

2019年1月10日

## **BMWグループ、2018年の電気自動車の販売台数が14万台を超える**

- **電気駆動モデルの販売台数が38.4%増加**
- **BMWグループ、ヨーロッパにおいて電気自動車のマーケット・リーダーの座を獲得**
- **BMW AG 取締役会会長ハラルド・クルーガー：またも野心的な目標を達成**
- **BMWグループは革新技術での先導的な役割を目指す**
- **BMWグループは2019年の末までに50万台の電気自動車を走らせることを目標とする**

### **ミュンヘン発：**

BMWグループは2018年、14万台以上の電気駆動モデルを販売し、電動モビリティの分野で世界をリードする地位にあることを証明した。2018年に全世界のお客様のもとに届けられたBMWおよびMINIの電気駆動車両(フル・エレクトリックおよびプラグイン・ハイブリッド)は合計で142,617台(+38.4%)に達した。

「2013年にBMW i3を市場導入して以来、BMWグループは電気自動車の販売台数を急速に伸ばしてきました。私たちは2018年、14万台以上の電気自動車を販売し、またも野心的な目標を達成しました。」BMW AG 取締役会会長のハラルド・クルーガーはこのように述べ、「販売台数のこの好調な伸びとBMWグループの驚異的な市場占有率は、私たちの電気自動車がお客様にいかに満足していただけているかを示すものです。適切なインフラストラクチャーと法的な支援がある国々では、e モビリティ走行がいかにすばやく受け入れられるかは明らかです。今年の終わりまでに、私たちはBMWグループの電気駆動モデルを合計で50万台、路上を走らせることを目指しています。私たちがこれから数年でモデル・ラインナップをさらに拡大・強化すれば、この有利な傾向は今後も継続するでしょう。」と続けた。

### **マーケット・リーダー**

欧州は2018年における販売台数の50%以上を占め、BMWグループにとって電気駆動モデルの最も重要な販売地域であった。前年の電気駆動モデルの販売台数が合計75,000台で、市場占有率が16%を超えることから明らかなように、BMWグループは間違いなく欧州におけるマーケット・リーダーである。ドイツ市場では電気駆動車の5台に1台がBMWグループの車両である。全世界におけるBMWグループの電気駆動モデルの市場占有率は9%を超えている。BMWグループにとって電気駆動モデルの最大の単独市場は米国である。前年、米国でのBMWおよびMINIの電気駆動車両の販売台数は25,000台を超えており、その販売台数はグループ全体の販売台数の7%以上になる。BMW 530e(燃費(複合モード):2.3~2.1ℓ/100km、電力消費量(複合モード):52~47g/100km、CO2排出量(複合モード):13.9~13.3 g/km\*)は米国でその年最もよく販売されたプレミアム・プラグイン・ハイブリッドであった。

## 増加する割合

世界をリードする自動車メーカーとしてBMWグループの持続可能な成功にとってますます大きくなるeモビリティの重要性は、全販売台数に占める電気自動車の割合が段々と増加していることにも示されている。2018年のBMWおよびMINIの全販売台数に占める電気駆動モデルの割合は、2017年の4%から6%へと増加した。

## 戦略的な柱

eモビリティは未来志向の4つの**ACES**テーマ(自動運転、コネクティビティ、電動化、サービス/共有)のひとつとして、Number ONE > NEXT戦略の重要な構成要素である。BMWグループは2018年、研究・開発にこれまで以上の資金を投じた。「私たちはこの戦略を徹底的に実行し、未来のテクノロジーに広く投資を続けています。私たちは前年、BMWを未来のニーズに対応できる会社にするために一連の重要な礎を築きました。」とハラルド・クルーガーは語った。

## 2018年のマイルストーン

2月:BMWグループは中国のメーカー**Great Wall**との合併事業を発表する。この連携の主な目的は、バッテリー式電動 MINI 車両の共同開発と将来の中国での生産である。この戦略的な決定は、MINI ブランドの世界的な成功のさらなる拡大を目指すものだ。BMW グループは中国を将来のプレミアム市場として捉えている。この地はすでに、世界で最も大きな e モビリティ市場となっており、MINI ブランドへの大きな可能性を秘めている。中国で生産を行うことにより、中国のお客様に対して車両の魅力をさらに高めることができる。

性能、燃費、CO2 排出量、航続距離に関するすべての数字は暫定値である。

\* 燃費、CO2 排出量、電力消費量、航続距離に関する数値は、新しい WLTP テスト・サイクルに基づく測定値を比較のため NEDC に換算したもので、装着したタイヤのサイズによって異なる。これらの車両については、税その他の CO2 排出量が考慮される課金の評価に際して、ここに示した値とは異なる数値が該当することがある(国別法規によって異なる)。

3月：ジュネーブ・オートサロンでハラルド・クルーガーは、BMW i Vision Dynamicsを**BMW i4**として量産し、2021年以降は生産拠点のミュンヘンで生産することを明言する。

4月：コア・ブランドBMWの最初のフル電動モデルである**BMW Concept iX3**が北京モーターショーで初披露される。このモデルは中国で生産され、そこから世界に向けて輸出される。市場導入は2020年の予定である。

5月：**BMW i8 ロードスター**（燃費（複合モード）：2.0ℓ/100km、電力消費量（複合モード）：14.5kWh/100km、CO2排出量（複合モード）：46g/km\*）が最もよく販売されたプラグイン・ハイブリッド・スポーツ・カーとなる。これはBMW i8の全販売台数にも影響を及ぼし、2018年には24%の伸びを示した。

7月：BMWグループは中国の企業、Contemporary Amperex Technology Co. Limited（**CATL**）とバッテリー・セルの供給に関して40億ユーロで長期契約を締結する。この供給契約はCATLにとって、ドイツに世界最新鋭のバッテリー・セル生産施設を建設することを決定する際の決め手となる。2021年からは、BMWグループのディンゴルフィン工場生産されるBMW iNEXT用のバッテリー・セルが、CATLによって新設されるエアフルト工場から供給される。これによりBMWグループは、eモビリティのバッテリー・セル製造から完成車までの全バリュー・チェーンをドイツ国内に確立する。

9月：未来の先進技術に対するBMWグループの新しい方向性を示す推進力である**BMW Vision iNEXT**が報道関係者に初披露される。これは自動運転、コネクティビティ、電動化、サービスを結びつけるもので、ここでの主役はお客様である。お客様に新しい「お気に入りの空間」が提供される。BMW Vision iNEXTは第5世代の電動ドライブで駆動され、600kmを超える航続距離（WLTP サイクル）を達成する。

性能、燃費、CO2 排出量、航続距離に関するすべての数字は暫定値である。

\* 燃費、CO2 排出量、電力消費量、航続距離に関する数値は、新しい WLTP テスト・サイクルに基づく測定値を比較のため NEDC に換算したもので、装着したタイヤのサイズによって異なる。これらの車両については、税その他の CO2 排出量が考慮される課金の評価に際して、ここに示した値とは異なる数値が該当することがある（国別法規によって異なる）。

10月:**BMWグループ、Northvolt社、Umicore社**が共用のテクノロジー・コンソーシアムを創設し、3社が緊密に協力して、ヨーロッパにおいて電気自動車用の工業化されたバッテリー・セルのための完全かつ持続可能なバリュー・チェーンをさらに発展させる。同コンソーシアムは、バッテリー・セルへの需要が大幅に増大する中、原材料のマテリアル・サイクルを可能な限り包括的なリサイクルによって実現することも目指す。

11月:BMW eDriveテクノロジーの継続的な開発が**BMW i3**(120 Ah)とBMW i3s(120Ah)(燃費(複合モード):0.0/0.0ℓ/100km、電力消費量(複合モード):13.1/14.0~14.6kWh/100km、CO2排出量(複合モード):0g/km\*)とともに次の一步を踏み出す。このパイオニアの高電圧バッテリーの貯蔵容量は、2013年の最初の市場導入のときから2倍に増えた。日常的な使用で、両モデルは260kmの距離を走行することができる。BMW i3の販売曲線は並外れた伸びを示し、市場導入以降、販売台数は毎年増加し、2018年は前年値を11%上回った。

11月:特に街中の交通用に設計されている**Karsan**の都市バスが、BMW i3用に開発された電気モーターと高電圧バッテリーによって駆動される。これはStreetscooterとの成功を収めた共同作業に結びつき、BMW iバッテリー・モジュールが、郵便と小包を配達する電気トランスポーターを中間充電なしで終日使用できるようにした。

### 2019年の新モデル

今年、複数の新しいプラグイン・ハイブリッドが市場に導入される予定であるが、その中に新世代の**BMW X5プラグイン・ハイブリッド**(燃費(複合モード):2.1ℓ/100km、電力消費量(複合モード):23.0kWh/100km、CO2排出量(複合モード):49g/km\*)と新型**BMW 3シリーズ・プラグイン・ハイブリッド**(燃料消費量:1.7ℓ/100km以上、CO2排出量:39g/km以上\*)がある。これらのモデルは、航続距離が最大80km(NEDCサイクル準拠)の最新世代の電動ドライブを装備する。今年、長く待ち望まれた**MINI Electric**も発表され、英国のオックスフォードで生産される。

性能、燃費、CO2 排出量、航続距離に関するすべての数字は暫定値である。

\* 燃費、CO2 排出量、電力消費量、航続距離に関する数値は、新しい WLTP テスト・サイクルに基づく測定値を比較のため NEDC に換算したもので、装着したタイヤのサイズによって異なる。これらの車両については、税その他の CO2 排出量が考慮される課金の評価に際して、ここに示した値とは異なる数値が該当することがある(国別法規によって異なる)。

### さらなる一歩

BMW i3の市場導入により、BMWグループは早くもeモビリティの分野でパイオニアの地位を確実なものとしている。2021年までにBMWグループは5つの**フル電動モデル**、BMW i3、MINI Electric、BMW iX3、BMW i4、BMW iNEXTを提供する予定で、2025年までにモデル数を12以上に増やすことを目指している。これにより、広範囲のプラグイン・ハイブリッドの提供と合わせて、少なくとも25の電動化モデルが提供されることになる。

これらの基礎となるのは、**柔軟性の高い車両構造**と柔軟でグローバルな生産システムである。BMWグループは将来、フル電動(BEV)、セミ電動(PHEV)、従来型(ICE)パワートレインのモデルを1つの生産ラインで生産できるようになる。eモビリティを生産ネットワークに統合することにより、BMWグループは電気駆動モデルの需要に対してさらに柔軟に対応できるようになる。

現在 BMW グループはすでに**第 5 世代**の電動パワートレインを開発しており、そこでは電気モーター、トランスミッション、パワー・エレクトロニクス、付属のバッテリーの相互作用がさらに最適化されている。電気モーター、トランスミッション、パワー・エレクトロニクスの統合によってコストも抑えられる。その他のメリットは、電気モーターが**レア・アースを必要としない**ことである。そのため BMW グループはレア・アースの利用可能性に影響されることがない。第 5 世代の電動パワートレインはまず 2020 年に BMW iX3 に取り付けられる予定である。