

停滞するドイツの財輸出

<ポイント>

1. ドイツ経済は、新型コロナ感染症拡大後に停滞し、年間の実質GDP成長率は、2年連続¹のマイナス成長となった。背景には、個人消費、総固定資本形成の停滞に加えて、財輸出の弱い動きがあると考えられる。2024年10-12月期の実質GDP成長率は、財輸出の減少（前期比年率▲12.8%）が重しとなり前期比年率▲0.8%となった（図1）。ドイツ政府は、競争力の低下や地政学リスクの高まり、貿易摩擦の緊張を背景に25年の輸出が前年比で減少すると予測²しており、輸出の停滞継続が25年の経済成長の重しとなることが見込まれる。そこで本稿では、ドイツの財輸出の最近の動向とその要因を確認する。
2. まず、相手国別、品目別の財輸出の状況を確認する。最も大きな割合を占める欧州連合（EU）域内向け財輸出推移（名目金額、季調値）を見ると、感染症拡大後、輸出物価の上昇などを反映し増加しているが、23年以降は緩やかな減少傾向にある（図2）。米国向けは、23年以降も緩やかな増加傾向となっている一方、中国向けは、23年以降に減少し、感染症拡大前の19年の水準を7%程度下回っている。品目別の財輸出推移（数量）を確認すると、「医薬品および類似製品」が比較的堅調に推移している一方、「機械」や「化学製品」は、19年の水準を10%程度下回って推移している（図3）。最も割合が大きい「自動車・部品」は、感染症拡大やその後の供給ショック、上海ロックダウン³などの影響を受け、22年にかけて大きく変動し、その後回復したものの依然として19年の水準を下回っている。
3. 続いて、相対的に減少が大きい中国向け財輸出について品目別の動向を確認する。品目別の財輸出推移（重量⁴）を見ると、21年以降、輸出額上位4品目⁵が軒並み減少しており、特に減少幅が大きい「自動車・部品」、「機械」は、19年比で3割程度減少している（図4⁶）。中国を除く世界向け自動車輸出台数は、22年以降に増加している一方、中国向け自動車輸出台数は減少している（図5）。
4. さらに、中国向けの乗用車輸出について、「電気自動車⁷（以下、EV）」と「EV以外の乗用車（以下、内燃機関車）」に分けて推移を確認する。乗用車輸出の96.7%を占める「内燃機関車」は、21年をピークとして減少し、足元は19年比で35%程度減少した水準となっており、中国向け乗用車輸出減少の主因と言える（図6）。一方、「EV」は20年後半から急増し、23年1月には19年比で約17倍の水準となった後に減少傾向となり、足元では19年比で7倍程度の水準となっている。中国の新車販売に占めるドイツ系メーカーのシェアは、他の外資系メーカー同様、20~24年にかけて低下している（図7）。背景には、中国政府による新エネルギー車（NEV）促進政策⁸（表8）や国内企業向けの補助金⁹による中国メーカーEVの価格競争力の向上があると考えられる。
5. 次に、ドイツの輸出を下支えしている米国向けの財輸出推移（重量）を確認すると、足元で「医薬品および類似製品」や「自動車・部品」が堅調に推移している（図9）。「医薬品および類似製品」輸出の相手国割合は、米国が24.1%を占めており、他品目と比べ米国への依存度が高い（図10）。米国向けの「医薬品および類似製品」、「自動車・部品」の輸出が、ドイツの財輸出を下支えしていると考えられる。

¹ 2023~2024年。2年連続のマイナス成長は、2002~2003年ぶり。

² ドイツ政府の2025年次経済報告による予測。2025年の実質GDP成長率は、同報告の+0.3%に対し、ドイツ商工会議所は▲0.5%と予測している。

³ 2022年3~5月。

⁴ インフレの影響を取り除くため、名目金額ではなく重量（単位：t）の系列を使用。相手国別・品目別輸出統計では、実質金額や数量の系列は公表されていない。

⁵ 「自動車・部品」、「機械」、「データ処理機器、電気・光学機器」、「電気設備」。4品目で中国向け輸出全体の7割強を占める。

⁶ 総合が輸出額上位4品目を下回って推移しているのは、輸出重量が名目輸出金額と比較して相対的に大きい「林業製品（名目輸出金額に占める割合：0.2%）」や「金属（同1.6%）」の減少幅が大きいことが要因となっている。

⁷ BEV（Battery Electric Vehicle）車。

⁸ 中国自動車工業会（CAAM）によれば、2024年の新車販売台数におけるNEVの割合は約4割で1,286.6万台。

⁹ 中国の新エネルギー車販売企業の補助金受取状況などの詳細は、内閣府（2024）を参照。

6. 近年のドイツの財輸出は、「内燃機関車」を筆頭とした中国向け輸出の減少を、米国向けの「医薬品および類似製品」、「自動車・部品」輸出が補っている。このような中、トランプ米大統領は、報道陣の前で自動車や医薬品、半導体に対する関税について言及している他、EUに対する関税について「一般的には、(関税率は) 25%になり、自動車やその他すべての品目に適用される」と発言している。実際にこれらの関税が発動された場合は、ドイツの財輸出に与える影響は相応に大きいことが予想されるため、注視が必要である。

図1:実質 GDP 推移

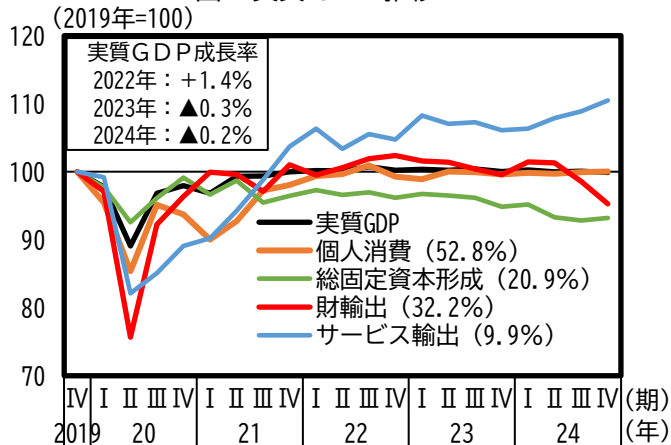


図2:相手国別の財輸出推移(名目金額、季調値)
(12か月移動平均、2019年=100)

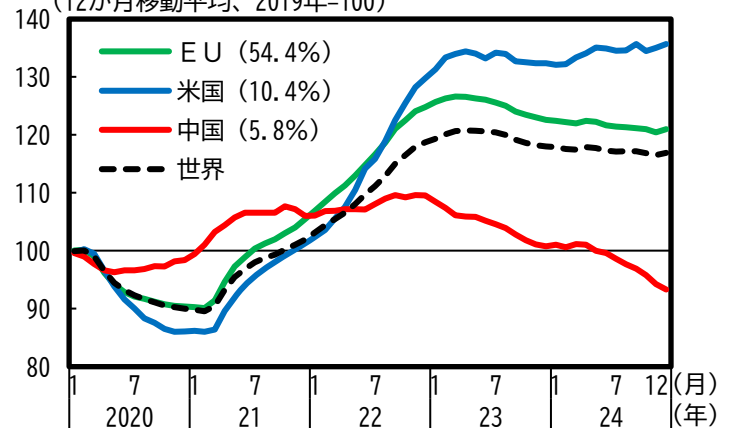


図3:品目別の財輸出推移(数量)

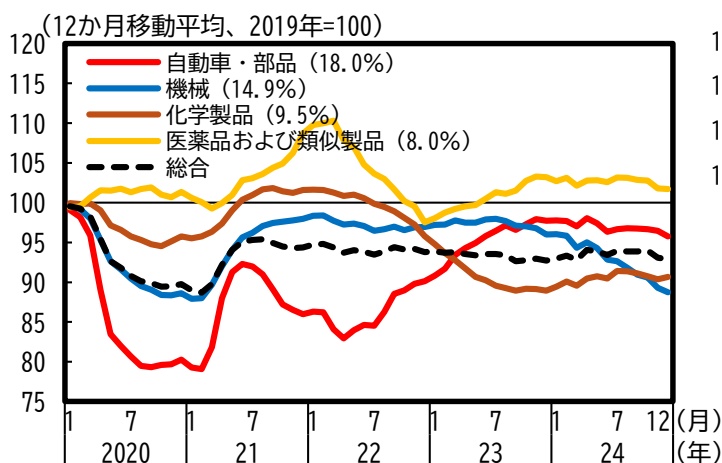


図4:中国向け財輸出推移(重量)

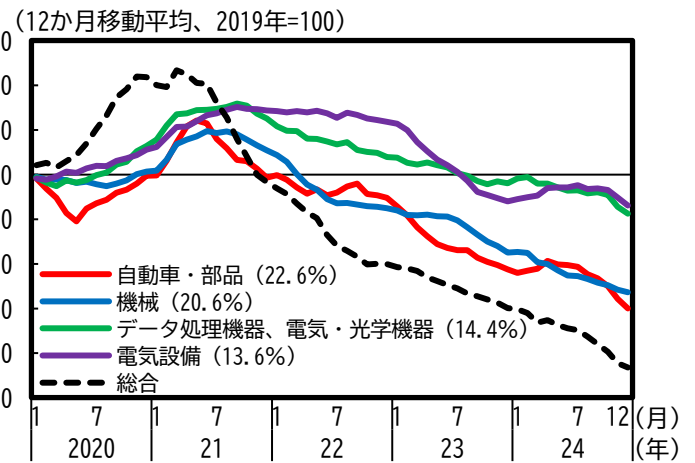


図5:中国向け自動車輸出推移(台数)

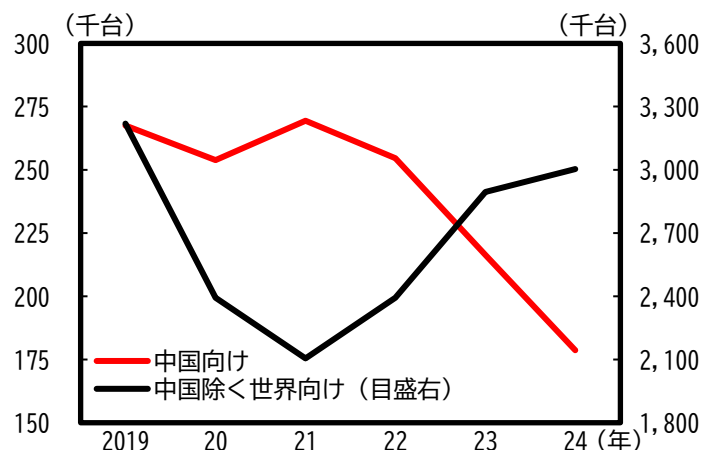


図6:中国向け乗用車輸出推移(重量)

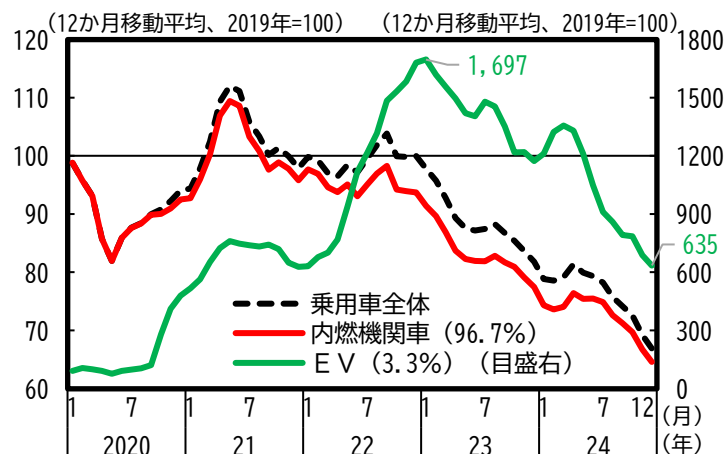


図7:中国の新車販売に占める国別シェア(中国・外資系グループ別)

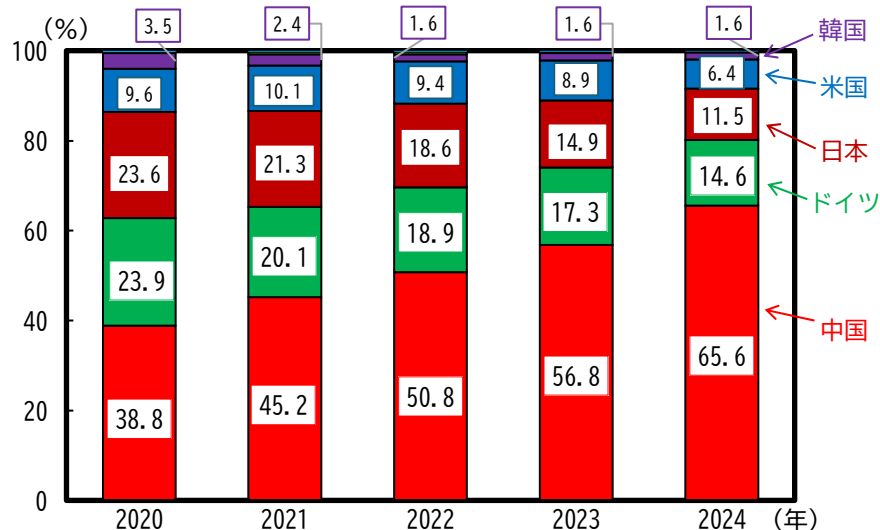


表8:中国政府による NEV 促進政策

政策	期間	概要
NEV購入補助金	2009～2022年	BEVに対する補助金額は航続距離によって1万6,200～2万2,500元、PHEVは8,500元を上限に補助。等
NEV車両所得税の減免措置	2014年～	2024年1月1日から2025年12月31日までに購入したNEVに対し、1台当たり3万円を上限に車両所得税を免除。等
ダブルクレジット規制	2018年～	自動車企業に対してNEV生産を促す。平均燃費基準(CAFC規制)と生産・輸入台数に占めるNEV比率(NEV規制)を設定し、企業に達成を要求。

図9:米国向け財輸出推移(重量)

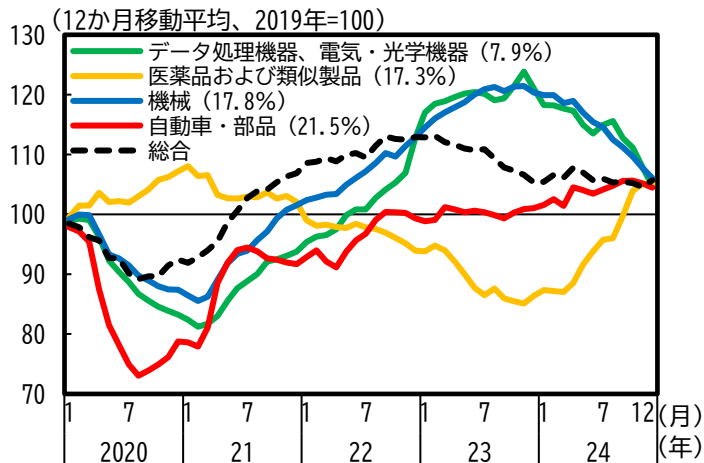
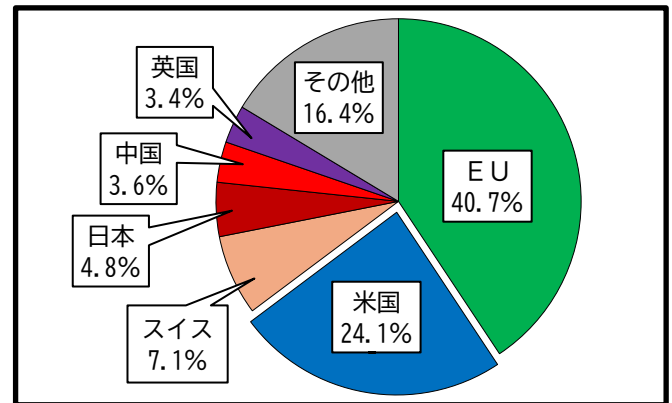


図 10:「医薬品および類似製品」輸出の

相手国割合



(備考)

- 図1は、ユーロスタットにより作成。()内は、名目GDPに占める割合(2024年)。政府消費の割合は22.3%、財輸入は26.5%、サービス輸入は11.7%。
- 図2、図3、図4、図6、図9、図10は、ドイツ連邦統計局により作成。図2、図3、図4、図9の()内は、それぞれの輸出全体(名目輸出金額)に占める割合(2024年)。図6の()内は、中国向け乗用車輸出全体(名目輸出金額)に占める割合(2024年)。
- 図5は、ドイツ自動車工業会(VDA)により作成。
- 図7は、マークラインズにより作成。
- 表8は、JETRO、各種報道により作成。

(参考文献)

内閣府[2024]『世界経済の潮流 2024年 I —AIで変わる労働市場—』

マークラインズ[2025]「2024年中国市場:販売台数 3,143.6万台、中国系のシェアは65%超」市場・技術レポート 2025年2月 https://www.marklines.com/ja/report/rep2796_202502(2025年3月7日取得)

BMW[2025]『Jahreswirtschaftsbericht 2025 - Für eine neue wirtschaftliche Dynamik』

担当:内閣府 政策統括官(経済財政分析担当)付参事官(海外担当)付

政策調査員 村田 晃希(直通 03-6257-1581)

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。