

中国依存は金融リスクにも

紅海紛争で空輸活用

BASFの再生PA6でジャケット製造
YKKなど世界の有力メーカーが協力

<統計>

独電気自動車統計

* 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

中国依存は金融リスクにも、独中銀がデリスキングを政府と企業に要請	4
欧州委が経済安保戦略の具体案発表、投資規制・輸出管理の強化など	5
企業景況感が20年5月以来の低水準に	6
消費者信頼感が大幅悪化	6
24年独成長率0.7%に引き下げ、予算削減を受け	7
第4四半期GDP0.3%縮小、景気後退は回避	7



土屋伸爾

余白一滴

「ジェンダー」という言葉を知ったのは大学生だった 1980 年代である。女性解放運動を指す言葉が「ウーマンリブ」から「フェミニズム」に変わるとともに、学術化が本格化し始めた時代だったと思う。調べてみると、日本女性学会は 79 年の設立である。

ジェンダーが何を意味するのか、当初は分からなかった。インターネットが普及する前は、新しい言葉の意味を知るためにはその筋の文献をある程度、読む必要があったのである。現在は内閣府のサイトに「ジェンダー (gender) はもともと英語。一般的にジェンダーは生物学的な性差 (セックス) に付加された社会的・文化的性差を指します」(与那嶺涼子)との説明文があるほどだから、一般的な言葉になっているのだろう。

ジェンダーは女性解放、ひいては女性らしさ、男性らしさと

いった規範からの解放のキーワードと言える。日々の生活と切り離せないため、社会・文化のあらゆる領域が解放の対象となる。その 1 つである言語の領域における「ジェンダーに中正な言葉 (gendergerechte Sprache)」が近年、ドイツで激しい論争を引き起こしている。

「Student」という言葉を例に説明してみる。この語は男性の学生を意味する男性名詞である。女性の場合は語尾に「in」を付け「Studentin」とし女性名詞化するのだが、伝統的には性別に中立な表現がなかった。

そこで考案されたのがジェンダー中正の表現である。その種類は多く、いくつか例を挙げれば「Student/in」「Studierende (複数形)」「Student*innen (同)」「Student:innen (同)」などとなる。最初の 2 つの表現については違和感を感じないが、残り 2 つは言葉が途切れているようで、正直なところ読みにくいというのが筆者の感想である。

「母親 (Mutter)」「父親 (Vater)」についてもジェンダー中正でないという理由で「親 1 (Elter1)」「親 2 (Elter2)」に変える動きがある。お役所用語ではあるものの、これはしかしあまりにも機械的な表現では

ないだろうか。言葉に付随する感情がごっそりそぎ落とされている。例えばジョン・レノンの名曲「マザー」の歌詞をこの語法に従って改めたら、ギャグ以外の何物でもなく、魅力がまったくなくなってしまうだろう。

言葉を生業とする多く作家や俳優、言語学者はこうした潮流を「ある種の狂犬病だ」「愚の骨頂だ」などときわどい言葉で批判する。ジェンダー中正表現の採用は官庁だけでなく、公共放送や大手企業にも広がっており、強い危機感を持っているのだろう。

推進派はそうした反発を「時代遅れ」「右翼」などと切り捨てており、溝が埋まる見通しはない。市民の反応はどうかというと、反対する人が多数派のようだ。ドイツ学者ファビアン・パイルによると、3 分の 2 から 4 分の 3 が反対している。

ジェンダー中正表現が選挙の大きな争点になることはおそらくないだろう。しかし、だからこそ 18 世紀後半の啓蒙専制主義のように、上から目線で押し付けるのはよろしくないと思う。

企業情報

ネクスウェーフ（太陽電池）—米にギガファクトリー建設へ—	8
フラックスレス（リサイクル）—現代コーポレーションが出資—	8
BASF（化学）—イベコの電池リサイクルパートナーに—	9
ダイムラー・トラック（自動車）—UAEからの水素輸入検討で基本合意—	9
インフィニオン（半導体）—アンカーと中国に共同R&D拠点開設—	9
インフィニオン（半導体）—中国PE企業にSiCデバイス供給—	10
フォルクスワーゲン（自動車）—中国開発事業の統括責任者任命—	10
BMW（自動車）—EUのCO ₂ 排出基準を23年も達成—	10
ASML（機械）—ベルリンで雇用を大幅拡大—	11
ヴォノヴィア（不動産）—24時間無人ショップを開設—	11
SAP（IT）—事業再編へ、8000人が影響—	11

経済・産業情報

紅海紛争で空輸活用、アジア～欧州の需要12%増加	12
電機業界生産高3年連続増加、極右AfDを業界団体の会長が批判	12
ヒートポンプ販売、今年は大幅減少見通し	13
工作機械生産が24年は3%減少見通し	13
23年の粗鋼生産、09年以来の低水準に	13
BASFの再生PA6でジャケット製造、YKKなど世界の有力メーカーが協力	14
3月3日までドイツ鉄道でストなし、自治体系交通機関ではVerdiがスト予告	14
ルフトハンザの伊航空会社への出資、欧州委が問題視	14
23年も人口増加、移民効果で	14
2049年には介護士が28～69万人不足	15
24年乗用車新車登録1%減少、BEVが足かせに	15

目で見えるドイツの経済・社会

独電気自動車統計	16
----------	----

為替・株価・原油

2024年1月17日～30日	19
----------------	----

ゲシェフトフューラーの豆知識

同僚に危害を加える恐れ、故意性がなければ解雇は無効	5
---------------------------	---

FBCでは、読者の皆様と一緒に誌面作りに取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 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

中国依存は金融リスクにも
独中銀がデリスキングを政府と企業に要請

ドイツ連邦銀行(中銀)は24日公開の最新月報に、同国経済の中国依存に伴う潜在的なリスクに関するレポートを掲載した。中国に深刻な経済危機が発生した場合と、両国経済間のデカップリング(分断)が突然、起きた場合に受ける影響を間接的なものも含めて分析。「これらのリスクが現実になるとドイツ経済はその直撃を強く受け」、しわ寄せは金融システムにも及ぶ懸念があるとして、政府と企業に中国依存を低減しリスクを分散化(デリスキング)するよう促した。

連銀は「中国との経済関係から生じるドイツにとってのリスク」と題する20ページのレポートを発表した。それによると、中国の国内総生産(GDP)が9%縮小した場合、ドイツのGDPは本来の水準に比べ1年目に0.7%、2年目に1%押し下げられる。影響は小さくないものの、「おそらく吸収・消化できる」としている。

一方、地政学危機の高まりを受けてデカップリングが突然、起きた場合については、製造業が受ける影響ははるかに大きいとの見方を示した。中国で事業を展開する企業は売り上げと利益が大幅に減少。同国向けの輸出は7%落ち込む。中国依存度が特に高い主要産業の自動車や機械、電機、化学の需

要減は特に大きい。

サプライチェーンへの影響はさらに深刻だ。希土類をはじめとする資源や電池などの重要な中間財で中国製品に直接・間接的に依存する企業は約50%に達するため、原料・部品不足で生産停止に追い込まれる企業が多数、発生する。デカップリングでは他の西側諸国もほぼ確実に同様の影響を受けることから、これらの国からの輸入にも大きな支障が出る見通し。レポートは「経済全体が受ける損失はロシアの広範囲のデカップリングに伴うコストを遥かに上回るだろう」と結論付けている。

ドイツの金融機関が融資や保証の形で中国企業に対して持つ債権の総額は2022年末時点で360億ユーロだった。金融機関が持つ債権の0.1%と規模は小さい。対中債

権のランキングでもドイツは20位にとどまり、英仏などに比べ順位が低い。このため対中債権の回収に支障が出て影響は小さい。

一方、中国に直接投資する独企業に対する債権は2,020億ユーロに達する。これは金融機関全体の狭義の中核自己資本の42%に相当する。特に主要銀行で債権額が大きいことから、これらの債権が大量に不良化すると金融システムに悪影響が出る懸念がある。

レポートはさらに、国外の特別目的会社(SPC)に対する国内金融機関の貸付にも注意を促した。SPCを通して中国に資金が流れ込んでいる可能性があるためだ。リーマンショックに伴う08年の世界金融危機ではSPC経由で米国の不動産市場に流入した資金を監督

当局が把握できていなかったことが、大きな問題として浮上しており、連銀は同様の問題が起これると懸念している。

タイとの関係強化へ

ドイツ政府は中国依存軽減策の一環として東南アジア諸国との関係強化に取り組んでおり、フランクヴァルター・シュタインマイヤー大統領は23日にベトナム、24日にタイを訪問した。ベトナムはすでにドイツと戦略パートナーシップ、欧州連合(EU)と自由貿易協定(FTA)を締結済み。タイ政府も同様の関係を独・EUと結ぶことに意欲を示している。

シュタインマイヤー氏はバンコクでタイのセーター・タウィーシン首相と会談した。ドイツの大統領が

タイを訪問するのは22年ぶり。タウィーシン氏は3月に訪独し、戦略パートナーシップ締結交渉を行うことになっている。タウィーシン氏は共同記者会見で、「これらの交渉を来年にも完了する考えだ」と強調。シュタインマイヤー氏はドイツの支援を約束した。

ベトナムはEUとのFTAの恩恵をすでに受けており、同国は独企業の重要な生産拠点となっている。同国からドイツへの昨年1～11月の輸出額は136億ドルに上った。

タイはインドネシアに次ぐ東南アジア2位の経済規模を持つにもかかわらず、対独輸出は同88億ドルにとどまった。独・EUとの関係強化を通して企業誘致と対欧州貿易を加速させる考えだ。

<SC49451>

欧州委が経済安保戦略の具体案発表 投資規制・輸出管理の強化など

欧州連合（EU）の欧州委員会は24日、経済安全保障を強化する戦略の具体案を発表した。中国やロシアを念頭に置いたもので、人工知能（AI）をはじめとする先端技術の流出、軍事転用を防ぐための投資規制や輸出管理の強化が柱となっている。

欧州委は2023年6月、地政学的緊張の高まりや急速な技術革新に伴って生じるリスクを最小化するための経済安全保障戦略を発表。エネルギーを含むサプライチェーンの強靱性、重要インフラのセキュリティ、技術セキュリティと技術流出、経済依存の武器化や経済的威圧の4分野について、欧州委と加盟国が共同でどのような経済

安全保障上のリスクがあるかを特定・評価し、必要な対策を講じる方針を打ち出していた。今回発表したのは、その骨子に肉付けした具体案だ。

同案は◇ EU 域内の戦略的に重要な産業への外国からの直接投資に対する審査の強化◇輸出管理の強化◇域外国への投資の規制◇軍事転用可能な技術に関する域内での研究開発への支援強化◇研究セキュリティの強化——の5分野が対象。

直接投資については、加盟国にリスク評価を求め、問題があれば投資を差し止めることを求める。EU 域内間の投資であっても、投資家が域外の個人や企業に事実上支

配されている場合は評価の対象とする。

輸出管理では軍民の両方が利用できる製品の輸出管理で、加盟国間の協調を強化する。域外国への投資に関しては、技術流出のリスクを審査する。研究セキュリティの強化については、域外の組織との共同研究に伴うリスクを審査することなどが盛り込まれた。

ただ、5分野のうちEU法の改正にまで踏み込んだのは外国からの直接投資に対する規制だけ。残る4分野は、加盟国と協議したうえで詳細を固めることになった。投資規制や輸出管理は各国の主権に関わる微妙な問題で、調整が必要なためだ。

<SC49452>

ゲシェフト フューラー の 豆知識

同僚に危害を加える恐れ
故意性がなければ解雇は無効

同僚に危害を与える恐れのある社員を雇用主は即時解雇できる。安心して働ける職場環境を保つことは勤務の前提であるためだ。ただ、意図的に危害を加える恐れを証明できな

ければ解雇は無効となる。シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州労働裁判所は昨年7月の判決（訴訟番号：5 Sa 5 / 23）でそんな判断を示した。今回はこれを取り上げる。

裁判は機械工が雇用主を相手取って起こしたもの。原告は2022年6月1日、ニシン加工機械の実演操作を同僚2人と行った。実演で刃渡り20センチの包丁を使用した際、同僚Aの喉元10～20センチの距離まで包丁が近づき、Aは生命・身体の危機を感じた。

Aは数日後、この事実を従業員の代表機関である事業所委員会に伝達。事業所委が雇用主に報告したことから、雇用主は関係者から事情を聴取したうえで、原告に即時解雇と

予告期間を設定した通常解雇を通告した。

原告はこれを不当として提訴し、一審と二審でともに勝訴した。判決理由で二審のシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州労裁はまず、同僚の生命・身体に故意に危害を加える恐れがあれば解雇理由になると指摘。そのうえで、危ないから包丁を向けないようAが要求すると原告が包丁を脇に置き、その後は問題が起きなかったことなどを踏まえ、原告が故意に危害を加えようとした事実はないとの判断を示した。最高裁の連邦労働裁判所（BAG）への上告は認めなかった。

<SC49479>

企業景況感が20年5月以来の低水準に 製造業で改善も工場稼働率は一段と低下

Ifo 経済研究所が 25 日に発表した 1 月のドイツ企業景況感指数 (2015 年 = 100) は前月を 1.1 ポイント下回る 85.2 となり、コロナ禍初期の 20 年 5 月 (79.8) 以来の低水準を記録した。製造業を除くすべての部門で数値が悪化。クレメンス・フュスト所長は「ドイツ経済はリセッションにはまり込んだままだ」との認識を示した。

現状判断を示す指数が 1.5 ポイント減の 87.0、今後 6 カ月の見通しを示す期待指数が 0.7 ポイント減の 83.5 へと落ち込んだ。減少は両指数とも 2 カ月連続。

部門別でみると、流通は 22 年 10 月以来の低水準となった。現状判断と期待指数は小売と卸売でともに低下している。

サービスの景況感は大幅に悪化した。特に現状判断で下げ幅が大きかった。

建設の景況感はこれまでに引き

続き低下した。現状判断、期待指数ともに落ち込んでいる。

製造業の景況感は改善した。現状判断と期待の両指数が上昇している。ただ、受注残高はこれまでに引き続き減少。工場稼働率も 0.9 ポイント減の 81.0% となり、長年の平均を約 2.5 ポイント下回った。

輸出見通し 2 カ月連続悪化

一方、Ifo が 26 日に発表した 1 月の独製造業輸出期待指数 (DI) は前月を 1.3 ポイント下回るマイナス 8.4 ポイントとなり、2 カ月連続で悪化した。マイナスの領域に沈むのは 8 カ月連続。輸出減を予想する企業がこれまでに引き続き、大半の業界で多数派となっている。

Ifo は月例の企業景況感調査の一環としてメーカーおよそ 2,300 社に今後 3 カ月の輸出見通しを質問している。メーカーは「増える」「横

ばい」「減る」のどれかを選んで回答。「増える」の回答比率から「減る」の回答比率を引いた数に季節調整を加味したものが輸出期待指数となる。同指数がマイナスの領域にあることは、輸出減回答が輸出増回答を上回っていることを意味する。

12 月の数値を業界別でみると、プラスの領域に入ったのは衣料品 (31.4 ポイント)、飲料 (20.9 ポイント)、食品・飼料 (11.8 ポイント)、家具 (7.5 ポイント) だけだった。製紙 (-4.5 ポイント)、データ処理装置 (-5.7 ポイント)、機械 (-10.2 ポイント)、電気装置 (-10.2 ポイント)、化学 (-10.4 ポイント)、自動車 (-10.5 ポイント)、ガラス製品・セラミック・石土加工 (-12.2 ポイント)、ゴム・樹脂製品 (-13.4 ポイント)、金属製品 (-20.0 ポイント)、金属製造・加工 (-24.5 ポイント)、繊維 (-30.5 ポイント) などはマイナスに沈んだ。

<SC49453>

消費者信頼感が大幅悪化

市場調査大手 GfK とニュルンベルク市場決定研究所 (NIM) が 26 日に共同発表したドイツ消費者信頼感指数の 2 月向け予測値は 1 月の確定値 (-25.4 ポイント) を 4.3 ポイント下回るマイナス 29.7 ポイントとなり、2023 年 3 月以来の低水準へと落ち込んだ。景気と所得の見通し、高額商品の購入意欲に関する指数が軒並み悪化するとともに、貯蓄性向が大幅に強まったことが反映されている。戦争、高イン

フレの長期化、景気低迷など複合的な危機を受け、消費マインドは極度に冷え込んだ状態だ。

貯蓄性向に関する 1 月の指数 (2 月向け予測値の算出基準の 1 つ) は前月を 6.7 ポイント上回る 14.0 ポイントとなり、08 年 8 月以来の高水準に達した。

所得の見通しに関する 1 月の指数 (同) はマイナス 20.0 ポイントで、前年を 13.1 ポイント下回った。インフレ率が 12 月に上昇に転じたことが 1 月に分かったことや、付加価値税の軽減税率 (7%) を外食に

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、炭素税の大幅引き上げに伴う暖房用化石燃料と自動車燃料価格の上昇が響いた格好だ。

高額商品の購入意欲に関する 1 月の指数 (同) も 6.0 ポイント減のマイナス 14.8 ポイントに低下。景気の見通しに関する 1 月の指数 (同) は 6.2 ポイント減のマイナス 6.6 ポイントとなった。

<SC49454>

**24年独成長率0.7%に引き下げ
予算削減を受け**

Ifo 経済研究所は 24 日、2024 年の独国内総生産 (GDP) 予測を下方修正した。連邦議会の予算委員会で 190 億ユーロ規模の歳出削減が決議されたことを受けたもので、前

回予測 (12 月) の実質 0.9% から 0.7% へと引き下げた。Ifo の景気研究主任は「企業と世帯の負担は増える。あるいは負担軽減の規模が縮小する」と述べた。

ドイツではコロナ禍対策の起債枠を DX・GX 基金に転用した政府・

与党の措置を違憲とする判決を連邦憲法裁判所が 11 月に下した。政府はこれを受け、予算の抜本的な見直しを余儀なくされている。

<SC49456>

**第4四半期GDP0.3%縮小
景気後退は回避**

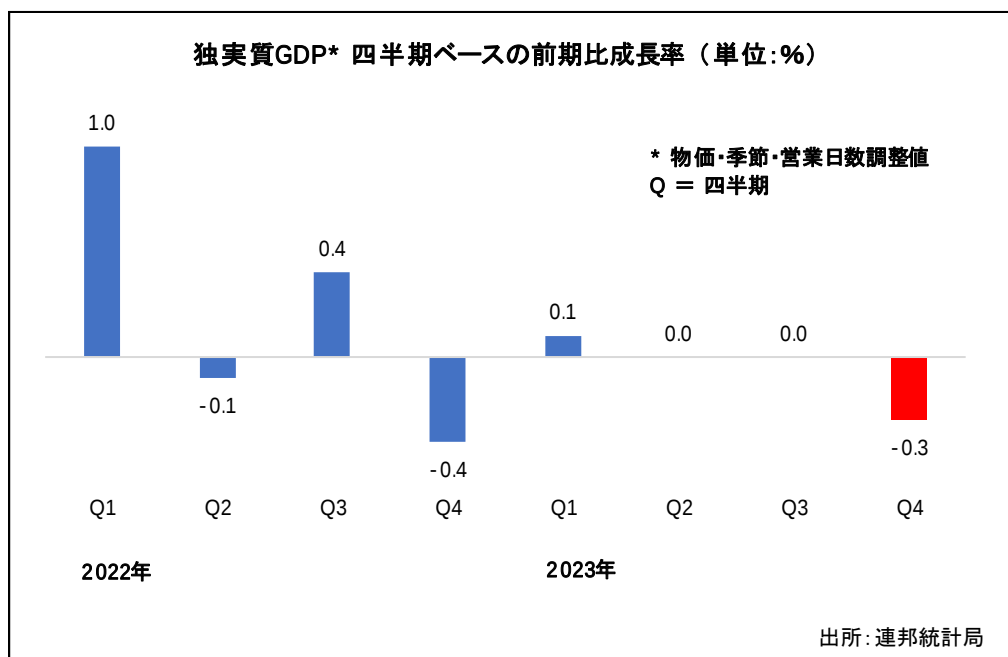
ドイツ連邦統計局が 30 日に発表した 2023 年第 4 四半期の国内総生産 (GDP、速報値) は物価調整後の実質に季節・営業日数を加味したベースで前期を 0.3% 下回った。マイナス成長は 4 四半期ぶり。第 3 四半期は従来のマイナス 0.1% から横

ばいに上方修正されたことから、景気後退 (2 四半期以上続くマイナス成長) 入りはかろうじて回避された。

統計局によると、建設投資と設備投資が特に大きく落ち込んだ。

統計局は今回、新たなデータを加味して GDP 統計を再集計。この結果、23 年第 1 四半期から第 3 四半

期の成長率はすべて修正された。第 1 四半期は従来の横ばいからマイナス 0.1%、第 2 四半期はプラス 0.1% から横ばい、第 3 四半期はマイナス 0.1% から横ばいに改められている。23 年の成長率は前年比マイナス 0.1% に据え置かれた。



<SC49455>

企業情報

ネクスウエーフ（太陽電池）―米にギガファクトリー建設へ―

ソーラーウエハー開発・製造のスタートアップ企業である独ネクスウエーフは 25 日、米国にギガファクトリーを設置すると発表した。米国ではインフレ抑制法（IRA）を追い風に需要が急速に増えていることから、現地生産に踏み切る。

ネクスウエーフはフラウンホーファー太陽エネルギーシステム研究所（ISE）からのスピノフとして 2015 年に設立された。ソーラーウエハーの生産で用いるエネルギーと二酸化炭素（CO₂）排出量を従来品に比べともに 70%削減する技術を持つ。エネルギーの使用量が少ないことから生産コストも 30%低い。また、原料の多結晶シリコンを内製することから、同原料価格が高騰してもコストが膨らまないという強みを持つ。

太陽光発電の分野では多結晶シリコンからウエハー、セル、モジュールに至る全バリューチェーンで中国メーカーが圧倒的なシェアを持っている。欧米では地政学リスクなどを背景に中国依存の引き下げが喫緊の課題となっていることから、同社製品に対する潜在的なニーズは大きい。

米国には年産能力 6 ギガワット（GW）の工場を建設する。すでに現地法人を設立した。今後は立地を選定していく。

同国の太陽電池新設規模は昨年 33GW に達した。28 年まで年率 14%の成長が見込まれている。

ネクスウエーフは米工場の設置に先立って、独東部のビターフェルトに同社初の商業生産施設を建設する。生産能力は当初 250 メガワット（MW）。最終的には 3GW

に引き上げる考え。25 年の操業開始を予定している。

ダヴォール・スティジャ社長は経済紙『ハンデルスブラット』に、ビターフェルト工場の建設と並行して進める米国進出は、サプライチェーンの多様化に貢献すると述べた。

欧州の太陽電池製造業界は安価な中国製品の流入で厳しい状況に立たされており、ノルウェー同業のノルウェジアン・クリスタルは経営破たんした。スイスのマイヤー・ブルガーは、政府が適切な対策を取られなければ独モジュール工場を閉鎖するとしている。独工場建設を計画通りに推進するネクスウエーフは例外的な存在だ。

<SC49457>

フラックスレス（リサイクル）―現代コーポレーションが出資―

太陽電池モジュールのリサイクル技術を手がける独スタートアップ企業フラックスレス（Flaxres）に韓国の現代コーポレーションが資本参加した。商業登記簿の記載情報をもとに『フランクフルター・アルゲマイネ』紙が報じたところによると、8%を出資した。

太陽電池モジュールの世界新設

数は年 5 億個に達する。それにもかかわらず適切なリサイクル技術が確立しておらず、破碎・焼却処理が行われている。

フラックスレスは廃太陽電池モジュールに超高温の光を一瞬当てることで、シリコン、ガラス、銀糸、アルミニウム、銅線などの材料を分離する技術を開発した。ドレスデン

本社にはパイロット設備がある。

世界のリサイクル企業やソーラー発電事業者が潜在的な顧客と目されている。主要出資者エコネクストの役員は韓国に工場を設立する可能性もあるとの認識を示した。

<SC49458>

BASF（化学）ーイベコの電池リサイクルパートナーにー

化学大手の独 BASF は 23 日、イタリア商用車大手のイベコ・グループから車載リチウムイオン電池のリサイクルパートナーに選定されたと発表した。イベコが車載電池のリサイクルでパートナーを選ぶのは初めて。包括的なリサイクルシステムを持つことが評価された。

イベコは電池寿命の拡大と環境負荷の低減に向け、「リペア (Repair)」「リファービッシュ (Refurbish)」「リパーパス (Repurpose)」「リサイクリング (Recycling)」の頭文字を取った「4R 原則」という方針を打ち出している。今回の選定はこれに基づくもので、BASF はイベコの電気自動車（バン、バス、トラック）で使われた

電池を欧州全域で回収。粉碎して得られる黒い粉末に湿式製錬処理を施し、正極材の主要材料であるリチウム、ニッケル、コバルト、マンガンを取り出す。イベコのパートナーとなることで欧州の廃電池収集ネットワークを拡大する。

<SC49459>

ダイムラー・トラック（自動車）ーUAEからの水素輸入検討で基本合意ー

商用車大手の独ダイムラー・トラックは 25 日、アラブ首長国連邦 (UAE) のアブダビ未来エネルギー公社 (マスダール) とグリーン水素輸送に関する趣意書を締結したと発表した。再生可能エネルギー電力で製造された液体水素を UAE から欧州に輸送する可能性を模索する。欧州のトラック輸送で排出される二酸化炭素 (CO₂) の量を削減する大きなポテンシャルがあるとしている。

ダイムラー・トラックは欧州と日本、北米で販売する車両を 2039

年までにすべて炭素中立車とする計画。その実現に向け電気自動車 (BEV) のほか、水素燃料電池車 (FCV) を活用する戦略を打ち出している。

FCV の実用化に向けてはプロトタイプ「GenH2 トラック」を用いた走行試験を 23 年 9 月下旬に実施した。西南ドイツのヴェルト・アム・ラインにあるメルセデスベンツ・トラック顧客センターを 25 日午後に出発。26 日朝に首都ベルリンに到着した。走行距離は 1,047 キロに上る。走行条件をリアルなものに

するため、荷物をフルに積み車両総重量を 40 トンとして試験を行った。今年半ばからは GenH2 トラックの実用テストを顧客企業が行う予定だ。

UAE は 31 年までに低炭素水素の主要生産国になることを目指している。マスダールのモハメッド・ジャミール・アル・ラマヒ最高経営責任者 (CEO) は、「運輸セクターはグリーン水素の最も重要な戦略市場の 1 つだ」と述べ、欧州向け輸出の実現に意欲を示した。

<SC49460>

インフィニオン（半導体）ーアンカーと中国に共同R&D拠点開設ー

半導体大手の独インフィニオンは 25 日、モバイルバッテリーやパソコン周辺機器の有力企業である中国のアンカー・イノベーションズ (安克創新科技) と深センに共同イノベーション・アプリケーション・センターを開設したと発表した。携帯機器やラップトップパソコンなどの利用が増えていることを踏まえ、エネルギー効率が高く二酸化炭素 (CO₂) の排出削減につながる PD

(パワーデリバリー) 充電ソリューションを開発する。2 年間の準備を経て開設にこぎつけた。

アンカーはインフィニオンの顧客企業。充電分野ではインフィニオン製 GaN (窒化ガリウム) 半導体を搭載した 100 ワット超の急速充電器を 2022 年に市場投入している。深センの共同センター開設により、新製品投入を加速する。両社は充電以外の分野でも開発協業す

る意向だ。

アンカーの充電事業統括責任者は、「アンカーは 2023 年、中国や欧州など多くの重要市場で成功を収めました。インフィニオンの GaN 技術および同社との緊密な協業がなければ不可能だったでしょう」と述べた。

<SC49461>

インフィニオン（半導体）—中国PE企業にSiCデバイス供給—

半導体大手の独インフィニオンは25日、中国のパワーエレクトロニクス（PE）企業シンセン・シネクセル・エレクトリック（深セン市盛弘電気）と協業すると発表した。シネクセルの蓄電インバーター／コンバーター向けに SiC 半導体デバイスを供給。シネクセル製品の性能向上に寄与する。シネクセルの役員は「インフィニオンの SiC 部品を投入することで、シネクセルの蓄電製品はよりコンパクトでフレ

キシブルになります。エネルギー効率は高まりロスが減り、システムの熱損失コストが低下します」と述べた。

インフィニオンは 1,200 ボルト「CoolSiC」MOSFET（金属酸化膜半導体電界効果トランジスター）パワー半導体デバイスを、「EiceDRIVER」シングルチャンネル絶縁ゲートドライブ IC とともにシネクセルに供給する。システム効率を従来のソリューションより 1%高い最大 98%

に高めることができるとしている。

中国では気候中立実現に向けた政策を追い風に蓄電池市場が急成長している。2023 年の国内設置容量は 8.63 ギガワット時 (GWh) となり、22 年までの累計設置容量と同水準に達した。シネクセルはインフィニオンのデバイスを使用することで競争力を高め、需要を取り込む考えだ。

<SC49462>

フォルクスワーゲン（自動車）—中国開発事業の統括責任者任命—

自動車大手の独フォルクスワーゲン（VW）は29日、VWブランド乗用車のトーマス・ウルブリヒ取締役（ニュー・モビリティ担当）を VW グループ中国開発事業の統括責任者に任命すると発表した。開発の現地化を進め、同国での競争力を強化する方針に基づく措置。4月1日付で就任する。

VW は中国で需要が急増する電気自動車（BEV）の販売が振るわず、同国乗用車市場最大手の地位を保てなくなる懸念が強まっている。これを受け、現地企業との協業を拡大。顧客のニーズに見合った BEV を共同開発し、巻き返しを図る意向だ。

ウルブリヒはソフトウェアの専門家。中国で管理職として2度、勤

務した実績もあり、現地にネットワークを持つことから、白羽の矢が立てられた。魅力的でスマートな BEV を迅速開発するために新設された現地子会社フォルクスワーゲン・チャイナ・テクノロジー・カンパニー（VCTC）の最高経営責任者（CEO）を兼任する。

<SC49463>

BMW（自動車）—EUのCO₂排出基準を23年も達成—

高級乗用車大手の独 BMW は30日、欧州連合（EU）の二酸化炭素（CO₂）排出規制を順守したと発表した。欧州で2023年に販売した車両の CO₂ 排出量は走行 1 キロメートル当たり平均 102.1 グラム（WLTP、暫定値）となり、前年（105

グラム）から 2.8%減少。EU が設定した同社の許容上限（128.5 グラム）を前年に引き続き大幅に下回った。電気自動車（BEV）の販売が大きく伸びたほか、ガソリン車とディーゼル車のエンジン効率が向上したことが大きい。

BMW グループの BEV 世界販売台数は昨年 37 万 6,183 台となり、前年を 74.4%上回った。乗用車販売台数に占める BEV の割合は 14.7%。24 年はこれを 20%、25 年は同 25% に引き上げる目標だ。

<SC49464>

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

FBC

ASML（機械）ーベルリンで雇用を大幅拡大ー

半導体製造装置大手の蘭 ASML が独ベルリン拠点で従業員数を大幅に増やしている。同社への問い合わせをもとに『フランクフルター・アルゲマイネ』紙が報じたもので、過去2年間で550人拡大。2023年末

時点で1,745人となった。今年も5～10%増やすことを計画している。

ベルリン拠点は光学製品メーカー、ベルリナー・グラスを20年に買収して取得した。買収後は半導体製造装置と無関係の光学部品

事業を独イエナオブティック、テクニカルガラス事業をスイスのグラス・トレッシュに売却したことから、同拠点の雇用規模が縮小したが、その後は拡大が続いている。

<SC49465>

ヴォノヴィア（不動産）ー24時間無人ショップを開設ー

独賃貸住宅最大手ヴォノヴィアは26日、ミュンヘンに無人ショップを開設した。スタートアップ企業レイトバードと共同実施するパイロットプロジェクトで、食料品と日用品を1日24時間・週7日体制で販売。自動車を持たない人や高齢者、夜間シフト勤務を行う人などの利便性を高める狙いだ。

パーキング地区ロルツィング通りに自動販売機型のショップを開

設した。ヨーグルトや冷凍ピザなどすぐに食べられる商品を中心に650種類を販売する。利用者はタッチパネルで注文を行う。コーヒーなどホットドリンクの自販機もある。

ドイツではスーパーマーケットの取扱商品数が平均1万5,000種類に上る。このため同ショップはスーパーと競合するものではなく、補完するものと位置付けられている。

ヴォノヴィアは同地に計37棟のアパートを持つ。世帯数は計700で、およそ2,500人が住んでいる。近くにスーパーマーケットがないことから需要があると予想。白羽の矢を立てた。入居者の関心は高いという。

店舗のコンセプトはレイトバードが策定した。商品の種類決定や補充など運営も同社が担当する。

<SC49466>

SAP（IT）ー事業再編へ、8000人が影響ー

ソフトウェア大手の独 SAP は23日、人工知能（AI）など戦略的な成長事業を強化するとともに、事業構造を再編すると発表した。組織的なシナジー効果を引き出すほか、AIを通して効率化を図る。従業員およそ8,000人が影響を受ける。

これらの従業員に対しては自主

退職プログラムないしリスクリング支援を提供する。20億ユーロのコストを見込む。同社は戦略分野に投資を行うことから、2024年末時点の従業員数は現在（10万7,000人）と同水準を保つとしている。

SAPはAI事業で出遅れたが、近年は急速に強化しており、昨年は

企業のニーズに特化した生成AIアシスタント「Joule」を発表した。テック大手のほか、独アレフ・アレファなどAIスタートアップ企業と協業している。

<SC49467>

自動車産業のニュースを厳選

大手から中小部品メーカーまで



欧州自動車産業ニュースを読んで
最新技術動向を把握しよう



経済・産業情報

紅海紛争で空輸活用 アジア～欧州の需要12%増加

イエメンを拠点とする武装組織フーシ派が紅海で船舶を攻撃していることを受け、航空便を活用する企業が増えている。26日付『ハンデルスブラット』紙が報じたもので、航空貨物大手ルフトハンザ・カーゴの広報担当者は、特にアジアから欧州に向けた輸送が増えていると回答した。自動車部品が多いという。

自動車大手の仏ステランティスは暫定措置として部品の空輸を行っている。独フォルクスワーゲン（VW）もサプライチェーンの寸断を回避するため、一部の部品を

航空便での輸送に切り替えたもようだ。

空輸は他の業界にも広がる可能性がある。独化学大手エボニックの広報担当者は航空便を選択肢として視野に入れていることを明らかにした。

航空貨物情報調査会社ワールドACDによると、アジア太平洋から欧州への1月第1・2週の航空貨物輸送量は12月末に比べ12%増えた。

空輸は海運に比べ料金が大幅に高い。それにもかかわらず航空便に切り替えるのは、生産がストッ

プするとコストが一段と膨らむためだ。自動車業界では生産停止に伴い発生するコストが1分当たり最大2万ユーロに達するという。

航空料金は今のところ上がっていない。1月第2週は1キロ当たり2.34ドルで、前週（2.37ドル）をやや下回った。航空貨物の輸送能力が実需を約25%上回っていることが背景にある。紅海紛争が長期化すれば料金は大きく上がる可能性があるものの、サプライチェーンのひっ迫が深刻だったコロナ禍時のような状況にはならないとみられている。

<SC49468>

電機業界生産高3年連続増加 極右AfDを業界団体の会長が批判

独電気電子工業会（ZVEI）は29日、同国電機業界の2023年の生産高が物価調整後の実質で前年を上回り、3年連続で拡大したとの見通しを明らかにした。1～11月の実績が前年同期比で1.4%増えたことを踏まえたもの。グンター・ケーゲル会長は、23年は全体的にみて堅調だったとの見方を示した。

生産高が伸びたのは受注残高が歴史的な高水準に達しているためだ。新規受注は第2四半期から減少傾向が続いており、24年は生産高が2%の減少に転じると予想している。

23年の生産成長率が最も大きかった製品部門は電池で、7%に達

した。これに電子部品が6%、エネルギー機器が4%、オートメーションが3%で続いた。耐久消費財は13%減と大幅に落ち込んだ。

23年の業界売上高（名目）は前年を8%上回る2,420億ユーロ（暫定値）となり、前年に引き続き過去最高を記録した。輸出高（再輸出を含む）も4%増えて2,560億ユーロに拡大した。

欧州連合（EU）向けの輸出は1,330億ユーロと全体の半分以上を占めた。ケーゲル氏は「地政学的な対立が強まるなか、欧州域内市場はますます重要になる」と指摘。EUが米国と中国のはざままで自立的な役割を演じたいのであれば、域内市場

の強化に一貫して取り組み、サプライチェーン法のような有害な規制はやめるべきだと訴えた。

同氏はドイツ国内の政治情勢にも言及。「ドイツのための選択（AfD）」のような極右政党は産業立地と繁栄にとって有害だと断言するとともに、今年予定されている欧州議会や州議会選挙では民主的な政党への投票を通して極右に立ち向かうよう有権者に呼びかけた。AfDのアリス・ヴァイデル党首が、政権を獲得したならばEU離脱（Dexit）の国民投票を実施すると述べたことについても、経済の現実を知らない危険な発言だと切り捨てた。

<SC49469>

ヒートポンプ販売、今年は大幅減少見通し 再生エネ暖房の設置義務緩和と電力の割高感で

独ヒートポンプ業界団体BWPは22日、ヒートポンプ暖房の国内販売台数が今年は前年を27%下回る約26万台に落ち込む見通しを明らかにした。再生可能エネルギー使用比率65%以上の暖房設置を2024年から義務付ける政府方針が緩和され、新興住宅地の新築住宅以外は自治体の地域熱網敷設計画が策定されるまで免除されたことを受け、多くの世帯が暖房交換を見合わせていることが響く。電力料金が天然ガスに比べ割高なことも大きい。

政府は昨春、再生エネの使用比率が65%未満の暖房の設置を24年1月以降、原則的に禁止する法改正案を閣議決定した。だが、与党内

や市民から批判が出たことから、内容を一部修正。自治体が地域熱網敷設計画を策定するまでは基本的に猶予することにした。同敷設計画は人口10万人以上の大都市で26年6月末、10万人未満の都市・村で28年6月末までに策定される。

この政策変更を受け、ヒートポンプ暖房の需要にブレーキがかかっている。昨年の販売台数は前年比51%増の35万6,000台となり、2年連続で50%以上の伸びを記録したものの、第4四半期に急減速。12月は前年同月を40%以上、下回った。

世帯向け電力料金は1キロワット時当たり平均46セント（23年）

に上る。天然ガスは同14セントにとどまることから、電力を用いるヒートポンプ暖房には現時点で割高感が付きまとう。

政府はヒートポンプ暖房の国内販売台数を年50万台に拡大することを目指している。ヒートポンプ業界はこれを受け、生産・設置能力を拡大しており、同能力を今年中にも50万台へと引き上げられる見通しだ。

だが、現状では販売低迷が予想されることから、業界は過剰能力を抱え込むことになる。BWPはこれを受け、ヒートポンプ暖房に使用される電力の税・賦課・分担金負担を軽減するとともに、天然ガス価格を引き上げる政策を政府に要求した。

<SC49470>

工作機械生産が 24年は3%減少見通し

ドイツ工作機械工業会（VDW）は22日、工作機械の国内生産高が2024年は前年比3%弱減の148億ユーロとなり、縮小に転じるとの予測を発表した。電動車や風力発電機、医療機器、航空宇宙、防衛など一部の顧客産業では需要が堅調なもの、世界経済の低迷と金利上昇を受けて企業が投資に慎重になっている。フランツ・サファール・ベル

ンハルト会長は「2018／2019年に記録した過去最高の170億ユーロはその5年後も名目ベースで更新され得ない」と停滞に危機感を示した。

23年の生産高は152億ユーロ（推定値）となり、前年を8%弱上回った。コロナ禍によるサプライチェーンのひっ迫で極めて高い水準に達した受注残の消化が進んだことが大きい。工場稼働率も89.6%と好調だった。だが、同年の新規受注高は10%減少。回復の見通しも

立たないことから、24年は生産減に転じる見通しだ。

23年の輸出高は前年を9%上回った。アメリカ大陸向けが2ケタ台の伸びを記録。米国は気候保護、再生可能エネルギー分野の投資がけん引車となり、特に好調だった。欧州とアジア向けの輸出は1ケタ増にとどまった。中国は消費低迷と不動産危機が足かせとなっている。

国内売上は5%増だった。

<SC49471>

23年の粗鋼生産 09年以来の低水準に

独鉄鋼業界団体シュタールが23日に発表した2023年の国内粗鋼生産高は前年比3.9%減の3,543万8,000トンとなり、リーマンショックに端を発する金融危機のさなかにあった09年以来の低水準へと落ち込んだ。世界経済の低迷と電力

価格の高騰が響いた格好だ。

電炉鋼は10.8%減の980万6,000トンと減少幅が大きかった。09年（1,130万トン）に比べても大幅に縮小している。高炉鋼は0.9%減の2,563万2,000トンだった。銑鉄は0.9%減の2,363万5,000トン、熱間圧延鋼材は3.6%減の3,063万9,000トンとなっている。

12月の粗鋼生産高は263万1,000トンで、同年同月を2.3%下回った。高炉鋼が2.9%減の209万9,000トンに後退。電炉鋼は0.4%増の53万3,000トンとわずかに拡大した。銑鉄は2.8%減の194万1,000トン、熱間圧延鋼材は6.0%増の226万5,000トンだった。

<SC49472>

BASFの再生PA6でジャケット製造 YKKなど世界の有力メーカーが協力

化学大手の独 BASF は 23 日、同社開発の再生ポリアミド 6 (PA6 = ナイロン 6) を用いたジャケットを西アパレル大手インディテックスが傘下チェーンのザラを通して市場投入したと発表した。「ループアミド (Loopamid)」という同再生 PA6 は廃繊維を 100% 原料とする製品。BASF のモノマー事業統括責任者は「ループアミドには PA6 市場に

革命を引き起こすポテンシャルがある」と述べ、量産化に向け準備を進めていることを明らかにした。

ループアミドは古着や産業繊維廃棄物を原料に作られる。リサイクルを繰り返してもバージンポリアミドの素材特性は変わらないという。

ザラが発売したジャケットでは繊維だけでなく、ボタン、ジッ

パー、面ファスナーなどもループアミドで作られている。YKK やベルクロ、ラディチ・グループなど世界の有力メーカーが協力した。

BASF とインディテックスは環境分野で協業しており、22 年にはマイクロファイバーによる水質汚染を低減する洗剤を共同開発した。洗濯時に化学繊維から抜け落ちるマイクロファイバーの量を最大 80% 減らすことができる。

<SC49474>

3月3日までドイツ鉄道でストなし 自治体系交通機関ではVerdiがスト予告

独機関士労組 GDL がドイツ鉄道 (DB) を対象に実施していたストライキを途中で打ち切った。労使交渉を再開することで経営陣と合意したためだ。交渉の終了期限である 3 月 3 日まではストを見合わせることを文書で取り決めてお

り、交渉期間中はダイヤが正常に運行される。

GDL は 23 日にストを開始した。期間は当初 29 日 18 時までとなっていたが、27 日付のプレスリリースで終了日時の繰り上げを発表。貨物部門で 28 日 18 時、旅客部門で 29 日 2

時にそれぞれ打ち切った。29 日のダイヤはおおむね正常に運行された。

一方、独統一サービス労組 Verdi は 29 日、バイエルン州を除く全国の基礎自治体系近距離公共交通機関で 2 月 2 日 (金) に終日ストを実施することを明らかにした。バス、トラム、地下鉄の運行に大きな支障が出ると予想される。

<SC49475>

ルフトハンザの伊航空会社への 出資、欧州委が問題視

欧州連合 (EU) の欧州委員会は 23 日、欧州航空大手の独ルフトハンザが経営破綻した伊アリタリア航空の後継会社である国営 ITA エアウェイズに出資する計画について、健全な競争を損なう恐れがあるとして、可否をめぐる本格的な調査を開始したと発表した。

ルフトハンザは 2023 年 5 月、ITA エアウェイズに資本参加することで、伊経済・財務省と合意した。ITA の増資を引き受け、41% 出資する。出資額は 3 億 2,500 万ユーロ。将来的には出資比率を 100% に引き上げる権利を確保している。

欧州委はルフトハンザが競合関係にある ITA に出資すると、イタリ

アと中欧を結ぶ短距離路線と、北米や日本、インドなどを結ぶ長距離路線などで競争環境が悪化する可能性がある」と指摘。ITA によるミラノ・リナーテ空港の発着便での寡占が強まる点も問題視し、本格的な調査の開始に踏み切った。6 月 6 日までに調査の可否を最終判断する。

ルフトハンザは欧州委の初期調査で問題が浮上したことを受けて、競争上の是正策を提案したが、不十分と判断され、認可が見送られた。

<SC49476>

23年も人口増加、移民効果で

ドイツの人口が 2023 年 12 月末時点で推定 8,470 万人程度となり、前年同日を 30 万人強、上回ったこ

とが、連邦統計局の発表で分かった。増加幅はウクライナ難民の受け入れで 110 万人に達した前年に比べ小さかったものの、12 ~ 21 年平均と同じ水準を保った。

人口は東西ドイツが統一した 1990 年以降、ほぼ一貫して増加している (減少したのは 98 年、03 年、10 年)。移民流入が流出を上回っているためだ。

一方、国内の出生者数から死亡者数を引いた自然増減では減少幅が少なくとも 32 万人に達し、前年 (32 万 8,000 人) とほぼ同水準となった。出生数が約 7% 減の 68 万 ~ 70 万人、死亡数が約 4% 減の 102 万人だった。自然増減数は 72 年から 51 年連続でマイナスとなった。

<SC49477>

2049年には 介護士が28～69万人不足

ドイツ連邦統計局は24日、介護士の不足数が2049年までに28万～69万人に達するとの予測を発表した。介護士の需要が19年の162万人から215万人へと33%増えることを前提としている。

統計局は2つのシナリオを作成し試算を行った。人口の推移と10年の好調な介護士市場を踏まえて作成したシナリオでは、介護士の数が34年に174万人、49年には187万人へと拡大する。ただ、ベビーブーム世代が今後10年で年金生活に入ることから、需要(34年が

183万人、49年が215万人)をそれぞれ9万人、28万人下回る。

一方、人口の推移だけを踏まえて作成したシナリオでは介護士の数が34年に148万人、49年に146万人へと縮小。需要との差はそれぞれ35万人、69万人と拡大する。

<SC49478>

24年乗用車新車登録1%減少 BEVが足かせに

独自動車工業会(VDA)は30日、同国の乗用車新車登録台数が2024年は前年比1%減の280万台に落ち込む見通しを明らかにした。購入補助金が昨年末で打ち切られた電気自動車(BEV)が14%減の45万1,000万台となり、足を強く引っ張る見通し。前年に激減したプラ

グインハイブリッド車(PHV)については5%増の18万5,000台に拡大すると予想している。

国内の乗用車生産台数は景気低迷を受けて前年と同水準の410万台に停滞する見通し。電動車ではPHVが横ばいにとどまるのに対し、BEVは25%拡大する。

独メーカーの国外乗用車生産台数に関しては4%増えて1,060万台

に達するとみている。

ドイツの乗用車輸出台数は1%増の310万台強となる見通し。欧州(欧州連合=EU、欧州自由貿易連合=EFTA、英国)向けが10%減、米国向けが5%減と振るわないのに対し、中国向けは8%増加する。

<SC49473>

Information Broker Service

私たちは情報を迅速に探し出すスペシャリストです

FBCでは長年の調査業務ノウハウを活用して
広範囲な情報検索サービスを提供しています



プレスリリース

特定テーマに関する各界の評価
政府の統計データ・公式見解など



情報検索

官報・広報・特許・学術文献
調査レポート・書籍など



問合せや訪問予約の アレンジメント

産業団体・関係当局・専門家
各所への問い合わせなど

検索料金は**250**ユーロ+VATから

お問い合わせはFBCカスタマーサポート +49-(0)69-5480950 info@fbc.de まで

目で見えるドイツの経済・社会

独電気自動車統計							
環境対応車（電動車・ハイブリッド車・ガス車）							
ブランド	2023年			前年比の 増加率 %	2022年		
	乗用車新車登 録台数	うち 環境対応車	割合 %		乗用車新車登 録台数	うち 環境対応車	割合 %
合計	2,844,609	1,379,260	48.5	4.8	2,651,357	1,315,567	49.6
アルファロメオ	6,198	1,708	27.6	46.7	3,657	1,164	31.8
アウディ	246,880	160,017	64.8	7.0	213,410	149,519	70.1
ベントレー	809	28	3.5	-62.7	914	75	8.2
BMW	233,160	159,375	68.4	14.4	209,722	139,342	66.4
シトロエン	39,894	6,567	16.5	-8.7	36,687	7,195	19.6
ダチア	68,585	27,196	39.7	-5.9	60,390	28,916	47.9
DS	2,390	570	23.8	-77.6	3,955	2,545	64.3
フェラーリ	1,652	648	39.2	88.9	1,521	343	22.6
フィアット	76,535	53,028	69.3	2.5	77,771	51,759	66.6
フォード	116,578	59,456	51.0	-13.0	131,256	68,378	52.1
GWM	4,660	4,660	100.0	19,316.70	24	24	100.0
ホンダ	6,519	6,254	95.9	-16.1	7,709	7,453	96.7
現代	106,381	68,443	64.3	-3.3	105,074	70,751	67.3
ジャガー	3,198	2,080	65.0	12.3	3,200	1,852	57.9
ジープ	15,276	13,490	88.3	-0.2	17,184	13,513	78.6
起亜	74,589	36,966	49.6	-15.3	76,139	43,659	57.3
ラーダ	149	2	1.3	-60.0	755	5	0.7
ランボルギーニ	949	6	0.6	-	962	6	0.6
ランドローバー	13,779	11,836	85.9	15.9	12,148	10,211	84.1
LEVC	4	4	100.0	-94.2	69	69	100.0
レクサス	3,259	3,173	97.4	25.0	2,746	2,539	92.5
LYNK & CO	2,291	2,291	100.0	-65.4	6,626	6,626	100.0
MAN	1,888	6	0.3	-40.0	1,497	10	0.7
マセラティ	1,047	531	50.7	-2.2	1,148	543	47.3
マツダ	46,413	31,757	68.4	42.2	35,008	22,325	63.8
メルセデス	277,352	179,321	64.7	42.0	243,999	126,310	51.8
MG ROEWE	21,232	18,550	87.4	22.1	15,684	15,189	96.8
ミニ	45,938	14,284	31.1	-0.6	40,142	14,369	35.8
三菱	19,020	5,407	28.4	-71.3	34,430	18,856	54.8
ニーオ	1,263	1,263	100.0	153.6	498	498	100.0
日産	31,856	24,528	77.0	47.0	26,069	16,691	64.0
オペル	144,901	34,343	23.7	23.7	144,588	38,104	26.4
プジョー	46,836	13,169	28.1	-42.9	45,220	23,063	51.0
ポールスター	6,288	6,288	100.0	-10.3	7,008	7,008	100.0
ポルシェ	32,832	9,902	30.2	14.5	29,315	8,651	29.5
ルノー	68,312	39,437	57.7	-16.3	79,861	47,116	59.0
ロールスロイス	344	32	9.3	-23.8	291	42	14.4
セアト	132,624	39,530	29.8	-11.0	111,646	44,412	39.8
シュコダ	168,561	32,979	19.6	37.1	143,928	24,063	16.7
スマート	17,418	17,416	100.0	42.9	12,190	12,190	100.0
双竜	2,223	295	13.3	57.8	1,882	187	9.9
スバル	4,596	2,115	46.0	10.1	3,725	1,921	51.6
スズキ	25,121	25,093	99.9	61.2	15,583	15,565	99.9
テスラ	63,685	63,685	100.0	-9.0	69,963	69,963	100.0
トヨタ	75,199	51,843	68.9	-3.4	78,366	53,644	68.5
ボルボ	44,739	43,931	98.2	27.0	36,605	34,583	94.5
VW	519,089	96,272	18.5	-8.2	480,967	104,845	21.8

次ページに続く⇒

電動車（電気自動車・プラグインハイブリッド・燃料電池自動車）							
ブランド	2023年			前年比の 増加率 %	2022年		
	乗用車新車登 録台数	うち			乗用車新車登 録台数	うち	
		電動車	割合 %			電動車	割合 %
合計	2,844,609	700,206	24.6	-16.0	2,651,357	833,487	31.4
アルファロメオ	6,198	593	9.6	345.9	3,657	133	3.6
アウディ	246,880	47,131	19.1	-18.9	21,341	58,094	27.2
ベントレー	809	23	2.8	-58.2	914	55	6.0
BMW	233,160	62,282	26.7	-6.4	209,722	66,573	31.7
シトロエン	39,894	6,465	16.2	-10.1	36,687	7,194	19.6
ダチア	68,585	12,406	18.1	-13.7	6,039	14,369	23.8
DS	2,390	570	23.8	-77.6	3,955	2,544	64.3
フェラーリ	1,652	646	39.1	88.3	1,521	343	22.6
フィアット	76,535	23,180	30.3	-22.5	77,771	29,911	38.5
フォード	116,578	15,242	13.1	-56.0	131,256	34,612	26.4
GWM	4,660	4,659	100.0	21,007.30	24	22	91.7
ホンダ	6,519	582	8.9	-14.3	7,709	679	8.8
現代	106,381	34,140	32.1	-26.8	105,074	46,657	44.4
ジャガー	3,198	509	15.9	-42.7	3,200	888	27.8
ジープ	15,276	7,496	49.1	-41.5	17,184	12,807	74.5
起亜	74,589	21,186	28.4	-32.7	76,139	31,478	41.3
ランボルギーニ	949	6	0.6	100.0	962	3	0.3
ランドローバー	13,779	2,695	19.6	6.7	12,148	2,525	20.8
LEVC	4	4	100.0	-94.2	69	69	100.0
レクサス	3,259	990	30.4	12.5	2,746	880	32.0
LYNK & CO	2,291	2,290	100.0	-64.2	6,626	6,392	96.5
MAN	1,888	6	0.3	-40.0	1,497	10	0.7
マツダ	46,413	7,451	16.1	2.8	35,008	7,247	20.7
メルセデス	277,352	78,138	28.2	-1.8	243,999	79,553	32.6
MG ROEWE	21,232	18,550	87.4	22.1	15,684	15,189	96.8
ミニ	45,938	14,239	31.0	-0.9	40,142	14,369	35.8
三菱	19,020	2,549	13.4	-86.5	34,430	18,855	54.8
ニーオ	1,263	1,263	100.0	153.6	498	498	100.0
日産	31,856	2,975	9.3	-31.3	26,069	4,331	16.6
オベル	144,901	34,341	23.7	-9.9	144,588	38,102	26.4
プジョー	46,836	12,970	27.7	-43.8	45,220	23,063	51.0
ポールスター	6,288	6,288	100.0	-10.3	7,008	7,008	100.0
ボルシェ	32,832	9,681	29.5	13.0	29,315	8,567	29.2
ルノー	68,312	16,206	23.7	-48.0	79,861	31,178	39.0
ロールスロイス	344	32	9.3	-23.8	291	42	14.4
セアト	132,624	32,306	24.4	-18.4	111,646	39,603	35.5
シュコダ	168,561	29,959	17.8	39.6	143,928	21,462	14.9
スマート	17,418	17,416	100.0	42.9	12,190	12,190	100.0
双竜	2,223	295	13.3	57.8	1,882	187	9.9
スバル	4,596	142	3.1	21.4	3,725	117	3.1
スズキ	25,121	345	1.4	24.1	15,583	278	1.8
テスラ	63,685	63,685	100.0	-9.0	69,963	69,963	100.0
トヨタ	75,199	4,428	5.9	-1.1	78,366	4,477	5.7
ボルボ	44,739	17,485	39.1	-12.1	36,605	19,889	54.3
VW	519,089	78,427	15.1	-16.6	480,967	94,067	19.6

次ページに続く⇒

電気自動車							
ブランド	2023年			前年比の 増加率 %	2022年		
	乗用車新車登 録台数	うち			乗用車新車登 録台数	うち	
		電気自動車	割合 %			電気自動車	割合 %
合計	2,844,609	524,219	18.4	11.4	2,651,357	470,559	17.7
アウディ	246,880	30,596	12.4	8.0	213,410	28,322	13.3
BMW	233,160	40,420	17.3	72.2	209,722	23,470	11.2
シトロエン	39,894	5,136	12.9	9.4	36,687	4,694	12.8
ダチア	68,585	12,406	18.1	-13.7	60,390	14,369	23.8
DS	2,390	154	6.4	-70.6	3,955	524	13.2
フィアット	76,535	23,180	30.3	-22.5	77,771	29,911	38.5
フォード	116,578	3,852	3.3	-33.5	131,256	5,790	4.4
GWM	4,660	4,585	98.4	30,466.7	24	15	62.5
ホンダ	6,519	368	5.6	-45.6	7,709	677	8.8
現代	106,381	28,845	27.1	-12.3	105,074	32,877	31.3
ジャガー	3,198	200	6.3	-48.7	3,200	390	12.2
起亜	74,589	15,099	20.2	31.8	76,139	11,456	15.0
レクサス	3,259	155	4.8	811.8	2,746	17	0.6
LYNK & CO	2,291	6	0.3	50.0	6,626	4	0.1
MAN	1,888	6	0.3	-40.0	1,497	10	0.7
マツダ	46,413	3,261	7.0	79.7	35,008	1,815	5.2
メルセデス	277,352	36,703	13.2	45.8	243,999	25,182	10.3
MG ROEWE	21,232	18,526	87.3	111.1	15,684	8,774	55.9
ミニ	45,938	13,953	30.4	18.8	40,142	11,744	29.3
ニーオ	1,263	1,263	100.0	153.6	498	498	100.0
日産	31,856	2,975	9.3	-31.3	26,069	4,331	16.6
オペル	144,901	27,765	19.2	-5.2	144,588	29,297	20.3
プジョー	46,836	10,081	21.5	-34.4	45,220	15,371	34.0
ポールスター	6,288	6,288	100.0	-10.0	7,008	6,984	99.7
ボルシェ	32,832	5,706	17.4	19.1	29,315	4,789	16.3
ルノー	68,312	15,505	22.7	-44.3	79,861	27,858	34.9
ロールスロイス	344	32	9.3	-23.8	291	42	14.4
セアト	132,624	17,504	13.2	39.0	111,646	12,595	11.3
シュコダ	168,561	23,499	13.9	92.7	143,928	12,194	8.5
スマート	17,418	17,416	100.0	42.9	12,190	12,190	100.0
双竜	2,223	295	13.3	57.8	1,882	187	9.9
スバル	4,596	142	3.1	21.4	3,725	117	3.1
スズキ	25,121	6	0.0	x	15,583	-	-
テスラ	63,685	63,685	100.0	-9.0	69,963	69,963	100.0
トヨタ	75,199	3,352	4.5	299.0	78,366	840	1.1
ボルボ	44,739	8,502	19.0	63.1	36,605	5,212	14.2
VW	519,089	70,628	13.6	11.7	480,967	63,206	13.1

出所：KBA

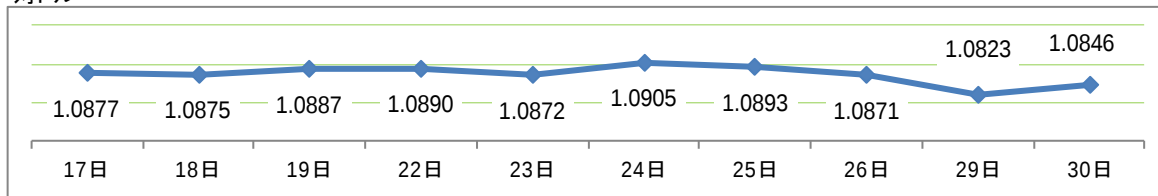
出所：KBA

<SC49480>

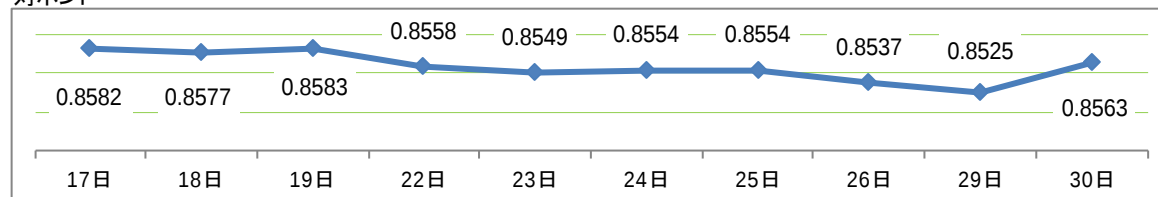
為替・株価・原油 (2024年1月17日～30日)

ユーロ相場

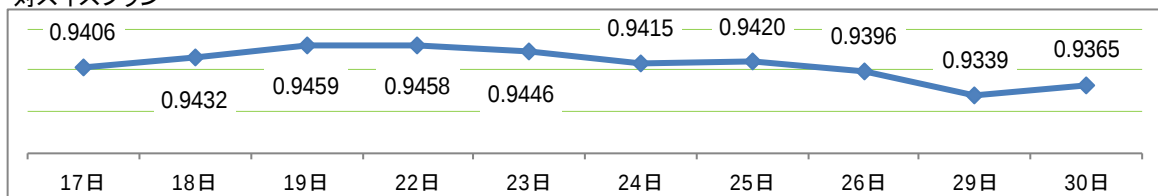
対ドル



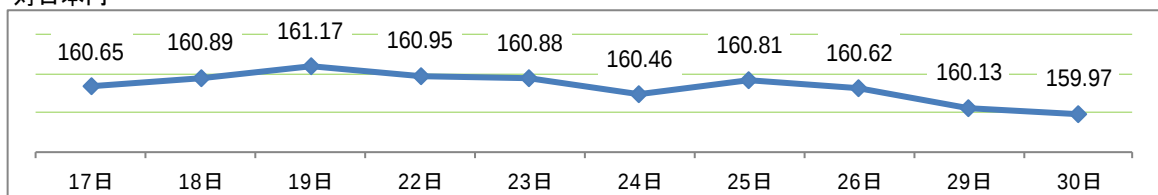
対ポンド



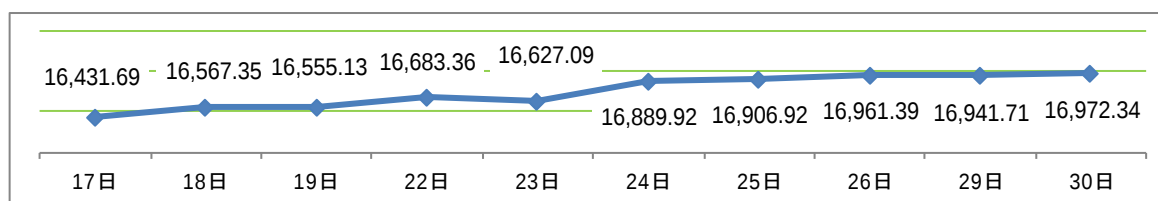
対スイスフラン



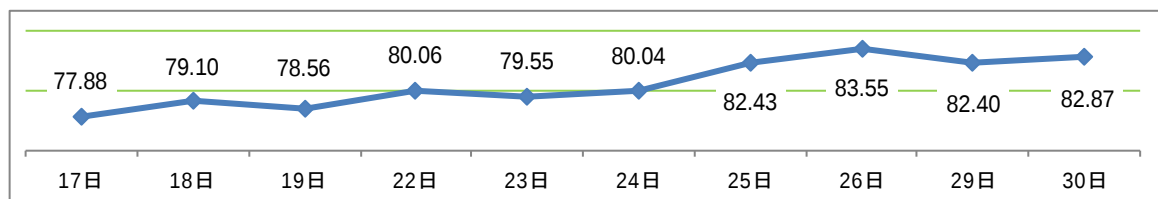
対日本円



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

<SC49481>