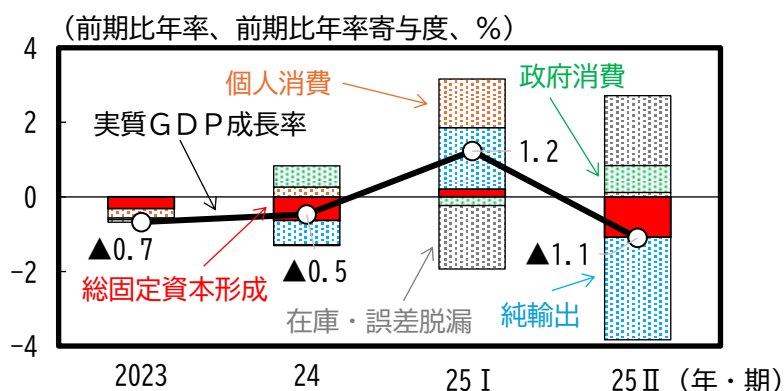


ドイツの投資動向と投資促進政策について

1. ドイツ経済は、2023 年と 2024 年の実質 GDP 成長率が 2 年連続でマイナスとなった。2025 年においてもプラス成長とマイナス成長が交互に現れるなど持ち直しの動きに足踏みがみられる状況¹にある。その一因として、一国全体の総投資に当たる総固定資本形成が弱含んでいることがあげられる（図 1）。一方、先行きについては、国際通貨基金（IMF）の世界経済見通しでは、2026 年のドイツの実質 GDP 成長率は前年比 +0.9% と緩やかな回復²が見込まれている。この背景には、2025 年 3 月にドイツ連邦共和国基本法（以下、基本法）が改正され、防衛費の増額や「インフラと気候中立のための特別基金」（以下、特別基金）の設立に伴う公的投資の拡大が期待されていることがある。本稿では、ドイツの投資動向とその背景、政府による投資促進政策について整理する。

図 1: 実質 GDP 成長率



2. まず、総固定資本形成の大部分（85.1%）を占める民間投資³の現状を概観すると、特に 2022 年以降の住宅投資の減少が顕著である（図 2）。これは、2022 年以降の急激なインフレに対応した高い金利水準の継続や建設コストの上昇（図 3）により、住宅投資を始めとする家計や企業の投資行動が抑制されたことが要因であると考えられる。2024 年以降は、欧州中央銀行（ECB）による政策金利の引下げ⁴を受け、企業の借り入れ金利が低下基調にある一方で、住宅ローン金利は高止まっている（図 4）。また、住宅を除く民間投資の内訳を確認しても（図 5）、住宅投資と同様、企業による建設投資は減少している。
3. 一方で、機械・機器投資および知的財産投資の堅調な推移を背景に、住宅を除く民間投資は 2023 年までは増加基調であった。しかし、2024 年以降は機械・機器投資が減少に転じたことから、住宅を除く民間投資全体も減少基調に転じている。この背景には、企業の借り入れ金利の上昇に加えて、中国などの主要輸出先国における資本財需要の低下があるとみられる。2023 年以降、ドイツの財輸出は減少基調であり、特に中国向けの財輸出が自動車・同部品を中心に大幅に減少したこと⁵などから（図 7）、企業の設備投資マインドの低下⁶につながったと考えられる（図 6）。さらに、米国のトランプ政権による世界的な関税引上げを受け、2025 年 4 月以降は、中国向けに加えて米国向けの財輸出も大幅に減少しており（図 7）、依然として回復の兆しはみられない。

¹ ドイツの実質 GDP 成長率は、2025 年 1—3 月期は前期比年率 +1.2%、2025 年 4—6 月期は同 ▲1.1%。

² IMF 世界経済見通し（2025 年 10 月）によるドイツの実質 GDP 成長率は、2025 年前年比 +0.2%、2026 年同 +0.9%。

³ 総固定資本形成全体（名目金額）に占める割合（2024 年）は、民間投資が 85.1%、公的投資が 14.9%。

⁴ 欧州中央銀行（ECB）は、インフレ懸念が減退し、消費者物価上昇率が安定的に 2% 台に落ち着いてきたことを受け、2024 年 6 月以降、政策金利（2023 年 9 月～2024 年 6 月は 4.00%）の引下げを開始。現在の預金ファシリティ金利は 2.00% となっている。

⁵ 村田（2025）

⁶ 内閣府（2025）

図2:総固定資本形成

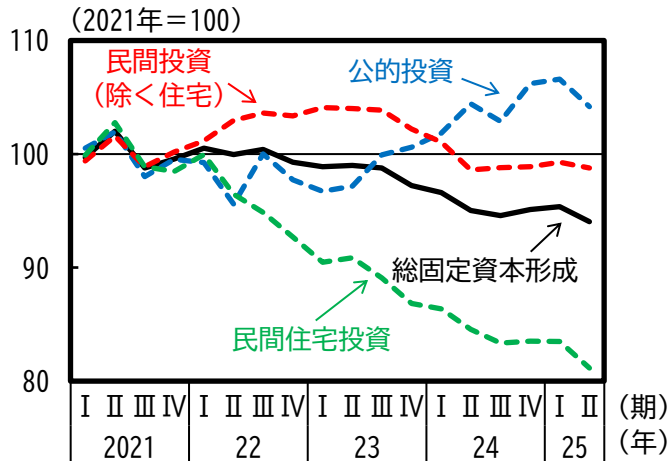


図3:住宅の建設コスト

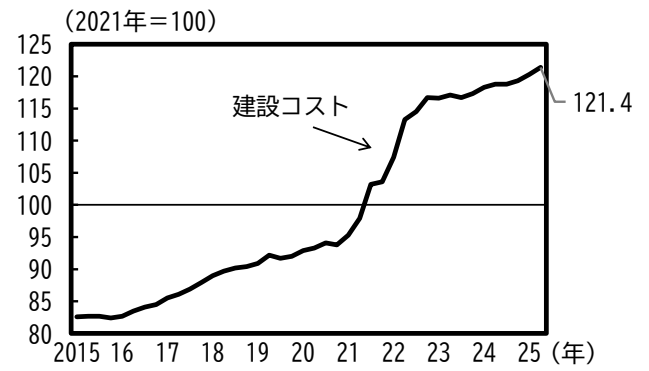


図4:金利推移

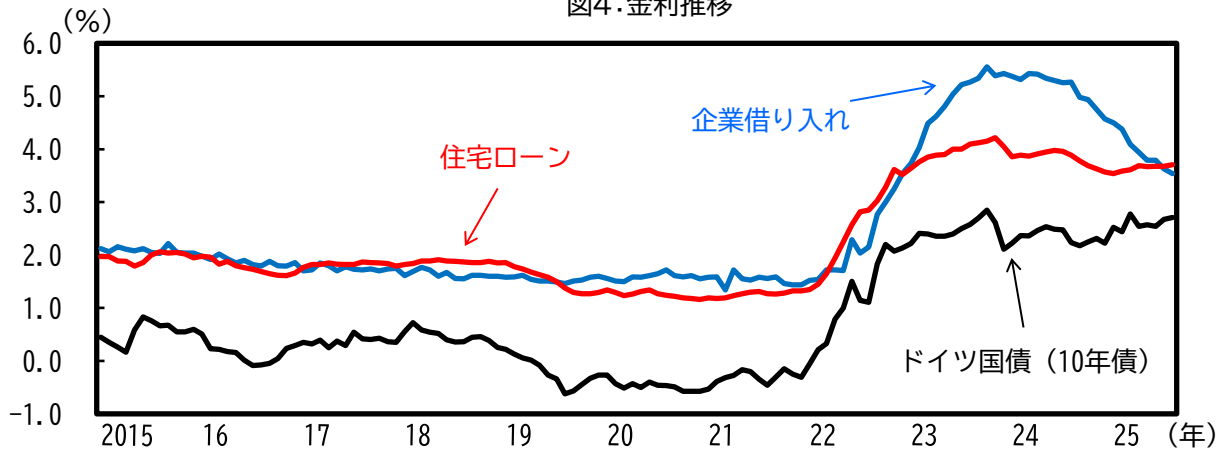


図5:住宅を除く民間投資

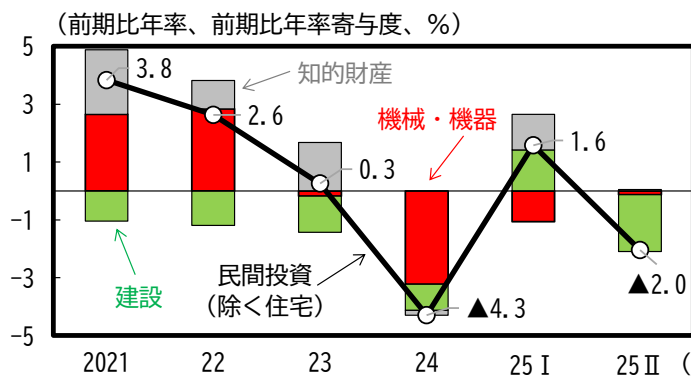


図6:設備投資マインド

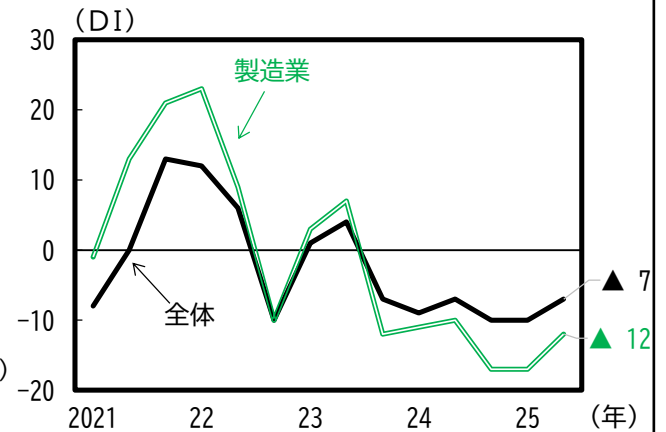
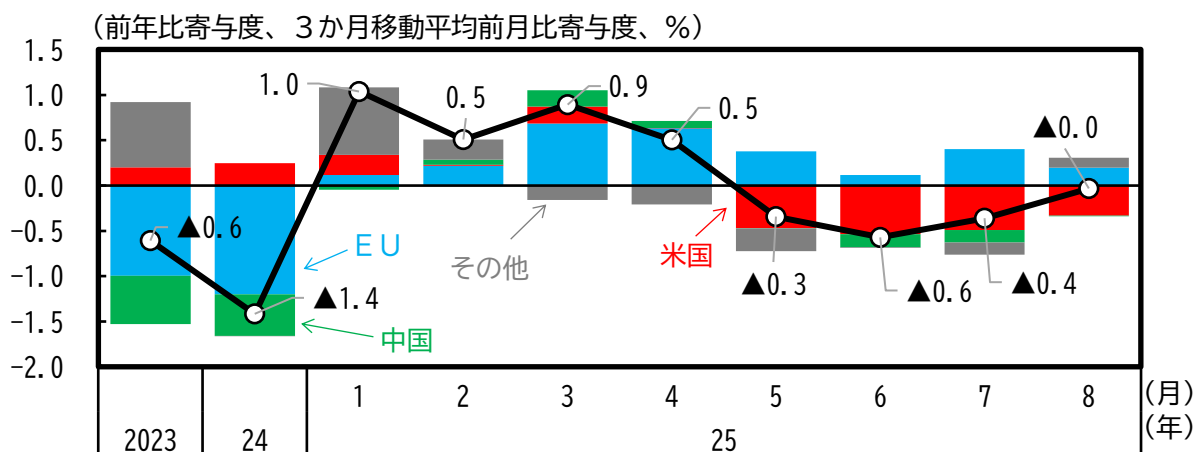


図7:財輸出推移



4. 次に、公的投資の動向について概観すると、ドイツでは、2008 年の世界金融危機に対応するための歳出拡大・財政悪化を踏まえ、2009 年に基本法を改正し、連邦政府の構造的財政赤字⁷を名目 GDP 比で 0.35%以内に抑えること等を義務付ける規定（「債務ブレーキ」）が設けられた。この財政規律を遵守した経済財政運営により、ドイツの政府債務残高は 2024 年では名目 GDP 比 62.5%と EU 主要国と比較して低い水準となっている（図 8）。他方、「債務ブレーキ」の枠内で経済財政運営を行っていることについては、公的投資が 2023 年時点で名目 GDP 比 2.8%と EU 全体と比較して低いことから、ドイツ経済にとって必要な公的投資が行われてこなかったのではないかとといった批判も出ていた（図 9）。特に、交通インフラ分野では、設備の老朽化が社会問題となっている。連邦高速道路の橋梁では、老朽化に起因する大型貨物車両の通行禁止が増加しており、物流の妨げになっていることが指摘されている⁸。ドイツ連邦デジタル・交通省（BMDV）による状態評価⁹では、「非常に良好、良好な状態」の橋梁割合は、2000 年の 30.1%から 2023 年には 9.9%に減少している（図 10）。

図8:2024 年 EU 主要国の政府債務残高(名目 GDP 比)

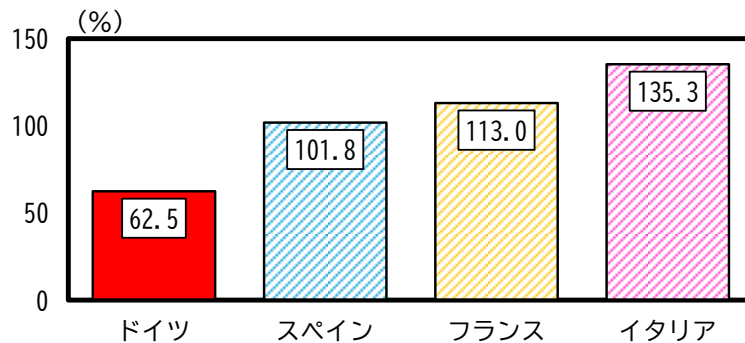


図9:公的投資(名目 GDP 比)

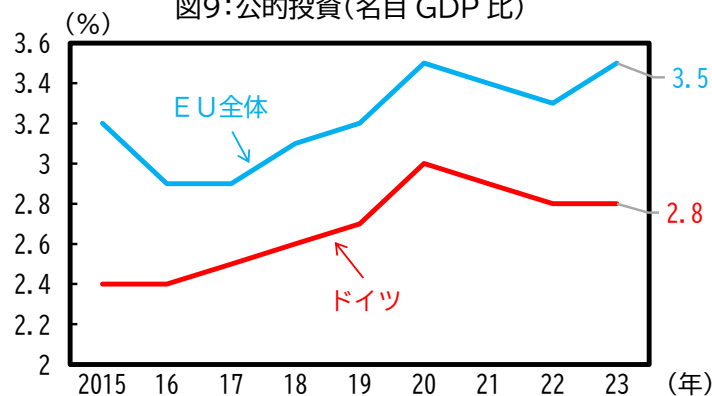
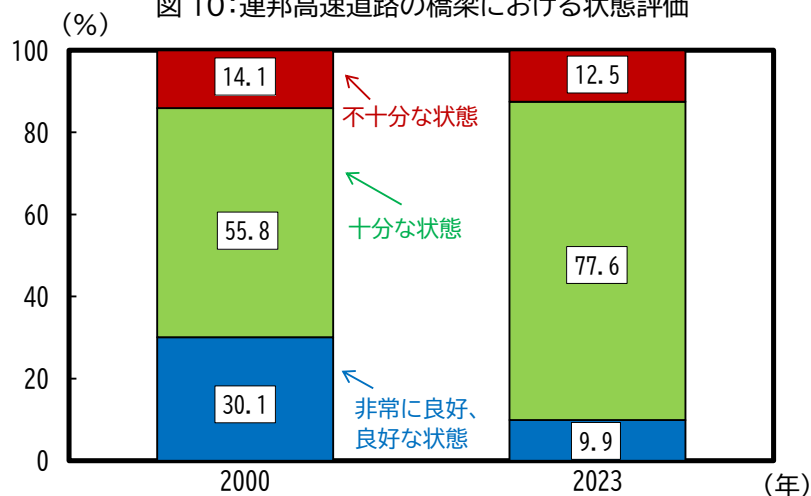


図 10:連邦高速道路の橋梁における状態評価



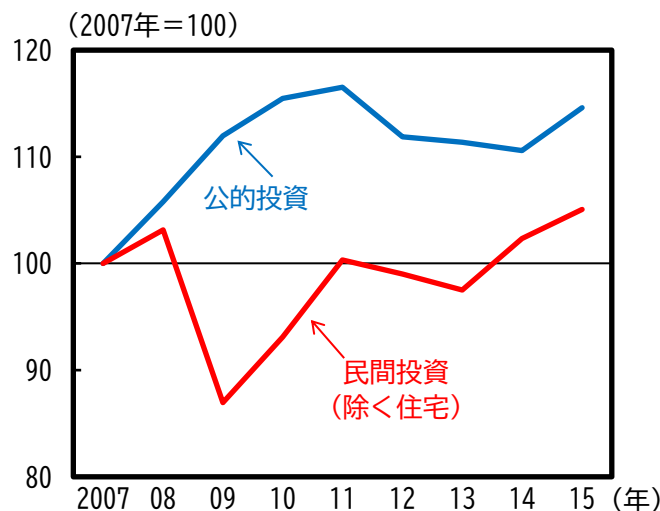
⁷ 景気の好不況に応じて変動しない財政赤字。

⁸ ドイツ建設業連盟（Hauptverband der Deutschen Bauindustrie）は、大型貨物車両の通行禁止による物流業者への影響が深刻化していると指摘している（Zustand der Verkehrswege（2025 年 8 月））。

⁹ 評価ガイドライン（RI-EBW-PRÜF）に従い、構造安全性、交通安全性、耐久性を総合的に評価する手法が採用されている。

5. 近年、民間投資が低迷していることに加え、これまでの堅固な財政規律によって生み出された財政余力の活用という観点から、有効需要を喚起する公的投資拡大の要望が高まっている。こうした状況の中、ドイツ政府は、「インフラ分野における投資需要の高まり」と「安全保障構造の根本的な変化」を理由として¹⁰、2025年3月に基本法を改正した。この改正によって、インフラへの追加投資等を柱とする5,000億ユーロ（約83.3兆円）¹¹の特別基金が設立された。同特別基金は、防衛費の増額（名目GDP比1%を超える分）とともに「債務ブレーキ」の対象外とされた。特別基金の設立により、公的投資の拡大に伴う総需要の押し上げ効果や投資促進税制（「投資ブースター¹²」）による民間投資の促進効果によって、官民合わせた総投資の増加が期待される。ドイツでは、世界金融危機後に、民間投資及び雇用の促進を目的とした公的投資の拡大¹³を行い、民間投資が短期間で危機前の水準まで回復した経験があり、この時の政策を参考にしていると考えられる（図11）。

図11：世界金融危機前後における民間投資と公的投資



6. 2025年9月にドイツ連邦議会で承認された2025年予算では、1,157億ユーロ（名目GDP比3.3%、約19兆円）の公的投資を予定している。さらに、2026年予算案では、特別基金からの支出増加を背景に、公的投資は1,267億ユーロ（名目GDP比3.5%、約21兆円）に拡大する見通しである¹⁴。加えて、2029年までの財政計画においても、毎年約1,200億ユーロ規模の高水準な投資額を維持する方針が示されている（図12（1））。5,000億ユーロの特別基金の内訳としては、州および地方自治体向けに1,000億ユーロ、気候・変革基金に1,000億ユーロが充当される予定である。特別基金での連邦政府による投資は、2029年までに交通インフラ分野に対して900億ユーロ超の投資を見込みほか、ブロードバンド整備や行政のデジタル化など、デジタル分野の推進に向けた投資にも多くの資金が充てられる見通しである（図12（2））。

¹⁰ ドイツ連邦議会の基本法改正法案を参照。ロシアのウクライナ侵略、米新政権の対欧州政策の方針転換などに対応し、欧州の安全保障における共同責任を果たすことを理由にあげている。

¹¹ 円換算は、欧州中央銀行（ECB）公表の対円レート（2025年平均）により算出。

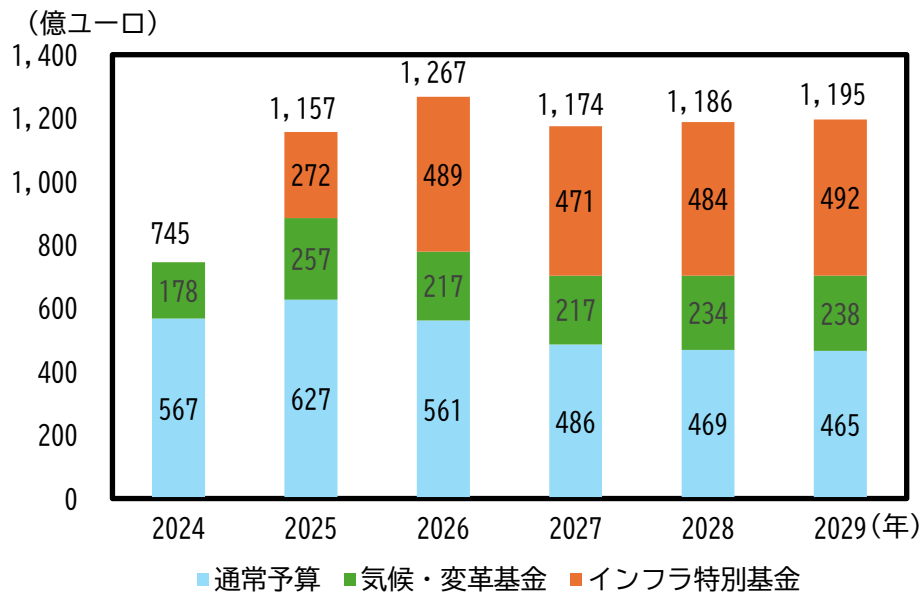
¹² 企業の投資促進を図ることを目的に2025年7月に議会で承認された法案であり、主な内容は「減価償却の定率法導入による設備投資促進」、「法人税の段階的引下げ」、「社用電気自動車の購入促進」、「研究開発費用の税額控除上限額引上げ」の4項目。

¹³ ドイツ連邦財務省（2009）。ドイツ政府は、景気刺激策Ⅰ（2008年11月）及び景気刺激策Ⅱ（2009年1月）を公表。総額140億ユーロの教育、インフラ、IT分野への公的投資プログラムに加え、企業向け融資の拡大を図った。

¹⁴ 名目GDP比はドイツ連邦財務省（2025）を参照。2026年予算案は2025年7月に閣議決定。現在、議会による審議中。

図 12：公的投資に関する予算

(1)財政計画を含めた予算額



(2)特別基金の内訳

(億ユーロ)

分類	予算	予算案	財政計画			累計
	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	
交通インフラ	117	213	202	203	198	933
病院インフラ	15	60	35	35	35	180
エネルギーインフラ	9	21	28	32	30	120
教育・保育インフラ	0	12	14	14	15	55
研究開発	5	10	15	21	34	85
デジタル化	40	85	86	86	85	382
住宅建設	3	5	7	10	12	37
州および地方自治体への配分	83	83	83	83	83	415
気候・変革基金への配分	100	100	100	100	100	500
総支出	372	589	571	584	592	2,708

7. 特別基金を用いた長期的な投資計画の策定、政府によるデジタルインフラ整備への期待を背景に、企業の設備投資マインドも底打ちした兆しがあり（図6）、2025年後半以降はさらなる企業活動の活性化も期待される。一方で、公的投資に伴う国債発行の増額は長期金利の上昇要因となる可能性があり、また、公的建設投資の増加は、特に技能労働者不足が指摘されている¹⁵建設業の賃金上昇を始め、建設コストの増加を加速させるおそれがある。今後、公的投資の増加が民間企業の借り入れ金利や家計の住宅ローン金利の上昇、建設コストの増加等をもたらし、それがかえって民間投資を抑制する要因となる「クラウドニング・アウト」が生じてこないか、自律的な民間投資の増加に向けたドイツ経済の動向を注意深く見ていきたい。

¹⁵ 2025年初夏に実施されたドイツ商工会議所（DIHK）による企業調査では、建設業の64%が技能労働者不足を課題として報告している。

(備考)

1. 図1、図8、図9は、ユーロスタットにより作成。図1は、実質季節調整値。
2. 図2、図3、図5、図7、図11は、ドイツ連邦統計局により作成。図2、図5は、実質季節調整値。図7は、名目季節調整値。図11は、実質値。
3. 図4は、ECB、ブルームバーグにより作成。企業の借入は「Cost of borrowing for corporations」、住宅ローンは「Cost of borrowing for households for house purchase」、ドイツ国債は月中平均値。2025年8月までの金利。
4. 図6は、ドイツ商工会議所により作成。2025年初夏時点。
5. 図10は、ドイツ連邦デジタル・交通省(BMDV)、ドイツ建設業連盟により作成。状態評価の結果を次のように分類。1.0～1.9:「非常に良好、良好な状態」、2.0～2.9:「十分な状態」、3.0～4.0:「不十分な状態」。
6. 図12は、ドイツ連邦財務省により作成。2025年7月公表時点。

(参考文献)

内閣府[2025]『世界経済の潮流 2025 年 I —米国の通商政策を受けた世界経済の動向—』

村田晃希[2025]「停滞するドイツの財輸出」今週の指標 No.1375

ドイツ連邦財務省[2009] “Monatsbericht des BMF Januar 2009”

ドイツ連邦財務省[2025] “German Medium-Term Fiscal-Structural Plan”

ドイツ商工会議所[2025] “DIHK Economic Survey Early Summer 2025”

ライプニッツ経済研究所[2025] “Deutsche Wirtschaft weiter im Leerlauf”

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 横山 和真(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。