

2019 年 5 月 7 日

BMW グループの業績は予定通り

- EU 訴訟の引当金を承認
- トrendに反して販売台数は増加 - 市場シェアを拡大
- 引き続き将来のモビリティに向けた先行投資を増加
- モーターサイクル部門の EBIT が大幅に成長
- ファイナンシャル・サービス部門の第 1 四半期は堅調
- 電気駆動モデルの販売台数は引き続き増加
- 将来のモビリティのためにはテクノロジーの開放性が鍵
- BMW AG 取締役会会長ハラルド・クルーガー:「2019 年下半期は追い風を期待」

ミュンヘン発:

厳しい市場環境にある中、BMW グループは予定通りに 2019 年の会計年度をスタートした。同グループの魅力的でさらに活性化したモデル・ラインアップにより、第 1 四半期の販売台数は市場のトレンドに反して新記録を更新し、主要市場におけるプレミアム・セグメントの市場シェアを拡大した。ただし、複数の市場では価格設定に関して緊張をはらんだものとなっている。

「第 1 四半期における販売台数の新記録達成は、当社が顧客をワクワクさせ、新たな顧客を獲得するための適切な製品を市場に送り出していることを裏付けています。当社の事業は予定通りに進んでおり、数多くの新型モデルの供給力が増加する 2019 年後半には追い風を期待できます。その一方で、さまざまな負担が自動車業界全体に影響を及ぼすであろうことも感じています。これに加えて、欧州委員会で進行中の訴訟に関して最近必要になった引当金があります。」BMW AG 取締役会会長のハラルド・クルーガーは、火曜日にミュンヘンでこう語り、「このような厳しい状況であっても、私たちは言い訳せずに BMW らしいやり方に忠実であり続け、将来のモビリティのためのロードマップに集中し、引き続き当社の **NUMBER ONE > NEXT** 戦略を徹底して追求します。」と続けた。

そのため同グループはさらにプロセスの高速化を図り、組織をスリム化し、それにより業務効率を改善する。BMW グループは、個人ののための持続可能なプレミアム・モビリティの姿を確立し、形にするため、これからの 10 年間も必要な財務力を確保する。

E モビリティはさらに加速

BMW グループは、今日、すでに電気駆動モデルの主導的プロバイダーとなっており、2019 年末までには **50 万台**以上の BMW グループの**電気駆動モデル**が道路を走行しているはずだ。2019 年の第 1 四半期には、さまざまな電気駆動モデルが顧客の大きな支持を得ていることが再び明らかになった。**BMW i3** の販売台数はさらに増加し、第 1 四半期には前年同期比 16.2%増の 9,227 台を記録した。その結果、2013 年に発売したこの革新的な電気自動車にとって、間違いなく史上最高の第 1 四半期となった。

BMW グループのプラグイン・ハイブリッド・モデルも大変人気があり、例えば販売した BMW

2 シリーズ アクティブツアラーの **4 分の 1 以上**が電気駆動モデルであり、また同じく MINI Crossover の **約 2 割**がプラグイン・ハイブリッド・モデルとなっている。電気駆動モデルの販売において世界をリードする市場に数えられるノルウェーでは、BMW と MINI の販売台数のうち **約 4 分の 3**をピュア EV(純電気駆動)車両とプラグイン・ハイブリッド車両が占めている。

3 月初めに開催されたジュネーブ・モーターショーでは、改良により**電気での航続距離拡大**を実現した BMW 3 シリーズ、BMW 7 シリーズ、BMW X5 シリーズ、ならびに新型 BMW X3 のプラグイン・ハイブリッド・モデルが披露された。続いて 4 月の上海では、中国市場向けに現地生産される **BMW X1** のロング・ホイールベース仕様に、改良型プラグイン・ハイブリッド・モデルがデビューした。BMW グループは、2020 年末までに**合計 10 種類以上**の新型または第四世代の電気駆動システム (Gen 4)を採用したモデルを市場に導入する。

2019 年末にはオックスフォード工場で製造されるピュア EV の **MINI Electric** が、また 2020 年からは世界の市場向けに中国・瀋陽で製造される **BMW iX3** が加わる。BMW グループは、2021 年には電気自動車のパイオニアである BMW i3 の他、**BMW i4** および **BMW iNEXT** を加えると **5 種類のピュア EV モデル**を揃えることになる。2025 年までに、この数は少なくとも 12 モデルに増加する見込みである。プラグイン・ハイブリッド・モデルのラインアップ拡大に伴い、少なくとも 25 の電気駆動モデルが揃うことになる。

新技術を開かれたものにできるかが鍵

クルーガーは次のように強調する。「さまざまな市場における各種の規制や顧客の希望に応じるためには、テクノロジーの開放性が鍵となります。代替駆動システムの導入は、世界のさまざまな地域でそれぞれ異なるペースで行われるためです。テクノロジーの開放性とは、ピュア EV とプラグイン・ハイブリッドの両方で e モビリティ戦略を推進し、燃料電池などの新技術に投資する一方で、引き続き内燃式エンジンの効率を改善してゆくことを意味しています。」

将来のモビリティの確立に向けたこうした取り組みの一環として、2019 年第 1 四半期にも大規模な先行投資が行われた。予想した通り、これはすでにかなり高額だった前年度のレベルをさらに上回った。第 1 四半期の**研究開発費**は 1,396 百万ユーロであり、これは前年度を 8.4%上回った。固定資産への**投資**は 3 分の 1 以上増加して 999 百万ユーロとなった(2018 年: 734 百万ユーロ、36.1%増)。この投資は、主に工場組織の近代化と柔軟化、ならびにメキシコにおける当グループの新工場建設に関連して発生した。電気駆動モデルの割合が高くなると、生産コストはさらに高騰する。1 月から 3 月までの期間における不利な為替レートの影響、および原材料価格の上昇も、収益に悪影響を及ぼした。追加の負担としては、欧州委員会で進行中の反トラスト訴訟に関連する異議申立書に基づく約 14 億ユーロの引当金がある。この引当金により、第 1 四半期の自動車部門の EBIT マージンは、前年同期比で約 7 ポイント減少した。

BMW グループは欧州委員会の主張に反論

2019 年 4 月 5 日に通知した通り、この引当金は、BMW グループがかなりの額の制裁金を課される可能性が高いと結論付けた欧州委員会からの異議申立書に基づいて認識したものである。これにより、国際財務報告基準(IFRS)に従って引当金を用意する義務が生じる。異

議申立書の審査および関連する記録の検査にはしばらく時間がかかる。したがって、現時点で財政上の影響をすべて評価することはできない。しかし BMW グループは、欧州委員会の主張に反対し、必要があれば**あらゆる法的手段を用いて抗弁することをすでに表明している**。

BMW グループはこの訴訟手続きについて、業界の立場として規制の枠内で許されるべき調整が、違法なカルテル協定と同一視されようとしていると見なしている。これまでの調査結果によると、欧州委員会は、ドイツの自動車メーカーが技術作業部会において、排出ガスを削減するための技術の開発および導入時に競争を制限する目的での協力をしたかどうかを調査している。BMW グループの観点では、この状況は、例えば担当テリトリーや価格協定に関するカルテルの調査と比較することはできないと見ている。

基本的にメーカーの開発部門から参加する技術者の目的は、排出ガス処理技術の改善であった。カルテル協定とは異なり、自動車業界全体としてこうした議論があることを認識していたが、いわゆる秘密協定ではなく、いかなる形においても顧客やサプライヤーに損害を与えることを目的としたものではない。

グループの業績は引当金の影響を受ける

2019 年第 1 四半期、BMW グループの BMW、MINI、Rolls-Royce の 3 つのプレミアム・カー・ブランドの**販売台数**は 605,333 台 (2018 年: 604,629 台、前年同期比 0.1%増) となり、新記録を更新した。この前向きな成長には、中国での BMW ブリリアンス・オートモーティブ (BBA) 合併会社が大きく貢献している。**グループ収益**は前年度並の 22,462 百万ユーロ (2018 年: 22,665 百万ユーロ、0.9%減) だった。欧州委員会に関する前述の引当金の影響で、**金利支払前税引前利益 (EBIT)**は 589 百万ユーロとなり、前年度を大幅に下回った (2018 年: 2,707 百万ユーロ、78.2%減)。**税引前グループ収益 (EBT)**は 762 百万ユーロとなった (2018 年: 3,139 百万ユーロ、75.7%減)。第 1 四半期のグループの **EBT マージン** (税引前利益率) は 3.4%であった (2018 年: 13.8%)。**グループ純利益**は 588 百万ユーロ (2018 年: 2,282 百万ユーロ、74.2%減) であった。

「私たちの求めるレベルは、現在も、そしてこれからも高くあり続けます。当社は、持続可能で、かつ高い収益性を維持しながら成長します。Performance > NEXT により、さまざまな追加負担を考慮して積極的に対策を打ち、すでに広範にわたる決定を下しました。規律を持ち、中心となる基準に沿って必ず実現するというはっきりとした決意が必要です。」BMW AG 財務担当取締役の**ニコラス・ペーター**はこのように語り、さらに「自動車業界における主導的地位を維持してゆくためには、イノベーションを先導し、収益を確保することが不可欠です。だからこそ、将来に向けてさらに投資を行うのです。当社が E モビリティと自動運転をさらに発展させるために今日行っている先行投資は、将来ビジネスで成功するための前提条件なのです。」と述べた。

Performance > NEXT の一環として、とりわけ新型車の**開発期間**が最大で 3 分の 1 に短縮できる。製品面では、柔軟性の高い車両構造へ移行することで、2021 年以降は現在の**駆動系のバリエーション**のうち最大 50 パーセントが廃止される。さらに、さらなる**複雑性減少**の可能性の観点からモデル・ラインアップを定期的に評価していく。また、間接材の購入および材

料費、製造費によるシナジー（相乗）効果や効率性の向上を全社的に活用する。2022 年末までに、総額 120 億ユーロの効率性改善を実現する予定である。

自動車部門はそれなりの影響を受ける

前述した負の要因は、特に**自動車部門**の第 1 四半期の収益に影響を及ぼした。1 月～3 月期の**グループ収益**は、前年並の 19,213 百万ユーロを記録した（2018 年：19,326 百万ユーロ、0.6%減）。前述の負の要因による影響を受け、**金利支払前税引前利益(EBIT)**は 310 百万ユーロの損失となった（2018 年：1,881 百万ユーロ）。これにより **EBIT マージン**はマイナス 1.6%であった（2018 年：9.7%）。引当金の影響がなければ、EBIT マージンは 5.6%であった。**税引前損失**は 27 百万ユーロに上った（2018 年：2,281 百万ユーロ）。

第 1 四半期の **BMW** ブランドは、世界中で 519,307 台（2018 年：517,447 台、0.4%増）を販売し、これにより第 1 四半期の新記録を更新した。特に人気があったのは、BMW X モデルである。中でも BMW X3 は 2018 年夏以降に中国での現地生産も始まり、第 1 四半期の販売台数は昨年 の 2 倍以上に増加した。

第 1 四半期の **MINI** ブランドは、世界中で 84,820 台（1.8%減）を顧客に届けた。4 月に開催された上海モーターショーではアップデートされた MINI Clubman のワールド・プレミアが行われ、その一方で、今年後半に予定している全く新しいピュア EV、新型オール・エレクトリック MINI の市場投入の準備が続けられている。同モデルのオックスフォード工場での生産は、年末に開始される。

Rolls-Royce ブランドは、その 115 年にわたる歴史に新たな記録を打ち立てた 2018 年に続き、2019 年第 1 四半期の販売台数も増加した。全ての販売地域で販売台数増加を記録し、世界中で 1,206 台（前年同期比 49.4%増）のロールス・ロイス・モデルが販売された。これは全モデル・ファミリーに継続的需要があることを反映しており、ファントムが重要な成長要因であり続けている。カリナンに対する顧客の関心も極めて高く、すでに第 4 四半期まで、ロールス・ロイスの注文台帳は満杯になっている。

BMW グループは世界中でバランスの取れた販売を目指す

BMW グループは世界中でバランスの取れた販売を追求するという戦略を取っており、生産および販売における高い柔軟性を活かして各地域間の需要変動のバランスを取っている。

欧州地域における第 1 四半期の販売台数は 270,950 台（2018 年：270,725 台、0.1%増）と前年並であった。ドイツでの BMW グループは堅調で 72,592 台を販売した（2018 年：68,294 台、6.3%増）。

アジア地域における第 1 四半期の BMW、MINI、Rolls-Royce ブランドの合計販売台数は 217,200 台となり、わずかながら増加した（2018 年：212,693 台、2.1%増）。その中でも多くの割合を占めたのは中国で、BMW グループの 3 ブランド合計で前年同期比 10.2%増の 168,663 台（2018 年：153,094 台）を販売した。

南北アメリカ大陸地域における第 1 四半期の販売台数はわずかに減少し、104,215 台 (2018 年: 106,348 台、2.0%減) であった。米国での販売台数もわずかに減り、83,158 台 (2018 年: 84,630 台、1.7%減) となった。

モーターサイクル部門は大幅な増収増益を達成

BMW Motorrad における第 1 四半期のモーターサイクルおよびマキシスクーターの**販売台数**は、前年同期比 7.7%増の 38,606 台 (2018 年: 35,858 台) となり、8 年連続で第 1 四半期の新記録を更新した。これにより**収益**は 11.8%増の 586 百万ユーロ (2018 年: 524 百万ユーロ) となり、**金利支払前税引前利益 (EBIT)**も 89 百万ユーロに増加した (2018 年: 77 百万ユーロ、15.6%増)。第 1 四半期における同部門の **EBIT マージン**は 15.2%に上昇した (2018 年: 14.7%)。

ファイナンシャル・サービス部門は幸先の良いスタート

ファイナンシャル・サービス部門では、2019 年 3 月 31 日時点で**管理下にある契約ポートフォリオ**が 0.5%増の 5,735,975 件となった (2018 年 12 月 31 日時点: 5,708,032 件)。第 1 四半期は、小売り客との間で**クレジット・ファイナンス**および**リース業務の新規契約**が 469,624 件締結された (2018 年: 451,908 件、3.9%増)。**収益**は前年比 8.9%増の 7,146 百万ユーロ (2018 年: 6,561 百万ユーロ) となった。**税引前利益**は前年比 13.4%と大きく増加して 627 百万ユーロ (2018 年: 553 百万ユーロ) となった。

従業員数は前年と同レベル

第 1 四半期末時点の従業員数は 134,849 名で、2018 年 12 月 31 日時点とほぼ同レベルであった (134,682、0.1%増)。BMW グループは引き続きデジタル化、自動運転、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。2019 年の従業員数は、引き続き前年度レベルを維持する見込みである。

BMW グループは本年度の目標を再確認

BMW グループは、政治的および経済的に厳しい状況下でも意欲的な目標を設定する。新型車を含む新たな**製品ポートフォリオ**により当グループはプレミアム・セグメントを主導するメーカーであり続け、すべての主要な販売地域での増販を目指す。現在進行中のモデル・チェンジについては、2019 年下半期に大きく成長すると見込んでいる。

BMW グループは 2019 年も幅広く新たなテクノロジーと将来のモビリティに関する投資を続ける。とりわけより厳しい CO2 規制によって、利益を抑制する追加費用の増加と**製造費用の増大**が発生する。さらに為替の影響および原材料の負担増が数億ユーロに上ると見込んでおり、同時にさらなる国際的貿易摩擦といった情勢も不確実性要因として残る。

こうした状況の中、BMW グループは販売台数を増やすことができると確信しており、**自動車部門**における販売台数をわずかでも増加させるように努める。EBIT マージンについては、BMW グループの事業が安定した状況下で目指す目標は依然として 8~10%の値である。多くの状況について、当グループへの影響は限定的であると考える。現在進行中の反トラスト訴訟に関する 14 億ユーロという高額の前払金の影響を考慮するため、EBIT マージンの目

標範囲は6～8%のままで変更はない。しかしながら、この引当金がEBIT マージンに及ぼす負の影響が1.5ポイントあるため、2019年の自動車部門の同値は4.5～6.5%になると予測している。

モーターサイクル部門では、モデル・ラインアップの改定により販売台数は確実に増加すると見込んでいる。EBIT マージンは2018年と同様8～10%の目標範囲内と予測している。

前述のようなさまざまな悪影響に加え、2018年の肯定的な評価効果の一部がなくなるため、財務成績が大幅に後退することを案じている。そのため、**税引前グループ収益**が前年を大きく下回る可能性もある。

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。情勢が悪化した場合、この予測への影響も除外できない。BMW グループは、成長を促進し、業績を改善し、効率性を向上させるための必要な措置を引き続き一貫して実行し、これにより当グループは**将来を形作り**、将来の競争力を確保するための自由を創造する。BMW グループは、その経営能力と財務力によって変革を成功させ、自動車産業における**リーダーシップ**を拡大することができる。