在は323.00ユーロ）。2025年6月30日現在の永久劣後証券の株式市場価格に基づく金融負債は、280百万ユーロであった（2024年12月31日現在は258百万ユーロ）。

### 自動車部門の社債の変動

2025年上半期中、1,480百万ユーロの社債を償還した。

### 販売金融部門の負債の増減

販売金融部門は、2025年上半期中に債券市場で1.4十億ユーロ相当を発行した。これは、3年物（850百万ユーロ）と5年物（500百万ユーロのグリーンボンド）の2本のユーロ建て優先公募債で構成されている。さらに、販売金融部門のポーランド子会社であるRCI Leasing Polskaも、400百万ポーランド・ズロチ（94百万ユーロ）の優先社債を発行した。販売金融部門はまた、2本目の12年・ノンコール7年のTier 2劣後ローン（500百万ユーロ）を発行して資本構成を強化した。さらに、販売金融部門は、ブラジル、韓国、モロッコ、コロンビア及びアルゼンチンの子会社を通じて、現地でのリファイナンス取引を定期的に行っている。

上半期中、要求払預金の65百万ユーロ減及び定期預金の31百万ユーロ増により、預金事業は34百万ユーロ減少した。2025年6月30日現在、これらの預金の88.3%が預金保険制度の対象となっている（2024年12月31日現在は88.4%）。

### モビリティサービス部門の金融負債の増減

モビリティサービス部門の金融負債は、ルノーsas及びディアックSAが利付借入の様式で発行したグループ内融資で構成されている。

### 自動車部門の債権譲渡による資金調達

自動車部門の外部資金調達の一部は、ルノー・グループ外の金融機関に対する商業債権の譲渡及び販売金融部門に対するグループ内譲渡によるものである。販売金融部門はまた、自動車部門が独立系ディーラー・ネットワークに売却した棚卸資産の資金調達にも寄与している。

自動車部門が譲渡したすべての債権については、認識を中止している。

商業債権の譲渡による資金調達及び販売金融部門によるディーラー・ネットワークの資金調達の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日		2024年6月30日		2024年12月31日	
	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する
自動車部門の債権譲渡	1,845	668	1,662	683	2,010	258
自動車部門の独立系ディーラーの資金調達	-	9,573	-	8,509	-	10,119
<b>譲渡合計</b>	<b>1,845</b>	<b>10,241</b>	<b>1,662</b>	<b>9,192</b>	<b>2,010</b>	<b>10,377</b>

2025年上半期中に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は、全額VAT債権に相当する171百万ユーロであった（2024年度はVAT債権316百万ユーロ）。

自動車部門は、ディーラー向け債権を販売金融部門に譲渡している。販売金融部門に譲渡されたディーラー向け債権の合計は、主にルノー・グループに係るものである。その金額は注13-Bに記載している。

## V - キャッシュ・フロー及びその他の情報

## 注19 - キャッシュ・フロー

## 19-A. その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）

（単位：百万ユーロ）	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
引当金の繰入、純額	148	(36)	(100)
販売金融債権の貸倒による影響、純額	22	42	23
資産処分による（益）損、純額 <sup>(1)</sup>	9,371	80	828
その他の金融商品の公正価値の変動	9	1	4
実質有利子負債	22	(56)	(104)
繰延税金	14	(35)	(45)
当期税金	310	363	692
その他	108	278	509
<b>その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）</b>	<b>10,004</b>	<b>637</b>	<b>1,807</b>

(1) 2025年においては、日産に対する投資に関する会計処理の変更に起因するマイナス9,315百万ユーロの損失を含む（注6-B）。

## 19-B. 税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
棚卸資産純額の（増）減	(763)	(1,007)	(698)
債権の（増）減、純額	(38)	160	218
その他の資産の（増）減	(89)	(623)	(212)
営業債務の増（減）	(356)	676	865
その他の負債の増（減）	446	156	923
<b>税引前運転資本の増（減）</b>	<b>(800)</b>	<b>(638)</b>	<b>1,096</b>

## 19-C. 資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2025年上半期	2024年上半期	2024年度
無形資産の購入	(687)	(681)	(1,288)
有形固定資産の購入 <sup>(1)</sup>	(629)	(896)	(1,674)
<b>当期中資産購入合計</b>	<b>(1,316)</b>	<b>(1,577)</b>	<b>(2,962)</b>
支払繰延	(84)	4	(88)
<b>資本的支出合計</b>	<b>(1,400)</b>	<b>(1,573)</b>	<b>(3,050)</b>

(1) 資産計上したリース用資産及び使用权資産を除く。

## 注20 - 関連当事者

## 20-A. 取締役、幹部社員及びリーダーシップ・チームのメンバーの報酬

2025年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(2) 役員の状況」に記載の点を除き、会社代表者の報酬及び関連給付に係る基準に関して重要な変更は行われていない。

2025年6月30日現在、リーダーシップ・チームのメンバーは16名であった。ルカ・デメオのリーダーシップ・チームからの退任は、2025年7月15日付で発効する。

#### 20-B. ルノー・グループの関連会社及び共同支配企業への資本参加

日産、ホース・パワートレイン・リミテッド及び持分法により計上されるその他の会社へのルノー・グループの資本参加の詳細は注11、12及び15に記載している。

#### 20-C. フランス政府及び公的企業との取引

ルノー・グループは、その事業活動の一環として、フランス政府並びにUGAP、EDF、La Poste等のような国有企業との取引を行っている。これらの取引は、通常の世界市場で行われており、2025年上半期について98百万ユーロの売上高、39百万ユーロの自動車顧客債権及び104百万ユーロの販売金融債権となっており、融資約定はなかった。

#### 注21 - オフバランス約定債務、偶発資産及び偶発債務、差入担保資産及び担保受入資産

ルノー・グループは、その事業活動の一環として一定数の約定債務を有しており、また、訴訟に関与しているか又は競争及び自動車規制当局の調査を受けている。これらの状況に起因するいかなる債務も（年金債務及びその他の従業員給付、訴訟費用等に係る債務など）引当金によりカバーされている。オフバランス約定債務及び偶発債務を構成するその他の約定債務の内訳は以下に示すとおりである（注21-A）。

ルノー・グループは顧客からの約定（預託金、担保等）も取得しており、さらに金融機関の与信枠も利用可能である（注21-B）。

#### 21-A. オフバランス約定債務及び偶発債務、差入担保資産

##### 21-A1. 通常取引

ルノー・グループは以下の金額について約定債務を負っている。

(単位：百万ユーロ)	2025年6月30日現在	2024年12月31日現在
販売金融部門による差入担保資産 <sup>(1)</sup>	7,327	7,663
顧客に供与した与信枠 <sup>(2)</sup> - 販売金融部門	2,685	2,579
販売金融部門による金融保証 <sup>(3)</sup>	212	263
その他の金融保証 <sup>(4)</sup>	630	549
供給契約に関連する約定 <sup>(5)</sup>	2,704	3,225
グリーン・エネルギー契約に関連する約定 <sup>(6)</sup>	473	476
投資の確定注文	1,793	1,332
リース取引に係る約定債務 <sup>(7)</sup>	205	205

その他の融資約定	21	39
その他の約定 <sup>(8)</sup>	2,256	1,181
その他の差入担保資産	57	58

(1) 販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産については注21-A4に記載されている。

(2) これらの約定は、主に期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(3) これらの約定は、期末後3年の間に212百万ユーロのキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(4) これらの保証は、主に国家行政機関に対して付与されるものである。

(5) これらの約定には、ルノー・グループが回収及び支払のために約定を確定する場合のサプライヤーに対する最低支払債務が含まれている（期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定270百万ユーロ、期末後1年から5年の間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定1,454百万ユーロ、期末後5年経過後にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定980百万ユーロ）。

(6) これらの約定は、ルノー・グループの生産拠点の脱炭素化計画のために引き受けたグリーン電力購入契約を含む（期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定7百万ユーロ、期末後1年から5年の間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定173百万ユーロ、期末後5年経過後にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定293百万ユーロ）。

(7) リース取引に係る約定債務は、締結されたが、当年度末においてはまだ効力が発生しておらず、仕掛資産として財政状態計算書に含めることができないリース、IFRS第16号の適用範囲外のリース及びIFRS第16号で規定されている会計処理が適用除外となるリースに関連する約定債務で構成される（注2）。

(8) その他の約定は、ソフトウェア定義自動車向けデジタル・アーキテクチャの設計、生産に向けた新たなパートナーシップの一環として締結された契約における約定、ルノー・グループのデジタル化の加速に関する約定、及び株式引受に関する約定を含む。ルノー・グループは、日産グループからRNAIPLの株式を354百万ユーロで購入する約定を認識している（注2-B）。

複数年にわたる供給約定は、2025年度末から14年間にわたってキャッシュ・アウトフローを増加させる。1年以内の支払債務の最大額は、2025年6月30日現在270百万ユーロ（2024年12月31日現在は1年以内に413百万ユーロ）である。

2025年6月30日現在の取消不能の約定は、基本的に原材料及び電気自動車向けバッテリーの供給を確保するために行われたものである。

## 21-A2. 偶発債務

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に税務調査を受けている。税調整額として認められた金額は引当金として財務諸表において認識される。異議申立中の税調整額についても、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮の上で状況に応じて計上している。税金負債は、税金の算定に関する不確実性が存在する場合、引当金として計上している。

ルノーsasは、2012年から2020年までの期間を対象とする税務調査を受け、移転価格に関する税額再評価の通知を受領した。この税務調査に関する交渉により、支払額は146百万ユーロに減額された。本件は、解決に向けて行政裁判所に提訴される予定である。

RESA（ルノー・エスパニヤSA）は、2020年の終わり頃、2013年から2016年に関する213百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受け、2023年6月には、2017年と2019年に関する84百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受けた。ルノー・グループは、訴訟で勝利する可能性が高いと考えているため、これらの通知に関連する引当金は計上されていない。2021年には、フランス及びスペイン間の円満な和解に向けた手続が開始された。スペインの税務当局に297百万ユーロの預け金が支払われ、長期金融資産で認識された。

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に当局による調査を受けている。その財務上の帰結を受け入れる場合、それらは引当金として財務諸表において認識される。異議申立がなされている場合、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮した見積額に基づき状況に応じて認識される。

2025年6月30日現在、競争及び自動車規制当局により進められている主な調査は、違法な契約及びヨーロッパにおける自動車排出ガスレベルに関係するものである。

フランスで継続中の「排出ガス」案件において、パリ検察庁の要請により2017年1月12日に正式な法的調査が開始されており、ルノーsasは2021年6月8日に正式に不正に関する調査を受けた。

2021年7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、20百万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60百万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律と規制に基づいて型式認証を受けている。これら進行中の訴訟における次の段階の潜在的な結果は、現段階では信頼性をもって見積ることができず、また、2025年6月30日現在（及び2024年12月31日現在）、本件に関する引当金は計上されていない。

また、ルノー・グループ各社は、主に土壌及び地下水の汚染に関して適用される規制に従う。これらの規制は国によって様々である。関連する環境負債の一部は潜在的であり、活動が停止されるか事業所が閉鎖された場合にのみ会計処理される。債務の額を、確度をもって決定することもまた難しい。引当金は期末における法的又はみなし債務に相当する負債にのみ計上され、合理的な確実性をもって見積もられる。

ルノー・グループは、リサイクル取引の実務的な組織が定義された時点で、規制要件に基づく製品リサイクルに関する規定を設けている。フランスでは、廃棄物の削減と循環型経済の推進を目的として2020年2月10日に可決された「AGEC」法により、廃棄物管理に関する産業事業者の法的責任が拡大された。ルノー・グループは、フランスの道路上の自社ブランド車のリサイクル義務をすべて満たすために、使用済み車両（ELV）管理のための個別システムの運営を認定されている。これらの車両をフランス本土で回収する費用を賄うための引当金は計上されていない。現地の特殊事情（例えば、インフラがなかったり、使用済み車両が不完全な可能性があったりする）に対応してこのようなリサイクル資金を提供しなければならない海外のフランスの領土については、2025年6月30日現在、この義務に関して22百万ユーロの引当金が計上されている。その他の地域については、この義務負担を評価するための検討が現在進行中である。

ルノー・グループによる子会社や事業の売却には、通常、売却先企業に対する表明保証が伴う。2025年6月30日現在、ルノー・グループはこれらの取引に関連する重要なリスクを認識していない。

### 21-A3. 株式購入約定

ルノー・グループが少数株主に対して、完全連結会社へのその投資分を売却するためにプットオプションを付与する場合、かかるオプションに相当する負債が計上され、資本 - 非支配持分は減少する。

ルノー・グループが少数株主に付与したプットオプションは、バンコ・RCI・ブラジルSA、ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ、RCI・コロンプピアSA及びRCI・ファイナンシャル・サービシーズs.r.o.に関するものである。財務諸表への影響については、2024年度連結財務諸表の注18-Hで説明している。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、一定の条件に従うことを条件として、ルノーsasに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を購入する権利（コール）及びルノーsasが有するマイル（MAIS）株式を売却する権利（プット）を与え、また、オヤックに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を売却する権利（プット）及びルノーsasが有するマイル（MAIS）株式を購入する権利（コール）を与える非支配投資についての完全に対称的なプットオプション及びコールオプションを含む。このプットオプションの行使価格は、行使された場合、行使日に指名される3名の独立した専門家により決定される。この契約の分析によって、ルノー・グループが拒否できずにオヤックがプットオプションを行使することにつながり得るようなルノー・グループが管理できない状況は特定されなかった。従って、2025年6月30日及び2024年12月31日現在、これらのオプションに関連して負債は認識されていない。

21-A4. 流動性準備金管理の保証としての担保資産

販売金融部門は、流動性準備金管理のため、欧州中央銀行（ECB）及びイングランド銀行（BOE）の金融政策オペレーションを利用することができる。欧州中央銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、2025年6月現在、フランス銀行に対し（フランスの中央担保管理システムである3G（Gestion Globale des Garanties、保証のグローバル管理）システムに基づき）帳簿価額6,470百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2024年12月31日現在は6,695百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式6,136百万ユーロ及び販売金融債権334百万ユーロ（2024年12月31日現在は証券化商品発行ピークルの株式6,256百万ユーロ及び販売金融債権439百万ユーロ）である。これらの担保に対してフランス銀行により提供された資金は2025年6月現在1,000百万ユーロ（2024年12月31日現在は1,500百万ユーロ）に達した。イングランド銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、イングランド銀行（中小企業のためのターム・ファンディング・スキーム）に対し、自己保有証券化プログラムと社債からなる帳簿価額733百万ポンド（857百万ユーロ）の資産の形で担保を差し入れている。これらの担保に対してイングランド銀行から受けた資金は2025年6月30日現在177百万ユーロに達した。フランス銀行及びイングランド銀行に対して担保として提供された資産はすべて、引き続き貸借対照表に計上されている。

21-B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定、偶発資産及び担保受入資産

（単位：百万ユーロ）	2025年6月30日現在	2024年12月31日現在
販売金融部門が取得している買戻し約定 <sup>(1)</sup>	12,386	12,002
取得している金融保証	4,285	3,888
販売金融部門を含む <sup>(2)</sup>	3,615	3,593
担保受入資産	2,743	2,703
販売金融部門を含む <sup>(2)</sup>	2,684	2,644
取得しているその他の約定	417	367

(1) 日産及びその他の企業のディーラー・ネットワークがリース満了時にリース用車両を買い戻すために販売金融部門が取得している約定。

(2) 販売金融部門は、新車や中古車の販売金融業務において、2025年6月30日現在顧客から3,615百万ユーロの金融保証及び2,684百万ユーロの顧客による差入担保資産を取得している（2024年12月31日現在はそれぞれ3,593百万ユーロ及び2,644百万ユーロ）。

確定与信枠に関して取得しているオフバランス約定及び社債発行については注18に記載のとおりである。

**取得している約定 - 株式購入オプション**

ルノー・グループによるルノー・ロシア及びアフトワズ・グループの持分売却に関する契約は、2022年5月15日に締結されたが、これによりルノー・グループは、2024年、2026年及び2028年の5月15日から90日間（計3回）行使可能な、ラーダ・オート・ホールディング（アフトワズの親会社）の持分を買い戻すオプションを取得している。当該オプションの行使価額は1ルーブルであり、さらにルノー・グループによるアフトワズへの4年間にわたる現金拠出を行う旨の約定も含まれており、その金額は、ロシア政府から受領した払戻不能の助成金、アフトワズの資産及び/又は資本金に対する現金拠出、並びにルノーがアフトワズの持分を売却した日から払い戻しオプションを行使する日までにIFRSに基づき算定されたアフトワズ・グループの累積利益の総額を参考にルノー・グループの裁量により決定される。

当該拠出の金額は、ルノー・グループが取得した所有持分（51%から67.69%の間）を決定する。400百万ユーロの拠出が、ルノー・グループに51%の持分を自動的にもたらすことになる。

2025年6月30日（及び2024年12月31日）現在、当該オプションに相当するデリバティブの価値はゼロである。

## 注22 - 後発事象

2025年6月30日以降、重要な事象は発生していない。

[次へ](#)

## 2024年要約中間連結財務諸表

## 連結損益計算書

	注	2024年上半期		2023年上半期		2023年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>売上高</b>	<b>4</b>	<b>26,958</b>	<b>46,435</b>	<b>26,849</b>	<b>46,247</b>	<b>52,376</b>	<b>90,218</b>
製品及びサービス売上原価		(21,037)	(36,236)	(21,337)	(36,753)	(41,414)	(71,336)
研究開発費	5	(1,214)	(2,091)	(1,129)	(1,945)	(2,144)	(3,693)
販売費及び一般管理費		(2,532)	(4,361)	(2,343)	(4,036)	(4,701)	(8,097)
その他の営業利益及び営業費用	6	(277)	(477)	56	96	(1,632)	(2,811)
その他の営業利益		373	642	309	532	430	741
その他の営業費用		(650)	(1,120)	(253)	(436)	(2,062)	(3,552)
<b>営業利益（損失）</b>		<b>1,898</b>	<b>3,269</b>	<b>2,096</b>	<b>3,610</b>	<b>2,485</b>	<b>4,280</b>
実質有利子負債コスト		56	96	37	64	88	152
総有利子負債コスト		(178)	(307)	(181)	(312)	(326)	(562)
現金及び金融資産に係る収益		234	403	218	376	414	713
その他の財務収益及び財務費用		(441)	(760)	(297)	(512)	(615)	(1,059)
<b>財務収益（費用）</b>	<b>7</b>	<b>(385)</b>	<b>(663)</b>	<b>(260)</b>	<b>(448)</b>	<b>(527)</b>	<b>(908)</b>
<b>関連会社及び共同支配企業の 当期純利益（損失）に対する持分</b>		<b>195</b>	<b>336</b>	<b>566</b>	<b>975</b>	<b>880</b>	<b>1,516</b>
日産	11	264	455	582	1,002	797	1,373
その他の関連会社及び共同支配企業	12	(69)	(119)	(16)	(28)	83	143
<b>税引前利益</b>		<b>1,708</b>	<b>2,942</b>	<b>2,402</b>	<b>4,137</b>	<b>2,838</b>	<b>4,888</b>
当期税金及び繰延税金	8	(328)	(565)	(278)	(479)	(523)	(901)
<b>当期純利益</b>		<b>1,380</b>	<b>2,377</b>	<b>2,124</b>	<b>3,659</b>	<b>2,315</b>	<b>3,988</b>
当期純利益 - 親会社株主持分		1,293	2,227	2,093	3,605	2,198	3,786
当期純利益 - 非支配株主持分		87	150	31	53	117	202
基本的1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		4.74	816	7.70	1,326	8.11	1,397
希薄化後1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		4.67	804	7.59	1,307	7.99	1,376
社外流通株式数（単位：千株）							
基本的1株当たり利益計算用	9	272,582	272,582	271,761	271,761	271,009	271,009
希薄化後1株当たり利益計算用	9	277,133	277,133	275,755	275,755	275,141	275,141

(1) 当期純利益 - 親会社株主持分を株式数で除したもの

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2024年上半期						2023年上半期						2023年度					
	百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円		
	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後
当期純利益	1,708	(328)	1,380	2,942	(565)	2,377	2,402	(278)	2,124	4,137	(479)	3,659	2,838	(523)	2,315	4,888	(901)	3,988
<b>親会社及び子会社からのその他の包括利益項目</b>																		
次年度以降において損益に再分類されない項目	10	32	42	17	55	72	(14)	(53)	(67)	(24)	(91)	(115)	(141)	(93)	(234)	(243)	(160)	(403)
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	10	32	42	17	55	72	(14)	(53)	(67)	(24)	(91)	(115)	(138)	(93)	(231)	(238)	(160)	(398)
資本を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)	-	(3)	(5)	-	(5)
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	827	(44)	783	1,425	(76)	1,349	(49)	66	17	(84)	114	29	(388)	124	(264)	(668)	214	(455)
在外事業に係る為替換算調整勘定 <sup>(1)(2)</sup>	264	-	264	455	-	455	53	-	53	91	-	91	57	-	57	98	-	98
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	253	-	253	436	-	436	(7)	-	(7)	(12)	-	(12)	(226)	-	(226)	(389)	-	(389)
日産に対する投資の部分のヘッジ <sup>(2)</sup>	163	-	163	281	-	281	149	-	149	257	-	257	247	-	247	425	-	425
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整	147	(44)	103	253	(76)	177	(245)	66	(179)	(422)	114	(308)	(472)	126	(346)	(813)	217	(596)
資本を通じて公正価値で測定される負債証券	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	2	6	(2)	4	10	(3)	7

親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計(A)	837	(12)	825	1,442	(21)	1,421	(63)	13	(50)	(109)	22	(86)	(529)	31	(498)	(911)	53	(858)
関連会社及び共同支配企業のその他の包括利益項目に対する持分																		
次年度以降において損益に再分類されない項目	24	-	24	41	-	41	50	-	50	86	-	86	94	-	94	162	-	162
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	15	-	15	26	-	26	55	-	55	95	-	95	98	-	98	169	-	169
その他	9	-	9	16	-	16	(5)	-	(5)	(9)	-	(9)	(4)	-	(4)	(7)	-	(7)
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	(737)	-	(737)	(1,269)	-	(1,269)	(1,238)	-	(1,238)	(2,132)	-	(2,132)	(1,074)	-	(1,074)	(1,850)	-	(1,850)
在外事業に係る為替換算調整勘定	(791)	-	(791)	(1,362)	-	(1,362)	(1,239)	-	(1,239)	(2,134)	-	(2,134)	(1,096)	-	(1,096)	(1,888)	-	(1,888)
その他	54	-	54	93	-	93	1	-	1	2	-	2	22	-	22	38	-	38
関連会社及び共同支配企業におけるその他の包括利益項目合計(B)	(713)	-	(713)	(1,228)	-	(1,228)	(1,188)	-	(1,188)	(2,046)	-	(2,046)	(980)	-	(980)	(1,688)	-	(1,688)
その他の包括利益項目(A)+(B)	124	(12)	112	214	(21)	193	(1,251)	13	(1,238)	(2,155)	22	(2,132)	(1,509)	31	(1,478)	(2,599)	53	(2,546)
包括利益	1,832	(340)	1,492	3,156	(586)	2,570	1,151	(265)	886	1,983	(456)	1,526	1,329	(492)	837	2,289	(847)	1,442
親会社株主持分			1,428			2,460			882			1,519			746			1,285
非支配株主持分			64			110			4			7			91			157

- (1) 2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定には、ルノーによる保有株式の売却後のホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.及びその子会社の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる(注3-A)。
- (2) 2023年及び2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産に対する投資の部分的ヘッジには、ルノーによる保有株式の一部売却後の日産の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる(注3-A)。

[次へ](#)

## 連結財政状態計算書

資産	注	2024年6月30日現在		2023年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>非流動資産</b>					
無形資産及びのれん	10-A	4,953	8,532	4,626	7,968
有形固定資産	10-B	13,589	23,407	12,251	21,102
関連会社及び共同支配企業に対する投資		18,690	32,194	16,554	28,514
日産	11	14,358	24,732	15,667	26,986
その他の関連会社及び共同支配企業	12	4,332	7,462	887	1,528
長期金融資産	15	1,069	1,841	695	1,197
繰延税金資産		679	1,170	670	1,154
その他の非流動資産		1,034	1,781	784	1,350
<b>非流動資産合計</b>		<b>40,014</b>	<b>68,924</b>	<b>35,580</b>	<b>61,287</b>
<b>流動資産</b>					
棚卸資産	14	5,803	9,996	4,924	8,482
販売金融債権	13	51,928	89,446	49,615	85,462
自動車顧客債権		1,025	1,766	825	1,421
短期金融資産	15	1,624	2,797	1,224	2,108
未収還付税金		293	505	224	386
その他の流動資産		5,581	9,613	4,822	8,306
現金及び現金同等物	15	21,311	36,708	20,677	35,616
売却目的で保有する資産	3	330	568	4,022	6,928
<b>流動資産合計</b>		<b>87,895</b>	<b>151,399</b>	<b>86,333</b>	<b>148,709</b>
<b>資産合計</b>		<b>127,909</b>	<b>220,323</b>	<b>121,913</b>	<b>209,995</b>

資本及び負債	注	2024年6月30日現在		2023年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>資本</b>					
資本金		1,127	1,941	1,127	1,941
資本剰余金		3,785	6,520	3,785	6,520
自己株式		(287)	(494)	(212)	(365)
金融商品再評価額		50	86	(111)	(191)
為替換算調整勘定		(3,231)	(5,565)	(3,140)	(5,409)
その他の剰余金		27,778	47,848	26,105	44,966
当期純利益 - 親会社株主持分		1,293	2,227	2,198	3,786
<b>資本 - 親会社株主持分</b>		<b>30,515</b>	<b>52,562</b>	<b>29,752</b>	<b>51,248</b>
資本 - 非支配株主持分		767	1,321	882	1,519
<b>資本合計</b>	<b>16</b>	<b>31,282</b>	<b>53,883</b>	<b>30,634</b>	<b>52,767</b>
<b>非流動負債</b>					
繰延税金負債		987	1,700	917	1,580
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	17-A	1,048	1,805	1,071	1,845
その他の引当金 長期	17-B	1,309	2,255	1,224	2,108
長期金融負債	18	7,152	12,319	8,956	15,427
不確実な税金負債に対する引当金 長期		239	412	236	407
その他の非流動負債		918	1,581	942	1,623
<b>非流動負債合計</b>		<b>11,653</b>	<b>20,072</b>	<b>13,346</b>	<b>22,988</b>
<b>流動負債</b>					
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	17-A	12	21	137	236
その他の引当金 短期	17-B	1,115	1,921	1,130	1,946
短期金融負債	18	4,870	8,389	3,448	5,939
販売金融負債	18	58,955	101,550	54,095	93,179
営業債務		9,606	16,546	7,965	13,720
未払税金		420	723	359	618
不確実な税金負債に対する引当金 短期		-	-	20	34
その他の流動負債		9,996	17,218	9,704	16,715
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	-	-	1,075	1,852
<b>流動負債合計</b>		<b>84,974</b>	<b>146,368</b>	<b>77,933</b>	<b>134,240</b>
<b>資本及び負債合計</b>		<b>127,909</b>	<b>220,323</b>	<b>121,913</b>	<b>209,995</b>

[次へ](#)

連結持分変動計算書

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定 <sup>(2)(3)</sup>		その他の剰余金 <sup>(1)</sup>		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本 (非支配株主持分)		資本合計	
	千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>2022年12月31日 現在残高</b>	295,722	1,127	1,941	3,785	6,520	(208)	(358)	208	358	(2,146)	(3,696)	26,537	45,710	(354)	(610)	28,949	49,865	741	1,276	29,690	51,141
IFRS第17号への 移行 - 期首調整												-	-			-	-	-	-	-	-
<b>調整済2022年12 月31日現在残高</b>	295,722	1,127	1,941	3,785	6,520	(208)	(358)	208	358	(2,146)	(3,696)	26,537	45,710	(354)	(610)	28,949	49,865	741	1,276	29,690	51,141
調整済2023年上 半期純利益														2,093	3,605	2,093	3,605	31	53	2,124	3,659
調整済その他の 包括利益項目								(177)	(305)	(1,017)	(1,752)	(17)	(29)			(1,211)	(2,086)	(27)	(47)	(1,238)	(2,132)
<b>調整済2023年上 半期包括利益</b>	-	-	-	-	-	-	-	(177)	(305)	(1,017)	(1,752)	(17)	(29)	2,093	3,605	882	1,519	4	7	886	1,526
2022年度利益処 分												(354)	(610)	354	610	-	-			-	-
配当金												(68)	(117)			(68)	(117)	(92)	(158)	(160)	(276)
自己株式の(取 得)/処分及び 増資による影響 額						(49)	(84)									(49)	(84)			(49)	(84)
所有持分の増減												1	2			1	2	27	47	28	48
株式報酬費用等								-	-			(62)	(107)			(62)	(107)			(62)	(107)
<b>調整済2023年6月 30日現在残高</b>	295,722	1,127	1,941	3,785	6,520	(257)	(443)	31	53	(3,163)	(5,448)	26,037	44,849	2,093	3,605	29,653	51,077	680	1,171	30,333	52,249
調整済2023年下 半期純利益														105	181	105	181	86	148	191	329
調整済その他の 包括利益項目								(142)	(245)	23	40	(122)	(210)			(241)	(415)	1	2	(240)	(413)
<b>調整済2023年下 半期包括利益</b>								(142)	(245)	23	40	(122)	(210)	105	181	(136)	(234)	87	150	(49)	(84)

配当金																-	-	(1)	(2)	(1)	(2)
自己株式の（取得）/処分及び増資による影響額						45	78									45	78			45	78
所有持分の増減										-	-	178	307			178	307	116	200	294	506
株式報酬費用等										-	-	12	21			12	21	-	-	12	21
<b>調整済2023年12月31日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(212)</b>	<b>(365)</b>	<b>(111)</b>	<b>(191)</b>	<b>(3,140)</b>	<b>(5,409)</b>	<b>26,105</b>	<b>44,966</b>	<b>2,198</b>	<b>3,786</b>	<b>29,752</b>	<b>51,248</b>	<b>882</b>	<b>1,519</b>	<b>30,634</b>	<b>52,767</b>
2024年上半年純利益														1,293	2,227	1,293	2,227	87	150	1,380	2,377
その他の包括利益項目								161	277	(91)	(157)	65	112			135	233	(23)	(40)	112	193
<b>2024年上半年包括利益</b>			-	-	-	-	-	<b>161</b>	<b>277</b>	<b>(91)</b>	<b>(157)</b>	<b>65</b>	<b>112</b>	<b>1,293</b>	<b>2,227</b>	<b>1,428</b>	<b>2,460</b>	<b>64</b>	<b>110</b>	<b>1,492</b>	<b>2,570</b>
2023年度利益処分												2,198	3,786	(2,198)	(3,786)	-	-			-	-
配当金												(507)	(873)			(507)	(873)	(103)	(177)	(610)	(1,051)
自己株式の（取得）/処分及び増資による影響額						(75)	(129)									(75)	(129)			(75)	(129)
所有持分の増減										-	-	(28)	(48)	-	-	(28)	(48)	(76)	(131)	(104)	(179)
株式報酬費用等								-	-			(55)	(95)			(55)	(95)			(55)	(95)
<b>2024年6月30日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,941</b>	<b>3,785</b>	<b>6,520</b>	<b>(287)</b>	<b>(494)</b>	<b>50</b>	<b>86</b>	<b>(3,231)</b>	<b>(5,565)</b>	<b>27,778</b>	<b>47,848</b>	<b>1,293</b>	<b>2,227</b>	<b>30,515</b>	<b>52,562</b>	<b>767</b>	<b>1,321</b>	<b>31,282</b>	<b>53,883</b>

(1) その他の剰余金の増減は、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異に該当する。

(2) 2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定には、ルノーによる保有株式の売却後のホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.及びその子会社の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる（注3-A）。

(3) 2023年及び2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産に対する投資の部分的ヘッジには、ルノーによる保有株式の一部売却後の日産の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる（注3-A）。

2024年の連結持分の変動に関する詳細は注16に記載。

[次へ](#)

## 連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2024年上半期		2023年上半期		2023年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益</b>		<b>1,380</b>	<b>2,377</b>	<b>2,124</b>	<b>3,659</b>	<b>2,315</b>	<b>3,988</b>
非資金的収益及び費用の調整：							
- 減価償却費、償却費及び減損		1,500	2,584	1,349	2,324	3,188	5,491
- 関連会社及び共同支配企業の当期純 （利益）損失に対する持分		(195)	(336)	(566)	(975)	(880)	(1,516)
- その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	19	637	1,097	439	756	1,657	2,854
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取 配当金		76	131	43	74	47	81
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(1)</sup></b>		<b>3,398</b>	<b>5,853</b>	<b>3,389</b>	<b>5,838</b>	<b>6,327</b>	<b>10,898</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(2)</sup></b>		<b>142</b>	<b>245</b>	<b>116</b>	<b>200</b>	<b>172</b>	<b>296</b>
消費者向け融資の純増減		(1,696)	(2,921)	(2,147)	(3,698)	(3,759)	(6,475)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(455)	(784)	(1,256)	(2,163)	(1,411)	(2,430)
<b>販売金融債権の（増加）減少</b>		<b>(2,151)</b>	<b>(3,705)</b>	<b>(3,403)</b>	<b>(5,862)</b>	<b>(5,170)</b>	<b>(8,905)</b>
販売金融部門による社債の発行		2,626	4,523	2,647	4,559	4,470	7,700
販売金融部門による社債の償還		(981)	(1,690)	(3,140)	(5,409)	(4,225)	(7,278)
販売金融部門に係るその他の負債の純増減		1,962	3,380	2,667	4,594	4,347	7,488
販売金融部門に係るその他の有価証券及び 貸付の純増減		(78)	(134)	38	65	(33)	(57)
<b>販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減</b>		<b>3,529</b>	<b>6,079</b>	<b>2,212</b>	<b>3,810</b>	<b>4,559</b>	<b>7,853</b>
<b>資産計上したリース用資産の増減</b>		<b>(382)</b>	<b>(658)</b>	<b>(276)</b>	<b>(475)</b>	<b>(504)</b>	<b>(868)</b>
<b>税引前運転資本の増減</b>	19	<b>(638)</b>	<b>(1,099)</b>	<b>(695)</b>	<b>(1,197)</b>	<b>(71)</b>	<b>(122)</b>
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・ 税金調整前）</b>		<b>3,898</b>	<b>6,714</b>	<b>1,343</b>	<b>2,313</b>	<b>5,313</b>	<b>9,152</b>
利息の受取額		226	389	241	415	332	572
利息の支払額		(156)	(269)	(194)	(334)	(314)	(541)
当期税金（支払）/受取額		(355)	(611)	(340)	(586)	(869)	(1,497)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>3,613</b>	<b>6,223</b>	<b>1,050</b>	<b>1,809</b>	<b>4,462</b>	<b>7,686</b>
有形固定資産及び無形資産への投資	19	(1,573)	(2,709)	(1,358)	(2,339)	(2,950)	(5,081)
有形固定資産及び無形資産の処分		28	48	197	339	282	486
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控 除後		(155)	(267)	-	-	-	-
その他の持分の取得		(398)	(686)	(55)	(95)	(128)	(220)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控 除後		(76)	(131)	26	45	22	38
その他の持分の売却 <sup>(3)</sup>		427	736	1	2	815	1,404

自動車部門に係る其他有価証券及び貸付の純（増）減		77	133	(304)	(524)	(276)	(475)
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(1,670)</b>	<b>(2,877)</b>	<b>(1,493)</b>	<b>(2,572)</b>	<b>(2,235)</b>	<b>(3,850)</b>
親会社株主に対する支払配当金	16	(539)	(928)	(73)	(126)	(73)	(126)
非支配株主との取引		1	2	(18)	(31)	104	179
非支配株主に対する支払配当金		(103)	(177)	(92)	(158)	(93)	(160)
自己株式の（取得）売却		(143)	(246)	(135)	(233)	(175)	(301)
<b>株主に係るキャッシュ・フロー</b>		<b>(784)</b>	<b>(1,350)</b>	<b>(318)</b>	<b>(548)</b>	<b>(237)</b>	<b>(408)</b>
自動車部門による社債発行		-	-	-	-	-	-
自動車部門による社債償還		(700)	(1,206)	(750)	(1,292)	(1,170)	(2,015)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増（減）		142	245	(1,386)	(2,387)	(1,571)	(2,706)
<b>自動車部門に係る金融負債の純増減</b>		<b>(558)</b>	<b>(961)</b>	<b>(2,136)</b>	<b>(3,679)</b>	<b>(2,741)</b>	<b>(4,721)</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(1,342)</b>	<b>(2,312)</b>	<b>(2,454)</b>	<b>(4,227)</b>	<b>(2,978)</b>	<b>(5,130)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加（減少）</b>		<b>601</b>	<b>1,035</b>	<b>(2,897)</b>	<b>(4,990)</b>	<b>(751)</b>	<b>(1,294)</b>

- (1) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。  
(2) 日産からの受取配当金である。  
(3) 主として日産株式の売却代金（2024年上半期の358百万ユーロ及び2023年下半期の764百万ユーロ）からなる。

	2024年上半期		2023年上半期		2023年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>	<b>21,774</b>	<b>37,506</b>	<b>21,774</b>	<b>37,506</b>
現金及び現金同等物の増加（減少）	581	1,001	(2,890)	(4,978)	(756)	(1,302)
範囲変更の影響額	20	34	(7)	(12)	5	9
為替相場変動等の影響額	33	57	50	86	(255)	(439)
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	17	29	(91)	(157)
<b>現金及び現金同等物の期末残高<sup>(1)</sup></b>	<b>21,311</b>	<b>36,708</b>	<b>18,944</b>	<b>32,631</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>

- (1) 使用制限の課された現金の詳細については注15-Bに記す。

## 要約中間連結財務諸表に対する注記

### Ⅰ - 事業セグメントに関する情報

ルノー・グループにより使用された事業セグメントは以下のとおりである。

- ・ 「自動車」部門は、乗用車及び小型商用車の製造、販売及び流通子会社、並びに本部門の資金管理をする子会社が含まれる。また、この部門は、自動車セクターの関連会社及び共同支配企業（主に日産及びホース・パワートレイン・リミテッド）への投資も含む（注3）。
- ・ 「販売金融」部門は販売網及び最終顧客に対して、RCIバンク及びその子会社並びに関連会社及び共同支配企業によって運営されており、それ自体が営業活動であるとルノー・グループは考えている。
- ・ 「モビリティサービス」部門は、新しいモビリティ向けサービスを含む。

セグメントの業績は、「最高経営意思決定者」とされるリーダーシップ・チームが定期的にレビューするもので、営業総利益を表している。当該指標の定義は、2023年12月31日現在の連結財務諸表（注2-D. 連結財務諸表の表示）に詳述している。営業総利益はリストラクチャリング費用を除く。

[次へ](#)

## A. 事業セグメント別連結損益計算書

	自動車		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2024年上半期										
外部売上高	24,372	41,981	2,555	4,401	31	53	-	-	26,958	46,435
部門間売上高	25	43	8	14	1	2	(34)	(59)	-	-
部門別売上高	24,397	42,024	2,563	4,415	32	55	(34)	(59)	26,958	46,435
営業総利益 <sup>(1)</sup>	1,602	2,759	593	1,021	(18)	(31)	(2)	(3)	2,175	3,746
営業利益	1,343	2,313	579	997	(22)	(38)	(2)	(3)	1,898	3,269
財務収益(費用) <sup>(2)</sup>	247	425	(32)	(55)	-	-	(600)	(1,034)	(385)	(663)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	194	334	1	2	-	-	-	-	195	336
税引前利益	1,784	3,073	548	944	(22)	(38)	(602)	(1,037)	1,708	2,942
当期税金及び繰延税金	(242)	(417)	(85)	(146)	(1)	(2)	-	-	(328)	(565)
当期純利益	1,542	2,656	463	798	(23)	(40)	(602)	(1,037)	1,380	2,377

(1) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(2) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において消去される。これらは2024年上半期において600百万ユーロである。

	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
2023年上半期										
外部売上高	24,850	42,804	1,978	3,407	21	36	-	-	26,849	46,247
部門間売上高	60	103	11	19	1	2	(72)	(124)	-	-
部門別売上高	24,910	42,907	1,989	3,426	22	38	(72)	(124)	26,849	46,247
営業総利益 <sup>(1)</sup>	1,542	2,656	518	892	(19)	(33)	(1)	(2)	2,040	3,514
営業利益	1,608	2,770	507	873	(18)	(31)	(1)	(2)	2,096	3,610
財務収益(費用) <sup>(2)</sup>	361	622	(20)	(34)	(1)	(2)	(600)	(1,034)	(260)	(448)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	576	992	(7)	(12)	(3)	(5)	-	-	566	975
税引前利益	2,545	4,384	480	827	(22)	(38)	(601)	(1,035)	2,402	4,137
当期税金及び繰延税金	(135)	(233)	(143)	(246)	-	-	-	-	(278)	(479)
当期純利益	2,410	4,151	337	580	(22)	(38)	(601)	(1,035)	2,124	3,659
2023年度										
外部売上高	48,150	82,938	4,181	7,202	45	78	-	-	52,376	90,218
部門間売上高	128	220	19	33	2	3	(149)	(257)	-	-
部門別売上高	48,278	83,159	4,200	7,235	47	81	(149)	(257)	52,376	90,218
営業総利益 <sup>(1)</sup>	3,050	5,254	1,101	1,896	(35)	(60)	1	2	4,117	7,092
営業利益	1,435	2,472	1,085	1,869	(36)	(62)	1	2	2,485	4,280
財務収益(費用) <sup>(2)</sup>	126	217	(53)	(91)	-	-	(600)	(1,034)	(527)	(908)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	902	1,554	(12)	(21)	(10)	(17)	-	-	880	1,516
税引前利益	2,463	4,243	1,020	1,757	(46)	(79)	(599)	(1,032)	2,838	4,888

当期税金及び繰延税金	(292)	(503)	(231)	(398)	-	-	-	-	(523)	(901)
当期純利益	2,171	3,740	789	1,359	(46)	(79)	(599)	(1,032)	2,315	3,988

(1) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(2) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において消去される。2023年度は600百万ユーロの配当金が支払われた。

[次へ](#)

## B. 事業セグメント別連結財政状態計算書

2024年6月30日	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>										
<b>非流動資産</b>										
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,833	27,272	2,632	4,534	77	133	-	-	18,542	31,939
関連会社及び共同支配企業に対する投資	18,588	32,018	102	176	-	-	-	-	18,690	32,194
長期金融資産 持分投資	6,359	10,953	10	17	-	-	(6,316)	(10,879)	53	91
長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	1,011	1,741	1	2	4	7	-	-	1,016	1,750
繰延税金資産	456	785	223	384	-	-	-	-	679	1,170
その他の非流動資産	986	1,698	48	83	-	-	-	-	1,034	1,781
<b>非流動資産合計</b>	<b>43,233</b>	<b>74,469</b>	<b>3,016</b>	<b>5,195</b>	<b>81</b>	<b>140</b>	<b>(6,316)</b>	<b>(10,879)</b>	<b>40,014</b>	<b>68,924</b>
<b>流動資産</b>										
棚卸資産	5,768	9,935	33	57	2	3	-	-	5,803	9,996
顧客債権	1,051	1,810	52,549	90,516	9	16	(656)	(1,130)	52,953	91,212
短期金融資産	1,308	2,253	1,106	1,905	-	-	(790)	(1,361)	1,624	2,797
未収還付税金及びその他の流動資産 <sup>(1)</sup>	3,711	6,392	6,786	11,689	18	31	(4,311)	(7,426)	6,204	10,686
現金及び現金同等物	14,759	25,422	6,538	11,262	34	59	(20)	(34)	21,311	36,708
<b>流動資産合計</b>	<b>26,597</b>	<b>45,813</b>	<b>67,012</b>	<b>115,428</b>	<b>63</b>	<b>109</b>	<b>(5,777)</b>	<b>(9,951)</b>	<b>87,895</b>	<b>151,399</b>
<b>資産合計</b>	<b>69,830</b>	<b>120,282</b>	<b>70,028</b>	<b>120,623</b>	<b>144</b>	<b>248</b>	<b>(12,093)</b>	<b>(20,830)</b>	<b>127,909</b>	<b>220,323</b>
<b>資本及び負債</b>										
<b>資本</b>	<b>31,316</b>	<b>53,942</b>	<b>6,262</b>	<b>10,786</b>	<b>25</b>	<b>43</b>	<b>(6,321)</b>	<b>(10,888)</b>	<b>31,282</b>	<b>53,883</b>
<b>非流動負債</b>										

長期引当金	2,311	3,981	284	489	1	2	-	-	2,596	4,472
長期金融負債	6,267	10,795	880	1,516	5	9	-	-	7,152	12,319
繰延税金負債	239	412	747	1,287	1	2	-	-	987	1,700
その他の非流動負債	626	1,078	286	493	6	10	-	-	918	1,581
<b>非流動負債合計</b>	<b>9,443</b>	<b>16,266</b>	<b>2,197</b>	<b>3,784</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11,653</b>	<b>20,072</b>
<b>流動負債</b>										
短期引当金	1,078	1,857	49	84	-	-	-	-	1,127	1,941
短期金融負債	5,555	9,568	-	-	63	109	(748)	(1,288)	4,870	8,389
営業債務及び販売金融負債	9,729	16,758	59,640	102,730	27	47	(835)	(1,438)	68,561	118,096
未払税金及びその他の流動負債	12,709	21,891	1,880	3,238	16	28	(4,189)	(7,216)	10,416	17,942
<b>流動負債合計</b>	<b>29,071</b>	<b>50,075</b>	<b>61,569</b>	<b>106,053</b>	<b>106</b>	<b>183</b>	<b>(5,772)</b>	<b>(9,942)</b>	<b>84,974</b>	<b>146,368</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>69,830</b>	<b>120,282</b>	<b>70,028</b>	<b>120,623</b>	<b>144</b>	<b>248</b>	<b>(12,093)</b>	<b>(20,830)</b>	<b>127,909</b>	<b>220,323</b>

(1) 未収還付税金及びその他の流動資産は、売却目的で保有する資産を含む。

2023年12月31日	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>資産</b>										
<b>非流動資産</b>										
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,705	27,052	1,120	1,929	52	90	-	-	16,877	29,071
関連会社及び共同支配企業に対する投資	16,457	28,347	97	167	-	-	-	-	16,554	28,514
長期金融資産 持分投資	6,501	11,198	10	17	-	-	(6,434)	(11,083)	77	133
長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	616	1,061	-	-	2	3	-	-	618	1,065
繰延税金資産	442	761	228	393	-	-	-	-	670	1,154
その他の非流動資産	747	1,287	38	65	(1)	(2)	-	-	784	1,350
<b>非流動資産合計</b>	<b>40,468</b>	<b>69,706</b>	<b>1,493</b>	<b>2,572</b>	<b>53</b>	<b>91</b>	<b>(6,434)</b>	<b>(11,083)</b>	<b>35,580</b>	<b>61,287</b>
<b>流動資産</b>										
棚卸資産	4,887	8,418	35	60	2	3	-	-	4,924	8,482
顧客債権	834	1,437	49,901	85,954	8	14	(303)	(522)	50,440	86,883
短期金融資産	974	1,678	1,071	1,845	1	2	(822)	(1,416)	1,224	2,108
未収還付税金及びその他の流動資産 <sup>(1)</sup>	6,971	12,008	6,299	10,850	13	22	(4,215)	(7,260)	9,068	15,620
現金及び現金同等物	14,465	24,916	6,225	10,723	14	24	(27)	(47)	20,677	35,616
<b>流動資産合計</b>	<b>28,131</b>	<b>48,456</b>	<b>63,531</b>	<b>109,432</b>	<b>38</b>	<b>65</b>	<b>(5,367)</b>	<b>(9,245)</b>	<b>86,333</b>	<b>148,709</b>
<b>資産合計</b>	<b>68,599</b>	<b>118,162</b>	<b>65,024</b>	<b>112,004</b>	<b>91</b>	<b>157</b>	<b>(11,801)</b>	<b>(20,327)</b>	<b>121,913</b>	<b>209,995</b>
<b>資本及び負債</b>										
<b>資本</b>	<b>30,661</b>	<b>52,814</b>	<b>6,399</b>	<b>11,022</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>(6,436)</b>	<b>(11,086)</b>	<b>30,634</b>	<b>52,767</b>
<b>非流動負債</b>										
長期引当金	2,238	3,855	293	505	-	-	-	-	2,531	4,360
長期金融負債	8,044	13,856	893	1,538	19	33	-	-	8,956	15,427

繰延税金負債	210	362	706	1,216	1	2	-	-	917	1,580
その他の非流動負債	665	1,145	275	474	2	3	-	-	942	1,623
<b>非流動負債合計</b>	<b>11,157</b>	<b>19,218</b>	<b>2,167</b>	<b>3,733</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13,346</b>	<b>22,988</b>
<b>流動負債</b>										
短期引当金	1,246	2,146	41	71	-	-	-	-	1,287	2,217
短期金融負債	3,920	6,752	1	2	36	62	(509)	(877)	3,448	5,939
営業債務及び販売金融負債	8,135	14,013	54,722	94,259	15	26	(812)	(1,399)	62,060	106,898
未払税金及びその他の流動負債 <sup>(1)</sup>	13,480	23,219	1,694	2,918	8	14	(4,044)	(6,966)	11,138	19,185
<b>流動負債合計</b>	<b>26,781</b>	<b>46,130</b>	<b>56,458</b>	<b>97,249</b>	<b>59</b>	<b>102</b>	<b>(5,365)</b>	<b>(9,241)</b>	<b>77,933</b>	<b>134,240</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>68,599</b>	<b>118,162</b>	<b>65,024</b>	<b>112,004</b>	<b>91</b>	<b>157</b>	<b>(11,801)</b>	<b>(20,327)</b>	<b>121,913</b>	<b>209,995</b>

(1) 未収還付税金及びその他の流動資産並びに未払税金及びその他の流動負債はそれぞれ、売却目的で保有する資産及びそれらの資産に関連する負債を含む。

## C. 事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書

2024年上半期	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>1,542</b>	<b>2,656</b>	<b>463</b>	<b>798</b>	<b>(23)</b>	<b>(40)</b>	<b>(602)</b>	<b>(1,037)</b>	<b>1,380</b>	<b>2,377</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	1,203	2,072	303	522	(6)	(10)	-	-	1,500	2,584
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分	(194)	(334)	(1)	(2)	-	-	-	-	(195)	(336)
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	527	908	100	172	17	29	(7)	(12)	637	1,097
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	76	131	-	-	-	-	-	-	76	131
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>3,154</b>	<b>5,433</b>	<b>865</b>	<b>1,490</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(609)</b>	<b>(1,049)</b>	<b>3,398</b>	<b>5,853</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(3)</sup></b>	<b>142</b>	<b>245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>142</b>	<b>245</b>
販売金融債権の減少（増加）	-	-	(2,463)	(4,243)	-	-	312	537	(2,151)	(3,705)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	3,620	6,235	-	-	(91)	(157)	3,529	6,079
資産計上したリース用資産の増減	29	50	(410)	(706)	(1)	(2)	-	-	(382)	(658)
税引前運転資本の増減	(209)	(360)	(435)	(749)	3	5	3	5	(638)	(1,099)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>3,116</b>	<b>5,367</b>	<b>1,177</b>	<b>2,027</b>	<b>(10)</b>	<b>(17)</b>	<b>(385)</b>	<b>(663)</b>	<b>3,898</b>	<b>6,714</b>
利息の受取額	239	412	-	-	-	-	(13)	(22)	226	389
利息の支払額	(174)	(300)	-	-	(2)	(3)	20	34	(156)	(269)
当期税金（支払）/受取額	(247)	(425)	(108)	(186)	-	-	-	-	(355)	(611)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>2,934</b>	<b>5,054</b>	<b>1,069</b>	<b>1,841</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(378)</b>	<b>(651)</b>	<b>3,613</b>	<b>6,223</b>
無形資産の購入	(682)	(1,175)	(6)	(10)	(7)	(12)	14	24	(681)	(1,173)
有形固定資産の購入	(881)	(1,518)	(3)	(5)	(8)	(14)	-	-	(892)	(1,536)
有形固定資産及び無形資産の処分	28	48	-	-	14	24	(14)	(24)	28	48

支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	(76)	(131)	(155)	(267)	-	-	-	-	(231)	(398)
その他の持分及び資産の取得及び売却 <sup>(4)</sup>	10	17	(1)	(2)	(7)	(12)	27	47	29	50
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	74	127	-	-	1	2	2	3	77	133
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,527)</b>	<b>(2,630)</b>	<b>(165)</b>	<b>(284)</b>	<b>(7)</b>	<b>(12)</b>	<b>29</b>	<b>50</b>	<b>(1,670)</b>	<b>(2,877)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(776)	(1,337)	(613)	(1,056)	31	53	574	989	(784)	(1,350)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(351)	(605)	-	-	8	14	(215)	(370)	(558)	(961)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,127)</b>	<b>(1,941)</b>	<b>(613)</b>	<b>(1,056)</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>359</b>	<b>618</b>	<b>(1,342)</b>	<b>(2,312)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>280</b>	<b>482</b>	<b>291</b>	<b>501</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>601</b>	<b>1,035</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,465</b>	<b>24,916</b>	<b>6,225</b>	<b>10,723</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>(27)</b>	<b>(47)</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	355	611	198	341	18	31	10	17	581	1,001
範囲変更の影響額	(75)	(129)	93	160	2	3	-	-	20	34
為替相場変動等の影響額	14	24	21	36	1	2	(3)	(5)	33	57
売却目的で保有する資産から生じた現金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>14,759</b>	<b>25,422</b>	<b>6,537</b>	<b>11,260</b>	<b>35</b>	<b>60</b>	<b>(20)</b>	<b>(34)</b>	<b>21,311</b>	<b>36,708</b>

- (1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2024年上半期において600百万ユーロであった。
- (2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。
- (3) 日産からの受取配当金(142百万ユーロ)である。
- (4) 主として日産株式の売却代金(2024年上半期の358百万ユーロ)からなる。

2023年上半期	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>2,410</b>	<b>4,151</b>	<b>337</b>	<b>580</b>	<b>(22)</b>	<b>(38)</b>	<b>(601)</b>	<b>(1,035)</b>	<b>2,124</b>	<b>3,659</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	1,229	2,117	116	200	4	7	-	-	1,349	2,324
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分	(576)	(992)	7	12	3	5	-	-	(566)	(975)
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	155	267	286	493	3	5	(5)	(9)	439	756
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	43	74	-	-	-	-	-	-	43	74
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>3,261</b>	<b>5,617</b>	<b>746</b>	<b>1,285</b>	<b>(12)</b>	<b>(21)</b>	<b>(606)</b>	<b>(1,044)</b>	<b>3,389</b>	<b>5,838</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(3)</sup></b>	<b>116</b>	<b>200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>116</b>	<b>200</b>
販売金融債権の減少（増加）	-	-	(3,427)	(5,903)	-	-	24	41	(3,403)	(5,862)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	2,146	3,696	-	-	66	114	2,212	3,810
資産計上したリース用資産の増減	(15)	(26)	(261)	(450)	-	-	-	-	(276)	(475)
税引前運転資本の増減	(138)	(238)	(560)	(965)	2	3	1	2	(695)	(1,197)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>3,224</b>	<b>5,553</b>	<b>(1,356)</b>	<b>(2,336)</b>	<b>(10)</b>	<b>(17)</b>	<b>(515)</b>	<b>(887)</b>	<b>1,343</b>	<b>2,313</b>
利息の受取額	251	432	-	-	-	-	(10)	(17)	241	415
利息の支払額	(209)	(360)	-	-	(1)	(2)	16	28	(194)	(334)
当期税金（支払）/受取額	(230)	(396)	(110)	(189)	-	-	-	-	(340)	(586)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>3,036</b>	<b>5,230</b>	<b>(1,466)</b>	<b>(2,525)</b>	<b>(11)</b>	<b>(19)</b>	<b>(509)</b>	<b>(877)</b>	<b>1,050</b>	<b>1,809</b>
無形資産の購入	(662)	(1,140)	(6)	(10)	(4)	(7)	-	-	(672)	(1,158)
有形固定資産の購入	(680)	(1,171)	(4)	(7)	(2)	(3)	-	-	(686)	(1,182)
有形固定資産及び無形資産の処分	197	339	-	-	-	-	-	-	197	339

支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	26	45	-	-	-	-	-	-	26	45
その他の持分及び資産の取得及び売却	(28)	(48)	(36)	(62)	(3)	(5)	13	22	(54)	(93)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	(307)	(529)	-	-	3	5	-	-	(304)	(524)
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(1,454)</b>	<b>(2,505)</b>	<b>(46)</b>	<b>(79)</b>	<b>(6)</b>	<b>(10)</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>(1,493)</b>	<b>(2,572)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(288)	(496)	(630)	(1,085)	13	22	587	1,011	(318)	(548)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,058)	(3,545)	-	-	3	5	(81)	(140)	(2,136)	(3,679)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(2,346)</b>	<b>(4,041)</b>	<b>(630)</b>	<b>(1,085)</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>506</b>	<b>872</b>	<b>(2,454)</b>	<b>(4,227)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>(764)</b>	<b>(1,316)</b>	<b>(2,142)</b>	<b>(3,690)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>(2,897)</b>	<b>(4,990)</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,227</b>	<b>24,506</b>	<b>7,549</b>	<b>13,003</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>(19)</b>	<b>(33)</b>	<b>21,774</b>	<b>37,506</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	(757)	(1,304)	(2,142)	(3,690)	(1)	(2)	10	17	(2,890)	(4,978)
範囲変更の影響額	(7)	(12)	-	-	-	-	-	-	(7)	(12)
為替相場変動等の影響額	8	14	42	72	-	-	-	-	50	86
売却目的で保有する資産から生じた現金	17	29	-	-	-	-	-	-	17	29
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>13,488</b>	<b>23,233</b>	<b>5,449</b>	<b>9,386</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>(9)</b>	<b>(16)</b>	<b>18,944</b>	<b>32,631</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2023年上半期において600百万ユーロであった。

(2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。

(3) 日産からの受取配当金(116百万ユーロ)である。

2023年度	自動車		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>2,171</b>	<b>3,740</b>	<b>789</b>	<b>1,359</b>	<b>(46)</b>	<b>(79)</b>	<b>(599)</b>	<b>(1,032)</b>	<b>2,315</b>	<b>3,988</b>
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	2,892	4,981	289	498	7	12	-	-	3,188	5,491
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分	(900)	(1,550)	10	17	10	17	-	-	(880)	(1,516)
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	1,267	2,182	390	672	5	9	(5)	(9)	1,657	2,854
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	47	81	-	-	-	-	-	-	47	81
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>5,477</b>	<b>9,434</b>	<b>1,478</b>	<b>2,546</b>	<b>(24)</b>	<b>(41)</b>	<b>(604)</b>	<b>(1,040)</b>	<b>6,327</b>	<b>10,898</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(3)</sup></b>	<b>172</b>	<b>296</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>172</b>	<b>296</b>
販売金融債権の減少（増加）	-	-	(4,945)	(8,518)	-	-	(255)	(439)	(5,170)	(8,905)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	4,382	7,548	-	-	177	305	4,559	7,853
資産計上したリース用資産の増減	30	52	(534)	(920)	-	-	-	-	(504)	(868)
税引前運転資本の増減	637	1,097	(706)	(1,216)	-	-	(2)	(3)	(71)	(122)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>6,316</b>	<b>10,879</b>	<b>(325)</b>	<b>(560)</b>	<b>(24)</b>	<b>(41)</b>	<b>(654)</b>	<b>(1,127)</b>	<b>5,313</b>	<b>9,152</b>
利息の受取額	359	618	(1)	(2)	-	-	(26)	(45)	332	572
利息の支払額	(342)	(589)	-	-	(3)	(5)	31	53	(314)	(541)
当期税金（支払）/受取額	(505)	(870)	(364)	(627)	-	-	-	-	(869)	(1,497)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>5,828</b>	<b>10,039</b>	<b>(690)</b>	<b>(1,189)</b>	<b>(27)</b>	<b>(47)</b>	<b>(649)</b>	<b>(1,118)</b>	<b>4,462</b>	<b>7,686</b>
無形資産の購入	(1,341)	(2,310)	(13)	(22)	(11)	(19)	-	-	(1,365)	(2,351)
有形固定資産の購入	(1,573)	(2,709)	(7)	(12)	(5)	(9)	-	-	(1,585)	(2,730)
有形固定資産及び無形資産の処分 <sup>(4)</sup>	282	486	-	-	-	-	-	-	282	486

支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	22	38	-	-	-	-	-	-	22	38
その他の持分及び資産の取得及び売却 <sup>(5)</sup>	650	1,120	6	10	(7)	(12)	38	65	687	1,183
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	(175)	(301)	(1)	(2)	(1)	(2)	(99)	(171)	(276)	(475)
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(2,135)</b>	<b>(3,678)</b>	<b>(15)</b>	<b>(26)</b>	<b>(24)</b>	<b>(41)</b>	<b>(61)</b>	<b>(105)</b>	<b>(2,235)</b>	<b>(3,850)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(185)	(319)	(651)	(1,121)	37	64	562	968	(237)	(408)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,893)	(4,983)	-	-	11	19	141	243	(2,741)	(4,721)
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(3,078)</b>	<b>(5,302)</b>	<b>(651)</b>	<b>(1,121)</b>	<b>48</b>	<b>83</b>	<b>703</b>	<b>1,211</b>	<b>(2,978)</b>	<b>(5,130)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>615</b>	<b>1,059</b>	<b>(1,356)</b>	<b>(2,336)</b>	<b>(3)</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>(12)</b>	<b>(751)</b>	<b>(1,294)</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,227</b>	<b>24,506</b>	<b>7,549</b>	<b>13,003</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>(19)</b>	<b>(33)</b>	<b>21,774</b>	<b>37,506</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	626	1,078	(1,372)	(2,363)	(3)	(5)	(7)	(12)	(756)	(1,302)
範囲変更の影響額	(11)	(19)	16	28	-	-	-	-	5	9
為替相場変動等の影響額	(286)	(493)	32	55	-	-	(1)	(2)	(255)	(439)
売却目的で保有する資産から生じた現金	(91)	(157)	-	-	-	-	-	-	(91)	(157)
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>14,465</b>	<b>24,916</b>	<b>6,225</b>	<b>10,723</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>(27)</b>	<b>(47)</b>	<b>20,677</b>	<b>35,616</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の当期純利益に含まれる。これらは2023年度において600百万ユーロであった。

(2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。

(3) 日産からの受取配当金(172百万ユーロ)である。

(4) 有形固定資産及び無形資産の処分による主な利益(2023年12月31日現在282百万ユーロ)については注6-Cに記載している。

(5) 主として日産株式の売却代金(2023年下半期の764百万ユーロ)からなる。

[次へ](#)

## D. 自動車部門に関するその他の情報: ネット・キャッシュ・ポジション(実質有利子負債)、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCE

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCEは、自動車部門についてのみ表示されている。

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債とは、すべての非営業利付金融債務と約定債務の総額から、現金及び現金同等物と市場性ある有価証券や事業部門貸付金などのその他の非営業金融資産を差し引いた額である。現金及び現金同等物や売却目的で保有する資産及び債務として分類された短期金融負債は除外される。

## ネット・キャッシュ・ポジション(実質有利子負債)

	2024年6月30日		2023年12月31日	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
長期金融負債	(6,267)	(10,795)	(8,044)	(13,856)
短期金融負債	(5,555)	(9,568)	(3,920)	(6,752)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金及び金融取引に係るデリバティブ	672	1,158	300	517
短期金融資産	1,251	2,155	923	1,590
現金及び現金同等物	14,759	25,422	14,465	24,916
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション(実質有利子負債)<sup>(1)</sup></b>	<b>4,860</b>	<b>8,371</b>	<b>3,724</b>	<b>6,415</b>

(1) ホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.に対する支配の喪失は、自動車部門の正味流動性ポジションを420百万ユーロ改善させる。この改善は、750百万ユーロの融資供与(注15)、368百万ユーロの現金および現金同等物の減少、及び38百万ユーロの金融負債の減少によるものである。

## 営業フリー・キャッシュ・フロー

	2024年6月30日		2023年上半期		2023年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (日産及び販売金融部門からの受取配当金を除く。)	2,554	4,399	2,661	4,584	4,877	8,401
販売金融部門からの受取配当金	600	1,034	600	1,034	600	1,034
税引前運転資本の増減	(209)	(360)	(138)	(238)	637	1,097
自動車部門の利息の受取額	239	412	251	432	359	618
自動車部門の利息の支払額	(174)	(300)	(209)	(360)	(342)	(589)
当期税金(支払)/受取額	(247)	(425)	(230)	(396)	(505)	(870)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(1,535)	(2,644)	(1,145)	(1,972)	(2,632)	(4,534)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	29	50	(15)	(26)	30	52
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー</b>	<b>1,257</b>	<b>2,165</b>	<b>1,775</b>	<b>3,057</b>	<b>3,024</b>	<b>5,209</b>
リストラクチャリング費用に係る支払	(167)	(288)	(219)	(377)	(496)	(854)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー(リストラクチャリングを除く。)</b>	<b>1,424</b>	<b>2,453</b>	<b>1,994</b>	<b>3,435</b>	<b>3,520</b>	<b>6,063</b>

## ROCE

ROCE (Return On Capital Employed: 使用総資本利益率) は、投下資本の収益性を計る指標である。これは2023年度末の自動車部門について表示される。2023年度のROCEは2023年度財務諸表に対する注記(2024年5月15日提出のルノーの有価証券報告書)で報告されている。

[次へ](#)

## II - 会計方針及び連結範囲

### 注1 - 財務諸表の承認

財務諸表で「ルノー・グループ」又は「当グループ」と表現されるルノー・グループは、2023年12月31日現在の連結財務諸表の注30に記載されているとおり、連結範囲に含まれる、ルノーSA並びにその子会社、共同支配事業、共同支配企業及び関連会社で構成されている。

ルノー・グループの2024年6月30日付要約中間連結財務諸表は2024年7月24日開催の取締役会において審査されたものである。

### 注2 - 会計方針

2024年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IAS第34号「中間財務報告」の規定に基づいて作成されている。要約中間連結財務諸表は年次連結財務諸表に必要な情報をすべて網羅してはいないため、2023年12月31日付の財務諸表と併せて読むことが望ましい。

ルノー・グループの2024年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IASB（国際会計基準審議会）が2024年6月30日付で発行し、同日付で欧州連合が採択しているIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。また、下記Aで示す変更を除けば、会計方針は、2023年12月31日付の連結財務諸表における会計方針と同一である。

#### 2-A. 会計規則及び手法の変更

##### 2-A1. 会計方針の変更

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2024年1月1日から強制適用される会計基準及び改訂を適用している。

##### 2024年1月1日に適用義務が生じた新たな改訂

IAS第1号の改訂	「負債の流動又は非流動への分類」
IFRS第16号の改訂	「セール・アンド・リースバックにおけるリース負債」
IAS第7号及びIFRS第7号の改訂	「サプライヤー・ファイナンス契約」

これらの改訂の適用によるルノー・グループの財務諸表への重要な影響はない。

##### 欧州連合がまだ採択していない他の基準及び改訂

また、IASBは、欧州連合によってまだ採択されていない以下の新基準及び改訂を公表している。

欧州連合がまだ採択していないIFRS基準及び改訂		IASBが設定した適用日
IAS第21号の改訂	「交換可能性の欠如」	2025年1月1日
IFRS第9号及び第7号の改訂	「金融商品の分類及び測定に関する基準の改訂」	2026年1月1日
IFRS第18号	「財務諸表における表示及び開示」	2027年1月1日
IFRS第19号	「公的説明責任のない子会社：開示」	2027年1月1日

ルノー・グループは、IAS第21号、IFRS第9号及びIFRS第7号の改訂の適用が連結財務諸表に重大な影響を与えることはないと予想しており、またIFRS第18号の影響については現在調査中である。

## 2-B. 見積り及び判断

### 2024年上半期の状況

#### ホース・パワートレイン事業の売却及びジーリーとの新たな共同支配企業であるホース・パワートレイン・リミテッドの設立

2022年11月8日に開催されたキャピタル・マーケット・デーでは、パワートレイン技術の一部（ホース・プロジェクト）を手放すことを発表し、2023年7月11日にジーリーとの合弁契約を締結したが、関係当局の承認を得て、2024年5月31日、ガソリン、ハイブリッド、低排出ガスのパワートレインに特化した新たな共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドの設立という具体的な成果が表れた。ホース・パワートレイン・リミテッドは、最先端技術を搭載したエンジン、パワートレイン、ハイブリッドシステム、バッテリー向けの、あらゆるソリューション及びシステムの設計、開発、製造、販売を行う。

ホース・パワートレイン・リミテッドの資本金は7十億ユーロで、ルノー・グループ（ルノーsasを經由）とジーリー（Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.とジーリー・オートモービル・ホールディングス・リミテッドの2社を經由）が折半で所有している。同社はルノー・グループの事業体であるホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.及びその子会社と、ジーリーの事業体であるオーロベイ・ホールディング（SG）Ptd. Ltd.、オーロベイ・インターナショナルPte.Ltd.及びそれらの子会社を統合して設立された。ホース・パワートレイン・リミテッドは、2024年5月31日よりルノー・グループの連結財務諸表において持分法により計上されている。

売却目的で保有され、IFRS第5号に従い、2022年及び2023年12月31日現在の連結財政状態計算書において、そのように再分類された資産及び負債グループは、2024年5月31日に連結除外となった（注3）。

2024年6月28日には、アラムコによるホース・パワートレイン・リミテッドの10%持分（ルノー・グループとジーリーからそれぞれ5%）の取得に関する契約も成立した。この株式は売却目的で保有する資産に再分類され、2024年6月30日現在の見積売却価格で計上されている。

#### 日産とのパートナーシップの新たな基盤

ルノー・グループと日産との間の2023年11月8日付の新提携契約に基づき、ルノーは、日産株式の28.4%（合計43.4%の持分のうち）を、一定の例外を条件として、中立的に議決権を行使するフランスの信託に譲渡した。ルノー・グループ及び日産の議決権は、行使可能な議決権の15%を上限としており、両社はその範囲内で自由に各自の議決権を行使することができる。

2023年12月、ルノーSAは、日産株式211百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、総額764百万ユーロで初めて売却し、その他の営業利益及び営業費用に880百万ユーロの損失を計上した。2024年3月28日、ルノーSAは、信託に対し、その保有株式99百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、総額358百万ユーロで売却するよう指示し、その他の営業利益及び営業費用に440百万ユーロの損失を計上した（注6）。日産はこれらの株式（日産の自己株式を控除した後の株式総数に基づいて計算）を消却したため、日産に対するルノーの持分比率は2024年6月30日現在39.1%となっている。

2023年の初頭に発表されたルノーと日産のパートナーシップの新たな基盤（事業プロジェクト、ルノー・グループが設立した電気自動車とソフトウェアに特化したアンペアへの日産による投資、15%ずつの株式持ち合いのリバランスを含む）を受けて、2024年2月、ルノー・グループと日産は、インドにおけるルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インド・プライベート・リミテッド（RNTBCI）とルノー・日産・オートモーティブ・インド・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の2社への投資をリバランスした。ルノー・グループは現在、RNTBCIの51%、RNAIPLの49%（日産はそれぞれ49%、51%）を保有している（以前の株式保有比率は67%、30%であった）。これらの事業体に使用される連結方法に影響はない（注3）。RNTBCI株式の売却により54百万ユーロの収益が発生し、その他の営業利益及び営業費用に計上された。RNAIPLの株式

取得には150百万ユーロの現金支出があった。同時に、ルノー・グループはRNAIPLに技術的車両ライセンスを80百万ユーロで売却した。

### 従業員の株式保有

2022年にルノーリ्यूション・シェアプランを開始して以来、ルノー・グループは毎年、すべての従業員をルノー・グループの戦略と将来の業績に関与させるための措置を講じている。2024年の従業員株式保有オペレーションでは、フランス内外の適格従業員に最大14株の無償株を帰属させることとなる（7株は標準として帰属し、条件付きでさらに7株を受領する可能性がある）。また、このプランにより、従業員に基準価格から30%の割引率で株式を購入する機会も提供している。2024年6月30日時点で認識されたこのプランの費用は、7株の無償株の比例配分された費用、つまり合計11百万ユーロに限定されている。費用のその他の構成要素は2024年下半期中に認識される。

### 世界の経済状況

自動車産業は、市場が縮小する中で数年間大きな変化を遂げてきた。販売台数は、2019年の3,749,736台から2023年には2,235,345台へと減少した（主に、2020年の新型コロナウイルス感染症（COVID-19）のパンデミック、2021年の電子構成部品の供給不足、2022年のロシア連邦での事業終了、2022年の商品価格及び2023年の物流コストの大幅上昇のため）。

また、戦略計画ルノーリ्यूションを通じて、ルノー・グループは、小売顧客向け販売（ヨーロッパ主要国での販売台数の62%）、Cセグメント以上、直近の新型車発売の大部分を占める最上級グレード、及び電動化車両に集中し、価値ベースの事業方針を追求することを選択した。このアプローチにより、2024年の販売台数はプラス成長を達成しつつある。ルノー・グループの上半期の販売台数は合計1,154,700台で、2023年上半期比1.9%増となったが、まだ2020年以前の水準には戻っていない。

### 持続可能な開発と環境への配慮

持続可能な開発への配慮は、ルノー・グループの戦略の重要な要素である。ルノー・グループは、パリ協定及び欧州グリーン・ディールを通じて、排出量を削減し、カーボン・ニュートラルを達成することを明確に誓約している。

2021年1月にルノー・グループが発表したルノーリ्यूション戦略プランは、変革への意欲的なロードマップと、台数の追求から価値の創造への移行を策定するものであった。2022年11月には、レボリ्यूションと呼ばれるこのプランの第3章が始まった。2023年11月に設立され、電気自動車に特化した会社であるアンペアは、ヨーロッパにおいて2040年までに、世界では2050年までにネット・ゼロを達成するというルノー・グループの目標（排出量がこれと同等の回収により相殺されたときに達成される）の達成に大きく貢献することとなる。韓国では、ルノー・コリア自動車（RKM）が2024年下半期に独自のハイブリッド車ラインナップを、続いて2025年には100%電気自動車「ポールスター4」を発売する予定である。循環型経済に特化したルノーの事業体であるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、2024年上半期に持株会社サーキュラー・エコノミー・ビジネスを設立し（注3）、ルノーsasの再製造事業資産を新会社ザ・リメイカーズに移管することで、ルノー・グループ内に実体を現しつつある。

2024年3月と4月に、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMは、新世代フル電気自動車バンにより、カーボンフリー物流へのニーズの高まりに応じて、共同支配企業フレクシスsasを設立した。各社の株式所有比率は45%、45%、10%であり、さらに2026年までにルノー・グループとボルボ・グループはフレクシスsasに300百万ユーロずつ投資し、CMA CGMは最大120百万ユーロを投資することを約束している（注3）。

このような変化を背景として、ルノー・グループは、資産の減損テスト（注10）の基礎となる予測を含む2024年～2032年の中期計画を、ルノー・グループが事業を行っている各国の規制変更を考慮して、定期的に更新している。製品及び工場のコンプライアンスに必要な投資は慎重に決定され、当該計画に組み込まれている。2024年～2032年の中期計画における重要項目は、パリ協定の基本シナリオの移行リスクに関するものである。

車種別専用資産の減損テストについては、欧州連合の企業平均燃費（CAFE）規制（CO<sub>2</sub>排出量の平均基準値を超えた場合に自動車メーカーに罰金を科す）の下で電気自動車が生み出す利益と、燃焼燃料車のマイナスの寄与を考慮して、予測を行っている。この見積りは、CAFEの罰金が支払われる各年の内部価格に基づいている。

ルノー・グループは、2035年からのヨーロッパにおける新規の石油・ディーゼル車の段階的廃止といった規制変更を勧告して、各会計期間末に固定資産の減価償却期間を評価している。

気候変動に伴う物理的リスク（主に洪水、猛暑、水ストレス）が測定され、影響のリスクを軽減するための予防行動計画及び必要な投資計画のテーマとなっている。

また、ルノー・グループは、オフバランス約定（注21-A）に含まれる原材料の購入量に関する長期契約により、電気自動車のバリューチェーンにおける調達を確保している。これらの約定は期末時点のスポット価格で評価され、最低支払額は契約に含まれる離脱条項を参考に定義される。

ルノー・グループは、生産拠点への投資を要することがあるグリーン・エネルギー購入契約を締結している。契約条項は分析され、どの当事者が当該資産を支配しているかが特定される。これらの契約の一部はリースとして扱われ、使用权資産が認識される。残りについては、ルノー・グループが確定約定を行った金額を、オフバランス約定において報告している（注21-A）。

ヨーロッパ及び外国の規制には、販売車両のCO<sub>2</sub>排出量に基づいた罰則及びノ又はボーナスの仕組みがある。排出レベルは各会計期間末に見積もる必要があるが、最終的な数値は（韓国、インド、英国のように）繰り戻し/繰り越しシステムに基づいて数年間にわたって計算されるか、（欧州のシステムのように）1年又は2年後でなければ確認できない場合がある。ルノー・グループは、関連するCO<sub>2</sub>排出量を特定し、それに対応する収益及び費用を見積もるための委員会を設置しており、見積りを四半期ごとに見直している。

### その他の見積り及び判断

ルノー・グループは、特定の資産及び負債の帳簿価額、収益及び費用、並びに財務諸表の特定の注記における開示に影響する見積り及び仮定を頻繁に行う必要がある。財務諸表の作成にあたり、ルノー・グループでは見積りや評価を定期的に見直し、過去の実績やその他、経済環境に関連する要素を反映させている。

見積り及び判断に依拠するルノー・グループの連結財務諸表の以下の項目についても、2024年上半年期において特に注意を払ってきた。

- ・ 研究開発費の資産計上及びそれらの償却期間（注5及び10-A）
- ・ 固定資産、特に自動車専用資産（注10）及び持分法により計上されている持分の減損の可能性
- ・ 引当金、とりわけ販売される車両及びバッテリーに係る保証引当金（注17-B）、退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金（注17-A）、従業員数調整措置に対する引当金（注6-A）、法的リスク及び税務リスク（法人所得税リスクを除く）に対する引当金並びに不確実な税金負債に対する引当金
- ・ 有形固定資産又は棚卸資産に分類されたリース用車両の回収可能価額
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損（注13）

## 注3 - 連結範囲の変更並びに売却目的で保有する資産及び負債

### 3-A. 連結範囲の変更

#### 自動車部門

2024年3月、ルノーと日産は、インド企業ルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド（RNTBCI）とルノー・日産・オートモーティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）への投資をリバランスした。ルノー・グループは現在、RNTBCIの51%、RNAIPLの49%（日産はそれぞれ49%、51%）保有している（以前の株式保有比率は67%、30%であった）。連結方法に

変更はなく、RNTBCIは依然として共同支配事業として分類され、個別項目ごとに連結されており、RNAIPLは共同支配企業として持分法により会計処理されている。このリバランスにより、RNTBCI株式を70百万ユーロで売却し（54百万ユーロの収益が発生）、RNAIPL株式を150百万ユーロで取得した。同時に、ルノー・グループはRNAIPLに技術的車両ライセンスを80百万ユーロで売却した。

2024年3月28日、ルノーSAは日産株式約99百万株を358百万ユーロで売却し（日産の自己株式控除後の株式総数で算出）、日産に対する持分比率を40.6%から39.1%に引き下げた（注12）。この取引に関する損失マイナス440百万ユーロについては注6-Bに記載されている。

2024年3月、ルノーsasは共同支配企業フレクシスsasの設立者のうちの1社となり（持分比率は45%）、増資に215百万ユーロを拠出した。持分比率45%のボルボ・グループは215百万ユーロ、10%のCMA CGMグループは48百万ユーロをそれぞれ拠出した。フランスを拠点とするフレクシスsasは、新世代の電気自動車バンを開発することで、カーボンフリーの都市物流に対するニーズの高まりに応えていく。新会社は持分法で会計処理されている。

2024年5月1日、ルノーsasは独立した事業部門であるその再製造事業を、新たに設立されたザ・リメイカーズsasに拠出した。その後、ザ・リメイカーズsasの株式はルノーsasからザ・フューチャー・イズ・ニュートラルsasに譲渡された。ルノーsasは最終的にザ・フューチャー・イズ・ニュートラルsasの株式を新会社サーキュラー・エコノミー・ビジネスsasに拠出した。これらの事業体はすべてルノー・グループの支配下にあるため、これらの取引はルノー・グループの連結純利益に影響を与えない。

2024年、持分法適用会社であるベルコールsasは資金調達活動を行った。2024年6月30日、ルノー・グループの同社に対する投資比率は19.1%から16.7%に低下した。11百万ユーロの持分変動によるみなし売却益が認識された。

2024年5月、ルノー・グループは、アルピーヌ・エンデュランス・チームの長年のパートナーであるグループ・シグネチャーの株主となり、子会社のアルピーヌ・レーシングsasを通じて49%の持分を取得した。ルノー・グループは、グループ・シグネチャーを共同支配しており、持分法で会計処理している。

ルノー・グループとジューリーは、2023年7月11日の契約締結と関係当局の承認を受け、2024年5月31日に、ロンドンを拠点とし、ルノーsas、ジューリー・ホールディング・グループ、ジューリー・オートモービル・ホールディングス・リミテッド間の共同支配企業であるホース・パワートレイン・リミテッドの設立を発表した。ホース・パワートレイン・リミテッドは、エンジン、パワートレイン、ハイブリッドシステム、バッテリー向けのソリューションとシステム的设计、開発、製造、販売を行う。ルノー・グループはこの共同支配企業の50%を所有し、共同支配しており、持分法で会計処理している。ルノーが取得したホース・パワートレイン・リミテッドの株式の価値は3,500百万ユーロであり、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U及びその子会社の資産及び負債の売却益は286百万ユーロである（注6-B）。価格調整メカニズムにより、拠出された資産の最終的な価値に基づいて金銭的補償が行われる可能性がある。

2024年6月、ルノー・グループはアルジェリアにおいて、ルノー・グループが支配し、完全連結する新会社ルノー・オートモーティブ・エルジャザイールの設立者の1社となった。

## 販売金融部門

2024年1月2日、RCIバンクSAは、子会社モビライズ・リース・アンドCo SASを通じて、MSモビリティ・ソリューションズGmbH、DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH、モビリティ・コンセプトGmbH及びその子会社マインオートGmbHの全株式を248百万ユーロで購入した。マインオート・グループは、主にドイツ市場で短期車両リース事業を展開している。買収日における純資産の詳細は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）

有形固定資産及び無形資産	1,230
--------------	-------

顧客債権	272
その他の資産	101
現金及び現金同等物	93
金融負債	(1,392)
その他の負債	(197)
<b>取得した純資産</b>	<b>107</b>

2024年6月30日現在、取得に係る暫定的なのれんの内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)

譲受資産の公正価値 (A)	248
100%取得した純資産 (B)	107
<b>暫定的なのれん (A-B)</b>	<b>141</b>

### モビリティサービス部門

2024年1月、モビライズ・パワー・ソリューションのブランドで活動するエルト・ホールディングは、完全所有の新会社であるモビライズ・ファスト・チャージ・フランスsasを設立した。同社は急速EV充電ネットワークであるモビライズ・ファスト・チャージを運営する。この事業体は完全に連結されている。

2024年2月、クールナゲール・リミテッドは、イスラエルのテクノロジー企業ムーベックスの全資本を6百万ユーロで購入した。ムーベックスは完全に連結されている。

### 3 - B. 売却目的で保有する資産及び負債

2022年11月8日にハイブリッド及び低排出量のエンジン及びパワートレインの開発、製造、供給を行う共同支配企業の創設に向けて、ジューリー・グループとの包括契約を締結したことを発表した後、これに関連し、2023年7月からホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.が保有する一連の資産及び負債は、IFRS第5号に従い、売却目的で保有する資産及び負債として分類されている。これらの有形固定資産及び無形資産については、売却目的で保有する資産に再分類された2022年11月8日以降、減価償却費及び償却費は計上されていない。

2024年5月31日、ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.の株式を新たな共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドに譲渡することにより、これらの資産を処分すると発表した（注3-A）。

また2024年6月28日、ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッドの資本の5%をアラムコに売却する計画を発表した（注2）。この売却は今後12ヶ月以内に完了する予定であるため、IFRS第5号に従い、当該株式部分は売却目的で保有する資産に再分類された。

(単位：百万ユーロ)	注	2024年6月30日	2023年12月31日	ホースを含む
無形資産及びのれん	10	-	962	962
有形固定資産	10	5	2,295	2,290
棚卸資産	14	-	366	366
現金及び現金同等物合計		-	91	91
その他		325	308	198
<b>売却目的で保有する資産合計</b>		<b>330</b>	<b>4,022</b>	<b>3,907</b>
<b>売却目的で保有する資産に関連する負債合計</b>		<b>-</b>	<b>(1,075)</b>	<b>(1,075)</b>

金融負債を含む

-

(37)

(37)

---

## III - 連結損益計算書

## 注4 - 売上高

## 4-A. 売上高の内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
製品売上高 - 自動車部門	21,420	21,961	42,154
自動車部門のパートナーに対する売上高	1,928	1,915	4,028
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	315	342	674
その他サービス売上高	709	632	1,294
サービス売上高 - 自動車部門	1,024	974	1,968
製品売上高 - 販売金融部門	8	9	17
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	215	90	194
販売金融債権による利息の受取額	1,710	1,334	2,880
その他サービス売上高 <sup>(2)</sup>	622	545	1,090
サービス売上高 - 販売金融部門	2,547	1,969	4,164
サービス売上高 - モビリティサービス部門	31	21	45
<b>売上高合計</b>	<b>26,958</b>	<b>26,849</b>	<b>52,376</b>

(1) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産レンタルにつきルノー・グループが計上したレンタル収益。

(2) 主に、融資契約又はその他に基づく車両の保険、メンテナンス及び買換で構成されるサービスに係る収益。

## 4-B. 地域ごとの売上

連結売上高は顧客の所在地別に表示している。

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
ヨーロッパ	21,831	20,951	41,129
フランスを含む	8,486	7,536	15,305
ユーラシア	1,625	1,538	3,206
アフリカ及び中東	697	921	1,667
アジア太平洋	870	939	1,814
アメリカ	1,935	2,500	4,560
<b>売上高合計</b>	<b>26,958</b>	<b>26,849</b>	<b>52,376</b>

## 注5 - 研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
研究開発費	(1,448)	(1,300)	(2,582)
資産計上した開発費	644	659	1,316
資産計上した開発費の償却	(410)	(488)	(878)
<b>収益に含まれる合計</b>	<b>(1,214)</b>	<b>(1,129)</b>	<b>(2,144)</b>

研究開発費は自動車開発活動の研究税控除後に計上される。

ヨーロッパにおける2024年の研究開発費の増加は、主としてヨーロッパ（R5、4L、セニックを含む）と海外（カーディアン、新型グラン・コレオスを含む）におけるラインナップのリニューアル及びソフトウェア定義車両技術への投資により説明される。

資産計上した開発費の償却は、2023年上半期と比べて減少し、2024年上半期に資産計上した費用の額よりも低かった。これは特に、売却目的で保有する資産に分類されたホースのメカニカル業務に関連する開発費（47百万ユーロ）の償却停止によるものである。

## 注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用	(123)	(188)	(389)
事業又は事業会社の全部又は一部売却損益及び連結範囲の変更に関連するその他の損益	(120)	24	(790)
有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）	(1)	203	228
有形固定資産、無形資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）	(48)	1	(501)
その他の非経常的な項目	15	16	(180)
<b>合計</b>	<b>(277)</b>	<b>56</b>	<b>(1,632)</b>

### 6-A. リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用

2024年上半期のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主としてフランス（マイナス86百万ユーロ）に関係するものである。これは2020年5月29日に発表された固定費削減計画に関係するものであり、従業員退職制度並びにルノーリ्यूション・プラン・プロジェクト及びルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションに関するその他の費用が含まれる。

2023年6月30日及び2023年12月31日現在のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主にフランス（それぞれマイナス152百万ユーロ及びマイナス316百万ユーロ）に関係するものであった。

### 6-B. 事業又は事業体の処分損益

2024年のこれらの損益には、2024年4月の日産株式の売却損（マイナス440百万ユーロ）、2024年5月31日のホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.株式の共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドへの譲渡益286百万ユーロ、ルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド（RNTBCI）株式の日産グループへの一部売却益54百万ユーロが含まれる。

日産株式の売却損マイナス440百万ユーロには、売却した資産（簿価719百万ユーロ）の対応部分である358百万ユーロの売却価格及びマイナス79百万ユーロの為替換算調整勘定準備金が含まれている。

ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.の株式譲渡益286百万ユーロは、純資産（評価額2,900百万ユーロ）の売却価格3,500百万ユーロ及びマイナス314百万ユーロの為替換算調整勘定準備金からなる。

2023年における事業又は事業上の持分の処分による損益には、主に2023年12月の日産株式の売却によるマイナス880百万ユーロの損失と、JMEVとその子会社の連結除外に関連する処分損益60百万ユーロが含まれる。

#### 6-C. 有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）

有形固定資産及び無形資産売却損益は様々な金額で構成されているが、2024年6月30日現在、すべて個別には重要性のないものである。

ルノー・グループは2023年に不動産取引を実施し、主としてフランスにおいて土地及び工業拠点の売却により228百万ユーロの利益（上半期の203百万ユーロを含む）が発生した。

#### 6-D. 固定資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）

2024年上半期中、固定資産及びのれんの減損マイナス48百万ユーロが計上された。これは主に、未稼働の施設に関する使用権資産に関するものである。

2023年には、マイナス501百万ユーロの減損が計上された。これには車両の開発及び特定の生産資産に関するマイナス474百万ユーロが含まれる。2023年中、減損の戻入はなかった。

#### 6-E. その他の例外的項目

2024年上半期のその他の例外的項目には、すべて個別には重要でない様々な金額が含まれる。

2023年におけるその他の例外的項目は、マイナス180百万ユーロの純費用となったが、これには主にインドにおける事業活動の再編成のためのマイナス104百万ユーロと、購入量の減少に伴う不利な契約に関連するマイナス68百万ユーロが含まれる。

### 注7 - 財務収益（費用）

（単位：百万ユーロ）	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
総有利子負債コスト	(178)	(181)	(326)
現金及び金融資産に係る収益	234	218	414
<b>実質有利子負債コスト</b>	<b>56</b>	<b>37</b>	<b>88</b>
支配ないし重要な影響力の下にない企業からの受取配当金	2	1	1
財務運営における為替差損益	46	40	86
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益 <sup>(1)</sup>	(355)	(235)	(470)
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に関連する確定給付債務及び資産に係る支払利息、純額	(22)	(22)	(42)
その他 <sup>(2)</sup>	(112)	(81)	(190)
<b>その他の財務収益及び財務費用</b>	<b>(441)</b>	<b>(297)</b>	<b>(615)</b>
<b>財務収益（費用）</b>	<b>(385)</b>	<b>(260)</b>	<b>(527)</b>

(1) 超インフレに対するエクスポージャーに係る損失は、アルゼンチンのルノー・グループ事業体に関連している。

(2) その他の項目は、主に、債権の譲渡費用、銀行手数料、割引手数料及び遅延利息で構成される。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは、事業セグメントごとの情報に表示されている（注I-D）。

## 注8 - 当期税金及び繰延税金

ルノーSAは、当初より、国内のみの連結納税制度によってフランスでの法人所得税額を決定することにしたため、この制度が、フランスでの課税対象となるルノーSAのグループに適用される。

ルノー・グループはまた、ドイツ、スペイン、ルーマニア、オランダ及び英国において、その他の任意の連結納税制度を適用している。

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
当期税金	(363)	(391)	(844)
繰延税金収益(費用)	35	113	321
<b>当期税金及び繰延税金</b>	<b>(328)</b>	<b>(278)</b>	<b>(523)</b>

2024年6月30日現在、マイナス79百万ユーロの当期税金費用がフランス企業から、マイナス284百万ユーロが外国企業から発生した（2023年6月30日現在はそれぞれマイナス70百万ユーロ及びマイナス321百万ユーロ、2023年はマイナス266百万ユーロ及びマイナス578百万ユーロ）。2024年は、ルノー・グループの経済活動の進展に関連して、この費用は比較的安定していた。

2024年6月30日時点の実効税率は17%であった。これは2023年12月31日時点の実効税率（18%）及び2023年6月30日時点の実効税率（15%）と比較すると比較的安定している（関連会社及び共同支配企業からの利益（注11及び12）並びに日産株式の処分による利益（注3）を除いた税引前利益に基づく）。

フランスの2024年財政法は、当初OECDの国際税制改革において提案された「第2の柱」として知られる最低法人税率を導入した。これは2024年からルノーSAに適用される。

その目的は、「トップアップ税」を導入することにより、15%のグローバル最低法人税率を設定することである。

2024年6月30日現在、ルノー・グループはこの措置による追加税金費用を24百万ユーロ計上している。ルノー・グループが法人税を追加で支払わなければならない可能性のある主な国は、マルタとトルコである。

## 注9 - 基本的1株当たり利益及び希薄化後1株当たり利益

(単位：千株)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
発行済株式	295,722	295,722	295,722
自己株式	(5,444)	(4,594)	(5,684)
日産が保有するルノー株式 x 日産に対するルノーの持分	(17,696)	(19,367)	(19,029)
<b>基本的1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>272,582</b>	<b>271,761</b>	<b>271,009</b>

基本的1株当たり利益の計算では、期中における発行済普通株式の加重平均株数、すなわち自己株式及び日産が保有するルノー株式を相殺した上での株数を用いている。

(単位：千株)	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,582	271,761	271,009
希薄化効果のあるストック・オプション、業績連動株式及びその他 株式報酬	4,551	3,994	4,132
<b>希薄化後の1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>277,133</b>	<b>275,755</b>	<b>275,141</b>

希薄化後の1株当たり利益の計算では、期中に社外流通する可能性のある普通株式の加重平均株数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株数と、希薄化効果を有し、発行が条件付きである場合には報告日に履行条件を満たしている、関連プランに基づき付与されるストック・オプション数及び業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている。

## IV - 営業資産・負債、資本

## 注10 - 無形資産及び有形固定資産

## 10-A. 無形資産及びのれん

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
<b>2023年12月31日残高</b>	<b>14,933</b>	<b>(10,307)</b>	<b>4,626</b>
取得 <sup>(1)</sup> / (償却及び減損) <sup>(2)</sup>	681	(448)	233
(処分) / 戻入	(141)	142	1
為替換算調整勘定	(10)	5	(5)
連結範囲の変更及びその他	105	(7)	98
<b>2024年6月30日残高</b>	<b>15,568</b>	<b>(10,615)</b>	<b>4,953</b>

(1) マインオート・グループの取得により、暫定的なのれん141百万ユーロが認識された(注3)。

(2) 無形資産に関するマイナス2百万ユーロの減損(注6-D)を含む。

## 10-B. 有形固定資産

(単位：百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
<b>2023年12月31日残高</b>	<b>42,020</b>	<b>(29,769)</b>	<b>12,251</b>
取得 <sup>(1)</sup> / (償却及び減損) <sup>(2)</sup>	1,790	(1,074)	716
(処分) / 戻入	(1,218)	684	(534)
為替換算調整勘定	(209)	162	(47)
連結範囲の変更及びその他	1,538	(335)	1,203
<b>2024年6月30日残高</b>	<b>43,921</b>	<b>(30,332)</b>	<b>13,589</b>

(1) マインオート・グループ及びその子会社からのリース車両ポートフォリオの取得に対応する1,210百万ユーロを含む(注3)。

(2) 有形固定資産に関するマイナス46百万ユーロの戻入(注6-D)を含む。

## 10-C. 自動車専用資産(部品を含む)及び特定の企業の資産に対する減損テスト

自動車(部品を含む)の専用資産及び特定の企業の資産に対する減損テストの結果、2024年上半期は、減損が計上されなかった。2023年度の減損テストの結果、固定資産(開発、特殊工具、空きビル)に関して、無形資産に関する285百万ユーロ及び有形固定資産に関する216百万ユーロからなる501百万ユーロの減損が計上された。

## 10-D. 自動車部門の資金生成単位の減損テスト

ルノーの株式時価総額(発行済株式数から自己株式を差し引いた金額に基づく2024年6月30日現在の13,887百万ユーロ)は、ルノー・グループの資本の価値を下回っている。2023年12月の減損テストの結果及び2024年上半期の結果を踏まえ、2024年6月30日現在に追加のテストを行う必要はないと判断した。2023年に実施したテストについて、2024年6月30日時点で更新された税引後割引率を用いて感応度分析を行った結果、減損のリスクは示されなかった。

## 注11 - 日産自動車に対する投資

## 損益計算書及び財政状態計算書における日産に対するルノーの投資

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期 / 2024年6月30日現在	2023年上半期 / 2023年6月30日現在	2023年度 / 2023年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
持分法により計上される関連会社の当期純利益 (損失)に対する持分	264	582	797
<b>連結財政状態計算書</b>			
持分法により計上される関連会社に対する投資	14,358	16,780	15,667

## 11-A. ルノー・グループの連結財務諸表上持分法を適用している日産自動車の連結財務諸表

ルノー・グループの財務諸表上、持分法を適用している日産の財務諸表は、日本の会計基準による日産（東京証券取引所上場）の公表済連結財務諸表に、ルノー・グループに連結するための必要な修正を行なったものである。2024年6月30日現在日産が保有する自己株式は0.6%（2023年12月31日現在は0.5%）である。その結果、ルノーの日産に対する持分割合は39.1%（2023年12月31日現在は40.6%）である。

## 11-B. ルノー・グループの財政状態計算書に記載の日産自動車に対する投資額の変動

(単位：百万ユーロ)	純資産に対する持分			のれん	合計
	相殺前	ルノーに対する日産の 持分に比例する相殺(1)	純額		
<b>2023年12月31日現在</b>	<b>16,022</b>	<b>(907)</b>	<b>15,115</b>	<b>552</b>	<b>15,667</b>
2024年上半期	264	-	264	-	264
配当金分配	(142)	-	(142)	-	(142)
為替換算調整勘定	(782)	-	(782)	(54)	(836)
その他の変動 <sup>(2)</sup>	(580)	34	(546)	(49)	(595)
<b>2024年6月30日現在</b>	<b>14,782</b>	<b>(873)</b>	<b>13,909</b>	<b>449</b>	<b>14,358</b>

(1) 日産は2002年以降、44,358千株のルノーSA株式を保有しており、これは約15%の投資に相当する。相殺は日産におけるルノーSAの保有割合に基づく。

(2) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動、並びに日産株式99百万株の購入及び100百万株の消却による希薄化効果及び増価効果、マイナス719百万ユーロが含まれる。

## 11-C. ルノー・グループの連結上修正再表示された日産自動車の資本の増減

(単位：十億円)	2023年 12月31日現在	2024年 上半期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 <sup>(1)</sup>	2024年 6月30日現在
<b>日本の会計基準による資本に 対する親会社株主の持分</b>						
	5,634	130	(56)	311	64	6,083
<b>IFRSの準拠による修正：</b>						
退職給付及びその他の 長期従業員給付債務に 対する引当金	66	(17)	-	(5)	(123)	(79)
開発費の資産計上	672	63	-	4	-	739
繰延税金及びその他の 修正	(259)	(36)	-	(6)	47	(254)

IFRSの準拠による修正後 純資産	6,113	140	(56)	304	(12)	6,489
ルノー・グループの基準 による修正 <sup>(2)</sup>	50	(34)	(4)	(21)	15	6

ルノー・グループの基準 による修正後純資産	6,163	106	(60)	283	3	6,495
--------------------------	-------	-----	------	-----	---	-------

(単位：百万ユーロ)

ルノー・グループの基準 による修正後純資産	39,421	653	(349)	(1,974)	16	37,767
ルノー・グループの持分割 合	40.6%					39.1%
ルノーの持分（下記相殺 前）	16,022	264	(142)	(782)	(580)	14,782
ルノーに対する日産の 持分の相殺 <sup>(3)</sup>	(907)				34	(873)

日産の純資産に対する ルノー・グループの持分	15,115	264	(142)	(782)	(546)	13,909
---------------------------	--------	-----	-------	-------	-------	--------

(1) その他の変動には、日産が受領したルノーSAの配当金の影響、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

(2) ルノー・グループの基準による修正には、ルノー・グループに対する日産の持分（持分法による）の消去、及び歴史的には1999年から2002年の間に実施された買収に関するルノーによる固定資産の再評価が含まれている。

(3) 日産は2002年以降、ルノーにおける44,358千株のルノーSA株式を保有しており、所有持分は約15%である。相殺は日産におけるルノーSAの保有割合に基づく。

#### 11-D. 日本の会計基準に基づく日産自動車の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2024年上半期のルノーの連結決算に含まれる日産の当期純利益は、日産の2023年度第4四半期と2024年度第1四半期の当期純利益の合計である。

	日産の2023年度 第4四半期 2024年1～3月		日産の2024年度 第1四半期 2024年4～6月		ルノー・グループの 2024年上半期 連結財務諸表基準期間 2024年1～6月	
	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>
当期純利益 - 日産株主持分	101	628	29	170	130	798

(1) 各四半期の平均為替レートで換算されている。

#### 11-E. 株式市場におけるルノー・グループの日産自動車に対する投資の評価額

2024年6月30日現在の市場価格（1株546円）に基づき、ルノーの日産に対する投資の価値は4,832百万ユーロである（2023年12月31日現在では1株554円の価格に基づき5,744百万ユーロ）。

#### 11-F. 日産自動車への投資の減損テスト

2024年6月30日現在、日産への投資の価値は、株式市場における価値が、ルノーの財政状態計算書における価値を66.3%下回っていた（2023年12月31日現在は63.3%）。

会計規則及び会計処理法に従い、2023年12月31日に減損テストが行われた。使用価値の算定には、税引後割引率8.32%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.61%を適用した。継続価値は日産の過去のデータ並びに

台数及び為替に関する新たな中期予測を考慮した保守的な中長期予測と整合する収益性の見積りに基づいて算定した。

当半期中、IAS第36号により定義されるような価値の喪失を示す証拠は存在せず、トリガーとなる要因がなかったため、2024年6月30日に追加の減損テストを行う必要はないと判断した。

#### 11-G. ルノー・グループと日産グループ間の取引

ルノー・グループと日産は、車両及び部品の開発、購買、製造並びに販売方法において共同行動を実施している。この協力は、コストを削減するシナジーにおいて反映されている。

##### 自動車部門と日産との間の取引

ルノー・グループの自動車部門は、以下の2つのレベルで日産との取引に関与している。

工業生産：アライアンス製造工場における車両及び部品のクロスオーバー生産：

- 2024年上半期における自動車部門の日産に対する売上の総額及び自動車部門の日産からの購入総額は、それぞれ約875百万ユーロ及び638百万ユーロであった（2023年度はそれぞれ上半期の1.0十億ユーロ及び0.7十億ユーロを含む1.9十億ユーロ及び1.3十億ユーロ）。
- 2024年上半期における自動車部門の日産グループに対する債権残高は414百万ユーロであり、自動車部門の日産グループに対する債務残高は451百万ユーロである（2023年12月31日現在はそれぞれ595百万ユーロ及び396百万ユーロ）。

金融：ルノー・ファイナンスは、ルノー・グループのための活動に加えて、日産グループの金融商品取引のカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクヘッジを行っている。

##### 販売金融部門と日産グループとの間の取引

ルノー・グループの販売金融部門では、日産ブランドを顧客にアピールしロイヤルティを高めるための一連の金融商品及びサービスを販売政策に組み込み、主にヨーロッパで展開している。2024年上半期にRCIバンクが計上した日産からの受取手数料及び利息の形でサービス収益は78百万ユーロであった（2023年度は102百万ユーロで、そのうち54百万ユーロが上半期に計上された）。2024年6月30日現在の販売金融部門の日産グループに対する債権残高は67百万ユーロであり（2023年12月31日現在は176百万ユーロ）、2024年6月30日現在の債務残高は267百万ユーロである（2023年12月31日現在は176百万ユーロ）。

#### 注12 - その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資

ルノー・グループの財務諸表におけるその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2024年上半期 / 2024年6月30日現在	2023年上半期 / 2023年6月30日現在	2023年度 / 2023年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業の当期純利益</b>			
<b>(損失) に対する持分</b>	<b>(69)</b>	<b>(16)</b>	<b>83</b>
持分法が適用される関連会社	(43)	1	85
持分法が適用される共同支配企業	(26)	(17)	(2)
<b>連結財政状態計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資</b>	<b>4,332</b>	<b>679</b>	<b>887</b>
持分法が適用される関連会社	758	494	644

持分法が適用される共同支配企業<sup>(1)</sup>

3,574

185

243

(1) 評価額3,150百万ユーロのホース・パワートレイン・リミテッド株式(注3)を含む。

## 注13 - 販売金融債権

## 13-A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日現在	2023年12月31日現在
ディーラー向け債権	11,842	11,410
最終顧客向け融資	25,698	25,001
リース及び類似取引	15,563	14,330
<b>総額</b>	<b>53,103</b>	<b>50,741</b>
減損	(1,175)	(1,126)
<b>純額</b>	<b>51,928</b>	<b>49,615</b>

## 13-B. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

2021年、販売金融部門は、先進的手法で支払能力比率を算出する国（フランス、イタリア、スペイン、ドイツ、英国及び韓国）並びに標準的手法で支払能力比率を算出する国（ブラジル及び非G7諸国）について、デフォルトの新定義に向けたコンプライアンス・プログラムを完成させた。

プロビジョニング・パラメータ（デフォルト確率、デフォルトによる損失）は、デフォルトの新定義に適用される方法（計算履歴の再構築、適応日数延滞カウンターなど）に基づいており、2022年6月以降は、すべての国についてデフォルトによる損失を月次で更新している。

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 融資	ディーラー向け 融資	2024年 6月30日現在
<b>総額</b>	<b>41,260</b>	<b>11,843</b>	<b>53,103</b>
健全な債権	36,611	11,638	48,249
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,470	155	3,625
貸倒債権	1,179	50	1,229
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.4%	2.3%
<b>減損</b>	<b>(1,134)</b>	<b>(41)</b>	<b>(1,175)</b>
健全な債権に係る減損	(293)	(22)	(315)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(184)	(1)	(185)
貸倒債権に係る減損	(657)	(18)	(675)
<b>総純額</b>	<b>40,126</b>	<b>11,802</b>	<b>51,928</b>

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 融資	ディーラー向け 融資	2023年 12月31日現在
<b>総額</b>	<b>39,331</b>	<b>11,410</b>	<b>50,741</b>
健全な債権	34,797	11,162	45,959
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,398	184	3,582

貸倒債権	1,136	64	1,200
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.6%	2.4%
<b>減損</b>	<b>(1,088)</b>	<b>(38)</b>	<b>(1,126)</b>
健全な債権に係る減損	(277)	(17)	(294)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(184)	(4)	(188)
貸倒債権に係る減損	(627)	(17)	(644)
<b>総純額</b>	<b>38,243</b>	<b>11,372</b>	<b>49,615</b>

## 注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日現在			2023年12月31日現在		
	総額	評価減	純額	総額	評価減	純額
原材料及び貯蔵品	2,082	(240)	1,842	1,754	(228)	1,526
仕掛品	240	-	240	248	(2)	246
中古車両	1,105	(74)	1,031	913	(69)	844
製品及び予備部品	2,838	(148)	2,690	2,458	(150)	2,308
<b>合計</b>	<b>6,265</b>	<b>(462)</b>	<b>5,803</b>	<b>5,373</b>	<b>(449)</b>	<b>4,924</b>

## 注15 - 金融資産 現金及び現金同等物

## 15-A . 短期 / 長期別内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日現在			2023年12月31日現在		
	長期	短期	合計	長期	短期	合計
非支配会社への投資	53		53	77		77
市場性有価証券及び譲渡可能負債証券	-	549	549	-	500	500
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	45	164	209	55	119	174
貸付金その他	971	911	1,882	563	605	1,168
<b>金融資産合計</b>	<b>1,069</b>	<b>1,624</b>	<b>2,693</b>	<b>695</b>	<b>1,224</b>	<b>1,919</b>
総額	1,120	1,626	2,746	733	1,241	1,974
減損	(51)	(2)	(53)	(38)	(17)	(55)
現金同等物 <sup>(1)</sup>	-	8,668	8,668	-	9,105	9,105
現金	-	12,643	12,643	-	11,572	11,572
<b>現金及び現金同等物合計</b>	<b>-</b>	<b>21,311</b>	<b>21,311</b>	<b>-</b>	<b>20,677</b>	<b>20,677</b>

(1) 現金同等物の主な内訳は、3ヶ月以内に満期が到来し、最低支払債権の変動のリスクが低い定期預金（合計6,026百万ユーロ（2023年12月31日現在は5,310百万ユーロ））、及び現金同等物の区分の基準を満たす「貨幣資金」の承認を有するユーロ投資ファンド（合計2,359百万ユーロ（2023年12月31日現在は3,688百万ユーロ））である。

ルノー・グループは、共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが完全所有するホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.に750百万ユーロの貸付を行っており、その内訳は、2025年5月31日を返済期限とする250百万ユーロ及び2026年5月31日を返済期限とする500百万ユーロである。この融資は市場条件で行われており、ルノー・グループの純負債から控除されている（注I-D）。

#### 15-B. ルノー・グループの使用不能現金

当グループは諸外国に流動資産を有しているが、資金の本国送金が制度上又は政治上、煩雑な国もある。そうした国では当グループの資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用することが多い。

販売金融証券化ファンドが保有する銀行の当座預金口座の一部は、証券化債権の信用補完に用いられており、その結果、債権の貸倒の場合に担保の機能を果たしている。これら銀行の当座預金口座は、2024年6月30日現在917百万ユーロである（2023年12月31日現在は888百万ユーロ）。

### 注16 - 資本

#### 16-A. 資本金

2024年6月30日現在の発行済全額払込済普通株式の総数は295,722千株で、1株の額面金額は3.81ユーロである（2023年12月31日現在と同じ）。

自己株式への配当はない。自己株式は2024年6月30日現在、ルノーの資本金の2.31%を占めている（2023年12月31日現在は1.80%）。

日産グループはその完全子会社である日産ファイナンス株式会社を通じてルノーSAの約15%を保有している。

#### 16-B. ルノー自己株式

株主総会の決議に従って、ルノー自己株式は、ルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与する業績連動株式制度及びその他の株式報酬に関する合意に割り当てる株式、並びに2022年5月に投資銀行Exaneとの間で締結した流動性契約のために購入した株式で構成されている。当該契約に基づき、ルノーSAは、BNPに250百万ユーロの預金を行い、モニタリング業務に対するExaneの年次報酬は80,000ユーロとなる。ルノーSAは、当該契約に基づき、1,697,018株を平均価格44.29ユーロで購入し、1,722,138株を平均価格44.23ユーロで売却した。

	制度	流動性契約	2024年 6月30日現在	2023年 12月31日現在
自己株式制度の総額(単位：百万ユーロ)	288	(1)	287	212
自己株式の総数	6,771,162	46,508	6,817,670	5,324,520

#### 16-C. 配当

2024年5月16日開催の定時株主総会及び臨時株主総会において、1株当たり1.85ユーロ（総額539.8百万ユーロ）の配当を行うことが決議された。2023年度は72.6百万ユーロの配当を支払った。

#### 16-D. 業績連動株式制度及びその他株式報酬の取決め

2024年上半期中、1,873千株（初回総額59百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン31が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はない。

ルノー・グループは、従業員に7株の無償株式を付与することを発表した。権利確定期間は2024年度中であり、最低保有期間はない。2024年6月30日現在、これに関して11百万ユーロの費用が認識されている。

#### 各対象者が保有する株式にかかる権利の数及びその他株式報酬の変動

	2024年1月1日現在 未確定の権利	付与	確定した権利 <sup>(1)</sup>	期限切れの権利 及びその他の調整	2024年6月30日現在未確定の権利
株式にかかる権利	5,207,892	2,012,400	(1,381,730)	(109,621)	5,728,941

(1) 業績連動株式にかかる権利は、2021年度に付与されたプラン28に基づき付与されたものである。

## 注17 - 引当金

### 17-A. 退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金

退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金は、2024年6月30日現在1,061百万ユーロである（2023年12月31日現在は1,208百万ユーロ）。これらの引当金は2024年上半期に147百万ユーロ減少した。2024年6月30日現在、フランスでルノー・グループの債務の評価に最も頻繁に用いられた金融割引率は3.7%（2023年12月31日現在は3.3%）であった。また、2024年上半期の昇給率は2.4%（2023年12月31日現在は2.4%）であった。

2024年上半期中、従来の枠組みが進化し、加盟企業間及び従業員の地位間の権利の調和を伴う制度変更が行われた。これには、退職手当の計算方法の変更も含まれる。

### 17-B. 引当金の増減

(単位：百万ユーロ)	リストラク チャリング 引当金	製品保証 引当金	その他の税務 に関する訴訟 及びリスクに 対する引当金	保険業務に対 する引当金 <sup>(1)</sup>	約定及びその 他に対する引 当金	合計
2023年12月31日現在	249	887	178	241	799	2,354
繰入	11	366	26	29	273	705
目的使用による引当金取崩	(57)	(336)	(50)	(32)	(80)	(555)
引当金未使用部分の戻入	(4)	3	(26)	(5)	(16)	(48)
連結範囲の変更に伴う増減	-	(7)	-	-	(33)	(40)
為替換算調整勘定及びその 他の増減	(7)	10	3	-	2	8
2024年6月30日現在 <sup>(2)</sup>	192	923	131	233	945	2,424

(1) 販売金融部門の保険会社による技術的準備金である。

(2) 短期引当金は1,116百万ユーロ、長期引当金は1,309百万ユーロ。

ルノー又はグループ会社が関与している既知の訴訟についてはすべて毎年度末に調査を行い、法律顧問の意見を参考に、予想されるリスクに対して必要とみなされる引当金を設定している。2024年上半期において、ルノー・グループが引当金を計上した重要な新たな訴訟はなかった。偶発債務に関する情報は注21で報告する。

リストラクチャリング引当金の増加は、大部分がヨーロッパ地域で導入した従業員数調整施策（注6-A）に係るものである。

2024年6月30日現在のその他の引当金には、環境規制の適用に係る引当金188百万ユーロが含まれる（2023年12月31日現在は143百万ユーロ）。これらの引当金には、使用済み車両及びバッテリーに関する費用のほか、ヨーロッパ地域の産業用地並びにアメリカ及びユーラシア地域の工業・商業拠点に係る環境コンプライアンス費用に充当される引当金が含まれる。

## 注18 - 金融負債及び販売金融負債

### 18-A. 流動／非流動別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日現在			2023年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
ルノーSAの永久劣後証券	268	-	268	258	-	258
社債	5,311	2,173	7,484	6,945	1,495	8,440
その他の証書による債務	-	711	711	-	796	796
金融機関からの借入	50	538	588	161	494	655
フランス	50	267	317	160	243	403
ブラジル	-	19	19	-	32	32
モロッコ	-	95	95	-	130	130
リース負債	457	102	559	461	94	555
その他の金融負債 <sup>(1)</sup>	134	921	1,055	148	233	381
<b>自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）</b>	<b>6,220</b>	<b>4,445</b>	<b>10,665</b>	<b>7,973</b>	<b>3,112</b>	<b>11,085</b>
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	47	410	457	71	333	404
<b>自動車部門の金融負債</b>	<b>6,267</b>	<b>4,855</b>	<b>11,122</b>	<b>8,044</b>	<b>3,445</b>	<b>11,489</b>
モビリティサービス部門の金融負債 <sup>(2)</sup>	5	15	20	19	3	22
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 <sup>(3)</sup>	880	-	880	893	-	893
<b>金融負債</b>	<b>7,152</b>	<b>4,870</b>	<b>12,022</b>	<b>8,956</b>	<b>3,448</b>	<b>12,404</b>
社債	-	15,723	15,723	-	14,184	14,184
その他の証書による債務	-	6,960	6,960	-	6,131	6,131
金融機関からの借入	-	6,007	6,007	-	4,649	4,649
その他の有利子負債（リース負債を含む） <sup>(4)</sup>	-	29,965	29,965	-	28,780	28,780
<b>販売金融部門の債務（デリバティブを除く）</b>	<b>-</b>	<b>58,655</b>	<b>58,655</b>	<b>-</b>	<b>53,744</b>	<b>53,744</b>
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	300	300	-	351	351
<b>販売金融負債</b>	<b>-</b>	<b>58,955</b>	<b>58,955</b>	<b>-</b>	<b>54,095</b>	<b>54,095</b>
<b>金融負債及び販売金融負債の総計</b>	<b>7,152</b>	<b>63,825</b>	<b>70,977</b>	<b>8,956</b>	<b>57,543</b>	<b>66,499</b>

(1) 2024年6月30日現在、実質的に購入として分析されるリースに関してIAS第16号の適用により認識される金融負債は115百万ユーロである（2023年12月31日現在は121百万ユーロ）。

(2) モビリティサービス部門の金融負債（内部の資金調達を含む）は68百万ユーロである（2023年12月31日現在は55百万ユーロ）。

(3) 2024年6月30日現在の866百万ユーロのRCIバンクの劣後ローンを含む（2023年12月31日現在は865百万ユーロ）。

(4) 2024年6月30日現在、93百万ユーロに上る販売金融部門のリース負債を含む（2023年12月31日は85百万ユーロ）。

## 18-B. 金融取引に係る自動車部門の金融負債及びデリバティブ資産の変動

(単位：百万ユーロ)	2023年 12月31日 現在	キャッシュ・ フローにおけ る変動	子会社及びその 他の事業ユニッ トに対する支配 の獲得又は喪失 から生じる変動	キャッシュ・ フローに影響 のない為替の 変動	キャッシュ・ フローに影響 のないその他 の変動	2024年 6月30日 現在
ルノーSAの永久劣後証券	258	-	-	-	10	268
社債	8,440	(700)	-	(237)	(19)	7,484
その他の証書による債務	796	(85)	-	-	-	711
金融機関からの借入	655	(100)	(16)	(3)	52	588
リース負債	555	(47)	(14)	(6)	71	559
その他の金融負債	381	422	277	(15)	(10)	1,055
<b>自動車部門の金融負債 (デリバティブを除く)</b>	<b>11,085</b>	<b>(510)</b>	<b>247</b>	<b>(261)</b>	<b>104</b>	<b>10,665</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ	404	(18)	-	59	12	457
<b>自動車部門の金融負債 総計(A)</b>	<b>11,489</b>	<b>(528)</b>	<b>247</b>	<b>(202)</b>	<b>116</b>	<b>11,122</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ資産(B)	174	38	(1)	-	(2)	209
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減(部門 別)(注I-C)(A)-(B)</b>		<b>(566)</b>				
モビリティサービス部門の 金融負債	22	8	(13)	5	(2)	20
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減</b>		<b>(558)</b>				

## 18-C. 金融負債及び販売金融負債の変動

**自動車部門の永久劣後証券の変動**

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行した永久劣後証券は、パリ証券取引所に上場される永久劣後株式である。これらの証券に係る最低の年分配率は9%で、固定部分6.75%と、同一の連結体制及び方法により計算された連結売上高に基づく変動部分からなる。

永久劣後証券は、借入実効金利で予想利率を割り引いて計算した償却原価で計上されている。

永久劣後証券は、2024年6月30日現在は330.00ユーロで取引されている(2023年12月31日現在は293.00ユーロ)。2024年6月30日現在の永久劣後証券の株式市場価格に基づく金融負債は、263百万ユーロであった(2023年12月31日現在は234百万ユーロ)。

**自動車部門の社債及びその他の負債の変動**

2024年上半期中、700百万ユーロの社債を償還した。

**販売金融部門の負債の増減**

販売金融部門は、2024年上半期に債券市場で30億ユーロ相当を発行した。ユーロ市場で3本発行し、それぞれ5年物で600百万ユーロ、3.5年物（800百万ユーロ）と7年物（700百万ユーロ）のダブル・トランシェ形式で1.5十億ユーロを発行した。また、750百万ユーロの新規Tier2劣後ローンも発行した。このローンは2024年7月9日に返済されており、2024年6月30日現在の金融負債には含まれていない。これと並行して、販売金融部門の資金源の多様化を確保するため、ポーランドの子会社が3年物の650百万PLN（150百万ユーロ）の発行を行った。

販売金融部門は、欧州中央銀行（ECB）が設定したTLTRO プログラムを利用することができた。2021年中に2回の引き出しが行われたが、総額は1,500百万ユーロで、2024年下半期に満期となる。

TLTROの引き出しに適用される金利は、欧州中央銀行（ECB）の平均預金ファシリティ金利（DFR）に基づいて算出される。

上半期中、預金事業は1,193百万ユーロ成長した。特に定期預金は1,558百万ユーロ増加したのに対し、預金者の金利引下げ予想を反映して要求払預金は365百万ユーロ減少した。2024年6月30日現在、これらの預金の88.9%が預金保険制度の対象となっている（2023年12月31日現在は89.2%）。

販売金融部門は、一定の変動金利負債をヘッジするために、IFRS第9号に基づきヘッジ目的のデリバティブとして適格でない金利デリバティブを設定した。この営業利益は、これらのスワップの価値がマイナス10百万ユーロ低下したことにより、マイナスの影響を受けた。

**モビリティサービス部門の金融負債の増減**

モビリティサービス部門の金融負債は、ルノーSAが利付借入の様式で発行したグループ内融資で構成されている。

**自動車部門の債権譲渡による資金調達**

自動車部門の外部資金調達の一部は、ルノー・グループ外の金融機関に対するコマーシャル債権の譲渡及び販売金融部門に対するグループ内譲渡によるものである。販売金融部門はまた、自動車部門が独立系ディーラー・ネットワークに売却した棚卸資産の資金調達にも寄与している。

自動車部門が譲渡したすべての債権については、認識を中止している。

コマーシャル債権の譲渡による資金調達及び販売金融部門によるディーラー・ネットワークの資金調達の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日		2023年6月30日		2023年12月31日	
	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する	ルノー・グループ外企業 に対する	販売金融部門 に対する
自動車部門の債権譲渡	1,662	683	1,581	479	1,698	335
自動車部門の独立系ディーラーの資金調達	-	8,509	-	8,760	-	8,380
<b>譲渡合計</b>	<b>1,662</b>	<b>9,192</b>	<b>1,581</b>	<b>9,239</b>	<b>1,698</b>	<b>8,715</b>

2024年上半期に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は、全額VAT債権に相当する439百万ユーロであった（2023年度はCIR債権128百万ユーロ及びVAT債権105百万ユーロ）。

自動車部門は、ディーラー向け債権を販売金融部門に譲渡している。販売金融部門に譲渡されたディーラー向け債権の合計は、主にルノー・グループに係るものである。その金額は注13-Bに記載している。

## V - キャッシュ・フロー及びその他の情報

## 注19 - キャッシュ・フロー

## 19-A. その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）

（単位：百万ユーロ）	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
引当金の繰入、純額	(36)	151	398
販売金融債権の貸倒による影響、純額	42	38	(4)
資産処分による（益）損、純額	80	(258)	530
その他の金融商品の公正価値の変動	1	12	12
実質有利子負債	(56)	(37)	(88)
繰延税金	(35)	(113)	(321)
当期税金	363	391	844
その他	278	255	286
<b>その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）</b>	<b>637</b>	<b>439</b>	<b>1,657</b>

## 19-B. 税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
棚卸資産純額の（増）減	(1,007)	(466)	266
債権の（増）減、純額	160	(258)	71
その他の資産の（増）減	(623)	(592)	(1,386)
営業債務の増（減）	676	(146)	62
その他の負債の増（減）	156	767	916
<b>税引前運転資本の増（減）</b>	<b>(638)</b>	<b>(695)</b>	<b>(71)</b>

## 19-C. 資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2024年上半期	2023年上半期	2023年度
無形資産の購入	(681)	(672)	(1,365)
有形固定資産の購入 <sup>(1)</sup>	(896)	(581)	(1,699)
<b>当期中資産購入合計</b>	<b>(1,577)</b>	<b>(1,253)</b>	<b>(3,064)</b>
支払繰延	4	(105)	114
<b>資本的支出合計</b>	<b>(1,573)</b>	<b>(1,358)</b>	<b>(2,950)</b>

(1) 資産計上したリース用資産及び使用権資産を除く。

## 注20 - 関連当事者

## 20-A. 取締役、幹部社員及びリーダーシップ・チームのメンバーの報酬

2024年5月15日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(2) 役員の状況」に記載の点を除き、会社代表者の報酬及び関連給付に係る基準に関して重要な変更は行われていない。

2024年6月30日現在、リーダーシップ・チームのメンバーは18名であった。

#### 20-B. ルノーの関連会社への資本参加

日産、ホース・パワートレイン・リミテッド及び持分法により計上されるその他の会社へのルノーの資本参加の詳細は注11、12及び15に記載している。

#### 20-C. フランス政府及び公的企業との取引

ルノー・グループは、その事業活動の一環として、フランス政府並びにUGAP、EDF、La Poste等のような公的企業との取引を行っている。これらの取引は、通常の市場価格で行われており、2024年上半期について248百万ユーロの売上高、66百万ユーロの自動車顧客債権及び112百万ユーロの販売金融債権となっており、融資約定はなかった。

#### 注21 - オフバランス約定債務並びに偶発資産及び偶発債務

ルノー・グループは、その事業活動の一環として一定数の約定債務を有しており、また、訴訟に関与しているか又は競争及び自動車規制当局の調査を受けている。これらの状況に起因するいかなる債務も（年金債務及びその他の従業員給付、訴訟費用等に係る債務など）引当金によりカバーされている。オフバランス約定債務及び偶発債務を構成するその他の約定債務の内訳は以下に示すとおりである（注21-A）。

ルノー・グループは顧客からの約定（預託金、担保等）も取得しており、さらに金融機関の与信枠も利用可能である（注21-B）。

#### 21-A. オフバランス約定債務及び偶発債務

##### 21-A1. 通常取引

ルノー・グループは以下の金額について約定債務を負っている。

(単位：百万ユーロ)	2024年6月30日現在	2023年12月31日現在
販売金融部門による差入担保資産 <sup>(1)</sup>	8,409	9,166
顧客に供与した与信枠 <sup>(2)</sup> - 販売金融部門	3,345	3,092
販売金融部門による金融保証 <sup>(3)</sup>	247	279
その他の金融保証 <sup>(4)</sup>	426	676
供給契約に関連する約定 <sup>(5)</sup>	3,461	3,505
グリーン・エネルギー契約に関連する約定 <sup>(6)</sup>	661	682
投資の確定注文	1,296	1,278
リース取引に係る約定債務 <sup>(7)</sup>	154	151
その他の融資約定	30	24

その他の約定 <sup>(8)</sup>	1,315	1,017
その他の差入担保資産	59	60

- (1) 販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産については注21-A4に記載されている。
- (2) 販売金融部門が顧客に供与した与信枠は、主に当年度末後1年未満のうちにキャッシュ・アウトフローを生じさせる。
- (3) 販売金融部門による金融保証は、当年度末後5年間に247百万ユーロのキャッシュ・アウトフローを生じさせる。
- (4) その他の金融保証は、主に行政に関するものである。
- (5) 供給契約に関する約定には、ルノー・グループが回収及び支払のために約定を確定する場合のサプライヤーに対する最低支払債務が含まれている。
- (6) これらの約定は、脱炭素化計画に関連してルノー・グループが締結したグリーン電力供給契約を含む。
- (7) リース取引に係る約定債務は、締結されたが、当年度末においてはまだ効力が発生しておらず、仕掛資産として財政状態計算書に含めることができないリース、IFRS第16号の適用範囲外のリース及びIFRS第16号で規定されている会計処理が適用除外となるリースに関連する約定債務で構成される(注2)。
- (8) その他の約定は、ソフトウェア定義自動車向けデジタル・アーキテクチャの設計、生産に向けた新たなパートナーシップの一環として締結された契約における約定、ルノー・グループのデジタル化の加速に関する約定、及び株式引受に関する約定を含む。

複数年にわたる供給約定は、2024年度末から11年間にわたってキャッシュ・アウトフローを増加させる。1年以内の支払債務の最大額は、2024年6月30日現在388百万ユーロ(2023年12月31日現在は1年以内に244百万ユーロ)である。2024年6月30日現在の取消不能の約定は、基本的に原材料及び電気自動車向けバッテリーの供給を確保するために行われたものである。

#### 21-A2. 偶発債務

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に税務調査を受けている。税調整額として認められた金額は引当金として財務諸表に計上される。異議申立中の税調整額についても、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮の上で状況に応じて計上している。税金負債は、税金の算定に関する不確実性が存在する場合、引当金として計上している。

2019年12月19日、ルノーsasは、2016年の移転価格の税額再評価について、時効期間を中断させる効果のある通知を受領し、また2021年6月24日には、2017年及び2018年についての追加通知を受領した。2022年12月21日、フランスの税務当局は、2019年から2020年までの期間を対象とする追加調査に関する2019年度の税額再評価案を発行した。これもまた2019年から2020年までの期間を対象とする関連する時効期間を中断させる効果がある。2023年7月、フランスの税務当局は、2019年から2020年までの期間を対象とする追加調査に関する2020年度の税額再評価案を発行した。ルノー・グループは、これらの通知のうち最も重要な金額に異議を申し立てており、本件に関連して、2024年6月30日(及び2023年12月31日)現在の財務諸表には引当金を計上していない。

RESA(ルノー・エスパニヤSA)は、2020年の終わり頃、2013年から2016年に関する213百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受け、2023年6月には、2017年と2019年に関する84百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受けた。ルノー・グループは、訴訟で勝利する可能性が高いと考えているため、これらの通知に関連する引当金は計上されていない。2021年には、フランス及びスペイン間の円満な和解に向けた手続が開始された。スペインの税務当局に297百万ユーロの預け金が支払われ、長期金融資産で認識された。

ルノー・グループによる子会社や事業の売却には、通常、売却先企業に対する表明保証が伴う。2024年6月30日現在、ルノー・グループはこれらの取引に関連する重要なリスクを認識していない。

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に当局による調査を受けている。その財務上の帰結を受け入れる場合、それらは引当金として財務諸表において認識される。異議申立がなされている場合、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮した見積額に基づき状況に応じて認識される。

2024年6月30日現在、競争及び自動車規制当局により進められている主な調査は、違法な契約及びヨーロッパにおける自動車排出ガスレベルに関係するものである。

フランスで継続中の「排出ガス」問題において、パリ検察庁の要請により2017年1月12日に正式な法的調査が開始されており、ルノーsasは2021年6月8日に正式に不正に関する調査を受けた。

2021年7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、20百万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60百万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律と規制に基づいて型式認証を受けている。これら進行中の訴訟における次の段階の潜在的な結果は、現段階では信頼性をもって見積ることができず、また、2024年6月30日現在（並びに2023年及び2022年の12月31日現在）、本件に関する引当金は計上されていない。

ルノー・グループの販売台数は、主に欧州連合、英国、韓国、ブラジル及びインドにおいて、CO<sub>2</sub>排出量の規制の対象となっている。

2020年、2021年及び2022年、アライアンスのメンバーであるルノー、日産及び三菱自動車の3社は、欧州連合のCAFE（企業平均燃費）目標をプールする協定に署名した。関係当局に支払う潜在的なコンプライアンス違反の罰金は、アライアンスの自動車メーカー3社で形成されたグループの水準で決定される。ルノーは、2024年6月30日現在（及び2023年12月31日現在）において、欧州CAFE規制に関する引当金を計上していない。

韓国では、2024年のCAFEの罰金に対して、2百万ユーロ（2023年は4百万ユーロ）の引当金が計上され、2019年から2024年までの引当金合計は47百万ユーロに増加した。

また、ルノー・グループ各社は、主に土壌及び地下水の汚染に関して適用される規制に従う。これらの規制は所在国によって様々である。関連する環境負債の一部は潜在的であり、活動が停止されるか事業所が閉鎖された場合にのみ会計上認識される。債務の額を、確度をもって決定することもまた難しい。引当金は期末における法的又はみなし債務に相当する負債にのみ計上され、合理的な確実性をもって見積もられる。

ルノー・グループは、リサイクル取引の実務的な組織が定義された時点で、規制要件に基づく製品リサイクルに関する規定を設けている。フランスでは、廃棄物の削減と循環型経済の推進を目的として2020年2月10日に可決された「AGEC」法により、廃棄物管理に関する産業事業者の法的責任が拡大された。ルノー・グループは、フランスの道路上の自社ブランド車のリサイクル義務をすべて満たすために、使用済み車両（ELV）管理のための個別システムの運営を認定されている。これらの車両をフランス本土で回収する費用を賄うための引当金は計上されていない。現地の特殊事情（例えば、インフラがなかったり、使用済み車両が不完全な可能性があったりする）に対応してこのようなリサイクル資金を提供しなければならない海外のフランスの領土については、この義務に関して21百万ユーロの引当金が計上されている。その他の地域については、この義務負担を評価するための検討が現在進行中である。

2022年3月15日、欧州委員会は、いくつかのEU加盟国に所在し、自動車セクターで活動する企業や団体の敷地において調査を実施した。これと並行して、欧州委員会は、自動車セクターで活動するいくつかの企業に正式な情報請求を送付している。本調査は、使用済みの自動車及びバン（ELV）の回収、処理、再生に関する反競争的共謀の可能性に関するものであり、特に（ ）ELVの回収・処理・再生業者の報酬、及び（ ）ELVのリサイクル可能性又は再生可能性に関するデータの広告物への使用に関するものである。

ルノーは、2022年3月15日に訪問を受けた企業の一つである。これと並行して、ルノーは、同様の行為について調査している英国競争・市場庁（CMA）から情報提供の要請を受けている。ルノーは、欧州委員会及びCMAからの情報提供の要請に対応している。

進行中の調査の潜在的影響は現段階では信頼性をもって見積ることができず、2024年6月30日現在、本件に関連する引当金は計上されていない。

英国では、金融行為規制機構が2021年に自動車金融の一定の手数料モデルを禁止し、これが仲介業者に消費者関連費用の増額を促した。この禁止の前に締結された手数料請求契約に関連して、顧客からの苦情がいくつか申し立てられた。2024年1月11日、金融行為規制機構は、複数の金融機関の自動車金融販売・手数料契約を精査すると発表した。また、広範な不正行為の証拠を発見した場合には、消費者が適切な補償を受けることを確保すると発表した。これらの手続による財政的影響は現段階では信頼性をもって見積ることができず、2024年6月30日現在、引当金は計上されていない。

#### 21-A3. 株式購入約定

ルノー・グループが少数株主に対して、完全連結会社へのその投資分を売却するためにプットオプションを付与する場合、かかるオプションに相当する負債が計上され、資本 - 非支配株主持分は減少する。

ルノー・グループが少数株主に付与したプットオプションは、バンコ・RCI・ブラジルS.A.、ロンボ・コンパニア・フィナンシェラ、RCI・コロンビアS.A.及びRCI・ファイナンシャル・サービシーズs.r.o.に関するものである。財務諸表への影響については、2023年度連結財務諸表の注記18-Hで説明している。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、一定の条件に従うことを条件として、ルノーsasに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を購入する権利（コール）及びルノーsasが有するマイル（MAIS）株式を売却する権利（プット）を与え、また、オヤックに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を売却する権利（プット）及びルノーsasが有するマイル（MAIS）株式を購入する権利（コール）を与える非支配投資についての完全に対称的なプットオプション及びコールオプションを含む。このプットオプションの行使価格は、行使された場合、行使日に指名される3名の独立した専門家により決定される。この契約の分析によって、ルノー・グループが拒否できずにオヤックがプットオプションを行使することにつながり得るようなルノー・グループが管理できない状況は特定されなかった。従って、2024年6月30日（及び2023年12月31日）現在、これらのオプションに関連して負債は認識されていない。

#### 21-A4. 流動性準備金管理の保証としての担保資産

販売金融部門は、流動性準備金管理のため、欧州中央銀行（ECB）及びイングランド銀行（BOE）の金融政策オペレーションを利用することができる。欧州中央銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、2024年6月現在、フランス銀行に対し（フランスの中央担保管理システムである3G（Gestion Globale des Garanties、保証のグローバル管理）システムに基づき）帳簿価額7,441百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2023年12月31日現在は8,252百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式6,590百万ユーロ及び販売金融債権851百万ユーロ（2023年12月31日現在は証券化商品発行ピークルの株式7,072百万ユーロ及び販売金融債権1,180百万ユーロ）である。これらの担保に対してフランス銀行により提供された資金は2024年6月現在2,600百万ユーロ（2023年12月31日現在は1,850百万ユーロ）に達した。イングランド銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、イングランド銀行（中小企業のためのターム・ファンディング・スキーム）に対し、自己保有証券化プログラムと社債からなる帳簿価額819百万ポンド（968百万ユーロ）の資産の形で担保を差し入れている。これらの担保に対してイングランド銀行から受けた資金は2024年6月30日現在484百万ユーロに達した。フランス銀行及びイングランド銀行に対して担保として提供された資産はすべて、引き続き貸借対照表に計上されている。

#### 21-B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定及び偶発資産

（単位：百万ユーロ）	2024年6月30日現在	2023年12月31日現在
販売金融部門が取得している買戻し約定 <sup>(1)</sup>	10,795	9,723
取得している金融保証	4,012	3,871
販売金融部門を含む <sup>(2)</sup>	3,444	3,593
担保受入資産	2,666	2,822

販売金融部門を含む <sup>(2)</sup>	2,604	2,757
取得しているその他の約定 <sup>(3)</sup>	1,126	98

- (1) 日産及びその他の企業がリース満了時にリース用車両を買い戻すためにディーラーシップの売却に対して販売金融部門が取得している約定。
- (2) 販売金融部門は、新車や中古車の販売金融業務において、2024年6月30日現在顧客から3,444百万ユーロの金融保証及び2,604百万ユーロの顧客による差入担保資産を取得している（2023年12月31日現在はそれぞれ3,593百万ユーロ及び2,757百万ユーロ）。
- (3) これらの金額には、2024年6月30日現在、付与されているが未だ受領されていない合計750百万ユーロの融資（注18-C）が含まれる。

確定与信枠に関して取得しているオフバランス約定及び社債発行については注18に記載のとおりである。

### 取得している約定 - 株式購入オプション

ルノー・グループによるルノー・ロシア及びアフトワズ・グループの持分売却に関する契約は、2022年5月15日に締結されたが、これによりルノー・グループは、2024年、2026年及び2028年の5月15日から90日間（計3回）行使可能な、ラーダ・オート・ホールディング（アフトワズの親会社）の持分を買い戻すオプションを取得している。当該オプションの行使価額は1ルーブルであり、さらにルノー・グループによるアフトワズへの4年間にわたる現金拠出を行う旨の約定も含まれており、その金額は、ロシア政府から受領した払戻不能の助成金、アフトワズの資産及び/又は資本金に対する現金拠出、並びにルノーがアフトワズの持分を売却した日から払い戻しオプションを行使する日までにIFRSに基づき算定されたアフトワズ・グループの累積利益の総額を参考にルノー・グループの裁量により決定される。

当該拠出の金額は、ルノー・グループが取得した所有持分（51%から67.69%の間）を決定する。400百万ユーロの拠出が、ルノー・グループに51%の持分を自動的にもたらすことになる。

2024年6月30日（及び2023年12月31日）現在、当該オプションに相当するデリバティブの価値はゼロである。

ルノー・グループは、ベルコールに対して、同社の支配を獲得することなく、同社の将来的な増資を引き受けることができるオプションを保有している。

ルノー・グループにかかるオプションを行使する意図はなく、かかる約定に関連して負債は認識されていない。

### 注22 - 後発事象

2024年6月30日以降、重要な事象は発生していない。

[次へ](#)

( 翻訳 )

**KPMG S.A.**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92066 パリ・ラ・デファンス・セデックス  
CS 60055 ガンベッタ通り2

**Forvis Mazars SA**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92300 レヴァロワ＝ペレ  
クレベール通り45

**ルノーS.A.**

## 中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2025年6月30日に終了する6ヶ月の期間  
ルノーS.A.  
ブローニュ・ビヤンクール92100  
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

本報告書はフランス語で発行された中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の利用者の便宜だけを目的に提供されるものである。

本報告書には、ルノー・グループの半期経営者報告書に記載されている情報の特定の検証に関する情報も記載されている。

本報告書は、フランス法及びフランスで適用される専門的基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A.

## 2025年中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2025年6月30日に終了する6ヶ月の期間

株主各位

貴社株主総会での私どもの選任により、また、フランス通貨金融法典 (*Code monétaire et financier*) L.451 条1-2 の要件に従い、以下の報告を行うものである。

- ・ 添付の、2025年1月1日から6月30日までの期間に関するルノーS.A.の要約中間連結財務諸表のレビュー
- ・ 半期経営者報告書に記載された情報の検証

この要約中間連結財務諸表は、貴社取締役会の責任によるものである。私どもの役割は、私どものレビューを基にこれらの財務諸表について結論を表明することにある。

### I. 財務諸表についての結論

私どもはフランスにおいて適用される専門的基準に準拠してレビューを実施した。

中間財務情報のレビューでは、財務及び会計の責任者を中心とした質問、分析的手続及びその他のレビュー手続を実施する。レビューは、フランスで適用される専門的基準に基づいて実施する監査よりもはるかに範囲が狭く、したがって監査で指摘されるべき重要な事項のすべてに私どもが気づき得るという確信を私どもに与え得るものではない。それゆえ、私どもは監査意見の表明を行うものではない。

私どものレビューにおいて、添付の要約中間連結財務諸表が、中間財務情報に適用され、欧州連合が採択しているIFRSの基準であるIAS第34号に準拠して作成されていないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

### II. 特定の検証

私どもはレビューの中で、半期経営者報告書に記載された情報についても、要約中間連結財務諸表との関連で検証を行った。

その結果、表示の適正性及び要約中間連結財務諸表との整合性について、私どもが特記すべき事項はない。

パリ・ラ・デファンヌ及びレヴァロワ、2025年7月30日

法定監査人  
フランス語原本における署名人

**KPMG S.A.**

**Forvis Mazars SA**

バートランド・プリュボ ジェラルディン・ルブラン

ロイック・ワラート ジュリアン・ユヴェ

[次へ](#)

**KPMG S.A.**

Commissaire aux comptes  
Membre de la compagnie régionale de  
Versailles et du Centre  
2 avenue Gambetta - CS 60055  
92066 Paris La Défense Cedex

**Forvis Mazars SA**

Commissaire aux comptes  
Membre de la compagnie régionale de  
Versailles et du Centre  
45 rue Kléber  
92300 Levallois-Perret

**Renault S.A.**

**Rapport des commissaires aux comptes sur  
l'information financière semestrielle**

Période du 1er janvier au 30 juin 2025

Renault S.A.

122-122 bis avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

**Renault S.A.**

**Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle**

Période du 1er janvier au 30 juin 2025

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L.451-1-2 III du code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Renault S.A., relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2025, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

**I - Conclusion sur les comptes**

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

**Renault S.A.**

*Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2025*

## II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense et Levallois-Perret, le 30 juillet 2025

Les commissaires aux comptes,

KPMG S.A.

Forvis Mazars SA

Bertrand Pruvost

Géraldine Lebrun

Loic Wallaert

Julien Huvé

上記は、独立監査人の監査レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は半期報告書提出会社が別途保管しております。

[次へ](#)

( 翻訳 )

**KPMG S.A.**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92066 パリ・ラ・デファンス・セデックス  
CS 60055 ガンベッタ通り2

**Forvis Mazars SA**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92075 パリ・ラ・デファンス  
アンリ・ルニョー通り61

**ルノーS.A.**

## 中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2024年6月30日に終了する6ヶ月の期間  
ルノーS.A.  
ブローニュ・ビヤンクール92100  
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

本報告書はフランス語で発行された中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の利用者の便宜だけを目的に提供されるものである。

本報告書には、ルノー・グループの半期経営者報告書に記載されている情報の特定の検証に関する情報も記載されている。

本報告書は、フランス法及びフランスで適用される専門的基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A.

## 2024年中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2024年6月30日に終了する6ヶ月の期間

株主各位

貴社株主総会での私どもの選任により、また、フランス通貨金融法典 (*Code monétaire et financier*) L.451 条1-2 の要件に従い、以下の報告を行うものである。

- ・ 添付の、2024年1月1日から6月30日までの期間に関するルノーS.A.の要約中間連結財務諸表のレビュー
- ・ 半期経営者報告書に記載された情報の検証

この要約中間連結財務諸表は、貴社取締役会の責任によるものである。私どもの役割は、私どものレビューを基にこれらの財務諸表について結論を表明することにある。

### I. 財務諸表についての結論

私どもはフランスにおいて適用される専門的基準に準拠してレビューを実施した。

中間財務情報のレビューでは、財務及び会計の責任者を中心とした質問、分析的手続及びその他のレビュー手続を実施する。レビューは、フランスで適用される専門的基準に基づいて実施する監査よりもはるかに範囲が狭く、したがって監査で指摘されるべき重要な事項のすべてに私どもが気づき得るという確信を私どもに与え得るものではない。それゆえ、私どもは監査意見の表明を行うものではない。

私どものレビューにおいて、添付の要約中間連結財務諸表が、中間財務情報に適用され、欧州連合が採択しているIFRSの基準であるIAS第34号に準拠して作成されていないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

### II. 特定の検証

私どもはレビューの中で、半期経営者報告書に記載された情報についても、要約中間連結財務諸表との関連で検証を行った。

その結果、表示の適正性及び要約中間連結財務諸表との整合性について、私どもが特記すべき事項はない。

パリ・ラ・デファンス、2024年7月25日

法定監査人  
フランス語原本における署名人

KPMG S.A.  
バートランド・プリュボ

Forvis Mazars SA  
ロイック・ワラート

[次へ](#)

**KPMG S.A.**

Commissaire aux comptes  
Membre de la compagnie régionale de  
Versailles et du Centre  
2 avenue Gambetta - CS 60055  
92066 Paris La Défense Cedex

**Forvis Mazars SA**

Commissaire aux comptes  
Membre de la compagnie régionale de  
Versailles et du Centre  
61 rue Henri Regnault  
92075 Paris La Défense

**Renault S.A.**

**Rapport des commissaires aux comptes sur  
l'information financière semestrielle**

Période du 1er janvier 2024 au 30 juin 2024

Renault S.A.

122-122 bis avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

**Renault S.A.**

**Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle**

Période du 1er janvier au 30 juin 2024

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L.451-1-2 III du code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Renault S.A., relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

**I - Conclusion sur les comptes**

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

**Renault S.A.**

*Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2024*

## II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense, le 25 juillet 2024

Les commissaires aux comptes,

KPMG S.A.

Bertrand Pruvost

Forvis Mazars SA

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は半期報告書提出会社が別途保管しております。

## 2【その他】

### (1) 後発事象

#### 1. 2025年7月30日：ルノー・グループの2025年第2四半期収益に対する日産の寄与

日産は本日、2025/2026会計年度（2025年4月1日から2026年3月31日）第1四半期決算を発表した。

日本の会計基準に基づき公表された日産の2025/2026会計年度第1四半期決算（2025年4月1日から6月30日）は、IFRSの修正再表示後に、ルノー・グループの2025年第2四半期の純利益に対して-127百万ユーロ<sup>(\*)</sup>のマイナスの寄与をもたらすことになると見積もられる。

なお、ルノー・グループによる日産株式の売却と、日産による自己株式買戻しの一環としての取得株式の消却により、本日現在のルノー・グループの保有比率は日産資本の35.71%（日産株式の17.05%を直接保有、及び当該株式の18.66%はルノー・グループが受益者となるフランスの信託による保有）となる。

(\*) 1ユーロ = 163.8円の対象期間平均為替レート及び2025年6月30日における持分35.9%による。

#### 2. 2025年8月1日：ルノー・グループはインドでのプレゼンスを強化して、国際的野心を支援

- ・ ルノー・グループは、以前日産が保有していたチェンナイ工場（RNAIPL）の51%持分を取得することによって、国際展開における重要な新たな一歩を踏み出した。
- ・ 世界第3位の規模を有する自動車市場であるインドは、2024年に7%の成長を記録し、2025年には3.5%の成長が見込まれるなど、着実な成長を続けている。競争力のあるサプライヤー・ネットワークと堅固な産業インフラを擁するインドは、ルノー・グループのグローバル戦略及びルノー・ブランドの国際展開における中心的な柱としての地位を確立している。
- ・ この新たな発展段階を率いるため、ステファヌ・デブレイズが2025年9月1日付でインドにおけるルノー・グループの最高経営責任者に任命された。

ブローニュ・ピヤンクール - 2025年8月1日 - ルノー・グループは、世界で最もダイナミックな自動車市場の一つであるインドでの発展を加速している。同国を主要な国際的拠点とする戦略の一環として、ルノー・グループはチェンナイの共同工場（ルノー・日産・オートモーティブ・インド・プライベート・リミテッド「RNAIPL」）における日産の残り51%の持分を取得することで大きく前進し、同工場の単独所有者となった。今後RNAIPLは、ルノー・グループの連結財務諸表に完全に連結されることとなる。この動きは、4月に発表されたフランス国外のルノー・グループ最大のデザイン・センターの開設や、野心的な新型車攻勢（4つの新車種を含む）の最初のモデルである新型「ルノー・トライパー」の発売により強調される広範なモメンタムの一環である。同社はインド市場での販売強化と、この主要な工業拠点からの輸出拡大を目指している。この変革を支援するため、ステファヌ・デブレイズが2025年9月1日付でインドにおけるルノー・グループの最高経営責任者に就任する。

**ルノー・グループはインドを国際的拡大の主要な牽引役として見ている**

ルノー・グループは現在、卓越した操業能力で知られるチェンナイ工場を完全に所有している。この戦略的な動きは、インドを国際的成長の主要な柱とするルノー・グループの野心を強化するものである。

ルノー・グループはまた、インドに拠点を置き、日産と共同で所有する主要なエンジニアリング・センターに依拠している。このセンターは、現地市場と国際市場の両方のニーズに対応した自動車の開発と適応に積極的な役割を果たしている。

「インターナショナル・ゲーム・プラン2027」戦略の一環として、ルノー・ブランドは、人口の50%超が28歳未満であり、急速に成長している同市場での拡大を加速している。世界第3位の自動車市場であるインドは、イノベーションの牽引役、次世代のインスピレーションの源、自動車部門の変革における主要なプレイヤーとして、重要な地域として注目を浴びている。

この野心は、4つの新モデルの発売という大規模な新型車攻勢に反映されている。その第一弾は、新型「トライバー」の発売である。

日産との協業は、この新たな状況においても継続される。特に、RNAIPLは、日産モデルの生産を計画通り継続する予定である。

「インドはルノー・グループにとって重要な市場である。過去14年間にわたり、当社は献身的なチームとパートナーによってルノー・ブランドの確立に成功しており、ピーク時は年間100,000台を超える販売台数を達成した。また、インドは当社のグローバルな研究開発拠点としても重要な役割を担っている。チェンナイ工場を完全所有することで、当社はインドで加速するためのあらゆる手段を手に入れたことになる。ステファヌ・デブレイズは、豊富な国際的経験と当社のバリューチェーン全体に関する深い知識を有しており、この地域における当社の戦略の立案と実行にとって理想的な人物である」と、ルノー・グループ最高経営責任者フランソワ・プロボは述べている。

### ステファヌ・デブレイズをインドにおけるルノー・グループの最高経営責任者に任命

ルノー・グループは、現地のすべての事業体に対して直接責任を負って、インドにおけるルノー・グループの戦略を定義、実行させるため、2025年9月1日付でステファヌ・デブレイズをインドにおけるルノー・グループの最高経営責任者に任命して、現地でのリーダーシップを強化している。

ステファヌは、2022年から韓国で培ってきた専門知識を活かしていくこととなる。同氏は、特に、釜山工場を産業・技術拠点として位置付け、また韓国市場におけるルノー・ブランドのポジションを再定義するなど、同国において事業の大規模な変革を主導してきた。

52歳のステファヌ・デブレイズは、テレコム・フィジーク・ストラスブール及びIFPスクールの卒業生である。同氏はソフト・バッテリーズでキャリアをスタートした後、2000年にアドバンスト・プロセス・エンジニアとしてルノー・グループに入社した。それ以来、ルノー・グループの国際事業において、複数の戦略的役職を歴任してきた。すなわち、中南米におけるエントリー・プログラムのチーフ・ビークル・エンジニア（2009年）、中国のドンフォン・ルノーにおける製品計画・プログラム担当副社長（2014年）、フランスにおけるセグメントC&D自動車のグローバル・プログラム・ディレクター（2017年）、ルノー・グループ・ビークルズ及びクロスカー・ライン・プログラム担当副社長（2021年）、ルノー・コリアの最高経営責任者（2022年～2025年）等である。

2010年の操業開始以来、チェンナイ工場は2.8百万台を超える自動車（うち1.2百万台は100ヶ国超に輸出）のほか、4.6百万基のエンジン及びギアボックスを生産してきた。同工場は、約300社の現地サプライヤーからなるエコシステムに支えられて、年間400,000台を上回る自動車生産能力を有している。

現在、CMF-A及びCMF-A+プラットフォームに特化している同工場は、ルノー・グループの新たな超柔軟マルチエネルギー・モジュラー・プラットフォームとして準備を進めている。このプラットフォームは、ルノー・ブランドの未来のモデル生産を支えることになる。

ルノー・ブランドはインドにおいて350ヶ所を超える販売店と450ヶ所のサービス拠点によって地位を固めている。

### 3. 2025年9月1日：ルノー・グループ、業務執行加速のため、リーダーシップと組織を強化

**ブローニュ・ピヤンクール**、2025年9月1日 - ルノー・グループの新たな最高経営責任者、フランソワ・プロボは、7月31日付の就任を受けて、一連の幹部社員の異動と組織のアップデートを発表した。これらは即時発効する。

ルノー・グループの最高経営責任者、フランソワ・プロボは、「今後の課題に対処するため、私たちには、より迅速に決断し、よりスマートに執行し、顧客のより近くにとどまる組織が必要である。本日のリーダーシップの変更により、深い業界知識、強力な専門知識、また何よりも変化をもたらすための内部的な信頼性を備えた有能な幹部社員が集結した」と述べた。

#### ブランドと成長：シナジーの活用による拡大推進

**ファブリス・カンボリーブ**は、ルノー・ブランドの最高経営責任者としての役職に加え、新設された成長担当最高責任者の役職に任命された。同氏はリーダーシップ・チームの一員としてとどまる。

この職位において、ファブリス・カンボリーブはルノーとダチアの両ブランドを監督し、統一された戦略的アプローチを確保するとともに、市場全体で収益の最大化を図る。これによりルノー・グループは、各ブランドのアイデンティティと市場ポジショニングの利点を十分に活用しつつ、ナショナル・セールス・カンパニーのレベルにおいてはブランドベースの組織を維持することが可能となる。

ファブリス・カンボリーブはまた、インド、中南米、韓国を重点市場と位置付け、ルノー・グループの国際展開を主導することとなる。

さらに、金融サービス業務との密接な関係の下に、デジタル、マーケティング、ディーラー・ネットワーク、アフターサービス、ルノー・グループ直営小売店の全域において、シームレスな顧客体験を提供することも同氏の責務となる。

ダチアでは**カトリン・アト**が最高経営責任者に任命された。同氏は新任の成長担当最高責任者の直属であり、リーダーシップ・チームに加わる。同氏は退社を選択したドゥニ・ル・ヴォーの後任となる。

#### エンジニアリング部門：イノベーションと業務執行の加速

フィリップ・ブリュネはテクノロジー担当最高責任者に任命され、リーダーシップ・チームに加わった。同氏はルノー・グループとアンペア双方のエンジニアリングを管理することとなる。

テクノロジー担当最高責任者という独自の役職は、イノベーションと開発の執行を加速し、また製品企画、品質、調達、製造及びサプライチェーン部門との連携を改善する目的で創設されている。フィリップ・ブリュネは、特に電動化（E-TECH技術）や電気自動車のバリューチェーン強化、トゥインゴ及びバッテリー・プロジェクトにおける開発タイムラインの短縮等、ルノー・グループ内で成功を積み重ねており、これを基盤に、ルノー・グループのエンジニアリング変革の次の段階を主導することとなる。

同氏はフィリップ・クリエフの後任となる。クリエフ氏はアルピーヌの最高経営責任者及びリーダーシップ・チームの一員にとどまり、アルピーヌの将来のラインナップとブランド開発の構築に専念する。

#### 調達部門：変革の追求

同時に、調達戦略・変革担当副社長を務めていたアンソニー・ブルヴィエが、フランソワ・プロボの後任として調達担当最高責任者に任命され、リーダーシップ・チームにも加わった。フランス、トルコ、日本で20年間の調達経験を持ち、エンジニアリング及び製造部門全体のコスト最適化というミッションを有する同氏は、調達の変革を推進し、競争力を高めながらサプライヤーとのパートナーシップを深化させていく。

#### サプライチェーン・製造・品質部門：単一のリーダーシップの下に統合

ティエリー・シャルベについては、現在の産業・品質責任者の役職に加え、サプライチェーンを含めて管轄範囲が拡大する。同氏はリーダーシップ・チームの一員にとどまる。

#### 人事部門：人材を最優先に

ルノー・ブランドの人事責任者を務めていたクレール・ファンジェは、退社するブルーノ・ラフォルジュの後任として人事・組織担当最高責任者に任命され、リーダーシップ・チームに加わった。

幅広い人事経験（製造、販売、アライアンス、地域、ブランド）を有する同氏は、ルノー・グループの変革を支援することとなる。同氏の優先課題は、スキルとリソースを業界の新たなニーズに適應させ、また管理職の卓越性をさらに発展させることである。

#### コミュニケーション・パートナーシップ・公共問題部門：継続性の確保

コミュニケーション担当最高責任者のクリスティアン・シュタインがリーダーシップ・チームに加わった。フランソワ・プロボは、ルノー・グループ最高経営責任者として、引き続きパートナーシップ・公共問題部門を監督する。

#### 4. 2025年9月1日：カトリン・アト、ダチア・ブランド最高経営責任者に就任

ブローニュ・ピヤンクール、2025年9月1日 - カトリン・アトは本日、ルノー・グループに加わり、退社するドゥニ・ル・ヴォーの後任としてダチア・ブランドの最高経営責任者に就任する。メルセデスで副社長を務めていたカトリン・アトは、ルノー・グループのリーダーシップ・チームにも加わる。新たな組織体制の一環として、同氏はルノー・グループの成長担当最高責任者であるファブリス・カンボリーの直属となる。

ルノー・グループの最高経営責任者フランソワ・プロボは、「ドゥニのリーダーシップの下、ダチア・ブランドは魅力的なラインナップを備えた強力なブランドへと成長し、より広範な顧客基盤を定着させた。ルノー・グループを代表し、長年にわたるドゥニのすべての功績に感謝の意を表したい。また、カトリン・アトの入社を歓迎する。同氏の自動車業界での経験は、ダチアにとって重要な資産となるだろう」と述べた。

ルノー・グループの成長担当最高責任者ファブリス・カンボリーブは、「カトリンのダチア責任者就任を嬉しく思う。事業開発におけるカトリンの幅広い知識とノウハウは、私たちがダチア・ブランドの勢いを持続させ、また何よりも次の課題である「ダチア流」製品ラインナップの電動化に共に取り組むことを可能にするだろう。ダチア・ブランドが欧州リテール市場の表彰台において確固たる地位を築いた今、それを電気自動車の新たなベンチマークとできるかは私たち次第である」と述べた。

ダチアは現在、手頃な価格のモビリティ専門ブランドとして認知されており、特にCセグメントSUVであるビッグスターの発売により急速に拡大している。

カトリン・アトはダイムラーとメルセデス・ベンツで合計約26年の自動車業界経験を有する。法学のバックグラウンドを持つ同氏は、ルクセンブルクのメルセデス・ベンツ最高経営責任者、ダイムラーの人材開発担当副社長、スマート・ブランド最高経営責任者、メルセデス・ベンツ・OWN・リテール・ヨーロッパ最高経営責任者といった様々な上級職を歴任した。直近ではメルセデス・ベンツのコーポレート監査部門の責任者を務めた。カトリンは販売とリテールを中心にキャリアを築き、スマートの100%電動ブランドへの移行を含む数々の根本的変革を主導した。また多様性の推進やテクノロジー分野における女性のメンタリングにも積極的に取り組んでいる。

ダチアの最高経営責任者カトリン・アトは、「ルノー・グループに加わり、ダチア・ブランドの舵取りを任せられることは大変嬉しい。卓越したチームと共に、この素晴らしい成功物語の新たな章を書くことに寄与するのは光栄だ。未来に向けて事業を構想することは常に私の原動力となってきた。今日、私たちは自動車との関係において、技術的にも社会的にも極めて重要な瞬間に立っている。ダチアは、顧客の期待に深く共鳴する製品を通じて、そのアプローチの妥当性を一貫して示してきた。ダチアは単なるブランドを超え、大胆で知的かつアクセスが容易なモビリティのビジョンを体現している。私たちは今や、ダチア及びルノー・グループの全てのチームに加えて、サプライヤー、パートナー、販売業者と共に、この途方もない道のりを前へ進むべく総動員されている。私たちは、エネルギーと野心、また共通の目的意識をもって慣習に挑戦し続け、顧客に有意義な価値を提供していく」と強調した。

## (2) 訴訟

上記「第6 経理の状況、1 中間財務書類、2025年要約中間連結財務諸表、要約中間連結財務諸表に対する注記、21-A2. 偶発債務」を参照のこと。

## 3【日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違】

添付の財務書類は、欧州連合が採択したIFRSに準拠して作成されている。これらは日本において一般に公正妥当と認められた会計原則（以下「日本の会計原則」という。）とは、いくつかの点で異なる。直近の財務書類に関する主な相違点は以下のとおりである。

## (1) 連結財務諸表

### 外国の会計基準

IFRSでは、連結財務諸表は統一された会計方針に基づいて作成される。

日本の会計原則では、連結財務諸表の作成において、親会社及び子会社が採用する会計方針及び手続は、同一環境下で行われた同一の性質の取引等について原則として統一されなければならない。一方、連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する実務対応報告（PITF18）は、在外子会社の財務諸表がIFRS又は米国会計基準に準拠して作成されている場合には、当面の間、それらを連結決算手続上利用することができる。但し、以下の項目については修正しなければならない。

- 1 のれんは20年以内の効果の及ぶ期間にわたって償却される。
- 2 退職給付会計における数理計算上の差異をその他の包括利益で認識し、その後費用処理を行わない場合に、当該金額を平均残存勤務期間以内の一定の年数で定期的に処理する方法により、当期の損益とするよう修正する。
- 3 開発局面から生じた無形資産の資産化及び償却
- 4 投資不動産、有形固定資産及び無形資産の再評価
- 5 資本性金融商品の公正価値の事後的な変動をその他の包括利益に表示する選択をしている場合に、日本の会計原則の下では、当該資本性金融商品の売却時や減損計上時に評価差額を当期の損益へ組替調整される。

また、実務対応報告（PITF24）により、在外持分法適用会社についても連結子会社に準じて取り扱うことができる。

### 在外子会社の財務諸表の外貨換算

IFRSでは、個社にてそれぞれの機能通貨を決定し、当該通貨を用いてその経営成績及び財政状態を認識しなければならない。かかる機能通貨として、現地通貨、又は、例えば、大部分の取引が他の通貨建てで行われている場合は現地通貨以外の通貨を使用する。また、機能通貨が超インフレ経済国の通貨である場合の基準が定められている。

日本の会計原則では、規定による明示はないものの、機能通貨は実務的に現地通貨とされている。機能通貨が超インフレ経済国の通貨である場合の基準はない。

### 共同支配の取決め

IFRSでは、共同支配の取決めについて、共同支配企業（joint venture）と共同支配事業（joint operation）に分類する必要がある。共同支配企業の取決めにおいては、パートナーはその権利を共同支配企業の純資産に限定するが、共同支配事業の取決めにおいては、パートナーに関する特定の権利は共同支配企業の資産及び負債にある。結果として、共同支配企業の取決めにおける共同支配企業の連結は持分法によるものとし、共同支配事業の取決めにおける連結は貸借対照表及び損益計算書の個別の項目について持分比率に基づき認識される。

日本の会計原則では、共同支配企業には持分法が適用されており、共同支配事業に関する明示的な規定はない。そのため、日本の会計原則において連結財務諸表作成目的で認められている現地の会計原則で承認されている場合を除き（を参照のこと）、貸借対照表及び損益計算書の個別の項目についての持分比率に基づく共同支配事業の連結方法は、日本の連結財務諸表の作成においては認められていない。

## (2) 財政状態計算書、包括利益計算書及びキャッシュ・フロー計算書の表示

主に以下の項目について違いが存在している。

### 流動・非流動資産及び負債の分類

IFRSでは、IAS第1号60項に基づき、流動性に基づく表示を行う方が信頼性があり目的適合性の高い情報が提供される場合を除き、財政状態計算書上に流動・非流動資産及び流動・非流動負債をそれぞれ区分して表示しなければならない。

日本の会計原則では、原則として、流動性配列法に基づき、資産は流動資産、固定資産及び繰延資産、負債は流動負債及び固定負債に区分して表示する。

### 売却目的で保有する非流動資産

IFRSでは、売却目的で保有する非流動資産は、帳簿価額と売却費用控除後の公正価値とのいずれか低い価額で測定し、減価償却は中止される。財政状態計算書上、これらの資産及び関連する負債は、他の資産及び負債から区分して表示される。

日本の会計基準ではこのような規定はなく、他の非流動資産と同様に会計処理及び表示する。

#### 非継続事業

IFRSでは、非継続事業に関する以下の項目は、その合計額を単一の金額として、包括利益計算書に表示する。

- 1 非継続事業の税引後損益
- 2 非継続事業を構成する資産又は処分グループを、売却コスト控除後の公正価値で測定したこと、又は処分したことにより認識した税引後の利得又は損失

また、上記単一の金額に対して以下に区分した内訳を、継続事業と区分して包括利益計算書に表示、又は注記により開示する。

- 1 収益、費用、及び税引前損益
- 2 売却コスト控除後の公正価値で測定したこと、又は処分したことにより認識した利得又は損失
- 3 1及び2に関連するそれぞれの法人所得税費用

非継続事業キャッシュ・フローの営業活動、投資活動、財務活動に帰属する正味のキャッシュ・フローは、継続事業と区分して表示、又は注記により開示する。

非継続事業を報告する企業は、包括利益計算書又は注記に、非継続事業に係る基本的及び希薄化後の1株当たり利益を開示する。

日本の会計原則ではこのような規定はない。

#### 資産担保証券

資産担保証券の計上方法は、IFRS及び日本の会計原則では異なる場合がある。資本に対する影響はなくとも、流動・非流動資産及び負債の評価を含め、財政状態計算書上の表示に影響がある場合がある。

IFRSでは、金融資産はリスク経済価値アプローチに基づいてその認識を中止する。

日本の会計原則では、金融資産は財務構成要素アプローチ（法的分離が常に要求される）に基づいてその認識を中止する。

#### 特別損益項目の分類

IFRSでは、特別損益項目という概念はなく、特別損益項目として表示することは禁止されている。

日本の会計原則では、特別損益項目は、その性質が異常であり巨額の項目として定義されている。かかる項目には、固定資産売却損益、売買目的以外に分類される投資有価証券の売却損益、災害による損失等が含まれるが、これらに限らない。

### (3) 減損

#### 資産の減損

IFRSでは、資産の回収可能価額（資産又は資金生成単位の売却費用控除後の公正価値と使用価値のいずれか大きい金額）が帳簿価額より低い場合に資産の減損損失として認識される。

IFRSに基づく資産の使用価値は、将来キャッシュ・フローの現在価値に等しい。IFRSに基づく資産の公正価値として最適なものとしては、（ ）拘束力のある売買契約における価格、（ ）市場価格、（ ）取引の知識のある自発的な当事者間での独立第三者間取引条件による資産の売却により企業が獲得できる金額を反映した、貸借対照表日において企業が入手可能な最善の情報などがある。

日本の会計原則では、資産の帳簿価額が当該資産の継続的使用及びその将来的な処分から生じると見込まれる割引前将来キャッシュ・フローの総額を超過する場合に、帳簿価額と回収可能価額（正味売却価額と使用価値の高い方）を比較して測定を行う。なお、日本の会計原則では、当該減損損失の戻入は認められないが、IFRSでは（のれんを除いて）認められている。

#### 上場関連会社に関する投資の減損

IFRSでは、関連会社投資の減損の兆候の有無を検討する際には、関連会社投資の公正価値と取得原価との間に著しい下落又は長期にわたる下落があるかを検討することで兆候判定を行う。その結果、兆候があると判断した場合は、帳簿価額と回収可能価額とを比較し、減損損失の認識及び測定を行う。

日本の会計基準では、連結財務諸表上、関連会社投資はその時価にかかわらず持分法により会計処理される。関連会社投資の時価下落に伴い個別財務諸表で評価損を計上したことにより、評価損計上後の簿価が持分法評価額を下回った場合、連結財務諸表上、のれんの未償却額を償却することが要求されている。

#### (4) 金融商品

##### 永久劣後証券

IFRSでは、収益分配額が部分的に売上高に連動する永久劣後証券は、かかる指数が別個に評価できない財務変数とみなされる場合、公正価値で評価される組込デリバティブ付負債とみなされる。収益分配額が部分的に売上高に連動する永久劣後証券は、かかる指数が非財務変数とみなされうる場合、償却原価で計上される。

日本の会計原則では、永久劣後証券は資本として発行額で計上される。それ以後における評価方法について特定の基準は存在しない。

##### ヘッジ

IFRSでは、ヘッジ手段及びヘッジ対象は、それらがヘッジ会計の要件を満たす場合に公正価値で計上される。

日本の会計原則では、デリバティブはすべて公正価値で計上され、かかるデリバティブから生じる未実現損益は、ヘッジ会計の一定の基準が満たされる場合を除き、損益計算書に計上される。ヘッジ会計の一定の基準が満たされた場合、かかる未実現損益は繰延べられ、純資産に含まれる。ヘッジ会計では、金利スワップ又は外国為替先物契約に関する特例処理が認められている。

##### 販売金融債権の減損

IFRSでは、以下のルールに基づき、販売金融債権に係る減損が計上される。

- ・金融商品の当初認識の際には、12ヶ月の予想信用損失に基づき認識される。
- ・当初認識後に信用リスクが大きく悪化した場合、金融商品の全期間の予想損失に基づき減損が計上される。

日本の会計原則では、評価性引当金は、滞留を引き起こすトリガー・イベントが存在しない場合でも、過去の貸倒実績に基づいてポートフォリオ全体に対して計上される。さらに、不良債権に対しては、債務者の財政状態及び担保の公正価値などの個別情報に基づいて特定の引当金が計上される。

##### FVOCIオプションが選択された資本性金融資産

IFRSでは、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上するオプション（FVOCIオプション）が選択された資本性金融資産に係る評価差額は、売却された場合、損益に振り替えられない。

日本の会計原則では、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上された金融資産が売却された場合、評価差額は損益に振り替えられる。

#### (5) 棚卸資産の評価

IFRSでは、棚卸資産原価は個別法、先入先出法、加重平均法又は売価還元法で計上される。

日本の会計原則では、個別法、先入先出法、平均原価法（総平均法又は移動平均法）及び売価還元法が適用される。一定の場合には、最終仕入原価法が容認される。

#### (6) のれんの償却

IFRSでは、のれんは償却されず、必要に応じて減損処理される。

日本の会計原則では、のれんは20年を超えない効果の及ぶ期間にわたって定額法により償却することが要求されている。また、必要な場合には減損損失が認識されるが、減損損失の戻入は認められない。

#### (7) 従業員給付制度

##### 退職給付債務の数理計算上の差異

IFRSでは、数理計算上の差異を発生時に債務として即時認識し、資本（その他の包括利益累計額）で計上される。以後の期間に純損益へのリサイクリングはしない。

日本の会計原則では、数理計算上の差異は、発生年度に費用処理する方法の他、費用処理されない部分をその他の包括利益で認識する方法の選択が可能である。その他の包括利益で認識する方法を選択した場合、以後の期間に純損益へリサイクリングする。

#### 退職給付債務の過去勤務費用

IFRSでは、過去勤務費用について、発生時点で即時に費用として認識される。

日本の会計原則では、過去勤務費用は、発生年度に費用処理する方法の他、費用処理されない部分をその他の包括利益で認識する方法の選択が可能である。その他の包括利益で認識する方法を選択した場合、以後、平均残存勤務期間以内の一定の年数で按分する方法により費用処理される。

#### 退職給付債務の利息の算定

IFRSでは、利息費用又は収益の単一の純額を計算するために、確定給付負債（資産）の純額（退職給付債務から年金資産を差し引いた額）に割引率を適用する。

日本の会計原則では、利息費用の計算（退職給付債務に対する割引率の適用に基づく）と期待運用収益の計算（計算資産価値に対する長期期待運用収益率の適用に基づく）は、個別に行われる。長期期待運用収益率は、とりわけ、保有年金資産のポートフォリオ及び過去の運用実績、長期投資政策並びに市場動向等を考慮して決定される。

#### 有給休暇引当金の計上

IFRSでは、累積型の有給休暇の予想コストを、期末日現在で累積されている未使用の権利の結果として企業が追加的に支払うと見込まれる金額を負債として認識する。

日本の会計原則ではこのような規定はない。

#### (8) 従業員に付与されたストック・オプション

IFRSでは、従業員に付与したストック・オプションの費用は、当該オプションの公正価値に基づいて測定される。費用は、対応する持分の増加とともに、特定のサービス提供期間（権利確定期間）にわたって認識される。

オプションが行使された場合、対象となる新株との価格差は自己資本に計上される。

かかる新株が喪失した場合又はオプションが行使されない場合も、過去に計上した費用の戻入は行われな

い。

日本の会計原則では、対象となるストック・オプションのカテゴリーは、持分決済型の株式報酬取引に限定され、現金決済型の株式報酬取引についての明確な規定はない。

IFRSと同様、持分決済型制度に関する日本の会計原則の規則では、従業員に対して付与されたストック・オプション制度の費用は、これらのオプションの公正価値を基礎として評価される。公正価値は、ストック・オプションの付与日に基づいて固定され、権利確定期間にわたって、相当する費用が自己資本の増加と合わせて認識される。オプションが失効した場合、過去に計上した費用は特別利益として戻入れられる。

#### (9) 研究開発費

IFRSでは、計画（生産設備の設置決定を含む）及び量産化のための設計の承認後に発生した開発費については、生産開始までは資産計上され、車両又は部品の見込販売可能期間にわたって、定額法で償却される。

製品化の正式決定前に発生した費用は、研究費と同様に発生した期間に費用として計上される。

日本の会計原則では、すべての研究開発費は発生時に費用として認識される。

#### (10) 借入費用の資産化

IFRSでは、適格資産の取得、建設又は生産に直接起因する借入費用は、当該資産の取得原価の一部として資産化される。

日本の会計原則では、借入費用は、原則として発生時に費用化される。

#### (11) 収益認識

IFRSでは、以下の5ステップアプローチに基づき、顧客への財又はサービスの移転と交換に、企業が得ると見込む対価を反映した金額で収益は認識される。

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：取引価格を契約における履行義務に配分する

ステップ5：企業が履行義務の充足時に収益を認識する

日本の会計原則では、IFRS第15号の基本的な原則を取り込んだ収益認識基準が2021年4月1日以降開始する事業年度から適用されている。

## (12) リース

IFRSでは、借手のリースについてファイナンス・リース又はオペレーティング・リースに分類せず、使用権資産及びリース負債を認識する。

日本の会計原則では、借手のリースについてファイナンス・リースとオペレーティング・リースに分類し、ファイナンス・リースについては通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によりリース資産及びリース債務を認識し、オペレーティング・リースについては通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を行う。

## (13) 保険契約

### 保険契約負債の測定

IFRSでは、保険契約負債の測定単位を、個々の保険契約を集約したグループレベルで行う。また保険契約負債は、将来キャッシュ・フローの見積り、割引計算、非金融リスクに係るリスクの調整、及び契約上のサービス・マージンから構成される。

日本の会計原則には保険契約に関する基準はなく、保険業法に定められた会計（法定会計）が適用される。法定会計では、保険契約負債の測定単位に関する規定はない。保険契約負債の測定においては、将来キャッシュ・フローの見積り及び割引計算の概念はあるものの、その方法はIFRSと異なる。また、非金融リスクに係るリスクの調整及び契約上のサービス・マージンに関する規定はない。

### 保険収益の認識と測定

IFRSでは、サービスの提供に応じて保険収益を認識する。受け取った保険料収入は保険収益には含まれない。

日本の法定会計では、保険料収入を受け取った時点で保険収益を認識する。IFRSのような収益認識の概念はない。

## (14) 法人所得税

IFRSでは、繰延税金資産は、将来減算一時差異を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で、すべての将来減算一時差異について認識する。回収可能性の判断に関して、企業分類等の画一的なガイダンスは定められていない。

日本の会計原則では、繰延税金資産の回収可能性は、以下の要素に基づいて、将来の税金負担額を軽減させる効果を有するかどうかを判断する。

- 1 収益力に基づく一時差異等加減算前課税所得の十分性
- 2 タックス・プランニングに基づく一時差異等減算前課税所得の十分性
- 3 将来加算一時差異の十分性

なお、収益力に基づく一時差異等加減算前課税所得等に基づいて繰延税金資産の回収可能性を判断する際には、5段階の企業分類に基づき回収可能性を判断する。

## 第7【外国為替相場の推移】

ルノーの財務書類の表示に用いられた通貨（ユーロ）と本邦通貨との間の為替相場表は、国内において時事に関する事項を掲載する2つ以上の日刊新聞紙に当該半期中において掲載されているため、記載を省略する。

## 第8【提出会社の参考情報】

当社は、当該半期の開始日から本書の提出日までの間に、下記の書類を関東財務局長に提出している。

提出書類	提出年月日
(1) 2024年10月28日提出臨時報告書の訂正報告書	2025年3月17日
(2) 2024年5月15日提出発行登録書（6 - 外1）の訂正発行登録書	2025年3月17日
(3) 有価証券報告書及びその添付書類	2025年5月15日
(4) 臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第1号の規定に基づき提出するもの）	2025年6月5日
(5) 2024年5月15日提出発行登録書（6 - 外1）の訂正発行登録書	2025年6月5日
(6) 臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第9号の規定に基づき提出するもの）	2025年6月18日
(7) 2024年5月15日提出発行登録書（6 - 外1）の訂正発行登録書	2025年6月18日
(8) 臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第19号の規定に基づき提出するもの）	2025年7月11日
(9) 2024年5月15日提出発行登録書（6 - 外1）の訂正発行登録書	2025年7月11日
(10) 2025年6月18日提出臨時報告書の訂正報告書	2025年7月28日
(11) 2024年5月15日提出発行登録書（6 - 外1）の訂正発行登録書	2025年7月28日

- |   |           |
|---|-----------|
| (12) 臨時報告書  | 2025年8月4日 |
| (金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第9号の規定に基づき提出するもの) |           |
| (13) 2024年5月15日提出発行登録書(6 - 外1)の訂正発行登録書                            | 2025年8月4日 |

## 第二部【提出会社の保証会社等の情報】

### 第1【保証会社情報】

該当事項なし

### 第2【保証会社以外の会社の情報】

該当事項なし

### 第3【指数等の情報】

該当事項なし