

※これは、2017年2月2日にダイムラー社から発表されたプレスリリースの日本語抄訳です。

Press-Information

ダイムラーは引き続き絶好調： 販売台数、売上高、純利益は過去最高を記録 (配当案 3.25 ユーロ) 2017 年も明るい見通し

2017年2月15日

- 総販売台数は約 300 万台（前年比 5%増）と過去最高を記録
- グループ売上高は同 3%増の 1,533 億ユーロに（2015 年：1,495 億ユーロ）
- グループ EBIT は前年なみの 129 億ユーロ（同：132 億ユーロ）
- 特別項目調整後のグループ EBIT は前年比微増の 142 億ユーロ（同：138 億ユーロ）
- 純利益は過去最高の 88 億ユーロ（同：87 億ユーロ）
- 配当は 1 株当り 3.25 ユーロの高額を提案（同：3.25 ユーロ）
- 2017 年見通し：販売台数、売上高、EBIT の微増を予測

ダイムラーAG は 2016 年も収益性ある成長を遂げ、販売台数、売上高、純利益で過去最高を達成しました。2017 年は、全部門で非常に魅力的かつ競争力ある製品ラインアップをお届けしていることから、グローバルな自動車需要微増と市場ポジションの強化という機会を活かし、総販売台数をさらに増やしたいと考えています。その結果、売上高や EBIT もさらに拡大する見通しです。

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、シュツットガルトで開いた毎年恒例の記者会見で次のように述べました。「ダイムラーは 2016 年、販売台数、売上高、純利益で過去最高を達成しました。しかし、同様に大事なことは、創業以来最高の年となったこの年から、ダイムラーが過去最大規模の変革をスタートさせたことなのです。ダイムラーは電動モビリティ推進の方向に針路を決め、労使協調の新しい企業文化を確立する取り組みを進めています。自動車産業の最前線で自動車の未来を開きたいと望む者には、強い財務基盤と革新的なスキルの両方が必要となります。2016 年は、ダイムラーにおいてはこれら 2 つの要素の組み合わせが、かつてないほど強固なものであることを実証する年となりました」。

2016 年のグループ EBIT は 129 億ユーロ（2015：132 億ユーロ）。特別項目調整後のグループ EBIT は、大半の部門で業績が好調に推移したことから、前年の 138 億ユーロから 142 億ユーロへとわずかに増加し、過去最高となりました。

純利益は過去最高の 88 億ユーロ（同：87 億ユーロ）、1 株当たりの収益は前年を上回る 7.97 ユーロ（同：7.87 ユーロ）となりました。

ダイムラーの総販売台数は前年比 5%増の約 300 万台となり、成長目標を達成しました。メルセデス・ベンツ・カーズとメルセデス・ベンツ・バンでは、大幅な増加を記録し（それぞれ 10%増、12%増）、年初に示した販売台数予想通りの実績を残しました。ダイムラー・トラックの販売台数は、NAFTA 地域や中東、トルコの市場発展が減速したことなどから、前年比 17%減の大幅な減少となりました。ダイムラー・バスは、ブラジルで市場が大きく縮小したことなどから販売台数が前年を大きく割り込み（7%減）、当初の予想を下回りました。グループ売上高は 1,533 億ユーロ（2015 年：1,495 億ユーロ）と前年比 3%の微増。為替変動の影響を除いた値も同 3%増となりました。

ダイムラーAG 取締役ファイナンス・コントロール/ダイムラー・ファイナンシャル サービス統括のボド・ユッバーは、次のように述べています。「ダイムラーは 2016 年も前年に続いて過去最高の業績をマークしました。ダイムラーはきわめて魅力的な製品と効率向上に向けて実施した措置により、市場の不安定な動きの中でも大きく前進し、事業を安定させることに成功しました。自動車事業では、売上高利益率の目標を再び達成しました。2017 年もこれらの過去最高をまた更新できることを確信しています」。

取締役会および監査役会では、2017 年 3 月 29 日の年次株主総会において、1 株当たり 3.25 ユーロの配当（2015：3.25 ユーロ）を提案する予定です。「ダイムラーでは引き続き未来への投資と株主の皆様に対しては通常どおりの多額の配当を行っていきます。これはダイムラーの自信を示すものでもあります」と、ユッバー。配当総額は 34 億 7,700 万ユーロ（前年と同額）、ダイムラーの株主帰属純利益に占める配当総額の割合は 40.8%（前年：41.3%）となります。

産業部門の純流動性は 2015 年 12 月 31 日の 186 億ユーロから増加して 197 億ユーロに達し、適正なレベルとなりました。この増加は主に、プラスのフリーキャッシュフロー 39 億ユーロによるものです。加えて、ダイムラー・ファイナンシャル サービスにおける持ち株取引に関連するキャッシュインフロー（7 億ユーロ）も寄与しました。マイナス要因としては、ダイムラーAG 株主に対する配当支払い 35 億ユーロが挙げられます。

グループの財務面での健全性はまた、格付け会社スタンダード&プアーズの信用格付けが高まったことにも見て取ることができます。すなわち、S&P はダイムラーに対する長期格付けを A-から A に、短期格付けを A-2 から A-1 に引き上げました。

2016年12月31日現在、ダイムラーグループの従業員数は28万2,488人（2015：28万4,015人）。生産が全体的に増える中でもほぼ横ばいとなりました。微減となった主な理由は、ダイムラー・トラックで主要市場の需要低迷により人員が削減されたことです。ドイツ国内の雇用は17万34人で横ばい（同：17万454人）。ダイムラーグループの実習生、訓練生の数は2016年末現在で7,960人（同：8,307人）。このうちドイツで2016年に新たに職業訓練に入った若者は1,883人（同：1,871人）となっています。

ダイムラーでは、グループ内の従業員にとっても、就職希望者にとっても、いっそう魅力ある職場となるよう常に努力を続けています。従業員は、有利なモバイルワークが行えるほか、ライフワークバランス面での支援が受けられます。また、マーケットの動向に合わせて、他社を上回る報酬や付加給付（企業年金など）が支給されます。グループはまた、事業の成功によって生まれた利益の分配を従業員に対して行っており、2016年分については2017年4月、対象となる従業員に対し、最大5,400ユーロを支給します（前年分は5,650ユーロ）。

部門別の詳細について

メルセデス・ベンツ・カーズは、メルセデス・ベンツブランドとサブブランドのメルセデス AMG、メルセデス・マイバッハ、メルセデス ミー、それにスマートブランド、ならびに電気自動車関連の新ブランド、EQ で構成されています。2016年は引き続き収益性ある成長を達成しました。販売台数は前年比10%増の219万8,000台と過去最高を記録、売上高も同7%増の893億ユーロとなりました。また、市場シェアがほとんどの地域で拡大しました。EBITは81億1,200万ユーロと、前年の79億2,600万ユーロをわずかに上回り、過去最高となりました。売上高利益率は9.1%（2015：9.5%）でしたが、特別項目調整後では10%の目標を達成し、前年と同等の水準となりました。

この好調な業績は主として新車販売台数の増加によるもので、特にSUVセグメントが主な牽引役となっています。また、価格設定の改善もEBITの増益要因となりました。一方、減益要因としては、新技術・新モデルのための先行支出や、タカタ製エアバッグに関連する4億8,000万ユーロの支出が発生しました。さらに、在庫価額の再評価より2億3,800万ユーロのマイナスが計上されています。

ダイムラー・トラックは販売台数が41万5,100台と前年の優れた実績を大きく割り込みました（2015：50万2,500台）。売上高は332億ユーロまで減少（同：376億ユーロ）。EBITは19億4,800万ユーロと、前年の高い水準（25億7,600万ユーロ）を大きく下回りました。売上高利益率は5.9%となっています（同：6.9%）。

減益となった主な要因は、NAFTA 地域やトルコ、中東、ラテンアメリカ、インドネシアにおける販売台数の急減ですが、欧州における競争激化も影響してい

ます。一方、効率および原材料費の改善や為替レートは増益要因となりました。 Page 4
なお、EBITには、ブラジルで継続している最適化プログラムに関連する人員整理費用 9,100 万ユーロも含まれます。

メルセデス・ベンツ・バンは、2016 年も販売記録を更新し、販売台数は前年比 12%増の 35 万 9,100 台となりました。売上高は 128 億ユーロと、これも前年実績を大きく上回りました（2015：115 億ユーロ）。EBIT は 11 億 7,000 万ユーロと、過去最高を達成しました（同：8 億 8,000 万ユーロ）。売上高利益率も前年を大きく上回る 9.1%となり、目標を達成しました（同：7.7%）。

EBIT 増益要因は、ヨーロッパ、NAFTA 地域、中国における販売台数の大幅増と効率の改善、逆にマイナス要因は、新技術・新モデルのための先行支出、さらに、タカタ製エアバッグ関連で 8,300 万ユーロのマイナスが発生しました。

ダイムラー・バスは、バス完成車およびシャーシの販売台数が 2 万 6,200 台となりました（2015：2 万 8,100 台）。販売台数のこの大幅減少は主に、ブラジルの経済状況が依然として思わしくないことによるものですが、その中においても、従来中核市場となっている EU30 地域（EU、スイス、ノルウェー）、ブラジル、トルコ、アルゼンチン、メキシコで、揺るぎないトップの座を守ることができました。EU30 地域ではバス完成車販売台数が再び前年を上回りました。ダイムラー・バスの売上高は前年実績をわずかに上回る 42 億ユーロ（2%増）。EBIT は 2 億 4,900 万ユーロで、前年の優れた実績（2015：2 億 1,400 万ユーロ）より大幅に増加しました。売上高利益率も大きく上昇して 6.0%（同：5.2%）となり、目標水準を達成しました。

これは、EU30 地域におけるバス完成車事業の好調や、良好なモデル構成比、それに為替レートのプラス効果が、ラテンアメリカで続く厳しい経済状況によるシャーシ需要の低迷やトルコ市場での販売台数減少がもたらすマイナスの影響を打ち消して余りあるものだったことによるものです。

自動車部門全体においては、ダイムラーのグループ傘下の販売店網再構築が 5,800 万ユーロの減益要因となりました（2015：1 億 4,400 万ユーロ）。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスの 2016 年ローンおよびリース新規契約件数は 160 万件、総額 618 億ユーロにのびりました。新規契約の総額は前年比 7%増となりました。この結果、ダイムラー・ファイナンシャル サービスの販売およびリース事業は、2016 年の自動車部門の新車販売のほぼ半数をカバーする形となりました。2016 年末時点でローンまたはリースを登録済みの自動車は 430 万台以上。これにより、契約額は前年比 14%増の 1,326 億ユーロとなりました。なお、アスロン・カーリース・インターナショナル社買収に伴う契約額の増加分は 37 億ユーロとなっています。なお、アスロン買収と為替変動の影響を除いた増加率は 10%となります。EBIT は 17 億 3,900 万ユーロ（2015：16 億 1,900 万ユーロ）で、過去最高となりました。株主資本利益率は 17.4%でした（同：18.3%）。

この好調の主な要因となったのは、契約額の増加でした。一方、為替変動は減益要因となりました。

以上の部門の EBIT からグループ EBIT への「調整」の部には、コーポレートレベルでの損益や、部門間のグループ内取引消去による EBIT への影響が含まれています。コーポレートレベルの項目は、総額 3 億 3,300 万ユーロの支出を計上しました（2015：7,900 万ユーロ）。これには、法的手続き費用 4 億ユーロ、北京汽車への出資評価損 2 億 4,400 万ユーロ、それに、為替差損 2 億 4,100 万ユーロが含まれています。プラス面では、ルノーおよび日産株式のドイツ年金制度資産への寄与として 6 億 500 万ユーロが計上されていますが、これは上記のマイナスを相殺するに至りませんでした。また、グループ内取引の消去からは 1,700 万ユーロの利益が発生しました（同：5,000 万ユーロ）。

2016 年と 2015 年の EBIT に影響を及ぼした特別項目については、14 ページの表に示しました。

将来への投資のさらなる増額

ディーラー・ツェツェは次のように述べています。「ダイムラーは今後も、画期的な革新によるモビリティの構築に積極的に取り組みながら、グループ全体でデジタル化を推進していきたいと考えています」。ダイムラーは、コネクティビティ（Connected）、自動運転（Autonomous）、フレキシブルな利用とサービス（Shared & Services）、電気駆動（Electric）という未来に向けた 4 つの戦略分野と、これら分野を高度につなげる作業において指導的な役割を果たしていきたいと考えています。

そのため、すでに非常に高い水準にあった研究開発費は、2016 年にはさらに 15%高い 76 億ユーロへと増額されました。主な投資分野は、新型車、低燃費かつ環境対応型駆動システム、新たな安全技術、自動運転、製品のデジタルコネクティビティとなっています。

新製品や革新技術、最新の生産設備による成長戦略を実行すべく、すでに高い水準にあった設備投資も 2016 年には再び増額され、59 億ユーロとなりました（2015：51 億ユーロ）。

メルセデス・ベンツ・カーズの設備投資は 41 億ユーロと、前年を大きく上回りました（2015：36 億ユーロ）。最も重要なプロジェクトとしては、新型 E クラスの生産開始と新型 SUV の GLE およびコンパクトクラスの後継モデルの準備、それに新型内燃エンジンやトランスミッションなどが挙げられます。また、開発中心拠点（コンピテンスセンター）としてのドイツの生産工場の再編に加えて、世界的な生産体制の拡大に対しても多額の投資を行いました。

ダイムラー・トラックで 2016 年に主な投資の対象となったのは、既存製品の後継世代と新製品、グローバルなコンポーネントプロジェクト、それに世界的

生産体制の最適化でした。同部門の設備投資総額は前年を上回る 12 億ユーロ となりました（2015：11 億ユーロ）。 Page 6

メルセデス・ベンツ・バンでは次世代プリンターが主な投資対象で、とりわけ米国での生産拡大が重点項目となりました。また、ダイムラー・バスでは、新製品および生産設備の近代化が主な投資対象となりました。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスは 2016 年、アスロン・カーリース・インターナショナル社を買収。フリートマネジメント事業に戦略的投資を行いました。アスロン社は、モビリティソリューションを提供する欧州大手企業であり、特に商用フリートリースおよびマネジメントを得意としています。今後はフリートマネジメント事業の全体がアスロンブランドに統合されることとなり、これによって欧州のフリートマネジメント分野で最大級のプロバイダー（乗用車・バン合計で 36 万台以上を保有）が誕生します。

今後の見通し：世界経済はわずかに改善へ

2017 年初めの世界経済はいくぶん控え目ながらも安定した成長を続けています。ダイムラーでは今年はいくぶん成長がわずかに加速すると予測しています。通年の経済成長率は、先進国では 2016 年と同等となる一方、新興市場では、これまで 6 年間の景気低迷を脱してわずかな回復が見られるはずですが、全体としては、2017 年の世界経済は昨年の弱い成長よりいくぶん改善される兆候がいくつか出ていますが、おそらくやや平均を下回る 2.5~3%の成長を超えることはないものと見られます。

今後の見通し：自動車市場は 2017 年も拡大続く

乗用車の世界需要は、2017 年は高い水準からさらに増大する見込みで、現時点では 1~2%の微増が予測されています。世界経済がどのように推移するかを決める要因の 1 つは、中国で小型エンジン搭載車に対する税制優遇措置が縮小されたことを受けて、中国市場の成長がどの程度弱まるか、ということです。2016 年好調に推移した中国市場ですが、2017 年はわずかな拡大にとどまると予測されています。

米国の乗用車およびライトトラック市場は、販売台数 1,700 万台以上という異例の高い水準を今年も維持する見込みです。米国の新政権が財政政策による刺激策を実施することがあれば、需要にとってさらにプラスとなる可能性があります。欧州については全体にわずかな市場の拡大が見込まれています。西欧では、乗用車販売台数は近年やや強い回復があったことから、2016 年並みにとどまる見通しです。ドイツ、フランスなどの主要市場でも、せいぜいわずかな成長が見込まれるにすぎないうえに、イギリスでは市場調整が予測されます。ロシア乗用車市場は近年の急激な縮小をへて、2017 年は回復が見込まれます。これまで 2 年にわたって需要が減少した日本の乗用車市場は、今年販売台数が安定化するものと予測されます。また、インドでは近年の力強い成長が続き、需要が再び大きく拡大する見通しです。

ダイムラーにとって重要な地域における中型および大型トラック需要は、昨年年みのやや低い水準にとどまる見込みです。NAFTA 地域では、景気循環による市場調整が続くものと見られます。車両総重量分類によるクラス 6~8 の需要は、2016 年の大幅減少に続いて、約 5%の減少となり、大型（クラス 8）の方で落ち込みが大きくなる見通しです。

現在の評価では、EU30 地域の市場は昨年一時的にピークに達したとされており、今年は景気が昨年よりもやや悪化することから、トラック販売は微減となる見通しです。ブラジルでは景気が大きく後退した後であり、トラック市場でもきわめて低い水準からのわずかな回復しか望めない状況です。トルコでは昨年の急激な落ち込みを受け、さらに微減が予想されます。ロシアでは昨年がきわめて低い水準であったため、大幅な需要拡大が見込まれます。

ダイムラーにとって最も重要なアジアの各市場は、2017 年はまちまちの状況となる見通しです。日本の小型、中型および大型トラック市場は数年間比較的安定した水準で推移してきたことから、今年については約 5%の市場調整が予測されています。インドネシアでは、近年の需要の大幅減少を受けて、トラック全体市場が 2016 年なみとなる見込みです。インドでは、わずかな市場拡大が期待されます。また、トラック価格の大幅な低下につながる、付加価値税改革が計画されており、そこから今年の需要にプラスの影響がもたらされる可能性があります。中国市場は、2016 年の力強い成長を受けて、かなり安定して推移する見通しです。

ダイムラーでは、2017 年 EU30 市場で、小型、中型、大型バンの需要が微増となると予測しています。最大の牽引役はドイツ市場ですが、欧州の他の主要市場も寄与する見通しです。米国では、大型バンの需要が引き続きかなり安定して推移する見通しです。一方、ラテンアメリカの中型および大型バン市場は、ベースとなる昨年実績がきわめて低い水準であるものの、大幅な回復が見込まれます。中国については、ダイムラーの参入市場については需要の持ち直しが期待されます。

バスについては、EU30 地域市場は 2016 年よりわずかに拡大する見通しです。ラテンアメリカ市場は、アルゼンチンとブラジルにおける現在の経済状況が引き続き悪影響を及ぼしています。近年の需要の大きな落ち込みは、2016 年に底を打ったと考えられることから、ダイムラーでは今年は特にブラジルで大幅な回復を期待していますが、市場規模は引き続き非常に低い水準にとどまる見通しです。

今後の見通し：自動車事業で販売台数がさらに拡大へ

メルセデス・ベンツ・カーズは、2017 年も成長戦略「メルセデス・ベンツ 2020」を引き続き実施し、総販売台数の微増を達成することで過去最高を再び更新したいと考えています。いっそうの成長が見込まれる市場は、とりわけ中国と欧州ですが、そのベースとなるのは、若返りを図ったきわめて魅力的な、そしてこれまでになく多様なモデルラインアップです。特に新型 E クラスは、

成長の弾みとなるでしょう。セダン、ワゴンが今年初めて通年販売となるほか、両モデルに続いてこの春には新型 E クラス クーペと、夏には E クラス カブリオレが登場。さらに、特に優れた多目的性を実現したニューモデルの E クラス オールテレインも発売されます。メルセデス・ベンツ・カーズのモデルとしてはこのほか、2016 年に発売した SUV や新型スポーツカーも好調です。さらに、コンパクトカーを含むさまざまなモデルの改良により、製品ラインアップの魅力を高めていきます。特に新型 S クラスでは、自動運転およびコネクティビティ分野での優位性をさらに強化します。また同部門では、販売・マーケティング戦略「ベスト カスタマー エクスペリエンス」を推進しています。例えば「Mercedes me connect」については、お届けするサービスの種類を段階的に拡大し、今後さらに 20 市場に導入の予定です。さらに、メルセデス・ベンツブランドの魅力を高める方策として、販売におけるデジタル化の推進とサービス機能の拡大を図っていきます。

メルセデス・ベンツ・カーズは今後数年にわたり、将来求められる条件に対して製品ラインアップの照準をいっそう正確に合わせていきます。略称 CASE が表す Connected、Autonomous、Shared & Services、Electric の 4 つの未来志向の戦略分野は、未来のモビリティのあり方を決定づけるものです。CASE における中心的課題は、この 4 つの分野を高度に関連付けることにあります。メルセデス・ベンツ・カーズでは、組織的に独立した部署を通じて関連する活動を推進することで、この課題に積極的に取り組んでいます。ダイムラー、中でもとりわけメルセデス・ベンツ・カーズはすでに今日においても、上の 4 つの領域すべてにおいて指導的な役割を果たしています。昨年パリで世界発表したコンセプトカー、「コンセプト EQ」は、メルセデス・ベンツのまったく新しい世代のクルマのあり方をはっきりと提示するものであり、CASE の 4 つの分野を緊密に関連付けることで、お客様にとってどのような可能性が実現していくのかを示しています。このコンセプトカーはまた、顧客重視型電気自動車に関する主要な要素をもれなく統合する新ブランド、EQ のスタートを告げる意味合いも兼ね備えています。この新ブランドは、CASE の 4 つの領域を高度に関連付ける目的に沿って広い事業領域をカバーしており、電気自動車、ウォールボックス、充電サービスをはじめ、家庭用エネルギー貯蔵設備や持続可能なリサイクルソリューションにも対応します。ダイムラーでは 2025 年までに、smart から大型 SUV にいたる全セグメントに電気のみで走るクルマを合わせて 10 モデル導入することを計画しています。

新型スマート電気自動車（総合電力量消費：13.1~12.9kWh/100km、総合 CO2 排出量：0g/km）は 2017 年春、フォーツーに加えて今回初めてフォーフォーも発売となりますが、これは上記の電気自動車攻勢の重要な要素となります。そのほか新しい成長のチャンスを生み出すものとしては、2016 年の導入後、今年順次拡張が進む「レディ・トゥ」サービスが挙げられます。これは、クルマのトランクへ小荷物を配達するサービス（「スマート・レディ・トゥ・ドロップ」）など、特に都市部におけるクルマの用途を広げることで、お客様に対して大きな付加価値を生み出すものです。

ダイムラー・トラックでは、2017年の総販売台数を昨年なみと見込んでいます。欧州、北米、日本の3つの主要地域の販売台数は、下期が好調となることから、全体に安定して推移すると予測されます。昨年、大きな市場調整がなされた NAFTA 大型トラック市場では昨年なみとなる見通しです。この動きのもう1つの要因となりそうなのは、フレートライナーの新型カスカディアです。2017年初めに生産をスタートし、北米市場でフラッグシップとなりました。同部門は市場ですでに強固な地位を占めていますが、2017年はこれがさらに強化されると見込んでいます。市場環境がわずかに後退しつつある EU30 地域は、昨年なみの販売台数となる見通しです。また、日本でも昨年なみの販売台数が予想されています。ブラジルでは、緩やかな市場回復に伴い、昨年の非常に低い水準を上回るものと考えられます。インドでも昨年を上回る見込みです。

メルセデス・ベンツ・バンは 2017 年、販売台数の若干の増加を目指しています。EU30 地域でも微増が見込まれます。2016 年には同部門の戦略である「メルセデス・ベンツ・バンをグローバルに」に沿って、世界最大の自動車市場である中国にもマルチマーパスビークルの V クラスとビトーが導入されましたが、今年はこの両モデルによって同国市場における需要がさらに高まるものと見られます。同部門がもう1つ、さらなる成長の牽引役として期待するものとしては、今後北米でも生産を予定しているスプリンターがあります。なお、2017 年後半には X クラスの導入により中型ピックアップ市場に参入し、世界販売台数の長期的な上積みを目指します。

ダイムラー・バスは、革新的・未来志向・高品質の製品により、長年の中核市場である 8 トン超バス市場における優位性を保つことができるものと考えています。2017 年の総販売台数は昨年を大きく上回る見通しです。また、EU30 地域の販売台数はある程度増加すると予想されます。ブラジルでは、2016 年の大幅減少でいちだんと低い水準まで落ち込んだことから、大幅な伸びが見込まれます。一方、メキシコでは引き続き好調に推移するものと期待されます。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスは今後も継続的な成長を目指していきます。2017 年は新規事業の若干の伸びと、契約件数のさらなる増加を予測しています。これは主に、各自動車部門、特にメルセデス・ベンツ・カーズの成長によるものとなるはずで、さらに、アジアを中心に新しい市場ポテンシャルを活用しており、お客様への対応のために新たなデジタル手段を利用しています。そのため特に、オンライン販売ルートの開発をさらに進めています。そうした成長のチャンスは、car2go、moovel、mytaxi による積極的なブランド展開や、Blacklane、FlixBus といった企業への出資など、革新的モビリティサービスの分野にも見られます。

今後の見通し：販売台数、売上高、EBIT が増加の見込み

今年の見通しについて、ツェツェは次のように述べています。「自動車部門を合わせた総販売台数を増やしたいと考えています。また、金融およびモビリティサービスでもさらなる成長を目指しています。ダイムラーは安定成長路線を進んでおり、この路線を一貫して追求していきます」。

ダイムラーでは、主要な自動車市場の動向予測と各事業部門の計画にもとづき、2017 年は総販売台数については微増が可能と考えています。また、グループ売上高も微増となる見通しです。これは自動車各部門の販売台数が全体として好調に推移することによるものです。

これらの事業部門はきわめて高い魅力と競争力を備えた製品を取り揃えています。そうしたラインアップは近年、拡張されるとともに一貫して刷新されてきました。このため、2017 年も見込まれる世界自動車需要の若干の拡大によって、平均以上の成長を確保し、主要な市場での地位を強化できるものと考えています。メルセデス・ベンツ・カーズでは今年、新型 E クラスの各モデルと好調な SUV、それにカブリオレのニューモデルなどが牽引する形で、新たな成長が期待されます。他の自動車部門も優れた製品のおかげでよい位置に付けているほか、ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは販売台数のいっそうの増加によって新規事業が追い風を受けることとなります。

このことからダイムラーでは、メルセデス・ベンツ・カーズ、ダイムラー・バス、ダイムラー・ファイナンシャル サービスについては売上高の増加を予測しています。ダイムラー・トラックは昨年なみとなりそうです。メルセデス・ベンツ・バンでは販売台数は微増が見込まれるものの、バン委託生産が 2016 年第 4 四半期中止となったことから売上高は昨年なみにとどまる見通しです。

地域別にみると、最も高い成長率が期待されるのはアジアと欧州ですが、他の地域でも事業規模の拡大が見込まれます。特に中国では、新たな販売拠点と生産能力の拡大、ラインアップの拡張によって、さらなる成長への絶好の条件を整えました。しかし、中国で販売台数が増えても、一方で現地生産の比率が上昇を続けることから、売上高の伸びへの影響は、販売台数の伸びに見合わない低いレベルにとどまると考えられます。なお、中国の関連会社、北京奔馳汽車有限公司 (BBAC) は、持分法適用による連結決算の対象となっています。

2017 年は、販売台数と売上高の伸びが予測されており、損益にプラスの影響を及ぼす見通しです。高い利益水準の永続化の基盤を固めたのは、2013 年から 2015 年に実施されたさまざまな収益性改善プログラムでした。現在では、事業システムの長期的かつ構造的な最適化を目指し、全部門でさらなる措置が講じられています。ダイムラーはグループ全体で生産プロセスの標準化およびモジュール化を進めています。この面では車両プラットフォームの高度利用を進めており、それによってコスト面での優位性をいっそう高めています。また、これと併行して、開発から生産、販売、サービスに至るすべての部門とバリューチェーンのすべての段階で、デジタルコネクティビティを推進しています。ダイムラーグループはこのようにして、お客様の利益となるよう、動きの速さと柔軟性、効率をいっそう高める余地を生み出しています。しかし、モデル攻勢や、製品・プロセスのデジタル化に求められる革新技术、それに全世界の生産施設の拡張と近代化のために引き続き多額の費用が必要とされることから、マイナスの影響も生じています。その結果、将来の繁栄を確実に実現するための先行支出は 2017 年もやはり前年を上回ることとなります。

部門別の 2017 年 EBIT 予測は以下のとおりです。

- ・メルセデス・ベンツ・カーズ：前年比大幅増
- ・ダイムラー・トラック：前年比微減
- ・メルセデス・ベンツ・バン：前年比大幅減
- ・ダイムラー・バス：前年比微増
- ・ダイムラー・ファイナンシャル サービス：前年なみ

ダイムラー・トラックにおける減益予測は、主に全世界における固定費の最適化に伴う費用を反映しています。この費用の総額は最大 5 億ユーロとなる見通しですが、その大部分が 2017 年に発生します。なお、この費用の一部は、日本の川崎拠点の不動産売却益約 2 億 5,000 万ユーロにより相殺されることとなります。メルセデス・ベンツ・バンでは 2016 年は EBIT が非常に高い水準となったほか、売上高利益率も高い値となりましたが、2017 年の利益水準も、長期平均との比較ではきわめて高くなる見通しです。2016 年比での EBIT 大幅減予測は、製品ラインアップの刷新と拡大に必要な多額の先行支出を主な要因として見込んだものです。

ダイムラーでは、持続的なベースでの自動車事業の平均年間売上高利益率を 9%とすることを目指しています。この全体目標を達成するため、各部門に対して設定された売上高利益率の目標は、メルセデス・ベンツ・カーズ 10%、ダイムラー・トラック 8%、メルセデス・ベンツ・バン 9%、ダイムラー・バス 6%となっています。なお、そのほとんどは 2016 年に達成されました。

自動車部門で予想される利益の推移は、産業部門の 2017 年フリーキャッシュフローに対してプラスの影響を与えるでしょう。新製品や新技術に対して繰り返し高額の費用が計上されることから、産業部門のフリーキャッシュフローは昨年なみとなり、配当総額を上回る見込みです

研究開発面におけるダイムラーグループの目標は、今後の技術的課題を背景に、競争力をさらに強化することにあります。低燃費で安全なクルマを実現する革新的ソリューションを中心に、競争上の優位を獲得したいと考えています。さらに、世界各地の自動車市場に存在する成長の機会を活かすべく、魅力的な新製品をお届けしていきたいと考えています。ダイムラーでは、コネクティビティ、自動運転、フレキシブルな利用とサービス、電気駆動（Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric）という未来に向けた 4 つの戦略分野をますます重視しており、このため研究開発費の総額は 2017 年も再び大幅に増加する見込みです。さらに、大胆な成長目標を達成するため、製品ラインアップは今後数年間を通じて一貫していちだんと拡大されます。従来 of 市場の外にある成長の可能性についても、適切な現地活動を通じて活かしていきます。また同時に、自動車事業の根本的な技術変革にグループが必ずや指導的な役割を果たせるようにしたいと考えています。このことから、設備投資は 2017 年も

再び大幅な増額となります。2017年と2018年の2年間を合わせた設備投資は140億ユーロ以上、研究開発費は160億ユーロ以上となる見通しです。 Page 12

ツェツェは、次のように強調しています。「ダイムラーは自動車を発明したメーカーとして、モビリティの未来形成に強い立場から大きな役割を果たし、業界における優位を確保することを目指しています。このことが、いっそう持続可能で収益性の高い成長の土台となるのです」。また、ボド・ユッバーは、「ダイムラーは将来に対する投資により、グループの革新力と俊敏性を高めつつありますが、同時に、財務規律にも目を光らせています」と述べています。

2017年は販売台数と売上高の伸びが見込まれることから、生産台数も引き続き増加する見通しです。同時に、近年すべての部門で実施されてきた効率強化対策がいまや効果を現しつつあります。ビジネスプロセスの構造改革を図る中長期的対策によって、効率はさらに向上する見込みです。このような状況からダイムラーでは、大胆な成長目標も、雇用をわずかに増やすだけで達成できるものと考えています。特に増員を必要とするのは、国際的な生産体制の拡大の取り組みや、今後の電気駆動およびデジタル化分野のプロジェクト推進のための研究開発分野です。なお、中国の提携先とともに共同で経営する企業では雇用がいちだんと拡大する見込みですが、これら企業の従業員はダイムラーグループの従業員数には含まれません。