

欧州自動車産業ニュース

No. 913

2023年12月22日号

★休刊日のお知らせ★

12月29日、1月5日は休刊いたします。
次号は1月12日に発行いたします。
どうぞ良いお年をお迎えください。



独政府、電動車の購入補助金制度終了 予算転用に憲法違反の判決

EU新車販売、11月は6.7%増加

ダイムラー、顧客による燃料電池トラックの実証試験開始へ
セルセントリックのCCO、米ハイゾンのCTOに就任

© European Community

* PDFファイルでご覧の方は左のパレットの「しおり」を開き、見たいタイトルを選択して下さい。

■注意■

1. 本誌の使用は、お申込み登録いただいた住所の事業所内及びE-Mailアドレスに限り、他への配布・回覧・転送を固く禁じます。
2. 本誌のご利用によって生じたトラブル・損失・損害に関し、当社は一切の責任を負いません。

FBC Business Consulting GmbH August-Schanz-Str.8, 60433 Frankfurt/M. (Germany)
Tel : 069-5480950, Fax : 069-54809525, E-mail : fbc@fbc.de, <http://www.fbc.de>

Rechtsform: GmbH Sitz: Frankfurt am Main HRB 44664 Geschäftsführer: Susumu Fujita

2023年のトップニュース.....4~5

総合

独政府、電動車の購入補助金制度を終了 6
EU新車販売、11月は6.7%増加 6

企業情報

自動車メーカー

ダイムラートラック、顧客による燃料電池トラックの実証試験開始へ 9
ソラリス、ミラノから電気バス105台受注 9

部品メーカー

セルセントリックのCCO、米ハイゼンのCTOに就任 10
仏ヴァレオ、モビルアイ「EyeQ」搭載カメラの累計生産が2,000万台を突破 10
タタ製鉄、仏車部品大手SNOPIに低炭素鋼を供給 11
ノキアンタイヤズ、トラクター用スマートタイヤソリューションをスペイン市場に投入 11

クローズアップ

LaneCharge 12

欧州自動車短信

現代自動車、モスクワ工科大学／アフトル 13

一般・その他

企業の供給網監視義務化で合意、人権、環境問題対象に.....	14
ポーランドで政権交代、親EU路線に回帰	14
EUがウクライナとの加盟交渉開始を承認、ハンガリーの棄権で決着	15
ルクセンブルクのアマゾン税優遇巡る訴訟、EUの敗訴確定	15
EUが「ギグワーカー」保護指令で合意、基準満たせば「みなし従業員」に	16
加盟国と欧州議会、電力市場改革案で合意.....	17

テクノロジー・トレンド

JLRがタタ・コミュニケーションズと提携、全社的なデジタル化で.....	18
ヒアのHDライブマップ、BMWの自動運転レベル3システムに搭載	18

目で見える欧州自動車産業ニュース

EU 新車登録:2023年11月 燃料別	19~20
----------------------------	-------

企業名索引.....20

欧州経済を伝える



FBCでは、読者の皆様と一緒に誌面作りに取り組みたいと考えております。
お気づきの点や率直なご意見・ご感想など、弊社カスタマーサポートまで
ぜひお気軽にお寄せください。

< FBCカスタマーサポート >

Tel : +49-(0)69-5480950 Email: info@fbc.de

FBC Business Consulting GmbH
August-Schanz-Str.8, 60433 Frankfurt/M/Germany

<http://www.fbc.de>

2023年のトップニュース

1月

- ◆ 米CESに湾曲大型ディスプレイ出展 — 独コンチネンタル、25年に量産計画 —
- ◆ ルノーとCEA、双方向充電器を共同開発 — 20年代末までにルノーの量産車に採用 —
- ◆ 英ブリティッシュボルトが経営破綻 — 大型工場計画も資金繰り悪化 —

2月

- ◆ 独ZFと米ウルフスピードが提携 — ドイツにSiC半導体工場とR&D拠点設立へ —
- ◆ BMW、電池セルの塗装ラインを稼働 — 独ライブツィヒ工場で、設備増強 —
- ◆ フォード、欧州で約3800人削減 — 電動車両へシフトで製品開発など見直し —
- ◆ 大型車のCO2排出量、40年に90%削減 — 欧州委が規制強化案を発表 —

3月

- ◆ 燃料電池トラック20台受注 — 独エーオンと米ニコラ、独物流会社から —
- ◆ 欧州委が運転免許制度の改正案発表 — 「ビジョンゼロ」達成に向け —
- ◆ VW、カナダに電池セル工場を建設 — 北米にバリューチェーン構築 —
- ◆ VW電池子会社、バレンシア工場着工 — 26年に量産車向け「共通セル」の生産開始 —
- ◆ インフィニオン、デルタ電子と提携強化 — 自動車分野に拡大、台湾に共同開発拠点 —

4月

- ◆ 合成燃料のみ使用の内燃機関車販売、EUが容認 — 35年のゼロエミッション化は変更なし —
- ◆ BYD、欧州市場に新たに2モデル投入 — 欧州販売のBEV、計5モデルに —
- ◆ 独ボッシュ、米TSIを買収 — SiC半導体の生産能力増強へ —

5月

- ◆ ニュルンベルクにR&Dセンター開設へ — 独ZFと米ウルフスピード、SiC技術で協力 —
- ◆ ポルシェ、モービルアイと戦略提携 — 自動運転機能など新モデルに搭載へ —
- ◆ ノキアタイヤ、ルーマニアに新工場 — 乗用車タイヤ、25年に本格生産開始 —
- ◆ 英にEU離脱協定見直し要求 — ステランティス、EVへの関税巡り —

6月

- ◆ 電池合弁ACC、フランス工場を開所 — 30年までに生産能力を40GWhに拡大 —
- ◆ 独乗用車新車登録、5月は19.2%増加 — BEVは46.6%増、市場シェア17.3% —
- ◆ 壊GGグループ、ブルガリアに新工場 — 電動車向け高電圧ケーブル生産 —
- ◆ ローム、SiCパワーデバイスを長期供給 — ヴィテスコ、24年にインバーター供給開始 —
- ◆ BMW、米バッテリー工場を着工 — 米工場のBEVに第6世代電池供給 —

7月

- ◆ ヴァルメット、独バッテリー工場を開所 — 独高級スポーツカーメーカーなどに供給 —
- ◆ 独レオニ、モロッコの生産能力増強 — 商用車向けワイヤーハーネス工場を建設 —
- ◆ オートリブ、独・英の拠点閉鎖を計画 — 世界の拠点のコスト構造見直し —
- ◆ 自動車大手7社、北米に急速充電網を構築 — BMW、メルセデス、ステランティスも参加 —

8月

- ◆ 量子計算で燃料電池の化学反応分析 — エアバス、BMW、クオンティニウム —
- ◆ 独ドレスデンに半導体の合弁工場 — 台湾TSMCなど4社、24年下半期に着工 —
- ◆ VW、半導体・電子部品の調達見直し — グループ全体の委員会が直接決定 —

9月

- ◆ 現代、チェコ工場でEV「コナ」生産開始 — 欧州域外にも出荷、24年は5万台計画 —
- ◆ 中国ハイファイ、欧州初店舗を開業 — ミュンヘン空港内に、2カ所目はオスロ —
- ◆ バッテリー技術センター開設 — ステランティス、伊ミラフィオーリに —
- ◆ ブレーキディスク合弁の生産能力拡大 — SGLカーボンとプレンボ、1.5億ユーロ投資 —
- ◆ メルセデス、指紋認証決済を導入 — ドイツで開始、マスターカードと協力 —

10月

- ◆ 独コンチ、ディーブドライブと戦略提携 — ホイールハブ・駆動・ブレーキ・ユニット開発 —
- ◆ IONWAY、ポーランドにCAM工場 — VWバッテリー子会社とユミコアの合弁 —
- ◆ 独デロ、新しい半導体用接着剤を開発 — 自動運転分野の開発に寄与 —
- ◆ DSオートモビル、「チャットGPT」試験導入 — 欧州5カ国で2万人に6カ月間、無料提供 —

11月

- ◆ 独クアントロン、フォードと技術提携 — 燃料電池トラックの市場投入支援 —
- ◆ ボッシュ、生成AIの独新興企業に投資 — アレフ・アルファ、開発でも提携 —
- ◆ シュティル、燃料電池システムの生産開始 — 24Vの倉庫業務用車両向け、48Vも開発 —
- ◆ LFP電池の供給で協力検討 — ステランティスとCATL、合弁設立も —

12月

- ◆ 英乗用車生産、10月は31.6%増加 — 通期予想を上方修正、商用車生産も増加 —
- ◆ 仏シンビオ、「SymphonHy」開設 — 燃料電池システムのギガファクトリー —
- ◆ 英・EU間のEV輸出入、課税3年先送りへ — 関税を26年末まで免除 —
- ◆ 独政府、電動車の購入補助金制度を終了 — 予算転用に憲法違反の判決 —



いつもご愛読いただきありがとうございます。
どうぞ良いお年をお迎えください。



総合

独政府、電動車の購入補助金制度を終了

ドイツ連邦政府は16日、電動車の購入補助金制度を2023年12月17日に終了すると発表した。連邦憲法裁判所の判決により、財源を確保できなくなったため。連邦憲法裁判所は11月15日、連邦政府が新型コロナウイルスのパンデミック対策予算のうち未使用の600億ユーロを無関係の「気候保護・エネルギー転換基金（KTF）」の財源に転用するのは憲法違反であるとの判決を下した。

電動車の購入補助金制度は、連邦政府と自動車メーカーが共同で実施しており、2016年7月にスタートした。連邦政府は導入からこれまでに、約210万台の電動車の購入に対し、総額で約100億ユーロを給付した。

電動車の購入補助金の窓口である連邦経済・輸出管理局（BAFA）では、17日を含む最終日まで申請を受理した。メディア報道によると、補助金終了の可能性が浮上した13日から申請件数は増加し、14日には約2,000件、16日には約7,300件の申請があったもよう。

突然の補助金制度の終了を受け、ドイツで事業展開する内外の自動車メーカーは相次いで、17日までの申請に間に合わなかった顧客や当面の時限措置として（例えば、2023年末までに電動車を購入する顧客に対し）、政府の補助金を自社で負担する方針を発表している。

連邦政府は直近では、電気自動車または燃料電池車の購入に対して新車価格が4万ユーロまでのモデルには4,500ユーロ、4万ユーロ以上のモデルには3,000ユーロを給付していた。

<AI21601>

EU新車販売、11月は6.7%増加

欧州自動車工業会（ACEA）は20日、欧州連合（EU）の2023年11月の乗用車新車販売（新車登録）が88万5,581台となり、前年同月に比べ6.7%増加したと発表した。増加は16カ月連続となる。主要4カ国では、イタリア（16.2%増）とフランス（14.0%増）が2ケタの増加率となり、スペイン（7.0%増）も前年同月を上回った。ドイツは5.7%の減少だった。

1～11月の累計は、前年同期比15.7%増の968万1,752台。EUでは、ハンガリー（3.7%減）を除き、すべての国が前年同期を上回った。主要国は、イタリア（20.0%増）、スペイン（17.3%増）、フランス（16.2%増）、ドイツ（11.4%増）のいずれも2ケタの増加率だった。

■ EU 31カ国、11月は6.0%増加

EU27カ国にアイスランド、ノルウェー、スイスおよび英国を加えた欧州31カ国の11月の新車登録は、前年同月比6.0%増の107万5,756台。1～11月の累計は、前年同期比15.6%増の1,179万9,842台だった。

（7～8頁の表参照）

新車登録：国別動向

国	2023年	前年同月比 (%)	2023年	前年同期比 (%)
	11月		1~11月	
オーストリア	18,900	4.0	220,653	11.8
ベルギー	37,552	26.1	450,960	32.0
ブルガリア	3,567	54.2	34,698	30.1
クロアチア	3,388	27.5	52,740	31.0
キプロス	1,244	30.1	13,997	29.0
チェコ	19,410	11.5	206,294	16.2
デンマーク	16,354	24.6	153,611	15.4
エストニア	1,827	27.9	21,007	9.0
フィンランド	6,676	4.4	81,704	8.2
フランス	152,711	14.0	1,593,718	16.2
ドイツ	245,701	-5.7	2,602,726	11.4
ギリシャ	10,452	29.5	126,244	27.8
ハンガリー	8,305	-12.6	99,743	-3.7
アイルランド	914	-7.2	121,505	15.5
イタリア	139,249	16.2	1,454,261	20.0
ラトビア	1,532	2.9	17,895	14.4
リトアニア	2,189	24.0	25,771	7.2
ルクセンブルク	3,638	5.9	45,803	17.5
マルタ	462	8.0	6,730	12.6
オランダ	28,256	1.8	345,579	22.9
ポーランド	41,685	21.9	432,915	13.1
ポルトガル	15,769	2.7	182,988	28.6
ルーマニア	11,134	0.5	133,238	14.0
スロバキア	7,064	4.5	82,675	14.2
スロベニア	3,881	6.8	46,318	5.3
スペイン	78,314	7.0	867,587	17.3
スウェーデン	25,406	-0.7	260,391	3.1
EU合計	885,581	6.7	9,681,752	15.7
アイスランド	1,297	0.3	16,089	5.7
ノルウェー	10,348	-47.0	114,772	-14.9
スイス	22,005	2.8	225,267	12.0
EFTA	33,650	-20.3	356,128	1.4
英国	156,525	9.5	1,761,962	18.6
EU+EFTA+UK	1,075,756	6.0	11,799,842	15.6

出所：各国自工会；ACEA

新車登録：メーカー別動向（EU）

	11月				1～11月			
	シェア(%) ⁽¹⁾		台数 2023年	変動率 23/22(%)	シェア(%) ⁽¹⁾		台数 2023年	変動率 23/22(%)
	2023年	2022年			2023年	2022年		
VW グループ	26.2	25.1	231,743	+11.4	26.1	25.2	2,525,889	+19.8
フォルクスワーゲン	10.7	11.3	95,199	+1.3	10.8	11.1	1,050,458	+13.3
シュコダ	5.9	4.6	52,595	+38.7	5.5	5.0	533,986	+26.4
アウディ	5.5	5.6	48,391	+4.3	5.4	5.1	526,285	+23.0
セアト	1.9	1.6	16,476	+26.8	2.0	2.0	193,284	+18.2
クブラ	1.6	1.2	13,845	+34.4	1.6	1.3	150,608	+41.1
ポルシェ	0.5	0.7	4,844	-19.5	0.7	0.7	65,421	+18.3
その他(2)	0.0	0.0	393	-4.7	0.1	0.1	5,847	+6.4
ステランティス	15.7	18.1	139,073	-7.3	18.2	20.1	1,758,723	+4.8
プジョー	4.5	5.6	39,476	-15.4	5.5	6.1	534,379	+4.0
フィアット(アバルトを含む)	3.1	3.8	27,271	-13.2	3.5	4.1	334,600	-1.3
オペル/ボックスホール	2.9	3.0	25,766	+1.8	3.4	3.7	327,517	+6.0
シトロエン	2.8	3.2	24,994	-5.2	3.3	3.8	315,066	-0.8
ジープ	1.2	1.0	10,223	+20.4	1.2	1.0	111,975	+28.5
アルファロメオ	0.5	0.4	4,161	+25.2	0.5	0.3	43,754	+66.6
DS	0.3	0.5	2,690	-33.3	0.4	0.5	42,584	+4.6
ランチア/クライスラー	0.5	0.4	4,003	+10.3	0.4	0.5	41,787	+8.6
その他 ⁽³⁾	0.1	0.1	489	-38.9	0.1	0.1	7,061	+32.6
ルノー・グループ	10.6	10.6	93,587	+6.1	10.8	10.5	1,048,872	+19.6
ルノー	5.5	5.8	49,037	+1.9	5.9	5.7	567,522	+18.1
ダチア	5.0	4.8	44,217	+11.0	4.9	4.7	478,436	+21.5
アルピーヌ	0.0	0.0	333	+32.1	0.0	0.0	2,914	+19.4
現代グループ	8.2	8.2	72,999	+7.3	8.5	9.4	819,712	+4.1
起亜	4.0	3.9	35,654	+9.9	4.4	4.8	423,455	+5.6
現代	4.2	4.3	37,345	+5.0	4.1	4.6	396,257	+2.5
BMWグループ	7.6	7.0	67,076	+15.4	6.7	6.7	646,201	+16.0
BMW	6.2	5.5	55,092	+20.7	5.4	5.4	525,673	+17.3
ミニ	1.4	1.5	11,985	-3.9	1.2	1.3	120,529	+11.0
トヨタ・グループ	6.2	7.3	55,340	-8.8	6.9	7.2	663,211	+9.6
トヨタ	5.9	7.0	52,235	-10.0	6.5	7.0	625,595	+7.6
レクサス	0.4	0.3	3,105	+15.7	0.4	0.3	37,616	+59.0
メルセデスベンツ	5.9	6.2	52,471	+2.2	5.6	5.8	537,712	+10.4
メルセデス	5.6	5.9	49,999	+1.9	5.3	5.6	513,707	+9.4
スマート	0.3	0.3	2,472	+8.9	0.2	0.2	24,005	+39.6
フォード	3.0	4.1	26,806	-20.7	3.5	4.2	336,748	-3.1
テスラ	3.5	2.6	31,394	+44.8	2.6	1.4	248,601	+115.8
ボルボ	2.3	2.4	20,769	+6.5	2.0	2.0	195,405	+17.6
日産	2.0	1.5	17,277	+41.6	1.8	1.7	178,966	+27.2
スズキ	1.5	1.3	13,182	+24.1	1.5	1.2	142,209	+45.8
マツダ	1.4	1.1	12,119	+28.6	1.4	1.2	133,328	+37.9
ジャガー・ランドローバー	0.7	0.5	5,885	+33.2	0.7	0.6	64,021	+19.0
ランドローバー	0.6	0.4	5,153	+41.4	0.6	0.5	54,419	+27.5
ジャガー	0.1	0.1	732	-5.3	0.1	0.1	9,602	-13.5
三菱自	0.5	0.5	4,567	+18.9	0.4	0.6	36,645	-21.9
ホンダ	0.3	0.3	2,907	+31.2	0.2	0.3	24,171	-17.4

(1)ACEA推定値

(2) VWグループ：その他にはベントレー、ランボルギーニが含まれる。

(3)ステランティス：その他にはダッジ、マセラティ、RAMが含まれる。

出所：各国自工会；ACEA

<AI21602>

企業情報

■自動車メーカー■

ダイムラートラック、顧客による燃料電池トラックの実証試験開始へ

独商用車大手のダイムラートラックは19日、メルセデス・ベンツの燃料電池トラックのプロトタイプ「GenH2 Truck」5台を使用した顧客による実証試験をドイツで実施すると発表した。2024年半ばから開始する予定。液体水素（LH2）を燃料とし、様々な業界の5社が特定のルートを行く長距離輸送に使用する。「GenH2 Truck」は、量産モデルの航続距離が1,000キロメートル以上となる予定。2020年代の後半に量産を開始する見通し。

実証試験では、アマゾン（小売）、エア・プロダクツ（産業ガス）、ホルシム（セメント製造）、イネオス（石油化学）、ヴィードマン・アンド・ヴィンツ（物流）の5社が「GenH2 Truck」を実際の業務に投入する。異なる業界の顧客の参加により、様々な用途での知見を得る。

液体水素の充填は、ヴェルト・アム・ラインとデュースブルク圏の公共の液体水素供給ステーション（sLH2）で行う。ダイムラートラックは、産業ガス大手のリンデと液体水素の新しい燃料補給技術「sLH2」（subcooled liquid hydrogen）を開発した。「sLH2」は、従来の液体水素（LH2）に比べ貯蔵密度が高く、燃料補給も容易になる利点がある。2024年初めにヴェルト・アム・ラインのパイロットステーションで最初の充填を行う予定。

「GenH2 Truck」は総重量40トン（積載量：約25トン）で、2本の液体水素燃料タンク（ステンレスタンク、容量：各44kg）を搭載する。

燃料電池システム（300kW：150kW×2）は、商用車大手の独ダイムラートラックとスウェーデンのボルボ・グループの合弁会社で燃料電池システムの開発・生産・販売を事業とするセルセントリックが供給する。

加速時や登り坂の運転など状況に応じて燃料電池をサポートするため、車載電池（最大出力：400kW、蓄電容量：70kWh）を搭載している。

<AI21603>

ソラリス、ミラノから電気バス 105 台受注

ポーランドのバス製造大手ソラリスは21日、伊ミラノの公共交通事業者 ATM ミラノから電気バス「ウルビーノ 18 エレクトリック」を105台、受注したと発表した。2025年上半期に納車を開始する予定。

ソラリスは ATM ミラノに2014年からこれまでに、約500台を納車しており、2018年以降はゼロエミッション車のみを供給している。

今回受注した接続バス「ウルビーノ 18 エレクトリック」は、容量700kWhの電池を搭載しており、パンタグラフまたはプラグ接続により充電することができる。

<AI21604>

■部品メーカー

セルセントリックの CCO、米ハイゾンの CTO に就任

商用車大手の独ダイムラートラックとスウェーデンのボルボ・グループの合弁会社で燃料電池システムの開発・生産・販売を事業とするセルセントリックは1日、クリスチャン・モールドイエック最高商業責任者（CCO）が2023年12月31日付で退社すると発表した。5日には、米燃料電池トラックメーカーのハイゾン・モーターズ（以下、ハイゾン）が、現行の平野伸一・最高技術責任者（CTO）氏の後任として、モールドイエック氏が2024年1月1日付でハイゾンのCTOに就任すると発表した。

ハイゾンによると、モールドイエック氏は、燃料電池技術の開発と商品化を担当する予定。特に、200kWのシングルスタック燃料電池システムの生産開始（SOP）、イリノイ州のボーリングブルック工場の規模拡大に注力する。これに加え、ハイゾンの知的財産（IP）ポートフォリオや燃料電池システムの研究開発を推進する役割も担う。モールドイエック氏はさらに、欧州の暫定マネージング・ディレクターも務める。

ハイゾンのパーカー・ミクス最高経営責任者（CEO）はモールドイエック氏について、「クリスチャンの豊富な燃料電池技術の開発実績と商品化のノウハウと経験の組み合わせは、当社の米国製200kW燃料電池システムを加速させるとともに、将来の製品開発に向けた当社の研究開発チームをさらに強化することになるだろう」との見解を示している。

平野氏は2021年9月からハイゾンのCTOを務めている。同氏は、2024年1月1日付でCTO顧問となり、2024年1月31日付でハイゾンを退職する予定。

<AI21605>

仏ヴァレオ、モービルアイ「EyeQ」搭載カメラの累計生産が2,000万台を突破

仏自動車部品大手のヴァレオは13日、イスラエルのモービルアイのSoC（システム・オン・チップ）「EyeQ」を搭載したフロントカメラの累計生産が11月15日に2,000万台に達したと発表した。昨年11月に1,000万台の生産を達成してから1年で倍増した。同社は欧州及び中国の3工場ですべて1日当たり最大4万台のフロントカメラを生産し、12のOEMに供給している。

両社は2015年に提携し、運転支援システムや自動運転技術の分野で協力関係を構築してきた。ヴァレオのカメラシステムにEyeQを統合し、自動緊急ブレーキ、アダプティブ・クルーズコントロール、車線維持、交通標識認識などの先進運転支援システム（ADAS）に不可欠なソリューションを展開している。現在、最新世代の「EyeQ6」をカメラシステムおよび集中型車載コンピューターに統合する取り組みを進めている。

ヴァレオは2030年までに、全ての新車の約90%にフロントカメラシステムをベースとするADAS技術が搭載されると予想している。

<AI21606>

タタ製鉄、仏車部品大手 SNOP に低炭素鋼を供給

インド鉄鋼大手のタタ製鉄は 14 日、仏自動車部品大手 SNOP に、二酸化炭素 (CO₂) の排出を抑えた低炭素鋼を供給する契約を結んだと発表した。タタのグリーンスチール・ソリューション「Zeremis Carbon Lite」を導入した最新の鉄鋼製品を提供する。SNOP は高強度の車体構造部品のほか、さまざまな OEM メーカーの小型商用車や高級スポーツカーの外板を低炭素鋼で製造できるようにする。

Zeremis Carbon Lite はタタが展開する全ての鉄鋼製品に適応可能なソリューションで、CO₂ 排出量を最大 90%削減できる。同鋼材の低排出性能は国際的な認証機関 DNV の認証を取得している。製品はオランダのエイマイデン製鉄所から供給する。

タタは 2030 年までに CO₂ 排出量を 40%削減するとともに、45 年までにカーボンニュートラル (炭素中立) の達成を目指している。この目標に向けて、先月は Zeremis のオプションとして低排出の鋼材輸送サービス「Zeremis Delivered」を開始した。輸送にバイオ燃料などを使うことで CO₂ 排出量を削減する同サービスにより、顧客はスコープ 3 (サプライチェーンからの間接排出)、および鉄鋼輸送に関連する排出量を減らすことができる。

<AI21607>

ノキアンタイヤズ、トラクター用スマートタイヤソリューションをスペイン市場に投入

フィンランドのタイヤ大手ノキアンタイヤズは 12 日、トラクタータイヤのスマートソリューション「ノキアンタイヤ・イントゥイトゥ (Nokian Tires Intuitu)」をスペイン市場に投入したと発表した。スマートフォンのアプリを通じてタイヤの状態をリアルタイムで監視できる同ソリューションにより、農業や林業、道路保守、建設・土木工事などで使われる高重量車両のタイヤ運用のデジタル化を支援する。同サービスはすでにフィンランドとフランスに投入されている。

「ノキアンタイヤ・イントゥイトゥ」はタイヤの内部に取り付けたセンサーが圧力や温度、車の速度などの情報を乗員のスマホにリアルタイムで伝える。フリート管理者にとっては、あらかじめセンサーが組み込まれたタイヤを装着するだけで導入が済むため、最小限の労力でスマートソリューションを活用できるメリットがある。

同サービスはトラクターおよびトレーラー用タイヤの「ノキアン・グラウンドキング」、「ノキアン・TRI2」、「ノキアン・ハッカペリッタ TRI」、「ノキアン・トラクターキング」、「ノキアン・CT」、「ノキアン・カントリーキング」の 6 ブランドで利用できる。サービスに登録したタイヤは保証期間が 1 年延長される。

<AI21608>



LaneCharge

電気自動車の非接触型（ワイヤレス）充電技術に関するドイツの共同研究プロジェクト。2019年にスタートし、2023年末でプロジェクトを終了した。車体と地中に充電設備を埋め込み、無線で充電できる技術の開発に取り組んだ。

例えば、タクシーの待機中や信号待ちなど、車両の「ストップ・アンド・ゴー」の時間を活用した充電が可能になれば、小型の車載電池で航続距離を延ばすことができる。

今回のプロジェクトでは、開発したワイヤレス充電技術を実験レベルで実証試験した。具体的には、ハノーバー応用科学大学の敷地内に90メートルを超える試験用道路を整備し、ワイヤレス充電用の誘導コイルを最大12個使用して電気自動車が充電できるようにした。当該設備は、プロジェクトの終了後も大学が研究や教育目的に使用することができる。

当該プロジェクトで開発したワイヤレス充電技術は、アスファルトに充電設備を埋め込み、制御システムを車両に搭載する仕組み。車載制御システムは特許を申請している。地上に設備の設置スペースを確保する必要がなく、外観を損なう問題もない。

プロジェクトには、独エンジニアリング会社のエダック、ハノーバー応用科学大学、ブラウンシュヴァイク工科大学、スミダコーポレーションのドイツ法人（SUMIDA Components & Modules）が参加している。また、関連パートナーとして、自治体系エネルギー供給会社のエナシティ（Enercity）、無線機器などを製造するゲッティング（Goetting）、ハノーバーのタクシー会社 Hallo Taxi 3811 が参加している。

ドイツ連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省（BMVI）は当該プロジェクトに277万ユーロを資金支援した。

経済活動に大きく影響する
EUの政策動向をお伝えしています



欧州経済ウォッチャーを読んで
今のEUを知ろう



欧州自動車短信

■ 韓国自動車大手の**現代自動車**は13日、ドイツのリュッセルスハイムに新たに建設する欧州技術センター(HMETC)の定礎式を行った。面積は2万5,000平方メートルとなり、HMETCの既存のオフィス・研究スペースを2倍に拡大する。同センターは2025年に開設する予定。当該センターは、先進運転支援システム(ADAS)、インフォテインメント機能、電動化などの最先端の技術開発に重点を置く。同社最大の4W NVH試験スタンドを導入するなど、現地の試験能力を強化する。



出所: Hyundai Motor Europe

■ ロシアの**モスクワ工科大学**はこのほど、ロシアの自動車メーカー、**アフトトル(Avtotor)**と共同開発した電気自動車のプロトタイプ「Amber」を発表した。これは、2025年に量産化する計画の電気自動車のベースとなる。量産モデルは、アフトトルがカーニングラードの工場生産する見通し。ロシアのメディア報道によると、当該モデルの部品の多くは中国から供給されているよう。なお、このプロトタイプはデザインの不格好さが注目を集めており、ソーシャルメディア「X(旧ツイッター)」では「モーターの代わりに前部に人が入って動かしているわけではないよね？」といった嘲笑的なコメントも見られるという。

<AI21609>

必要な情報を収集します

30年間で培った「600件以上の調査実績」

各種調査はFBCにお任せください



一般・その他

企業の供給網監視義務化で合意、人権、環境問題対象に

欧州連合 (EU) 加盟国と欧州議会は 14 日、域内で活動する企業に対してサプライチェーン (供給網) で人権、環境問題が生じていないかどうかを監視することを義務付ける法案について合意した。

「企業サステナビリティ・デューデリジェンス指令」と称される新ルールは、強制労働、児童労働といった人権問題や、環境汚染などが企業活動で生じるのを防ぐのが狙い。企業に責任を負わせ、取引関係がある世界中のサプライヤーが違反していないか監視させるという内容だ。

対象となる EU 企業は、従業員が 500 人以上で、全世界での売上高が 1 億 5,000 万ユーロ以上の大企業。EU で活動する域外企業も、域内での売上高が 3 億ユーロ以上であれば、指令施行から 3 年後に適用される。対象となる域外企業のリストは欧州委員会が公表する。

アパレル、林業、食品・飲料、製造業、鉱業など人権、環境問題への影響が大きい業種に関しては、同 250 人以上、4,000 万ユーロ以上であれば対象に含まれる。

欧州委が 22 年 2 月に発表した原案では、すべての大企業を対象としていたが、金融サービスはエコシステム (融資先) の監視に関しては適用除外となり、自社が人権、環境問題に対応していれば済むようにする。ただし、将来の適用を検討する。

このほか、金融を含む大企業に対して、目標時期を定めた脱炭素化計画の策定を義務付けることが盛り込まれた。

指令案は加盟国、欧州議会の承認を経て 27 年頃に施行の予定だ。違反した企業は、世界の売上高の最大 5% に相当する罰金が科せられる。

<AI21610>

ポーランドで政権交代、親 EU 路線に回帰

ポーランドの下院は 11 日、トゥスク元首相を新首相に選出した。同国では愛国主義的な保守政党「法と正義 (Pis)」が 8 年間にわたって政権を握り、欧州連合 (EU) と対立してきたが、政権交代で EU との協調路線に回帰する。

10 月の総選挙で与党の法と正義は第 1 党となったものの、過半数には届かなかった。ドゥダ大統領は同党のモラウィエツキ首相に組閣を要請し、11 月 27 日に新政権が樹立されたが、下院は 11 日、モラウィエツキ政権に対する信任投票を否決。これを受けてトゥスクが新首相に進出された。これによって同氏を首班とする親 EU 勢力による連立政権が誕生する。

法と正義は違憲判決を出すのが難しくなるよう憲法裁判所の仕組みを変えたり、最高裁判事の人事権を政府が掌握するための法改正を行うなど、強権的な政策が目立った。これが法の支配の理念に反するとして EU の批判を浴び、補助金が凍結されるなど、EU との関係は悪化していた。

トゥスク氏は 2014 ~ 19 年に EU 大統領 (欧州理事会常任議長) を務めた人物。同氏の首相就任で、EU との関係が一気に改善することになる。

15 日には欧州委員会のフォンデアライエン委員長がトゥスク首相と会談し、新型コロナウイルス禍で打撃を受けた国の経済の立て直しを支援するコロナ復興基金のポーランドへの拠出が凍結されている問題で、同国が受け取ることになっている 600 億ユーロのうち 50 億ユーロを拠出する意向を表明。さっそく関係改善をアピールした。

<AI21611>

EUがウクライナとの加盟交渉開始を承認、ハンガリーの棄権で決着

欧州連合（EU）加盟国は14日に開いた首脳会議で、ウクライナとの加盟交渉を開始することを承認した。反対していたハンガリーが採決で棄権し、残る加盟国の全会一致で交渉開始が決まった。

欧州委員会は11月上旬、EU入りを目指す国々の加盟に向けた改革の進捗状況に関する年次報告書を発表。最大の焦点となっているウクライナに関して、条件付きで加盟交渉を開始することを勧告した。

加盟開始は今回の首脳会議での全加盟国による承認が必要だった。注目されたのはハンガリーのオルバン首相の動き。他の26カ国は支持しているが、ロシア寄りの同首相は欧州委が勧告を出してから、「ウクライナは加盟交渉の準備ができていない」などとして、反対する姿勢を貫徹していたためだ。

このため、協議は難航が予想されたが、オルバン首相は採決前に退席し、棄権した。これで全会一致での承認にこぎつけた。ウクライナのゼレンスキー大統領は「ウクライナの勝利、欧州全体の勝利だ」と歓迎の意を表した。

オルバン首相は世界が注目する同問題で、ハンガリーがEUの結束を乱したと批判されるのを避けるため、拒否権発動を控え、加盟交渉開始を事実上、容認した格好だ。同首相は採決後、加盟交渉開始に反対する考えは変わらないが、他の加盟国が強く支持しているため、拒否権を発動しなかったと説明した。

ただ、EUによるウクライナへの500億ユーロの追加支援に関しては反対姿勢を崩さず拒否権を発動し、今回の首脳会議では決まらなかった。EUのミシェル大統領（欧州理事会常任議長）は15日、同問題についてはEUが24年1月末または2月初めに臨時首脳会議を開き、再協議する方針を示した。

このほか首脳会議では、モルドバとの加盟交渉開始、ジョージアの加盟候補国認定を承認した。

ウクライナはEU加盟に向けて大きく前進。欧州委が24年3月に発表する報告書で残る分野の改革が完了したと認定すれば、同年中に加盟交渉が開始される見込みだ。ただ、加盟まで数年間はかかると目される。

<AI21612>

ルクセンブルクのアマゾン税優遇巡る訴訟、EUの敗訴確定

欧州連合（EU）の最高裁判所に当たる欧州司法裁判所は14日、ルクセンブルク政府が米アマゾンに不当な税優遇措置を提供して、欧州委員会が同国政府に追徴課税を命じた問題で、同決定を無効とする下級審の判決を支持した。これによってEUの敗訴が確定した。

欧州委は2017年、アマゾンのルクセンブルク子会社が06年から14年にかけて、同国税務当局との取り決めに基づいて、ウェブサイトやソフトウェアなどの利用許諾の名目で同国内の持ち株会社に使用料を払い、課税対象となる利益を減らして税負担を軽減し、アマゾンがEU域内で得た利益の約75%について課税を免れていたのは不当な国家補助に当たるとして、ルクセンブルク政府に対して同社に最大2億5,000万ユーロの追徴税を課すよう命じた。これに対し、アマゾンとルクセンブルク政府が命令を不服として提訴していた。

下級審の一般裁判所は21年、欧州委は不当な国家補助であることを証明する法的根拠を示していないとして、追徴課税の命令を無効とする判断を示していた。これを欧州委は不服として上告したが、判決は覆らなかった。

<AI21613>

EUが「ギグワーカー」保護指令で合意、基準満たせば「みなし従業員」に

欧州連合（EU）加盟国と欧州議会は13日、インターネットを介して単発で仕事を請け負う「ギグワーカー」の権利を保護する指令案の内容で合意した。5基準のうち2つを満たせば雇用関係がある従業員とみなし、最低賃金や有給休暇などの処遇で社員と同等の扱いを受けられるようになる。

EUでは配車サービスや料理宅配などに従事するギグワーカーが2021年時点で2,800万人に上る。しかし、ウーバーなどネット上で仕事を仲介するプラットフォーム企業の90%が、こうした人を「個人事業主」とみなしており、欧州委員会によると550万人がプラットフォーム企業と実質的な雇用関係にありながら、従業員として扱われず、賃金や社会保障などで保護が受けられない状態にある。

こうした状況を受けて、欧州委は21年12月に指令案を発表し、状況を改善する方針を打ち出していた。プラットフォーム企業が労働者を「従業員」として扱わなければならない基準を明確化し、一定数の基準に該当した場合は最低賃金、失業手当、有給休暇などで従業員と同じ権利を保障しなければならないという内容だ。

加盟国と欧州議会は、最大の焦点だった基準に関して、企業が◇報酬の上限を設定している◇電子的手段を含み、労働状況を監督している◇仕事の割り当てを管理している◇労働時間や作業内容の選択などを制約している◇服装や行動を制限している—の5基準のうち2つ以上に該当すれば従業員とみなすことで合意した。

このほか、プラットフォーム企業はギグワーカーを評価する「アルゴリズム」がどのように活用されているかについて、労働者に情報を開示しなければならない。自動システムを利用している場合、その旨を通知することも求められる。

さらに、自動システムを利用する際は、労働者の心理状態、私的な会話、人種、信仰、政治信条、健康状態などに関する個人データや、労働組合に加入する可能性に関する予測データを使ってはならない。資格のある担当者が自動システムを管理することも求められる。

同指令案をめぐっては、プラットフォーム企業側が人件費増加でサービス料金を値上げせざるを得ないとして難色を示していた。EUは加盟国、欧州議会による承認を経て導入に踏み切るが、欧州委は料金が40%程度上昇すると試算している。

<AI21614>

— 競業企業の動向を定期的にウォッチします —

キーワードに沿って情報を「**クリッピング**」し

日本語に抄訳してご提供します

料金は月々1,000~3,000ユーロから



加盟国と欧州議会、電力市場改革案で合意

欧州連合（EU）加盟国と欧州議会は14日、電力市場改革案について大筋合意した。急激な価格変動から消費者を保護し、安定供給を確保しながら再生可能エネルギー由来の電力利用を推進する。電気料金が短期的な化石燃料の価格に大きく依存する現行システムを改善することで、エネルギーコストの予測可能性を高め、域内産業の競争力を強化する狙いもある。

電力市場改革案は、ロシアのウクライナ侵攻を受けてEUがエネルギー危機で揺れた反省を踏まえ、欧州委員会が2023年3月に発表したもの。発電業界が脱炭素化に向けたエネルギー・トランジションを進める過程で、電力価格が急変動するのを抑えながら、再生可能エネルギー発電の普及を進めることを主眼としている。

EU電力市場では電力料金が実質的に天然ガス価格と連動しているため、再生可能エネルギー由来の電力は発電コストが比較的低いにもかかわらず、消費者はその恩恵を受けられていないという問題がある。改革案には、電力価格とガス価格の切り離しなど、価格決定のメカニズムを直接的に変更する内容は盛り込まれていないが、電力料金の高騰を防ぎ、価格を安定化させるため、ガスより安価な再エネの発電コストを電力価格に反映させる仕組みの構築を目指す。

また、域内の企業が急激な価格変動に直面するリスクを減らすため、電力購入契約（PPA）など、より安定した長期契約を推進する。PPAで再エネなど非化石電源による電力を購入することで、企業はガス価格に左右されず、長期にわたり安定的に電力供給を受けることができる。加盟国は企業がPPAで市場ベースの保証を受けられるようにすることを求められる。

また、再エネ発電などの新規投資に公的支援を行う際、2方向の差金決済契約（Contracts for Difference = CfD）を採用するよう加盟国に義務付ける。CfDは発電事業者の投資リスクを減らすため、再エネ電力の市場価格がストライクプライスと呼ばれる買取最低価格を下回った場合、政府が差額を補填する制度。市場価格が上限を上回った場合は発電事業者が政府に差額を支払い、それを企業や一般家庭に還元する仕組みを導入する。ただし、導入は改革が施行されてから3年後となる。

大きな焦点となっていたのは、安定的に供給力を確保する手段として広く導入されている容量メカニズムをめぐる問題だ。これは太陽光や風力などの再生可能エネルギー電源が増大すると、再エネ電源のバックアップとしての役割を持つ火力発電などの電源が卸電力市場から追い出されることになるため、供給力を確保する手段として発電量(kWh)ではなく、発電容量(kW)に対価が支払われる仕組み。実際には火力発電所への公的補助として機能している。

加盟国と欧州議会の協議は、容量メカニズムに基づく火力発電所への公的補助の是非をめぐって調整が難航したが、最終的に石炭火力発電所については容認することで合意。加盟国は25年まで既存の石炭火力発電所に補助を続けることが可能となった。

このほか、エネルギー価格が高騰した場合にEU閣僚理事会が「エネルギー危機」を宣言し、加盟国が電力小売価格を規制できるようにすることや、加盟国に電気料金が払えない消費者に対する救済措置を講じるよう求めることも盛り込まれた。

<AI21615>



テクノロジー・トレンド

技術大国ドイツを中心に
注目の技術情報を集めています。

JLR がタタ・コミュニケーションズと提携、全社的なデジタル化で

英高級車メーカーのジャガーランドローバー（JLR）は 12 日、印タタの通信サービス子会社タタ・コミュニケーションズと提携して全社的なデジタル化を加速すると発表した。JLR が世界 128 カ所に持つ拠点を相互に連結し、効率とセキュリティ機能を高める。2025 年までの作業完了を見込んでいる。

タタは JLR の全拠点に、ソフトウェア制御により広域ネットワークを構築できる SD-WAN を導入し、JLR 本社と、工場や倉庫、データセンターなどを高度に接続する。これにより人工知能（AI）を活用したリアルタイムのデータ処理と監視、分析が可能になり、生産ラインの能力向上や、予測可能なリスク管理による製造中断の防止、車両の製造品質の確保に貢献する。

また、製造工程の更新作業の時間短縮のほか、運用トラブルからの回復力が高まり、需要変動への迅速な対応も可能となる。JLR ではこれらを通してコストを大幅に削減できると見込んでいる。

<AI21616>

ヒアの HD ライブマップ、BMW の自動運転レベル 3 システムに搭載

デジタル地図大手のヒア・テクノロジーズ（オランダ）は 13 日、クラウドベースの自動運転車向け地図「ヒア HD ライブマップ」を、独 BMW の「レベル 3」の自動運転機能「BMW Personal Pilot L3」に提供すると発表した。同機能は旗艦モデル「7 シリーズ」に搭載され、2024 年 3 月から利用できるようになる。ヒアはこれまでレベル 2+の自動運転機能を搭載した 7 シリーズに同地図製品を提供している。

ヒア HD ライブマップは、3 次元の道路網の詳細なデータを車の自動運転システムに提供する。車は車載センサーからの情報と地図データを使用し、前方で車線が制限されていたりする場合に速度を調節するなどの自動運転となる。

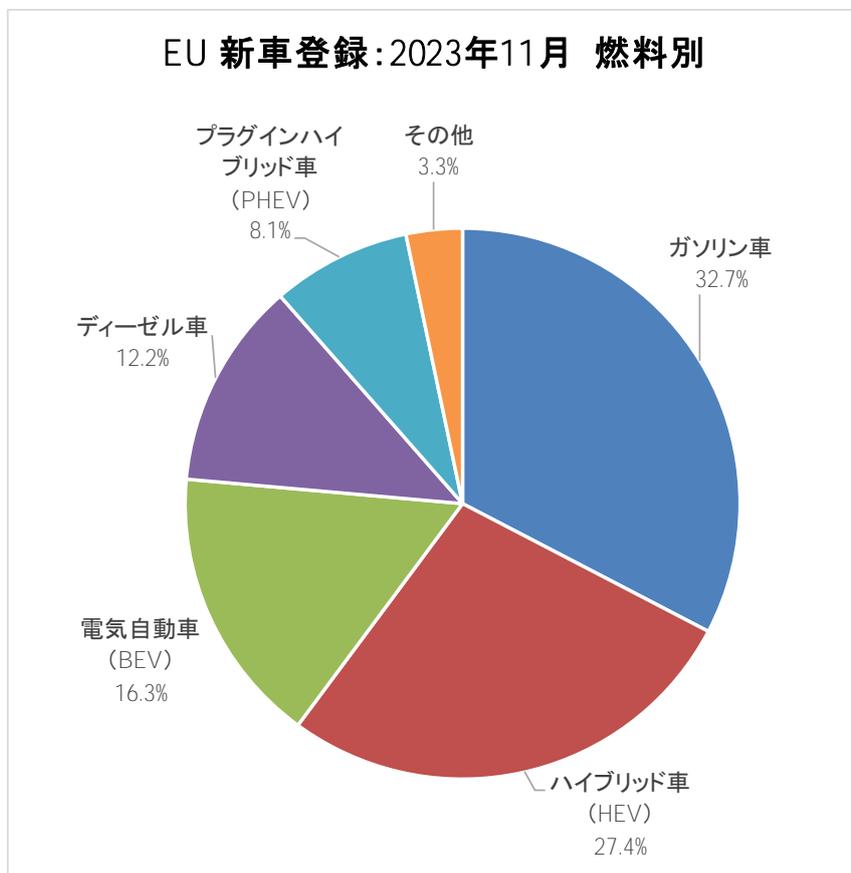
同マップは、車の位置と前方にあるものを正確に把握できるよう、◇勾配やトンネルなど道路の特性の情報を提供する「道路モデル」◇車線の幅や速度制限などの正確な情報の「車線モデル」◇信号や道路周辺の構造物などを分類する「ローカリゼーションレイヤー」の 3 つの層で構成されている。

このシステムが作動すると、車両は高速道路の渋滞時に条件付き自動モード、最高速度時速 60 キロ以下で自動運転できるようになる。運転者は運転をシステムに任せ、メールのやり取りなどができる。気象条件が悪いときは利用できない。

<AI21617>

目で見える欧州自動車産業ニュース

EU 新車登録: 2023年11月 燃料別



出所: 各国自工会; ACEA



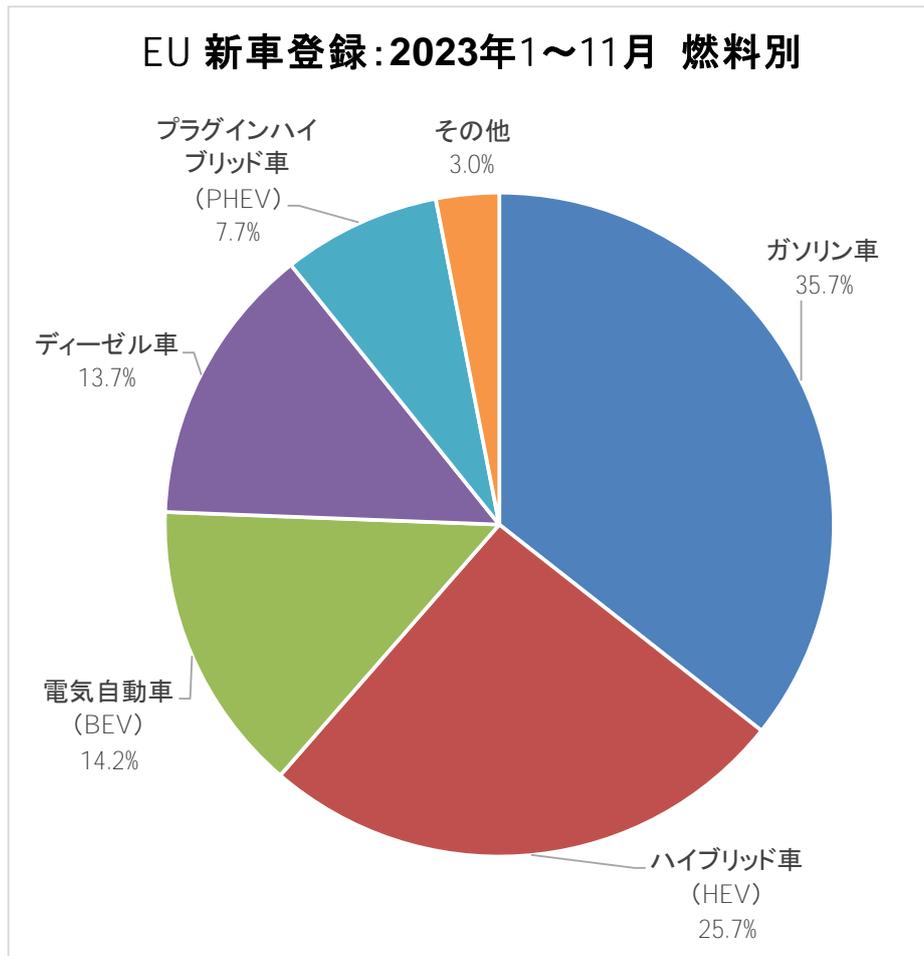
欧州自動車工業会 (ACEA) によると、欧州連合 (EU) の11月の燃料別の新車販売は、純電気自動車 (BEV) が前年同月比 16.4%増の 14万4,378台となり、市場シェアを 16.3%に拡大した (前年同月: 15%)。国別では、ベルギーが前年同月比 150.2%増と大幅に増加した。ドイツは 22.5%減少している。ドイツは前年同月に、翌年1月からの電動車向けの補助金削減を受けた前倒し需要があり、販売が大幅に増加していた反動があった。

ハイブリッド車 (HEV) は、前年同月比 28.7%増の 24万2,979台となり、市場シェアは 27.4% (前年同月: 22.7%) だった。

プラグインハイブリッド車 (PHEV) は、前年同月比 28.7%増の 7万2,002台で、市場シェアは 8.1% (前年同月: 11.1%) だった。

ガソリン車は、前年同月比 4.2%増の 28万9,392台で、市場シェアは 32.7% (前年同月: 33.5%) に縮小した。

ディーゼル車は、前年同月比 10.3%減の 10万7,755台で、市場シェアは 12.2% (前年同月: 14.5%) だった。



出所：各国自工会；ACEA

<AI21618>

■ 企業名索引

今週号のニュースで取り上げられた主な企業を対象としています。

Index

企業名	掲載頁		
Cellcentric.....	10	Nokian Tires.....	11
Daimler Truck.....	9	Solaris.....	9
Here.....	18	Tata Steel.....	11
Hyundai Motor.....	13	Valeo.....	10
Hyzon Motors.....	10		
Jaguar Land Rover.....	18		