

2020年7月27日

責任なくしてプレミアムなし: BMW グループは持続可能性と資源管理を中心に据えて方向性を決定

新たな持続可能性目標で取締役会および経営陣を評価

2030年までのライフサイクル全体のCO₂排出目標値を初設定

新しい目標は科学的根拠に基づいて設定

広範な製品戦略: 700万台を超える電気駆動車両を導入し、CO₂排出量を大幅に削減

生産および事業施設からのCO₂排出量を、車両1台あたり80%削減

目標: BMWグループの全部門が、業界全体で最も持続可能性の高いサプライ・チェーンを持つ

資源管理の目標は循環型経済

BMW AG 取締役会会長オリバー・ツィプセ: 「将来的に、持続可能性とプレミアムは不可分になる」

ミュンヘン発:

BMWグループは、企業としての方向性の中心に持続可能性と資源管理を据えることを決定した。取締役会会長のオリバー・ツィプセは、本日、ミュンヘンでこの方針に関する最初の詳細を発表し、同社が2030年までに達成すべき目標を明らかにした。この数年から数十年にわたり、同社は持続可能性にかかわる問題に対して繰り返し模範的な解決策を示している。さらに、CO₂排出量削減や資源効率を向上させるための戦略の中核には、絶えざる改善の原則がある。これにより、BMWグループは強固な基盤を築くことができる。

BMW AG 取締役会会長のオリバー・ツィプセは、「個人的には、気候変動との戦いと資源の取り扱い方に対する姿勢が、私たち社会の、ひいてはBMWグループ全体の将来を左右すると確信しています。そしてもちろん、プレミアム・メーカーである当社が持続可能性の分野で先導的な地位に立たなければなりません。そのために私たちは、今、ここでその責任を引き受け、この分野に関する課題をBMWグループの将来の方向性の中心に据えることにしたのです。この新しい方向性は、経営や購買から開発、生産を経て販売に至るすべての部門に適用されます。当社は、持続可能性を全く新しいレベルに引き上げようとしています。」と述べた。

BMWグループは、2030年までのCO₂削減に明確な目標を定めており、今回初めて、サプライ・チェーンから製品の製造を経て運用が終わるまでの全ライフサイクルを対象とすることにした。この全期間にわたり、車両1台あたりのCO₂排出量を1/3以上

削減するとしている。BMW グループが 2019 年に生産した 250 万台以上の車両にこれを適用すると、2030 年にはライフサイクルを通じて 4 千万トン以上の CO2 を削減することになる。

新たな持続可能性目標で取締役会および経営陣を評価

オリバー・ツィプセはさらに、「当社は、気候変動に関するパリ協定に対するコミットメントを明らかにしています。このため、新しい方針によって『2 度の目標 (Zwei-Grad-Ziel)』を大きく上回る野心的なコースを取ろうとしています。これは抽象的な声明ではなく、2030 年を見据えた 10 年間の計画であり、年ごとの目標も含まれています。毎年、進捗状況が報告され、目標に対して私たち経営陣が評価されます。このことは取締役会および経営陣の報酬にも影響を及ぼします。」と語った。

来年以降、BMW グループは、財務諸表および通常の業務状況に加えて持続可能性目標に関する報告を含めた統合報告書を発行する。オリバー・ツィプセは、「これは、当社のビジネスモデルと持続可能性が不可分であることを明示するだけでなく、当社の持続可能性に関する活動を従来よりも一層包括的に外部からの独立的な評価に委ねるものです。なぜなら、信頼性を高める唯一の方法が透明性であるからです。」と語っている。BMW グループは、すでに知られている「サイエンス・ベースド・ターゲット・イニシアチブ (科学的根拠に基づく目標設定への取り組み)

[\[https://sciencebasedtargets.org/\]](https://sciencebasedtargets.org/)」のガイドラインに基づいて目標を設定しており、このイニシアチブに参加する予定である。特に重要なのは、燃料の製造による CO2 排出量も含まれることで、ウェル・トゥ・ホイール (Well-to-Wheel : 油井から車輪までを網羅すること) を実現することになる。

生産および事業施設からの CO2 排出量を 80%削減

これは、すでに資源効率の点でベンチマークとなっている BMW グループの工場や事業施設からの CO2 排出量に直接影響を及ぼすことになる。2030 年に向けて、同社は業界全体の目標である 1.5 度よりもさらに野心的な削減目標を設定している。同社はすでに 2006 年以降、生産車 1 台あたりの CO2 排出量を 70%以上削減しているが、さらに 2019 年から 2030 年までの BMW グループの CO2 排出量 (スコープ 1+2) を 80%削減することを目指す。これに成功すれば、残存する CO2 排出量は 2006 年当時の 10%以下になる。ここで最も重要となるのが、同社のスコープ 1 およびスコープ 2 の CO2 排出量の約 90%を占めている工場である。

BMW グループは今年から 100%グリーン電力を採用するとともに、エネルギー効率の最適化に向けた投資を一貫して継続し、デジタル化の可能性も活用する。現在でも BMW グループはデータ・アナリティクスなどの手法を用いて、たとえばボディ製造時の廃材削減や機械設備の予測的メンテナンスを通じて生産効率の向上を実現している。また、世界各地の当社事業施設において、再生可能エネルギー源の利用拡大を推進す

る予定だ。その場合、BMW グループの特定の事業施設では、重要なエネルギー源としてグリーン水素が使用できる。

この大幅な削減に加えて、BMW グループは 2021 年以降、残存 CO2 排出量（スコープ 1 + 2）を適切な認証制度を利用して完全に相殺する計画である。

百万台の電気駆動モデルによる走行中の CO2 削減

2030 年までに、自動車の単位走行キロメートルあたりの CO2 排出量を 40%削減するよう求められている。そのための中心的役割を果たすのが、E モビリティの大幅増による将来にわたった製品戦略である。BMW グループは 10 年後までに合計 700 万台を超える電気駆動モデルを送り出す計画で、その約 2/3 は純電気駆動（ピュア EV）である。

オリバー・ツィプセはこれについて、「世界最良の自動車は持続可能でなければなりません。すなわち、将来は今まで以上にプレミアムと持続可能性が不可分なものとなるはずです。当社は、ハードウェアとソフトウェア両面にわたる卓越した技術的専門知識を活用して、単に魅力的な自動車を生み出すだけでなく、同時に CO2 削減に寄与できるようにしなければなりません。」と述べている。これに対応して BMW グループは、今年中に EU における同社の全車両の CO2 目標値をクリアすることを目指す。

生産戦略：生産台数の多いモデル・シリーズにピュア EV を導入

BMW グループは、すでに現在でも電動車の指導的メーカーのひとつである。同社は、2021 年末までに BMW i3*、MINI Cooper SE*、BMW iX3*、BMW iNEXT、BMW i4 の 5 種類のピュア EV の市販車を発売する予定だ。これに続くマイルストーンが、次世代の BMW 7 シリーズである。この BMW ブランドのフラッグシップ・モデルには、4 種類の駆動方式が用意されることになる。それは、48V テクノロジーを採用する高効率ディーゼル・エンジンおよびガソリン・エンジン搭載車、プラグイン・ハイブリッド車、そして初のピュア EV (BEV) である。さらに、2023 年までに 25 種類の電気駆動モデルを販売し、その半数はピュア EV となる予定である。

BMW 7 シリーズに加えて、他のモデル・シリーズについても包括的電動化を推進する。「パワー・オブ・チョイス」のさらなる選択肢として、ピュア EV、プラグイン・ハイブリッド、48V テクノロジー採用のディーゼル・エンジンおよびガソリン・エンジンの 4 つの駆動方式すべてが揃い、生産台数の多い BMW X1 および BMW 5 シリーズも加わる予定である。

BMW グループはプラグイン・ハイブリッド車の電気のみでの航続距離を延ばすため、今年からコネクティビティの活用を始めている。すでにヨーロッパの約 80 の都市では、e ドライブ・ゾーン技術を通じて、プラグイン・ハイブリッド車があらかじめ定められたグリーン・ゾーンに入ると自動的に電気駆動に切り替わるようになっている。この

機能の利用範囲はさらに他の都市や国にも拡大され、市街区域の増加に伴ってプラグイン・ハイブリッド車の純電動走行距離がさらに増えることが期待される。

また BMW グループは、エフィシエント・ダイナミクス戦略の一環として、将来も従来型駆動方式の燃費削減と効率向上を追及する。この CO2 削減の基本は、継続中の 48V テクノロジーのさらなる開発である。

サプライ・チェーンにおける CO2：販売台数が増えようとも大幅な削減を目指す

将来的に E モビリティが普及するにつれ、CO2 を削減するには、エネルギー集約型の高電圧バッテリーの製造など、より上流側の付加価値創造に一層注目する必要がある。なぜなら、これの是正処置を講じなければ、電動化車両の普及に伴う BMW グループのサプライ・チェーンにおける車両 1 台あたりの CO2 排出量が 2030 年までに 1/3 以上増加することになるからである。

同社は、このような排出量の増加を避けるだけでなく、車両 1 台あたりの CO2 排出量を 2019 年比で 20%削減することを目指している。そのための施策の一つとして、意思決定プロセスにおける発注の可否基準にサプライ・チェーンの CO2 フットプリントを含める計画である。これにより、サプライ・チェーンの CO2 目標値を具体的に定めた最初の自動車メーカーとして先駆的な地位を担うことになる。BMW グループのサプライ・チェーンは、全世界でティア 1（車両の材料やコンポーネントを供給）のパートナーが約 12,000 社と、生産設備や工具などを供給するその他のサプライヤーで構成される。BMW グループ全体の購買量は、年間 6000 万ユーロ以上にもなり、その約 2/3 が直接車両に関係している。

オリバー・ツィプセはこれに関し、「CO2 の削減は、メーカーとサプライヤーの共同作業で進めなければなりません。パートナーを納得させたいならば、模範を示す必要があります。持続可能性の先導者である BMW グループの言葉は、サプライヤーにとっても大きな意味を持ちますし、私たちはこの立場を利用します。BMW グループの目標は、業界全体を通じて最も持続可能なサプライ・チェーンを確立することです。」と語っている。この点に関して BMW グループは、トップレベルのティア 1 サプライヤーに限らず、サプライ・チェーン全体で持続可能性の問題に焦点を当てようとしている。

BMW グループはすでに電池メーカーとの契約に際し、第 5 世代のバッテリー・セルの生産にグリーン電力のみを使用することで合意している。これにより今後 10 年間で約 1,000 万トンの CO2 排出量を削減できる。これはミュンヘンのような人口百万人規模の都市の 1 年間の CO2 排出量に匹敵する。こうしたグリーン電力の使用拡大は BMW グループの明らかな方針であり、今後はコンポーネントや原材料のサプライヤーとの協力により全サプライ・チェーンへと拡張される。このようにして BMW グループは、自らと同じ決意と有効性をもって気候変動対策を遂行するパートナーを確保することになる。

責任ある資源管理のための循環経済

BMW グループのビジネスモデルにおいて、CO2 排出量の削減と並んで資源の管理も中核的な役割を演じている。たとえば、エレクトロモビリティは、長期的には一次原料だけで維持できるものではなく、資源の流れを根本的に変えなければならない。BMW グループの目標は、リサイクル・チェーンの透明性を高めることで高品質な二次原料を製造し、サイクル内での原材料利用の実態を追跡できるようにすることである。これについてオリバー・ツィプセは、次のように述べている。「当社の目標は明確です。再利用可能な物質のリサイクルをさらに進め、限りある天然資源を保護し、一層効率的に利用することを目指しています。」

現在でもすでに自動車に使われている材料の 95%がリサイクル可能と考えられるが、新車における二次原料の使用率はまだ比較的低い。このため BMW グループは、二次原料の使用率を 2030 年までに大幅に増大させることを計画しており、多岐にわたるシナリオを検討している。二次原料は一次原料に比べて CO2 排出量を大きく減少させ、たとえばアルミニウムの場合、その割合は 1/4~1/6 になる。特に希少な原料については、資源を保護し、紛争のリスクを回避するため、新規採掘量を最小限に抑えることが重要である。

電気自動車の高電圧バッテリーの一部に希少な原料を使用していることを見ても、循環型経済が決定的な役割を演じなければならないことは明らかである。現在、欧州連合 (EU) での高電圧バッテリーのリサイクル率は 50%にすぎないが、BMW グループはドイツのリサイクル専門企業デューゼンフェルト社と共同で、黒鉛および電解質を含めてリサイクル率を 96%まで高められる方法を開発した。BMW グループは、法的義務が課せられていないにも関わらず、現在すでに全世界で使用済み高電圧バッテリーの回収を行っている。このとき回収されたバッテリーは、リサイクルされる前に BMW グループのライプツィヒ工場にあるバッテリー・ファームで二次利用されている。

BMW グループは、物流の追跡と検証をグローバルに行うため、ブロックチェーン技術を含むデジタル・ツールを試験的に導入している。たとえば「パートチェーン」プロジェクトでは、サプライ・チェーンのデータは随時確認でき、検証も可能で、改ざんに対する防止策もなされている。将来的には、特に希少な原料については、採掘から製錬までを追跡することも可能となろう。

***燃料消費率/排出量データ：**

BMW i3 (120 Ah)： 燃費 (複合モード)：0.0 リッター/100km、電力消費量 (複合モード)：13.1kWh/100km、CO2 排出量 (複合モード)：0g/km

BMW i3s (120 Ah)： 燃費 (複合モード)：0.0 リッター/100km、電力消費量 (複合モード)：14.6～14.0kWh/100km、CO2 排出量 (複合モード)：0g/km

MINI Cooper SE： 燃費 (複合モード)：0.0 リッター/100km、電力消費量 (複合モード)：16.8～14.8kWh/100km、CO2 排出量 (複合モード)：0g/km

BMW iX3： 燃費 (複合モード)：0.0 リッター/100km、電力消費量 (複合モード)：17.8～17.5kWh/100km、CO2 排出量 (複合モード)：0g/km

本件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先:

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

受付時間: 平日 9:00-19:00、土日祝 9:00-18:00

BMW ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>