

通商摩擦の泥沼化を独は警戒

「欧州委の40年排出削減案は非現実的」
まずは30年目標の実現に取り組むよう提言

交通情報の提供を事業者に義務付け
移動の利便性向上や事業モデル開発促進へ

＜統計＞

クラウドコンピューティングの利用に関する独企業アンケート調査

* 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

中国製BEVに追加関税適用へ、通商摩擦の泥沼化をドイツは警戒.....	4
「欧州委の40年排出削減案は非現実的」、まずは30年目標の実現に取り組むよう提言....	5
森林開拓地での生産品の販売規制、EUが施行延期.....	5
交通情報の提供を事業者に義務付け、移動の利便性向上や事業モデル開発促進へ.....	6
製造業新規受注8月は大幅減、下期の景気回復遠のく.....	6
鉱工業生産8月は3%増加.....	7
EUと英が首脳会談、協力強化で一致.....	7
資源基金がプロジェクト支援の受付開始.....	7



土屋伸爾

余白一滴

中世都市の面影を色濃く残す黒い森南東部のフィリンゲンを以前、訪ねたことがある。この街はフライブルクを建設した中世ドイツの有力一族ツェーリングゲン家が設置したものだ。フライブルク同様、十字形に交差する2本のメイン通りを中心に街並みが作られている。ツェーリングゲン家の建設都市の典型的な形である。

旧市街を一通り歩いたあとで、郷土博物館（Franziskanermuseum＝旧修道院）に入った。初めて訪問した街では必ず歴史系の博物館を見学するようにしている。人気の高い特設展でも開催されていない限り閑散としており、説明をゆっくり読むことができる。

展示は時代順になっており、最後は現代となっていた。その展示室に入ってちょっと

驚いた。家電やオフィス機器が所狭しと置かれているのである。一般的な歴史博物館であれば、当時の政治や人々の生活に光を当てることから、想定外であった。

説明書きを読んで事情をようやく理解できた。この小さな地方都市にはかつて家電大手SABAと事務機器大手キーンツレの本社があったのである。

「辺鄙な地方に大手企業の本社？」と意外に思われるかもしれないが、黒い森は冬場に農作物を作れないことから、農家は副業に勤まなければならず、近世には間屋制家内工業が発展した。同地の有名な鳩時計も厳しい風土が強いる勤勉から生まれたものである。キーンツレの創業者は時計製造業を営む一族の出身だ。

SABAもキーンツレも今はなき企業である。展示品を見ていて複雑な気持ちになった。両社が生き残れなかった1970～80年代の国際競争の勝ち組は言うまでもなく日本である。電機だけでなく、省エネで故障が少ない自動車も強かった。

あまりの強さに欧米では警戒感が強まり、バッシングが起きたほどである。一定年齢以上の人は、米国の労働者が日本車をハンマーでたたき壊す映像を覚えているのではなかろうか。日本メーカーは自主規制や生産の欧米移管で対応した。

現在は日本製がもはや脅威ではなくなっており、EUは再来年、日本製自動車への輸入関税を50年ぶりに廃止する。入れ替わる形で「悪役」となっているのが中国である。

中国製品には様々な助成措置で国際競争を歪めているという看過できない側面がある。BEVで後れを取っている欧州メーカーを保護しなければ、域内の雇用が悪化しかねないという事情もあるだろう。だが、関税の上乗せが最も好ましい結果をもたらすかどうかについてはもう少し熟慮が必要なのではなかろうか。保護主義は長期的に競争力の低下につながるというのは経済の歴史が教えるところである。

企業情報

UBE（化学）―独社の高機能ウレタン樹脂事業を取得―	8
シェフラー（軸受）―パワートレインのヴィテスコを吸収合併―	8
エルリングクリンガー（自動車部品）―エンジン関連の子会社2社売却―	9
IHI（機械）―独過給機子会社を解散―	9
レカロ・オートモーティブ（自動車部品）―会社清算へ―	9
ドイツ（エンジン）―業績予測引き下げ―	9
ティッセンクルップ（複合企業）―水素製鉄計画撤回も―	10
日立（電機）―ロボティクスSIの独社を買収―	10
シーメンス（電機）―消火設備メーカーを買収―	10
IBM（IT）―量子データセンターを独に開設、米に次いで2カ所目―	11
SCSK（IT）―デュッセルドルフに支店開設―	11
ディープエル（IT）―米にR&D拠点開設―	11
ビオンテック（製薬）―開発に次世代スパコン投入―	12

企業情報短信

古河ユニック	12
--------	----

経済・産業情報

乗用車新車登録3カ月連続減少、BEVはベース効果で8カ月ぶりに増加	13
自動車業界の上期売上5%減少	14
機械新規受注増加も底打ちは見えず	14
ベランダ設置ソーラーパネルが年初の2倍に	14
ドイツシュラントチケットの効果でCO2排出減少	15

目で見えるドイツの経済・社会

クラウドコンピューティングの利用に関する独企業アンケート調査	16
--------------------------------	----

為替・株価・原油

2024年9月25日～10月8日	17
------------------	----

ゲシェフトフューラーの豆知識

私的旅行の帰途で事故、労災保険が下りることも	12
------------------------	----

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

中国製BEVに追加関税適用へ
通商摩擦の泥沼化をドイツは警戒

欧州連合(EU)に輸入される中国製電気自動車(BEV)に追加関税を課すことが可能になった。4日に行なわれたEU加盟国の採決で欧州委員会の追加関税案が否決されなかったためだ。欧州委は今後も中国政府との交渉を通じた問題解決を目指すものの、10月末までに合意に達しなければ11月から5年間、最大35.3%の関税が上乗せされる見通しだ。泥沼の通商戦争に発展するとドイツは特に大きな痛手を受けることから、危機感が強まっている。

欧州委は6月、中国で生産されるBEVを対象に進めている反補助金調査について、不当な公的支援を受け製品を安値でEUに輸出し、域内の事業者を圧迫しているとする暫定調査結果を発表。現行の税率10%を暫定的に引き上げる方針を打ち出していた。

4日の採決は、加盟国の人口に応じて票数を割り当てる特定多数決方式で実施された。承認を取り付けるためには加盟国の55%（15カ国）以上が賛成し、しかも賛成国の人口がEU人口の65%以上を占める必要があった。

メディア報道によると、フラン

ス、イタリア、ポーランド、オランダ、デンマーク、アイルランド、ブルガリア、バルト3国の10カ国が賛成した。反対したのはドイツ、ハンガリー、スロバキア、スロベニア、マルタの5カ国で、スペインなど残り12カ国は棄権した。賛成票は過半数に達しなかったものの、反対票も否決に必要な水準を下回ったことから、欧州委は自らの判断で追加関税を適用できる。

欧州委はフランス政府の圧力を受けて中国製BEVへの追加関税方針を打ち出したとみられている。仏製自動車は中低価格帯が中心のため、中国製BEVが浸透すると特に大きな痛手を受けるためだ。その一方で、中国市場への依存度は極めて低いことから、中国政府が

EU製の自動車に報復措置を課しても痛みは小さい。

イタリアは、中国車への関税上乗せの効果で中国メーカーがBEVをイタリアで生産するようになると思惑から賛成票を投じた。これはポーランドにも当てはまる。

ドイツ政府は棄権する可能性もあった。国内経済と雇用への悪影響を懸念するオラフ・ショルツ首相（社会民主党＝SPD）とクリスティアン・リントナー財務相（自由民主党＝FDP）は反対の姿勢を明確にしていたものの、緑の党の閣僚が難色を示していたためだ。同政府には閣内一致できない場合はEUで棄権する慣習がある。最終的に首相の鶴の一声で反対すること

が決まったもようだ。

「通商紛争には敗者あるのみ」

関税の上乗せ幅は対象各社の反補助金調査への協力度、中国政府から受けている優遇措置の度合いによって異なる。最低は米テスラで7.8%。中国の比亞迪（BYD）は17.0%、吉利は18.0%。中国合弁で生産する独フォルクスワーゲン（VW）子会社セアトの「クプラ・タバスカン」やBMW傘下ブランドのミニ「クーパー」には20.7%が適用される。調査に協力しなかった上海汽車は最高の35.3%が上乗せされることから、関税率は45.3%に達する。

中国側は追加関税の適用を回避するため、EUへの輸出量を制限するほか、上限価格を設定することを提案したが、欧州委は不十分として拒否した。中国の助成措置でEU域内のメーカーが被る被害を相殺するには至らないと判断したためだ。今後の交渉ではEU側からみて十分な相殺措置を取り決められるかが焦点になるとみられる。

中国政府はEUをけん制するため、EU産の豚肉、乳製品、ブランドーへの反ダンピング（不当廉売）・反補助金調査をすでに開始。8日には中国商務省がEU産ブランドーに反ダンピング措置を取ることを明らかにした。

中国は大型エンジン搭載車の関

次ページに続く⇒

税引き上げも検討している。仮にこれが実施されると、ドイツメーカーは直撃を受ける。大型車は販売台数が相対的に少ないため、中型以下のモデルと異なり販売する各市場で生産することが難しいためだ。メルセデスベンツと BMW は大型セダンをドイツ、大型 SUV を米国で作成、世界に輸出している。中国が大型エンジン車の輸入関税を大幅に

引き上げると、グローバルな生産体制が成り立たなくなる恐れがある。

中国は市場規模が大きいので、VW などは比較的ニッチなモデルを同地で生産し、同国のほか欧州でも販売している。EU の追加関税が実施されると、この方法を通した BEV モデルの多様化が難しくなる。

独自自動車工業会 (VDA) のヒルデガルト・ミュラー会長は、中国の助

成措置には問題があるとしながらも、その解決は「建設的な対話」を通して行われるべきだと指摘。10 月中に合意を実現できない場合は、追加関税を発動するのではなく、延期して協議を続けるべきだと欧州委に促した。「通商紛争には敗者しか存在しない」としている。

<SC50393>

「欧州委の40年排出削減案は非現実的」 まずは30年目標の実現に取り組むよう提言

欧州連合 (EU) 域内の温室効果ガス排出量を 2040 年までに 1990 年比で 90%削減するとして欧州委員会の提案は実現可能な射程圏を超えている——とする共同調査結果を、独商工会議所連合会 (DIHK) と自治会系企業連盟 (VKU) が 1 日に発表した。30 年までに同 55%削減するとして既定の目標についても実現が容易でないことを指摘。実現見通しの立たない長期目標を設定するのではなく、まずは 30 年目標を経済に悪影響が出ないよう可能な限り低コストで実現することに注力すべきだと訴えた。

欧州委は 21 年 7 月、30 年までに域

内の温室効果ガス排出量を 1990 年比で少なくとも 55%削減するための政策パッケージ「Fit for 55」を打ち出した。その実現に向けた具体的な法律が EU ですでに成立している。

欧州委はこうした状況を踏まえ 2 月、温効ガス排出量を 40 年までに 1990 年比で 90%削減することを提案した。30 年の 55%削減と 50 年の実質排出ゼロを結ぶ中間点という位置付けた。

DIHK と VKU の共同調査は、◇ 30 年目標を達成するためには 21 年以降、年平均 1 億 2,500 万トン (二酸化炭素 = CO₂ 換算) の削減が必要にな

る◇ 40 年までに 90%削減するためには 31 年から 40 年にかけてこれをさらに約 30%増の 1 億 6,300 万トンへと引き上げなければならない——と指摘。そのうえで、EU 加盟国の予測をもとに計算すると、30 年の排出削減量は EU 目標を大幅に下回ることを明らかにした。排出削減に向けた措置が既定のものに限られ新たな措置が実施されない場合は、31 ~ 40 年の排出削減量を年 2 億 900 万トンに拡大しなければならないという。

VKU のイングベルト・リービング専務理事はこれを踏まえ、40 年までに 90%削減するという目標を設定することは「性急で危険だ」と批判した。

<SC50394>

森林開拓地での生産品の販売規制、EUが施行延期

欧州委員会は 2 日、世界中の森林破壊を防止するため、森林開拓地で生産された農産物、木材などの欧州連合 (EU) 域内での販売を厳しく制限する新規則の施行を 1 年延期すると発表した。影響を受ける国から関連事業者が大打撃を被るとして自重を求められていたことを受けたもの。2024 年 12 月 30 日に施行される予定だったが、25 年 12 月 30 日まで先送りする。

23 年に成立した同規則は、域内の事業者に対して、取り扱う製品が違法伐採などによって開発された農地で生産されたものでないことの確認を義務付けるのが柱。パーム油、牛肉、木材、コーヒー、カカオ、ゴム、大豆と、それらの派生製品 (チョコレート、家具、コピー用紙など) が対象となる。

同規則をめぐっては、対象製品を EU に多く輸出するブラジル、インドネシアなどが、大きな貿易障壁となり特に小規模農家の打撃が大き

いと反発。輸出業者の準備も整っていないとして、適用延期を求める声があがっていた。先の国連総会でも槍玉にあげられた経緯がある。

欧州委は EU 内の事業者の準備も遅れていることを考慮し、延期を決定。域内企業への適用開始を大企業で 25 年 12 月 30 日、零細・小規模事業者で 26 年 12 月 30 日に繰り下げを提案した。延期案は加盟国、欧州議会の承認が必要となる。

<SC50396>

交通情報の提供を事業者に義務付け 移動の利便性向上や事業モデル開発促進へ

公共交通機関やガソリンスタンドなど人と物の移動に関わる事業者にリアルタイムのデータ提供を義務付けるモビリティデータ法案をドイツ政府が2日の閣議で承認した。自動車の運転者や鉄道利用者の利便性を高めるとともに、多様なデータを利用した事業モデルやサービスの開発を促進する狙いがある。連邦議会（下院）で今後、審議・採決される。

移動に関するデータは現在すでに公表が義務化されている。だが、データに統一性がないうえ、アクセスも難しいことが多いため、データが持つポテンシャルを十分に

に引き出せていない。データを統一し、アクセスしやすくすれば利便性が大幅に高まることから、政府は今回の法案を作成した。

データ提供を義務付けられる企業には鉄道・バス会社、ガソリンスタンド、充電ステーションだけでなく、タクシー、カーシェア、電動キックボード、駐車場運営会社、道路工事を行う事業者も含まれている。これらの企業が提供するデータを一手に利用できれば、ドライバーは渋滞回避のルートを簡単に検索できるようになる。また、鉄道でフランクフルトからベルリンに移動する旅行者はファーストワン

マイルとラストワンマイルを含む全行程を1つのアプリで予約・決済できるようになる。

データは事業者にも公開されることから、画期的な新サービスの誕生につながることも期待されている。フォルカー・ヴィッシングデジタル・交通相は「モビリティデータ法により、交通データの自由な利用の道が開かれ、革新的で持続可能な移動ソリューションの基盤が構築される」と意義を強調した。

ただ、同法の義務対象となる事業者は、企業秘密に当たるデータについては提供を拒否できることから、この権利が広く行使されると所期の効果が十分に発揮されない可能性もある。

<SC50397>

製造業新規受注8月は大幅減 下期の景気回復遠のく

ドイツ連邦統計局と連邦経済省が7日に発表した8月の製造業新規受注指数（2021年＝100）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月を5.8%下回る83.8（暫定値）へと大きく低下した。減少は3カ月ぶり。6月と7月はともに大きく伸びていたことから、底打ちへの期待感が高まっていたが、8月の大幅減で吹き飛んだ格好だ。経済省は企業景況感の低迷も踏まえ、製造業の景気が下半期に回復する可能性はおそらくないとの見方を示した。大型受注を除いたベースでも減少幅は3.4%と大きかった。

新規受注を地域別でみると、国内が10.9%減と大きく落ち込んだ。国外は2.2%減。ユーロ圏（ドイツを除く）は10.5%落ち込んだもの

の、ユーロ圏外は3.4%増となり3カ月連続で拡大した。

部門別では投資財が8.6%減少して足を強く引っ張った。国内が20.3%、ユーロ圏が17.4%の幅で落ち込んだ。ユーロ圏外は7.9%増となり、これまでに引き続き拡大した。

中間財は2.2%減少し、2カ月ぶりに落ち込んだ。ユーロ圏外がマイナス7.7%と振るわなかった。

消費財は0.9%減となり、3カ月連続で落ち込んだ。ユーロ圏が10.2%減少。国内は1.3%、ユーロ圏外は4.7%の幅で伸びた。

業界別では「その他の輸送機器」が50.9%減と激減した。前月は大型受注の効果で急増しており、その反動が出た格好だ。金属製品（14.1%減）、電気装置（6.6%減）、

データ・電気・光学機器（5.0%減）、化学（3.2%減）、自動車・自動車部品（0.5%減）も落ち込んだ。医薬品（7.3%増）、機械（6.9%増）、金属製造（3.3%増）は好調だった。

7月の製造業新規受注は当初の前月比2.9%増から同3.9%増へと上方修正された。

新規受注を特殊要因によるブレが小さい3カ月単位の比較でみると、6～8月は前期（3～5月）比で3.9%増加した。大型受注を除いたベースでは増加幅が0.7%にとどまった。

8月の製造業売上高（暫定値）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月を3.2%上回った。7月については当初の2.3%減から2.5%減へと下方修正された。

<SC50398>

鉱工業生産8月は3%増加

ドイツ連邦統計局が8日に発表した8月の鉱工業生産指数(2021年=100)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月を2.9%上回った(暫定値)。増加は2カ月ぶり。前月に8.2%減少した自動車・自動車部品が8月は19.3%増と大幅に増えたことが大

きい。鉱工業生産はこのところ、自動車・自動車部品の変動の影響を強く受けている。

製造業の生産指数は3.4%増加した。投資財が6.9%、中間財が0.1%上昇。消費財は横ばいだった。化学や鉄鋼などエネルギー集約型産業は0.1%増えた。

エネルギー業は2.3%、建設業は0.3%伸びている。

鉱工業生産を特殊要因による統計のブレが小さい3カ月単位の比較でみると、6～8月は前期(3～5月)比で1.3%低下した。エネルギー集約型産業は0.7%増だった。

7月の鉱工業生産は当初の前月比2.4%減から同2.9%減に下方修正された。

<SC50399>

EUと英が首脳会談協力強化で一致

欧州連合(EU)欧州委員会のフォンデアライエン委員長と英国のスターマー首相は2日、ブリュッセルのEU本部で会談し、2020年にEUを離脱した英国とEUの協力関係強化に取り組むことで合意した。その一環として、定期的に首脳会談を開催することが決まった。

会談後の共同声明によると、双方は経済、エネルギー、安全保障などの分野で連携を強化することで一致。また、両者が今秋に再度会談することで合意した。定期首脳会談は25年初めの開始を目指す。

EUと英国の関係は、英国が離脱してからぎくしゃくしている。7月の総選挙を経て発足した労働党政権を率いるスターマー首相は、関

係改善に乗り出す意向を表明していた。

ただ、離脱協定でEU・英国間のモノ・人の自由な移動が制限され、英国がEU単一市場から離脱するなど、協力関係強化には大きな壁がある。スターマー首相はこれを認め、単一市場、関税同盟復帰はないだろうと述べた。

<SC50400>

資源基金がプロジェクト支援の受付開始

ドイツ連邦経済・気候省は2日、重要資源の採掘、加工、リサイクリングを支援するために新設した政府の「資源基金」が、プロジェクト支援申請の受付を開始したと発表した。企業は同基金を管理する政策金融機関のドイツ復興金融公庫(KfW)で申請を行うことができる。

資源基金はGX(グリーントランスフォーメーション)やDX(デジタルトランスフォーメーション)、航空宇宙・防衛産業など幅広い分

野で必要不可欠な重要資源を、中国をはじめとする欧州域外からの輸入に強く依存している現状を改める目的で設立された。独・欧州連合(EU)の重要資源サプライチェーン強化につながるプロジェクトを、出資と融資を通してサポートする。

支援対象となるはEUの重要原材料法(CRMA)に定められた重要・戦略資源の採掘、加工、リサイクリングプロジェクト。国外のプロジェクトも対象となるが、制裁対象国で行われるものや、独・EUの外部依存を強めるものは除外さ

れる。支援額は通常、1件当たり5,000万～1億5,000万ユーロ。

支援を希望する企業は、KfWのサイトでコンタクト・フォームに氏名や企業名を入力するとともに、デューデリジェンス・シートをダウンロードして必要事項を書き込む。KfWは独資源局(DERA)の協力を受けて予備選考を実施。最終選考は政府が行う。選考結果をEUが承認すれば公的支援が行われることになる。

<SC50395>

企業情報

UBE（化学）―独社の高性能ウレタン樹脂事業を取得―

UBEは3日、独化学大手ランクセスからウレタンシステムズ事業を取得することで合意したと発表した。スペシャリティ事業を拡大しベーシック事業を縮小する事業構造転換方針の一環。ランクセスの当該事業を4億6,000万ユーロと評価して取引を行う。来年上半年期の買収手続き完了を見込んでいる。

ランクセスのウレタンシステムズ事業は熱硬化性ウレタンエラストマー用の高性能ウレタン樹脂に強い。工場を米国に2カ所、ブラジル、欧州、中国に各1カ所展開。従業員数は約400人に上る。2024年

12月期は売上高で2億6,500万ユーロ、営業利益（EBITDA）で5,000万ユーロが見込まれている。

UBEはスペシャリティ事業の1つであるC1ケミカル（COやCO₂など1つの炭素原子を含む物質からの化学製品合成）チェーンで米国を重点市場と位置付け、ルイジアナ州にDMC・EMC（ジメチルカーボネート・エチルメチルカーボネート）の新プラントを現在、建設中。さらに、その川下のPCD（ポリカーボネートジオール）とPUD（ポリウレタンディスパージョン）分野でも積極的な拡大を進めている。今回の取引ではPCDと

PUDの川下・周辺領域に当たる高性能ウレタン樹脂事業を取得する。ランクセスのウレタンシステムズ事業が持つ技術力・ノウハウ、グローバルな人材・製造基盤、顧客との強固なパートナーシップ・販売ネットワークなどを継承し、高性能ウレタン樹脂市場でプレゼンス強化する狙いだ。

ランクセスは昨年11月、非中核事業扱いのウレタン・システムを売却して債務の返済に充てる意向を表明していた。今回のUBEとの取引により、ポリマー事業からの撤退が完了する。

<SC50401>

シェフラー（軸受）―パワートレインのヴィテスコを吸収合併―

軸受大手の独シェフラーは1日、昨年10月に表明した独パワートレイン大手ヴィテスコ・テクノロジーズの吸収合併計画が同日付で完了したと発表した。これにより売上高を90億ユーロ増の250億ユーロに拡大。自動車部品最大手グループへの仲間入りを果たした。

ヴィテスコは、シェフラーが46%出資する自動車部品大手のコンチネンタルから2021年に分離・独立した企業。シェフラーのオーナー一族は昨年10月時点でヴィテスコ株を50%弱、保有していた。

シェフラーは株式公開買い付け（TOB）を通し、ヴィテスコ株88.81%を2月末までに獲得。合併計画は4月に開催された両社の株主総会でそれぞれ承認されていた。

今回の合併に伴い、ヴィテスコ株はシェフラーが発行した議決権付きの新株と交換された。交換比率はヴィテスコ株1株につきシェフラー株11.4株。シェフラーの優先株も1対1の比率で議決権付き株に交換された。

合併後のシェフラーは「電動モビリティ」「パワートレインとシャ

シー」「ビークル・ライフタイム・ソリューションズ」「ベアリングと産業ソリューション」の4部門体制で事業を展開する。ヴィテスコを吸収したことで電動車向け事業の幅が広がった。

世界の拠点数は250カ所強、工場数は100カ所強となる。従業員数は約12万人に拡大するものの、重複業務の削減を今後、進めることから、人員整理が行われる。シナジー効果で29年には営業利益（EBIT）が年6億ユーロ押し上げられる見通しだ。

<SC50402>

エルリングクリンガー（自動車部品）—エンジン関連の子会社2社売却—

自動車部品大手の独エルリングクリンガーは7日、スイスのゼーフェレンと米ジョージア州ブフォードにある断熱・遮音システム子会社を独産業持ち株会社セルティナ・グループに売却すること

で合意したと発表した。内燃機関車から電気自動車への車両の移行を踏まえた措置で、将来性の高い分野に投資を振り向けられるようにする。取引金額は非公開。年内の売却手続き完了を見込む。

セルティナに譲渡する子会社2社は雇用規模が計650人。昨年の売上高は1億7,500万ユーロだった。今回の取引に伴い2024年に数千万ユーロ規模の評価損を計上する。

<SC50403>

IHI（機械）—独過給機子会社を解散—

IHIはこのほど、車両過給機の設計、開発、販売を手がける完全子会社の独IHIチャージング・システムズ・インターナショナル（ICSI）の解散を決議したと発表した。自動車の電動化を受けた措置。2025年3月で事業活動を終了し、解散する。

ICSIは1998年に欧州における車

両過給機事業の拠点としてドイツに設立され、欧州域内の自動車メーカーに製品を納入してきた。だが、内燃機関車から電気自動車（BEV）への移行を背景に欧州の車両メーカーはエンジンの新規開発を中止。IHIは過給機の受注減を見据えICSIの解散を決めた。

今後は欧州域内の自動車メー

カーへの供給責任を継続して果たすため、同地の車両過給機事業機能をドイツからイタリアにある子会社を集約するとともに、製品の量産を他地域のグループ会社に順次移管していく。

<SC50404>

レカロ・オートモーティブ（自動車部品）—会社清算へ—

自動車シート製造の独レカロ・オートモーティブが清算される。地元紙『シュツットガルト・ナハリヒテン』などが報じ、管財人が追認した。同社に関心のある投資家1社と協議しているものの、この投資家はレカロの生産事業には関心がないため、清算が避けられな

くなった。年末までに生産を停止する。

レカロは7月、エスリンゲン区裁判所に会社更生手続きの適用を申請した。大幅な価格上昇や市況の悪化、大型受注を失ったことなどにより経営難に陥った。

清算の影響を受ける従業員は

200人強に上る。このうち130人はすでに休職扱いとなっており、生産業務には現在90人が従事している。同社の直近の売上高は5,000万ユーロ弱だった。

<SC50405>

ドイツ（エンジン）—業績予測引き下げ—

エンジン製造の独ドイツは3日の適時開示で2024年12月期の業績予測を引き下げた。景気低迷を受け需要が減少しているため、エンジン販売予測を従来の「最大16万基」から「15万基未満」に下方

修正した。経営陣はすでに実施している操短など臨時のコスト削減措置を強化するだけでなく、コストを恒常的に引き下げるための構造的な措置も実施する意向だ。

販売予測の引き下げに連動し、

売上高も従来の「19億～21億ユーロ」から「約18億ユーロ」へと下方修正。売上高営業利益率（EBIT、特別項目を除く）は「5.0～6.5%」から「4.0～5.0%」に引き下げた。

<SC50406>

ティッセングループ（複合企業）一水素製鉄計画撤回もー

独複合企業ティッセングループは水素製鉄プロジェクトを取り止める可能性があるもようだ。経済紙『ハンデルスブラット』が社内文書をもとに報じたもので、鉄鋼子会社ティッセングループ・スチール・ヨーロッパ (TKSE) はプロジェクトの停止を含む様々なシナリオを検討しているという。TKSEの広報担当者はロイター通信の問い合わせに、「それぞれの枠組み条件下で何が最善で経済的に最も持続可能な解決策なのかを当社はテクノロジーオープン、かつ結果ありきでなく常に検討している」と

回答。現在の枠組み条件下でプロジェクトを実現することは可能だと強調した。言外には、枠組み条件が変われば停止する可能性が含まれている。

ティッセンはコークスの代わりにグリーン水素を100%還元剤として用いることができる直接還元鉄 (DRI) 製造施設をデュースブルク工場に設置して同拠点の脱炭素化を図る「tH2 スチール」というプロジェクトを計画している。投資額は30億ユーロ。そのうち20億ユーロを国と地元ノルトライン・ヴェストファーレン州の補助金で

賄うことがすでに確定している。

ドイツでは計4社が補助金を受けて水素製鉄プロジェクトを行う計画となっている。そのうち唯一の外資であるアルセロールミタルは、適切な環境が整わなければ投資の最終決定を下せないとの立場を公式表明しており、実施しない可能性を排除していない。背景には、電力コストが割高な同国内でDRIを生産するより輸入した方が製造コストを低く抑えられるという計算がある。

<SC50407>

日立（電機）ーロボティクスSIの独社を買収ー

日立製作所は1日、ロボット活用ラインビルディング事業（ロボティクス SI 事業）を手がける独MA マイクロ・オートメーションを機械製造の独マックス・オートメーションから取得したと発表した。当該事業を強化する狙い。

MA マイクロ・オートメーションはザンクト・レオン・ロートに本社を置く2003年設立の企業。ドイツ

のほか、シンガポールとアメリカに拠点があり、従業員数は約200人に上る。コンタクトレンズ、診断用消耗品、インスリンペン、自動注射器など、さまざまな医療機器の製造・テストシステムを手がける。

今後は同社の運営を日立傘下のJR オートメーションが担う。JR オートメーションのディブ・デグラフ最高経営責任者 (CEO) は

「MA マイクロ・オートメーション社のケイパビリティは、JR オートメーションのメディカル分野における成長戦略を完全に補完するものです」と述べた。JR オートメーションは欧州市場で事業を強化。MA マイクロ・オートメーションも北米・アジア太平洋市場で事業を拡大する。

<SC50408>

シーメンス（電機）ー消火設備メーカーを買収ー

電機大手の独シーメンスは8日、デンマーク機械大手のダンフォスから消火設備子会社ダンフォス・ファイア・セーフティーを取得することで合意したと発表した。持続可能な消火ソリューションを拡充する。取引金額は非公開。年末ま

での買収手続き完了を見込む。

ダンフォス・ファイア・セーフティーは高圧ウォーターミスト消火設備の有力メーカーで、従業員数は125人。市場では持続可能な消火ソリューションの需要が高まっていることから、有害物質を含ま

ない同社製品は将来性が高い。シーメンスは同社をスマートインフラ部門のビル事業に統合する意向だ。

<SC50409>

IBM (IT) —量子データセンターを独に開設、米に次いで2カ所目—

米IT大手IBMは1日、西南ドイツのエーニンゲンにある拠点内で量子データセンターの開所式を行った。同社が欧州に量子データセンターを設置するのは初めてで、世界でも米ニューヨーク州ポキプシーに次いで2カ所目。式典に参加した独オラフ・ショルツ首相は、同センターの開設を「イノ

ベーション・経済立地ドイツにとって良いニュースであり、ドイツに対する投資家の信頼の表現だ」と述べた。

エーニンゲンの量子データセンターではすべてのデータを欧州連合(EU)内で処理することから、EUのデータ規則要件を順守できるメリットがある。企業や研究機

関、政府機関などの顧客は材料科学、高エネルギー物理学、エネルギー転換、サステナビリティ、金融アプリケーションなどの分野で同センターを利用すると見込まれている。

<SC50410>

SCSK (IT) —デュッセルドルフに支店開設—

住友商事傘下のシステムインテグレーターSCSKは1日、ドイツ西部のデュッセルドルフに支店を開設したと発表した。欧州でITサービス事業の拡大、新規ビジネスの開拓を図る。

同社は日本国内でのITサービス提供に加え、海外でも米国、英国、中国、シンガポール、インドネシ

ア、ミャンマーの6拠点を軸に顧客の海外展開をサポートしている。このほど英ロンドンに拠点を置くSCSK EUを通してドイツに進出した。欧州連合(EU)域内に提供するサービスの質向上を図る。ビジネスパートナーとの共創により新たな領域での事業開発も推進する。

ドイツは◇欧州最大の経済大国

であり、日系企業が数多く進出している◇住友商事グループとビジネスパートナーの顧客基盤を活用した事業展開が見込める◇交通や物流のインフラが整っており、欧州主要都市へのアクセスが容易—であることから、白羽の矢を立てた。

<SC50411>

ディープエル (IT) —米にR&D拠点開設—

ビジネス翻訳用の人工知能(AI)を手がける独スタートアップ企業ディープエル(DeepL)は1日、米ニューヨークに技術センターを開設したと発表した。急増する現地顧客のニーズに対応し、米国での市場地位を強化する。

ディープエルは2017年の創業。世界中の企業のコミュニケーション方法を変革するという長期ビジョンを掲げる。日本語を含む30言語に対応している。5,000文字以

内であれば無料で翻訳サービスを提供する。4月には文章作成アシストツール「ディープエル・ライト・プロ」を市場投入した。

米国では急速に顧客が増えており、フォーチュン500企業の半数はすでにカスタマーとなっている。こうした状況を踏まえ2月にはテキサス州オースティンに事務所を開設した。

ニューヨークの新拠点では主に製品開発と研究活動を行う。同市

は有数のハイテク都市であることから、専門人材を確保しやすい。社員数は明らかにしていないが、同拠点の規模を1年以内に2倍に拡大する意向を表明した。

同社は評価額がドイツで最も高いAIスタートアップ。5月に実施した3億ドルの資金調達では20億ドルと評価された。

<SC50412>

ビオンテック（製薬）―開発に次世代スパコン投入―

バイオ製薬大手の独ビオンテックは1日に開催したオンラインイベントで、人工知能（AI）子会社インスタディープの新スーパーコンピュータ「カイバー（Kyber）」を公開した。エクサスケールにほぼ匹敵する高い性能を持つことから、これを活用し画期的なワクチンやがん治療薬を開発する意向だ。

エクサスケールのエクサはキ

ロ、メガ、ギガ、テラ、ペタに続く数字の単位で、10の18乗を意味する。エクサスケールは次世代の大容量高速スパコンを指す。極めて大量のデータ処理や複雑なシミュレーションを行うことができる。ウール・シャヒン最高経営責任者（CEO）は「インスタディープのAIスペシャリストとともに当社はパーソナライズされたワクチンと分子標的療法への人工知能の活用

を先へ進める」と述べた。

インスタディープは英国のAI企業。ビオンテックは2019年に同社との協業を開始し、22年には新型コロナウイルスの危険な変異株をAIで早期特定するシステムを共同開発した。同年の初出資を経て、23年に子会社化した。

<SC50413>

企業情報短信

■古河ユニック

古河機械金属は4日、充電式のリチウムイオン電池（LIB）を搭載したミニ・クローラクレーン「UM325C」を子会社の古河ユニックが開発し、

欧州販売を開始したと発表した。充電時間は約3時間（AC200Vでの満充電）と速く、AGM電池を搭載した既存モデル「URW295CB3RA」に比べおよそ2時間短縮されている。

LIB搭載モデルの投入により、同社の電池式ミニ・クローラクレーンのラインナップは3種類に拡大した。

<SC50414>



私的旅行の帰途で事故 労災保険が下りることも

私的な旅行から自宅に戻る道中で事故にあった場合でも労働災害保険が適用されることはあり得る

――。社会保障分野の最高裁である連邦社会裁判所（BSG）が9月に下した決定（訴訟番号：B 2 U 15 / 22 R）でそんな判断を下した。今回はこれを取り上げる。

裁判は教会のコミュニティーセンターに勤務する被用者が労災機関を相手取って起こしたもの。原告は2016年11月下旬、週末から月曜の早朝にかけて旅行に出かけた。月曜には勤務が入っていた。業務上必要なカギと書類を自宅に置いていたことから、出勤前に一度帰宅しようとして車を運転していたところ事故にあい、重傷を負った。

これを受け、労災保険の適用を

申請したところ、拒否されたことから提訴した。

原告は一審と二審でともに敗訴したものの、最高裁のBAGで逆転勝訴した。判決理由で裁判官は、仕事のうえで必要なものを取るための路上で事故にあったのであれば、私的な休暇の帰り道であっても労災保険は適用され得るとの判断を示した。ただ、下級審では事実関係が十分に解明されていなかったことから、裁判をノルトライン・ヴェストファーレン州社会裁判所に差し戻した。

<SC50420>

経済・産業情報

乗用車新車登録3カ月連続減少 BEVはベース効果で8カ月ぶりに増加

ドイツ連邦陸運局 (KBA) が4日に発表した9月の乗用車新車登録台数は20万8,848台となり、前年同月を7.0%下回った。減少は3カ月連続。内燃機関車の不振が響いた。コロナ禍前の2019年同月比では減少幅が14.6%に達する。

1～9月の累計は211万6,074台で、前年同期を1.0%下回った。19年同期に比べると22.8%少ない。

9月の新車登録を動力源の種類別でみると、電気自動車 (BEV) は前年同月比8.7%増の3万4,479台に拡大した。増加は8カ月ぶり。比較対象の23年9月は、BEV購入補助金の企業向け支給が前月末

で終了したことの反動で大幅に減少していたという事情があり、今年9月はそのベース効果で増加に転じた。

プラグインハイブリッド車 (PHV) は1万4,936台で、2.9%後退。PHVを含むハイブリッド車 (HV) は3.1%増の7万5,433台だった。ガソリン車 (15.2%減の6万7,009台) とディーゼル車 (22.0%減の3万1,115台) は減少幅が2ケタ台に達した。

シェアをみると、BEVは前年同月の14.1%から16.5%へと拡大した。PHVも6.9%から7.2%に上昇。HVは32.6%から36.1%へと伸

びた。ガソリン車は3.1ポイント減の32.1%、ディーゼル車は2.9ポイント減の14.9%だった。BEVとPHVの合計のシェアは23.7% (前年同月21.0%)、BEVとHVは同52.6% (46.7%) となっている。

走行1キロメートル当たりの新車の二酸化炭素 (CO₂) 排出量は平均112.8グラムとなり、前年同月から5.9%減少した。環境対応車の割合が高まったことが反映されている。

新車登録の下げ幅が最も大きかった部門は小型車で、55.0%に達した。これにスポーツ車が42.0%、大型車が35.4%で続いた。中大型車は87.0%増と大幅に伸びた。

シェアではSUVが31.2% (前年同月30.3%) となり、これまでに引

き続き断トツの1位を保った。2位はコンパクトカーで、前年同月の16.1%から17.1%に拡大。3位の小型車は13.4%から13.1%に縮小した。4位はオフロード車で12.3%、5位は中型車で7.3%だった。

電動車の24年予測引き下げ

伸び率が最も大きかったブランドはメルセデス (台数41台) で、272.7%に上った。台数自体が少ないことから、増加数が少ないにもかかわらず増加率が大きくなった。2位はレクサス (51.9%増の524台)、3位はボルボ (38.3%増の4,416台) となっている。

ドイツ車はミニ (16.0%増の4,079台)、MAN (2.4%増の86台)、BMW (0.7%増の1万7,851台) が増

加。そのほかはすべて減少した。各ブランドの実績はボルシェが5.9%減の2,146台、VWが7.4%減の3万8,914台、フォードが8.8%減の8,473台、メルセデスが13.0%減の1万8,385台、アウディが16.6%減の1万4,938台、オペルが20.5%減の1万1,185台、スマートが26.9%減の599台だった。

レクサス以外の日本車ではトヨタが27.8%増の7,200台と好調だった。そのほかのブランドはホンダが4.5%減の652台、スズキが9.5%減の2,582台、三菱が19.2%減の1,697台、マツダが19.3%減の3,844台、日産が20.8%減の2,278台、スバルが30.0%減の357台となっている。

日本車以外の主な輸入ブランド (シェア1%以上) をみると、シュ

コダが34.8%増1万7,212台と大きく伸び、プジョー (9.3%増の5,511台)、ダチア (3.9%増の4,088台) も前年同月を上回った。起亜 (1.0%減の5,326台)、セアト (5.8%減の1万852台)、現代 (9.7%減の6,433台)、テスラ (10.9%減の3,758台)、ルノー (24.0%減の3,878台)、シトロエン (29.3%減の2,837台)、フィアット (40.1%減の3,757台) は落ち込んだ。

中国のMGロエベは9.0%減の707台、GWM (長城) は22.2%減の259台、BYD (比亞迪) は28.6%減の140台、NIO (蔚来) は72.5%減の22台、リンク・アンド・コーは98.0%減の3台とそろって振るわなかった。シャオペン (小鹏) は33台、ベトナムのビンファストは19台だった。

次ページに続く⇒

独自動車工業会（VDA）は同日、需要が低迷する電動車（BEV と PHV）の 24 年国内新車登録台数を従来予測の「前年比 17%減の 57 万 8,000 台」から「21%減の 55 万 1,000 台」に引き下げた。BEV を「25%減

の 39 万 3,000 台」から「29%減の 37 万 2,000 台」、PHV を「5%増の 18 万 5,000 台」から「2%増の 17 万 9,000 台」に下方修正した。

VDA が発表した 9 月の国内乗用車生産台数は 39 万 3,600 台となり、

前年同月を 9%上回った。輸出台数は 11%増の 30 万 5,400 台。1～9 月の累計は生産台数が前年同期比 1%減の 311 万 900 台、輸出台数が 3%増の 242 万 200 台だった。

<SC50415>

自動車業界の上期売上5%減少

独自動車業界の上半期の売上高が 2,695 億ユーロとなり、過去最高となった前年同期を 4.7%下回ったことが、連邦統計局の 7 日の発表で分かった。需要の低迷が反映されており、減少幅は車体・トレーラーで 11.6%、部品・アクセサリーで 5.4%、車両・エンジン・モーターで

4.3%に上った。製造業売上全体に占める割合は 25.2%で、トップを堅持した。

輸出高は約 1,900 億ユーロに上った。売り上げに占める割合は過去最高のおよそ 70%に達した。

乗用車の輸出台数は約 170 万台で、前年同期を 0.3%下回った。金額ベースでは 684 億ユーロだった。

輸出車に占める電気自動車

（BEV）の割合は 22.7%だった。BEV の輸出台数は前年同期を 2.5%下回ったものの、2022 年同期に比べると 113.9%増えた。

6 月末時点の業界就労者数は前年同期比 0.8%減の約 77 万 3,000 人に落ち込んだ。過去 15 年間で最高だった 19 年上半期は 83 万 4,000 人に上っていた。

<SC50416>

機械新規受注増加も底打ちは見えず

ドイツ機械工業連盟（VDMA）が 2 日に発表した独業界の 8 月の新規受注高は物価調整後の実質で前年同月を 7%上回った。増加は 4 月以来で 4 カ月ぶり。比較対象である 2023 年 8 月の受注水準が極めて低かったことから、そのベース効果で数値が押し上げられた。ユーロ

圏外からの大型設備受注もプラスに働いており、VDMA の景気分析担当者は「底はまだ打っていない」と明言した。

国外受注が 13%増えた。ユーロ圏外が 18%拡大したため、ユーロ圏（ドイツを除く）は横ばいだった。国内は 7%減少した。

特殊要因による統計上のブレが小さい 3 カ月単位の比較でみると、

6～8 月は前年同期を実質 3%下回った。国内が 6%減少。国外はユーロ圏が 6%減、ユーロ圏外が 1%増だった。

1～8 月の新規受注は前年同期比で実質 9%落ち込んだ。国内が 15%、国外が 6%縮小。国外はユーロ圏が 11%、ユーロ圏外が 4%後退した。

<SC50417>

ベランダ設置ソーラーパネルが年初の2倍に

ベランダに設置するだけで使用できる小型ソーラーパネルの使用数が 4 日時点で 70 万 8,590 台となり年初の 2 倍に拡大したことが、独連邦ネットワーク庁のデータで分かった。4 月下旬に施行された新法により、設置手続きが大幅に簡素

化されたことから需要が急拡大している。合計の容量は 2 倍強の 600 メガワット（MW）強に達した。

太陽光発電の普及促進に向け「ゾラパケット 1」という法律が施行され、設置・使用の煩雑な手続きがなくなった。ベランダなどに小型ソーラーパネルを設置する際は、連邦ネットワーク庁のサイト

で電力検針メーター番号など簡単な情報を入力するだけでよい。同法の効果で第 3 四半期（7～9 月）の新設規模は台数で 14 万台、容量で 141MW に達した。製品価格が低下していることから、堅調な需要は今後も続くと思われる。

<SC50418>

ドイツラントチケットの効果でCO2排出減少

ドイツ全国の近距離公共交通機関が乗り放題となる定期券「ドイツラントチケット」の導入効果で二酸化炭素（CO2）の排出量が削減された——とする調査結果を、連邦教育・研究省が支援する研究プロジェクト「アリアドネ」が7日に発表した。

ドイツラントチケットは昨年

5月に導入された。その効果で自動車が排出するCO2の量は今年4月末までの1年間で670万トン減少した。

30キロを超える移動では近距離鉄道の利用者数がのべ30.4%増えたのに対し、自動車の移動距離は7.6%減少。30キロ超の移動に占める鉄道の割合は従来の約10%から12%に拡大した。

同定期券の料金は来年、現在の

月49ユーロから58ユーロに引き上げられる。アリアドネによると、その影響で鉄道利用者は14%減り、自動車の走行距離は3.5%増加。ドイツラントチケット導入前に比べた自動車のCO2排出削減幅は670万トンから360万トンに縮小する。

<SC50419>

ヨーロッパで

ビジネスパートナーを探したい…



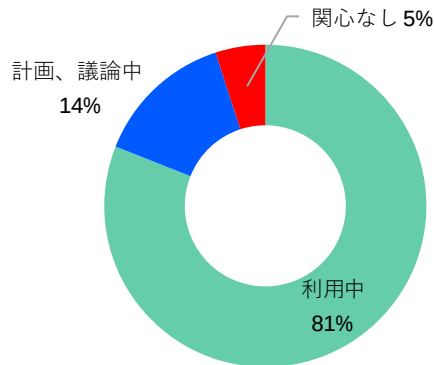
>>> FBCにお任せください！

私たちはロングリスト・ショートリスト調査を通して
みなさまの欧州戦略を強力にサポートしています
欧州に攻め込むための最新の営業リストを作成します

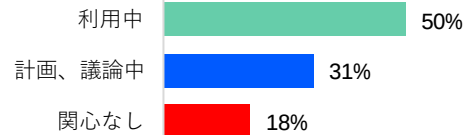
目で見えるドイツの経済・社会

クラウドコンピューティングの利用に関する独企業アンケート調査

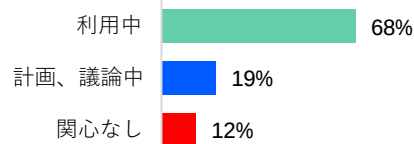
御社でのクラウド利用状況は？



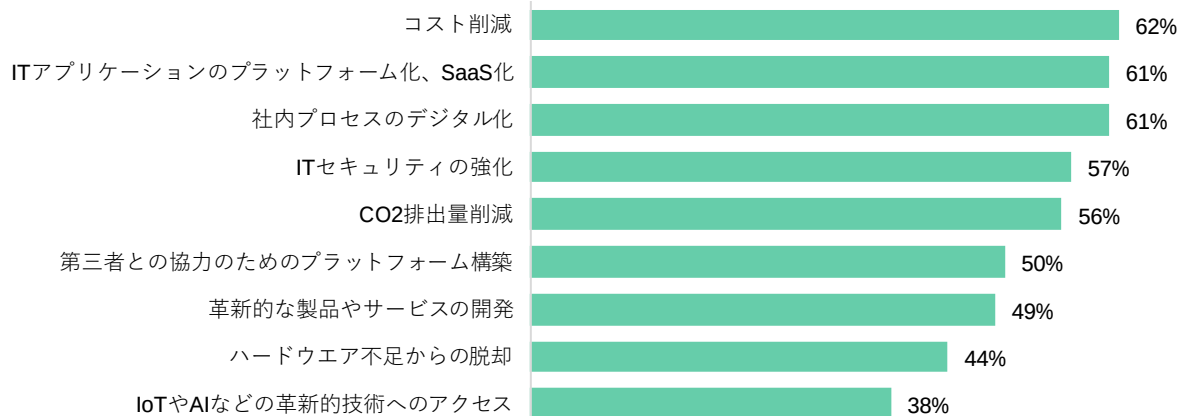
パブリッククラウド



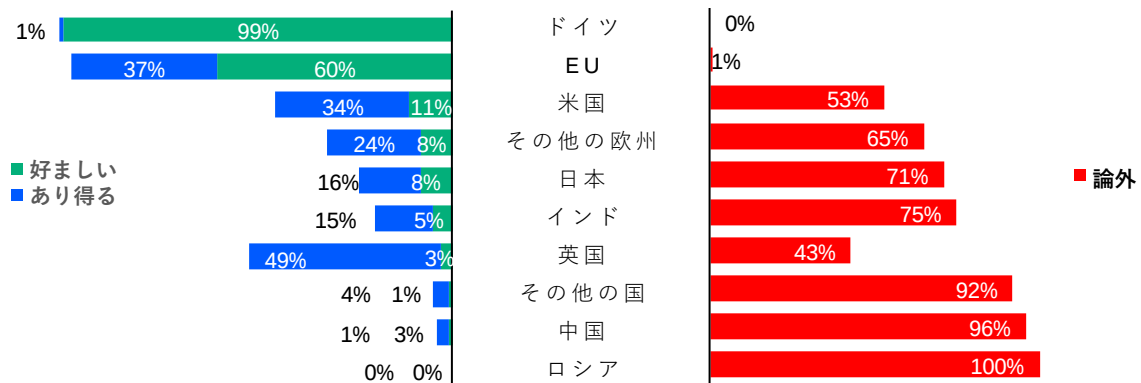
プライベートクラウド



クラウド利用の利点は？



クラウドのデータ拠点として選ぶとしたら？



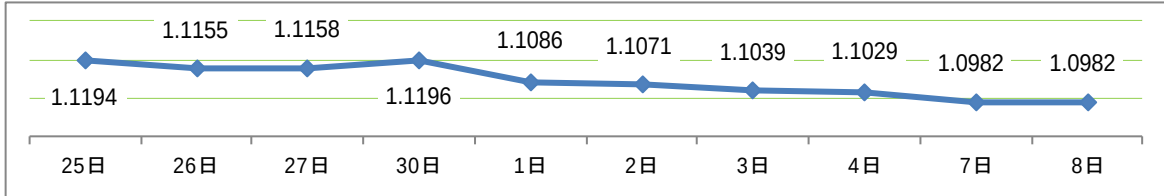
出所：独情報通信業界連盟

<SC50421>

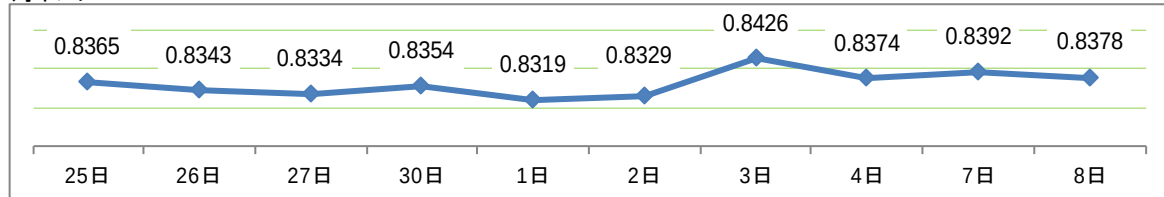
為替・株価・原油 (2024年9月25日～10月8日)

ユーロ相場

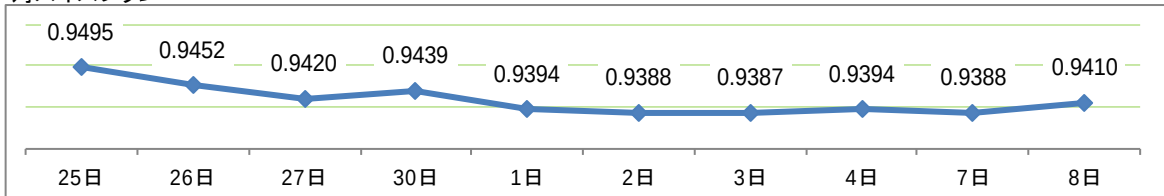
対ドル



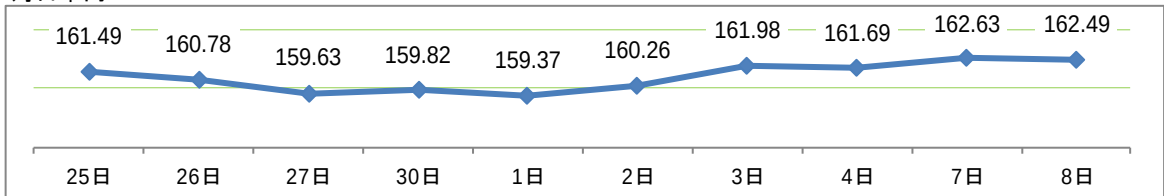
対ポンド



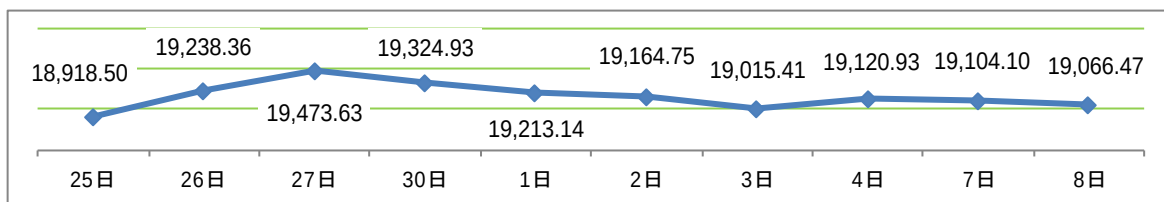
対スイスフラン



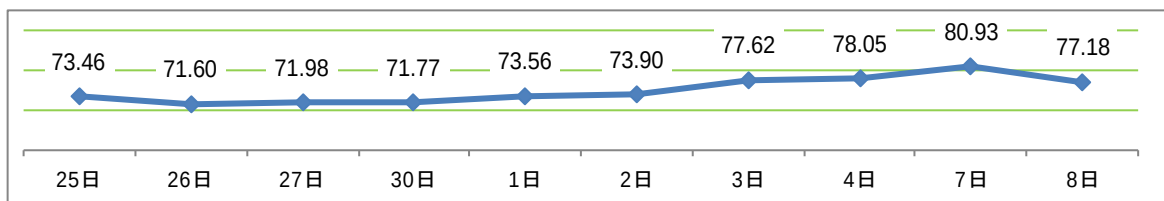
対日本円



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

<SC50422>