

# ドイツ経済ニュース

No. 1459

2024年1月17日号

## 23年GDPO.3%縮小

BMW本社工場で内燃機関車の生産終了へ

BEV比率上昇も上げ幅鈍化

VWがテスラを抜き首位に、トヨタなど伸び率大

<統計>

独大都市のスマートシティ度ランキング 2023年統計

\* 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. 弊社との契約でご指定になった住所の事業所及びEメールアドレス以外に本誌を配布・転送することを固く禁止いたします。
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, <https://www.fbc.de>

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



## 総合

23年GDP0.3%縮小、景気低迷やインフレ・高金利響く .....	4
23年インフレ率5.9%に、エネの上げ幅大幅縮小も食品は2ケタ台で高止まり .....	5
12月の卸売物価2.6%低下、23年も平均-0.5%に.....	6
輸出が3カ月ぶりに増加、11月は前月比+3.7%に .....	6



土屋伸爾

余白一滴

補助金廃止方針の撤回を求める抗議活動を農業従事者が1週間以上にわたって全国展開した。通勤時などに巻き込まれた読者は少なくないのではなかろうか。トラクターで道路を集団走行したり、高速道路の出入りを封鎖したわけだから、影響は大きかった。それにしても、市民生活や経済にしわ寄せが出る活動をなぜ実施したのであろうか。

農家の2023年6月期の利益は平均11万5,400ユーロに上った。高インフレが追い風となり前年を45%上回ったという事情を差し引いても一般的なサラリーマン世帯の収入を大幅に上回る。

しかし、この数字を見て「農家は儲かっているな～」と思うのは浅はかである。この利益の中からは生活費だけでなく、健康保険や年金の積み立て、農機や畜舎など設備投資の資金を捻出しなければならないのだ。このため年10万ユーロの利益を稼ぎたいというのが農家の願いという。23年6月期は例外的に極めて高水準に達したが、例年は5ケタ台にとどまる。おそらく中央値は平均を下回っているだろう。農業だけでは生活が成り立たないため、大半は兼業である。

利益の内訳をみると、その半分は補助金が占めている。筆者の住むヘッセン州では平均4万8,500ユーロに上る。補助金がなければそもそも農業が成り立たない。

補助金の7割はEUから受給している。ドイツ政府が今回、廃止方針を決めた農機用軽油

のエネルギー税軽減措置は補助金総額の8%にとどまるが、農業経営がそもそも厳しいことを踏まえると、痛手は小さくない。

大半の農家は動物福祉規制や過剰施肥に伴う地下水汚染を防止するための規制などにも強い不満を抱いてきた。これらの規制には正当な根拠があるものの、規制に対応するためにはコストがかかり、現実的には不可能と感じているためだ。今回の抗議活動は、自らの失策で財源不足に陥った政府が補助金廃止を突然、打ち出したことをきっかけに、長年積み重なった不満のガスが引火・爆発したものと言える。

16世紀のドイツ農民戦争のような反乱に発展することはないだろうが、巨大な怒りのエネルギーが閉塞感の強まる政治・社会にどのような影響をもたらすかは気になるところだ。

## 企業情報

BMW（自動車）—本社工場で内燃機関車の生産終了へ—	7
BASF（化学）—車載電池リサイクルでスウェーデン社と協業—	7
インフィニオン（半導体）—SKシムロンからSiCウエハー調達—	7
フォルクスワーゲン（自動車）—4年ぶり販売増に、23年は+12%—	8
ダイムラー・トラック（自動車）—23年販売1%増に—	8
ティーア（シェアモビリティ）—蘭仏同業ドットと合併へ—	9
ヴォノヴィア（不動産）—RWEとPPA契約締結、1万世帯に再生エネ供給—	9
ブリー（バッグ）—経営破たん—	9

## 経済・産業情報

BEV比率上昇も上げ幅鈍化、VWがテスラを抜き首位に	10
BMWが高級車1位を堅守、メルセデスとの差を広げる	11
ICT市場が今年4%拡大見通し	12
電機業界の景況感9カ月ぶりに改善	12
機械業界の新規受注が再び2ケタ減に、11月は-13%	13
紅海のコンテナ輸送量が3分の2減少	13
テスラが独工場の操業停止、部品輸送の紅海迂回で	13
バイオ業界の資金調達、23年は3年ぶりに増加	13
飲食店の4社に3社が年初に値上げ、付加価値税の軽減税率適用終了で	14
1人当たりの可処分所得、今年2.8%上昇=GfK	14
住宅建築業界の景況感が過去最低に	14

## 目で見るとドイツの経済・社会

独大都市のスマートシティ度ランキング 2023年統計	15
----------------------------	----

## 為替・株価・原油

2024年1月3日～16日	19
---------------	----

## ゲシェフトフューラーの豆知識

雇用6カ月以内の社員の解雇、事業所委への意見聴取手続きは？	11
-------------------------------	----

FBCでは、読者の皆様と一緒に誌面作り取り組む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 Business Consulting GmbH  
address : August-Schanz-Str.8 , 60433, Frankfurt/M, Germany  
tel : +49-(0)69-5480950  
e-mail: info@fbc.de  
http://www.fbc.de

## 総合

## 23年GDPO.3%縮小 景気低迷やインフレ・高金利響く

ドイツ連邦統計局が15日に発表した2023年の国内総生産(GDP、速報値)は物価調整後の実質で前年を0.3%下回った。マイナス成長はコロナ禍1年目の20年以來で3年ぶり。ルート・ブラント局長は「物価は最近の低下にもかかわらず依然として高水準にあり、景気を押し下げている。これに金利上昇に伴う融資条件の悪化、国内外の需要減少が追い打ちをかけている」と述べた。物価が大幅に上がったことから、名目ベースのGDPは6.3%増えた。

実質GDPを項目別で見ると、個人消費(民間最終消費支出)は0.8%減となり、3年ぶりに落ち込んだ。高インフレを受けて消費者が支出を抑制していることが背景にある。特に前年に高騰した価格が高止まりしたり、一段と上がった商品分野で消費が大きく後退。白物家電では減少幅が6.2%に達した。

政府最終消費支出も1.7%減となり、約20年ぶりに縮小した。ワクチン接種や検査などコロナ禍対策の支出がほぼなくなったことが反映されている。

設備投資は3.0%増加し、3年連続で拡大した。企業向け電気自動車(BEV)購入補助金の8月末の終了を踏まえた駆け込み需要の効果で乗用車販売が増え、全体がけん引された。

建設投資は2.1%減となり、3年連続で落ち込んだ。金利の急上昇や建材費の高騰を背景に住宅市場が冷え込んでいるためだ。

内需全体では前年を0.9%割り込んだ。

世界経済の低迷を受け、輸出は1.8%減少した。ただ、国内需要が振

るわず輸入が3.0%減とより大きく落ち込んだことから、外需(輸出-輸入)はGDP成長率を0.6ポイント押し上げた。

粗付加価値は実質0.1%減となり、2年連続で縮小した。鉱工業(建設を除く)はエネルギー産業と化学・金属などエネルギー集約産業の低迷を受け0.4%減少した。数値は示されていないものの、自動車は増加した。半導体不足の解消が進み生産が改善したことが反映されたとみられる。

建設業は0.2%増え、3年ぶりに拡大した。住宅需要の低迷で建築部門は減少したものの、土木など他の部門が増えて全体が押し上げられた。

サービスでは情報・通信が2.6%増と好調だった。流通・運輸・宿泊・飲食は消費抑制の影響で1.0%減少。企業向けサービスは0.3%増えたものの、伸び率は前年の2.6%から縮小した。

地方と社会保険を含めたドイツ全体の財政収支は827億500万ユーロの赤字となった。赤字は4年連続。エネルギー危機対策費がかさんだ。ただ、コロナ禍対策費が減ったことから、赤字幅は前年に比べ14.7%縮小した。

財政赤字の対名目GDP比率は前年の2.5%から2.0%に低下。同3%以内に抑制することを義務付けた欧州連合(EU)のルールを2年連続で遵守した。

赤字を計上したのは国(連邦)と市町村。市町村は難民の受け入れ数が大幅に増えたことから赤字に転落した。

<SC49394>

ドイツの実質国内総生産(GDP) 前年比の成長率(単位: %)				
項目	2020年	2021年	2022年	2023年
民間最終消費支出(個人消費)	-5.9	1.5	3.9	-0.8
政府最終消費支出	4.1	3.1	1.6	-1.7
総固定資本形成	-2.4	-0.2	0.1	-0.3
建設投資	3.9	-2.6	-1.8	-2.1
設備投資	-11.1	2.8	4.0	3.0
その他の投資	-4.0	2.1	-0.7	-0.6
内需	-3.1	2.5	3.2	-0.9
輸出	-9.3	9.7	3.3	-1.8
輸入	-8.3	8.9	6.6	-3.0
GDP成長率に対する外需の寄与度(単位: ポイント)	-1.0	0.9	-1.2	0.6
GDP	-3.8	3.2	1.8	-0.3
就労1人当たりのGDP	-3.1	3.0	0.4	-1.0
就労時間当たりのGDP	1.2	0.6	0.5	-0.9
粗付加価値	-4.0	3.3	1.7	-0.1

出所: 連邦統計局

## 23年インフレ率5.9%に エネの上げ幅大幅縮小も食品は2ケタ台で高止まり

ドイツ連邦統計局が16日に発表した2023年の消費者物価指数は前年を5.9%上回った。インフレ率は統計開始後の最高となった前年

(6.9%)を下回ったものの、依然として極めて高い水準にある。エネルギー価格の高騰をきっかけとする物価の上昇は他の幅広い商品に

波及しており、鎮静化には時間がかかる見通しだ。ルート・ブランド局長は「2023年は食料品の価格が特に強く上昇した」と指摘した。

エネルギーは上げ幅が前年の29.7%から5.3%に縮小した。月別で見ると、3月に鈍化が始まり、10月と11月は価格が前年同月を下回った。

23年のエネルギー価格を商品別で見ると、灯油と自動車燃料がそれぞれ22.2%、5.8%低下したのに対し、天然ガスは14.7%、電力は12.7%上昇した。エネルギーを除いたインフレ率は6.0%だった。

食料品の上げ幅は12.4%だった。前年の13.4%から低下したものの、依然として2ケタ台に上っている。パン・穀物製品は16.4%、乳製品・卵と砂糖・ジャム・はちみつ・その他の甘味類はそれぞれ15.7%、魚介類・海産加工品は14.7%、野菜は13.3%高くなった。一方、前年に高騰した食用油脂は3.5%低下。バターの下げ幅は17.8%に上った。エネルギーと食料品を除いたコアのインフレ率は5.1%で、前年の3.8%を大きく上回った。

非耐久消費財は8.8%、耐久消費財は4.8%上がった。車両は同6.3%となっている。

サービス価格は平均4.4%上昇した。上昇率はパック旅行(9.1%)、自動車整備・修理(8.4%)、飲食・宿泊(8.1%)などで大きかった。

電車やバスなど複数の公共交通機関を利用できるチケットの料金は上げ幅が2.5%と比較的小さかった。全国の地域公共交通機関を月49ユーロで利用できる「ドイツユラントチケット」が5月に導入されたことが反映されている。

ドイツの消費者物価指数の変動率 項目別

項目	物価全体に占める比重 (単位: %)	2023年		
		2023年12月		
		前年比	前年同月比	前月比
全体	1,000.00	5.9	3.7	0.1
食料品・ノンアルコール飲料	119.04	12.3	4.9	0.0
食料品	104.69	12.4	4.6	0.1
食肉・肉製品	22.16	8.3	3.0	-0.3
果物	11.62	8.2	12.0	1.5
野菜	13.72	13.3	6.6	0.5
アルコール飲料・タバコ	35.26	8.5	7.1	-0.3
衣料品・靴	42.25	3.7	3.5	-0.1
住居・水道光熱費	259.25	4.9	3.6	-0.1
家賃	68.30	2.1	2.1	0.2
帰属家賃	104.13	2.0	2.0	0.2
電力・ガス・その他の家庭用エネルギー	43.44	14.0	7.7	-1.2
電力	24.50	12.7	0.0	-1.1
天然ガス	6.07	14.7	34.0	-0.7
灯油	1.70	-22.2	-11.0	-3.0
家具・家電等	67.78	6.4	3.2	0.0
ヘルスケア	55.49	3.0	2.6	0.1
交通	138.22	3.0	2.1	0.3
自動車燃料	30.46	-5.8	-1.1	-3.3
ハイオクガソリン	23.19	-4.0	0.7	-3.3
軽油	6.92	-11.3	-6.2	-3.7
通信	23.35	0.4	0.6	0.0
余暇・娯楽・文化	104.23	5.7	2.6	0.7
パック旅行	13.22	9.1	3.0	6.1
教育	9.06	3.8	3.7	0.1
飲食・宿泊	47.20	8.1	5.6	0.1
その他の物品・サービス	98.87	6.5	5.3	0.1
食料品とエネルギーを除いたコアのインフレ率	821.41	5.1	3.5	0.3

出所: 連邦統計局

次ページに続く⇒

12月のインフレ率は前年同月比3.7%となり、前月の3.2%から上昇した。比較対象の22年12月は天然ガス・地域熱料金を国が全額負担していたことからその反動が出た

格好だ。エネルギー価格は4.1%上昇。天然ガスでは上げ幅が34.0%に達した。

12月の前月比のインフレ率はマイナス0.1%だった。

欧州連合 (EU) 基準の23年のインフレ率は6.0%に上った。12月は前年同月比が3.8%、前月比が0.2%となっている。

&lt;SC49395&gt;

### 12月の卸売物価2.6%低下 23年も平均-0.5%に

ドイツ連邦統計局が15日に発表した12月の卸売物価指数(2015年=100)は前年同月比2.6%減の130.9(2015年=100)となり、9カ月連続で低下した。比較対象の22年12月は物価が高水準にあり、そのベース効果が働いた。

全体を最も強く押し下げたのはこれまで同様、石油製品で、前年同月を9.8%下回った。石油製品の下落は10カ月連続。このほか、穀物・

葉たばこ・種子・飼料(-19.7%)、化学品(-19.0%)、鉱石・金属(-12.7%)、古材・残材(-7.6%)で下げ幅が大きかった。果物・野菜・じゃがいも(+13.9%)、砂糖・甘味菓子・パン類(+8.9%)、飲料(+7.1%)、たばこ製品(+5.8%)は大きく上昇した。

卸売物価は前月比ではマイナス0.6%となり、3カ月連続で下落した。石油製品は4.6%値下がりした。

23年の卸売物価は前年を平均0.5%下回った。前年比で下落する

のはコロナ禍1年目の20年以來で3年ぶり。石油製品が4.3%の反動減となったことが全体を最も強く押し下げた。古材・残材(-24.8%)、穀物・葉たばこ・種子・飼料(-18.8%)は下げ幅が特に大きかった。動物(+20.2%)、果物・野菜・じゃがいも(+19.8%)、砂糖・甘味菓子・パン類(+16.0%)は大幅に上昇した。

&lt;SC49396&gt;

### 輸出が3カ月ぶりに増加 11月は前月比+3.7%に

ドイツ連邦統計局が8日に発表した11月の輸出高(暫定値)は営業日数・季節調整ベースで前月比3.7%増の1,312億ユーロとなり、3カ月ぶりに拡大した。仕向け先地域別でみると、欧州連合(EU)のユーロ非加盟国が5.9%増の212億ユーロ、ユーロ圏が5.3%増の503億ユーロ、EU域外が1.8%増の597億ユーロとすべて拡大した。最大の仕向け先である米国は1.4%減の134億ユーロに後退したものの、中国は3.1%増の81億ユーロ、英国は15.2%増の77億ユーロへと伸びた。

11月は輸入高(暫定値)も1.9%増の1,108億ユーロと拡大した。増加は6カ月ぶり。EUのユーロ非加盟国が3.6%増の197億ユーロ、ユーロ圏が2.4%増の392億ユーロ、EU域外が0.8%増の519億ユーロとすべて拡大。最大の輸入先国である中国は3.1%増の130億ユーロで、米国は3.0%増の81億ユーロ、英国は6.3%増の29億ユーロだった。

貿易収支は204億ユーロの黒字となり、黒字幅は前月(177億ユーロ)を上回った。前年同月(119億ユーロ)比では大幅に伸びている。

非調整ベースの11月の輸出高は

1,392億ユーロで、前年同月を4.9%下回った。減少は5カ月連続。

同輸入高は12.1%減の1,172億ユーロとなり、9カ月連続で落ち込んだ。同月の輸入物価が9.0%落ち込んだことが大きい。貿易収支の黒字幅は前年同月の130億ユーロから220億ユーロへと大幅に拡大した。

1~11月の輸出高は営業日数・季節調整ベースで1兆4,365億ユーロとなり、前年同期を1.1%下回った。同輸入高は9.5%減の1兆2,494億ユーロで、貿易収支は1,871億ユーロの黒字だった。

&lt;SC49397&gt;

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



## 企業情報

### BMW（自動車）—本社工場で内燃機関車の生産終了へ—

高級乗用車大手の独 BMW は 10 日、ミュンヘン本社工場で生産する車両を 2027 年末から電気自動車（BEV）に一本化すると発表した。同社の既存工場では内燃機関車の製造を停止する初の生産拠点となる。

ミュンヘン工場は 1916 年の設立で、当初は航空機エンジンを生産していた。自動車の生産は 52 年にスタート。2015 年にプラグインハ

イブリッド車、21 年には BEV の生産をそれぞれ開始した。26 年からは BEV 専用プラットフォームを採用した次世代主力モデル「ノイエ・クラッセ」の生産を始める計画だ。

BMW は純 BEV 工場化に向け 6 億 5,000 万ユーロを投資し、組み立て棟や車体生産施設など 4 ホールを設置する。用地を確保するため、構内にあったエンジン生産施設

の操業を昨年 10 月で終了した。同施設に勤務していた社員 1,200 人の一部はすでに、グループ内の他の部署に異動した。そのほかの社員は配置換えに向けてリスクリングの研修を受けている。エンジン生産事業は英ハムズホール工場と喫シュタイル工場に移管された。

<SC49398>

### BASF（化学）—車載電池リサイクルでスウェーデン社と協業—

化学大手の独 BASF は 9 日、スウェーデンのリサイクル大手ステナ・リサイクリングと包括協業合意したと発表した。それぞれの強みを持ち寄り電動車用電池リサイクルのバリューチェーンを欧州に構築。電池・自動車メーカーのカーボンフットプリント改善を支援していく。

ステナは廃電池と電池製造工程で発生するスクラップの収集から評価、前処理、機械処理による黒い粉末の生産までをスウェーデン南

部のハルムスタードで実施。BASF は独シュヴァルツハイデ工場に設置するプロトタイプの精錬施設で黒い粉に化学処理を施し、リチウムイオン電池正極材の材料でありリチウム、ニッケル、コバルト、マンガンを取り出す。将来的に商業生産を行う意向だ。

再生原料を用いると正極材の生産で発生する二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の量（カーボンフットプリント）はバージン原料を使用する場合に比べ最大 60%減少する。自動車メー

カーは自社モデルのカーボンフットプリント削減に取り組んでいることから、再生原料を使用した正極材のニーズは大きい。電池の原料となる鉱物は供給不足で価格が高騰していることから、再生原料の実用化は安定供給と価格高騰の抑制にもつながる。

両社は再生原料の獲得比率を高めるため、黒い粉末の生産技術を改善することを目指す。

<SC49399>

### インフィニオン（半導体）—SKシルトロンからSiCウエハー調達—

半導体大手の独インフィニオンは 10 日、韓 SK シルトロンの米子会社 SK シルトロン CSS から SiC（炭化ケイ素）半導体ウエハーを調達することで合意したと発表した。需要が増加する SiC 半導体を顧客に安定供給できる体制を構築する取り組みの一環。アンジェリーク・ヴァン・デル・ブルグ最高購買責任

者（CPO）は、「サプライチェーンの強靭性とはインフィニオンにとってマルチサプライヤー戦略の実行を意味する」と述べた。

SK シルトロン CSS から 150 ミリ SiC ウエハーの供給を受ける。また、200 ミリウエハーに移行する際は SK シルトロン CSS のサポートを受ける。

インフィニオンは製品の安定供給を保つため、半導体材料を複数のサプライヤーから調達する戦略を展開している。2023 年 1 月にはレゾナックとも SiC ウエハー分野で同様の契約を結んだ。

<SC49400>

## フォルクスワーゲン（自動車）—4年ぶり販売増に、23年は+12%—

自動車大手の独フォルクスワーゲン(VW)が12日に発表した2023年のグループ新車販売台数は前年比11.8%増の923万9,500台と大きく拡大した。販売増は4年ぶり。半導体不足の解消が進み、すべての地域、部門で前年実績を超えた。

販売台数を地域別でみると、足元の西欧は20.6%増の327万1,000台、中東欧は13.9%増の50万3,500台と2ケタ台の伸びを記録した。北米も17.9%増の99万3,100台と好調だった。南米は9.4%増の51万8,200台、中国を除くアジア太平洋は8.8%増の35万8,400台、中東・アフリカは28.6%増の35万9,300台。

国別の最大市場である中国は1.6%増えて323万6,100台となった。9月までは低迷していたが、第4四半期のラストスパートが奏功し、前年実績をかろうじて上回った。グループ販売に占める同国の割合は前年の38.5%から35.0%に低下している。

ブランド・グループ（部門）別でみると、大衆車（ブランド・グルー

プ・コア）は10.9%増の666万2,200台に拡大した。VWブランド乗用車が6.7%増の486万6,800台、シュコダが18.5%増の86万6,800台、セアト／クプラが34.6%増の51万9,200台、VWブランド商用車が24.6%増の40万9,400台となっている。

高級車（ブランド・グループ・プログレッシブ）は17.1%増の191万8,900台で、主力のアウディは17.4%増の189万5,200台。ポルシェを対象とするスポーツ車（ブランド・グループ・スポーツラグジュアリー）は3.3%増えて32万200台となった。

商用車（ブランド・グループ・トラック）は10.7%増の33万8,200台となり、前年に引き続き2ケタ台の伸びを記録した。MANが37.1%増の11万5,700台と全体をけん引。スカニアは13.3%増の6万6,600台、ナビスターは8.5%増の8万8,900台だった。VWトラック&バスは31.3%減の3万7,100台と振るわなかった。

12月のグループ販売台数は93

万4,300台で、前年同月を10.9%上回った。増加は11カ月連続。中国を除くアジア太平洋が0.8%減少した以外はすべて拡大した。

23年の電気自動車(BEV)販売台数は前年比34.7%増の77万1,100台に拡大した。自動車販売全体に占めるBEVの割合は前年の6.9%から8.3%へと伸びた。

販売台数が最も多かった地域は欧州で、34.2%増の47万2,400台を記録。これに中国(23.2%増の19万1,800台)、米国(60.8%増の7万1,000台)が続いた。その他の地域は75.3%増の3万5,800台だった。

ブランド別ではVWブランド乗用車が21.1%増の39万3,700台、アウディが51.0%増の17万8,400台、シュコダが52.1%増の8万1,700台、セアト／クプラが44.3%増の4万5,300台、VWブランド商用車が288.0%増の2万9,300台、ポルシェが16.7%増の4万600台となっている。ブランド・グループ・トラックは20.4%増の2,100台だった。

<SC49401>

## ダイムラー・トラック（自動車）—23年販売1%増に—

商用車大手の独ダイムラー・トラックが15日に発表した2023年のグループ販売台数は52万6,053台となり、前年を1%上回った。部品の供給不足で生産にブレーキがかかったものの、販売増を確保した。

部門別ではトラック北米が4%増の19万5,014台、トラック・アジアが3%増の16万1,171台、ダイムラー・バスズが9%増の2万6,168台に拡大。メルセデスベンツはブラジル市場の低迷が響き5%減の15万8,511台に落ち込んだ。

電気自動車(BEV)は277%増の3,443台と大幅に拡大した。モデル数を10種類に増やしたことなどが奏功した。

<SC49402>

## ティア（シェアモビリティ）—蘭仏同業ドットと合併へ—

電動キックボードのシェアサービスを手がける独ティア・モビリティは10日、蘭仏同業ドットと合併することで暫定合意したと発表した。業界を取り巻く環境が厳しいことから、手を組むことにしたとみられる。2カ月以内の取引完了を見込む。

合併後の新会社はベルリン、ブ

リュッセル、ドバイ、ロンドン、ローマ、テルアビブなど主要都市でサービスを提供する。事業展開国は20カ国超で、売上高は2億5,000万ユーロ。ベルリンに本社を置く。両社の出資者は新たに計6,000万ユーロを投資する意向だ。

電動キックボードのシェアサービス市場は競争が厳しく、米バー

ドは昨年末に経営破たんした。当局の規制も厳しくなっており、パリでは住民投票結果を受け昨年9月にサービス提供が禁止された。ドイツでも特別料金を徴収する都市が増えている。利益を計上する事業者はほとんどないようだ。

<SC49403>

## ヴォノヴィア（不動産）—RWEとPPA契約締結、1万世帯に再生エネ供給—

独賃貸住宅最大手のヴォノヴィアは10日、エネルギー大手のRWEと電力購入契約（PPA）を締結したと発表した。賃貸住宅の入居者に再生可能エネルギー電力を供給する。同社は2045年までに炭素中立をほぼ実現するという目標を掲げ

ており、その実現に向けて再生エネの利用を拡大していく意向だ。

ベルリンの西およそ110キロのヴスト・フィッシュベックにある陸上風力発電パークから約1,800万キロワット時（kWh）の供給を受ける。契約期間は今月から差し当

たり1年。ヴォノヴィアの住宅に入居する1万世帯弱が安定価格で同電力を利用できる。二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を年1万3,400トン削減できる計算だ。

<SC49404>

## ブリー（バッグ）—経営破たん—

高級バッグで有名な独ブリー・コレクションが会社更生手続きの適用を裁判所に申請したことが、暫定管財人の11日の発表で分かった。出資に関心を示す投資家とすでに交渉を開始しており、4月1日

までに取引を完了させる目標だ。

ブリーは1970年の設立。2019年にも経営破たんし、ポルトガルの自動車内装部品メーカー、コインドゥ（Coindu）が買収していた。同買収後も業績は改善しておらず、

官報によると、20年と21年はそれぞれ約500万ユーロの赤字を計上していた。従業員数は40人。

<SC49405>

# 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



# 経済・産業情報

## BEV比率上昇も上げ幅鈍化 VWがテスラを抜き首位に、トヨタなど伸び率大

ドイツ連邦陸運局(KBA)が16日に発表した電気自動車(BEV、乗用車)の2023年の新車登録台数は52万4,219台となり、前年を11.4%上回った。純粋な内燃機関車などを含む乗用車全体に占める割合も前年を0.7ポイント上回る18.4%に拡大した。ただ、増加幅は前年の4.1ポイントから大幅に縮小している。24年はBEV購入補助金打ち切りの影響で減少に転じると見通した。

23年のBEV販売台数が最も多かったブランドはVWで、11.7%増の7万628台を記録。テスラ(9.0%減の6万3,685台)を抜いて首位に躍り出た。3位はBMW(72.2%増の4万420台)、4位はメルセデス(45.8%増の3万6,703台)、5位はアウディ(8.0%増の3万596台)とドイツ車が続いた。現代は12.3%減の2万8,845台に後退したもの、オペル(5.2%減の2万7,765台)やシュコダ(92.7%増の2万3,499台)を抑えて6位に付けた。

日本車ではトヨタが最も多く、3,352台だった。これにマツダが3,261台、日産が2,975台、ホンダが368台、レクサスが155台、スバルが142台、スズキが6台で続いた。三菱はBEVの新車登録がなかった。

新車に占めるBEVの比率ではテスラ、スマート(台数1万7,416台)、ポールスター(6,288台)、NIO=上海蔚来(1,263台)、フィスカ(239台)、ルシード(99台)、AIWAYS=愛馳(50台)の7ブランドが100%を記録した。このほか、BYD=比亞迪(4,135台)が99.9%、GWM=長城(4,585台)とマクサス(63台)がそれぞれ98.4%、MGロエベ(1万8,526台)が87.3%と高水準に達した。これ以外のブランドはすべて40%未満にとどまる。

スマート以外のドイツ車はミニが30.4%、オペルが19.2%、ポルシェが17.4%、BMWが17.3%、VWが13.6%、メルセデスが13.2%、アウディが12.4%、フォードが3.3%

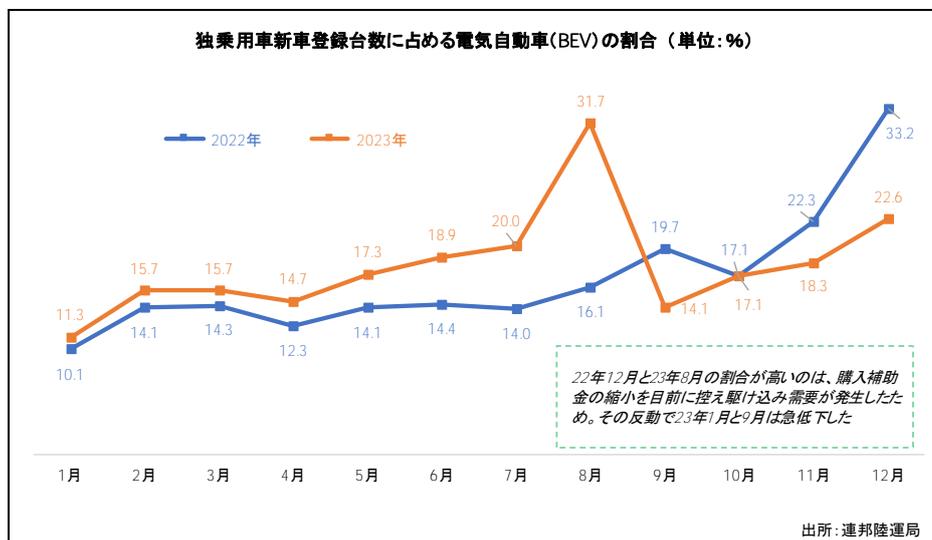
だった。

日本車はこれまでに引き続き全体の平均(18.4%)をすべて下回った。最高は日産の9.3%で、マツダは7.0%、ホンダは5.6%、レクサスは4.8%、トヨタは4.5%、スバルは3.1%、スズキは0.0%にとどまった。BEVで出遅れたことが反映されている。

伸び率が最も大きかったブランドはGWMで、3万466.7%を記録した。2位はレクサスで811.8%、3位はトヨタで299.0%となっている。

BEVにプラグインハイブリッド車(PHV)と燃料電池車(FCV)を加えた電動車全体の登録台数は70万206台で、前年を16.0%下回った。22年末で補助金支給が打ち切られたPHVの激減が響いた。乗用車全体に占める割合は前年31.4%から24.6%へと低下している。

電動車に非給電タイプのハイブリッド車(HV)や天然ガス車などを加えた環境対応車の登録台数は4.8%増の137万9,260台。乗用車全体に占める割合は48.5%で、前年同期(49.6%)を1.1ポイント下回った。



<SC49406>

## BMWが高級車1位を堅守 メルセデスとの差を広げる、アウディは2ケタ増

独高級乗用車3社の2023年販売統計が11日に出そろった。BMWグループは前年比6.5%増の255万5,341台と好調で首位を堅持。2位のメルセデスベンツ・グループ(MBC)が横ばいとどまったことから差を広げた。3位アウディは17.4%増の189万5,240台と伸び率が最も大きかった。

BMWグループでは主力ブランドのBMWが7.3%増の225万3,835台と好調で全体をけん引。小型車ブランドのミニは0.9%増の29万5,474台、超高級車ブランドのロールスロイスは0.2%増の6,032台と小幅な伸びにとどまった。

BMWとミニの合計販売台数を地域別でみると、欧州は7.5%増、

アジアは4.1%増、アメリカ大陸は9.3%増とすべて拡大した。国別の最大市場である中国は4.2%増の82万4,932台で、世界販売に占める割合は32.4%に上った。

MBCの販売台数は204万3,800台だった。最高級の「トップエンド・ラグジュアリー」は横ばいの32万8,200台、販売規模が最も多い「コア・ラグジュアリー」は2%減の109万6,800台と振るわず、増加したのは価格帯が最も低い「エントリー・ラグジュアリー」(4%増の61万8,700台)だけだった。地域別でみても足元の欧州は7%増えたものの、その他はアジアが2%減、北米が1%減、世界のその他の地域が9%減と低迷している。中国

は2%減の73万7,200台で、世界販売に占める割合は36.1%だった。

アウディは主要市場の販売が軒並み2ケタ増となった。欧州は19.7%増の74万7,619台、米国は22.3%増の22万8,550台、中国は13.5%増の72万9,042台となっている。世界販売に占める中国の割合は38.5%と3社のなかでも高い。

電気自動車(BEV)の販売台数はBMWグループが74.4%増の37万6,183台、MBCが61%増の24万600台、アウディが51%増の17万8,000台だった。乗用車販売台数に占めるBEVの割合はBMWグループが最も高く14.7%を記録。これにMBCが11.8%、アウディが9.4%で続いた。

<SC49407>



### 雇用6カ月以内の社員の解雇 事業所委への意見聴取手続きは？

雇用主は被用者を解雇する前に従業員の代表機関である事業所委員会(Betriebsrat)に解雇理由を伝え、意見を聞かなければならない。これは事業所体制法(BetrVG)102条1項に記されたルールであり、この手続きなしに行われた解雇は無効となる。では、不当解雇からの被用

者の保護を定めた解雇保護法(KSchG)の規定が適用されない採用後6カ月以内の被用者、つまり正当な理由がなくても解雇され得る被用者の場合、このルールはどうなるのだろうか。この問題に絡んだ係争でハム州労働裁判所が昨年9月に判決(訴訟番号: 13 Sa 20 / 23)を下した。今回はこれを取り上げる。

裁判は小売店で販売員として勤務していた被用者が雇用主を相手取って起こしたもの。原告は2022年3月1日付で勤務を開始した。

被告・雇用主は8月17日付の文書で原告を解雇する考えを事業所委員会に伝えた。文書には解雇の理由として「(原告との)この雇用関係にはKSchGがまだ適用されない。雇用関係の継続はわが社のためにならない」と記されていた。

事業所委は解雇に反対する意見を

表明したものの、被告は25日付の文書で、9月末付の解雇を原告に通告した。これに対し原告は、「雇用関係の継続はわが社のためにならない」だけでは説明が不十分であり、なぜ「わが社のためにならない」のかを被告が事業所委に説明しなかったことは手落ちであるとして解雇無効を主張。提訴した。

二審のハム州労裁は原告の訴えを棄却した。判決理由で裁判官は、原告はKSchGの適用を受けないことから、雇用主は社会的に正当な理由を示さなくても解雇できると指摘。事業所委員会に対しては主観的な解雇理由を伝えれば十分だと言いつつ渡した。最高裁の連邦労働裁判所(BAG)への上告は認めなかった。

<SC49417>

## ICT市場が今年は4%拡大見通し ソフトがけん引、AIは成長率38%に

情報通信業界連盟 (Bitkom) は 10 日、ドイツの情報通信技術 (ICT) 市場が 2024 年は前年比 4.4% 増の 2,243 億ユーロとなり、これまでに引き続き拡大する見通しを発表した。ラルフ・ヴィンターゲルスト会長は、地政学危機や財政削減など市場環境は厳しいとしながらも、「情報通信業界の企業の大半は危機に強い」と明言した。

全体をけん引するのは情報技術 (IT) で、6.1% 増の 1,515 億ユーロに拡大する。特にソフトウェアは 9.4% 増の 455 億ユーロと伸び率が大きい。人工知能 (AI) が 38.3% 増の 14 億ユーロと全体をけん引する見通しだ。ヴィンターゲルスト氏は、「企業は現在、AI に取り組み、そのプロジェクトを策定したり技術に投資している」と指摘したうえで、「AI は 2024 年のトップテ

マダ」と明言した。コラボレーションツール (14% 増の 16 億ユーロ) とセキュリティソフト (13% 増の 39 億ユーロ) も大きく伸びる。

IT サービスは 4.8% 増の 517 億ユーロとなる見通し。クラウド関連 (17% 増の 177 億ユーロ) の伸び率が特に大きい。

IT ハードウェアは 4.6% 増の 544 億ユーロとなり、2 年ぶりに拡大する。23 年はコロナ禍特需の反動で 5.4% 減 (推定) と振るわなかった。24 年の伸び率が最も大きい分野は IaaS (サービスとしてのインフラ) で、24.5% 増の 58 億ユーロに拡大。これにワークステーション (17.8% 増の 10 億ユーロ)、ウェアラブルデバイス (15.7% 増の 29 億ユーロ) が続く。

通信技術市場は 1.0% 増の 738 億ユーロと小幅な伸びにとどまる。通信サービスは 1.6% 増の 526 億

ユーロに伸びるものの、通信端末は 0.2% 減の 118 億ユーロ、通信インフラは 1.0% 減の 84 億ユーロと振るわない。

娯楽家電は 3.4% 減の 78 億ユーロとなり、4 年連続で縮小する。

23 年の ICT 市場規模は 2,150 億ユーロ (推定) で、前年を 2.0% 上回った。内訳は IT が 2.2% 増の 1,429 億ユーロ、通信技術が 1.7% 増の 721 億ユーロ、娯楽家電が 2.1% 減の 81 億ユーロとなっている。

一方、世界の ICT 市場規模は今年 4 兆 9,100 億ユーロとなり、昨年を 5.6% 上回る見通し。国別ではインドが 7.9% 増えて全体をけん引。米国は 6.3% 増、EU は 5.9% 増、中国は 5.7% 増、日本は 3.5% 増となる。

国別のシェアでは米国が 38.0% と断トツで大きく、これに中国が 11.4% で続く。3 位は日本で 4.8%、4 位は英国で 4.3%、5 位はドイツで 4.0%、6 位はインドで 2.5% となる。

<SC49408>

## 電機業界の景況感 9カ月ぶりに改善

独電気電子工業会 (ZVEI) が 10 日に発表した同国電機業界の 12 月の業界景況感指数 (DI) は前月のマイナス 18.1 ポイントからマイナス 14.9 ポイントへと上昇した。数値は 6 カ月連続でマイナスに沈んだものの、9 カ月ぶりに好転した。現状判断を示す指数がマイナス 6.9 ポイントからマイナス 3.5 ポイント、今後 6 カ月の見通しを示す期待指数がマイナス 28.7 ポイントからマイナス 25.6 ポイントへと、ともに改善している。

輸出期待指数 (DI、先行き 3 カ月) もマイナス 6.0 ポイントとなり、前月のマイナス 15.7 ポイントから大きく上昇した。

11 月の新規受注高は前年同月比 3.9% 減となり、5 カ月連続で後退した。国外が 10.1% 縮小。ユーロ圏 (ドイツを除く) は 9.8% 減、ユーロ圏外は 10.3% 減と、ともに大きく落ち込んだ。ただ、新規受注全体の減少幅は 4 カ月連続で同程度の水準で安定している。国内受注に限ると 3.4% 増加した。

1 ~ 11 月の新規受注は前年同期を 1.6% 下回った。ユーロ圏が 9.4%、ユーロ圏外が 4.8% 減少。国内は 4.5% 増加した。

11 月の業界生産高は物価調整後の実質で前年同月を 6.5% 下回った。1 ~ 11 月は前年同期比で 1.4% 増えた。

12 月の生産計画 (先行き 3 カ月) で「拡大」を見込む企業の割合から

「縮小」の割合を引いた数 (DI) は前月のマイナス 25.4 ポイントからマイナス 10.5 ポイントへと改善した。生産減を予想する企業は生産増予想の企業をこれまでに引き続き大幅に上回っている。

11 月の業界売上高は前年同月比 4.1% 減の 205 億ユーロに落ち込んだ。23 年に売上減となったのは 9 月に次いで 2 度目。国内が 4.5%、ユーロ圏が 2.7%、ユーロ圏外が 4.3% の幅で後退した。

1 ~ 11 月の業界売上高は前年同期比 7.5% 増の 2,192 億ユーロで、内訳は国内が 9.0% 増の 1,059 億ユーロ、ユーロ圏が 7.0% 増の 407 億ユーロ、ユーロ圏外が 5.9% 増の 726 億ユーロとなっている。

<SC49409>

## 機械業界の新規受注が再び2ケタ減に、11月は-13%

ドイツ機械工業連盟 (VDMA) が 10 日に発表した独業界の 11 月の新規受注高は物価調整後の実質で前年同月を 13% 下回った。前月は減少幅が 7 カ月ぶりに 1 ケタ台に縮小したが、再び 2 ケタ台へと膨らんだ。VDMA のチーフエコノミストは、近い将来に成長に転じる見通しと安定した政治プロセスへの

信頼を世界の顧客企業が持たなければ底打ちは見えてこないと明言した。

国内受注が 15%、国外が同 13% 減少した。国外はユーロ圏（ドイツを除く）が 12% 減、ユーロ圏外が 13% 減だった。

新規受注を特殊要因による統計のブレが小さい 3 カ月単位の比較で見ると、9～11 月は前年同期を实質 12% 下回った。国内が 17%、

国外が 11% 減少。国外はユーロ圏が 11% 減、ユーロ圏外が 10% 減となっている。

1～11 月の新規受注は前年同期比で実質 13% 落ち込んだ。国内が 11%、国外が 14% の幅で縮小。国外はユーロ圏が 16%、ユーロ圏外が 12% 後退した。

<SC49410>

## 紅海のコンテナ輸送量が3分の2減少

紅海経由で輸送されるコンテナの量が現在は 1 日当たり約 50 万本となり、昨年 11 月の約 20 万本から 66% 減少していることが、独キール世界経済研究所 (IfW) の 11 日の

発表で分かった。イエメンを拠点とする武装組織フシ派の船舶攻撃を受け、海運会社が同海域の航行を避けていることが反映されている。

安全を確保するため、欧州～アジア間の輸送にアフリカ南端の喜

望峰を経由するルートを取る船舶が大幅に増加。輸送日数は 7～20 日、延びている。40 フィートコンテナの輸送料金は 11 月の約 1,500 ドルから 4,000 ドル超に跳ね上がった。

<SC49411>

## テスラが独工場の操業停止 部品輸送の紅海迂回で

電気自動車 (BEV) 大手の米テスラは 11 日、独グリュンハイデ工場での操業の大半を一時停止すると発表した。イエメンの武装組織フシ派による船舶攻撃のしわ寄せを受け、サプライチェーンに支障が

発生したため。同社は声明で、「紅海における戦火と、それに伴い欧州～アジア間の輸送ルートが喜望峰経由に変更されたことの影響がグリュンハイデでの生産にも及ぶ」ことを明らかにした。

1 月 29 日～2 月 11 日の 2 週間、一部の分野を除いて操業を停止す

る。2 月 12 日からはフル生産体制に戻るとしている。

グリュンハイデ工場ではクロスオーバー SUV「モデル Y」を生産している。

<SC49412>

## バイオ業界の資金調達 23年は3年ぶりに増加

独バイオテクノロジー業界の資金調達総額が 2023 年は 10 億 8,000 万ユーロとなり、前年 (9 億 2,000 万ユーロ) を 17% 上回ったことが、業界団体ビオ・ドイチュランの発表で分かった。増加は 3 年ぶり。コロナ禍を背景にダントツで過去最高となった 20 年 (30 億 6,400 万ユーロ) と翌 21 年 (23 億ユーロ) に比べると大幅に少ない

ものの、地政学やエネルギー危機、高インフレなど市場環境が厳しいなかで増加に転じたことは明るい材料だ。

資金調達を種類別で見ると、ベンチャーキャピタルは 15% 増の 5 億 3,300 万ユーロに拡大。上場企業の増資も 20% 増えて 5 億 4,700 万ユーロとなった。新規株式公開 (IPO) はなかった。

会員企業を対象とする景況感アンケート調査では、24 年は状況が

「改善する」との回答が 35% となり、前年の 26% から増加した。事業の現状については「悪い」が前年の 13% から 29% に大きく拡大している。

研究開発費を今年「増やす」と回答した企業は 33% で、昨年の 39% から減少。雇用を「縮小する」は前年の約 3 倍の 14.5% に達した。

<SC49413>

## 飲食店の4社に3社が年初に値上げ 付加価値税の軽減税率適用終了で

ドイツ国内の飲食店の75.7%が今年初に値上げを行ったことが、業界団体 DEHOGA のアンケート調査で分かった。付加価値税の軽減税率(7%)を適用するというコロナ禍発生後の臨時措置が昨年末で終了し1月1日から19%の標準税率が再び適用されるようになったことが背景にある。第1四半期中の値上げを予定する店舗は11.0%、年内値上げを予定する店舗も6.2%

に上ることから、最終的に90%以上が値上げする見通しだ。

飲食店を取り巻く環境は悪化している。人材不足に伴う人件費の膨張や物価の高騰が経営を圧迫しているためだ。昨年12月時点のエネルギーコストは前年同月比で32.6%拡大。食材費と人件費もそれぞれ20.3%、16.0%膨らんだ。その一方で、2023年の名目売上高はコロナ禍直前の19年をなお1.6%下

回っている。インフラを加味すれば減少幅は大きく拡大するはずだ。

このタイミングでの付加価値税率引き上げは追い打ちとなる。アンケートでは、今年の赤字転落を予想する店舗が33.3%に上った。

飲食サービスでもデリバリーや持ち帰りには以前から、食料品と同様に軽減税率が適用されている。DEHOGAは店内飲食にのみ標準税率が適用されるのは不公平だとして、軽減税率の恒久的な適用を求めている。

<SC49415>

## 1人当たりの可処分所得 今年は2.8%上昇=GfK

市場調査大手 GfK は10日、ドイツの1人当たりの可処分所得(失業・児童手当や年金を含む)が2024年は2万7,848ユーロとなり、前年を2.8%上回るとの予測を発表した。予想インフレ率が2.7%(連邦銀行=中銀)であることから、可処分所得は実質ベースでもわずかに増加するとしている。

1人当たりの可処分所得が最も高い州はバイエルンで3万130ユーロに上る。全国平均に比べ8.2%高い。このほか、バーデン・ヴュルテンベルク(2万9,675ユーロ)、ハンブルク(2万9,657ユーロ)、ヘッセン(2万8,613ユーロ)

が平均を上回る。残り12州は下回る見通しで、デュッセルドルフを州都とするノルトライン・ヴェストファーレンは2万7,250ユーロで6位となる。

東部州は所得が全般的に低いものの、増加のスピードが速く、ブランデンブルクは2万6,640ユーロで9位に付ける。西部の都市州であるブレーメン(2万4,702ユーロ)は経済が長期低迷していることから、3ランク落ちて最下位の16位となる。

国内の計400地区(郡と特別市)のなかで可処分所得が最も高いのはミュンヘン南西部のシュタルンベルク郡で、3万8,702ユーロに上る。全国平均を39%上回る。2位は

ミュンヘン都市郡で3万7,545ユーロ、3位はミュンヘン市で3万5,867ユーロとトップ3をすべてバイエルンの地区が占める。フランクフルト近郊のマイン・タウヌス郡は3万5,216ユーロで5位、同ホーホタウヌス郡は3万5,198ユーロで6位に付ける。

主要都市を見ると、デュッセルドルフは3万1,988ユーロで20位、フランクフルトは3万611ユーロで39位、シュツットガルトは3万499ユーロで40位、首都ベルリンは2万6,420ユーロで242位となっている。

<SC49416>

## 住宅建築業界の景況感が 過去最低に

Ifo 経済研究所が10日に発表した独住宅建築業界の12月の景況感指数(DI)は前月を2.4ポイント下回るマイナス56.8ポイントとなり、統計を開始した1991年以降の最低を記録した。現状判断が一段

と悪化したうえ、今後6カ月の見通しを示す期待指数も低迷している。調査担当者は「最近になって住宅金利が再び低下したにもかかわらず、状況改善の兆しはまだ見えてこない」と指摘。期待指数が極めて低いことを踏まえると、「2024年の見通しは暗い」と悲観的な見方

を示した。

受注のキャンセルを受けたとする回答は22.1%に達し、前月の21.5%から拡大した。受注残高が少なすぎるとする回答は56.9%に達している。

<SC49414>

# 目で見えるドイツの経済・社会

## 独大都市のスマートシティ度ランキング\* 上位20都市 2023年統計

\*評価は100が満点。人口10万人以上の国内81都市が対象

総合							
順位	都市	総合評価	行政	エネルギーと環境	ITと通信	モビリティ	社会
1	ミュンヘン	84.5	94.2	58.7	97.3	80.1	92.1
2	ハンブルク	83.9	78.2	59.2	86.6	98.4	96.9
3	ケルン	83.2	88.5	63.6	91.1	82.1	90.8
4	ニュルンベルク	80.1	92.5	65.3	57.8	91.3	93.5
5	アーヘン	79.3	73.3	73.9	74.8	86.7	87.7
6	ドレスデン	78.5	78.1	59.3	69.7	90.1	95.5
7	オスナブリュック	77.6	76.9	78.4	73.9	73.5	85.3
8	シュツットガルト	77.2	68.4	70.3	86.3	76.1	85.0
9	ウルム	76.8	73.1	78.2	70.5	72.4	89.8
10	カールスルーエ	76.6	82.4	66.9	79.3	77.4	77.1
11	ボーフム	76.2	85.5	66.9	72.6	80.6	75.3
12	ハイデルベルク	75.7	75.9	66.8	78.6	67.1	89.9
13	トリーア	75.3	66.3	84.9	77.7	61.5	86.2
14	フライブルク	74.3	80.8	68.7	80.7	72.7	68.6
15	マンハイム	74.2	81.2	68.6	74.1	66.9	80.2
16	ダルムシュタット	73.5	77.1	72.9	57.4	68.2	92.1
17	レーゲンスブルク	73.1	85.7	66.4	64.3	65.9	83.3
18	ドルトムント	72.4	77.8	58.4	65.5	77.0	83.5
19	リューベック	72.1	72.1	60.3	74.7	65.8	87.5
20	オルデンプルク	72.0	77.8	74.8	86.4	49.2	71.9



次ページに続く⇒

行政										
順位	都市	総合評価	内部プロセス	支払い (キャッシュレス決済)	オンライン予約システム	オンライン市民サービス	ウェブサイト・ソーシャルメディア	市民相談窓口	サービスポータル	その他のプロジェクト
1	ミュンヘン	94.2	100.0	100.0	100.0	100.0	57.4	100.0	100.0	35.0
2	ニュルンベルク	92.5	100.0	100.0	100.0	100.0	79.6	65.4	100.0	35.0
3	デュッセルドルフ	89.3	66.7	100.0	100.0	85.0	100.0	70.0	100.0	35.0
4	ケルン	88.5	100.0	100.0	66.7	48.7	100.0	100.0	100.0	35.0
5	レーゲンスブルク	85.7	66.7	100.0	91.7	100.0	77.8	58.5	100.0	35.0
6	ポーフム	85.5	100.0	90.9	91.7	37.5	100.0	73.5	100.0	35.0
7	アウグスブルク	83.0	33.3	100.0	100.0	100.0	70.4	71.2	100.0	35.0
8	カールスルーエ	82.4	100.0	81.8	83.3	40.0	79.6	100.0	85.7	35.0
9	マンハイム	81.2	66.7	81.8	100.0	62.5	100.0	100.0	85.7	0.0
10	ビーレフェルト	81.0	100.0	81.8	66.7	85.0	85.2	76.9	100.0	0.0
11	フライブルク	80.8	100.0	90.9	66.7	62.5	74.1	100.0	100.0	0.0
12	ハイルブロン	80.2	100.0	100.0	83.3	48.7	63.0	59.6	100.0	35.0
13	ハンブルグ	78.2	100.0	63.6	33.3	80.0	63.0	100.0	100.0	35.0
14	ドレスデン	78.1	33.3	100.0	83.3	48.7	85.2	88.5	100.0	35.0
15	オルデンブルク	77.8	100.0	100.0	66.7	48.7	38.9	82.7	100.0	35.0
16	ドルトムント	77.8	100.0	81.8	66.7	1.2	87.0	100.0	100.0	35.0
17	ダルムシュタット	77.1	100.0	86.4	50.0	62.5	55.6	76.9	100.0	35.0
18	ヘルネ	77.0	100.0	86.4	58.3	80.0	46.3	59.6	100.0	35.0
19	オスナブリュック	76.9	100.0	100.0	66.7	40.0	46.3	76.9	100.0	35.0
20	ハイデルベルク	75.9	33.3	100.0	75.0	62.5	51.9	100.0	100.0	35.0

エネルギーと環境										
順位	都市	総合評価	インテリジェントシステム搭載の街灯	エネルギーソリューション	環境モニタリング	電動車の割合	充電設備環境	二酸化炭素排出量低減バス	その他のプロジェクト	
1	トリーア	84.9	100.0	100.0	100.0	90.0	23.4	91.3	30.0	
2	パーターボーン	79.9	83.3	87.1	50.0	91.2	82.5	79.1	30.0	
3	ヴォルフスブルク	78.8	66.7	69.4	87.5	96.2	87.2	59.2	30.0	
4	オスナブリュック	78.4	66.7	82.4	75.0	77.5	67.9	94.8	30.0	
5	ウルム	78.2	25.0	91.8	100.0	81.2	100.0	64.4	30.0	
6	ミュンスター	76.7	83.3	77.7	87.5	86.2	35.1	83.5	30.0	
7	オルデンブルク	74.8	33.3	98.8	81.3	71.2	56.9	100.0	30.0	
8	アーヘン	73.9	100.0	50.6	93.8	80.0	71.0	40.0	30.0	
9	ダルムシュタット	72.9	100.0	16.5	100.0	76.2	48.5	87.8	30.0	
10	ベルギッシュ・グラートバッハ	71.0	100.0	54.2	87.5	82.5	3.5	89.6	30.0	
11	シュツットガルト	70.3	75.0	14.2	75.0	93.7	62.5	92.2	30.0	
12	コブレントツ	69.7	91.7	74.1	56.3	38.7	56.2	92.2	30.0	
13	フライブルク	68.7	66.7	85.9	56.3	78.7	46.6	68.7	30.0	
14	マンハイム	68.6	100.0	68.3	81.3	46.2	56.9	49.5	30.0	
15	インゴルシュタット	68.1	66.7	83.6	75.0	97.5	56.9	19.1	30.0	
16	ゾーリンゲン	67.9	83.3	29.5	75.0	83.7	29.7	96.5	30.0	
17	カールスルーエ	66.9	66.7	53.0	93.8	85.0	51.5	41.8	30.0	
18	ポーフム	66.9	100.0	36.5	100.0	52.5	65.7	36.5	30.0	
19	ブラウンシュヴァイク	66.8	66.7	57.6	75.0	98.7	50.9	72.2	0.0	
20	ハイデルベルク	66.8	100.0	44.7	81.3	63.7	61.3	40.0	30.0	

次ページに続く⇒

ITと通信										
順位	都市	総合評価	ブロードバンド	光ファイバー	5G	LoRaWAN	オープンデータポータル	ジオポータル	スマートシティデータ	その他のプロジェクト
1	ミュンヘン	97.3	100.0	96.2	99.0	93.5	100.0	100.0	91.7	35.0
2	ケルン	91.1	85.0	95.0	99.0	77.1	95.0	100.0	83.3	35.0
3	キール	89.6	78.7	88.7	87.0	98.9	70.0	100.0	100.0	35.0
4	ハンブルグ	86.6	92.5	92.5	97.0	34.8	85.0	100.0	100.0	35.0
5	オルデンブルク	86.4	88.7	98.7	94.0	73.9	95.0	100.0	50.0	35.0
6	シュツットガルト	86.3	100.0	68.7	97.0	100.0	75.0	100.0	58.3	35.0
7	ゲルゼンキルヘン	85.3	67.5	93.7	100.0	73.9	90.0	100.0	66.7	35.0
8	フランクフルト	82.4	100.0	50.0	95.0	82.6	95.0	100.0	83.3	0.0
9	フライブルク	80.7	51.2	75.0	95.0	68.4	85.0	100.0	83.3	35.0
10	カールスルーエ	79.3	76.2	35.0	94.0	76.1	100.0	100.0	66.7	35.0
11	ハイデルベルク	78.6	67.5	66.2	64.0	58.7	95.0	100.0	91.7	35.0
12	トリア	77.7	33.7	56.2	88.0	91.3	75.0	100.0	91.7	35.0
13	ボン	76.5	78.7	28.7	97.0	88.0	85.0	100.0	50.0	35.0
14	ヴォルフスブルク	76.3	45.0	80.0	95.0	32.6	90.0	100.0	83.3	35.0
15	アーヘン	74.8	60.0	76.2	91.0	67.4	80.0	100.0	75.0	0.0
16	リュアーベック	74.7	63.7	18.7	97.0	50.0	85.0	100.0	100.0	35.0
17	マンハイム	74.1	82.5	56.2	90.0	29.3	95.0	100.0	91.7	0.0
18	オスナブリュック	73.9	72.5	56.2	68.0	38.0	90.0	100.0	83.3	35.0
19	ロストック	73.5	78.7	87.5	91.0	16.3	90.0	100.0	41.7	35.0
20	ボーフム	72.6	67.5	50.0	99.0	45.7	95.0	100.0	41.7	35.0

モビリティ										
順位	都市	総合評価	駐車	スマート交通マネジメント	スマート公共交通機関	シェアリング	マルチモダリティ	ラストワンマイル物流	その他のプロジェクト	
1	ハンブルグ	98.4	100.0	90.0	100.0	99.8	100.0	100.0	30.0	
2	ニュルンベルク	91.3	100.0	90.0	100.0	75.0	100.0	80.0	30.0	
3	ドレスデン	90.1	100.0	100.0	100.0	84.1	63.6	90.0	30.0	
4	ベルリン	87.3	100.0	60.0	100.0	100.0	100.0	90.0	0.0	
5	アーヘン	86.7	100.0	80.0	87.5	75.7	87.9	85.0	30.0	
6	フランクフルト	82.7	100.0	70.0	87.5	98.8	75.0	60.0	30.0	
7	ボン	82.1	100.0	90.0	75.0	94.1	87.9	40.0	30.0	
8	ケルン	82.1	60.0	100.0	75.0	99.1	87.9	65.0	30.0	
9	ポツダム	80.7	60.0	90.0	87.5	76.2	100.0	65.0	30.0	
10	ボーフム	80.6	100.0	30.0	75.0	85.0	87.9	100.0	30.0	
11	ミュンヘン	80.1	20.0	90.0	93.8	90.9	100.0	80.0	30.0	
12	ライプツィヒ	78.8	60.0	60.0	87.5	89.0	100.0	70.0	30.0	
13	ハノーバー	78.7	100.0	60.0	100.0	87.3	33.3	85.0	30.0	
14	ゲルゼンキルヒェン	77.7	80.0	100.0	81.3	58.4	100.0	40.0	30.0	
15	カールスルーエ	77.4	20.0	90.0	100.0	74.8	87.9	85.0	30.0	
16	ドルトムント	77.0	80.0	70.0	100.0	56.9	48.5	100.0	30.0	
17	シュツットガルト	76.1	0.0	100.0	93.8	98.1	72.7	85.0	30.0	
18	アウグスブルク	74.2	20.0	100.0	75.0	82.2	100.0	60.0	30.0	
19	ヘルネ	74.2	80.0	60.0	68.8	58.4	100.0	70.0	30.0	
20	ハイльブロン	73.5	60.0	50.0	75.0	66.6	91.7	90.0	30.0	

次ページに続く⇒

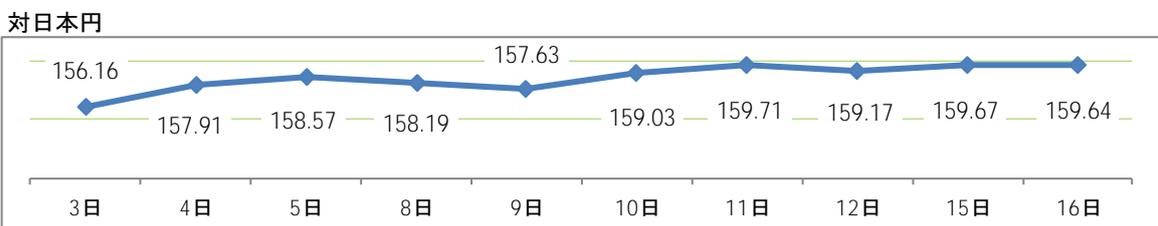
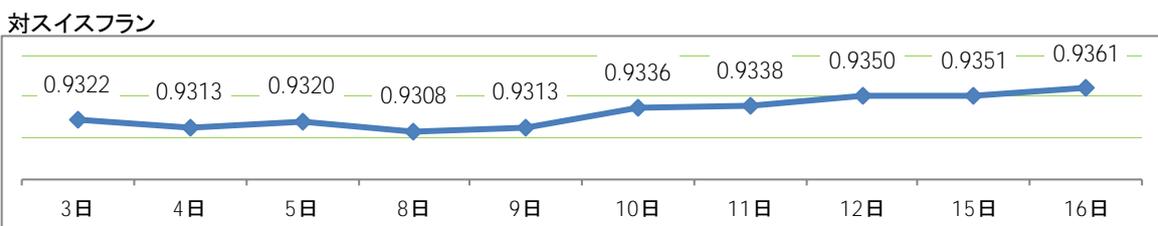
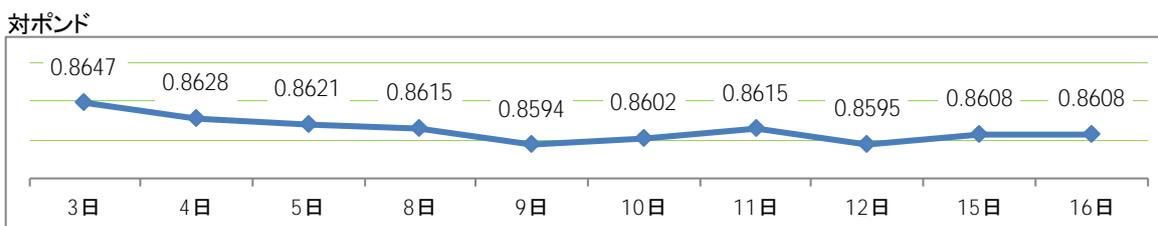
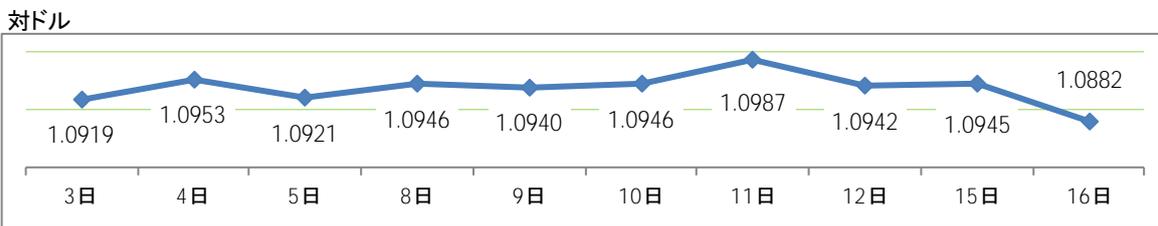
社会と教育									
順位	都市	総合評価	学校のデジタル化	デジタルコンピテンス	デジタルシーン	ローカルトレード・スタートアップハブ	ファブラボとコワーキング	一般市民の参加	その他のプロジェクト
1	ハンブルク	96.9	100.0	100.0	100.0	100.0	80.6	100.0	30.0
2	デュッセルドルフ	96.5	100.0	100.0	100.0	80.0	98.1	100.0	30.0
3	ドレスデン	95.5	100.0	100.0	100.0	100.0	71.9	100.0	30.0
4	ニュルンベルク	93.5	100.0	90.9	100.0	100.0	68.1	100.0	30.0
5	ミュンヘン	92.1	100.0	100.0	100.0	80.0	70.0	100.0	30.0
6	ダルムシュタット	92.1	100.0	100.0	50.0	100.0	100.0	100.0	30.0
7	キール	91.1	100.0	63.6	90.0	100.0	90.0	100.0	30.0
8	ケルン	90.8	100.0	100.0	100.0	60.0	81.9	100.0	30.0
9	ハイデルベルク	89.9	100.0	100.0	90.0	100.0	99.4	47.0	30.0
10	ウルム	89.8	100.0	100.0	100.0	60.0	93.1	82.5	30.0
11	ヴッパータール	89.5	100.0	63.6	90.0	100.0	80.0	100.0	30.0
12	ライプツィヒ	89.3	100.0	36.4	100.0	100.0	98.8	97.6	30.0
13	イエーナ	88.6	100.0	100.0	90.0	60.0	78.1	100.0	30.0
14	ケムニッツ	88.6	100.0	63.6	100.0	100.0	64.4	100.0	30.0
15	アーヘン	87.7	100.0	100.0	50.0	100.0	88.1	84.5	30.0
16	リュエベック	87.5	100.0	100.0	50.0	100.0	71.3	100.0	30.0
17	フランクフルト	86.6	100.0	100.0	100.0	60.0	60.0	95.6	30.0
18	トリアー	86.2	100.0	100.0	40.0	100.0	90.6	82.5	30.0
19	エッセン	85.4	100.0	100.0	100.0	60.0	73.1	74.8	30.0
20	オスナブリュック	85.3	100.0	63.6	90.0	60.0	93.8	100.0	30.0

出所：情報通信業界連盟

<SC49418>

# 為替・株価・原油 (2024年1月3日~16日)

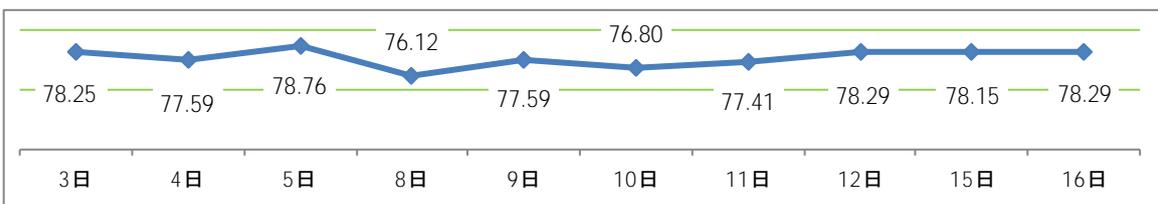
## ユーロ相場



## DAX40



## ブレント原油 (先物。1バレル当たり。単位:ドル)



出所: 欧州中央銀行、ドイツ証券取引所、ロンドン国際石油取引所

<SC49419>