

これは、2012年2月9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。

ダイムラーの125周年は絶好調： 継続事業EBIT、前年比24%増の90億ユーロ

Press Information

2012年2月14日

- ・ グループ純利益は過去最高の60億ユーロ(前年:47億ユーロ)
- ・ グループ売上高も過去最高の1,065億ユーロ(前年:978億ユーロ)
- ・ メルセデス・ベンツ・カーズ: 販売台数、売上高、EBITで過去最高を更新
- ・ ダイムラー・トラック: 販売台数、売上高、利益が大きく増加
- ・ 配当も前年を上回る1株当たり2.20ユーロを提案へ(前年:1.85ユーロ)
- ・ 2012年業績見通し: 継続事業EBITは2011年なみの見込み

ダイムラーAGは2月9日、ダイムラーグループおよび各部門の2011年暫定決算(未監査)を発表しました。

継続事業による2011年のグループEBITは前年比24%増の89億7,700万ユーロ(2010年:72億1,200万ユーロ)、特別項目を含めたグループEBITは同20%増の87億5,500万ユーロ(同72億7,400万ユーロ)といずれも新記録を達成しました。

純利益も過去最高の60億2,900万ユーロ(同46億7,400万ユーロ)、1株当たりの利益は5.32ユーロ(同4.28ユーロ)となりました。

ダイムラーは自動車の発明から125周年を迎えた2011年、複数の記録を一度に達成しました。ダイムラーAG取締役会会長兼メルセデス・ベンツ・カーズ統括のディーター・ツェツェは「ダイムラーグループの2011年実績は、販売台数、売上高、EBIT、純利益の4項目で過去最高となりました。しかも、全部門がこの結果に貢献しました」と述べています。とくに、メルセデス・ベンツ・カーズは販売台数、売上高、EBITで新記録を樹立し、当社の長い歴史の中でもかつてないすぐれた実績となりました。

ツェツェはまた、「125周年は、ダイムラーにとって飛躍の年ともなりました。上述の通りすぐれた業績を上げたことで、ダイムラーグループが有する乗用車、トラック、バン、バス、金融サービスという強固なポートフォリオが戦略的にすぐれていることが証明されました。ダイムラーグループでは今後もこの好調を維持し、2013年までに持続可能な形で、目標としている利益率を達成すべく全力を傾注します」と強調しています。

2011 年に達成したきわめて高い利益水準は、各部門で販売台数が順調に推移したことによるものです。とくに、メルセデス・ベンツ・カーズ、ダイムラー・トラック、メルセデス・ベンツ・バンの各部門は主要地域において、販売台数が前年比大幅増を記録。また、ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは、リスクコストの減少が大きな増益要因となりました。

一方、東日本大震災による特別損失は全体で 8,000 万ユーロとなりました。この特別損失額の算出に当っては、保険による保障も考慮しています。減益要因としてはこのほか、ルノー社(1 億 1,000 万ユーロ)および Kamaz 社(3,200 万ユーロ)への出資金の評価損を計上しています。

ダイムラーの 2011 年総販売台数は前年比 11%増の 210 万台となり、すべての自動車部門が寄与しました。グループ売上高は前年比 9%増の 1,065 億ユーロで、為替変動の影響を除いた増加幅は 10%でした。

産業部門の純流動性は 2011 年 12 月 31 日現在で 120 億ユーロ(2010 年 12 月 31 日: 119 億ユーロ)でした。

事業が全般に好調だったことから、ダイムラーグループの世界従業員数は 12 月 31 日現在で 27 万 1,370 人と、前年同期に比べて 1 万 1,270 人増加しました。本国ドイツでは 16 万 7,684 人まで拡大しました(2010 年: 16 万 4,026 人)。

ダイムラー取締役会と従業員総評議会は 2011 年の好調な業績を受けて、従業員に対する業績評価手当について協議し、ドイツ国内の対象となる従業員について、2012 年 4 月末をもって 1 人当たり 4,100 ユーロを支給することで合意しました(2011 年: 3,150 ユーロ)。

株主に対する配当については、ダイムラーの株主に帰属するグループ純利益の約 40%を分配することで、引き続き適正化を図ることを目指しています。取締役会および監査役会では好調な業績を考慮し、2012 年 4 月 4 日に開催予定の年次総会において、1 株当たりの配当を 2.20 ユーロとすることを提案予定です(2010 年: 1.85 ユーロ)。その場合、配当総額は 23 億 4,600 万ユーロとなります(同 19 億 7,100 万ユーロ)。

ダイムラー AG 取締役ファイナンス・コントロール/ファイナンシャル・サービス統括のボド・ユッバーは「これにより株主の皆様への利益分配を今年も適正化したいと考えています。今後もこの方向を継続できる見通しです」と述べています。

ダイムラーは、ゼロエミッションの実現に向けて、すべての自動車部門で超低燃費・環境対応型の新しい駆動技術の開発を重点的に進めていきます。ここでの目標は、従来の駆動技術の最適化とハイブリッド化による効率向上、燃料電池およびバッテリーによる電気自動車の開発です。さらに、もう 1 つの重点項目として、事故をできるかぎり回避し万一発生した場合にも損害を軽減することができる新しい安全技術の開発を掲げています。

このことから、2011 年は研究開発費を 56 億ユーロに増額しました(同 48 億ユーロ)。部門別では、メルセデス・ベンツ・カーズで 37 億ユーロ(同 31 億ユーロ)、ダイムラー・トラックでは 13 億ユーロ(同 13 億ユーロ)となっています。

設備投資は 42 億ユーロ(同 37 億ユーロ)で、ドイツ国内への投資は 27 億ユーロとなっています(同 21 億ユーロ)。主な投資の対象は、現地生産設備や新製品、新技術で、メルセデス・ベンツ・カーズにおいては、A クラス、B クラスの後継モデル生産に向けた、ラシュタット工場(ドイツ)とケチケメート新工場(ハンガリー)での生産能力拡大が重要な柱です。また、ダイムラー・トラックでは新型アクトロス大型トラックの発売のため多大な投資を行いました。

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)は、販売台数が 138 万 1,400 台と過去最高記録を更新しました(2010 年: 127 万 6,800 台)。売上高も前年比 7%増の 574 億ユーロ(同 534 億ユーロ)でした。

EBIT は 51 億 9,200 万ユーロと、前年に比べて大幅に増加しました(同 46 億 5,600 万ユーロ)。売上高利益率は 9.0%でした(同 8.7%)。

増益の最大要因は、ミディアムクラスや SUV を中心に世界的に販売台数が伸びたことで、とくに中国と米国市場ではラインアップの魅力が奏功し、大幅な増加となりました。さらに、価格設定の改善、保証関連支出の減少も増益要因となりました。一方、マイナス要因としては、原材料費の高騰と新型モデル発売にともなう費用増大、研究開発費の増加、為替レートの影響が挙げられます。

ダイムラー・トラックでは、世界販売台数が前年比 20%増の 42 万 5,800 台となり、

売上高も同 20%増の 288 億ユーロを記録しました(同 240 億ユーロ)。

Page 4

EBIT は 18 億 7,600 万ユーロで、これも前年実績を大きく上回りました(同 13 億 3,200 万ユーロ)。売上高利益率は 6.5%でした(同 5.5%)。すべての主要地域(NAFTA、欧州、アジア、ラテンアメリカ)で販売台数が増加した結果、全体として大幅増となり、主な増益要因となりました。また、子会社の三菱ふそうトラック・バス株式会社とダイムラー・トラック・ノースアメリカにおける事業最適化とポジショニング見直しの取り組みが成功を収めて効率が大きく改善したことも増益要因となりました。一方で、原材料価格の高騰や新型アクトロス関連の先行支出は減益要因となりました。東日本大震災は 7,000 万ユーロの減益要因となりました。これらのマイナス要因と Kamaz 社への出資で発生した評価損を除いた売上高利益率は 6.9%となりました。

メルセデス・ベンツ・バン(スプリンター、パリオ ビトー、ピアノ)の販売台数は、前年比 18%増の 26 万 4,200 台、売上高は 92 億ユーロで前年実績(同 78 億ユーロ)を大きく上回りました。

EBIT は 8 億 3,500 万ユーロ(同 4 億 5,100 万ユーロ)と大幅増となり、売上高利益率は前年の 5.8%から 9.1%へと改善しました。増益の主な要因は、ドイツ、NAFTA 地域、東欧を中心に販売台数が大きく増加したことにあります。非常な好評を得た新世代ビトーおよびピアノも、大きなプラスの要因となっています。原材料高騰によるマイナスの影響はありましたが、継続的な効率改善による増益はそれを補って余りあるものでした。

ダイムラー・バス(完成車およびシャーシ)は、完成車市場の低迷にもかかわらず、総販売台数は前年を上回る 3 万 9,700 台となりました(同 3 万 9,100 台)。売上高は 44 億ユーロと、前年(同 46 億ユーロ)実績をわずかに下回りました。

EBIT は 1 億 6,200 万ユーロと、前年(同 2 億 1,500 万ユーロ)の高水準に及ばず売上高利益率は 3.7%となりました(同 4.7%)。減益の要因は、西欧と北米におけるバス完成車の販売台数が減少したことで、とりわけシティバスは需要が落ち込みました。また、ラテンアメリカのインフレによる価格上昇も減益要因となりました。一方、ラテンアメリカ(メキシコを含む)におけるバスシャーシ出荷台数の増加や為替レートは増益要因となっています。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスはすべての地域できわめて好調で、世界契約額は前年比 13%増の 717 億ユーロと記録的な水準となりました(同 637 億ユーロ)。為替変動調整後の伸び率は 12%となります。新規事業は、自動車各部門で販売台数が伸びたことから前年を 15%上回る 335 億ユーロとなりました。

EBITは前年実績を大きく上回る13億1,200万ユーロ(同8億3,100万ユーロ)を達成し、株主資本利益率は25.5%(同16.1%)となりました。増益の主な要因は、リスク対策費用の減少と借り換え条件の改善、契約額の増加となっています。一方、減益要因としては、ドイツ国内の事業再編にともなう費用や、東日本大震災の発生にともない、貸し倒れ引当金の積み増しが必要となったことが挙げられます。

以上の部門の EBIT からグループ EBIT への「調整」の部は、持分法が適用される EADS に対する出資にもとづき案分したダイムラーの帰属分と、企業レベルでのその他の損益、グループ内部部門間取引廃止による収益への影響を含んでいます。

EADS の純利益に占めるダイムラー帰属分はプラス 1 億 4,300 万ユーロとなりました(同 マイナス 2 億 6,100 万ユーロ)。また、企業レベルでの支出 5 億 8,800 万ユーロも計上されています(同 収入 2,100 万ユーロ)。この支出の最大の要因は、訴訟費用およびルノー社への出資金の評価損(1 億 1,000 万ユーロ)で、後者については、第 3 四半期末のルノー株価急落を受けて公正価値まで減損を行いました。

今後の見通し

現時点では、債務危機の影響が広がる西欧を除き、世界の自動車需要は今年も引き続き拡大するものと推測しています。新車の世界登録台数は約 4%増加する見込みで、アジアの新興市場や米国、加えて復興需要が期待できる日本が牽引役となる見込みです。

中型および大型トラックの世界需要は、少なくとも昨年なみの水準となる見通しです。北米市場は需要の拡大ペースはかなり鈍化しながらも、世界的には最高となる 15~20%程度の伸びが期待できます。欧州では、現在進行しているソブリン危機とそれに伴う経済の減速に影響され、最大でも昨年なみの水準と見ています。日本では、復興需要が経済成長につながり、中型・大型トラックは前年比 5~10%の需要拡大が見込まれます。また、新興市場のトラック需要の伸びは控えめとなる見込みです。

メルセデス・ベンツ・カーズでは、販売台数は今年もさらに拡大し、市場平均を上回る伸びを示すものと予測しています。競争力ある製品ラインアップにより、従来の市場では経済環境が悪化する状況下でも拡大を期待しています。C クラスセグメントのモデルに対する需要も引き続き非常に高い水準を維持し、業績に貢献するものと見込まれます。ラグジュアリーセグメントでは、新世代 SL クラスが 3 月下旬に発売され、販売に弾みがつくと見込んでいます。SUV については新型 M クラスが今年から通年の販売となるほか、

9月には新型 GL クラスが発売となることから、一層の拡大が見込まれます。さらに6月には新世代 GLK クラス(コンパクト SUV)と新世代 G クラスが発売となります。量販コンパクトカー市場向けのニューモデルも販売拡大に寄与するものと見込んでいます。新型 B クラスがすでに2011年11月より販売を開始したのにつき、2012年9月には新型 A クラスが登場します。

エンジンについては、すぐれた効率を誇る新型 4 気筒、6 気筒、8 気筒エンジンと ECO スタートストップ機能についても搭載モデルをさらに拡大し、法人のお客様向けを中心に販売拡大へつなげていきます。新型エンジンと燃費にすぐれた Blue EFFICIENCY モデルにより、ダイムラーが EU 域内で販売する乗用車の平均 CO2 排出量は 2011 年に 150g/km まで減少しました(2010 年: 158g/km)。

モデルラインアップについては、成長戦略「メルセデス・ベンツ 2020」に沿って、今後すべてのセグメントで大幅な拡充を図ることにしており、コンパクトカーだけでも将来的に 5 つのモデルを揃えることで、若い世代のお客様への訴求を強めていきます。また、高級モデルについても、次期 S クラスに追加する 3 つの新モデルや新型 SUV モデルのほか、まったく新しいコンセプトとして 2012 年 9 月に発売予定の CLS シューティングブレークといったモデルを導入し、ラインアップの拡大を図る計画です。スマートでは、世界 30 以上の市場に段階的に導入予定のスマート電気自動車と、電動アシスト自転車「スマート ebike」の 2 つの注目モデルが、今年の販売に寄与するものと見込まれます。

地域別では、北米のほか中国、インド、ロシアで販売がいっそう拡大する見込みです。一方、競争熾烈な西欧市場では見通しは芳しくありませんが、ここでもモデルラインアップの拡大によって、さらに地位を高めることができると見えています。スマートの販売台数はかなり安定して推移するものと見られます。

ダイムラー・トラックでは今年、販売台数の拡大を予測しています。まず、欧州では 2011 年の大幅拡大を受けて、今年も市場平均より大きな伸長が見込まれます。ブラジルでは、2011 年に過去最高を記録したものの、今年排出ガス基準が厳格化されるため、当初は需要の落ち込みが予測されます。

NAFTA 地域におけるトラック市場の回復はおそらく今後も続くものと見られます。同地域では長年使用された車両が多く、買い替え需要が依然高い水準で推移しています。このため、同部門では好調な受注状況から、市場平均以上の販売拡大が見込めると考えています。日本では、東日本大震災後の復興にともなってトラック需要が増大しており、販売台数の増加が期待されます。

ロシア、インド、中国では、いっそうの販売拡大に向けた足がかりが得られました。昨年
は中国で合弁会社に対する当局の最終認可が下りたほか、ロシアでは Kamaz 社との
合弁会社がダイムラー製部品を用いて生産したトラック第 1 号を発表しました。また、
インドでは 2012 年 4 月にも初めての工場が開業の予定となっています。

ダイムラー・トラックでは、世界市場における地位を今後も全般的に高めていけると考
えています。多くの新型モデルやグローバルに展開する柔軟な生産体制がその支えと
なるでしょう。

メルセデス・ベンツ・バンでは、今年も好調な販売が続くと見られます。製品面で支えと
なるのは新型シティバンのシタンで、新しいセグメントに参入することになります。アルゼンチンに
おけるバンの生産体制は、2012 年初めより現行スプリンターへ移行しました。その結果、
ラテンアメリカの各市場では現在、ラインアップの大幅な改善が進んでいます。中国で
は、現地生産を行うことにより、大幅な販売拡大が見込まれます。その一環として、合弁
会社の Fujian Daimler Automotive では、ビトーおよびピアノに加え、2011 年末より
スプリンターの生産を開始しました。

ダイムラー・バスでは、革新的で高品質な新製品により 8 トン超のバスの中核市場で
は世界的優位性を維持できると考えていますが、ブラジルでは今年、ユーロ 5 排出ガス
基準が導入されるため、販売台数は若干の減少が予想されます。安定した中核市場と
なっている西欧では、すぐれた品質を誇るメルセデス・ベンツ新型シター口の発売により、
販売台数の微増が見込まれます。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは、中核となる自動車ローン、リース事業にお
いて、契約額、新規事業ともさらに増加するものと予測しています。BRIC 諸国市場での
成長とコンパクトカーの新車に対するローンが最大の要因となる見通しです。保険分野
では、仲介保険契約数と市場シェアをさらに拡大することを目指しています。また、2011 年より
car2go モビリティ事業を統合した「モビリティサービス事業部」も、大きな成長が見込ま
れます。

ダイムラーグループでは、主要な販売市場の動向予測と各事業部門の計画にもとづき、
今年も**販売台数**は大幅に増加し、**売上高**も引き続き前年を上回るものと予測しています。
また、継続事業による EBIT については、昨年年みの水準を目指しています。なお、以上
の予測は、為替レートが現在の水準と大きく変わらないという仮定にもとづくものです。

各部門に対して設定した EBIT 目標は以下のとおりです。

Page 8

- ・ **メルセデス・ベンツ・カーズ**: 前年なみ
- ・ **ダイムラー・トラック**: 前年なみ以上
- ・ **メルセデス・ベンツ・バン**: 前年なみ以上
- ・ **ダイムラー・バス**: 前年なみ以上
- ・ **ダイムラー・ファイナンシャル サービス**: 前年をわずかに下回る水準

ダイムラーでは、市場および製品サイクルを通じた自動車事業の年間平均売上高利益率を 2013 年までに 9% の水準で安定させることを目指しています。このために各部門に設定した**売上高利益率目標**は、メルセデス・ベンツ・カーズが 10%、ダイムラー・トラックが 8%、メルセデス・ベンツ・バンが 9%、ダイムラー・バスが 6%。また、ダイムラー・ファイナンシャル サービスについては、株主資本利益率 17% の目標を掲げています。

2012 年、2013 年の研究開発および設備投資は総額 215 億ユーロを予定しています (研究開発 109 億ユーロ、設備投資 106 億ユーロ)。これは 2010 年、2011 年の合計を 32 億ユーロ上回るものです。

ダイムラーは大胆な成長目標を達成するため、すべての事業部門で**人員の増強**を必要としています。とりわけ北米、アジア、ハンガリーでは、生産能力の拡大にともなって新しい雇用が生まれることとなります。ドイツ本国については、国外の生産能力を高めることによって長期的に雇用の維持を図っていきます。

この文書に示した数値は暫定的なものであり、監査会の承認や外部監査役の監査を受けたものではありません。