

2022 年 11 月 3 日

BMW グループは変革を継続し、成功に向けて着実に前進

ミュンヘン発：不安定な経済環境の中で、第 3 四半期も BMW グループは好調な営業成績を挙げた。原材料とエネルギーのコスト上昇にもかかわらず、財務上の主要数値は手堅く、経済的に成功していることを証明している。

BMW AG 取締役会長のオリバー・ツィプセは、次のように述べている。「説得力のある製品こそ、厳しい環境に対する最高の答えです。現在の安定をもたらし、将来の成長に向けた展望を与えてくれるからです。こうした理由から、当社ではノイエ・クラッセの技術クラスターに組織的に投資しています。このような非常に革新的な製品によって、当社の製品を一段上のレベルに引き上げられると確信しています。第 3 四半期の堅調な業績は、柔軟性が回復力を生むことを明確に示しています。とりわけ不安定な状況においては、世界的にバランスよく配置された拠点と技術にオープンなアプローチが主要な成功要因となることが証明されつつあります。この結果、9 カ月間が経過した時点で、年間目標を達成できる見込みとなっています。特に、電気駆動モデル市場で成功していますので、自信をもって今後に期待することができます。」

電気自動車と電気駆動モデルの販売の大幅な伸びは、欧州の新車における CO₂ 排出量の減少にも影響を与えている。BMW グループでは、従来の目標をはるかに上回り、最新データによると、欧州での車両の排出量を前年比で 5～10%削減できると思われる。従来は、わずかな減少（最大で-4.9%）しか想定されていなかった。

電気自動車の納車台数が 2 倍以上に

今年 9 月末までの時点で、需要の高まりに支えられ、**電気自動車の納車台数は 12 万 8,000 台を超え**、2021 年同期比で 2 倍以上となった（**12 万 8,195 台**、2021 年 1～9 月：5 万 9,688 台、**+114.8%**）。第 3 四半期は、**BMW iX3***、**iX**、**i4** および **MINI Cooper SE***の販売台数と新規受注台数が増加し、受注高は好調に移した。電気自動車の BMW 3 シリーズ セダンのロング・ホイールベース・バージョンである新型 **BMW i3** も、最近、中国で販売を開始し、顧客から好評を得ている。

新型 **BMW X1** は、最近行われたワールド・プレミアにおいて、新型 **BMW 7 シリーズ**と同様に非常に好評を博した。

どちらのモデルも、電気自動車（BEV）、ハイブリッド（PHEV）、ガソリン・エンジン、ディーゼル・エンジンの各種ドライブトレインが用意されている。11 月には、初の電気自動車 **BMW i7s***と全輪駆動の **BMW iX1***が発売される予定である。また、成功を収めている電気自動車のミッドレンジ BMW グラン・クーペの新しいエントリー・モデルである **BMW i4 eDrive35***も、初めて発売される予定である。2023 年には、**BMW i5**と、10 月に発表された電気自動車の**ロールス・ロイス スペクター**が加わることになる。

世界的なサプライ・チェーンの混乱や、新型コロナ・ウイルスによる中国でのロックダウンの影響にもかかわらず、BMW グループは 1～9 月に合計 **174 万 7,838 台**を顧客に**納車**した。過去最高を記録した前年同期に比べると、やや減少している（2021 年第 1～3 四半期：193 万 2,224 台、**-9.5%**）。この結果、BMW グ

グループはドイツ国内および世界のプレミアム・セグメントで No. 1 の座を維持している。第 3 四半期の**納車台数は 58 万 7,744 台**で、昨年とほぼ同数だった（2021 年第 3 四半期：59 万 3,177 台、**-0.9%**）。9 月の BMW グループの販売台数は **6.6%**という堅実な伸びを示し、**21 万 543 台**が顧客に**納車**された。BMW グループは 2022 年度の通期目標を確認し、販売台数は前年よりもわずかに下回るものの、電気自動車の納車台数は倍増させることを目標としている。

売上高が新たなレベルに到達

2022 年第 3 四半期の BMW グループの売上高は、新たなレベルとなる **371 億 7,600 万ユーロ**に達した（2021 年第 1～3 四半期：274 億 7,100 万ユーロ、**+35.3%**、為替変動による影響の調整後は**+27.4%**）。1～9 月の**売上高も**大幅に増加し、**1,030 億 8,800 万ユーロ**となった（2021 年第 1～3 四半期：828 億 3,100 万ユーロ、**+24.5%**、為替変動による影響の調整後は**+18.8%**）。これに寄与した要因としては、新車と中古車の堅実な価格設定、**好ましい製品ミックス**、そしてとりわけ 2 月 11 日に全部連結が実施された中国の合併企業 BMW プリリアンス・オートモーティブ社（BBA）による売上高が挙げられる。

売上原価も、大幅に増加した。これは、原材料とエネルギーのコスト上昇、BBA の売上原価の計上、および同社の全部連結に伴う費用（27 億ユーロ）によるものである。

マクロ経済や地政学的な困難にもかかわらず、BMW グループは変革の道を歩み続けている。この 9 カ月間で、**研究開発費**（IFRS 基準）は **48 億 8,500 万ユーロ**へと大幅に増加した（2021 年第 1～3 四半期：43 億 3,700 万ユーロ、**+12.6%**）。ドイツ商法に基づく**研究開発比率**は **4.7%**だった（2021 年第 1～3 四半期：5.3%。2022 年第 3 四半期：**5.3%**、2021 年第 3 四半期：6.5%）。研究開発費の大部分は、新型モデル（とりわけノイエ・クラッセの新型モデル）、車両のさらなる電動化、デジタル化によるものである。第 3 四半期には、電気自動車のノイエ・クラッセ・モデルをいっそう効率的に駆動させる新しい丸型バッテリー・セルも発表した。

この 9 カ月間で、工場の設備と拡張のために、BMW グループは **46 億 8,000 万ユーロ**を追加投資した（2021 年第 1～3 四半期：26 億 6,100 万ユーロ、**+75.9%**。2022 年第 3 四半期：**17 億 5,100 万ユーロ**、2021 年第 3 四半期：9 億 5,200 万ユーロ、**+83.9%**）。この金額は、主として e モビリティ増強のための先行投資と、全部連結に伴う BBA の資本支出によるものである。第 4 四半期には、投資活動のさらなる活発化が見込まれる。2022 年 9 月末の時点で、**資本支出比率**は **4.5%**だった。

第 3 四半期の**グループ EBT**は、**41 億ユーロ**となった（2021 年第 3 四半期：34 億 1,700 万ユーロ、**+20.0%**）。9 カ月間のグループ収益は、**202 億 5,600 万ユーロ**に達した（2021 年第 1～3 四半期：131 億 5,300 万ユーロ、**+54.0%**）。**グループ EBT マージン**は、**19.6%**だった（2021 年第 1～3 四半期：15.9%。2022 年第 3 四半期：**11.0%**、2021 年第 3 四半期：12.4%）。

1～9 月期の**グループ純利益**は、合計 **164 億 700 万ユーロ**であった（2021 年第 1～3 四半期：102 億 700 万ユーロ、**+60.7%**。2022 年第 3 四半期：**31 億 7,500 万ユーロ**、2021 年第 3 四半期：25 億 8,400 万ユーロ、**+22.9%**）。

BBA の全部連結により、**自動車部門の売上高**は 1～9 月期で **890 億 3,100 万ユーロ**へと大幅に増加した（2021 年第 1～3 四半期：703 億 7,300 万ユーロ、**+26.5%**）。第 3 四半期の同部門の売上高は、**322 億 9,000 万ユーロ**を計上した（2021 年第 3 四半期：226 億 2,800 万ユーロ、**+42.7%**）。高価値の製品ミックス、新車の堅実な価格設定、中古車価格の安定傾向の持続など、いずれもプラス効果を

発揮し続けた。

1～9 月期、とりわけ第 3 四半期には、原材料と物流のコストの高騰が同部門の EBIT に影響を及ぼした。これは主として、半導体の入手困難、サプライ・チェーンの混乱、原材料とエネルギーの価格上昇を反映したものである。

同部門の 1 月から 9 月末までの**支払金利前税引前利益 (EBIT)** は、合計 **77 億 300 万ユーロ**だった (2021 年第 1～3 四半期: 79 億 4,500 万ユーロ、**-3.0%**。2022 年第 3 四半期: **28 億 7,300 万ユーロ**、2021 年第 3 四半期: 17 億 5,600 万ユーロ、**+63.6%**)。EBIT 率は、9 カ月間では **8.7%** (2021 年第 1～3 四半期: 11.3%)、2022 年 7～9 月期では **8.9%** (2021 年第 3 四半期: 7.8%) だった。

この期間の同部門の EBIT 率は、BBA の全部連結が EBIT に及ぼす影響を除外すると、**10.1%**だった (2021 年第 1～3 四半期: **11.7%**)。

こうした業績には、2022 年 2 月 11 日の BMW **ブリリアンス・オートモーティブ社 (BBA) の全部連結**以降、BBA の収益貢献が含まれていることがプラスに働いている。ただし、これは初期連結によるマイナス要因 (取得価格配分や中間利益消去による減価償却費など、合計約 27 億ユーロ) によって一部相殺された。取得価格配分による減価償却費は、第 3 四半期の収益を 4 億ユーロ押し下げた。

自動車部門のフリー・キャッシュ・フローは、2022 年第 3 四半期末の時点で合計 **98 億 7,600 万ユーロ**だった (2021 年第 1～3 四半期: 62 億 9,900 万ユーロ)。このうち **50 億 1,100 万ユーロ**は、BMW ブリリアンス・オートモーティブ社の最初の連結に由来している。年末には、自動車部門のフリー・キャッシュ・フローは少なくとも 100 億ユーロに達するはずである。

財務担当の取締役、ニコラス・ペーターは、木曜、ミュンヘンで次のように述べた。「当社のコア事業では、e モビリティとデジタル化への変革が大幅に進展しつつあります。幅広く、いっそうの発展を遂げるためには、財務の健全性が極めて重要な要件となります。当社はこの偉業を達成するために理想的な位置につけています。」

モーターサイクル部門では引き続き納車台数が増加

モーターサイクル部門では、旺盛な需要に支えられ、第 3 四半期も**販売台数**が堅調な伸びを示し、**5 万 1,778 台**のモーターサイクルとスクーターが顧客に納車された (2021 年第 3 四半期: 4 万 8,999 台、**+5.7%**。2022 年第 1～3 四半期: **15 万 9,333 台**、2021 年第 1～3 四半期: 15 万 6,609 台、**+1.7%**)。販売の主要な牽引役となったのは、人気の高い BMW GS モデルや、ピュア EV の新型 BMW CE 04 などだった。**売上高**は 9 カ月間で **24 億 8,500 万ユーロ**と堅調な伸びを示し (2021 年第 1～3 四半期: 22 億 6,200 万ユーロ、**+9.9%**)、とりわけ第 3 四半期は大幅に増加した (2022 年第 3 四半期: **8 億 2,200 万ユーロ**、2021 年第 3 四半期: 6 億 4,100 万ユーロ、**+28.2%**)。

BMW Motorrad の第 3 四半期の**支払金利前税引前利益 (EBIT)**は、**8,700 万ユーロ**へと大幅に増加した (2021 年第 3 四半期: 3,900 万ユーロ、**+123.1%**。2022 年第 1～3 四半期: **3 億 2,200 万ユーロ**、2021 年第 1～3 四半期: 3 億 2,300 万ユーロ、**-0.3%**)。それに伴い、EBIT 率も **10.6%**に上昇した (2021 年第 3 四半期: 6.1%。2022 年第 1～3 四半期: **13.0%**、2021 年第 1～3 四半期: 14.3%、**-9.1%**)。

ファイナンシャル・サービス部門は引き続き安定した中古車市場による恩恵を受ける

当該期間中の個人顧客向け融資・リース事業は減少傾向にあり、**新規契約件数**は合計 **117 万 8,286 件**となっ

た（2021 年第 1～3 四半期：150 万 9,195 件、**-21.9%**）。

この減少の主要な要因となったのは、全体的な金利の上昇と、それに伴う顧客にとっての価格上昇、およびファイナンシャル・サービス分野における厳しい競争であった。また、半導体部品の供給が引き続き困難なことで、新車購入が制限されたことも要因となった。

自動車部門の価格上昇と製品ミックスの改善により、当該期間のファイナンシャル・サービス事業における 1 台あたりの平均融資額は増加し、これによって新規契約件数の減少が部分的に相殺された。為替の追い風も引き続きプラスの影響を及ぼした。

BMW グループの新車に占めるファイナンシャル・サービス部門のリースまたは融資の割合は、第 3 四半期末時点で **42.4%**だった（2021 年第 1～3 四半期：50.7%、-8.3%ポイント）。

当該期間のファイナンシャル・サービス部門の税引前利益は **26 億 7,200 万ユーロ**となり、過去最高を記録した前年同期からはやや減少した（2021 年第 1～3 四半期：29 億 2,400 万ユーロ、**-8.6%**）。同部門は、特に米国、ドイツ、英国において、リース終了車両の再販による高収益が持続したことで恩恵を受けた。地政学的な不確実性とマクロ経済の見通しの悪化により、第 3 四半期には信用リスク引当金の積み増しを行ったが、実際の貸倒損失率は歴史的に低い水準にとどまった。

不安定な環境下でも BMW グループは修正済みの目標を確認

主としてウクライナ戦争とそれに関連する制裁措置による、マクロ経済状況の悪化や不安定な地政学的状況にもかかわらず、BMW グループは第 2 四半期末の四半期事業報告において、修正済みの通期目標を確認した。

現在のところ、当社では、今年、エネルギー供給不足によって生産中断が生じるとは予想していない。ただし、エネルギーと原材料のコストは第 4 四半期も高水準で推移すると予想している。

高いインフレ率と金利上昇により、消費者の状況が悪化しており、これは今後数カ月間の購買行動に影響を与えられる。したがって、特に欧州においては、当社の平均を上回る受注高も、通常に復帰すると予想される。

2022 年第 4 四半期は、第 3 四半期に比べ、納車台数の大幅な増加が見込まれる。

BMW グループでは、電気自動車の販売台数は依然として倍増するものの、通期での納車台数は 2021 年よりも若干減少すると予想している。

欧州での新車による CO₂ 排出量は、緩やかに減少することが見込めるようになった。これは、BMW グループの電気駆動モデルの納車台数の割合が予定より増えたことも、大きな要因となっている。

納車台数は前年度よりも若干減少したが、BBA の全部連結により、**グループの税引前利益は大幅な増加**が見込まれる。

自動車部門の EBIT 率は、引き続き **7～9%**の範囲内になると予想される。販売台数の若干の減少や原材料とエネルギー価格の上昇が予想されるが、これは価格とミックスのプラスの効果と、中古車市場での堅調な推移により、部分的に相殺されるものと思われる。自動車部門の RoCE も 14～19%の範囲内になる見込みである。

モーターサイクル部門では、通期の納車台数は**若干の増加**が見込まれる。同部門の EBIT 率は **8～10%**の目標範囲内、RoCE は 19～24%になる見込みである。

ファイナンシャル・サービス部門の見通しでは、中古車市場の引き続き好調な推移がプラスに働くものの、信用リスク引当金の増加により、その効果は限定的になると思われる。**自己資本利益率 (RoE)** は、第 2 四半期の発表に沿って調整され、**17～20%**の範囲内になる見込みである。現在のところ、ファイナンシャル・サービス部門では、信用リスクや残存価値リスクに対して十分な備えがなされている。

以上の目標は、全部連結の結果、従業員数が大幅に増加したことで、達成されると思われる。BMW グループの管理職に占める女性の割合は、BMW プリリアンスへの増資とは関係なく、わずかに増加すると予想される。

ニコラス・ペーターは次のように述べている。「グローバル・プレミアム・メーカーである当社は、欧州、南北アメリカ大陸、アジアという、世界の 3 つの主要地域でバランスのとれたポジショニングを取っており、このことが、これまで以上にメリットをもたらしています。全体として、2023 年も当社のポジティブな勢いは続くと予想しています。当社の魅力的な製品と e モビリティの需要拡大により、将来を楽観視することができます。」

BMW グループ - 概要		2022 年 1～9 月	2021 年 1～9 月	変動率 (%)
納車台数				
自動車 台		1,747,838	1,932,224	-9.5
内訳：BMW	台	1,533,866	1,703,068	-9.9
MINI	台	209,271	224,838	-6.9
ロールス・ロイス	台	4,701	4,318	8.9
モーターサイクル 台		159,333	156,609	1.7
自動車部門 EBIT 率 %		8.7	11.3	-23.0
モーターサイクル部門 EBIT 率 %		13.0	14.3	-9.1
EBT マージン (BMW グループ) ¹ %		19.6	15.9	23.3
売上高				
	百万ユーロ	103,088	82,831	24.5
内訳：自動車	百万ユーロ	89,031	70,373	26.5
モーターサイクル	百万ユーロ	2,485	2,262	9.9
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	26,036	24,179	7.7
その他の事業	百万ユーロ	6	3	-
連結調整	百万ユーロ	-14,470	-13,986	3.5
支払金利前税引前利益 (EBIT) 百万ユーロ		10,499	10,913	-3.8
内訳：自動車	百万ユーロ	7,703	7,945	-3.0
モーターサイクル	百万ユーロ	322	323	-0.3
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	2,627	2,869	-8.4
その他の事業	百万ユーロ	-187	-3	-
連結調整	百万ユーロ	34	-221	-
税引前利益／損失 (EBT) 百万ユーロ		20,256	13,153	54.0
内訳：自動車	百万ユーロ	15,909	9,656	64.8
モーターサイクル	百万ユーロ	326	324	0.6
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	2,672	2,924	-8.6
その他の事業	百万ユーロ	1,258	378	-
連結調整	百万ユーロ	91	-129	-
法人税		-3,849	-2,946	30.7
純利益		16,407	10,207	60.7

1 株当たり利益 (普通株／優先株) ²	ユー	23.88/23.89	15.38/15.39	55.3/55.2
☐				

¹ グループ売上高に対するグループ税引前利益の比率

² 普通株／優先株。優先株 1 株あたりの利益は、優先株 1 株あたりの追加配当 0.02 ユーロをカバーするのに必要な利益を、該当する事業年度の各四半期に比例して分配することによって計算される。

BMW グループ - 概要		2022 年 第 3 四半期	2021 年 第 3 四半期	変動率 (%)
納車台数				
自動車	台	587,744	593,177	-0.9
内訳：BMW	台	517,638	524,858	-1.4
MINI	台	68,596	66,990	2.4
ロールス・ロイス	台	1,510	1,329	13.6
モーターサイクル 台		51,778	48,999	5.7
自動車部門 EBIT 率 %		8.9	7.8	14.1
モーターサイクル部門 EBIT 率 %		10.6	6.1	73.8
EBT マージン (BMW グループ) ¹ %		11.0	12.4	-11.3
売上高				
	百万ユーロ	37,176	27,471	35.3
内訳：自動車	百万ユーロ	32,290	22,628	42.7
モーターサイクル	百万ユーロ	822	641	28.2
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	8,785	8,073	8.8
その他の事業	百万ユーロ	3	1	-
連結調整	百万ユーロ	-4,724	-3,872	22.0
支払金利前税引前利益 (EBIT)				
	百万ユーロ	3,682	2,883	27.7
内訳：自動車	百万ユーロ	2,873	1,756	63.6
モーターサイクル	百万ユーロ	87	39	-
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	679	974	-30.3
その他の事業	百万ユーロ	-13	2	-
連結調整	百万ユーロ	56	112	-50.0
税引前利益／損失 (EBT)				
	百万ユーロ	4,100	3,417	20.0
内訳：自動車	百万ユーロ	2,963	2,130	39.1
モーターサイクル	百万ユーロ	89	40	-
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	691	988	-30.1
その他の事業	百万ユーロ	296	113	-
連結調整	百万ユーロ	61	146	-58.2
法人税				
	百万ユーロ	-925	-833	11.0
純利益		3,175	2,584	22.9

1 株当たり利益 (普通株／優先株) ²	ユー	4.25/4.25	3.89/3.89	9.3/9.3
☐				

¹ グループ売上高に対するグループ税引前利益の比率

² 普通株／優先株。優先株 1 株あたりの利益は、優先株 1 株あたりの追加配当 0.02 ユーロをカバーするのに必要な利益を、該当する事業年度の各四半期に比例して分配することによって計算される。

***：電力消費量／CO₂排出量データ：**

BMW iX3：消費電力（kWh/100km、複合）：18.9～18.5（WLTP）

MINI Cooper SE：消費電力（kWh/100km、複合）：17.6～15.3（WLTP）、16.9～14.9（NEDC）

BMW i7 xDrive60：消費電力（kWh/100km、複合）：19.6～18.4（WLTP）

BMW iX1 xDrive30：消費電力（kWh/100km、複合）：18.1～16.8（WLTP）

BMW i4 eDrive35：消費電力（kWh/100km、複合）：18.7～15.8（WLTP）

用語解説 - 主要業績評価指標に関する説明

納車台数

新車または中古車は、エンド・ユーザー（BMW ファイナンシャル・サービスとリース契約を締結しているリース契約者を含む）に引き渡されると、納車されたと記録される。これに加えて、米国およびカナダでは、（1）代車または試乗車として車両を使用する場合のディーラーと、（2）社用車をオークションで購入する場合のディーラーおよびその他の第三者、ならびに社用車を BMW グループから直接購入する場合のディーラーも、エンド・ユーザーに含められる。納車を実施するのは、BMW AG、同社の外国の子会社、BMW グループの販売店、または独立系の第三者ディーラーである。納車の大部分は、独立系の第三者ディーラーによって実施されており、したがって BMW グループへの納車報告も同様である。特定の報告期間における小売車両の納車と、BMW グループがその特定の報告期間について把握する売上高とは、直接の相関は存在しない。

EBIT

支払金利前税引前利益。これは、売上高から売上原価、販売費、管理費を差し引き、その他の純営業損益を増減したものである。

EBIT 率

金利払前・税引前の利益/損失が売上高に占める割合。

EBT

EBIT に金利と税を加えたもの。

RoCE

使用資本利益率。自動車部門とモーターサイクル部門における RoCE は、当該部門の金利払前・税引前の利益と、直近の 5 つの四半期末日時点での平均使用資本額に基づいて算出される。使用資本とは、すべての流動・非流動営業資産の合計から、一般に無利子の負債を差し引いたものである。

RoE

自己資本利益率。ファイナンシャル・サービス部門における RoE は、同部門の税引前利益を、同部門における直近の 5 つの四半期末日時点での平均自己資本額で除して計算される。

本件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先:

BMW カスタマー・インタラクション・センター

フリーダイヤル 0120-269-437

受付時間: 平日 9:00-19:00、土日祝 9:00-18:00

BMW ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>