

2024 年 3 月 21 日

力強い現在、力強い未来：BMW グループ、2023 年の好業績を土台に、今後の成功への路線を維持

2023 年、自動車部門 EBIT は大幅に増加

2024 年の EBIT マージンは、8~10%と予測

設備投資は、計画通り 2024 年にピークを迎える

スタート台に立った NEUE KLASSE：テストはすでに進行中

BMW Vision Neue Klasse X の特徴はその幅広いラインナップ：NEUE KLASSE は豊富なモデル選択肢を顧客に提供

すでに 200 万台を超える電気自動車は道路を走行

ダイナミックな成長が続く：2024 年は全ブランドから 15 車種を超える BEV が揃う

2023 年、EU における販売車両全体の CO2 排出量（フリーと排出量）は、規制値を 20% 超下回った

ミュンヘン工場、2027 年から BEV のみ生産に移行

ツィプセ：「お客様、投資家、ステークホルダーの皆様にとっての信頼できるパートナー」

ミュンヘン発：力強い製品、力強い需要、力強い業績：自動車部門が過去最高の営業成績を記録した 2023 年の成功に続き、BMW グループは今年度も、その収益性に富む成長路線を維持することを目指している。電気自動車（BEV）と上位プレミアム・セグメントのモデルは、2024 年も引き続いてその成長の主な牽引役となる。それらには、BMW 7 シリーズモデル、BMW X7、ロールス・ロイスのモデルファミリーおよび電気自動車のロールス・ロイス SPECTRE が含まれる。

いずれのセグメントにおいても、BMW グループは今年度に二桁の大幅な成長を見込んでいる。さらに、今年初めて電気自動車のツーリング・モデルとして登場する BMW i5 を含む BMW 5 シリーズのモデルや、BMW M GmbH の車両もそれに貢献するであろう。

全体として、自動車部門における納車台数は 2024 年に微増すると、BMW グループは予測している。BMW AG 取締役会会長オリバー・ツィプセは、次のように述べている。「フレームワーク状況が厳しくなればなるほど、一貫した戦略を実行することが重要になります。従って、強力な製品と高度な対応力が、2024 年においても当社の重要な成功要因であり続けるでしょう。それによって、BMW は今後もお客様、投資家、ステークホルダーの皆様にとって信頼できるパートナーであり続けることができます」

研究開発費と設備投資は、計画通り 2024 年にピークを迎える

2024 年においても、工場、プレミアム車のラインナップ、および革新的テクノロジーへの大規模な投資によって、当社は計画通りの戦略的路線を維持する予定である。その姿勢は、デブレツェン（ハンガリー）の工場建設や、瀋陽（中国）、ウッドラフ（米国）、サン・ルイス・ポトシ（メキシコ）並びにイルルバッハ-シュトラスキルヒェン（ニーダーバイエルン州）の高電圧バッテリー組立工場建設などに見られる。ミュンヘン工場の大規模拡張と、オックスフォードの MINI 工場の電動化に伴い、設備投資額は 2024 年にピークを迎える予定である。また、会社とその製品のデジタル化にも、支出増加が必要となる。

設備投資に加えて、研究開発費も今年度は過去最高を記録することになる。これは主として、NEUE KLASSE（ノイエ・クラッセ）を含む車両ポートフォリオの電動化と、車載デジタル・イノベーション（コネクティビティ、ソフトウェア・スタック、自動運転など）に集中する。

「当社は、かつてないほど会社の未来に投資しています。工場の建設と近代化、そしてポートフォリオの拡大計画は、今年急速に進展しています。設備投資と研究開発費は、新たなレベルに達するでしょう。設備投資比率は6%超、研究開発費比率は5%超を見込んでいます。どちらの指標も、その後、通常の戦略的範囲に戻ります。こうした将来のために大規模投資にも関わらず、2024年の自動車部門フリー・キャッシュフローは、60億ユーロ超を目標としています。このことは、BMWグループの財務的な強さを物語っています」と、財務担当取締役のヴァルター・メルトルは述べている。「当社は、今後もコスト規律と持続可能な収益性を維持に努めます。自動車部門のEBITマージンの長期目標レンジは8~10%をベンチマークとします」

当社は今年度、自動車部門のEBITマージン8~10%の達成も目指している。これには、BBA (BMW Brilliance Automotive Ltd./ プリアンス・オートモーティブ) の資産の取得価格を配分することによる減価償却費の継続的な減衰効果が考慮されている。

魅力的な製品 - 主要な成長牽引役としての BEV ラインナップ

2023年、BMWグループの電気自動車販売台数は375,000台超と大幅に増加し(74.2%増)、電動モビリティのパイオニアとしての役割を明確に示している。こうして当社は、欧州の直接競合他社、およびアジアや米国の新規参入各社の大半よりも、はるかに多くの電気自動車を顧客に届けた。

この成功は、これらの自動車の強力な製品内容の上に築かれており、そのことは多くの調査によって確認されている。一例として、2月には、米国の著名な消費者ポータルサイト「Consumer Report (コンシューマー・レポート)」が、BMWを二年連続で「ベスト・ブランド」に選んだ。このサイトは、34社の自動車メーカーを、ロードテストのスコア、信頼性、顧客満足度および安全性基準に照らして比較し、ランク付けしている。試乗対象となったBMWモデルは12車種であり、そのすべてについて明確な「買い」の推奨を受け、さらにMINIの試乗対象モデル2車種も同様に、トップ・クラスのブランドの一つとしての認定も取得した。

もう一つのダブル受賞は、電気自動車の顧客体験を調査している米国の市場調査会社J.D. Powerが実施した調査によってもたされた。総合優勝はBMW i4、低価格セグメントのベストモデルにはMINI Cooper SEが選ばれた。

電気自動車のBMW i5は、初の電動ツーリング・モデルとして今年市場に投入される予定であり、New MINI Familyをも加えて、BMWグループは事実上すべての主要セグメントでBEVの選択肢をもつことになる。2024年には、BMWグループの全ブランドにわたって15車種を超える電気自動車のモデルが市場に揃う予定である。

内燃エンジンの効率向上と相まって、BMWグループは、特に欧州において販売車両全体のCO₂排出量(フリーと排出量)を大幅に削減してきた。暫定値ベースでは、EUにおけるフリート排出量は、2023年に102.1g CO₂/kmまで削減された。これにより、BMWグループは、必要とされるフリート目標である128.5g CO₂/kmを20%超も上回る成果をあげた。2024年には、さらなる削減を見込んでいる。

多様な製品群が成長を確実にする

BMWグループの製品群の多様性がその成長を保証していることが、2024年のスタート時点で証明されている。今年最初の2カ月間で、BMWグループは電気自動車の販売台数を、前年同期比で二桁パーセントに達するほど大幅に伸ばすことができた。米国での成長は著しく、年初来2月末までのBEV販売台数は、ほぼ2倍となった。欧州と中国でも、電気

自動車モデルの納車台数が二桁台の大幅な成長を記録した。

同時に、高効率内燃エンジン搭載車の納車台数も、年初来2月末までの期間に増加している。駆動テクノロジーが何かに関わらず、BMW グループのモデルには顧客からの旺盛な需要があり、バリューチェーンにおける柔軟性と対応力の高さと相まって、当社の成功のための重要な構成要素となっている。

プラグイン・ハイブリッド・テクノロジー車（PHEV）もまた、BMW ブランドの電動化戦略にとって不可欠な要素の一つであり続ける。BEV の成長が著しい一方で、特に欧州では、これらのモデルの需要が今年も安定すると思われる。このテクノロジーは、さらなる CO2 削減に貴重な貢献をしているとともに、顧客に電動モビリティを紹介する役割も果たしている。全社では、2023 年に 560,000 台超の電動ユニット（BEV + PHEV）がすでに顧客のもとに納車されている。これは、BMW グループ全体の販売台数の 22%に相当する。

PHEV モデルの人気の高さも一助となり、BMW グループはすでに 200 万台超の電動化車両（BEV + PHEV）を顧客に届けている。このうち、約 55%が PHEV、約 45%が BEV であった。しかし、電気自動車の販売台数は、近年、PHEV モデルよりはるかに急速に伸びている。

MINI とロールス・ロイスは電気自動車専門のブランドに

MINI とロールス・ロイスのブランドは、2030 年代初め以降の電気自動車化への道を順調に進んでいる。New MINI Family とロールス・ロイス SPECTRE に、その一端がすでに表れており、最初の納車分はすでに顧客の方々のもとに届けられている、ロールス・ロイス SPECTRE の新規発注は、すでに 2025 年にまで及んでいる。新型 MINI Countryman の最初の生産は、BMW グループのライプツィヒ工場で開催されており、そこでは電気モデルと高効率内燃エンジン搭載のモデルが製造される。

この広範な電動モデル群により、BMW グループは今後も一貫した成長軌道を維持できると予期している。2020 年代の後半には、NEUE KLASSE がそのインプレッションな製品内容によって、電動モビリティの市場浸透をさらに加速させる可能性がある。2020 年代の後半における実勢市場環境や、原材料の価格と入手可能性の状況、および包括的な充電インフラ構築のペースにもよるが、世界で販売される BMW グループの全車両の 50%超が、2030 年より前に電動ドライブトレインを搭載していることが考えられる。PHEV モデルを含めると、この割合はそれに応じてさらに高くなる。

スタート台についた NEUE KLASSE : BMW Vision Neue Klasse X は未来の BMW モデル・ラインナップの幅広さを強調 – 駆けぬける喜びを新たなレベル

NEUE KLASSE の生産が始まるわずか 1 年前に、BMW グループの未来の電動 SAV セグメントを予見させる、新しいビジョン・ビークルが登場した。BMW Vision Neue Klasse X は、NEUE KLASSE のフィロソフィーとテクノロジーを、近年 BMW グループに販売台数に占める割合が増えつつあるスポーツ・アクティブティ車の分野に導入したモデルだ。2023 年には、顧客に納入された BMW 車の 2 台に 1 台が X モデルであった。「BMW Vision Neue Klasse と共に、BMW Vision Neue Klasse X は未来の BMW モデル・ラインナップの幅広さを明示しています。スポーティ・セダンから、その派生モデル、そしてモダンな SAV モデルまで NEUE KLASSE は、現在そして将来にわたってお客様が求める多様なモデルを反映しています」と、ツィプセは語っている。「このように、NEUE KLASSE は単なるクルマや特定のコンセプトを超越したものであることを当社は強調しています。それは BMW ブランドを再定義するものであり、そして同時に、これまで以上に BMW らしいものになるでしょう」

BMW Vision Neue Klasse X はまた、NEUE KLASSE の三つに主要な特徴である電動化、デジタル化、循環型を、いかにして 4 つ目の次元へと拡大できるかと示している。BMW ブランドの中核を成す駆けぬける喜びは、NEUE KLASSE のた

めに特別に開発されたドライブ・コントロールとシャーシ・コントロール、そして第 6 世代の BMW eDrive テクノロジーによって、次なるレベルに引き上げられる。その目的は、NEUE KLASSE が「BMW の駆けぬける歓び」をさらに高いレベルで提供することだ。

未来の BMW 車では、4 つの完全に新しく高度に統合された電子制御ユニットのうち、従来は別々に処理されている 2 つが手際よく連携して動作することにより、この目的が確保される。第一の制御ユニットは、BMW グループが自社開発した新しいソフトウェア・スタックに基づいて、最大 10 倍のコンピューティング・パワーで、パワートレイ全体とドライビング・ダイナミクスを統合する。第二の制御ユニットは、自動運転の次なる飛躍を可能にする。他の 2 つの高度に統合された電子制御ユニットについては、後日その詳細情報を提供に予定だが、1 つはコネクティビティとインフォテイメントを担当し、もう 1 つはデジタル・カー・キーからエネルギー供給、ワイヤーハーネス通信に至るまで、100 を超える中核的な車両昨日を集積している。

第 6 世代の BMW eDrive テクノロジーは、電動ドライブ・ユニットのさらなる改良に加え、体積エネルギー密度が従来の角型セルより 20% 超向上した新しい型リチウムイオン・バッテリー・セルを採用している。800 ボルト・システムへの移行との組み合わせにより、充電速度は最大 30% 向上し、わずか 10 分で 300 キロの航続距離に十分な充電ができるようになる。第 6 世代の BMW eDrive では、航続距離も最大 30% 向上する。同時に、この新しいテクノロジー世代はコストを大幅に削減することになる。同程度の航続距離を持つ現在の第 5 世代テクノロジーと比較すると、電動第 6 世代システム、つまりパワートレインを備えた高電圧バッテリーのコストは、40~50% 低くなるはずだ。

エアロダイナミクスに関しては、BMW Vision Neue Klasse X はインプレッシブな新しい最高値を誇っている。空気抵抗は、現行ラインナップの同等モデルと比較して 20% 低減している。電気自動車用の新しいタイヤ設計と特別なブレーキング・システムが、車両全体の効率を最大 25% 高めると役立っている。

新世代の BMW iDrive は、ユーザー・インタラクションを次のレベルへと引き上げる

BMW グループは、2023 年にラスベガスで開催され CES（コンシューマー・エレクトロニクス・ショー）において BMW i Vision Dee を披露し、車内外のデジタル体験の未来像をすでに発表している。このたび BMW Vision Neue Klasse X に搭載された新しい BMW iDrive は、高度に統合されたソフトウェア・アーキテクチャに基づいたものであり、次世代の MW オペレーティング・システムを使用する。

この車両では、BMW パノラミック・ビジョンがフロントウィンドーの全幅に主要情報を投影する。NEUE KLASSE では、改良された BMW 3D ヘッドアップ・ディスプレイによって、それがさらに強化される。新開発のマルチ・ファンクション・ボタン付きステアリング・ホイール、新しいセントラル・ディスプレイ、そして BMW インテリジェント・パーソナル・アシスタントの高度な音声コントロールとの組み合わせによって、BMW iDrive はドライバーとクルマとの対話をまったく新しいレベルに引き上げる。

テクノロジー・クラスター：パワートレインを問わない最新のイノベーション

しかし、これらすべてのイノベーションと技術的進歩は、今後に向けて、NEUE KLASSE のモデルにとどまらず BMW の製品ラインナップ全体に恩恵をもたらすように設計されている。その基礎となっているのは、BMW グループがそのテクノロジー・クラスターで確立したモジュール原則である。これらのテクノロジー・クラスターは、デジタル、ドライブレイン、ドライビングのエクステリアとインテリアの各分野を網羅しており、当社の製品ラインナップのほとんどで、セグメントの境を超えて使用することができる。拡張可能性があり、あらゆるアーキテクチャで使えるため、異なる車両コンセプトやセグメントに合わせて変更することもできる。

ツィipseは次のように述べている。「当社のテクノロジー・クラスターは、イノベーションと技術的進歩を迅速かつ効率

的に拡大するための重要なテコの役割を果たしています。これによって、当社はセグメントや車両のパワートレインに関係なく、お客様に最新技術を提供することができるのです」

NEUE KLASSE のテスト走行が進行中

これらのイノベーションは、まもなく NEUE KLASSE に活かされてデビューする。最初の車両群は現在、**過酷な条件下でのテスト走行**を完了しようとしている。その後 2025 年後半には、BMW ブランドの大量生産モデルの中核として、BMW Vision Neue Klasse X で予見されたような**スポーツ・アクティビティ車**の量産が開始される。これに続くのは**現行の 3 シリーズ・セグメントのセダン**で、それは BMW Vision Neue Klasse が IAA MOBILITY において初披露したものだ。BMW グループの世界の生産ネットワーク全体にわたって、生産開始から 24 ヶ月以内に、**少なくとも 6 種の NEUE KLASSE モデル**を発売する予定である。

その NEUE KLASSE は、2025 年に BMW グループの**新工場であるデブレツェン工場**（ハンガリー）で生産開始される予定であり、同工場では NEUE KLASSE の車両を専門に生産する。2026 年以降は、100 年以上の歴史を持つ**ミュンヘンの主力工場**でも NEUE KLASSE モデルを生産する予定であり、現在、2027 年から BEV **のみの生産**に移行するために必要な準備を完了しつつある。同年に、**サン・ルイス・ポトシ工場**（メキシコ）で NEUE KLASSE の量産が開始され、**瀋陽**（中国）の生産拠点でも NEUE KLASSE の生産に向けた準備が進められている。

駆動テクノロジーのさらなる柱となる水素燃料電池

次の 10 年間のうちに、全顧客が完全な電動モビリティに移行するために必要な枠組条件が、世界のすべての市場において整うわけではないことを、BMW グループは依然として想定している。従って、輸送部門における CO2 削減に貢献しつつ、人々の個々のモビリティ要件を満たすためには、高効率の従来型駆動テクノロジーを備えたさまざまな製品が、まだ必要とされるであろう。

水素燃料電池テクノロジーがドライブレインの商品構成に占める割合も、2020 年代後半以降に高まると予想される。BMW グループは、持続可能な個々のモビリティの追加的オプションとして、このテクノロジーの開発を一貫して推進しており、市場の要求と条件次第では、2020 年代後半に量産車製造の可能性もあると見ている。BMW iX5 Hydrogen*のパイロット・シリーズは、2023 年に初めて世界中のメディアに公開された。それ以来、この車両のフリートは、さまざまなターゲット・グループへのデモンストレーションや試験目的で配置され、大きな成功を収めてきた。

高性能燃料電池と最適化されたパワー・バッテリーを搭載した BMW iX5 Hydrogen の駆動システムは、世界でも類を見ないものである。燃料電池に供給するために必要な気体水素は、炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製の 700 気圧のタンク 2 基に貯蔵される。これらには合計 6 キログラムの水素が充填され、BMW iX5 Hydrogen の航続距離は、WLTP サイクルで 504 キロになる。水素タンクへの充填に要する時間はわずか 3〜4 分であるため、BMW iX5 Hydrogen は数回の短い停車を要するだけで、長距離でも BMW らしいドライビングの喜びを確保できる。

戦略に組み込まれた持続可能性

2021 年、BMW グループはドイツの自動車メーカーとして初めて、Science Based Targets（科学的根拠に基づく目標）イニシアティブが立ち上げた「**1.5℃のためのビジネス・アンビション**」キャンペーンに参加し、**遅くとも 2050 年まで**にバリューチェーン全体で**完全な気候中立性**を達成することを目指すとして約束した。

総合的な持続可能性のあらゆる側面を考慮するため、BMW グループは「**二次利用が第一**」のアプローチを活用し、NEUE KLASSE の車両に使用されるリサイクル素材や再利用可能な素材の割合を徐々に増やしている。遡ること 2021 年に、BMW i Vision Circular は、2040 年の**都市環境における個性的で持続可能で贅沢なモビリティ**がどのような姿になるかの一端を提示した。それは**再生材料**と再生可能原材料から作られ、そして 100%**リサイクル可能**なのだ。

BMW、予測どおり 2023 年の事業目標をすべて達成

2023 会計年度に、BMW グループは事業目標を予測どおりに達成した。顧客に納車されたプレミアム車の総台数は 255 万 4,183 台（6.4%増）となり、堅調な伸びを示した。通期のグループ売上高は 1,554 億 9,800 万ユーロ（9.0%増）に増加した。BBA の完全統合に加え、売上高は主に販売台数の増加と製品ミックスのプラス効果に牽引された。利払前・税引前利益（EBIT）は 184 億 8,200 万ユーロ（32.0%増）に昇った。

税引前利益 170 億 9,600 万ユーロは、対応するベース効果を反映している。前年度（2022）には、以前に保有していた BBA 株式 77 億ユーロの再評価が行われたことの影響で、BMW グループの業績とグループ利益が大幅に増加した。こうした効果が今年度にはないため、2023 年度の税引前利益（27.3%減）およびグループ当期純利益（34.5%減）は前年度を大幅に下回った。前述の再評価による一過性の影響がなければ、2023 年度のグループ当期純利益は前年度比で堅調に増加したはずである。

自動車部門では、利払前・税引前利益（EBIT）が大幅に増加し、129 億 8,100 万ユーロ（22.1%増）となった。追い風となったのは、BBA の完全統合、売上高の伸び、そして製品ミックスの改善である。これは、研究開発費や原材料費の上昇による逆風で相殺された。当期の EBIT マージンは 9.8%（2022 年：8.6%）であった。前述の 14 億ユーロの取得原価の配分から BBA 資産の減価償却費を除いた EBIT マージンは 10.8%であった。

こうした好業績により、設備投資の増加にもかかわらず、12 月末時点におけるこの部門のフリー・キャッシュフローは 69 億 4,200 万ユーロとなった（2022 年：110 億 7,100 万ユーロ／37.3%減）。前年度の数値には、BMW Brilliance の完全統合による 50 億ユーロの一時的なプラス効果が含まれている。

2023 年の BMW グループの設備投資額は 88 億 3,600 万ユーロ（8.5%増）に達した。電動化と自動運転モジュールや、さまざまな市場における高電圧バッテリー生産の立ち上げ、そしてハンガリーのデブレツェン工場の建設に、多額の費用が注入された。

グループの研究開発費は、総額 75 億 3,800 万ユーロ（13.8%増）となった。NEUE KLASSE の将来モデルのための開発費用に加え、研究開発費は主として車両ポートフォリオのさらなる電動化、デジタル化、および自動運転に重点を置いて投資された。

6.00 ユーロの配当を提案 - 従業員への利益分配ボーナス

BMW グループの収益性が高いことは、重要な数値である「1 株当たり利益」（EPS）が、2023 年度 17.67 ユーロであったことによって裏付けられる。前年度の 1 株当たり 27.31 ユーロという高い数値は、以前に保有していた BBA 株式の再評価が行われたことによる 77 億ユーロの一時的効果を反映している。この効果がなければ、2022 年度の数値は 1 株当たり 15.66 ユーロとなり、従って 2023 年度の EPS は 12.8%の大幅増であったことになる。

BMW グループは、その成功を株主と確実に分かち合っており、2023 会計年度の配当性向は通常どおりの 30～40%の範囲内になる。取締役会と監査役会は、5 月 15 日の年次株主総会に、普通株式 1 株当たり 6.00 ユーロ（2022 年：8.50 ユーロ）、優先株式 1 株当たり 6.02 ユーロ（2022 年：8.52 ユーロ）の配当を提案する予定である。これは暫定的な配当性向 33.7%（2022 年：30.6%）に相当する。

業績と報酬の原則に従い、ドイツの従業員も適切な方法で会社の成功を分かち合う。一例として、熟練労働者の場合、2023 年度には 8,400 ユーロ（バイエルン州金属・電子業界の給与グループ ERA 5 に基づく）が支給され、年金制度に係る部分も支給される。

2024 年の展望：BMW グループ、高収益成長を見込む

自動車部門では、需要の若干の増加や、新モデル販売のフル稼働と今後のモデル発表により、BMW、MINI、ロールス・ロイスの納車台数は前年度を少し上回ると見込まれている。完全電気自動車が販売台数に占めるシェアは、2023 年比で大幅な増加が予想される。2024 年の自動車部門の EBIT マージンは、8～10%の範囲内に収まると考えられる。

車両の燃費がさらに改善され、電気駆動システムを搭載した車両も増加しているため、EU 内で販売された全新車（フリート）の CO2 排出量は若干減少すると予期される。したがって、その数値が EU の公式目標値を大幅に下回ることも期待している。

安定した需要状況は、モーターサイクル部門にも反映されている。BMW R 1300 GS を含む全モデルの販売がフル稼働することと相まって、この部門でも若干の納車台数増加が見込まれる。EBIT マージンは 8～10%の目標範囲内に収まる見通しである。

ファイナンシャル・サービス部門の RoE は 14～17%と予測される。中古車市場の需給は、期待どおり正常化を続けている。そのため、リース終了車両の再販による収益は、2023 年と比較してさらに減少すると考えられる。

またこの傾向により、グループの税引前利益も若干減少する。BMW グループは、車両のデジタル化と電動化において競合他社をリードし続けており、この地位をさらに拡大する意向であるため、将来のプロジェクトのための研究開発費と設備投資は、自動車部門で 2024 年にピークを迎えることになる。生産ネットワークも、NEUE KLASSE 関連で 2024 年にさらに拡大される。

上記の目標は、従業員数が若干増加しても達成されるであろう。BMW グループの管理職に占める女性の割合も、わずかに増加すると予測されている。

マクロ経済や地政学的状況をめぐる不確実性の高まりにより、一部の地域では経済実績が予想された傾向や展開から外れる可能性がある。これは、貿易・関税政策、安全保障政策、そして国際貿易紛争激化の可能性に関係している。ウクライナ戦争と BMW グループの業績への潜在的な影響についても注視している。制裁措置によって適用される制限は、既に当社のガイダンスに織り込まれている。

BMW グループ - 概要：

2023 年通期

		2023 年	2022 年	増減率 (%)
納車台数				
自動車 ¹	台	2,554,183	2,399,632	6.4
BMW	台	2,252,793	2,100,689	7.2
MINI	台	295,358	292,922	0.8

ロールス・ロイス	台	6,032	6,021	0.2
モーターサイクル	台	209,066	202,895	3.0
従業員数（2023年12月31日現在）		154,950	149,475	3.7
EBIT マージン 自動車部門	%	9.8%	8.6%	14.1
EBIT マージン モーターサイクル部門	%	8.1%	8.1%	-
EBT マージン BMW グループ ²	%	11.0%	16.5%	-33.3
売上高	百万ユーロ	155,498	142,610	9.0
自動車	百万ユーロ	132,277	123,602	7.0
モーターサイクル	百万ユーロ	3,214	3,176	1.2
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	36,227	35,122	3.1
その他の事業	百万ユーロ	11	8	37.5
連結調整	百万ユーロ	-16,231	-19,298	15.9
利払前・税引前利益（EBIT）	百万ユーロ	18,482	13,999	32.0
自動車	百万ユーロ	12,981	10,635	22.1
モーターサイクル	百万ユーロ	259	257	0.8
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	3,055	3,163	-3.4
その他の事業	百万ユーロ	-13	-203	93.6
連結調整	百万ユーロ	2,200	147	-
税引前利益（EBT）	百万ユーロ	17,096	23,509	-27.3
自動車	百万ユーロ	12,642	18,918	-33.2
モーターサイクル	百万ユーロ	258	269	-4.1
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	2,962	3,205	-7.6
その他の事業	百万ユーロ	-100	995	-

	□			
連結調整	百万ユーロ	1,334	122	-
	□			
グループ法人税	百万ユーロ	-4,931	-4,927	0.1
	□			
純利益	百万ユーロ	12,165	18,582	-34.5
	□			
普通株式 1 株当たり利益	ユーロ	17.67	27.31	-35.3
優先株式 1 株当たり利益 ³	ユーロ	17.69	27.33	-35.3

¹ 合併会社 BMW Brilliance Automotive Ltd. (瀋陽) の納車台数を含む。

² グループの売上高に対するグループ税引前利益の比率。

³ 普通／優先株式。優先株式 1 株当たり利益は、優先株式 1 株当たり 0.02 ユーロの追加配当を賄うのに必要な利益を、対応する会計年度の四半期にわたって比例配分することにより算出される。

BMW グループ - 概要 :		2023 年第 4 四半期	2022 年第 4 四半期	増減率 (%)
2023 年第 4 四半期				
納車台数				
自動車 ¹	台	717,620	651,794	10.1
BMW	台	631,526	566,823	11.4
MINI	台	84,616	83,651	1.2
ロールス・ロイス	台	1,477	1,320	11.9
モーターサイクル	台	44,349	43,562	1.8
従業員数 (2023 年 12 月 31 日現在)		154,950	149,475	3.7
EBIT マージン 自動車部門	%	8.5%	8.5%	-
EBIT マージン モーターサイクル部門	%	-7.6%	-9.4%	-19.0
EBT マージン BMW グループ ²	%	8.6%	8.2%	4.1
売上高	百万ユーロ	42,968	39,522	8.7
	□			
自動車	百万ユーロ	37,283	34,571	7.8
	□			
モーターサイクル	百万ユーロ	643	691	-6.9
	□			
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	9,504	9,086	4.6
	□			
その他の事業	百万ユーロ	2	2	-
	□			
連結調整	百万ユーロ	-4,464	-4,828	7.5
	□			

利払前・税引前利益 (EBIT)	百万ユーロ	4,412	3,500	26.1
自動車	百万ユーロ	3,171	2,932	8.2
モーターサイクル	百万ユーロ	-49	-65	24.6
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	606	536	13.1
その他の事業	百万ユーロ	0	-16	-
連結調整	百万ユーロ	684	113	-
税引前利益 (EBT)	百万ユーロ	3,682	3,253	13.2
自動車	百万ユーロ	3,031	3,009	0.7
モーターサイクル	百万ユーロ	-53	-57	7.0
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	511	533	-4.1
その他の事業	百万ユーロ	-212	-263	19.4
連結調整	百万ユーロ	405	31	-
グループ法人税	百万ユーロ	-1,068	-1,078	0.9
純利益	百万ユーロ	2,614	2,175	20.2
普通株式 1 株当たり利益	ユーロ	3.77	3.43	9.9
優先株式 1 株当たり利益 ³	ユーロ	3.78	3.44	9.9

¹ 合併会社 BMW Brilliance Automotive Ltd. (瀋陽) の納車台数を含む。

² グループの売上高に対するグループ税引前利益の比率。

³ 普通／優先株式。優先株式 1 株当たり利益は、優先株式 1 株当たり 0.02 ユーロの追加配当を賄うのに必要な利益を、対応する会計年度の四半期にわたって比例配分することにより算出される。

***燃料消費量と排出量のデータ：**

ロールス・ロイス SPECTRE：消費電力 (mi/kWh//kWh/100km)：2.6 - 2.8 mi/kWh // 23.6 - 22.2 kWh/100km (WLTP)；電気航続距離 (WLTP)：329* mi / 530* km；CO2 排出量：0 g/km (NEDC)。

BMW i5 eDrive40：消費電力 (kWh/100 km)：- (NEDC) /18.9-15.9 (WLTP)；電気航続距離 (WLTP) (km)：497-582.

BMW i4 eDrive40：NEFZ []；WLTP (複合)：消費電力：19.1-16.1 kWh/100km；CO2 排出量：0 g/km；航続距離：493-590 km.

BMW iX5 Hydrogen：WLTP サイクル複合消費量：1,19 kg H₂/100 km；WLTP サイクル CO₂ 排出量：0 g/km；電気航続距離：504 km（313 miles）

MINI Cooper SE：電気航続距離（WLTP 複合）：201 km；消費電力（WLTP 複合）：17.2 kWh/100 km；複合消費電力（NEDC）：- kWh/100 km

MINI Countryman：電気航続距離合計（l/100 km）：-（NEFZ）/8,3-4,6（WLTP）；CO₂ 排出量合計（g/km）：-（NEFZ）/187-120（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、並びに社用車を 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、同社の外国子会社、BMW グループのディーラー販売拠点（店舗）、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リテール車両の納車と、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の間には、直接の相関は存在しない。

EBIT

利払前・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 マージン

利払前・税引前利益／損失が売上高に占める割合。

EBT

EBIT に決算結果を加えた数値。

配当性向

配当性向は暫定値である。取締役会・監査役会は、1 株当たり固定配当を株主総会に提案しているが、現在から年次株主総会までの間に継続的に実施している自社株買いプログラムの結果、配当対象株式数はさらに減少すると予想される。これに伴い、5 月 15 日までの株主への配当金総額も変更となる可能性がある。

PHEV

プラグイン・ハイブリッド電気自動車