

2023年3月15日

BMW グループ、2023年の増収を見込む -

BEVのダイナミックな成長とハイエンド・プレミアム・セグメント

ツィプセ：「確かな強み、未来志向の技術、ノイエ・クラッセが成長の秘訣」

2023年のEBIT率は8~10%の見込み

高い需要：2023年のBEVシェアは15%に

今後数年間はBEVのダイナミックな成長が続く

2023年、ハイエンド・セグメントは2桁の成長を遂げる

2023年、CO₂排出量のさらなる削減を予定

ノイエ・クラッセの具体的な見通し - 工場、モデル

IAAモビリティでノイエ・クラッセの詳細を紹介

ミュンヘン発：BMWグループは、常に挑戦が求められる事業環境にあっても利益ある成長を見込んでいる。電気自動車の販売が大きく伸び、魅力的で技術的に優れた製品がもたらした昨年の成功を追い風に、2023年会計年度を見据えている。当社は2年後の次世代プロダクト"Neue Klasse"（ノイエ・クラッセ=新たなクラス）の発売に向けて、ゴールを目指して直線コースを快走している。現在の確かな強みと未来志向の技術が、この次世代プロダクトの基盤となる。

2023年の成長を推進するのは、バッテリー電気自動車（BEV）とハイエンド・プレミアム・セグメントのモデル（最新BMW7シリーズ、新型BMW X7、ロールス・ロイス・モデル・ファミリーなど）である。このハイエンド・セグメントにおいて、BMWグループは今年度、2桁台半ばの成長を見込んでおり、BEVモデルは2桁台後半の成長さえあり得ると考えている。BMWグループ全体では、2023年に全世界の顧客への納車がゆるやかに増加すると見込んでいる。

同時に、BMWグループは、本業における高いレベルの収益性を目指し、自動車部門のEBIT率が8~10%となることを目標にしている。なお、BMWブリリアンス・オートモーティブ社の完全子会社化以降、EBIT率は競合他社と直接比較できなくなっている。

BMW AG取締役会会長オリバー・ツィプセは次のように述べた。「BMWグループは、厳しい状況下でも高い回復力を発揮しています。当社は経済環境が早期に好転すると見込んでおり、それに応じた行動をとっています。高い柔軟性と実績は、逆風の中でも、BMWグループの成功を確かなものにし、利益ある成長の機会を逃さず活かすために有効であることが証明されました」

BMW AG財務担当取締役ニコラス・ペーターは次のように述べた。「BMWグループは、収益性を維持しながら、企業を大きく変革できることを実証しています。私たちの極めて強力な製品ポートフォリオ、特に電気自動車とラグジュアリー・クラスの素晴らしい製品が、この両方を可能にします。イノベーションのための

支出は、現在のキャッシュフローから捻出します。これまで同様、BMW のアプローチは、収益性の高い持続可能な未来に焦点を当てたものです」

2023 年の成長を強力に推進する BEV シェア 15%を見込む

この 1 年間で、BMW グループの BEV 販売台数は倍増して 215,000 台を上回り、E モビリティのパイオニアとしての役割を確立した。当社は今年も、欧州の競合他社を大きく上回り、アジアや米国の新興企業の大半をもはるかに上回る数の完全電気自動車を販売した。

BMW グループは、内燃機関の効率向上と相まって、気候保護に貢献しており、特に欧州において、車両の CO₂排出量を顕著に削減することができた。速報値では、2022 年に EU における車両による排出量は 105g CO₂/km に減少している。このように、BMW グループは、目標値である 127.5g of CO₂/km を上回る削減を達成し、2023 年にはさらなる削減を見込んでいる。

完全電気自動車の販売増加について、BMW グループは、既存顧客が完全電気駆動システムを搭載した車両に乗り換えているだけでなく、特に、他のブランドの顧客も BMW グループの BEV モデルを選択していることを指摘する。このように、今後も市場シェアの拡大を目指している。

BMW AG 取締役会会長オリバー・ツィプセは次のように述べた。「本質は説得力を持つ ー モデルの本質がすべてを語ります。だからこそ、今年は完全電気自動車のさらなる成長を目指しており、総販売台数の 15%を占めると見込んでいます」

BMW グループは、今年最初の 2 か月間で、完全電気自動車の販売台数を前年同期比で 2 倍以上に増やすことができた。中国での成長が著しく、当社の BEV 販売台数は 2 月末までの 1 年間で 3 倍以上となった。

今年、新しい BMW 5 シリーズと完全電気駆動の BMW i5 が発売され、BMW グループのほぼすべての主要セグメントで BEV を提供することになる。年末には完全電気駆動の BMW iX2 が登場し、来年には BMW 5 シリーズで初の完全電気駆動ツーリング・モデルがデビューする予定だ。

MINI とロールス・ロイスは 10 年以内に電気自動車だけのブランドに

MINI ブランドは、2030 年代初めから完全電気駆動の未来を目指す 最初に登場した新しい MINI ファミリーは、夏に発表された MINI Concept Aceman だ。プレミアム・コンパクトカー・セグメントの新しいコンセプトは、完全電気駆動、クロムやレザーを使わないこと、そして全く新しいデザインである。新型 MINI ファミリーの最初の電気自動車は、今年中に市場に投入される予定である。

また、2023 年には、ライプツィヒの BMW グループの工場で、新型 MINI Countryman の生産も開始し、クロスオーバーモデルは、完全電気駆動と内燃機関の両方が用意される予定である。世界唯一の完全電気駆動のコンバーチブルも MINI から登場する。MINI Cooper SE コンバーチブル* 限定車が、4 月から欧州で販売され、野外でゴーカートに乗るような独特の感覚を味わうことができる。

2022 年に世界に登場したロールス・ロイス初のオールエレクトリック車スペクターを皮切りに、2030 年にはロールス・ロイス・ブランドもオールエレクトリックになる予定で、今年、最初の車が顧客に納車される。

BEV のシェアは今後ダイナミックに拡大する

BMW グループは、すでに 12 種類ほどの完全電気自動車をラインナップしており、今後数年間は急成長を遂

げると予測している。2024年には、少なくとも当社の新車の5台に1台が完全電気自動車になり、2025年には新車の4台に1台、2026年には3台に1台程度がBEVになると見込んでいる。

BMWグループとしては、ノイエ・クラッセの販売が伸び、その説得力のある本質によって、eモビリティ市場に急速に浸透する力を秘めていると考える。2020年代後半の市場環境、原材料の価格と入手可能性の状況、包括的な充電インフラの構築のペースにもよるが、2030年よりもかなり前にBEVシェア50%以上を達成できると予想する。

BMWグループは、2030年までに合計1,000万台を超える完全電気自動車を顧客に届けることを目指している。完全電気自動車が200万台に達すると見込まれる2025年が重要な節目となる。

BMW AG取締役会会長オリバー・ツィプセは次のように述べた。「確かな強み、未来志向の技術、そしてノイエ・クラッセ、これが私たちの未来に向けた成功の秘訣です。これにより、世界のさまざまな地域で、さまざまな動きに的確に対応できる体制を整えます」

ノイエ・クラッセ始動：24か月以内に少なくとも6つのモデルを発表

電気ドライブトレイン（BEVのみ）のために妥協なく設計された車両アーキテクチャーと、新しいデザイン言語を特徴とするノイエ・クラッセは、3つの特徴を持っている。全く新しいUX/UIコンセプトを持ち新たに開発されたワイヤーハーネス、大幅に効率化された高性能電気ドライブトレインとバッテリー、そしてライフ・サイクル全体における優れたサステナビリティである。この基盤技術は、後に続くBMWの全モデルの基礎となる。

ノイエ・クラッセは、デジタル化と電動化の新しい基準となり、BMWを象徴する個性を未来に向けて進化させるとともに、急速に拡大するBMWグループの完全電気自動車に対する需要をさらに加速させる。ミュンヘンで開催されるIAAモビリティ2023で、BMWグループはノイエ・クラッセを目指すさらなるステップと新たな詳細を発表する。

BMWグループは、2025年後半の標準生産開始に向けて、すでにより具体的な枠組みを提示しており、ノイエ・クラッセのみを製造するデブレツェン（ハンガリー）の新工場で生産を開始する。

2026年以降、ノイエ・クラッセ・モデルは100年以上の歴史を持つミュンヘンの本社工場で生産される。現在、この新生産に向けて工場を近代化している。ノイエ・クラッセの標準生産は、2027年にサンルイスポトシの工場を開始するが、これは、BMWグループが8億ユーロを投じた工場、完全電気駆動モデルの統合および現地での高電圧バッテリーの組み立てが行われる。その他のノイエ・クラッセ生産拠点は、近日中に発表する予定だ。ノイエ・クラッセは、BMWブランドの中核をなす量産車として、スポーツ・アクティビティ・ビークルと、現在の3シリーズ・セグメントに属するセダンでスタートする。最初の24か月間に、BMWグループの全世界の生産ネットワークにおいて、少なくとも6種類のノイエ・クラッセ・モデルの生産が開始される予定だ。

未来のヘッドアップ・ディスプレイ：ノイエ・クラッセのBMW Panoramic Vision

1月にラスベガスで開催されたCES（テクノロジー見本市）で、BMWグループは、車内外のデジタル体験の未来像「BMW i Vision Dee」を発表した。BMW i Vision Deeに搭載されたフロントガラス全幅にわたる先進的なヘッドアップ・ディスプレイは、他の機能と同様に、遠い未来ではなく、ノイエ・クラッセのすぐ先を見据えたものだ。2025年以降、この革新技術は「BMW Panoramic Vision」という名で、ノイエ・クラッセ・

モデルに搭載される予定である。

BMW AG 取締役会会長オリバー・ツィプセは次のように述べた。「BMW i Vision Dee は、ハードウェアとソフトウェアの融合で何が可能になるかを示しています。ノイエ・クラッセは、デジタル化の可能性を最大限に引き出しており、クルマがインテリジェントな相棒になります」

駆動技術の新たな柱となる水素燃料電池

BMW グループは、今後 10 年間に、全世界の市場で、すべての顧客が完全なエレクトロモビリティに移行するために必要な枠組みが整うわけではないと考えている。したがって、ひとりひとりのモビリティのニーズを満たすと同時に、運輸部門の CO₂削減に貢献できる効率の高い従来型の駆動技術が必要となる。

また、2020 年代後半には、駆動系に占める水素燃料電池の割合が増加すると予想される。BMW グループは、持続可能な個々のモビリティのオプションとして、この技術の開発を一貫して推進しており、市場の需要と条件次第では、2020 年代後半に量産車製造の可能性もあると見ている。2023 年第 1 四半期、BMW iX5 Hydrogen*のパイロット・シリーズを世界のメディア関係者に初めて公開した。現在、この車両は、さまざまなターゲット層へのデモンストレーションやテストを目的に世界中で利用されている。

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*は、世界でも類を見ない駆動方式を採用している。燃料電池の供給に必要な水素は、炭素繊維強化プラスチック (CFRP) 製の 700 気圧のタンク 2 基の中に貯蔵される。これらには 6 キログラムの水素が含まれており、BMW iX5 Hydrogen*の航続距離は WLTP (国際調和排出ガス・燃費試験法) サイクルで 504 キロメートルとなる。水素タンクの充填にかかる時間はわずか 3~4 分であり、BMW iX5 Hydrogen*は、長距離でも数回の小休止のみで BMW らしいドライビングを楽しむことができる。

戦略の中核となるサステナビリティ

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、科学的根拠に基づく目標イニシアティブ「1.5°Cのためのビジネス・アンビション」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変動中立を目指すことを約束した。2030 年までに、サプライチェーン、生産、使用段階といったライフ・サイクル全体で、2019 年比で 1 台あたり少なくとも 40%の CO₂排出量削減を達成する見込みだ。

そのために、サプライチェーンにおける CO₂排出量の計画的な削減を継続し、特に、アルミニウムや鉄など CO₂集約型の素材に注力する。例えば、2024 年からは、カナダのリオ・ティント社から CO₂を大幅に削減したアルミニウムを調達する予定で、2 月にその旨の意思表示書に署名した。従来のアルミニウム生産工程に比べ、約 70%の CO₂排出を回避することができる。この納入予定量は、すべて、スパータンバークの BMW グループ工場で生産する車両に使用する。

BMW グループは、鋼材調達でも二酸化炭素排出量を大幅に削減している。欧州のサプライヤーとの初期契約に続き、2022 年に米国と中国で脱炭素鋼材を供給するさらなる契約を締結した。2026 年からは、全世界の生産ネットワークの 3 分の 1 以上に脱炭素鋼材を供給する予定だ。これにより、サプライチェーンの二酸化炭素排出量を年間約 90 万トン削減すると同時に、鉄鋼業界の変革を促す。

総合的な持続可能性のあらゆる面を考慮し、「Secondary First」アプローチにより、ノイエ・クラッセ車両のリサイクル・リユース材料の割合を現在の平均 30%弱から徐々に増やしていく予定だ。2040 年、都市における個人の持続可能で贅沢なモビリティはどんな姿になるだろうか。その一端は、100%の再生材料と再生可

能原材料から作られ、100%リサイクル可能な BMW i Vision Circular に垣間見える。

BMW グループ、2022 年の財務上の重要指標が史上最高を記録

BMW グループは 2022 年の目標を達成し、厳しい事業環境の中で力強い業績を示した。この好調な展開は、価格の改善と製品構成の効果、および中国の合併会社である BMW プリリアンス・オートモーティブ社 (BBA) の完全子会社化による。BMW グループは、前年度の主要な財務指標を再び上回り、売上高、グループ利益、純利益の大幅な伸びを報告した。

予想通り、納車は前年をわずかに下回る 239 万 9,632 台だった (前年同期: 2,521,514 台/4.8%減)。一貫して高い顧客ニーズを反映し、受注高は好調に推移した。しかし、半導体部品の供給難、サプライチェーンの混乱、新型コロナによる中国のロックダウンなどによって、完全に達成することはできなかった。電気自動車 (BEV と PHEV) は、合計で納車台数の 18.1% (433,792 台/前年比 32.1%増) を占めた。

グループ全体の売上高は、BBA の収益が加わったことが大きく貢献し、1,426 億 10 百万ユーロ (前年同期: 1,112 億 39 百万ユーロ/28.2%増) となった。また、新車販売とリース終了車の再販の両方で、価格設定の改善と製品構成の効果が現われた。素材・商品・物流コストの増加、金利上昇にともなうリファイナンス費用の増加、ならびに BBA の統合や電気自動車の割合の増加がコスト上昇の要因となった。

新モデルや第 6 世代電動ドライブトレインの研究開発費

BMW グループの継続的な変革は、研究開発費の緩やかな増加につながる。IFRS (国際会計基準) に基づく研究開発費は合計 66 億 24 百万ユーロ (前年同期: 62 億 99 百万ユーロ/5.2%増) で、主に新モデルのノイエ・クラッセおよび第 6 世代電動ドライブトレイン関連の開発費が占める。また、車両のデジタル化や自動運転の追加投資も含まれる。しかし、収益が前年同期比で増加したため、ドイツ商法に基づく研究開発費の割合は 5.0%に低下した (前年同期: 6.2%)。

有形固定資産およびその他の無形資産の資本的支出は、2022 年は 77 億 91 百万ユーロとなった (前年同期: 50 億 12 百万ユーロ/55.4%増)。この増加は、新たに子会社となった BBA への投資および BMW 7 シリーズや BMW X1 などの新モデルのための資本支出を反映している。追加資金は BEV の販売強化に投入された。資本投資率は 5.5%となった。

BMW グループの通年の決算前利益は 139 億 99 百万ユーロ (前年同期: 134 億ユーロ/4.5%増) であった。グループの税引前利益は大幅に増加し、主に BBA の完全子会社化にともなう評価額の影響により、235 億 9 百万ユーロと過去最高を更新した (前年同期: 160 億 60 百万ユーロ/46.4%増)。グループの EBT マージンは 16.5%だった (前年同期: 14.4%、2.1 パーセントポイント増)。グループ当期純利益は 185 億 82 百万ユーロとなった (前年同期: 124 億 63 百万ユーロ/49.1%増)。

普通株式 1 株につき 8.50 ユーロの配当提案

取締役会・監査役会は、5 月 11 日の年次株主総会に、普通株式 1 株当たり 8.50 ユーロ (前年: 5.80 ユーロ)、優先株 1 株当たり 8.52 ユーロ (前年: 5.82 ユーロ) の配当を提案する予定である。これは、配当性向 30.6%である (前年: 30.9%)。2022 年 5 月の年次株主総会で発行された権限に従い、取締役会は BMW AG の株式資本金額の 10%を上限として株式を買い戻すことを選択した。2022 年 12 月現在、普通株式約 1530 万株 (11 億 72 百万ユーロ) および優先株約 140 万株 (1 億 6 百万ユーロ) が買い戻され、自己株式として計上され、自己株式として認識された。このため、BMW AG は 2022 年 12 月 31 日現在、約 1680 万株の自己株式を保有しており、株式資本の 2.53%に相当する。

完全連結は自動車部門に大きな影響を与える

自動車部門は、高収益モデルの販売増加、価格設定の改善、中古車市場の継続的な好転から 2022 年も収益を上げた。また、為替も増収の追い風となった。BBA の完全子会社化により、部門収益は 1,236 億 2 百万ユーロと大幅に増加した（前年同期：954 億 76 百万ユーロ／29.5%増）。また、BMW Brilliance Automotive の完全子会社化により、売上原価も増加した。一方、特に半導体の供給不足やサプライチェーンの混乱、原材料やエネルギー価格の上昇による材料費や物流費の高騰は、売上原価にマイナスの影響をもたらした。

当年度の支払金利前税引前利益（EBIT）は 106 億 35 百万ユーロとなった（前年同期：98 億 70 百万ユーロ／7.8%増）。8.6%（前年同期：10.3%／-1.7 パーセントポイント）において、部門の EBIT 率は、7~9% のガイダンスレンジの上限を達成した。前述した BBA の完全子会社化がなければ、EBIT マージンは 11.2% となったであろう。

当部門の決算は前年同期を大幅に上回る 82 億 83 百万ユーロとなった（前年同期：19 億 35 百万ユーロ／328.1%増）。この当年度中の大幅な増加は、主にその他の財務結果における BMW Brilliance Automotive Ltd. の過去に保有していた持分の再評価（77 億ユーロ弱）の影響によるものである。

2022 年度の部門の税引前利益（EBT）は 189 億 18 百万ユーロとなり、前年度を大幅に上回った（前年度：118 億 5 百万ユーロ／60.3%増）。自動車部門のフリー・キャッシュ・フローは、年末に、110 億 71 百万ユーロ（前年同期：63 億 54 百万ユーロ／74.2%増）と非常に堅調な伸びを示した。

ファイナンシャル・サービスにおける競争の激化とリスク状況の変化

2022 年は、激しい競争、利率上昇、インフレ、さらに車両供給量の制限が、ファイナンシャル・サービス部門の新規事業に影響を与えた。ファイナンシャル・サービス部門がリースまたは融資する車が BMW グループの新車に占める割合は、2022 年には 41.0%となった（前年同期：50.5%／9.5 パーセントポイント減）。取引価格の改善と製品構成の改善により、当四半期の 1 台あたりの平均融資額は増加した。個人顧客向け融資・リース契約の新規契約高は、前年同期比 12.6%減の 554 億 49 百万ユーロとなった（前年同期：634 億 14 百万ユーロ）。

ファイナンシャル・サービス部門の税引前利益（EBT）は、前年度末の 32 億 5 百万ユーロ（前年同期：37 億 53 百万ユーロ、14.6%減）となった。これは、前年度のリスク状況が極めて良好だったことによる。地政学的な不確実性およびマクロ経済見通しの悪化に対応し、当年度において信用リスク引当金の増額が認識された。ファイナンシャル・サービス部門は、自己資本利益率（RoE）17.9%を達成した（前年同期：22.6%／4.7 パーセントポイント減）。

電動化圧力と BMW モトラッドの継続的な成長

2022 年、BMW モトラッドは、電動スクーター BMW CE 04 をシリーズ投入し、都市型モビリティの分野でブランドの電動化を推し進めた。モーターサイクル部門の 2022 年の販売台数は、過去最高の 202,895 台となった（前年同期 194,261 台／4.4%増）。このような売上高の伸びに加え、価格効果もあり、業績は好調に推移した。当年度、モーターサイクル部門では材料費および物流費の上昇の影響を受けた。当部門の売上高は 31 億 76 百万ユーロ（前年同期：27 億 48 百万ユーロ／15.6%増）、EBIT は 2 億 57 百万ユーロ（前年同期：2 億 27 百万ユーロ／13.2%増）となった。EBIT 率は 8.1%だった（前年同期：8.3%／0.2 パーセントポイント減）。

2023年の展望：利益率の高い成長予測

現在の高水準のインフレや金利、およびグループ報告書に記載されている世界的な難題にもかかわらず、BMWグループは需要が安定的に推移することを確信している。顧客への納車台数は前年度よりわずかに増加し、販売価格は安定した水準を維持すると予測しています。BMWグループは、新車の供給が増加することによって、2023年には中古車市場の状況が正常化すると予想している。

前述のすべての進展を考慮し、2023年の自動車部門の EBIT 率は 8~10%となる見通しです。これには、現在約 14 億ユーロにのぼる連結効果による費用が含まれている。BMWグループは、製品の全体的な燃費を継続的に改善し、代替ドライブトレイン・システムを搭載した車両を増やすことで、EUの新車車両から発生する CO₂排出量をわずかに削減するという目標の達成を見込んでいる。

二輪車セグメントの販売台数は、わずかに増加すると見込んでいます。セグメント EBIT 率は、8%から 10%の範囲に収まる見込みです。金融サービス分野の RoE は、14%から 17%の範囲に収まると見込んでいる。2022年度と比較し、2023年度は、リマーケティングによるリースリターンが弱まると予想している。

グループの税引前利益は大幅に減少する。この主な根本的理由の 1 つは、他の決算結果における過去に保有し再評価された BMW Brilliance の株式 77 億ユーロ弱が一時的な利益として計上されていたことによるものである。

労働力の規模がわずかに増加することは目標達成の一助となる。また、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想している。

これらの見通しには、BMWグループの主要販売市場における深刻な景気後退、ロシアとウクライナ間の紛争のさらなる激化、戦争の拡大、中国におけるパンデミック状況の悪化とそれに伴う経済環境への影響、国際的な貿易摩擦などを織り込んでいない。政治的動向の予測不能性が高まっていることから、地域によっては実際のマクロ経済が予想された傾向や結果と異なる可能性がある。政治的な不確実性の要因としては、貿易や関税に影響を与える政策、安全保障の動向、国際貿易摩擦の悪化の可能性などが考えられる。

* * *

BMWグループ - 概要		2022年	2021年	変動率(%)
納車台数				
自動車 ¹	台	2,399,632	2,521,514	-4.8
内訳: BMW	台	2,100,689	2,213,790	-5.1
MINI	台	292,922	302,138	-3.1

ロールス・ロイス	台	6,021	5,586	7.8
モーターサイクル	台	202,895	194,261	4.4
従業員数 (2021年12月31日時点との比較)		149,475	118,909	25.7
自動車部門EBIT率	%	8.6	10.3	-1.7%ポイント
モーターサイクル部門EBIT率	%	8.1	8.3	-0.2%ポイント
EBTマージン(BMWグループ)²	%	16.5	14.4	+2.1%ポイント
売上高	百万ユーロ	142,610	111,239	28.2
内訳:自動車	百万ユーロ	123,602	95,476	29.5
モーターサイクル	百万ユーロ	3,176	2,748	15.6
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	35,122	32,867	6.9
その他の事業	百万ユーロ	8	5	60.0
連結調整	百万ユーロ	-19,298	-19,857	-2.8
支払金利前税引前利益(EBIT)	百万ユーロ	13,999	13,400	4.5
内訳:自動車	百万ユーロ	10,635	9,870	7.8
モーターサイクル	百万ユーロ	257	227	13.2
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	3,163	3,701	-14.5
その他の事業	百万ユーロ	-203	-8	—
連結調整	百万ユーロ	147	-390	—
税引前利益(EBT)	百万ユーロ	23,509	16,060	46.4
内訳:自動車	百万ユーロ	18,918	11,805	60.3
モーターサイクル	百万ユーロ	269	228	18.0
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	3,205	3,753	-14.6
その他の事業	百万ユーロ	995	531	87.4
連結調整	百万ユーロ	122	-257	—
法人税	百万ユーロ	- 4,927	- 3,597	37.0
純利益	百万ユーロ	18,582	12,463	49.1
1株当たり利益 (普通株/優先株)	ユーロ	27.31/27.33	18.77/18.79	45.5/45.4

¹ 合弁会社 BMW Brilliance Automotive Ltd. (瀋陽)の台数を含む(2022年1月1日~2月10日まで:9万6,133台、2021年:65万1,236台、2020年:60万2,247台、2019年:53万8,612台、2018年:45万5,581台、2017年:38万5,705台)。

² グループ売上高に対するグループ税引前利益の比率

BMWグループ - 概要		2022年 第4四半期	2021年 第4四半期	変動率(%)
納車台数				
自動車 ¹	台	651,794	589,290	10.6
内訳: BMW ²	台	566,823	510,722	11.0
MINI ²	台	83,651	77,300	8.2
ロールス・ロイス ²	台	1,320	1,268	4.1
モーターサイクル	台	43,562	37,652	15.7
従業員数 (2021年12月31日時点との比較)				
		149,475	118,909	25.7
自動車部門EBIT率	%	8.5	7.7	0.8%ポイント
モーターサイクル部門EBIT率	%	-9.4	-19.8	10.4%ポイント
EBTマージン(BMWグループ) ³	%	8.2	10.2	-2.0%ポイント
売上高				
内訳: 自動車	百万ユーロ	39,522	28,408	39.1
モーターサイクル	百万ユーロ	34,571	25,103	37.7
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	691	486	42.2
その他の事業	百万ユーロ	9,086	8,688	4.6
連結調整	百万ユーロ	2	2	0
連結調整	百万ユーロ	-4,828	-5,871	17.8
支払金利前税引前利益(EBIT)				
内訳: 自動車	百万ユーロ	3,500	2,487	40.7
モーターサイクル	百万ユーロ	2,932	1,925	52.3
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	-65	-96	32.3
その他の事業	百万ユーロ	536	832	-35.6
連結調整	百万ユーロ	-16	-5	—
連結調整	百万ユーロ	113	-169	—
税引前利益(EBT)				
内訳: 自動車	百万ユーロ	3,253	2,907	11.9
モーターサイクル	百万ユーロ	3,009	2,149	40.0
ファイナンシャル・サービス	百万ユーロ	-57	-96	40.6
その他の事業	百万ユーロ	533	829	-35.7
連結調整	百万ユーロ	-263	153	-
連結調整	百万ユーロ	31	-128	-
法人税				
法人税	百万ユーロ	-1,078	-651	65.6
純利益				
純利益	百万ユーロ	2,175	2,256	-3.6
1株当たり利益 (普通株/優先株)				
1株当たり利益	ユーロ	3.43/3.44	3.39/3.40	1.2/1.2

¹ 合併会社 BMW Brilliance Automotive Ltd. (瀋陽)の台数を含む

² グループ売上高に対するグループ税引前利益の比率

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>