

これは、2008年2月14日にダイムラーAGから発表された
プレスリリースの日本語抄訳です。

ダイムラーグループ 2007年EBIT*は87億ユーロ (前年: 50億ユーロ)

Press information

2008年2月15日

- 純利益 40億ユーロ(前年: 38億ユーロ)
- 1株当たりの収益 3.83ユーロ(前年: 3.66ユーロ)
- 売上高は前年なみの994億ユーロ(前年: 992億ユーロ)
- 配当は1株当たり2.00ユーロに上昇(前年: 1.50ユーロ)
- 自社株買い戻しを本日より継続へ
- 見通し: 継続事業 EBIT が大幅改善の見込み

* EBIT: 利払い前の税引き前当期利益

ダイムラーAGは2月14日、グループおよび各部門別の2007年度暫定決算
(未監査)を発表しました。

ダイムラーの2007年EBITは、87億1,000万ユーロ(前年: 49億9,200万
ユーロ)と、年度目標として発表した85億ユーロを上回りました。

これには、メルセデス・ベンツ・カーズにおいて効率改善の成果と販売台数の
好調な推移により EBIT が大幅に増加したことが大きく寄与しています。ダイムラー・
トラック部門では、NAFTA 地域と日本での販売台数減にもかかわらず、前年の実
績を上回りました。ファイナンシャル・サービスの EBIT は、クライスラーファイナン
シャルの分離を受けて NAFTA 地域に独立のファイナンシャル・サービス部門を設
立するための費用が主な要因となり、前年実績に及ばない結果となりました。バン
、バスおよびその他の事業部門は、バンおよびバス部門で収益の改善が見
られたほか、ヨーロッパ・エアロノーティック・ディフェンス・アンド・スペース社
(EADS)の株式譲渡に関連した特別利益により、前年を上回る実績となっていま
す。ただし、このセグメントの EBIT については、グループ実績が EADS およびク
ライスラーの実績に連結していることが減益要因となっています。

また、為替ヘッジの状況が不利であったことも減益要因となりました。EBIT は
2006年、2007年とも特別項目の影響を受けています。2007年の特別項目とし
ては、EADS 株式の譲渡による収益、新経営モデルおよびクライスラー株式
19.9%の保有に関連した費用などが挙げられます。

純利益は、クライスラー売却に伴う 22 億ユーロの費用発生にもかかわらず、40 億ユーロと、前年の 38 億ユーロを上回りました。1 株当たりの収益は 3.83 ユーロ(前年: 3.66 ユーロ)となりました。

取締役会では、監査役会に対し、2007 年の配当として配当受給権のある株 1 株あたり 2.00 ユーロの配当を提案しています(前年: 1.50 ユーロ)。2007 年 12 月 31 日現在配当受給権を持つ株の数から、配当総額は 20 億 2,800 万ユーロとなります(前年: 15 億 4,200 万ユーロ)。この配当は、2007 年の営業損益およびキャッシュフローに加え、今後の予測も考慮したものです。

グループの付加価値は、前年比 8 億ユーロ増の 14 億ユーロ。これにより純資産利益率は 10.5%となります(前年: 8.3%)。これは、最低要求水準の 7%を大幅に上回るものであり、企業価値が上がったことを意味します。これには全部門が寄与しました。

販売台数および売上高

2007 年総販売台数は前年比 1%増の 210 万台となりました。グループ売上高は、昨年なみの 994 億ユーロ。為替変動調整後では前年比 3%増となります。

従業員数

2007 年 12 月 31 日現在、ダイムラーの従業員数は全世界で 27 万 2,382 人です(前年: 27 万 4,024 人)。このうち 16 万 6,679 人がドイツの従業員(前年: 16 万 6,592 人)、2 万 4,053 人が米国の従業員です(前年: 2 万 7,629 人)。実習生、訓練生の数は年末現在で 9,300 人となっています(前年: 9,352 人)。2006 年末に比べ従業員数が減ったのは、新経営モデルやその他の効率改善プログラムの実施が主な要因となっています。

利益配分

取締役会ではダイムラーAG で対象となる従業員約 13 万 1,000 人に対し、2007 年の自主的利益配分ボーナスとして、1 人当たり 3,750 ユーロを支払うことを決定しました。これは昨年の支給額 2,000 ユーロを大幅に上回るものです。2007 年ボーナスは 2008 年 4 月に支給されます。この高水準の利益配分によって、営業利益や当期におけるダイムラー再編に果たした従業員の多大な貢献に報いるものです。

安定した将来への投資

Page 3

研究開発費総額は 41 億ユーロと、前年実績の 37 億ユーロに比べて大幅に増加しました。これには、安全面におけるダイムラーの優位性を維持するための費用や燃料電池、バッテリー技術といった代替駆動システムの開発費用が含まれています。

研究開発費を部門別に見ると、メルセデス・ベンツ・カーズで前年の 23 億ユーロに対して 27 億ユーロ。ダイムラー・トラック部門は 10 億ユーロ(前年: 10 億ユーロ)となっています。

研究開発活動は、引き続き革新駆動技術の開発を重点的に進めました。また、CO₂排出をさらに削減し、将来の規制に対応したクルマを長期的にお届けするため、燃料電池、電気自動車などの代替駆動システム、それに軽量構造の取り組みも進めています。さらに、アクシデントフリードライビングのビジョンも主要な研究課題であり、戦略的に高い重要性を持つ分野です。

設備投資は 29 億ユーロとなっています。2007 年にすでに導入したニューモデルと今後導入予定のニューモデルに関連した重点的な投資を行いました。設備投資総額のうち、ドイツ国内への投資は 20 億ユーロとなっています。

自社株買い戻しプログラム

グループでは資本構造の最適化を目指し、2007 年 8 月より自社株の買い戻しプログラムをスタートしました。このプログラムでは、75 億ユーロを投じ、自社株の 10%近くを買い戻すことを発表しています。2007 年 12 月半ば現在の取得株数は 5,000 万株で、費用は 35 億ユーロとなっています。これらの株式は年末までに消却されました。この自社株買い戻しプログラムは引き続き実施していきます。

このプログラムはダイムラーAG 貸借対照表の利益剰余金にもとづくものです。ダイムラーAG の 2007 年財務諸表では純利益が 124 億ユーロ。うち 20 億ユーロが配当として提案されています。このように、自社株買い戻しを続行する十分な利益剰余金が確保されることとなります。

部門別の詳細について

メルセデス・ベンツ・カーズ(メルセデス・ベンツ、マイバッハ、スマート、メルセデス AMG、メルセデス・ベンツ・マクラーレン)の販売台数は 129 万 3,200 台と前年実績を 3%上回りました。このうちメルセデス・ベンツは同 3%増の 118 万 100 台となっています。スマートは前年(10 万 2,700 台)とほぼ同じ 10 万 3,100 台でした。メルセデス・ベンツ・カーズの売上高は前年比 2%増の 524 億ユーロとなっています。

EBIT は 47 億 5,300 万ユーロと増益(前年: 17 億 8,300 万ユーロ)、売上高利益率は 9.1%と、当初目標の 7%を大きく上回りました。コスト効率はいちだんと改善しました。さらに、販売台数が好調に推移したことも、収益の大幅増加につながりました。しかし、為替の変動が EBIT にマイナスの影響を与えています。

ブランド別に見ると、メルセデス・ベンツでは 2007 年のニューモデルのうち最も重要なのは、新型 C クラスです。C クラスは、セダンの発売に続き、わずか数ヶ月後の 2007 年 9 月に開催されたフランクフルト・モーターショー(IAA)で新型ステーションワゴンを発表しました。

また、フルサイズプレミアムモデルも、E クラスのセダン、ステーションワゴンを中心に、発売 5 年目となる 2007 年も、引き続き非常に堅調でした。S クラスは大変好調で、2007 年もラグジュアリーセダンのベストセラーの地位を守りました。

M クラスでは、2005 年 4 月に発売した第 2 世代モデルが 2007 年 10 月、累計販売台数 25 万台を達成しました。

新型スマート フォーツーは、2008 年 1 月に発売した米国市場も含め、大変な好評をいただいています。

メルセデス・ベンツは 2007 年のフランクフルト・モーターショーで「魅惑と責任」をテーマに掲げ、きわめてすぐれた燃費と環境性能を実現した一連のニューモデルを発表しました。DIESOTTO を搭載したハイブリッドの F 700 リサーチカーのほか、7 つのハイブリッド(5 モデルシリーズ)とゼロエミッションの燃料電池を搭載した B クラス F-Cell を含む、将来投入予定の 19 モデルを発表し、未来へのロードマップを明らかにしました。これは、高級感あふれる安全で環境にやさしい卓越したクルマを今後も提供していくというメルセデス・ベンツ・カーズの意欲を示したものです。

ダイムラー・トラックの販売台数は 46 万 7,700 台(9%減)となりました。これはおもに、米国、カナダ、日本など、主要市場の一部が大幅に縮小したことによるものです。これに対して、欧州、ラテンアメリカでは販売台数が大幅に増加しました。売上高は 285 億ユーロ(前年: 318 億ユーロ)で、販売台数の減少により前年割れとなりました(前年比: 10%減)。ただ、EBIT は 21 億ユーロと、前年のきわめて高い水準をふたたび 15%も上回っています。売上高利益率は前年の 5.8%から 7.5%に改善しました。

増益の主な要因は、「グローバル・エクセレンス」プログラムに伴う効率改善と、モデル構成の改善、欧州、ラテンアメリカ市場における販売台数の増加が挙げられます。

欧州/ラテンアメリカ地域におけるトラックの販売台数は、メルセデス・ベンツ・アクトロスの好調に支えられ、前年比 13%増の 15 万 9,900 台と記録的数字になりました。NAFTA 地域では、米国とカナダで 2007 年初めより実施された EPA07 排ガス規制の影響で、2006 年は駆け込み需要が発生し、販売台数が大幅に増加しました。しかし、米国市場におけるこの推移と周期変動による販売落ち込みによって、予想どおり前年実績(18 万 7,400 台)を割り込み、11 万 9,000 台となりました。また、トラックアジアは日本以外の市場での好調を受け、18 万 8,700 台と、前年実績をわずかに上回りました。

環境にやさしい BLUETEC テクノロジーを搭載したトラックは 2007 年も引き続き、きわめて好調に推移しており、2005 年の導入以来の累計販売台数は 10 万台を大きく上回る水準に達しています。

フレートライナーでは 2007 年 5 月、大型トラック 新型キャスケイディアを発表しました。このモデルは、長距離輸送トラックとして、NAFTA 地域市場のベンチマークとなっています。また、まったく新しいプラットフォームを採用することで、米国市場のセミトラック(トラクター)としては、最高水準の性能と効率、ドライバーへの配慮を実現したモデルです。キャスケイディアはダイムラー・トラック部門の世界的な開発ネットワークを活用し、多くの面で成果を上げました。例えば、新開発大型エンジンプラットフォームのエンジンと新型共通電気/電子プラットフォームのシステムを搭載する初めてのトラックとなります。

当期事業は新興市場での展開を強化しました。2007 年 12 月にはインドのヒーロー・グループとの間で合弁会社設立に合意しています。この合弁事業では最初のステップとして、小型、中型、大型商用車をインドの量販市場向けに現地生産することを計画しています。ダイムラー・トラックの現行モデルをベースにインド市場向け仕様モデルを生産する予定です。また、グループでは、ロシア商用車市場の急成長に対応して、ロシア国内に自前の生産拠点を設けることを現在検討しています。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスは、ほぼ安定した推移を示しました。2007 年は、クライスラーの過半数株式を譲渡したことで、北米にあるクライスラーのファイナンシャル サービス部門を売却することが必要となり、これが実績に影響しています。世界契約額は前年比 4%増の 591 億ユーロ。為替変動調整をすると 9%増となります。2007 年末現在、同部門のポートフォリオには、リースおよび融資車両として 230 万台が登録されています。新規事業は前年同様 276 億ユーロの高水準となりました。為替変動調整後は前年比 3%増となります。

EBIT は 6 億 3,000 万ユーロで、前年(8 億 700 万ユーロ)を下回りました。ファイナンシャル・サービスは順調ながらも、クライスラーの過半数株式譲渡にともなう NAFTA 地域における独立ファイナンシャル・サービス部門設立の費用を埋め合わせるにはいたりませんでした。しかし、株主資本利益率は 14.8%と、以前発表した 14%の目標値を達成しています。

バン、バスおよびその他の事業部門の構成は、メルセデス・ベンツ・バン事業部門、ダイムラー・バス事業部門のほか、クライスラーホールディング社株式 19.9%の保有、EADS 社への出資(年度末現在 24.9%)、および不動産事業となっています。

同部門の売上高はバンおよびバスの需要増加が主な要因となり、前年比 7%増の 141 億ユーロとなりました。

EBIT は、19 億 5,600 万ユーロ(前年:13 億 2,700 万ユーロ)となりました。メルセデス・ベンツ・バンおよびダイムラー・バスの 2 つの事業部門は、販売が順調に推移したことから増益となりました。また、EADS 株式の譲渡に関連した特別利益(2007 年:15 億 7,300 万ユーロ、2006 年:5 億 1,900 万ユーロ)も増益に寄与しています。

しかし、第 4 四半期には、A400M プロジェクト(継続事業のため、表には含まれません)に関連して、2 億 3,500 万ユーロの費用(比例配分)が発生しました。

2007 年 8 月 4 日現在、EADS への出資と同様クライスラーホールディングへの出資分についても、持分法適用により 3 ヶ月遅れでバン、バスおよびその他の事業部門に計上されています。このため、2007 年はクライスラーから 3 億 7,700 万ユーロのマイナスが計上されました。これには、追加的再構築対策関連費用 3 億 2,200 万ユーロと 2007 年秋、全米自動車労組(UAW)との間で結んだ新しい合意による費用(遅れなしで計上)が含まれています。

クライスラーが UAW と 2007 年秋に結んだ合意により発生する新たな費用は、国際財務報告基準(IFRS)に従い、現在価値でただちに計上することが必要でした。一方、この合意によって今後の医療費は大幅に減少することになります。世界販売台数は、28 万 9,100 台とふたたび過去最高を記録しました(前年:25 万 6,900 台)。このすぐれた実績には、ほとんどの市場と製品モデルが寄与しています。スプリンター・バンの世界販売台数は 18 万 4,300 台となりました(前年:15 万 7,200 台)。

ダイムラー・バス部門は世界販売が 3 万 9,000 台(完成車とシャーシ)と、前年の高水準をさらに 8%上回るとともに、すべての主要市場でトップの座を守りました。

EADS では、エアバス、ユーロコプター、EADS アストリウムがいずれも実績に寄与しましたが、A380 および A400M プログラムの遅れとドル安は減益要因となりました。EADS 実績のダイムラー連結分は 1,300 万ユーロとなりました(前年は 1 億 9,300 万ユーロのマイナス)。

北米の乗用車、ライトトラック市場は、住宅価格の落ち込みの影響から、引き続き低迷することが予想されます。西欧の乗用車市場は、約 1,480 万台と 2007 年とほぼ同じ規模となる見込みです。したがって、世界の経済成長は 2008 年も引き続き中国、インド、ロシアを中心とする主要新興市場が牽引することになるでしょう。

商用車の世界市場は 2008 年も拡大を続けるものと見られます。北米のダイムラー・トラックでは 2008 年後半にも、中型および大型のクラス 5~8トラックで需要回復が見込まれるほか、日本の商用車市場では 2007 年と同水準の販売が予測されます。西欧では、中型、大型トラック市場の好調が続き、販売台数は 2007 年同様の高水準となるものと考えられます。

ダイムラーでは、2007 年の売上高はある程度増加するものと予測しています。現在の状況から判断して、この成長にはすべての事業部門が寄与するものと見込まれますが、地域別では、アジアと東欧の成長市場を中心に伸びが期待できます。

メルセデス・ベンツ・カーズは販売台数をさらに伸ばし、2007 年の過去最高記録を更新するでしょう。2007 年、市場周期により販売台数が減少したダイムラー・トラックも 2008 年には増加に転じるものと予測されます。メルセデス・ベンツ・バンについても、2008 年から 2009 年にかけてこのまま販売台数の増加が見込まれます。ダイムラー・バスの販売台数は 2007 年と同程度の高い水準を維持するものと考えられます。また、ダイムラー・ファイナンシャル・サービスは契約額の増加を予測しています。

ダイムラーグループでは、各事業部門の計画に基づき、2008 年の総販売台数は前年を大幅に上回り、2009 年もさらに増加するものと予測しています。

メルセデス・ベンツ・カーズは 2008 年も引き続き EBIT が増加するものと見られます。すでに発表したとおり、同部門では遅くとも 2010 年までに売上高利益率を平均 10%に増加させることを目指しています。

また、ダイムラー・トラック部門では、予想される販売台数の増加により効率が
いっそう改善されることで、今年は収益がさらに増加するものと見込まれます。
同部門では、最近まで景気循環を通じた平均売上高利益率目標を 7%以上とし
てきましたが、今後は 2010 年までに 8%とすることを目指します。

メルセデス・ベンツ・バン部門では今後数年間にわたり、収益性が引き続き改善
するものと見られます。また、ダイムラー・バスでは、生産性と効率がいちだんと
向上することから、高水準の収益が今後期待されます。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは、クライスラーの過半数株式譲渡に
ともない、北米に独自のファイナンシャル サービス部門を展開するための関連費
用が発生するにもかかわらず、2008 年に株主資本利益率 14%以上を達成
する自信を深めています。

ダイムラーでは、各部門の予測をもとに、2008 年の継続事業 EBIT は 2007 年の
水準を大きく上回るものと見ています。なお、2007 年の EBIT には、EADS 株式の
処分などによるプラスと、クライスラーおよび新経営モデルに関連したマイナスが
含まれています。

自動車事業では、グループとして市場および製品の循環を通じた平均売上高
利益率 9%の達成を目指しています。

なお、収益を目標どおりに増加させるための基本的条件は、経済・政治環境が
ほぼ安定していることと、予測している乗用車・商用車の世界的需要が緩やかに
増加することであり、為替レートや原材料価格の動向によってはチャンスや
リスクが発生することとなります。

Amounts in millions of €	2007	2006
Mercedes-Benz Cars		
Financial support for suppliers	-82	-
Discontinuation of smart forfour	-	-946
Headcount reductions in the context of CORE	-	-286
Expenses relating to new early retirement contracts	-	-216

Amounts in millions of €	2007	2006
Daimler Trucks		
Adjustment of pension plans / healthcare obligations	86	-161
Disposal of real-estate properties in Japan	78	-
Expenses relating to new early retirement contracts	-	-134
Disposal of the off-highway business	-	13

Amounts in millions of €	2007	2006
Vans, Buses, Other		
Gain / expense relating to the transfer of shares in EADS	1.573	519
Restructuring program at EADS	-114	-
Expenses relating to restructuring and UAW contract at Chrysler	-322	-
Disposal of real-estate properties	73	271
Disposal of off-highway business	-	253
Expenses relating to new early retirement contracts	-	-29

Amounts in millions of €	2007	2006
Reconciliation / elimination		
New Management Model	-256	-349