

ドイツ経済ニュース

No. 1504

2024年12月11日号

景気回復の見通し立たず

11月の乗用車新車登録やや減少
トヨタとレクサスは3ケタ増に

グリーンディールの見直しをルフトハンザが要求

<統計>

独分析・生体工学・研究用機器業界統計

* 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

製造業新規受注10月は1.5%減少、「景気回復の見通し立たず」 4
 自動運転の実用化に向け政府が戦略了承..... 5
 EUと南米メルコスルがFTA締結で合意 6
 森林開拓地での生産品の販売規制、無修正で決着..... 6



土屋伸爾
余白一滴



今からちょうど5年ほど前、ニッダ川の河口に近いエリアを歩いていて、樹の幹の地面に近い部分が深くえぐられているのに気付いた。かなりの本数が被害を受けており、若く細い樹はすでに切り株となっていた。すぐにピンときた。「こんなことをするのは連中しかいない」。ビーバーである。

人間にとっては「害獣」であるうえ、良質な毛皮が取れることから一時は絶滅の危機に瀕していた。保護政策の効果で個

体数が回復し、とうとう大都市フランクフルトにも広がってきたのだな〜と感慨深かった。

それから少し経つと、近くにビーバーダムが見受けられるようになった。川を木の枝などでせき止めて造る彼らの棲家である。筆者も含め人々は当時、物珍しそうに写真を撮っていた。場所は小川がニッダ川に合流する地点である。規模は小さく、川をせき止めてはいない。

彼らの姿を見かけてことはこれまで一度もない。夜行性であるため、遭遇するチャンスがほとんどないのである。ニッダ川にはヌートリアも棲んでおり、多くの方はビーバーと勘違いしているが、これは南米産の外来種である。見分けのポイントは尻尾。ビーバーはへら状であり、円形であればヌートリアである。ヌートリアはそもそも木を削り倒したりしない。

最近になって、ニッダ川のやや上流で川岸の大きな樹が何本もビーバーにかみ削られていることに気付いた。ハウゼン地区の対岸、ブラウンハイム地区である。倒れると危険なためだろう、一部の樹はすでに市当局が切り倒し処理した。ビーバーは当然ながら、その後も幹

をかじり続けており、樹によってはめぐり具合がかなり際どくなっている。恐らくこれらの樹々も折れて倒れる前に当局が切り倒すだろう。

ビーバーダムは生態系を豊かにする。様々な動植物が生息できる環境を作り出し、種の多様性の回復につながるのである。ダムの枝葉がフィルターの役割を果たし、水を浄化する機能もある。

ニッダ川の再自然化プロジェクトが進められていることを踏まえれば、川をせき止めるビーバーダムは造らせた方が良いのは明らかだ。だが、ニッダ川の本流をせき止める巨大なビーバーダムができてしまうと、流れが悪くなる関係で大雨が降ると川岸の自転車歩行者専用道路に水が溢れやすくなる。市民生活を考えれば、そこまで自然化させるわけにはいかないだろう。



企業情報

ラインメタル（軍需）—無人機の標準OSを米社と開発へ—	7
コンチネンタル（自動車部品）—オートモティブ部門の分離を取締役会が決議—	7
コンチネンタル（自動車部品）—フリート管理ソリューション子会社を売却—	7
レカロ（自動車部品）—同業が買収、生産はイタリアに移管—	8
クボタ（機械）—独で建機生産能力増強—	8
ハイデルベルガー（印刷機械）—独最大の拠点でコスト削減合意—	8
フォルクスワーゲン（自動車）—電池子会社が買電契約—	9
マイヤー（造船）—公的支援を欧州委が承認—	9
フラポート（空港）—ロシアから撤退—	9
アリアンツ（保険）—資産運用子会社を仏同業アムンディが買収か—	10
BayWa（商社）—従業員1300人を削減—	10

企業情報短信

エーオン	10
------	----

経済・産業情報

11月の乗用車新車登録やや減少、トヨタとレクサスは3ケタ増に	11
グリーンディールの見直しをルフトハンザが要求	12
電機業界の新規受注、3カ月ぶりに拡大	12
建設業界の24年売上4%減に、DX・GX背景に土木は好調	13
鉄鋼業界の7-9月期受注9.4%減少	13
機械業界が生産予測を大幅引き下げ、24年は-8%に	13
再生エネの発電比率が過去最高の63%超に	14
企業間係争の迅速解決へ、独商工会議所内に仲裁裁判所を開設	15
モーゼル川が3月末まで通行止め、船舶事故で閘門が使用不能に	15
規制対応に労力の22%を割り当て	15
高速炉開発に関する実施取決めを日仏が締結	15

目で見るとドイツの経済・社会

独分析・生体工学・研究用機器業界統計	16
--------------------	----

為替・株価・原油

2024年11月27日～12月10日	17
--------------------	----

ゲシェフトフューラーの豆知識

コロナ禍時の企業年金労使合意で最高裁判決	5
----------------------	---

FBCでは、読者の皆様と一緒に誌面作りに取り組むと考えております
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

総合

製造業新規受注10月は1.5%減少
「景気回復の見通し立たず」

ドイツ連邦統計局と連邦経済省が5日に発表した10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1.5%下回る89.0(暫定値)へと低下した。同指数の悪化は2カ月ぶり。前月は大型受注の効果で大幅に押し上げられており、その反動が出た格好だ。大型受注を除いたベースでは0.1%増と横ばいを保った。経済省は企業景況感の悪化などを踏まえ、製造業の景気が持続的に回復する見通しは立っていないとの見方を示した。

新規受注を地域別でみると、国内が5.3%減と振るわなかった。国外は0.8%増。国外の内訳はユーロ圏(ドイツを除く)が7.6%減、ユーロ圏外が6.3%増だった。

指数を見ると、国内は79.0と極端に低かった。内需の弱さを反映し、基準年の21年(100)を21%も

下回っている。ユーロ圏は90.6、ユーロ圏外は99.6だった。

数値の変動率を部門別でみると、投資財は3.6%減となり、足を強く引っ張った。大幅増となった前月の反動でユーロ圏が16.1%減、国内が12.7%減と振るわなかった。ユーロ圏外は10.6%増えた。

中間財は0.9%増加し、3カ月ぶりに拡大した。国内が3.8%、ユーロ圏が2.5%の幅で伸びた。

消費財は4.2%増となり、2カ月連続で改善した。ユーロ圏が12.0%、ユーロ圏外が5.7%増えた。

各部門の指数は中間財が81.1と特に低い。投資財は93.4、消費財は95.0だった。

業界別でみると、「その他の輸送機器」は7.0%減少した。前月は大型受注の効果で175.7%増えており、その反動が大きい。機械(7.6%減)、自動車・自動車部品(3.7%減)、電気装置(2.7%減)、医薬品(0.8%減)、化学(0.4%減)も落ち込んだ。金属製造(10.2%増)、データ・電子・光学機器(8.0%増)、金属製品(4.1%増)は大きく増加した。

9月の製造業新規受注は当初の

前月比4.2%増から同7.2%増へと大幅に上方修正された。造船業界の大型受注が事後的に報告されたことが背景にある。

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、8~10月は前期(5~7月)比で2.7%増加した。大型受注を除いたベースでは0.7%減少した。

10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1.2%下回った。9月については当初の1.4%減から1.1%減へと上方修正された。

鉱工業生産は続落

一方、連邦統計局と連邦経済省が6日に発表した10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比1.0%減の90.3(暫定値)へと落ち込んだ。減少は2カ月連続。指数は23年2月の100.9を直近のピークに低下傾向が続いている。

エネルギー業の指数が8.9%落ち込み足を強く引っ張った。指数は73.8と基準値の100を26%以上、下回っている。

製造業は92.0となり、前月を0.3%下回った。消費財が1.0%、投資財が0.4%の幅で縮小。中間財は0.4%増となり、4カ月ぶりに上昇した。各部門の指数は投資財が99.3、中間財が83.9、消費財が90.5となっている。

建設業は横ばいの91.0だった。

生産高を業界別でみると、自動車・自動車部品は1.9%減、金属製

品は1.7%減、化学は1.4%減、機械は1.1%減と振るわなかった。電気装置は3.0%、ガラス・ガラス製品・石土加工は2.2%、金属製造・加工は0.5%増えた。

鉄鋼や化学などエネルギー集約型産業は0.9%落ち込んだ。

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、8~10月は前期(5~7月)比で0.4%低下した。製造業が0.1%、建設業が0.3%、エネルギー業が3.7%の幅で後退した。エネルギー集約型産業は4.0%減だった。

9月の鉱工業生産は当初の前月比2.5%減から同2.0%減に上方修正された。

<SC50664>

自動運転の実用化に向け 政府が戦略了承

ドイツ政府は4日の閣議で自動運転戦略を了承した。同国ではレベル4に対応した自動運転車の公道走行が法的に認められているものの、実用化が進まないことから、同戦略を通して日常的に利用されるようにする狙い。フォルカー・ヴィッシング交通相は「この戦略により我が国は適切でイノベー

ションを促進する枠組みを創出する。この枠組みに経済界と産業界は命を吹き込まなければならない」と述べた。ドイツを自動運転技術の革新と生産で主導的な国にする意向だ。

ドイツは自動運転の包括的な法的枠組みを世界で初めて作り出した。すでに公道を利用した研究プロジェクトが数多く行われている。だが、日常的な利用は一

向に進まないことから、政府は今回の戦略を策定した。特に公共交通機関とトラック輸送での活用に重点を置く。地方での交通の便の改善や、自家用車の利用減に伴う二酸化炭素(CO₂)の排出削減、運転手不足の解消につながると期待している。

<SC50665>

ゲシェフト フューラー の 豆知識

コロナ禍時の企業年金労使 合意で最高裁判決

ルフトハンザドイツ航空はコロナ禍で需要が激減した際、経営と雇用の維持を目的とする労使協定を締結した。その中には同社による企業年金保険料の負担を棚上げにする取り決めも含まれていた。この取り決めを巡る裁判で最高裁の連邦労働裁判所(BAG)が11月下旬に判決(訴訟番号:3 AZR 28/24)を下した。今回はこれを取り上げる。

裁判はルフトハンザの元客室乗務員が同社を相手取って起こしたもの。同社は2020年6月末、経営上の理由による整理解雇を行わないことや給与引き上げ凍結のほか、会社側が負担する企業年金の保険料支払いを棚上げにすることを取り決めた。保険料支払いの棚上げ規定は、早期退職プログラムに応募して退職する社員には適用されないことになっていた。

原告は第1回目の早期退職プログラムに応募しなかったものの、2回目のプログラムに応募。22年1月末付けで退職した。

企業年金の保険料支払い棚上げ規定には不明確な点があることが事後的に判明したことから、労使は22年5月25日に補足協定を締結。同規定が適用されない社員を、第1回目の早期退職プログラムに応募した者に制限した。2回目のプログラムに応募した原告は対象外

となったことから、これを不服として提訴。一審で敗訴したものの、二審で勝訴した。

二審判決を不服として被告ルフトハンザは上告。最高裁のBAGは原告の逆転敗訴を言い渡した。判決理由で裁判官は、労使は最も合目的・理性的で公正な協定を締結することを義務付けられていないと指摘。20年6月の当初協定の不明確な点を明確化する目的で締結された22年5月の補足協定で、保険料支払いの棚上げ規定が適用されない社員を第1回目の早期退職プログラムに応募した者に制限したことに問題はないと言い渡した。

そのうえで、年金受給権の制限ないし侵害につながる場合は正当な理由が必要になるとも指摘。下級審ではこの点の審理が不十分だったとして、裁判を二審のケルン州労働裁判所に差し戻した。

<SC50691>

EUと南米メルコスルがFTA締結で合意 仏などの反対で批准は難航見通し

欧州連合(EU)とブラジルなど南米4カ国が加盟する関税同盟「南米南部共同市場(メルコスル)」は6日、自由貿易協定(FTA)の締結で合意した。FTAをめぐる交渉は難航し、開始から25年を経てようやく妥結したが、EUでは農業大国フランスなどが反対しており、批准、発効まで曲折が予想される。

EUとメルコスル(ブラジル、アルゼンチン、パラグアイ、ウルグアイ)はウルグアイの首都モンテビデオで開いた首脳級会合で合意した。同FTAが発効すると、人口7億人超の巨大自由貿易圏が誕生する。

EUにとってメルコスルは世界10位の貿易相手。2023年の物品輸出額は560億ユーロに上った。FTAが発効すると、EU製の自動車、機

械、IT機器、繊維・衣料品、ワインなど、物品の91%の関税が撤廃される。さらに、メルコスルからは戦略的に重要な鉱物、資源を調達しやすくなる。

メルコスル側は現在、EUが輸出する自動車、衣料品に35%、自動車部品に14~18%、機械に14~20%、ワインに27%、化学製品に最大18%の関税を課している。世界で保護主義的な動きが広がるなか、これらの関税が撤廃される意義は大きい。

それでもEU側で反発する動きがあるのは、南米から牛肉など安価な農産物が大量に流入することを域内農家が懸念しているためだ。農産物、食品がEUの衛生、環境基準を満たさないまま輸入されるという疑念もある。

EUの欧州委員会は牛肉、豚肉など「センシティブ」な品目に関しては自由化せず、輸入を制限することを交渉で取り付け、EUの食の安全、環境規制がメルコスルにも適用されることを強調し、こうした懸念の払しょくに努めている。

しかし、域内ではフランスが批准拒否を明言。ポーランド、オランダも同調している。FTA発効にはEU加盟国と欧州議会の承認が必要だが、先行きは不透明だ。

加盟国のFTA批准の可否をめぐる採決では、加盟国の人口に応じて票数を割り当てる特定多数決制度が採用され、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%以上を占めなければならない。大国フランスの反対は大きな不安要素となる。

<SC50666>

森林開拓地での生産品の販売規制、無修正で決着

欧州連合(EU)加盟国と欧州議会は3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、木材などの域内販売を厳しく制限する新規則の施行を1年延期することで合意した。一方、欧州議会が提案していた新規則の修正は行わないことになった。

2023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。

同規則をめぐるのは、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広がっていた。

このため、欧州委は10月初旬、施行を25年12月30日まで先送りすることを提案。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日に繰り下げることにした。

欧州議会は11月、先送り案を承認した一方で、各国を森林破壊の

リスクの度合いによって分類するシステムに関して、従来の「高リスク」「中リスク」「低リスク」に加え、「リスクなし」の分類を設け、対象国の産品を実質的に販売規制の適用外とする修正案を可決。EU加盟国、欧州議会とも新規則の内容を承認済みだったが、修正案が出されたことで再調整が必要となっていた。

加盟国と欧州議会の代表による協議では、施行を1年遅らせるとともに、内容は変更しないことで合意。これによって同問題はとりあえず決着した。

<SC50667>

企業情報

ラインメタル（軍需）—無人機の標準OSを米社と開発へ—

軍需大手の独ラインメタルは9日、ソフトウェア開発の米オーテリオンと軍用無人機の標準 OS 開発で協業すると発表した。すべての無人機の OS を共通化することで、無人機の操作研修の時間とコストを軍隊が大幅に削減できるようにする狙い。ラインメタルのティモ・ハース最高デジタル責任者(CDO)は、「ウクライナでは200種類を超える無人航空機が投入さ

れている。この結果、軍隊で行われる研修のコストと時間はかさみ、システムには相互運用性が欠ける」と背景を説明した。

海洋、陸上、空域で用いる軍用無人機を制御・運用するための標準 OS を共同開発する。ラインメタルは自社の無人機システム「ルナ NG」「アラディン」で培ったノウハウを持ち寄る。両社は販売面でも協働する。

オーテリオンのローレンス・マイヤー最高経営責任者(CEO)は「無人機は今後、大量に投入されるようになる。コンピューターやスマートフォンのように共通の OS が必要となる」と指摘。同社の OS を用いることで様々なメーカーの製品を共通のアーキテクチャーに統合することが可能になると述べた。

<SC50668>

コンチネンタル（自動車部品）—オートモティブ部門の分離を取締役会が決議—

自動車部品大手の独コンチネンタルは9日、自動運転や車両ネットワークキングを手がけるオートモティブ部門の分離を取締役会が決議したと発表した。来年3月の監査役会、同4月の株主総会で承認されれば、同年末までにスピノフを完了する意向だ。持ち株会社化も行い、他の事業部門についても自

立性を高める。

コンチネンタルはオートモティブ、タイヤ、およびホースなどタイヤ以外のゴム製品を手がけるコンチテックの3部門で構成されている。タイヤとコンチテックは収益力が高い。オートモティブは両部門とのシナジー効果が小さいうえ、収益力が低迷していることか

ら、分離を求める声が数年前から出ており、取締役会は8月、スピノフの詳細を検討することを決議していた。

スピノフが計画通りに実施されると、コンチネンタルの株主は出資比率に応じて新会社の株式を取得することになる。

<SC50669>

コンチネンタル（自動車部品）—フリート管理ソリューション子会社を売却—

自動車部品大手の独コンチネンタルは3日、スマート・フリート管理ソリューションを手がける米子会社ゾーナー・システムズをクラウドベースの IoT フリート管理と GPS トラッキングを手がける GPS

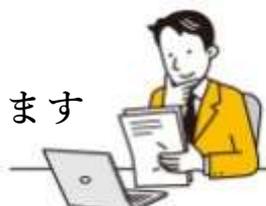
トラキットに売却すると発表した。経営資源を中核分野に絞り込む戦略に基づく措置。取引金額は公表しないことで合意した。

ゾーナーはワシントン州シアトルに本社を置く 2001 年設立の企

業。トラックのフリート管理ソリューションを提供している。従業員数は300人強。

<SC50670>

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



レカロ（自動車部品）—同業が買収、生産はイタリアに移管—

7月に経営破たんした自動車部品製造の独レカロ・オートモティブは4日、イタリア同業のプロマ・グループが同社を買収することで合意したと発表した。レカロの事業は継続されるものの、生産はシュツットガルト近郊のキルヒハイム・ウンター・テックから伊北部のトリノに移管されるため、ドイツでの生産は終了することにな

る。取引金額は公表されていない。

レカロはキルヒハイムに本社を置く高級シートメーカー。市況の悪化や大型受注の喪失を受け経営破たんした。従業員数は現在 215人。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。

キルヒハイムでは販売と技術部門で働くごく一部の社員が継続雇

用される。北米と日本の事業は継続される。

プロマはシート構造、車体組み立て、サスペンションビームを手がけるメーカー。世界に25工場を持ち、雇用規模は5,000人に上る。売上高は11億ユーロ。

<SC50671>

クボタ（機械）—独で建機生産能力増強—

クボタは6日、ドイツでの建機生産能力を増強すると発表した。欧州需要の拡大が中長期的に見込まれるため、独子会社クボタバウマシーネン（KBM）のミニバックホー生産能力を2028年までに約40%引き上げる。

KBMは西南ドイツのツヴァイブリュッケンに工場を持つ。従業

員数は800人。同工場は拡張の余地がないことから、近隣に土地・建物を取得し、新工場を立ち上げる。26年中ごろから生産を開始し、28年をめどに生産能力を現在の140%に引き上げる。

欧州はミニバックホーの主力市場。老朽インフラの更新をはじめとする都市部での底堅い工事需要

や住宅建設需要に支えられ、中長期の拡大が見込まれる。クボタが目指す28年の建機事業売上高1兆円の達成には同地での生産能力増強が不可欠と判断し、今回の措置を決めた。

<SC50672>

ハイデルベルガー（印刷機械）—独最大の拠点でコスト削減合意—

印刷機械大手の独ハイデルベルガー・ドルックマシーネンは9日、同国西南部のヴィースロッホとヴァルドルフにまたがる同社最大の国内拠点を対象に従業員代表、金属労組IGメタルと新たな協定を締結したと発表した。同拠点の人員費削減を通してコスト効率を引き上げるとともに、投資資金を捻

出する狙い。ドイツの他の拠点でも今後、同様の取り決めを行うとしている。

同拠点の雇用規模は現在およそ4,000人に上る。ハイデルベルガーは定年退職や早期退職を通してこのうち450人を削減。また、金属労使の協定に基づく今後の賃上げ分を業績給と相殺する。これらの措

置により今後3年で人件費を1億ユーロ以上、圧縮する意向だ。

同社の人件費は現在およそ8億ユーロで、売上高の約3分の1を占める。ドイツは人件費の半分以上を占めることから、これを抑制することで今後の成長に必要な投資資金を確保する。

<SC50673>

情報の少ない中東欧やロシア
CIS、トルコの経済動向を
お伝えしています



東欧経済ニュースを読んで
情報を集めよう

FBC

フォルクスワーゲン（自動車）—電池子会社が買電契約—

自動車大手の独フォルクスワーゲン（VW）グループは10日、電池製造子会社パワーコが再生可能エネルギー発電事業者から電力を長期調達する契約（PPA）を締結したと発表した。電池セルの生産に用いる電力を再生エネとすることで、VWグループの電動車のカーボンフットプリントを改善する。

本社所在地ザルツギターのセル

工場で用いる電力を再生エネ発電事業者アルターリック（Alterric）とエンヴィテック・バイオガス（EnviTec Biogas）から調達する。契約期間は2025年から10年。アルターリックはニーダーザクセン州の風力発電パーク4カ所から年およそ240ギガワット時（GWh）、エンヴィテック・バイオガスはブランデンブルク州ブコウのメガソーラーから同約

65GWhをザルツギター工場に供給する。10年間の総量は約3テラワット時（TWh）に達する。

両社との契約により、同工場が排出する二酸化炭素（CO₂）の量は23年の独エネルギーミックス比で年およそ11万5,000トン低減される。

<SC50674>

マイヤー（造船）—公的支援を欧州委が承認—

欧州連合（EU）の欧州委員会は5日、資金難に陥っている独マイヤー造船所をドイツ政府と地元ニーダーザクセン州政府が出資などを通して支援する計画を承認したと発表した。両政府とも造船分野で事業を行っておらず、競争上の懸念はないと判断した。

マイヤーはクルーズ船の建造に強みを持つ老舗造船会社。コロナ禍で新規受注がほぼ途絶えたうえ、その後の高インフレで鉄鋼価格が大幅

に上昇したことから経営が急速に悪化した。顧客との契約に調達コストの上昇を反映させる条項がなかったことが大きな打撃となっている。

最近ではディズニーからクルーズ船4隻の受注を獲得するなど状況は改善している。だが、顧客が支払う頭金は契約総額の通常20%にとどまり、残りは引き渡し時に受け取ることから、建造期間中の資金繰り確保が大きな課題として浮上している。自己資本が減り、取引先銀行

が融資をためらっているためだ。

国とニーダーザクセン州はこの事態を打開するため9月、マイヤーの資金繰り支援を取り決めた。それぞれ2億ユーロを出資し、同社の資本を計80.73%取得。また、信用保証を通して総額26億ユーロの銀行融資を受けられるようにする。貸し倒れが発生した場合は、その80%を国と同州、残り20%を融資行が負担することになる。

<SC50675>

フラポート（空港）—ロシアから撤退—

独フランクフルト空港の運営会社フラポートは6日、ロシアのサンクトペテルブルクにあるプルコヴォ空港の運営会社ホールディングVVSS（旧ノーザン・キャピタル・ゲートウェイ＝NCG）から数日以内に資本を全面的に引き上げると発表した。保有するVVSSの持分25%を中東系の投資会社オービット・アビエーションに売却する契約をすでに締結しており、出資者変更の登記が行われれば撤退が完了する。露プーチン大統領は10月の指令でフラポート

とオービットの取引を承認済みだ。

フラポートは2009年、NCGに資本参加し、翌年からプルコヴォ空港運営に携わってきた。コンセッションは30年間となっていたが、ロシアが22年2月にウクライナ侵略を開始したことを受け、同空港業務への関与を停止。22年第2四半期には西側の制裁を踏まえ、全持分の評価額をゼロに引き下げた。

売却までに2年以上の時間がかかったのは、売り急ぐによる損失の発生を回避するためだ。フラ

ポートには独ヘッセン州とフランクフルト市が計50%超を出資しており、売却損が出れば最終的に納税者負担につながるという問題があった。同社のシュテファン・シュルテ社長は声明で、「株主の利益に合致する形で（VVSSへの）出資の解決策を見出すことは常にわが社の目標だった」と強調した。

オービットにはVVSSの持分を数千万ユーロで売却した。売却益を債務の削減に充てる意向だ。

<SC50676>

アリアンツ（保険）—資産運用子会社を仏同業アムンディが買収か—

独保険大手アリアンツの資産運用子会社アリアンツ・グローバル・インベスターズ (AGI) を仏同業アムンディが買収するとの観測が浮上している。インサイダーの情報としてブルームバーグ通信が報じたもので、AGI を完全買収ないし合弁化する可能性がある。その一方でアリアンツは、ドイツ銀行の資産運用子会社 DWS グループと

AIG の協業の可能性を探るためドイツ銀とも協議を行っているという。関係各社は報道内容へのコメントを控えている。

アムンディとアリアンツの協議は進展した段階にあり、来年2月の決算発表前に合意に至る可能性がある。破断の可能性もある。『フィナンシャル・タイムズ』によると、交渉は現在、休止されている。

欧州の資産運用業界では、仏銀 BNP パリバによる仏保険大手アクサの当該事業買収計画を受けて再編の機運が急速に高まっている。11 月には伊保険大手ゼネラリがナティクシス・インベストメント・マネージャーズと資産運用事業統合の予備的な協議を行っているとの観測が浮上した。

<SC50677>

BayWa（商社）—従業員1300人を削減—

ドイツ最大の農業・建材商社 BayWa は 4 日、組織のスリム化と事業効率の向上に取り組むと発表した。同社は約 60 億ユーロに上る巨額の有利子債務を抱え経営危機に陥っていることから、収益力を高めるとともに債務の圧縮を図る。これに伴いフルタイム勤務の社員 8,000 人のうち 1,300 人を 2027 年末までに削減する計画だ。

同社は低金利の時代に経営を積極的に拡大。風力・太陽光発電事業への参入やニュージーランドでのりんご事業取得など行ってきた。インフレ対策で欧州中央銀行 (ECB) が高金利政策に転じたことから、有利子債務が急速に膨らんでいる。

今後は経営資源を農業、建材、エネルギー、技術の 4 分野に絞り込

み、国際事業を売却していく。売却益は資金力の強化と債務の圧縮に充てる。

人員削減は主に本社の管理部門で行う。また、400 カ所強に上る事業拠点のうち不採算の 26 カ所を 27 年末までに閉鎖する。

<SC50678>

企業情報短信

■エーオン

エネルギー大手の独エーオンは 3 日、円建ての私募で 160 億円の資金を調達したと発表した。同

社が円建ての私募を行うのは 15 年ぶり。投資家基盤の多様化を推進する戦略に基づき、日本の投資家から資金を確保した。満期は

2030 年 12 月、利率は 3.009% となっている。

<SC50679>

— 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



経済・産業情報

11月の乗用車新車登録やや減少 トヨタとレクサスは3ケタ増に

ドイツ連邦陸運局 (KBA) が4日に発表した11月の乗用車新車登録台数は24万4,544台となり、前年同月を0.5%下回った。減少は2カ月ぶり。電気自動車 (BEV) と内燃機関車が振るわなかった。コロナ禍前の2019年同月に比べると18%少ない。

1～11月の累計は259万2,610台で、前年同期を0.4%下回った。19年同期比では減少幅が22%に上る。

11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21.8%減の3万5,167台に縮小した。購入補助金の打ち切りを受けて需要の低迷が続いている。

プラグインハイブリッド車

(PHV) は13.7%増の2万604台と大きく拡大した。PHVを含むハイブリッド車 (HV) は20.3%増の9万4,554台とさらに高い伸びを記録している。ガソリン車は5.4%減の7万7,352台、ディーゼル車は7.5%減の3万6,510台だった。

シェアをみると、BEVは前年同月の18.3%から14.4%に縮小した。PHVは7.4%から8.4%に拡大。HVも32.0%から38.7%へと伸びた。ガソリン車は33.3%から31.6%、ディーゼル車は16.1%から14.9%に低下した。BEVとPHVの合計のシェアは22.8% (前年同月25.7%)、BEVとHVは同53.1% (50.3%) 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114.8グラムとなり、前年同月から3.3%増加した。BEVの割合が大幅に低下したことが反映されている。

新車登録の増加幅が最も大きかった部門は中大型車で、43.2%に達した。これにユーティリティーズ (ハイルーフコンビ、マイクロバス、ピックアップ) が24.6%、ミニバンが13.4%で続いた。超小型車は49.8%減と大幅に落ち込んだ。

シェアではSUVが31.2% (前年同月29.2%) 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17.2%から17.7%に拡大。3位の小型車は12.6%から11.9%に低下した。4位はオフロード車で11.3%、5位は中型車で9.1%だった。

伸び率が最も大きかったブランドはメルセデス (台数116台) で、582.4%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 (207.1%増の559台)、3位はDS (166.0%増の548台)、4位はトヨタ (104.5%増の1万262台) となっている。

ドイツ車はMAN (85.1%増の124台) とポルシェ (16.8%増の2,722台) が2ケタ台の伸びを確保。メルセデス (5.8%増の2万5,869台)、BMW (2.2%増の2万2,464台)、VW (0.7%増の4万7,610台) も前年同月を上回った。フォードは6.7%減の7,927台、オペルは7.5%減の1万1,625台、アウディは19.2%減の1万7,445台、ミニは24.5%減の3,049台、スマートは42.6%減の768台に落ち込んだ。

レクサスとトヨタ以外の日本車ではスバルが41.6%増の599台、スズキが11.6%増の2,103台と好調だった。そのほかのブランドはマツダが14.3%減の3,462台、三菱が16.5%減の2,099台、日産が23.8%減の2,092台、ホンダが39.3%減の327台へと落ち込んだ。

日本車以外の主な輸入ブランド (シェア1%以上) をみると、プジョー (78.5%増の7,114台)、シトロエン (16.9%増の3,883台)、シュコダ (16.5%増の1万8,448台) が特に好調だった。ダチア (6.0%増の5,730台)、セアト (4.5%増の1万1,747台)、ボルボ (2.2%増の5,500台) も増加した。ルノー (0.9%減の5,520台) と現代 (11.8%減の7,885台)、起亜 (16.9%減の5,103台)、フィアット (39.1%減の3,064台) は落ち込んだ。テスラは55.1%減の

2,208台と急減し、シェアを1%未満に落とした。

中国勢はMGロエベが42.8%減の957台、BYD (比亞迪) が23.1%増の431台、GWM (長城) が54.2%減の195台、リンク・アンド・コーが96.0%減の1台、NIO (蔚来) が42.0%減の29台とBYDを除いてすべて減少した。リープモーターは114台、シャオペン (小鹏) は81台、ベトナムのビンファストは37台だった。

一方、独自自動車工業会 (VDA) が同日発表した11月の国内乗用車生産台数は40万4,800台となり、前年同月を1%上回った。輸出台数も2%増えて30万900台となった。1～11月の累計は生産台数が前年同期比1%増の387万8,600台、輸出台数が3%増の298万2,900台だった。

<SC50680>

グリーンディールの見直しをルフトハンザが要求 「SAF混合ルールはEU域内の航空会社に不利」

脱炭素と経済成長の両立を目指す欧州連合（EU）の「グリーンディール」政策を批判する決議を、独航空大手ルフトハンザの監査役会が全会一致で採択し、欧州委員会のウルズラ・フォンデアライエン委員長と独オラフ・ショルツ首相に送付した。同決議を入手した『フランクフルター・アルゲマイネ』紙が10日付で報じたもので、政策の見直しを要求している。

同決議は、気候保護は重要だとしてグリーンディールの目標への支持を表明したうえで、持続可能な経済の実現を可能にする枠組み条件を創設するのは政治の義務だと指摘。「欧州とドイツの政治はこ

の義務をますます果たさなくなっている」と批判した。

その一例として、EU域内の空港で使用される航空燃料へのSAF（持続可能な航空燃料）混合を2025年から義務付ける法律を挙げた。混合比率は当初が2%。その後は5年おきに引き上げられていき、50年には70%に達する。SAFは石油由来の燃料に比べ割高であるため、航空会社の負担は増えることになる。

ルフトハンザが問題視しているのは、EU域内に拠点を置く航空会社は域外の競合に比べ競争上、不利になるという点だ。例えば、ルフトハンザの機材がドイツから日本に向かう場合、全区間に渡ってEU

のSAF混合比率を順守しなければならない。これに対し中東やトルコの航空会社はEU～自国間では同規制に従うものの、自国から日本への乗り継ぎ便では従う義務がないことから、コスト面で有利になる。

監査役会の決議は、EUは域内の航空会社に不利な規制を作り上げていると批判。その恩恵を受けているのは、EUのESG（環境・社会・ガバナンス）標準を満たさない域外の航空会社だとして、政策の「明確な修正」を要求している。

監査役会が今回の決議を全会一致で採択したことは、資本側だけでなく、被用者側の役員もグリーンディールの見直しを求めていることを意味する。

<SC50681>

電機業界の新規受注、3カ月ぶりに拡大 ユーロ安の進展で輸出見通しは大幅改善

独電気電子工業会（ZVEI）が9日に発表した同国電機業界の10月の新規受注高は前年同月を1.8%上回った。増加は3カ月ぶり。新規受注はこのところ減少する月が圧倒的に多く、チーフエコノミストは「長らく待たれる景気好転の始まりはまだ告げられていない」と明言した。

国外受注が7.2%増と大きく伸びた。ユーロ圏（ドイツを除く）が8.2%増、ユーロ圏外が6.7%増とともに拡大した。ユーロ圏外の増加は2カ月連続。国内受注は4.1%減と振るわなかった。

1～10月の新規受注は前年同期を9.1%下回った。国内が11.1%、ユーロ圏が7.6%、ユーロ圏外が7.2%の幅で落ち込んだ。

10月の業界生産高は物価調整後の実質で前年同月を4.4%下回った。1～10月も前年同期比で9.3%低下した。

11月の生産計画（先行き3カ月）で「拡大」を予定する企業の割合から「縮小」の割合を引いた数（ディフュージョン・インデックス＝DI）は前月のマイナス12ポイントからマイナス13ポイントへと低下した。生産減予定の企業が生産増予定の企業をこれまでに引き続き大きく上回っている。

10月の業界売上高は前年同月比0.4%増の190億ユーロに拡大した。ユーロ圏外が4.5%増加。国内は1.9%、ユーロ圏は1.1%減少した。

1～10月の業界売上高は前年同

期比6.3%減の1,853億ユーロ。内訳は国内が7.0%減の883億ユーロ、ユーロ圏が6.2%減の346億ユーロ、ユーロ圏外が5.6%減の624億ユーロだった。

11月の業界景況感指数（DI）は前月のマイナス26ポイントからマイナス17ポイントへと上昇した。現状判断を示す指数がマイナス28ポイントからマイナス22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24ポイントからマイナス11ポイントへとともに改善した。

11月の輸出期待指数（DI、先行き3カ月）はプラス2ポイントとなり、前月のマイナス12ポイントからプラス転換を果たした。輸出の増加を見込む企業が減少を見込む企業をわずかに上回っている。ユーロ安の進展が背景にある。

<SC50683>

建設業界の24年売上4%減に DX・GX背景に土木は好調

建設業界団体 ZDB は6日、独業界の売上高が2024年は1,593億8,300万ユーロとなり、前年を実質4.0%下回る見通しを明らかにした。昨年に引き続き住宅部門が最大の足かせとなる。業界売上は来年も2.2%落ち込み、5年連続で縮小するとしている。

住宅部門の24年の売上高は14.0%減の509億4,900万ユーロとなり、2年連続で2ケタ減となる。建設・融資コストの上昇が直撃。完工件数は前年の29万4,400件から

25万～25万5,000件に落ち込む。来年はさらに7.0%の売上縮小を予想している。

商工業施設部門の24年の売上高は0.4%増の615億1,100万ユーロとなり、これまでの減少にひとまず歯止めがかかる。DX（デジタルトランスフォーメーション）、GX（グリーントランスフォーメーション）を背景に送電、ブロードバンド、鉄道などの分野でインフラプロジェクトが活発化している効果で、土木が9.0%増の306億9,600

万ユーロと大きく拡大。建築は幅広い業界で景気が低迷していることから需要が鈍く7.0%減の308億1,600万ユーロと振るわない。25年も土木が4.5%増えるのに対し、建築は4.5%縮小する見通しだ。

公共建設部門は今年、3.3%増の469億2,300万ユーロに拡大する。土木が3.5%、建築が2.5%の幅で伸びる。ただ、同部門売上の60%を占める基礎自治体は財政難に直面しており、先行きの見通しは厳しい。25年は売上成長率が0.2%に縮小する。土木が0.5%増、建築が1.0%減となる見通し。

<SC50684>

鉄鋼業界の7-9月期受注 9.4%減少

ドイツ連邦統計局は4日、同国鉄鋼業界の各種経済データを発表した。それによると、7-9月期の新規受注高は営業日数・季節調整ベースで前期を9.4%下回った。前年同期に比べても営業日数調整ベース9.7%落ち込んでいる。

ロシアのウクライナ侵略に伴うエネルギー高の影響が比較的小さかった2022年1-3月比（営業日数・季節調整ベース）では6.8%減だった。減少幅は製造業全体の同13.4%に比べると小さい。

新規受注の減少が長期化していることを受け、7-9月期の受注残は前期を4.9%、前年同期を2.9%下回った。製造業全体ではそれぞれ0.6%増、3.9%減だった。22年1-3月期比は鉄鋼業界が5.5%減、製造業が6.3%減となっている。

鉄鋼業界の7-9月期の生産高は前期を0.7%割り込んだものの、前年同期に比べると2.7%多かった。製造業全体では前年同期を4.9%下回って

いる。22年1-3月期比は鉄鋼業界が5.2%減、製造業が6.3%減だった。

鉄鋼業界の7-9月期の売上高は前期比1.8%減、前年同期比0.2%減とともに落ち込んだ。製造業全体はそれぞれ1.6%減、4.6%減。22年1-3月期比は鉄鋼業界が1.7%減、製造業が6.5%減となっている。

鉄鋼業界の9月末時点の就労者数は前年同日比1.7%増の7万1,200人となり、20年9月末以来の高い水準を記録した。製造業は前年同日比0.9%減の550万人強だった。ロシアがウクライナに侵略した22年2月に比べると、鉄鋼業界では4.7%増となり、増加幅は製造業の1.4%を上回った。

<SC50685>

機械業界が生産予測を大幅引き下げ、24年は-8%に

ドイツ機械工業連盟 (VDMA) は10日の年次記者会見で、独業界の2024年の生産高が2,410億ユーロとなり、前年を実質8%下回る見通しを明らかにした。新規受注の減

少が止まらないことから、従来予測（4%減）の大幅な下方修正が避けられなくなった。25年も2%の減少を見込んでおり、生産高は3年連続で後退する見通しだ。

生産減を反映し、10月の工場稼働率は79.1%にとどまった。通常レンジの84.4～89.1を大幅に下回っている。前年同月は85.9%に上っていた。

稼働率の低迷を背景に業界従事者数は減少に転じた。9月は103万3,000人で、前年同月を0.2%下回った。12月は前年同月を1%下回る見通しだ。

24年の業界売上高は2,530億ユーロとなり、過去最高となった前年（2,630億ユーロ）を名目4%下回る。25年は横ばいを見込む。

VDMAのベルトラム・カヴラート会長は、過剰な規制や、コスト高による産業立地条件の悪化が企業の国際競争力を低下させているとして、ドイツと欧州連合 (EU) に政策の抜本的な見直しを要求した。

<SC50682>

再生エネの発電比率が 過去最高の63%超に

ドイツ連邦統計局が4日に発表した2024年第3四半期(7~9月)の国内発電量(送電網への供給ベース、暫定値)は前年同期比2.5%増の963億キロワット時(kWh)となり、これまでの減少に歯止めがかかった。再生可能エネルギー電力が大きく伸び、全体が押し上げられた。

再生エネは7.1%増の611億kWhに拡大した。水力が15.6%増、太陽光が13.5%増と特に好調だった。太陽光は日照量が多かったうえ、発

電容量が大幅に増えたことが大きい。風力は2.4%増、バイオマスは3.5%増だった。

在来型電力は4.7%減の353億kWhに落ち込んだ。天然ガスが8.8%、石炭火力が6.0%の幅で縮小した。

各電源のシェアをみると、風力は前年同期の24.8%から24.7%へとやや低下したものの、首位を堅持した。2位は太陽光で、21.5%から23.8%に拡大。石炭は2.0ポイント減の21.4%となり、3位に転落した。天然ガスは1.4ポイント減の11.4%、バイオガスは0.1ポイント

増の6.9%、水力は0.5ポイント増の4.9%だった。

再生エネ全体のシェアは60.6%から63.4%へと拡大し、過去最高を更新した。在来型は39.4%から36.6%に低下した。

第3四半期の電力輸出量は118億kWhとなり、前年同期を19.2%上回った。輸入量は2.2%増の236億kWhで、輸入超過量は前年同期の133億kWhから118億kWhに縮小した。ドイツは長年、電力の輸出超過国だったが、原発廃止と石炭発電の縮小政策を受け輸入超過国に転落している。

電源別の独発電統計*					
電源別の独発電統計*	2023年第3四半期		2024年第3四半期**		発電量の変動率**
	発電量	シェア	発電量	シェア	
	単位:十億kWh	単位:%	単位:十億kWh	単位:%	単位:%
合計	94.0	100.0	96.3	100.0	2.5
在来型	37.0	39.4	35.3	36.6	-4.7
石炭	22.0	23.4	20.7	21.4	-6.0
天然ガス	12.0	12.8	11.0	11.4	-8.8
再生可能エネルギー	57.0	60.6	61.1	63.4	7.1
風力	23.3	24.8	23.8	24.7	2.4
バイオガス	6.4	6.8	6.6	6.9	3.5
太陽光	20.2	21.5	23.0	23.8	13.5
水力	4.1	4.4	4.8	4.9	15.6

* 送電網への供給ベース ** 暫定値 出所:連邦統計局

<SC50686>

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



企業間係争の迅速解決へ 独商工会議所内に仲裁裁判所を開設

独商工会議所連合会 (DIHK) は 9 日、各地の商工会議所 (IHK) の協力を受け独自の仲裁裁判所 (SGH = Schiedsgerichtshof) を開設したと発表した。企業間の係争の迅速に解決できるようにするほか、仲裁拠点としてのドイツの国際競争力を強化する狙い。世界の 93 カ国に

ある在外ドイツ商工会議所 (AHK) のネットワークを通して独企業の国外子会社も利用できる。

買収や調達などで争いが発生した場合、国の裁判所に持ち込むと判決が出るまでに通常、長い時間がかかる。裁判が公開されることも企業にとってはデメリットだ。

SGH はこうした事情を受けて設立された。DIHK の会員企業と取引先企業が SGH を仲裁機関とすることを契約で取り決めていれば利用できる。係争当事者のニーズに見合ったオーダーメイドな解決策を提供する。仲裁手続きの開始前に調停 (独立の第三者の仲介による当事者間の合意) を通して和解することも可能だ。

<SC50688>

モーゼル川が3月末まで通行止め 船舶事故で閘門が使用不能に、物流に影響

独モーゼル・ザール・ラーン水利・水運管理局 (WSA) は 8 日、モーゼル川を船舶が来年 3 月末まで通行できない見通しを明らかにした。下流のミュンヘンにある閘門に同日 13 時頃、貨物船が衝突し、門

扉が全面的に破損したため。モーゼル水系を利用したフランス〜独コブレンツ間の貨物輸送は当面できなくなっており、鉱石や鉄鋼、石油の輸送に影響が出る見通しだ。

ルクセンブルクのマータートに

向かう貨物船が開門前の両開き式門扉に衝突した。停止しなかった理由は現時点で不明。門扉を取り換える必要があるため、修復に時間がかかる。ミュンヘン閘門には大型船用の閘室が 1 つしかないことから、貨物船が通行できなくなった。

<SC50689>

規制対応に 労力の22%を割り当て

国や欧州連合 (EU) の規制や記録義務に対応するため、ドイツ企業は労力の平均 22% を割り当てていることが、Ifo 経済研究所が経営者を対象に実施したアンケート調査

で分かった。法的な規制は過去 10 年間で一段と複雑化しており、経営者は競争力と企業の自由度が低下し、投資決定に悪影響が出ていると批判している。

アンケートでは規制の負担が重すぎるため外部のサービス事業者

に業務を委託せざるを得ないとの回答が約 80% に達した。規制に対応するためのコストは売り上げの平均 6% に相当する。

調査は 5 月に実施された。約 450 人が回答した。

<SC50690>

高速炉開発に関する実施取決 めを日仏が締結

国立研究開発法人日本原子力研究開発機構 (JAEA) と日本原子力発電、三菱重工業 (MHI)、三菱 FBR システムズ (MFBR) は 6 日の共同声明で、フランス原子力・代替エネルギー庁、フランス電力会社、FRAMATOME 社と高速炉に関する研究開発および設計レビューに係る「R&D 協力実施取決め」を締結したとことを明らかにした。経済産業省、文部科学省と仏原子力・代

替エネルギー庁との間で、高速炉の開発に係る協力の内容を取りまとめた合意文書が更新されたことを受けたもの。日本における高速炉実証炉の概念設計とそれに付随する研究開発にフランスでの開発実績と運転経験を反映させ、両国の高速炉開発を推進していく。

R&D 協力実施取決めでは日本の「常陽」「もんじゅ」の経験、フランスの「フェニックス」「スーパーフェニックス」の経験を活かし、日本の高速炉実証炉に係るシビアア

クシメント、構造材料、炉心材料、燃料技術、数値シミュレーションツール、設計レビューおよび設計要求などの研究開発を進める。

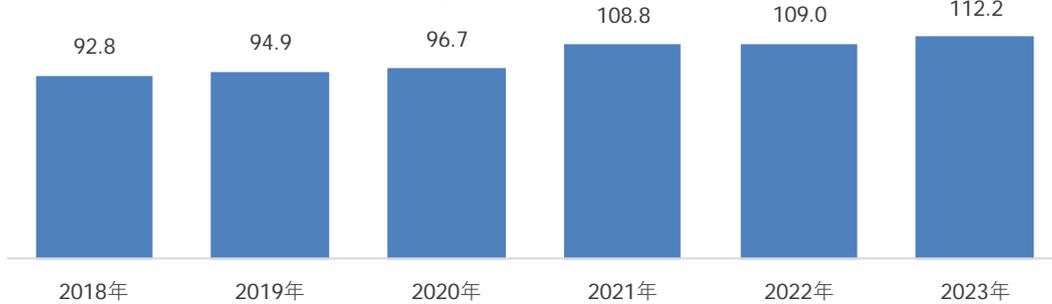
JAEA、MHI、MFBR は FRAMATOME と高速炉の設計協力に係る「設計協力実施取決め」も締結した。日本側が高速炉実証炉に必要なと考える機器・システムの設計と設計評価に対して、フランスの経験を活かした協力を計画している。

<SC50687>

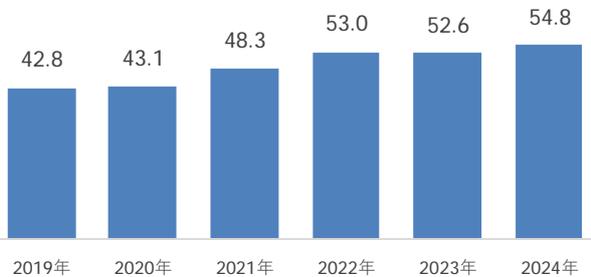
目で見えるドイツの経済・社会

独分析・生体工学・研究用機器業界統計

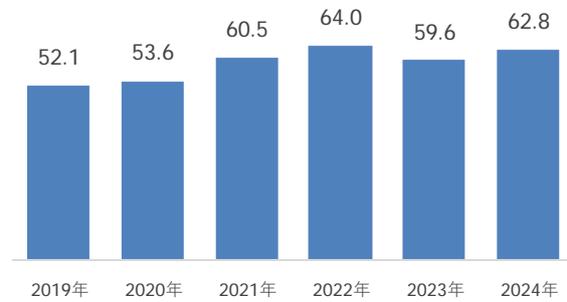
総売上高 (単位: 億ユーロ)



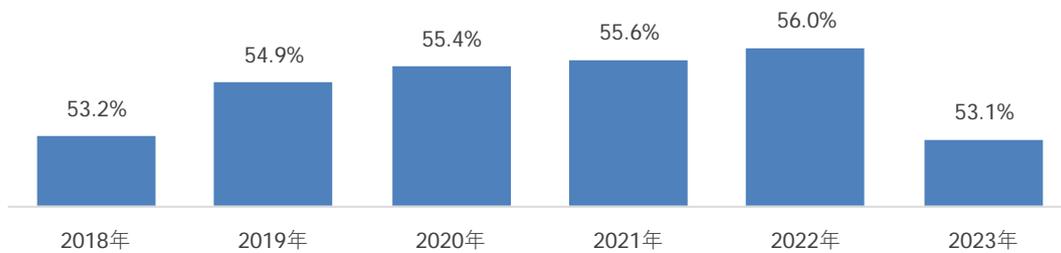
国内売上高 (単位: 億ユーロ)



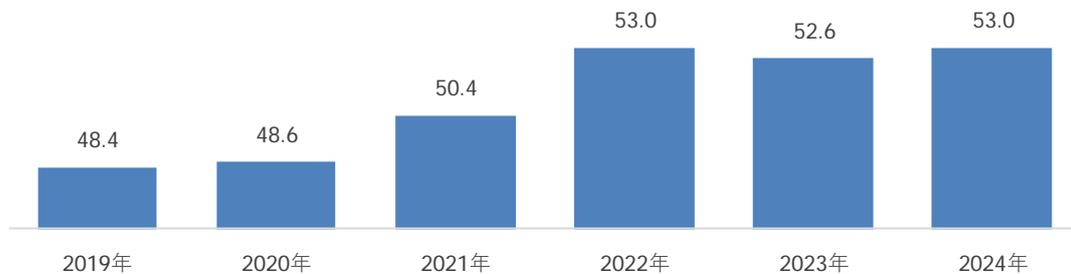
国外売上高 (単位: 億ユーロ)



輸出比率



業界就労者数 (単位: 千人)



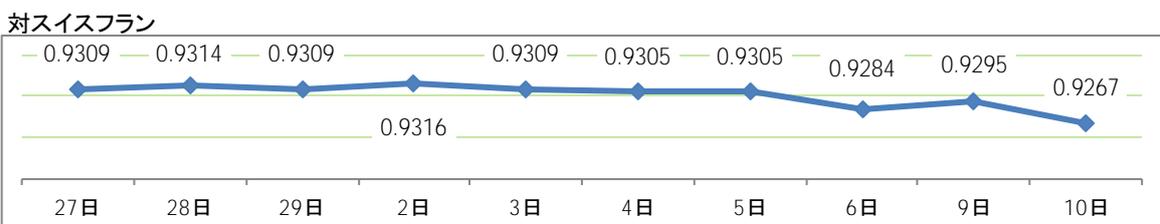
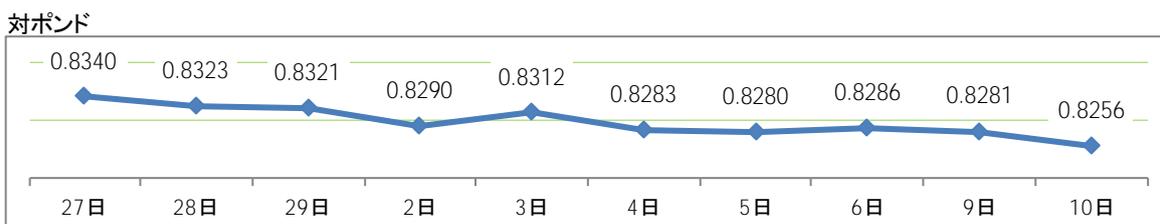
2024年は見通し

出所: Spectaris

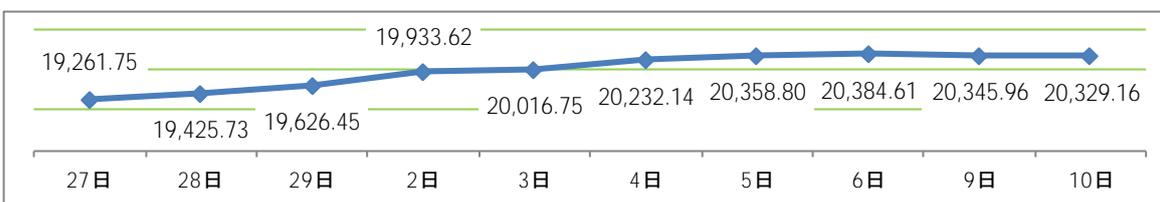
<SC50692>

為替・株価・原油 (2024年11月27日~12月10日)

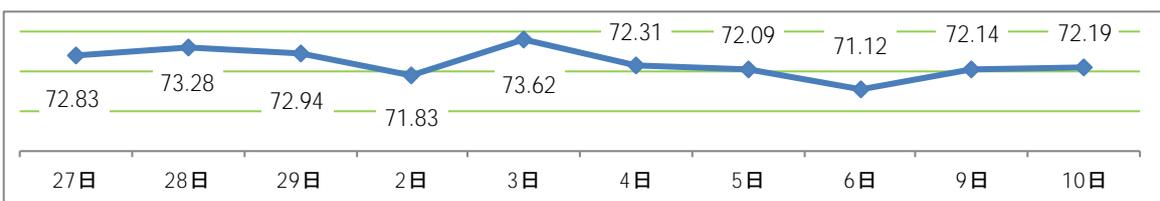
ユーロ相場



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

<SC50693>