

2018 年 11 月 7 日

BMW グループ、将来のモビリティを明確に見据える

- **BMW AG 取締役会会長ハラルド・クルーガー**: 将来を見据えた取組みを何よりも最優先に
- 過去数か月間に戦略的決断を実施
- 研究開発への先行支出が大幅に増加
- 9 か月間の収益および利益は高いレベルを維持
- 高まる不安定性と熾烈な競争
- 9 月 25 日付けの見通しを再確認

ミュンヘン発:

BMW グループは、現在の困難な状況下でも一貫して将来を見据えた取組みを継続する。当グループは、現在の地域的な、また通商政策上の不安定な状況にもかかわらず、**Number ONE > NEXT 戦略**の一環として将来のテクノロジーに対する総合的な投資を行う方針を堅持する。

「将来を見据えた取組みが、何よりも最優先です。この不安定な時期の只中であってなお、当社は将来を見据え、明日の成功のための進路を定めています。」BMW AG 取締役会会長の**ハラルド・クルーガー**は水曜日、ミュンヘンでこのように述べ、「私たちは信頼と継続性を保証します。BMW グループには百年を超える経験があり、急速に変化する世界の移ろいやすさや不安定さにも対処することができます。したがって、私たちはこの困難な状況を、当社が前進し、競争における指導的地位を確立するチャンスと捉えています。当社は、その戦略を首尾一貫して実行し、不安定な状況であるにもかかわらず、将来のテクノロジーに総合的な投資を行います。」と続けた。

年初来の 9 か月間の**研究開発費**は、前年同期比で約 4 億ユーロ増加して 3,881 百万ユーロ(11.4%増)が投入された。すでに報告の通り、今年一年を通じた研究開発費は、グループ収益の最大 7%(前年同期: 6.2%)に達すると予測していたが、すでに**第 3 四半期**で 6.9%に達している。年初来の 9 か月間の**設備投資**は 2,889 百万ユーロであり、これも高いレベルだった前年同期(2,817 百万ユーロ)を上回っている。BMW グループは、ニュー・モデル攻勢を推進するための生産台数増大に加えて、電動車両(エレクトロモビリティ)と自律走行の両分野での活動拡大に注力している。プレミアム・モビリティの指導的プロバイダーとしてこのプロセスを推し進めることで、常に顧客の希望や願望に焦点を当て、4つの**ACES**トピック(**A**utonomous: 自律的、**C**onected: 接続性、**E**lectrified: 電動化、**S**ervices: 奉仕／Shared: 共有)に沿った画期的な活動を継続する。

BMW AG 財務担当取締役のニコラス・ペーターは、次のように語った。「当社は野心的な企業であり続け、意欲的な目標を掲げています。しかしながら当社は、業界全体と同様に、依然としてその成果だけでは完全には相殺できない外的要因による試練にさらされています。BMW グループは極めて柔軟性が高く、こうした状況に常に対処しています。当社は、『もしも』とか『しかし』という異議を挟むことなく重要な将来の課題に注力し、さらに社内のプロセスの最適化も行っています。持続可能な成功を実現するための基盤は、私たちの関わる業界の変化を自らの手で形成するための、BMW グループの強力な財務状況にあります。」現在の極めて厳しい状況にもかかわらず、BMW グループの自動車部門は、年初来の 9 か月間で 2,042 百万ユーロのフリー・キャッシュフロー（前年同期：2,703 百万ユーロ）を生んだ。

将来の事業を成功させるための戦略的決断

とりわけこの数か月間、BMW グループは、事業の成功を持続的に下支えするための多くの戦略的決断を行った。BMW グループは、**欧州地域、中国、米国**に重点を置いて世界規模の生産ネットワークを強化している。グループ全体の中で世界最大の工場である米国・**スパータンバーグ**では、9 月に **4 百万台目**の車両が生産された。BMW グループは現在、将来の BMW X モデルのためにスパータンバーグ工場に大規模な投資を行っており、これにより現在約 1 万人いる従業員が、2021 年までに 1 万 1,000 人に増員される。さらに、米国サウス・カロライナ州スパータンバーグで毎日生産される 1,400 台の BMW X3、X4、X5、X6 に加え、5 番目の BMW モデルとして 12 月から新型 **BMW X7** の製造が開始される。

また BMW グループは数週間前、**中国**での事業を広範囲に拡大すると発表し、国外の自動車メーカーとして初めて合併事業「BMW ブリリアンス・オートモーティブ (BBA)」の株式の大半を取得するため、現地パートナー企業のブリリアンスとの契約を締結した。この契約と同時に、同合併事業の契約期間は **2040 年**まで延長される。この画期的な契約の過程で、さらに現地工場への 30 億ユーロを超える出資が発表された。これにより BMW グループは、ダイナミックに成長する中国市場における地位を強化する。

エレクトロモビリティを一貫して拡張

BMW グループは BMW i3 の発売によりエレクトロモビリティ分野の先駆者となり、同社の **Number ONE > NEXT 戦略**の中心的な側面として終始一貫してこの道を歩み続けている。BMW グループは、2021 年には BMW i3、MINI エレクトリック、BMW iX3、BMW i4、および BMW iNEXT の **5 種類の電気自動車(ピュア EV)**を有することになり、2025 年までにこれらのモデル数は少なくとも 12 種類になる予定である。来年には電気での航続距離が大幅に延長されるプラグイン・ハイブリッドの豊富なラインアップと併せると、これら電気駆動モデルの製品群は 25 種類以上になる。

この製品ラインアップの基礎となるのは、**柔軟性に富んだ車両構造**と、同じく柔軟性のある世界規模の生産システムである。BMW グループは将来的に、電気だけで走行する電気自動車 (BEV)、ハイブリッド車 (PHEV)、従来からの内燃機関 (ICE) を、1 つの製造ラインで製造可能にする予定である。このように E モビリティを生産ネットワークに統合することによって、BMW グループは電気自動車の需要にさらに柔軟に応えることができる。既に今年、同社は 14 万台の電気自動車を販売する予定であり、2019 年末までには合計 50 万台以上の BMW グループの電気自動車が道路を走行するようになるとしている。

現在、BMW グループはすでに、電気モーター、トランスミッション、パワー・エレクトロニクス、およびそれに属するバッテリーも含めて最適化される**第五世代**の電気駆動システム (Eドライブ) を開発中である。この Eドライブ では、モーター、トランスミッション、パワー・エレクトロニクスの一体化によりコストも削減される。さらに、この電気モーターには、**レア・アースを使用しない**というアドバンテージもあり、BMW グループはレア・アースの供給に頼らなくて済むようになる。第五世代の Eドライブ は、2020 年に BMW iX3 に初搭載される。

バッテリー・セルの供給源を確保するため、BMW グループは複数のパートナー企業と提携している。この第 3 四半期初頭に BMW グループは、40 億ユーロに相当する**バッテリー・セル**の供給源として、中国企業の Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) と長期契約を締結した。この契約の落札には、CATL が世界最新鋭のバッテリー・セル生産拠点をドイツに建設したことも貢献している。2021 年からは、CATL が新設するエアフルト工場で BMW iNEXT 用のバッテリー・セルを生産し、BMW グループのディンゴルフィン工場で組み立てられることになる。これにより BMW グループは、E モビリティのバッテリー製造から完成車までの全バリュー・チェーンをドイツ国内に確立した。

E モビリティ分野における先駆者としての役割を拡大するには、バッテリー・セルに必要であり、したがって高い需要のある**原材料**を効果的にマネジメントする必要がある。これらの安定供給を確保するため、BMW グループは将来的にコバルトなどの特定の原材料を自力調達し、バッテリー・セル・サプライヤーに提供する。これはすでにアルミニウムなどの原材料で実証された戦略である。さらに BMW グループはサプライヤーと目標についても協議を重ね、同グループの持続可能性基準を満たすバッテリー原材料に関する長期契約を締結する。

これに関連して BMW グループは、エレクトロモビリティに重要なセル・テクノロジーの開発のため、さらに一歩踏み込んで、スウェーデンのバッテリー・メーカー Northvolt 社、およびベルギーのバッテリー材料の開発元 Umicore 社と共に、**テクノロジー・コンソーシアム**を創設する。この協力により、開発から製造、リサイクルに至るすべてにおいて、ヨーロッパにおけるバッテリー・セル開発に関する持続可能なバリュー・チェーンを編成する。その際には、バッテリー・コンポーネントのリサイクルが重要な役割を果たすとみられており、同コンソーシアムは、バッテリー・セルの需要が大幅に増大する中、原材料の包括的なリサイクルによって可能な限り最良の方法で再利用可能なマテリアル・サイクルを実現することを目指す。

2018 年度は依然厳しい状況

BMW グループは**コア・ビジネス**に関して、2018 年は依然厳しい状況であろうと予測している。2017 年と比較しても、将来のモビリティのための約 10 億ユーロの追加先行支出があり、また為替の影響や原材料の負担増による収益への影響が数億ユーロとなると予測している。

ただし 2018 年 9 月 25 日に伝えられた通り、第 3 四半期の業績は多くの要因によってさらに抑制された。BMW グループは、競合他社の多くとは対照的に早い段階で WLTP 試験方法への切り替えを完了しており、それでも業界全体としての WLTP への移行によって欧州では多くの供給のひずみや予期外の激しい競争を招いた。これは競合モデルの多くが 9 月 1 日以前に WLTP 認証を受けないまま承認されたためである。これに対して BMW グループは柔軟な生産および販売戦略の枠内で対応し、収益の質を重視して減産を決断する必要があると判断した。同時に保証関連処理が増加したことで、各自動車部門に割り当てられる引当金の大幅な増加を招いた。さらに、国際的な貿易摩擦が市況の悪化と不透明性の増大を招いている。この状況は予想以上に需要のひずみを招いており、いくつかの自動車市場での価格設定上の圧力につながっている。

3 つのプレミアム・ブランドである BMW、MINI、ロールス・ロイスにおける**年初来の 9 か月間の販売台数**は、前年同期比 1.3%増の 1,834,810 台(前年同期: 1,811,234 台)に達した。**グループ収益**は 72,460 百万ユーロ(前年同期: 73,324 百万ユーロ、1.2%減)となった。為替の影響を調整すると、収益は 1.5%上昇している。第 3 四半期における前述の影響および研究開発への先行支出により**金利支払前税引前利益(EBIT)**は 7,224 百万ユーロ(前年同期: 8,137 百万ユーロ、11.2%減)となった。**税引前利益**は 7,883 百万ユーロ(前年同期: 8,741 百万ユーロ、9.8%減)と減少はしたが、グループにおける過去の 9 か月間の実績としては歴代 2 位の収益額となった。グループの **EBT マージン**は 10.9%(前年同期: 11.9%)となっている。また、**グループ純利益**は 5,788 百万ユーロ(前年同期: 6,337 百万ユーロ、8.7%減)であった。

2018 年**第 3 四半期の販売台数**は 592,303 台で、前年同期並みとなった(前年同期: 590,415 台、0.3%増)。**グループ収益**は、前年同期比 4.7%増の 24,743 百万ユーロ(前年同期: 23,633 百万ユーロ)に達した。**金利支払前税引前利益(EBIT)**は、1,745 百万ユーロ(前年同期: 2,384 百万ユーロ、26.8%減)となった。**税引前グループ収益(EBT)**は、1,845 百万ユーロ(前年同期: 2,503 百万ユーロ、26.3%減)となった。グループの **EBT マージン**は 7.5%(前年同期: 10.6%)となり、**グループ純利益**は 1,405 百万ユーロ(前年同期: 1,846 百万ユーロ、23.9%減)となった。

自動車部門:不安定な状況にさらされる

年初来 9 か月間の自動車部門の収益は、前年並みの 62,629 百万ユーロ(前年同期: 62,599 百万ユーロ)を維持した。前述の要因、および研究・開発への先行支出の大幅増加により、**EBIT** は 4,730 百万ユーロ(前年同期: 5,879 百万ユーロ、19.5%減)となった。負担となる要因が多くあったにもかかわらず、**EBIT マージン**は 7.6%(前年同期: 9.4%)であった。**税引前利益**は 5,346 百万ユーロ(前年同期: 6,562 百万ユーロ、18.5%減)となった。

第 3 四半期の収益は、3.3%増の 21,111 百万ユーロ(前年同期: 20,433 百万ユーロ)を達成した。前述の負担要因、および研究・開発への先行支出の大幅増加により、**EBIT** は 930 百万ユーロ(前年同期: 1,758 百万ユーロ、47.1%減)となった。その結果、自動車部門の **EBIT マージン**は 4.4%(前年同期: 8.6%)、また**税引前利益**は 1,003 百万ユーロ(前年同期: 1,886 百万ユーロ、46.8%減)であった。

BMW ブランドは、年初来 9 か月間に世界中で 1,566,216 台(前年同期: 1,537,497 台、1.9%増)の車両を顧客に届けた。**BMW 5 シリーズ**(14.9%増)および新型 **BMW X3** (15.3%増)は 2 桁増となり、販売台数増に大きく貢献した。第 3 四半期には BMW X3 の供給体制が完全に整ったため販売台数が増加し、生産台数は 62.5%増加した。

MINI は、年初来 9 か月間に世界中で 265,935 台(前年同期: 271,394 台、2.0%減)を販売した。**MINI クロスオーバー**は、前年同期比 2 桁の成長(24.9%増)を記録した。

ロールス・ロイス・モーター・カーズの年初来 9 か月間の販売台数は、前年同期比 13.5%増の 2,659 台であった。ロールス・ロイスの各モデルの世界中での需要は、ドーン、ゴースト、レイスのブラック・バッジ・バージョンを含めて堅調を維持した。BMW グループは、2019 年初頭に予定されているロールス・ロイス・カリナンの最初の顧客への納入準備を整えている。この新しい全地形対応モデルは現在、既に大きな需要を享受しており、来年まで予約待ちの状態にある。

欧州地域での BMW グループの販売台数は、今年初めから引き続き前年同様の高いレベルを維持しており(816,037 台)、**南北アメリカ大陸地域**(336,258 台、3.0%増)および**アジア地域**(638,449 台、2.8%増)では微増となった。**中国**では新型 BMW X3 の現地生産が急ピッチで増加しており、第 3 四半期の販売台数(160,047 台、11.5%増)が大幅に増加した。

モーターサイクル部門はモデル・ラインナップを改定

BMW モーターサイクルは 2018 年にモデル・ラインナップを大きく改定し、9 種類のニュー・モデルを投入した。ただし、増産段階で必要となった生産調整が上半期の出荷台数に影響を及ぼした。**年初来 9 か月間**では 126,793 台(前年同期:127,818 台、0.8%減)の BMW モーターサイクルおよびマキシスクーターを販売した。**収益**は 1,658 百万ユーロ(前年同期:1,827 百万ユーロ、9.3%減)となった。**金利支払前税引前利益**は 208 百万ユーロ(前年同期:282 百万ユーロ、26.2%減)となった。この部門の **EBIT マージン**は、12.5%(前年同期:15.4%)となった。**税引前利益**は 205 百万ユーロ(前年同期:281 百万ユーロ、27.0%減)であった。

第 3 四半期の総販売台数は、39,818 台(前年同期:39,429 台、1.0%増)であった。**収益**は 476 百万ユーロ(前年同期:512 百万ユーロ、7.0%減)であった。**金利支払前税引前利益**は 33 百万ユーロ(前年同期:53 百万ユーロ、37.7%減)となった。結果、この部門の **EBIT マージン**は 6.9%(前年同期:10.4%)となった。**税引前利益**は 31 百万ユーロ(前年同期:53 百万ユーロ、41.5%減)であった。

ファイナンシャル・サービス部門は引き続き順調

年初来の 9 か月間において、**ファイナンシャル・サービス部門**は順調な業績を維持した。この期間中、1,422,558 件(前年同期:1,369,263 件、3.9%増)の**新規リース契約および信用融資契約**が締結された。9 月 30 日時点での小売顧客との**契約ポートフォリオ**は、5,586,855 件(2017 年 12 月 31 日:5,380,785 件、3.8%増)となった。**部門収益**は 21,148 百万ユーロ(前年同期:20,769 百万ユーロ、1.8%増)となった。**税引前利益**は 1,714 百万ユーロ(前年同期:1,793 百万ユーロ、4.4%減)となった。

第 3 四半期には、490,347 件(前年同期:435,026 件、12.7%増)の**新規リース契約および信用融資契約**が小売顧客との間で交わされた。**部門収益**は、7,333 百万ユーロ(前年同期:6,679 百万ユーロ、9.8%増)となった。**税引前利益**は 548 百万ユーロ(前年同期:609 百万ユーロ、10.0%減)となった。

従業員の増員

BMW グループの**従業員数**は、9 月 30 日時点で 133,475 名であり、2017 年 12 月 31 日時点と比べて 2.7%増加した。引き続きデジタル化、自律走行、電気自動車などの将来的な分野に関する熟練労働者および IT スペシャリストを採用する。

BMW グループは 2018 年度の現在の見通しを再確認

BMW グループは、今年度の現在の見通しを再確認する。**自動車部門**では、**収益**が前年度よりわずかながら減少すると予測している。**自動車部門の EBIT マージン**は 7%以上になると予測している。**税引前グループ収益**も、前年度よりわずかに減少すると予測している。2018 年に計画されている規制当局の承認と、計画中のモビリティ・サービス合併会社の閉鎖によるプラスの収益効果は、引き続きこの見通しの修正には含まれていない。2018 年 9 月 25 日付けの見通しの修正で触れた主要な要因は、第 4 四半期においても、自動車部門の税引前グループ収益および EBIT マージンに明確に影響を及ぼすと思われる。**自動車部門の販売台数**については、BMW グループは引き続きわずかでも増加となるべく努める。

ここに示した今年度の予測は、世界の経済および政治情勢が大きく変わらないという仮定に基づいている。BMW グループは引き続き強力なブランド力および魅力的な製品ポートフォリオによる恩恵を受け続けているが、将来のテクノロジーのための高額の先行支出、変わらぬ熾烈な競争環境、人件費の増大などによって相殺される。世界的な政治的および経済的環境は、依然として不安定であると予想される。

BMWグループ - 概要		2018年1月～9月	2017年1月～9月	変動率(%)
販売台数				
自動車	台	1,834,810	1,811,234	1.3
BMW	台	1,566,216	1,537,497	1.9
MINI	台	265,935	271,394	-2.0
ロールス・ロイス	台	2,659	2,343	13.5
モーターサイクル	台	126,793	127,818	-0.8
従業員 ¹ (2017年12月31日時点との比較)		133,475	129,932	2.7
EBITマージン 自動車部門 ³	%	7.6	9.4	-1.8 %ポイント
EBITマージン モーターサイクル部門 ³	%	12.5	15.4	-2.9 %ポイント
EBTマージン BMWグループ ³	%	10.9	11.9	-1.0 %ポイント
収益 ³	百万ユーロ	72,460	73,324	-1.2
自動車部門 ³	百万ユーロ	62,629	62,599	-
モーターサイクル部門 ³	百万ユーロ	1,658	1,827	-9.3
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	21,148	20,769	1.8
その他の事業	百万ユーロ	4	4	-
連結調整 ³	百万ユーロ	-12,979	-11,875	-9.3
金利支払前税引前利益(EBIT) ³	百万ユーロ	7,224	8,137	-11.2
自動車部門 ³	百万ユーロ	4,730	5,879	-19.5
モーターサイクル部門	百万ユーロ	208	282	-26.2
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	1,703	1,799	-5.3
その他の事業	百万ユーロ	22	0	-
連結調整 ³	百万ユーロ	561	177	-
税引前利益(EBT) ³	百万ユーロ	7,883	8,741	-9.8
自動車部門 ³	百万ユーロ	5,346	6,562	-18.5
モーターサイクル部門	百万ユーロ	205	281	-27.0
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	1,714	1,793	-4.4
その他の事業	百万ユーロ	105	30	-
連結調整 ³	百万ユーロ	513	75	-
法人税 ³	百万ユーロ	-2,073	-2,404	13.8
営業利益 ^{3,4}	百万ユーロ	5,788	6,337	-8.7
1株当たり利益 ^{2,3}	ユーロ	8.69/8.70	9.55/9.56	-9.0/-9.0

¹ 休眠中の雇用契約、退職前のパートタイム労働契約および低賃金労働者の労働および非労働段階の従業員を除く。

² 普通株式／優先株式1株当たりの利益。

³ 2017年の数値はIFRS第15号に従って調整 - 四半期報告書の注[5]を参照。

⁴ 2018年の数値(廃止事業分野の損益▽22百万ユーロを含む)

BMWグループ - 概要		2018年第3四半期	2017年第3四半期	変動率 (%)
販売台数				
自動車	台	592,303	590,415	0.3
BMW	台	506,920	499,467	1.5
MINI	台	84,505	90,180	-6.3
ロールス・ロイス	台	878	768	14.3
モーターサイクル	台	39,818	39,429	1.0
従業員 ¹ (2017年12月31日時点との比較)		133,475	129,932	2.7
EBITマージン 自動車部門 ³	%	4.4	8.6	-4.2 %ポイント
EBITマージン モーターサイクル部門 ³	%	6.9	10.4	-3.5 %ポイント
EBTマージン BMWグループ ³	%	7.5	10.6	-3.1 %ポイント
収益 ³	百万ユーロ	24,743	23,633	4.7
自動車部門 ³	百万ユーロ	21,111	20,433	3.3
モーターサイクル部門 ³	百万ユーロ	476	512	-7.0
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	7,333	6,679	9.8
その他の事業	百万ユーロ	1	1	-
連結調整 ³	百万ユーロ	-4,178	-3,992	-4.7
金利支払前税引前利益(EBIT) ³	百万ユーロ	1,745	2,384	-26.8
自動車部門 ³	百万ユーロ	930	1,758	-47.1
モーターサイクル部門	百万ユーロ	33	53	-37.7
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	527	607	-13.2
その他の事業	百万ユーロ	6	-12	-
連結調整 ³	百万ユーロ	249	-22	-
税引前利益(EBT) ³	百万ユーロ	1,845	2,503	-26.3
自動車部門 ³	百万ユーロ	1,003	1,886	-46.8
モーターサイクル部門	百万ユーロ	31	53	-41.5
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	548	609	-10.0
その他の事業	百万ユーロ	27	11	-
連結調整 ³	百万ユーロ	236	-56	-
法人税 ³	百万ユーロ	-425	-657	35.3
営業利益 ^{3,4}	百万ユーロ	1,405	1,846	-23.9
1株当たり利益 ^{2,3}	ユーロ	2.09/2.09	2.76/2.76	-24.3/-24.3

¹ 休眠中の雇用契約、退職前のパートタイム労働契約および低賃金労働者の労働および非労働段階の従業員を除く。

² 普通株式／優先株式1株当たりの利益。

³ 2017年の数値はIFRS第15号に従って調整 - 四半期報告書の注[5]を参照。

⁴ 2018年の数値(廃止事業分野の損益▽15百万ユーロを含む)