



2017年8月2日

BMW グループは将来のモビリティに向けた道筋を設定

- クルーガー: 持続可能性は、駆けぬける喜びと同様に当社の多くを占めている
- ドイツ製のモビリティは革新性という強みを持っている
- 全速力で e モビリティを推進
- 最先端のユーロ 6 ディーゼルが排出ガスおよび CO₂ 排出量を削減
- BMW グループは EU 全体の BMW 車の総入れ替えとドイツ国内のユーロ 5 無償アップグレードを支援

ミュンヘン発:

駆けぬける喜び、BMW i、エフィシエント・ダイナミクス: BMW グループは、エモーション(感情)とサステナビリティ(持続可能性)を両立する。イノベーターとしての同社の強みと一貫して将来に焦点を当てた姿勢が、「メイド・イン・ジャーマニー」のプレミアム・モビリティの成功を保証する。BMW グループは、電動パワートレインからユーロ 6 規制に適合する最先端の低排出ガス、低炭素ディーゼル・ソリューションまで、技術的な基準を確立している。

「持続可能性は、駆けぬける喜びと同様に当社の多くを占めています。BMW i の導入により、当社はドイツで最初に電気自動車に専念することを明らかにした自動車メーカーになりました。」BMW AG 取締役会会長のハラルド・クルーガーはこう説明する。「しかし、将来のモビリティは感情や喜びだけでなく、持続可能なモビリティでなければならないと確信しています。当社はそのための変化を可能な限り強く、迅速に推進しており、競合する大手メーカーのどこよりも多くの電気駆動モデルを投入しています。」

しかしながら、持続可能性へ至る解決策は電気だけではない。クルーガーは次のようにコメントしている。「将来のモビリティは、当然、最先端のディーゼル技術にも依存することになります。なぜなら環境保護にはいくつかの側面があり、気候変動への取り組みはそのひとつにすぎないのです。」

現代の高効率なディーゼル・エンジンは CO₂ 排出量を低く抑え、環境保護に重要な貢献を果たしている。しかも、多くの有害な排出物に関して、ディーゼル・エンジンはガソリン・エンジンと同様にクリーンで清潔であり、例えばディーゼル微粒子、炭化水素、一酸化炭素の排出量は確かに低く抑えられている。つまり、ディーゼル汚染物質問題の主要な 4 つのうち 3 つがすでに解決済みで、もはや大気に悪影響を及ぼさないのである。BMW グループが事実や科学的根拠に基づいて客観的な議論を求めているのには、こうした理由がある。

この意味から、BMW グループは、都市部の大気をさらに改善することを目的とした「ナシヨナ

ル・ディーゼル・フォーラム」の包括的な措置を支援する。

- ・ これらの措置に加えて BMW グループは、資源、気候、環境全体に好影響をもたらす EU 全体の BMW 車両の総入れ替えキャンペーンを準備中である。当初、2017 年 12 月 31 日までに、ユーロ 4 か、またはそれ以前の基準をクリアしているディーゼル・エンジン搭載車の所有者には、BMW または MINI を購入する際に、最大 2,000 ユーロ(金額は購入したモデルに応じて変わる)の環境ボーナスを付与する。購入する車種は、BMW i3、プラグイン・ハイブリッド車、または CO₂ 排出量が走行キロメートルあたり 130 グラム(NEDC)のユーロ 6 基準をクリアしたモデルのいずれかでなければならない。この特別キャンペーンはまもなく、おそらく 8 月の終わりまでに開始される。ボーナスは、他の政府主導のインセンティブに加えて付与されることとする。
- ・ BMW グループのディーゼル・エンジン搭載車全体の窒素酸化物(NOx)の合計排出量は、2017 年 4 月のドイツ連邦環境局(Federal Environment Agency)の報告の通り、ドイツの平均値よりも 40%少ない。この優れた数字は、ユーロ 5 およびユーロ 6 適合モデルに該当する。さらに 2010 年から 2015 年に行った実際の路上走行から得た経験によれば、BMW グループは現在、ドイツ国内を走行する 225,000 台のユーロ 5 適合モデルの排気ガス処理システムに対し、追加の最適化を実施できる。もちろん、これに関する顧客の追加料金負担は不要である。
- ・ その上、BMWグループはサステイナブル・アーバン・モビリティ・ファンド(持続可能な都市の移動手段に関する基金)に投資しており、さらにデジタル化がもたらす機会を利用して交通量の増加をより効果的に処理し、排出ガスを削減することで大都市を支援する。例えば e モビリティの導入によるハンブルグとの戦略的パートナーシップや、ミュンヘンとハンブルグによる研究プロジェクト「City2Share」などのプロジェクトに基づき、BMW グループは電気自動車やカーシェアリングの増大による好条件の確立のために市当局との対話を強化している。

現在のディーゼルに関する議論について、クルーガーは次のように語っている。「現在までの約 2 年間で、最先端かつ高効率で顧客に人気のあったディーゼル技術は、意図的かつ公然と信用されなくなってきました。これは、何百万人もドライバーに大きな疑念を呼び起こし、どこへ向かうべきかがわからなくなっています。しかしドイツの自動車産業は、その革新性という強みによって将来の移動手段に対する解決策を提示し、生き残ると信じます。」

BMW グループは、同社の排出ガス処理技術が市場で入手可能な他社のものとは大きく異なることを繰り返し表明しており、引き続きこの分野での真の競争を模索している。また同社は、同社のディーゼル排出ガス処理システムに採用されている技術が不適合であるとの一部のメディアによる主張を強く否定している。クルーガーはこの件について、「BMW グループ

の車両には試験を目的とした不正な操作が為されていない、ということを内外の当局による調査で確認しています。」と説明している。

BMW グループは、内燃式エンジンの継続的な最適化に加え、電気自動車の普及についても先行している。また BMW グループは、車両構造も製造設備も柔軟性の高いものを採用しており、極めて高効率な内燃式エンジン・モデルでもプラグイン・ハイブリッド・モデルでも、どのモデルを、どの種類の動力源で、どのくらいの量を生産するか、短期間で決定することができる。

BMW グループは 2017 年、電気自動車の BMW i3、プラグイン・ハイブリッドの BMW i8、BMW iPerformance、およびプラグイン・ハイブリッドの MINI クロスオーバーを全て合わせた電気駆動モデルの合計販売台数が、初めて年間 10 万台を超えると見込んでいる。同社の電気駆動モデルは現在 9 種類が販売されており、2018 年にはニューBMW i8 ロードスターが追加される予定である。その後まもなく、電気のみで走行できるモデルは BMW グループのコア・ブランド・モデルの全てにわたり展開され、2019 年にはバッテリー駆動の MINI が、2020 年にはバッテリー駆動専用の BMW X3 が生産される。翌 2021 年には、BMW グループの新技术の最前線となるべくオール・エレクトリックによる BMW iNEXT の発売が見込まれている。このモデルはディンゴルフィン工場で製造され、将来の技術基盤としてのドイツの重要性と電気自動車の中核的研究拠点となることを強調する決定である。

この件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先は、
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 をご掲載ください。
受付時間：平日 9:00-19:00 / 土日祝 9:00-18:00
BMW インターネット・ウェブサイト：<http://www.bmw.co.jp>

この件に関する報道関係者のお問い合わせは：
BMW Japan Corp. 広報室：03-6259-8025（企業広報）