

ポーランド:

—— ビジネスが芽吹く
日系企業向け 躍進の地
投資ガイド 2025年版

目次

第1部
2025年度
ポーランド基本情報

1.1	マクロ経済と投資環境	4
1.2	物流網の拡充	7
1.3	経済の伸びしろと主な成長分野	10
1.4	外国投資を促す法制度と優遇税制	12

第2部
現在のポーランドにおける
日系企業の事業展開

2.1	変化する世界情勢における日本とポーランドの経済関係	14
2.2	ポーランド投資を支える日本の機関	15
2.3	ポーランドにおける日系企業 ― 市場での地位と事業拡大	16
2.4	日系企業による成功事例と今後の課題	19

第3部
ポーランドにおける日系企業の
有望投資分野

3.1	中東欧の物流・交通拠点を担うためのインフラ整備	23
3.1.1	新中央空港（CPK）－世界の空を結ぶ戦略構想	23
3.1.2	鉄道－拡充、高速化、AIを活用した次世代交通	25
3.1.3	海港－グダニスク、グディニャ、シフィノウイシチェ	27
3.2	エネルギー転換とグリーン投資	29
3.2.1	バルト海で拡大する洋上風力発電	29
3.2.2	水素経済を見据えたインフラ整備	31
3.2.3	原子力開発の現状と見通し	35
3.2.4	送電網と蓄電設備の整備	37
3.2.5	電力市場における支援制度	39
3.3	技術革新、デジタル化、スマート産業	40
3.3.1	インダストリー4.0 ― 製造業におけるAIとIoTを活用した自動化	40
3.3.2	半導体・電子産業 ― サプライチェーン強靱化	40
3.3.3	欧州半導体法とポーランドの産業戦略	41
3.3.4	フィンテックとスマートシティ技術	42
3.3.5	自動車産業と電動モビリティ（バッテリー規制）	42

第4部
外国投資家向けの
法制度と規制枠組み

4.1	戦略分野での主な規制	44
4.1.1	公共調達法	44
4.1.2	官民連携	44
4.1.3	投資保護と紛争解決	45
4.2	ESGと企業の持続可能性に向けた努力義務	46
4.2.1	EU企業持続可能性報告指令（CSRD）	46
4.2.2	炭素税やグリーンファイナンス	47

第5部
日系企業向けの投資優遇措置

5.1	外国資本を誘致するポーランド投資ゾーン	50
5.2	ポーランド投資ゾーンにおける税制優遇申請の手順	52
5.3	戦略投資を促す助成金の現金支給	53
5.4	税制優遇措置と研究開発補助金	53

第6部
付録

6.1	2025年大阪・関西万博での経済交流	56
6.2	ウクライナ戦後復興の一大拠点となるポーランド	57

ポーランド投資貿易庁 よりご挨拶：



このたび、ポーランド投資環境レポートをお届けするにあたり、ポーランド投資貿易庁を代表し、謹んでご挨拶申し上げます。本書は、成長力と安定性を兼ね備えたポーランド経済の魅力をご紹介します、日本の投資家の皆様に充実した投資環境と革新力に富む企業との提携を事業拡大に活かしていただくことを目的としています。皆様の事業のさらなる発展の一助となれば幸いです。

日系企業がポーランドに進出するようになった当初、その決め手となったのは低い人件費と欧州市場への近さでした。インフラの整った地域は早くから製造拠点として発展し、周辺都市の成長を後押ししました。自由市場経済へ移行したばかりのポーランドにとって、多国籍企業をもたらした資本とノウハウは、経済発展を力強く牽引する原動力となったのです。

この30年で、ポーランド経済は目覚ましい革新と成長を遂げました。現在では世界第20位の経済規模を誇り、1人当たりGDPは3倍以上に拡大し、GDP総額も1兆ドル超に迫っています。EUに加盟したばかりのポーランドの1人当たりGDPは、購買力平価換算でEU平均の48%にすぎませんでしたが、昨年には82%に達しました。

ポーランド経済は成長とともに大きく姿を変えてきました。世界に名だたる有力企業の進出は先進的な物流インフラの整備を促し、それが競争力を一段と高め、地域の均衡ある発展を後押ししました。いまやポーランドのインフラは欧州の先進国に肩を並べています。さらに、EUで第5位の人口を擁するポーランドは、高度な教育を受けた優秀な人材を確保しやすいという独自の強みを備えています。若い世代は世界水準の教育を受け、専門性を意欲的に磨きながら、急速な変革を支えてきた起業家精神を今も受け継いでいます。

今日のポーランドは、日系企業が進出し始めた頃とは大きく様変わりしています。多国籍企業

は今や、先端技術と巨額の資本を投じる一大拠点としてポーランドを位置づけ、その結果、電動モビリティを支える包括的なサプライチェーンが築かれました。さらに、外国投資家はポーランドの専門人材の力量を高く評価し、業務支援や研究開発のために次々と拠点を設立し、約50万人を雇用しています。

早くから進出した日系企業は、この変革をまさに自ら体験してきました。多くはポーランドの工場に先端的な生産技術を導入し、さらには間接業務をシェアードサービスセンター（SSC）に集約して事業を拡大しています。日系企業による長期的な投資は、地方自治体や中央政府との強固な信頼と協力関係に支えられ、継続的な成長を力強く後押ししています。

ポーランド投資貿易庁は2002年を皮切りに、日系企業による総額30億ユーロを超える81件の投資案件を支援し、2万人以上の雇用を創出してきました。私たちは外国投資家を導く専門機関として、日系企業がポーランドならではの事業機会を十分に理解し、活かせるよう伴走しています。立地選定から投資優遇措置の活用に至るまで一貫して支援を行い、持続的な成長と長期的な協力関係の実現を目指しています。本書が、飛躍するポーランドの姿に触れ、事業参入の可能性を広げるきっかけとなれば幸いです。

ポーランド投資貿易庁 副総裁
パヴェウ・ブドゥオフスキ博士
www.paih.gov.pl

コジコフスキ&パートナーズ 法律事務所よりご挨拶



関係者各位

このたび、2025年におけるポーランドの投資環境を俯瞰し、主要産業や政策の方向性、そして今後の経済変革を支える重要な動向を報告書にまとめましたので、謹んでお届けいたします。本書には、日本とポーランドが長期的に協力し、双方の利益を高めていくために両国の関係者と検討を重ねた成果も盛り込んでおります。

ポーランドは現在、ヨーロッパでも特に意欲的な経済・エネルギー転換に取り組んでいます。2050年までに総額1兆9000億ズロチ（約4500億米ドル）を超える投資を計画し、原子力、洋上風力、水素、蓄電、次世代送電といった分野で着実に事業を進めています。世界と中東欧を結ぶ新中央空港（CPK）構想をはじめ、港湾や鉄道の整備・拡充といった大規模インフラ事業も進展し、地域の戦略的拠点としての役割はいっそう高まっています。

欧州でも有数の投資先として注目されているポーランドでのこうした動きは、長年にわたり現地で信頼と協力関係を築いてきた日系企業にとっても、事業の幅を広げ、存在感を強めるまたとない機会です。技術力と長期的な戦略展開に優れる日系企業は、この変革を力強く支えるとともに、その成果を分かち合いながら、ともに成長していくことができます。

今後、両国の潜在力を最大限に引き出すには、世界的な知見や製品力を、現地の制度環境、事業運営体制、経営力といかに融合させるかが鍵となります。未来志向の産業競争力を高めるポーランドでは、賢明な投資が確かな成果につながり、さらなる可能性を切り拓いていくことができます。

本書では、日本の強みとポーランドの優れた環境が相乗効果を発揮する分野——再生可能エネルギーやインフラ、進化する製造業、デジタル化、スマートシティ——と、投資を支える制度や枠組みを解説しています。

本報告書が、日本とポーランドの経済協力をさらに広げ、深めていく一助となれば幸いです。

コジコフスキ&パートナーズ法律事務所
代表弁護士 ヤツェク・コジコフスキ
法学博士・国際法学修士
www.kozikowski.com.pl

● 第1部

2025年度 ポーランド基本情報

PAIH
Grupa PFR

KOZIKOWSKI
& PARTNERS
BUSINESS
CONSTRUCTION
ENERGY

1.1 マクロ経済と投資環境

ヨーロッパの中央に位置するポーランドは、ユーロ圏との輸出入を見据える企業にとって理想的な投資拠点です。EU内では共通のルールのもと自由に取引ができ、安定性と予測可能性の高い法制度が整っていますので、その加盟国であるポーランドを拠点に域内での貿易や投資を円滑に進めることができます。

ポーランドは自国通貨ズロチを維持しており、世界規模あるいは地域レベルの経済変動に柔軟に対応してきました。

2024年、同国のGDPは2兆370億ドルに達し、一人当たりGDP（購買力平価ベース）は5万4500ドルとEU平均の7割を超えています。中央統計局の速報値では、2024年の経済成長率は2.9%と、2023年の0.1%から大幅に回復しました。インフレ率も2023年の11.4%から2024年には3.6%へと落ち着いています。

1989年の体制転換を機に、ポーランドをはじめとする地域諸国は抜本的な政治・経済改革を推し進めました。改革と外国直接投資（FDI）の流入が急速な成長を支え、1990年から2022年にかけて外国直接投資の累計額は実に334倍に膨らみました。2004年のEU加盟はこの動きをさらに加速させ、投資が飛躍的に増加しました。1989年の体制転換は、政治・社会・経済のあ

らゆる分野に大きな変革をもたらし、市場経済と法の支配に基づく民主国家を築くための土台となりました。当初は一人当たりGDPが大きく落ち込みましたが、これを契機として本格的な経済変革が始まりました。国際通貨基金（IMF）¹の統計によれば、購買力平価で調整し、2021年基準の実質価格で評価した一人当たりGDPは、1989年から2024年までに約3.2倍に増加しました。この成長は、計画経済から速やかに脱却し、中東欧で成長著しい市場経済へと進化したポーランドの強靭さを物語っています。

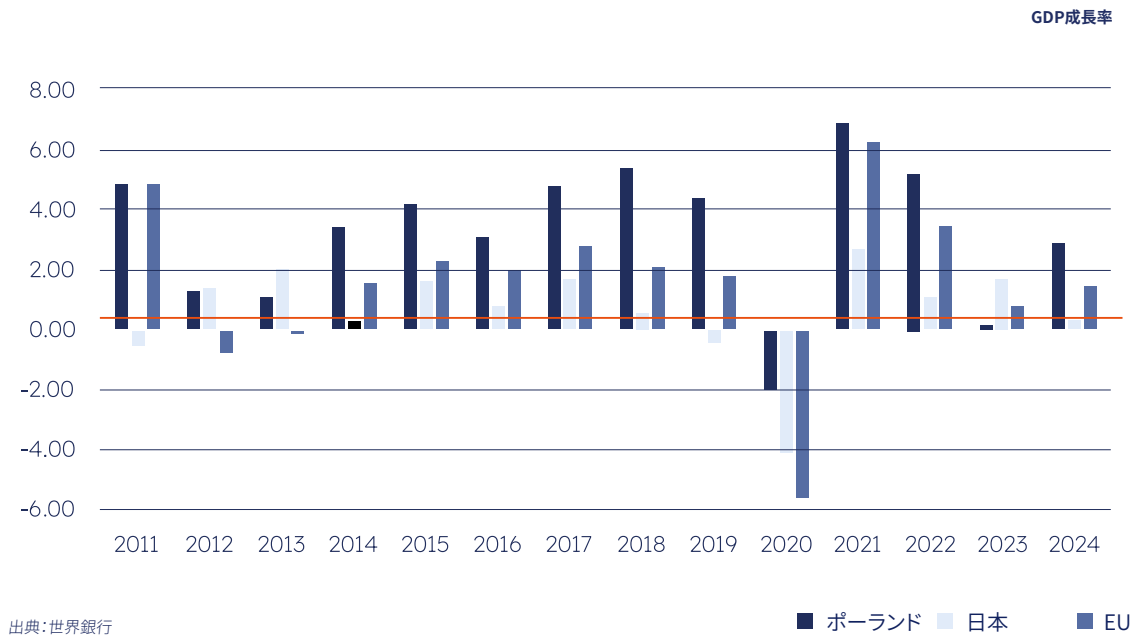
世界的な不況期にあっても、多様な産業基盤、健全な財政運営、そして大きな国内市場に支えられ、ユーロ圏のほとんどが景気後退に直面する中でもプラス成長を維持してきました。

中東欧でも、ポーランドは地理的な優位性、堅実な経済基盤、安定したマクロ経済運営により有望視されています。

中東欧で最大の経済規模を持ち、EUでは第6位の経済大国として、25年以上にわたり安定的な成長を続けています。

現在の信用格付けはA2であり、ポーランドの経済的な安定性が国際的に高く評価されています。

人口20万人を超える都市数：	15都市
中東欧で2番目に低い年齢中央値：	40.6歳
通貨 ポーランドズロチ：	1ユーロ = 4.26 PLN 1ドル = 3.68 PLN 100円 = 2.41 PLN
1人当たりGDP (購買力平価)：	5万4500ドル
輸出額：	2316億ドル
人口 (EU第5位)：	3840万人
面積 (EU第5位)：	31万2700平方キロ
25歳未満の人口：	990万人

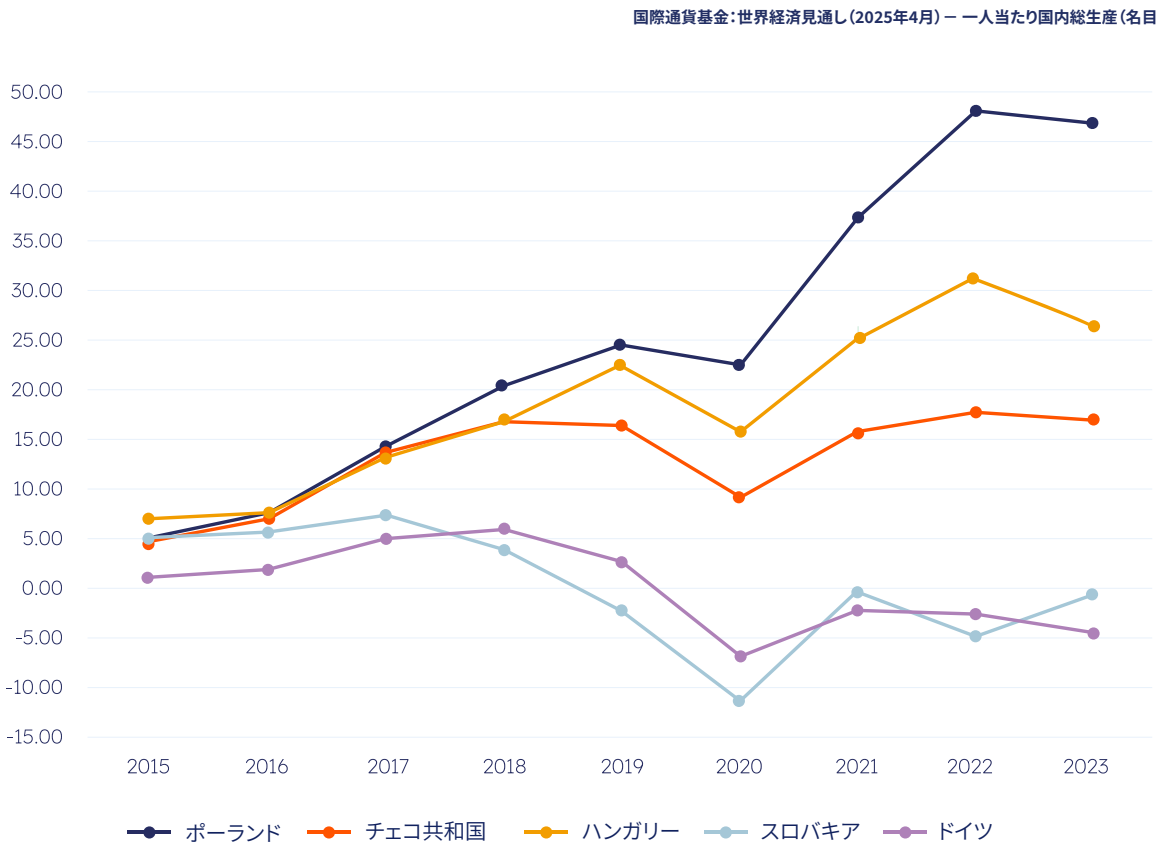


2025年も、中東欧諸国は地政学的緊張や防衛・社会支出の増大、西欧との経済収斂の鈍化といった課題を抱えながらも、多くが良好な信用格付けを維持しており、不確実性が高まる世界でも安定した投資基盤を保っています。

中東欧でもポーランドは特に堅調で、ポーランド国立銀行（NBP）は2025年の成長率を3.7%に上方修正しました²。対外収支も良好で、2026年には対外純債権国に転じる見込みです。健全なマクロ政策と多角的な産業構造が、外部のショックや地域の不安定要因に対する強固な防波堤となっています。

2015年以降、ポーランドの工業生産はおよそ5割拡大し、地域全体の成長を牽引しています。旺盛な海外需要と投資がこれを支え、国内消費の伸び悩みを補っています。近隣諸国と比べても、ドイツのような経済大国に対してなお優位性を保っています。通常なら投資や経済活動が敬遠されるような、すぐ隣で続くロシアによるウクライナ侵攻という地政学的リスクを抱えながらも、ポーランドの発展は際立っています。さらに、生産拠点の回帰や新規投資の動きが続く中、ポーランドは外国直接投資（FDI）の受け入れ先としてますます存在感を高めています。

国別格付け	S&P	Moody's	Fitch	Scope
ポーランド	A	A2	A-	A-
チェコ共和国	AA-	Aa3	AA-	AA-
ハンガリー	BBB	Baa2	BBB	BBB
ルーマニア	BBB-	Baa3	BBB-	BBB-



¹ 国際通貨基金：世界経済見通し（2025年4月）－ 一人当たり国内総生産（名目値）

² ポーランド国立銀行：インフレ率とGDP予測（2025年3月）

1.2 物流網の拡充

2025年には、中部と東部を結ぶ主要高速道路の延伸など、400キロメートル超の新規道路開通が予定されており、高速道路網の利便性がさらに高まります。

また、ワルシャワ近郊に新中央空港「CPK」を整備する一大事業が進められています。この巨大空港周辺の高速鉄道・道路網を拡充しつつ、円滑につなげ、主要都市への移動時間を短縮することで、ポーランドは欧州の主要交通ハブとしての役割を担うと期待されます。

2010年以降、ポーランドは中東欧における航空旅客数で常に首位を占めています。

2024年には全国の空港利用者が5950万人に

達し、そのうち2128万人がワルシャワ・ショパン空港を利用し、同空港史上最多の旅客数となりました。ポーランドからは世界各地への長距離直行便が利用できます。1929年創設の国営航空会社LOTは、東京まで週数回の直行便を運航し、約13時間で結んでいます。

さらに、ポーランドは国内外の鉄道・道路・海運を効率的に結ぶ優れた複合一貫輸送ターミナルを各地に整備してきました。

これらの戦略拠点を継続的に拡充し新鋭化することで、円滑かつ効率的な貨物輸送を実現し、国際物流において重要な役割を担っています。

ポーランドの空港と旅客数(単位:百万人)



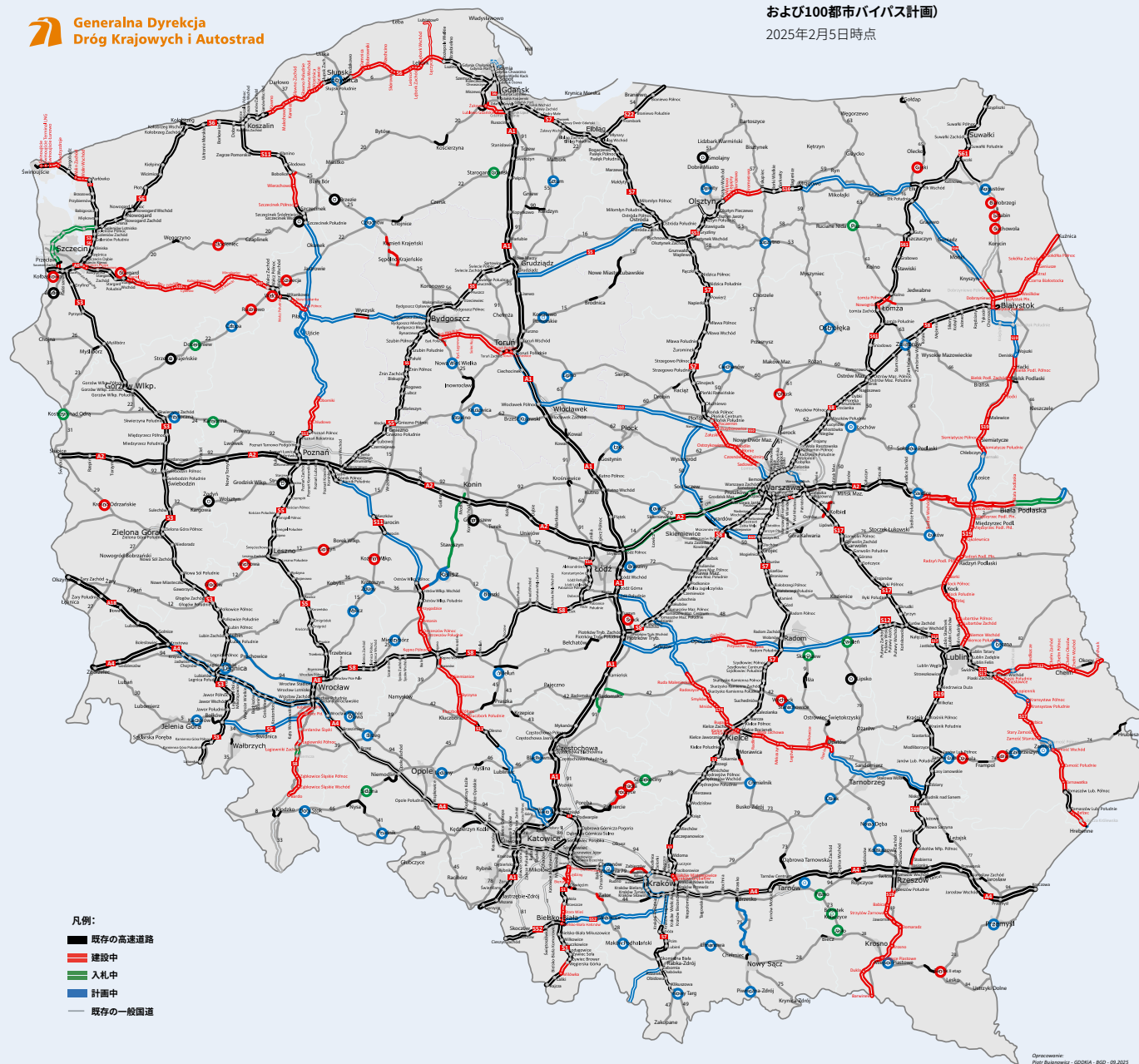
出典:ポーランド投資ガイド英語版

ポーランドの複合一貫輸送ターミナル分布図
ポーランド中央統計局報告書より



出典:ポーランド投資ガイド英語版

ポーランド国道・高速道路庁 (GDDKiA)

国道建設の進捗マップ
(国家国道建設プログラム2030
および100都市バイパス計画)
2025年2月5日時点

凡例:
■ 既存の高速道路
■ 建設中
■ 入札中
■ 計画
— 既存の一般国道

出典:ポーランド国道・高速道路庁

1.3 経済の伸びしろと主な成長分野

3700万人を超える消費者を抱える中東欧最大の市場、ポーランドは、高技能人材と発達した物流インフラを強みに、地域の経済拠点として台頭しています。2020年には、中東欧全体のFDIの約21%を集めました³。

就業人口の35%が高等教育を修了し、高度な技能を備えています。さらに、人口の63%が生産年齢層に属する若く活力ある労働力を背景に、ポーランドは投資先としての魅力を一層高めています。

過去10年間でポーランドは人材育成や経済発展で躍進しました。国際ビジネスや国際機関で通用するレベルの語学力においては一貫して世界上位10～16位に入り、中東欧では突出しています。これは幹部候補がいかに多いかを物語っています。

国連の人間開発指数による格付けでも、ポーランドは他の先進国と肩を並べており、健康寿命、教育水準といった指標でも欧州上位に入っています。

経済面では労働市場の安定性が際立ちます。2024年末の失業率は3%と、EU平均の5.9%を大きく下回り、その堅調さを裏付けています。

加えて2024年の熟練労働者の人件費はEU平均を下回り、コスト競争力と高い技能を兼ね備えた労働市場は、欧州の事業拠点としての魅力を一層高めています。

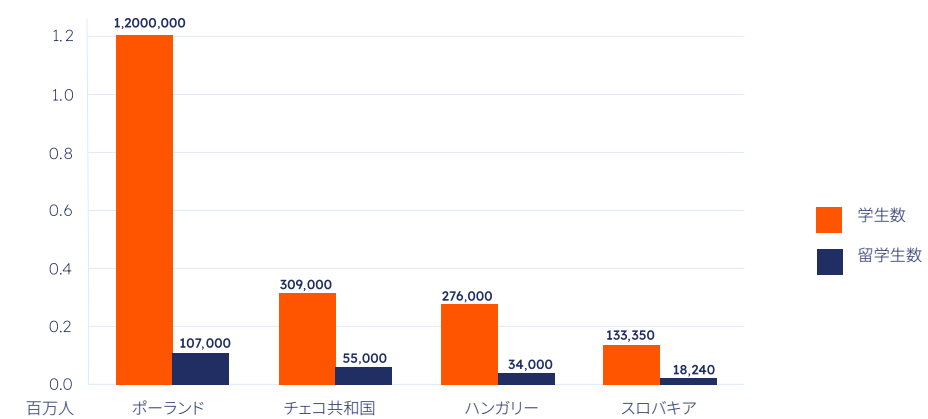
ポーランドは中東欧の学術拠点としても発展しています。現在、120万人を超える学生が、全国94都市に所在する350を超える高等教育機関で学んでいます。毎年30万人近く輩出される卒業生のうち、約15%は理工系の学位を取得しています。この理工系の人材育成力は、経済成長を後押しし、国際競争力を高める要因となっています。

ポーランドは、学生数や留学生数でチェコ共和国、ハンガリー、リトアニアをはじめとする近隣諸国を大きく上回っています。

また、ポーランドでは日本文化への関心が高く、ワルシャワ大学、クラクフのヤギェウォ大学、ポズナンのアダム・ミツキェヴィチ大学、トルンのニコラウス・コペルニクス大学、ヴロツワフ大学などで日本学が開講されています。

ポーランドでは、日本語、日本の文化と歴史、国際関係に関心を寄せる学生がこぞって日本学を専攻しています。2024/25学年度には、日本学は同国で2番目に競争率の高い専攻となっており、その人気を物語っています。

中東欧における高等教育



出典: Statista: 中東欧・CISの主要FDI受入国 (2020年)

主要産業

ポーランドは、中東欧地域で最も多くの成長企業を擁しています。とりわけエネルギーや自動車といった主要産業で著しい収益拡大を示し、課題を抱える地域に位置しながらも堅調なポーランド経済は、投資先としての魅力を一層高めています。一方で、近年は大きな構造転換も進んでおり、サービス産業が従来型産業を上回る規模に成長しました。製造業は依然として重要な位置を占めていますが、フィンテックやIT産業が急速に拡大し、ポーランドはサービス志向型経済に移行しつつあります。現在、国内には約2000の業務支援拠点が展開しており、コスト上昇や経済環境の不確実性にも揺らぐことなく、世界的に高い競争力を保っています。

また、ロシアによるウクライナ侵攻をきっかけに防衛とサイバーセキュリティ対策、そして軍民両用技術への需要が拡大しました。フィンテック産業でもポーランド企業が欧州で躍進を遂げ、2021年比で企業価値は約23%増加し、成長余地の大きさを示しています。

こうして国際ビジネスに長けたポーランド企業は、優秀な人材とイノベーション主導の成長を武器に、世界から投資を引きつけています。



1.4 外国投資を促す法制度と優遇税制

ポーランドは、日系企業をはじめとする外国投資家による事業進出と拡大を後押しすべく、明確な規制枠組みと魅力的な優遇税制を整えています。

法人・個人を問わず、ポーランドの居住者は全世界所得に対して課税され（無制限納税義務）、法人は法人所得税（CIT）、個人は個人所得税（PIT）の課税対象となります。非居住者はポーランド国内で得た所得にのみ課税されます（限定納税義務）。

法人の場合は、登記上の本店または主たる事務所の所在地、個人の場合は居住地によって、税務上の居住者か否かが判断されます。

日本とポーランドは、1980年2月20日に二重課税を防止するための租税条約（DTT）を締結しています。その恩恵は企業に限られず、ポーランドで勤務する駐在員や投資活動を行う個人もこれらの税制上の優遇措置を受けることができます。

法人所得税（CIT）の標準税率は19%ですが、年間売上が200万ユーロ未満の小規模事業者には9%の軽減税率が適用され、さらに特許や研究開発から得た収益については現地のIP Box制度により税率を5%まで引き下げられます。

個人所得税（PIT）は、累進課税が採用されてお

り、年収12万ズロチまでは12%、それを超える部分には32%の税率が課されます。

付加価値税（VAT）は、標準税率が23%で、一部の商品やサービスについては8%または5%の軽減税率が適用されています。

日本とポーランドは長きにわたり貿易関係を築いてきましたが、それをさらに活発化させているのが2018年7月17日に署名され、2019年2月1日に発効した日EU経済連携協定（EPA）です。この協定の主な目的は、関税や各種規制といった貿易障壁を取り除くことにより、日本とポーランドを含むEU加盟国との間の貿易・投資を円滑化することにあります。両国政府はさらに、社会保障協定について、基本合意に達しました。この協定が発効すれば、保険料納付期間の通算や給付の移転といった原則を両国の保険機関が適用できるようになり、駐在員などの在外勤務者や企業にとって重要な制度的基盤となることが期待されています。

● 第2部 現在のポーランドにおける 日系企業の事業展開

PAIH
Grupa PFR

**KOZIKOWSKI
& PARTNERS** BUSINESS
CONSTRUCTION
ENERGY

2.1 変化する世界情勢における 日本とポーランドの経済関係

日本はポーランドにとってますます重要な貿易相手国となっています。両国間の取引は、ポーランドからは自動車、機械、食品などの輸出が中心であり、日本からは先端技術や電子部品の輸入が大きな割合を占めています。

ポーランドは確固とした産業基盤を持ち、製造業、自動車、機械、ITサービス、農業など幅広い分野で強みを発揮しています。さらに、再生可能エネルギーやバイオテクノロジー、研究開発といった先進分野でも積極的に技術革新を進めており、日本の投資家にとって、成長著しい市場に参入する大きな好機となっています。

有望な分野はいくつかあります。たとえば、農食品分野では、2023年におけるポーランドの対日輸出は8750万ユーロに達し、7720万ユーロの黒字を計上しました。主要輸出品目は冷凍牛肉やペットフードであり、今後さらに貿易拡大の余地があると見込まれます。

新技術・スタートアップも注目すべき協力分野です。ポーランド投資貿易庁 (PAIH) は日本・ポーランド投資フォーラムといったイベントを通じて、ポーランドのスタートアップと日系企業の交流を積極的に後押ししています。その対象となるのは、環境・デジタル技術、ICT、ロボット、スマートシティ、ヘルステック、アグリテックといった新興分野であり、さまざまな形で双方の事業発展と技術革新のきっかけとなっています。

両国は再生可能エネルギー利用の拡大にも力を入れています。風力・太陽光などのクリーンエネルギーへの転換を急ぐポーランドは、原子力、蓄電、スマートグリッド技術に強みを持つ日本と補完関係にあります。

このように、安定したマクロ経済環境、欧州における戦略的立地、そして旺盛な成長力を維持するポーランドは、日本にとってきわめて魅力的な投資先となっています。

ポーランド / 日本

2023年



輸出

11億2000万ドル
第41位 (217か国中)

2023年



輸出

58億7000万ドル
第24位 (211か国中)

2023年



主要輸出品目

14億1000万ドル
自動車

2.2 ポーランド投資を支える日本の機関

日系企業のポーランドにおける力強い発展は、日本の政府系・非政府系機関による現地での支援にも支えられてきました。これらの機関は、市場参入を円滑にし、投資リスクを低減するとともに、両国間の経済協力を促進するうえで重要な役割を果たしています。

在ポーランド日本国大使館は、経済協力部を通じて各機関の連携を調整し、両国政府を結ぶ外交の架け橋として機能しています。規制問題に関する対話の支援や行政上の障害の解消に取り組むほか、ビジネス上の利益と外交上の優先課題の調和を図っています。また、大使館は閣僚級の経済会合の開催や貿易使節団の派遣・受け入れにも協力しています。

日本貿易振興機構（JETRO）は、世界との貿易・投資の促進を使命とし、ワルシャワ事務所を拠点に日本とポーランドの経済交流を積極的に支援しています。市場情報の提供、規制対応の支援、企業視察ツアーの実施、現地機関との協力関係の構築などを通じ、幅広く日系企業を後押ししています。さらにキーウにも拠点を置き、ポーランドとの二国間経済関係を強化するだけでなく、ポーランドを通じたウクライナへの日本の政府開発援助（ODA）の戦略的な橋渡し役も担っています。

国際協力機構（JICA）は、従来は開発援助を中心に活動してきましたが、ポーランドでは知識移転や制度協力にも取り組み、その役割を広げています。ロシアによるウクライナ侵攻を背景に、地域の安定と対ウクライナ支援における戦略拠点としてのポーランドの重要性が高まるなか、JICAは一層関与を深めています。これまでにエネルギー転換、環境保全、行政の効率化などの分野で協力を進めてきました。

国際協力銀行（JBIC）もまた、欧州におけるインフラ整備や人道支援のための資金調達を後押ししています。ポーランドの国立開発銀行BGKと連携し、同銀行による初の円建てサムライ債（総額930億円、約6億ユーロ）の発行を保証しました。この資金はウクライナ避難民支援基金に充てられ、2023年5月にはJBICの新規ファンリティのもと、JBICとポーランド財務省が共同で保証枠を設定する形で実現しました。これにより、ポーランドは日本の資本市場を活用して公的資金を調達する道を切り開きました。

日本貿易保険（NEXI）は、海外に投資や輸出を行う日系企業に対し、保険や金融リスク軽減の手段を提供しています。その役割は、エネルギーや交通インフラといった大規模プロジェクトや戦略的投資において特に重要となります。NEXIの保証や保険によって、ポーランドを拠点とする事業は日系資本にとってより安全で、将来性が見込めます。



在ポーランド日本商工会 高橋和彦会長

欧州の中でも、とりわけポーランドは、その安定した成長が大きな魅力です。ドイツを含む西欧市場に隣接するロケーション、高い教育・技術レベル、整備されたインフラ、西欧に比しては依然優位性のあるコスト等の理想的な投資環境に加え、今日ではウクライナ支援前線基地としての役割も増しております。最後に忘れてならないのが親日。当地でビジネスをする上で、大変貴重な信頼のベースとなっております。



国際協力銀行（JBIC） 丸嶋崇人

国際協力銀行（JBIC）は、日本政府が全額出資する政府系金融機関であり、日本および国際経済社会の健全な発展に貢献することを目的として、日本企業の輸出・投資などを支援しています。

JBICはポーランド共和国ワルシャワに駐在員事務所を開設する予定です。当事務所は主に、①地政学的な重要性やデジタル・グリーンといった分野でのポテンシャルの高いポーランドおよび中東欧諸国との経済協力を強化すること、②周辺国との連携のもと、ウクライナ復興への支援を行うこと、を重点に活動を行う予定です。

このような背景のもと、PAIH（ポーランド投資貿易庁）の力強いサポートを得ながら、ポーランドで活躍する日本企業の皆様との連携を一層強化できることを大変嬉しく思います。この三者による協力によって有意義な成果を創出することを心より期待しています。

2.3 ポーランドにおける日系企業 ― 市場での地位と事業拡大

日本はポーランドにおける主要な投資国であり、その投資規模はEU加盟国を除くと韓国、米国に次いで第3位です。現在、356社の日系企業が進出し、約4万人を雇用しています。過去30年にわたり日系企業は着実に事業基盤を広げ、ポーランドを中東欧における重要な投資先として確立してきました。その魅力は、EU域内における戦略的な立地、整備の行き届いたインフラ、高度な技能を備えた人材、そして安定した経済環境にあります。こうした強みから、日本の投資家はポーランドを欧州市場向けの生産・物流拠点として重視しています。

その象徴が、2024年にダイキンがウッチ近郊のクサヴェルフで着工したヒートポンプ工場です。外国投資としての規模は最大級であり、製造と技術開発の戦略拠点としてポーランドへの関心が根強いことを示しています。

日本とポーランドはいずれも多様な産業分野に強みを持ち、その協力関係は幅広い領域で大きな将来性を秘めています。

日系投資が特に目立つ分野は、自動車、電気・電子機器、化学、プラスチック、機械であり、近年はエネルギーやインフラ分野にも広がっています。

トヨタ、ブリヂストン、矢崎総業、日本精工、ダイキンといった大手企業はポーランドに大規模な生産拠点を構えています。いずれも輸出志向が強く、欧州のサプライチェーンに緊密に組み込まれています。たとえば、ヴァウブジフおよびイエルチ＝ラスコヴィツェにあるトヨタの工場は、欧州全域におけるハイブリッド駆動系生産で中核的な役割を担っています。

近年では、日系企業の投資動向にも多様化と高度化の傾向が見られます。従来の製造業にとどまらず、再生可能エネルギー、蓄電池技術、研究開発、デジタル技術といった分野へと事業を拡大しています。これは、日本が世界規模で進める持続可能性への取り組みと、ポーランドのエネルギー転換戦略の双方に重なる動きです。

今後も脱炭素、電動モビリティ、デジタルインフラといった分野を中心に、日系企業の事業拡大が期待されます。こうした投資の流れと両国の戦略的方向性の一致により、ポーランドは日本と欧州をつなぐ地域拠点としての地位を一層強めていくことでしょう。



富士通、松田武久

富士通がポーランドにグローバル・デリバリー・センターを設立した背景には、地理的・戦略的優位性がありました。欧州域内でのコスト競争力に加え、経済特別区における税制優遇が事業拡大を後押ししています。また、理工系と情報系の高等教育を受けた人材の豊富さも決め手となりました。現在もポーランドは、AI、データサイエンス、サイバーセキュリティといった分野で優れたIT人材を輩出し続けています。富士通では、こうした人材を世界の精鋭チームに配属し、欧州のみならず世界中のお客様に先進的なサービスを提供しています。



富士通、マルコ・ラドヴィッチ

ポーランドでは業務支援サービスが盛んとなり、現在では1900を超える拠点が設立され、約50万人が雇用されています。それを支えているのは、高度な教育を受けた優秀な人材です。特に理工系教育に力を入れており、将来に備えた人材基盤を整えていることから、知識集約型産業への海外投資を引き寄せています。

この活力ある事業環境は、透明性の高い法制度によって守られています。データ保護や環境規制の遵守が徹底され、EU基準に沿った安全な投資環境が確保されているのです。したがって、強固なインフラと優秀な人材を備えた戦略的な欧州拠点を求める日系企業にとって、ポーランドは極めて魅力的かつ信頼できる投資先といえます。



2.4 日系企業による成功事例と今後の課題

ポーランドへの日系投資の歩みは、息の長い事業戦略と柔軟な対応力、さらに両国の利害の一致に支えられ、多くの成功を築いてきました。その一方で、今後の日系企業が対応すべき運営面や制度面での課題も明らかになってきています。

日系企業による成功でも特筆すべきは、製造業の深い定着です。たとえば、トヨタ・モーター・マニファクチャリング・ポーランドは、同国の自動車産業における最大級の雇用主となりました。1999年に第1工場の建設を開始し、わずか3年後には第2工場の計画を発表。その後も新規プロジェクトを次々と展開し、現在ではヴァウブジフとイェルチ＝ラスコヴィツェの両工場が、欧州全域におけるハイブリッド駆動系生産の中核を担っています。四半世紀以上にわたりトヨタが事業の拡充と高度化を進めてきた事実は、ポーランドが日系企業と長期的に協力するための基盤を備えていることを示しています。この成功は、人材育成への継続的な投資、卓越した技術力、そして地方自治体との緊密な連携によって支えられてきました。

同様に、ブリヂストンのポズナン工場も欧州有数のタイヤ生産拠点へと発展しました。優秀な人材の確保と効率的な物流ネットワークに支えられたものです。これにとどまらず、ブリヂストンは1998年の進出以降、ジャルフやスタルガルトにも新たな工場を設立しました。ポーランド各地に広がるこれらの拠点は、日系企業がポーランド全土で信頼できる提携先を発掘できることを示しています。こうした事例は、日系企業が重視する長期的な価値創造、すなわち慎重な事前調査、段階的な拡張、品質と持続可能性へのこだわりを体現しています。

日系企業がポーランドに関心を寄せるのは、過去の話だけではありません。2023年にはダイキンがウッチにヒートポンプ工場を新設する計画を発表しました。欧州を東西南北に結ぶ交通の要衝という立地を活かし、物流のコスト削減と時間短縮を狙ったものです。ここでも地方自治体、中央政府、経済特別区が協力し、円滑な事業立ち上げを支援しました。

製造業を超えて、日系企業は戦略的インフラ事業にも進出しています。象徴的なのが、ポーランドのエネルギー安全保障を担うグダニスクの浮体式LNG貯蔵・再ガス化設備（FSRU）ターミナルです。2024年1月30日に競争入札が終了し、日本の商船三井（MOL）は子会社ホワイトイーグル・エナジーを通じ、15年間のチャーター契約を獲得しました。FSRUは現代重工業により建造され、2027年に完成、2028年に稼働開始が予定されています。

FSRUの取得と運営のために、国際協力銀行（JBIC）は株式会社商船三井（MOL）の子会社 White Eagle Energy に2億5200万米ドルの融資を承認しました。

一方で、ポーランドでの事業展開は新たな課題にも直面しています。労働コストの上昇、雇用規制の変化、EU規制への遵守要件の厳格化により、企業は内部方針や経営慣行の見直しを迫られています。

さらに、価格競争が激化する中、品質・安全性・技術力で世界的に定評のある日系企業は、価格も重要視される欧州の公共入札では競争力が十分とは言えません。その典型が新中央空港とされる「CPK」の建設事業であり、日系企業の提案は技術的には優れていたものの、期待された戦略的役割を担うには至りませんでした。

欧州市場における調達判断ではコスト効率がますます重視されており、これは日系企業にとって戦略上の弱点となります。これを克服するには、社内でのコスト削減や地域サプライチェーンの統合に加え、現地パートナーとの連携強化や公共調達プロセスへの早期対応が不可欠です。

日系企業がこれらの課題を糧にポーランドや欧州全域で成功を収めるためには、従来の強みに加え、敏捷性の向上、地域レベルでの統合、状況に応じた経営戦略を組み合わせなければなりません。

ここで留意すべきは、これらはポーランド特有のものではなく、多くの日系企業が世界各地で直面し、対応を進めている共通の課題であることです。すでに欧州各地で戦略見直しや現地化、コスト効率化の取り組みが進められており、その成果はポーランドにおける日系企業の競争力強化にもつながると期待されています。



出典: <https://www.offshore-energy.biz/>



ダイキン・マニファクチャリング
・ポーランド、重松秀邦

私たちがポーランドへの投資を検討した際、決め手となったのは大きく三つの理由でした。第一に、26ヘクタールを超える投資用地が確保でき、工場労働者から技術者に至るまで豊富な人材が揃っていたことです。第二に、整備された高速道路網により、西欧市場や最終顧客へのアクセスが容易であったこと。そして第三に、欧州他国と比べて依然として低水準にある人件費でした。ただし、近年の急速なインフレにより、この優位性は失われつつあります。今後ポーランドへの投資を検討する日系企業に強調したいのは、人口規模の大きさと賃金上昇の進展により、ポーランドは単なる生産拠点にとどまらず、消費市場としても成長していく可能性があるという点です。さらに、近く日本とポーランドの間で社会保障協定が適用されることで、投資コストの増大を抑えられる見通しです。一方で、難民政策の影響からビザや就労許可の取得には時間を要するため、早めの手続きが不可欠です。最後に、成田とワルシャワを結ぶ直行便のおかげで、移動は楽です。



トヨタ・モーター・マニュファクチャリング
・ポーランド、小島正之

教育水準が高く、意欲と創造力に富むポーランドの人材は、新しい技術を素早く吸収し、常に高い成果を上げています。当工場の従業員はトヨタ・ヨーロッパの中でも特に意欲が高く、世界水準の品質と安全基準を実現するうえで欠かせない存在です。さらに、EU単一市場の一員であり欧州の中央に位置するポーランドは、自動車産業にとって理想的な拠点であり、ゼロエミッション技術への関心が高まるなか、その重要性は一層高まっています。ポーランドは昔から技術教育を重んじており、その伝統が安定した人材供給を支えています。私たちはトヨタ生産方式を導入し、従業員主導による数千件に及ぶカイゼン活動を積み重ねてきました。その成果として、世界的な競争力をさらに高めることに成功しています。



ジェットロ・ワルシャワ事務所
石賀康之所長

日本企業がポーランドを投資先として選ぶ最大の理由のひとつは、EU域内における戦略的な地理的位置と、優れた欧州市場へのアクセス。西欧・中欧・東欧のハブとして、サプライチェーンや物流面でも大きな利点がある。ポーランドは、質の高い熟練労働力を競争力あるコストで確保できることに加え、経済特区や優遇制度を通じて魅力的な税制インセンティブを提供している。

欧州の中でも高いマクロ経済の安定性を誇り、政治的にも安定していることから、長期的なビジネス拠点としての信頼性が高く評価されている。近年、可処分所得の増加に伴い内需が拡大しており、成長を続ける中間層がポーランドを有望な消費市場としても位置付けている。

ポーランドは、親日的な国民感情、親米的な安全保障観、そして親EU的な経済統合の価値観を併せ持ち、外資系企業にとって良好なビジネス環境を提供している。

● 第3部 ポーランドにおける日系企業の 有望投資分野

PAIH
Grupa PFR

KOZIKOWSKI
& PARTNERS
BUSINESS
CONSTRUCTION
ENERGY



3.1 中東欧の物流・交通拠点を担うためのインフラ整備

3.1.1 新中央空港 (CPK) – 世界の空を結ぶ戦略構想

ポーランドは、ワルシャワから南西約40kmのバラフに巨大な新中央空港 (CPK) を建設し、周辺の高速度鉄道・道路網を拡充して主要都市を短時間で結ぶべく一大インフラ整備事業を進めています。航空・鉄道・道路を統合した最新鋭の交通拠点を整備することにより、ワルシャワ・ショパン空港など既存空港の混雑を緩和し、新たな雇用を生み、経済成長を促すとともに、ポーランドはこれまで以上に中東欧における交通の要としての役割を担うと期待されています。

政府は2017年にCPK構想を承認し、2018年5月には実現に向けた法律を制定しました。新空港は、完成当初は年間約4000万人の旅客を受け入れる能力を備え、将来的には1億人規模まで拡張できる計画です。鉄道の整備により、空港からワルシャワ中心部までは約15分、ポーランド第三の都市ウッチまでは約25分で移動できる見込みです。さらに、新規道路の建設や既存道路の拡充も進められ、主要都市間の移動が一層円滑になります。

2026年から2030年には、新空港の建設と鉄道の整備が進められ、既存の交通網との円滑な統合が図られる見込みです。この段階での投資額は30～40億ユーロとされています。

続く2031年から2040年には、物流インフラの拡張、貨物輸送能力の増強、鉄道網の高度化が計画されており、欧州規模での旅客・貨物の円滑な輸送を実現します。この段階の投資額は40～60億ユーロに達する見込みで、将来的な経済需要の拡大を見据え、柔軟に対応できる能力も構築されます。

投資総額80～120億ユーロに達すると見込まれるCPK 建設事業は、ポーランド、さらには中東欧地域にとっても極めて重要な成長の原動力となるでしょう。



出典: Foster + Partners

日系企業の参入機会 ワルシャワ近郊の 新中央空港 (CPK)

今後は、高速鉄道の設計・建設、信号・制御システム、車両調達といった鉄道インフラに加え、交通結節点や都市間交通網といった都市インフラ、さらには旅客ターミナルや空港施設の建設に向けた入札が予定されています。これらの分野では、日本の建築・エンジニアリング企業が専門性を存分に発揮できると期待されます。

CPK社（政府全額出資の有限責任会社）は透明性と競争性を重視した調達プラットフォームを運営しており、入札情報は[SmartPZPポータル](#)で定期的に公開されています。2025年半ば時点で、投資調査 (F/S)、設計、EPC業務、専門コンサルティングなど数十件の入札が進行中または準備段階にあります。

こうしたCPK関連の入札に参加することで日系企業は、ポーランドでの長期的な事業基盤を確立できるほか、ポーランドや欧州企業と合併事業を立ち上げ、EUのインフラ業界で地位を強化できます。

3.1.2 鉄道 – 拡充、高速化、AIを活用した次世代交通

この5年間でポーランドは、主に既存路線の整備と高速鉄道網の構築に向け、総額50～70億ユーロを投資しました。これらの事業は、コネクティング・ヨーロッパ・ファシリティ (CEF) をはじめとするEU基金や、国家復興計画、インフラ・環境プログラム、東部ポーランド開発プログラムを通じ、国家予算とEU資金を組み合わせることで実施されています。

これまでの重点は、既存鉄道インフラの抜本的な刷新に置かれてきました。具体的には、線路や信号システム、主要路線で接続の円滑化が進められています。一方、2026～2030年には、高速鉄道専用の新路線の建設工事に加え、時速250km超の運行に向けた既存ネットワークの延伸工事が始まる予定です。

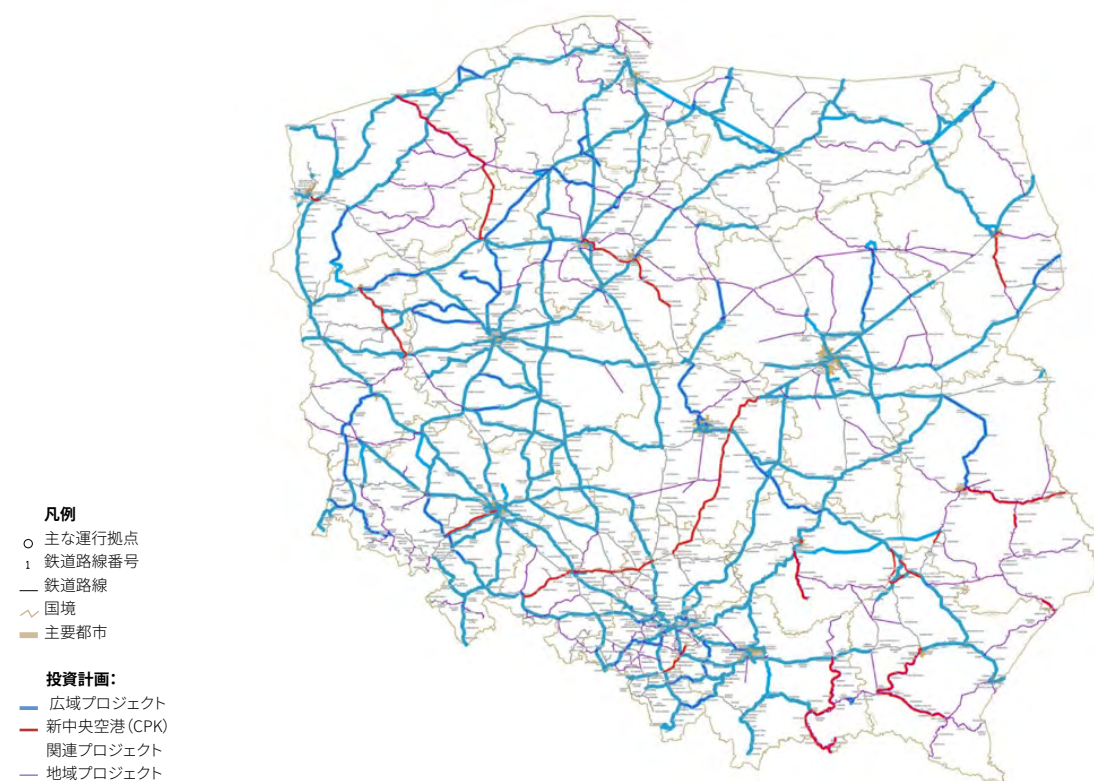
高速鉄道の整備はポーランドの国家交通戦略の要であると同時に、EUの交通政策や「欧州横断交通ネットワーク (TEN-T)」の目標とも軌

を一にしています。EUは持続可能な交通、エネルギー効率の改善、交通システムの統合を重視しており、ポーランドもそれに歩調を合わせています。政府はすでにワルシャワからウッチを経由してポズナンとヴロツワフを結ぶY字型高速鉄道建設計画を採択しました。これは、南部 (クラクフ、カトヴィツェ) からワルシャワを経由して北部 (グダニスク、グディニャ) へ至る中央幹線 (CMK) の再整備と連動して進められる予定です。建設工事はインフラ省が主管し、ポーランド国鉄グループのポーランド鉄道株式会社 (PLK) と国営の新中央空港 (CPK) 社が連携して進めています。

現在、CPK建設の初期段階として、ワルシャワとウッチを結ぶ約140kmの区間が建設されつつあり、完成すれば、高速列車がワルシャワ中心部まで約15分、ウッチまで約25分で結ばれることになります。

PLK
POLSKIE LINIE KOLEJOWE

2040年に向けた投資計画



出典：ポーランド国鉄グループ傘下ポーランド鉄道株式会社 (PKP-PLK)

日系企業の参入機会 鉄道とスマート交通分野

新幹線を、そのまま技術規格の異なる欧州の鉄道網に導入することは相互運用性の制約から難しいものの、日本は依然として高性能な部品、各種制御装置、デジタル技術の供給国として重要な役割を担うと期待されています。信号制御や電化設備、車両技術の高度化、安全システム、AIを活用した運行プラットフォームなど、日系企業が培ってきた技術は、ポーランドの鉄道網を統合しつつ発展させるうえで世界的にも比類のない力を発揮するはずです。

鉄道整備とスマート交通に向けた調達は、ポーランド政府とEUが運営する入札プラットフォームを通じて公開され、透明性と競争性が確保されています。投資規模や複雑さを踏まえると、日系企業は欧州のEPC業者との合併事業や、下請けとしての技術協力も有効です。鉄道インフラ関連の入札情報は、ポーランド国鉄PLK社の調達プラットフォームで公開されています：<https://platformazakupowa.plk-sa.pl>

3.1.3 海港 – グダニスク、グディニャ、シフィノウィシチェ

ポーランドの主要海港であるグダニスク、グディニャ、シフィノウィシチェは、同国および周辺地域の経済発展を支える交通インフラの要であり、その競争力と戦略的重要性は、ポーランドの欧州物流および国際貿易における地位を一層高めています。このため、各港では多様な投資が継続的に進められています。

シフィノウィシチェ港では、バルト海沿岸で特に戦略的に重要なインフラ事業として、新たな大水深コンテナターミナルの建設が進められています。これにより、ポーランド港湾の国際サプライチェーンにおける地位がさらに強化される見込みです。事業は2段階に分けて実施され、第1期では年間100万TEUの処理能力を確保し、第2期完了後には200万TEUを処理できるよう拡張されます。2028年に稼働を開始し、2029年に完成する予定で、総投資額は6億6000万ユーロ超と見積もられています。大規模な投資と先進技術の導入により、ポーランドにとって港湾インフラ刷新の目玉となります。

グディニャ港では、2020年から2023年にかけて岸壁、進入水路、港内水域の改修が行われ、載貨重量5万トン超の船舶の受け入れが可能となり、最終的には載貨重量6～8万トンの船舶を収容できるようになります。これと並行して、旅客と自動車を積載する最大載貨重量5千トン規模のフェリーを停泊させる公共ターミナルの建設や、人工地盤上に新たな外港を建設するプロジェクトも進められています。外港が完成すれば、港の運用面積が倍増し、載貨重量10万トンの船舶を収容できるようになります。

グダニスク港は、バルト海と中東欧地域の主要物流拠点としての役割を担うべく、総額13億ユーロ超にのぼる同港史上最大級の一大投資により、処理能力の拡大、管理体制の強化、国際輸送の安全性向上を目指しています。

さらにターミナル建設と並行して、グダニスク港では岸壁の再整備も進められています。内港の改良工事では、水路の浚渫や岸壁の強化が進められ、載貨重量5万トンを超える船舶の受け入れが可能となる見込みです。

ポーランドの港湾投資戦略において、急速に存在感を増しているのが、バルト海で進められる洋上風力発電所の建設・運用を支える港湾インフラ整備です。ポーランドは2040年までに11GWを超える洋上風力発電容量を導入する計画を掲げており、グディニャ、グダニスク、シフィノウィシチェといった港は、設置・運用・保守の重要拠点として再編が進められています。

日系企業の参入機会 洋上風力開発に向けた 港湾インフラ整備

ポーランドは次の分野で、洋上風力の導入や港湾施設の高度化、浮体式インフラ技術で経験を積んできた日系企業からの協力を大いに期待しています。

- ・ 洋上風力ターミナルの設計・調達・建設（EPC）、岸壁の補強、大型重量物揚重・荷役設備、モジュール型物流インフラの整備
- ・ ガントリークレーンや省エネ型荷役設備、デジタル交通管理基盤といった港湾機械・自動化技術
- ・ ブレード、ナセル、基礎部材などの輸送・集積をはじめとする洋上風力サプライチェーンへの参画
- ・ 日本の複雑な沿岸地形での経験を活かした浮体式ターミナルの設計・導入
- ・ 水素対応燃料供給システム、陸電供給（陸上から船舶への電力供給）、余剰エネルギー回収・再利用システムといった環境配慮型港湾エネルギー技術の導入

これらの事業には、港湾当局が発表する公開入札、あるいはポーランドの建設会社や物流事業者と合弁を組むことで参入できます。洋上風力がポーランドのエネルギー転換の柱となり、港湾物流がより複雑かつ高度化するにつれ、日系企業は単に製品を販売するにとどまらず、戦略インフラの担い手としても重要な役割を果たすことが期待されています。



3.2 エネルギー転換とグリーン投資

3.2.1 バルト海で拡大する洋上風力発電

ポーランドにおける洋上風力発電の開発は、同国のエネルギー転換の中核を担うとともに、バルト海沿岸の経済発展を力強く牽引しています。2040年までのエネルギー政策 (PEP2040) の採択以降、2030年までに5.9GW、2040年までに11GWの洋上風力設備容量を導入する目標が定められ、投資が加速し、国内外の投資家を引き付けています。ポーランドが管轄するバルト海域における洋上風力の潜在量は33GWと見積もられており、すでに20か所の開発区域が指定されています。

洋上風力の主要プロジェクトも着実に進展しています。国営電力大手PGEはØrstedと協力し、「バルティカ1」「バルティカ2」「バルティカ3」を進めており、総設備容量は約3.5GWに達します。なかでも「バルティカ2」(1.5GW) は2027年末の稼働が予定されています。また、Equinor社とPolenergia社は数百MW規模の「バルティカII」「バルティカIII」を推進中で、2024年には立地決定と投資契約が締結されました。

さらに、Orlenグループ傘下のEnerga MFWがNorthland Powerと進める「バルティック・パワー」(1200MW)、Baltic Trade & Investによる「FEW Baltic II」(350MW)、Ocean Winds (EDPR/ENGIEの合併) による「BC-Wind」(399MW)、そしてRWE Renewablesによる「F.E.W. Baltic II」(350MW) といったプロジェクトも始動しています。

洋上風力発電の開発には、インフラ整備も不可欠です。このため、バルト海における風力タービンの設置拠点として重要な役割を担うシフィノウィシチェ港とグダニスク港では、設置ターミナルへの投資が進められています。

ポーランドで計画されている洋上風力発電容量17.9GWを支えるための総投資額は、およそ1442億ユーロと見積もられています。

ポーランドにおける洋上風力発電開発は、2020年に制定された「集合型洋上風力発電所における発電促進法」に基づいて進められています。風力発電事業者は、差額決済契約 (CfD) により、基準価格と市場指標価格との差額について国家から補填を受けることができます。初期段階では、電力規制局長の行政決定により、合計5.9GWまでの洋上風力発電所に支援が付与されることになっています。その後は、競争入札方式によって支援が行われる予定です。

日系企業の参入機会 洋上風力発電

日本は洋上工学、再生可能エネルギーの統合、港湾インフラ整備において長年の経験を培っており、ポーランドの洋上風力開発で大いに貢献が期待されます。日本国内では厳しい沿岸条件に洋上風力開発が阻まれてきましたが、そこで培われた技術力は、バルト海の環境でも活かせる強みとなっています。

日系企業がポーランドの洋上風力分野に参入できる切り口は多岐にわたります：

タービン部品製造：ブレード、ナセル、送電部品などを手掛ける日本の優れたサプライヤーは、ポーランドでの組立拠点や港湾物流拠点から、欧州のバリューチェーンに参入できます。

海底ケーブル・系統連系技術：住友電工や古河電工など、日系企業は高電圧海底送電で世界をリードしており、洋上の電力をポーランド本土の送電網に接続するうえで参入が期待されます。

海上物流・船舶設計：日本の造船・エンジニアリング企業は、バルト海の地形や気象条件に適した設置船、ケーブル敷設船、作業員輸送船 (CTV) の設計・供給に貢献できます。

デジタルツイン・遠隔監視：AIやIoTに強みを持つ日本は、予防保全モデルやリアルタイム監視プラットフォームの構築を通じて、洋上設備の運用・保守を高度化できます。

これらの事業は、公開入札や戦略提携、長期包括契約といった多様な調達形態で進められますので、日系企業は主要供給者、協力企業 (下請け)、あるいは合併事業者として参入できます。総額1400億ユーロ超と見積もられる大規模投資と数十年に及ぶ開発期間を踏まえると、ポーランド市場への早期参入は、日系企業にとって安定した収益をもたらすだけでなく、北欧・中欧への事業を広げる足がかりにもなります。

3.2.2 水素経済を見据えたインフラ整備

水素技術の進歩は、EUグリーンディール目標の実現に不可欠です。水素は、化石燃料に依存する現行システムと将来の気候中立型経済との橋渡し役を担えるからです。とりわけ、水素は電化が困難な産業や道路輸送・鉄道輸送、航空、海運といった分野で脱炭素化に寄与し、また電化が技術的に難しい、あるいは採算が合わない製造プロセスにおいて重要な役割を果たします。水素技術への投資はエネルギー転換を支えると同時に、水素の製造に必要な電解装置から、流通・貯蔵、最終利用に至るまで、かつてないバリューチェーンの構築につながります。

ポーランドはEU有数の水素生産国であり、主な生産者はグルパ・アゾティ（年間42万トン）、JSW コークス工場（14万9000トン）、PKNオルレン（14万トン）、ロトス（5万9000トン）です。現在は主にいわゆるグレー水素が生産されていますが、低排出・ゼロ排出型の技術への投資も計画されています。

2021年11月に閣議決定されたポーランド水素戦略は、産業・エネルギー・輸送分野におけるグリーン水素技術の発展を通じて気候中立を実現することを目指しています。具体的には、国内のエネルギー供給に占めるグリーン水素の比率を高めるとともに、同分野の技術開発を促進します。この一環としてポーランドで立ち上げられている11の水素バレーには、企業、大学・研究機関、地方自治体など多様な主体が参加しており、産業振興庁（ARP）の支援を受けながら、地域ごとの水素エコシステムを統合し、技術開発を進め、分野の垣根を越えた協力を深めつつあります。

ポーランド政府は国家復興計画（KPO）で、水素の製造・貯蔵・輸送を含む水素技術への投資支援に6億4000万ユーロを割り当てています。

また、水素分野の法制度も積極的に整備しており、EUの戦略との整合性を図りつつエネルギー転換を後押ししています。2024年11月には、いわゆる「水素憲章」が採択されました。この一連の法改正により、グリーン水素（再生可能水素）、低排水素（ブルー水素）、そして非バイオ由来

の再生可能燃料といった区分を明確に定義し、水素を独立した燃料区分として位置付ける新たな規制枠組みが導入されました。これにより、水素の製造・輸送・供給で求められる許認可は、一定規模を超える貯蔵設備や大規模取引のみで義務付けられます。さらに、専用の水素供給網が整備されるまでの間は、既存の天然ガスインフラを活用して水素を流通させる方針も打ち出されています。

もっとも、この制度自体には再エネ支援のような専用の財政支援は盛り込まれていません。ただしEUの補助制度や国家復興・強化化計画（NRRP）と組み合わせることで、グリーン水素事業への補助は充実していく見込みです。すでに水素バレーでの実証試験やグリーン水素の原産地証明制度の構築などが試られており、公的・民間の投資拡大が見込まれています。



出典：<https://wysokienapiecie.pl/84505-repowerue-wzmacnia-doliny-wodorowe/>

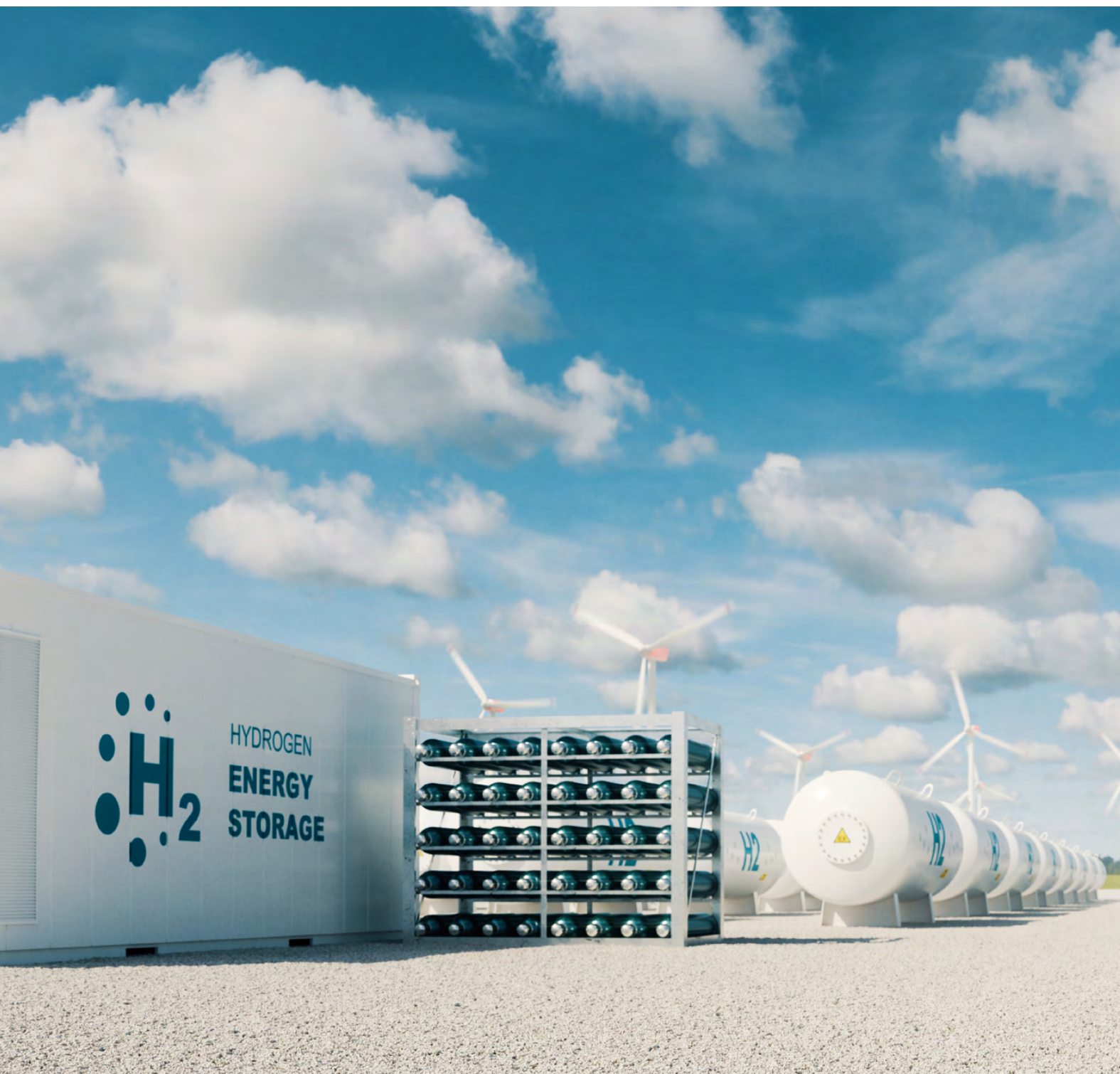
日系企業の参入機会 水素事業

日本は燃料電池や電解装置、水素自動車、大規模貯蔵設備を数十年にもわたって開発しており、水素先進国と認識されています。日本の技術力は、水素の製造から流通、輸送や産業での最終利用まで、バリューチェーンを構築しようとするポーランドにとって、まさに渡りに舟です。

もっとも、日本の優れた技術は、価格競争力が弱く、現地化もしにくいいため、新興市場であるポーランドへそのまま導入できない場合があります。そのため、ポーランドの公共機関や産業界は、完成品の調達だけでなく、知識共有や共同開発を通じて現地の能力を育成することにも強い関心を示しています。

この状況を踏まえると、日系企業が従来の製品販売モデルにとどまらず、合併事業や戦略提携、ライセンス契約といった形でより深い協力関係を構築することが有効と考えられます。こうした枠組みによって、日系企業は知的財産を管理しつつ、ポーランドやEUの資金を活用した実証と実用化に参画できます。

ポーランドの水素関連法制が急速に整備され、公的支援制度が拡充されつつある今、こうした協力について早期に協議を始めれば、長期的に大きな優位性をもたらす可能性があります。日本にとっては信頼される技術供給国としての地位強化につながり、ポーランドにとっては水素経済を担う新興拠点として成長を加速させることにつながるでしょう。



3.2.3 原子力開発の現状と見通し

ポーランドはエネルギー安全保障の強化と温室効果ガス排出削減を目指し、原子力発電の導入を本格化させています。ポーランド原子力発電計画（PPEJ）では、実績のある第III世代および第III+世代の加圧水型大型炉を建設し、総設備容量6～9GWを達成することが想定されています。

2023年5月には、ポーランド原子力発電公社（PEJ）が米国のウェスティングハウス・エレクトリック社およびベクテル社のコンソーシアムと合意書を締結し、ポーランド初の原子力発電所の設計・建設に関する協力の基本方針を定めました。建設予定地はポモージェ県のルビアトヴォ＝コパリノで、採用される技術はウェスティングハウス社が開発したAP1000®型炉です。

この第1号機プロジェクトは、3基の原子炉（総出力約3750MW）で構成され、2035年までの完成を目標としています。ポーランド政府は、この国内初の原発建設に約130億ユーロを投じる見込みです。

さらに、政府は第二の原子力発電所建設も計画しており、2026年に候補地を決定する予定です。有力候補の一つは中西部のコニンですが、最終決定は技術供給者との交渉や追加分析を経てなされます。

最近の重要な動きとして、2024年12月に「原子力発電所および関連投資の準備・実施に関する法律」の改正案が公表されました。これは事前工事と本工事からなる二段階制を導入して、建設許可手続きを合理化することを目的としています。これにより、敷地整備など基本的な作業は包括的な建設許可を待たずに実施可能となり、原子力安全に関わる作業は原子力庁（PAA）が追加承認することになります。こうした改正により、事業期間を短縮でき、より魅力的な投資環境や条件が整うと期待されています。

また、2025年初めには政府が第一原発建設の資金調達支援策を承認しました。具体的には、国家出資による約600億ズロチ（約155億ドル）の資本注入をPEJに行い、さらに米国輸出入銀行をはじめとする国際金融機関や輸出信用機関からの外部資金を組み合わせるモデルが検討されています。

日系企業の参入機会 原子力開発

現在、日本独自の原子力技術はポーランドの第一原発には採用されていないものの、原子力工学、機器製造、プロジェクト遂行における日本の専門性は世界的に高く評価されており、ポーランドの原子力計画にとって依然として有益です。大規模かつ長期にわたるこの計画には、原子炉建設そのものに加え、周辺技術、設計から運用までのエンジニアリング、特殊機器といった幅広い分野で国際的な協力が求められます。

特に、第3世代と第3世代+の原子炉向け設備を納入した経験を持つ日系企業は、安全・制御システム、圧力容器や蒸気発生器、燃料取扱設備といった高精度機器の分野で、一次または二次サプライヤーとして重要な役割を果たすことができます。さらに、建設管理、品質保証、原子力規格材の提供といった専門性は、元請企業やEPC（設計・調達・建設）コンソーシアムにとっても大きな力となるでしょう。





3.2.4 送電網と蓄電設備の整備

風力や太陽光といった再生可能エネルギーの急速な拡大に伴い、天候に左右される変動性が大きな課題となっています。ポーランドでも、送電網と蓄電分野への大規模な投資が不可欠となっています。送電網の整備はエネルギー転換を支える基盤であり、新たな再生エネルギーを系統に接続するための要です。一方、蓄電は、発電量が多いときに余剰電力を貯め、少ないときに供給することで、系統の安定化に大きく貢献します。さらに、需給の効率的な調整を可能にし、電圧や周波数の安定を図ることで電力品質の向上にも寄与します。

ポーランド国営の送電系統運用者であるPSE社は、2034年までに150億ユーロ超の投資を計画しています。その内容は、新たに4700kmの400kV送電線を敷設し、28の変電所を新設するとともに、既存の110か所を改修するというものです。これにより、洋上風力18GW、太陽光発電45GW、陸上風力19GWといった新規電源の系統接続が実現する見込みです。

蓄電設備も、電力系統の安定化と再生可能エネルギー由来の電力の効率利用で重要な役割を担います。その拡充は民間資本と公的資金の双方によって進められています。ポーランド電力グループ(PGE)は、合計1万7000MWh超に及ぶ85の蓄電設備を建設し、約250万世帯に電力を供給する計画を発表しました。この一環で、総額15億ユーロを超える6つの大規模プロジェクトを実施し、さらに28億5000万ユーロ以上を投じて中小規模の設備を各地に配備します。

また、欧州委員会はポーランドにおける蓄電投資へ総額12億ユーロの補助を承認しました。これは近代化基金や復興・強靱化計画を原資とし、少なくとも5.4GWhの蓄電設備新設を想定しています。

日系企業の参入機会 送電網と蓄電設備の整備

日本は、送電網の強靱性、先進的なパワーエレクトロニクスと蓄電技術で国際的に高く評価されており、特に再生エネルギー統合や自然災害に備えた技術に強みを持っています。ポーランドが送電網と蓄電インフラの大転換に踏み出す今、日系企業は個別技術とシステム運用のノウハウは大いに歓迎されます。

もっとも、欧州市場では価格競争や規制適合、現地調達要件などにより、従来の輸出モデルは通用しにくくなっています。そのため、日系企業にとっては、共同開発、合弁事業、あるいは現地・欧州企業とのモジュール統合といった形で参入する道が現実的です。特に、高電圧直流送電(HVDC)システム、系統安定化アルゴリズム、電池セル製造、電池管理システム(BMS)、仮想発電所(VPP)での貢献は、ポーランドのニーズに適っています。

ポーランドでは公的・民間を合わせ数十億ユーロ規模の資金が送電網の強化や蓄電設備の導入に投入されており、日系企業にとっては、製品販売にとどまらず、系統全体の信頼性確保や高度な診断技術、送電網全体の最適化に関わる協力モデルへと移行する絶好の機会です。

3.2.5 電力市場における支援制度

電力投資で鍵となるのが、投資収益の確実性です。しかし、国民や企業に廉価な電力を供給する規制が敷かれているため、多くの事業は国の支援なしでは採算が取れません。ポーランドでは既存の発電設備の維持を促すと同時に、新規投資を後押しするため、発電技術や設備規模に応じた複数の支援制度が導入されています。なかでも重要なのは、大規模なベースロード電源向けの容量市場と、再生可能発電向けの入札、固定価格買取(FIT)、市場価格連動型補助(FIP)といった各種制度です。

再生可能発電

再生可能発電向けの支援制度は採用技術や発電規模によって異なります。主な仕組みは入札制であり、安定的かつ十分な発電能力を確保できる設備が対象となります。落札者は一定期間、予め決められた価格で電力を販売できます。洋上風力発電向けには別の入札制度が設けられていますが、基本的な仕組みは同じです。小規模設備向けには、固定価格買取(FIT)制度、市場価格連動型補助(FIP)制度が用意されており、電力を生産して消費もするプロシューマーに対しては、消費電力と自家発電量の差額を電力料金に反映させるネットメータリングが認められています。さらに、地域クラスターにおける再エネ共同利用や地域組合による共同再エネ発電といった仕組みのもとで、事業者やプロシューマーは支援を受けられます。バイオメタン生産者に対しては、指定価格にプレミアムを上乗せする補助制度が導入され、市場拡大を後押ししています。

ポーランドでは近年、再生可能エネルギー開発を加速させる数々の法改正が進みました。主な改正点は、バイオメタン市場の規制整備、電力協同組合や地域クラスターの機能強化、再生可能な温熱源・冷熱源の原産地保証制度の創設、そして改修済み設備に対するFIT制度とFIP制度の適用です。特に注目すべきは複数設備による系統接続の共有(ケーブルプーリング)が認められた点で、投資収益性の向上や行政手続きの簡素化につながっています。

容量市場

容量市場は、発電事業者が一定の発電容量を維持し、緊急時にも供給することを保証する仕組みです。この導入によりポーランドの電力市場は大きく変化し、発電の柔軟性が高まりました。制度上は採用技術を問わないとされていますが、再生可能エネルギーよりも安定した出力を保証できるベースロード電源への支援が充実しています。

需給調整市場

電力価格形成の最適化に向けてポーランドでは2024年6月14日、再生可能発電事業者が国の系統運用者に対して調整力サービスを提供できるようにしました。この改革により、再生可能発電事業者は、新たな収益源を得るとともに、市場参加者全体で需給状況に応じて柔軟に発電量と消費量の調整が促されます。

3.3 技術革新、デジタル化、スマート産業

3.3.1 インダストリー4.0 — 製造業におけるAIとIoTを活用した自動化

デジタル化が進む世界で、ポーランドはインダストリー4.0分野で躍進を続け、技術先進国として台頭しつつあります。競争力の向上、生産コストの最適化、製品品質の改善に向けて、同国の企業は、人工知能(AI)、モノのインターネット(IoT)、生産プロセスの高度自動化への投資を推し進めています。こうした取り組みは、豊富な開発資金に加え、新興企業の育成制度や多様な技術開発プロジェクト、工科系高等教育機関や大学との組織的な連携にも支えられています。このようにして、ポーランドは技術大国として台頭しています。

最近でも、インダストリー4.0の実装を先導する戦略事業がポーランドで始動しています。

シロンスク県では2022年から、自動車産業や重工業の有力企業と連携し、スマート製造ハブの構築を進めています。IoTを活用した監視システムやAIによる予知保全を導入し、2030年に向けて生産施設の刷新を目指しています。システムを一体的に運用することで、生産効率は最大25%向上し、運営コストも約20%削減できると見込まれています。

このほか、ポーランドの大手食品会社とワルシャワ工科大学は2021年から、生産ラインのデジタルツインを構築しています。生産プロセスを模擬し、製造工程のデータを常に把握することで、品質が向上し、万一のトラブルにも迅速に対応できる体制が整います。このデジタルツイン技術は、2026年までに全面導入される予定です。

ヴィエルコポルスカ県では2023年からEU基金の出資も受けながら、生産拠点間でデータを共有することで、同時にインダストリー4.0を推進する環境が整備されています。総額7億ユーロ規模の投資により、システムの相互運用性が確保され、2028年には革新的な技術を産業全体へ普及させるための体制が整えられます。

革新的な取り組みとしては、人工知能による技術開発を目的とする先端コンピューティングシステムの研究・試験拠点となるPIAST AIファクトリーも特筆に値します。2026年までには医療、サイバーセキュリティ、生産自動化といった分野でのAI導入を支援する拠点とすべく、ポズナンのスーパーコンピューティング・ネットワークセンター(PSNC)が、ポズナン工科大学などの技術系大学と協力して、欧州高性能計算共同事業体(EuroHPC JU)の支援を受けながら2022年

から構築しています。

3.3.2 半導体・電子産業 — サプライチェーン強靱化

マッキンゼー社の調べでは、世界の半導体市場は今後大きく成長し、2030年には収益が1兆米ドル規模に達すると見込まれています。デジタル化の加速に加え、電気自動車やIoTといった次世代技術の普及によって、半導体需要は急増すると予測されています。こうした状況を踏まえ、欧州は強固な産業基盤と独自の技術確立しながら、域内での製造能力強化を急いでいます。しかし、世界の半導体の6割以上を供給する台湾への依存度が高いことから、地政学的リスクへの脆弱さが依然として大きな課題となっています。

この状況を踏まえると、ポーランドの半導体製造拠点としての台頭は戦略的に極めて重要な意味を持ちます。サプライチェーンを現地化することで、欧州は対外依存を抑え、技術的な強靱性を高め、世界で確固たる地位を築くことができます。ポーランドが半導体投資を引き寄せている背景には、高度な人材と理工系教育に根差した長い伝統があります。さらに、半導体研究開発で産業界と密接に連携するウカシェヴィチ研究ネットワークといった著名な研究機関も、競争力の源泉となっています。

ポーランドは多大なインフラ投資により物流網を拡充し、効率的な半導体製造に欠かせない基盤を築いています。道路や鉄道に加えて、クリーンルームや精密機器などの専用施設の整備も進められています。また、東西ヨーロッパをつなぐポーランドを拠点に、効率的な流通とサプライチェーン統合を実現することで、半導体企業は既存市場と新興市場の双方を開拓できます。

さらに、ポーランド政府機関や各省庁も、国内の半導体産業を強化する投資を積極的に支援しています。ポーランド投資貿易庁の後援で作成された**報告書**「ポーランドの半導体製造産業の成果と展望」では、2023年に施行された欧州半導体法に沿って、設計から製造、試験に至るまでバリューチェーン全体を対象とし、域外依存の低減と欧州市場でのシェア拡大に向けた一連の目標が示されています。

また、「ポーランド戦略産業投資支援プログラム」や「戦略的半導体投資支援の国家枠組み」によって、半導体産業の高度化に向けた補助金や優遇融資が提供されています。これらの制度は、国内の生産能力を高めるだけでなく、研究機関や工科大学との協力を投資家に促す仕組みでもあり、最終的には半導体分野のサプライチェーン強靱化を目指しています。

3.3.3 欧州半導体法とポーランドの産業戦略

近年、電子・半導体産業では大きな制度改革が進んでいます。EUレベルでは欧州半導体法が採択され、総額430億ユーロ超の投資を動員し、半導体産業への補助金を拡充することが決まりました。これにより、2030年までに世界の半導体生産に占める欧州のシェアを20%に引き上げることを目標としています。その背景には、世界生産の約7割を占めるアジアへの依存を低減する狙いがあります。ポーランドも独自の支援策を打ち出しており、インテルの新工場に約74億ズロチの公的支援を行う法律を整備したほか、半導体投資家向けの税制優遇や補助金制度を拡充しています。

ポーランドの電子産業は2023年に約500億ズロチの売上を計上し、GDPの約2%を占めました。同産業では3460社が約6万3700人を雇用し、年率約4%で成長を続けています。ポーランドは欧州で第五、中東欧で最大の電子機器生産国であり、世界的な大手企業からも注目を集めています。インテルはヴロツワフ近郊に46億ドル規模の半導体組立・試験工場を建設中です。これは、ポーランド史上最大のグリーンフィールド投資であり、約2000人の直接雇用に加え、数千人の下請け雇用を生み出す見込みです。加えて、ポーランド企業自身も競争力を高めており、たとえばGoodramブランドで知られるWilk Elektronik社は、欧州で唯一RAMモジュールを製造しています。ただし、半導体生産そのものはまだ初期段階で、シリコン基板を用いた従来型の半導体製造に従事する企業は約20社、雇用規模も9000人に満たない状況です。

ポーランド政府は2025年に、産業開発戦略を策定し、投資支援の拡充、人材育成、エネルギーや原材料の安定供給確保といった施策を打ち出しました。目標は、半導体技術の先進国に肩を並べ、2030年までに欧州が掲げる世界生産シェア20%の実現に貢献することであり、フォトニクス（光工学）などの分野で約200社の起業を促し、専門人材を2割増やす計画も盛り込まれています。電子産業の強固な基盤と優秀な人材を武器に、ポーランドは半導体製造の一大拠点として欧州で先端技術バリューチェーンの重要な一角を担うと期待されます。

3.3.4 フィンテックとスマートシティ技術

近年、ポーランドはフィンテックやスマートシティ整備の分野で急速に技術力を強めており、同国のデジタル変革を加速しています。金融サービスのデジタル化やスマートシティの開発が進むポーランドは、国内外の投資家の注目を集めており、中東欧への展開を目指す日系企業にとっ

ても有望な進出先です。

ポーランドのフィンテック産業は、業界団体や商工会議所、銀行による数多くの調査で裏付けられるように、急速に発展しています。ネオバンク、決済プラットフォーム、ブロックチェーン技術、個人資産管理アプリといった革新的なサービスが市場を席巻し、欧州でも有数のフィンテック市場を形成しています。ポーランド・フィンテック協会（Fintech Poland）、ポーランド国立銀行、PKO BPやING Bank Śląskiといった大手銀行の調査報告によれば、2019年以降、ベンチャーキャピタルによる投資は拡大を続け、フィンテック系スタートアップの数も着実に増えています。さらに、デジタル化推進省や財務省といった国家機関が、規制の実証実験枠（サンドボックス）や支援制度を導入し、フィンテックの発展を後押ししています。

これと並行して、スマートシティ開発も進んでいます。IoT、ビッグデータ、人工知能を組み合わせ、市民生活の質と都市運営の効率化を目指す取り組みが進められています。ワルシャワ、クラクフ、ヴロツワフ、グダニスク、カトヴィツェといった主要都市では、都市インフラの管理、環境モニタリング、公共交通の最適化、エネルギー管理を目的とした各種プロジェクトが展開されています。これらはEU資金や国家・地域の基金によって支えられています。たとえば2020年から進められている「スマートシティ・ワルシャワ」では、監視システムやスマートセンサーに加え、交通・安全・エネルギー消費データを統合するプラットフォームの導入が進められており、これらが都市運営の効率化に大きく貢献しています。

近年の投資例としては、企業振興庁（PARP）や銀行の支援を受け、2020年以降に設立された「フィンテック・ハブ・ワルシャワ」があります。ここでは、革新的なデジタル決済やモバイルバンキングを担うインキュベーターや開発拠点が整備され、スタートアップの成長が促されています。また「スマートシティ・ワルシャワ」では、主にEU資金により総額1億5000万～2億ユーロ規模の投資がなされ、高度交通管理システム、環境モニタリング、防犯システムが導入されています。さらに、クラクフやヴロツワフでも総額1億ユーロを超える投資によってスマートシティ開発が進められ、スマート交通基盤、エネルギー管理技術、デジタル行政プラットフォームが導入されています。

3.3.5 自動車産業と電動モビリティ（バッテリー規制）

欧州グリーンディールは、運輸分野の温室効果ガス排出を9割削減することも目標に掲げています。その実現に向け、2030年までに少なくとも55%の排出削減を目指す「Fit for 55」という政策パッケージが策定され、気候・エネルギー・運輸に関する一連の法改正が進められています。

EUは新車に対する排ガスおよびCO₂排出基準を大幅に厳格化しました。採択された規制では、新車の平均CO₂排出量を2030年までに55%削減し、2035年以降は新車販売をすべてゼロエミッション車とすることが定められています。これは、2035年をもって内燃機関車の新車販売が終了することを意味します。加えて2024年にはEuro 7規制が採択され、NOXやブレーキダストといった汚染物質の排出基準が厳格化されるとともに、電気自動車のバッテリーに耐久性要件が導入されました。ポーランドもこれらを取り入れ、EU基準を型式認証制度に組み込み、さらに電気自動車購入への税制優遇措置などを通じて電動化を後押ししています。

政策パッケージ「Fit for 55」の代替燃料インフラ規則（EU規則2023/1804）では、新たに登録される電気自動車に十分対応できる充電網の整備が加盟国に求められています。

例えば2024年からは、各加盟国において登録済みの軽量電気自動車1台ごとに1.3kWの充電能力を公共充電インフラで確保する必要があります。さらに2025年からは、欧州横断交通網（TEN-T）に沿って60kmごとに、少なくとも150kWの出力を持つ急速充電器を設置する義務があります。大型電気自動車向けの充電器に

ついても、2030年12月までにTEN-Tの中核ネットワークでは60kmごと、包括ネットワークでは100kmごとに設置し、域内を網羅することが目標とされています。

水素について代替燃料インフラ規則は、主に気体水素の充填設備整備を想定しており、都市部や複合交通拠点への設置が重視されています。加盟国は2030年末までに、TEN-T中核ネットワークに沿って200km以内ごとに公共水素ステーションを設置するよう義務づけられています。

クリーンエネルギーに移行するためには、バッテリー開発と製造も重要です。これは欧州自動車産業の中核を成す分野でもあります。欧州議会および理事会は、2023年7月12日付けで電池および廃電池に関する規則（EU）2023/1542を採択しました。これは、2008/98/EC指令および2019/1020規則を改正するもので、電気自動車用リチウムイオン電池をはじめとするあらゆる電池の設計から廃棄までのライフサイクル全体を対象としています。生産段階では、炭素排出量を算定し、電子記録として「電池パスポート」により公開することが義務づけられました。また、使用済み電池の回収率も段階的に引き上げられ、例えば携帯用電池については2027年までに63%の回収が求められています。さらに、新車向けEV用電池や産業用蓄電池に含まれるコバルト、リチウム、ニッケル、鉛については再生材の最低含有率が設定され（例：コバルト16%、リチウム6%）、加えて電池の安全性や耐久性の要件、表示義務も強化されました。



● 第4部 外国投資家向けの 法制度と規制枠組み



4.1 戦略分野での主な規制

4.1.1 公共調達法

ポーランドの公共調達市場では、EUとWTOの基準に準拠した透明性の高い制度が整備されており、中東欧最大級の規模と戦略的重要性を持ちます。これによりEU域内はもちろん、北米、最近ではアジアからもさまざまな企業が入札しています。しかし、日系企業の参加はこれまで限定的にとどまっています。

これは、日本の技術力、充実した制度的支援、国際基準への適合性を踏まえると特筆すべき状況です。特にインフラ、再生可能エネルギー、先端機器といった分野は、まさにポーランドの公共発注者が重視する領域だからです。日本側も旗艦プロジェクトや協力事業には関心を示していますが、安定的かつ競争力をもって入札に参加するための組織体制や運営基盤を十分に整えてきたとはいえません。

一方で、ポーランドの公共調達制度では、入札者の平等な取扱い、明確な手続き、透明な評価基準、そして法制度の安定性が確保されているため、外資系企業も無理なく入札できます。現地企業と協力体制を築き、認知度を高め、長期的な視野で取り組み、日系企業にとって運輸、エネルギー転換、デジタル化といった重要分野での事業拡大が見込めます。

ポーランドの公共調達制度は、2019年に制定され2021年1月に施行された公共調達法に基づき運営されています。この法律は、2014年のEU公共調達指令および公益事業指令、2009年のEU防衛・安全保障調達指令、EU救済指令の各規定をすべて国内法に取り込み、さらにWTO政府調達協定（GPA）にも完全に準拠しています。

公共調達法の基本原則には、公平な競争と入札者への平等な対応、公開性と透明性、比例性（入札者に過剰な要件を課さないこと）、費用対効果、偏りのない客観性、そして原則としてポーランド語の使用（例外的に外国語も可）、発注者である当局と受注者が契約履行にあたって協力すること、などがあります。

この制度の適用範囲は広く、①公共財政法上の公的部門、②その他の国家機関、③公益目的のために設立された法人（商業目的でないもの）、④水道、エネルギー、石油・ガス供給、運輸、郵便、鉱業などの分野で特定の活動を行う事業体が対象とされます。

公共調達法の対象となるのは、物品、サービス、建設工事の提供を対価とする契約であり、フレ

ームワーク契約や設計コンテストもこれに含まれます。公共施設・サービスの運営権実施（コンセッション）や官民連携については、特別規定が適用されます。

公共調達法が適用される基本的な下限額は、付加価値税を除き13万ズロチ（約3万ユーロ）です。これは、公共機関が契約手続きを行う際の推定契約額に基づきます。推定額がEUで定められた閾値に達する、あるいはそれを超える場合には、EU法に基づく特別規定が適用されます。これらの規定はすでに公共調達法に組み込まれています。

また、水道・エネルギーなどの公益事業体や、安全保障・防衛における契約といった特定分野の契約は、推定額がその時点でのEU閾値以上となる場合にのみ、公共調達法の適用対象となります。

契約の金額と種類、発注機関の性質に応じ、様々な入札手続きが用意されています。主な方式は、公開手続、制限手続、公告あり交渉手続、競争的対話、研究開発と調達を一体化したイノベーション・パートナーシップ、公告なし交渉手続、単独指名、設計コンテスト、少額契約の簡易手続きです。

このうち発注者が自由に適用できるのは公開手続、制限手続、そして簡易手続きであり、それ以外の方式を採用できるのは特別な条件下に限られます。評価基準は契約の対象に関連していなければならない、提示額とライフサイクルコスト（生涯費用）のほか、品質、社会的要素、環境的要素、革新性、担当者の資格・経験、アフターサービス、技術支援、納期、実施期間などが考慮されます。通常、提示額やライフサイクルコストだけで評価することは認められず、比重も最大で全体の6割までに制限されています。

4.1.2 官民連携

日本は、交通、エネルギー、地域インフラといった分野で官民連携（PPP）の実績を積み重ねてきました。そこでは、制度的に強力な支援組織や、事業設計・資金調達・運営における高度な知見が活かされています。しかしながら、ポーランドで進展する官民連携において、日系企業はまだ影が薄い状況です。制度自体はEUおよびWTO基準に適合した透明性の高い公平な枠組みですが、日系企業は組織体制の再編と現地提携で出遅れ、入札に参加できていません。

ポーランドにおける官民連携に参画すれば、長期的かつ安定した投資収益が見込めます。都市インフラ、スマートシティ計画、社会的に重要



な施設への投資が拡大する中で、日系企業にも合併事業、技術協力、特定目的会社 (SPV) など多様な形で参画できる余地が広がっています。こうした枠組みでは、日本の高度な技術力や経営力が、ポーランド企業との協働を通じて大きな相乗効果を生み出すことが期待されます。最新の案件一覧や法的指針、連携方式などの情報は、政府公式サイトで入手できます: www.ppp.gov.pl/en

ポーランドでは、官民連携は主に3つの法令によって規律されています。すなわち、2008年官民連携法、2016年公共施設・サービスの運営権実施契約法 (コンセッション法)、2019年公共調達法です。これらの法令が、公共機関と民間事業者の協力によるインフラ整備や公共サービス提供の包括的な制度を形作っています。全国の官民連携案件は、開発基金・地域政策省に設置された官民連携部門が企画、推進、監督しています。これにより、公共部門は公共施設・インフラ、都市インフラ、スマートシティ、サーバールームなど整備でき、外資系企業を含めた民間事業者は税制優遇や事業収益の独占権といった恩恵を享受できます。

官民連携の仕組みは、公共機関と民間事業者が任務やリスクを分担しつつ共同で事業を進めるものです。双方はそれぞれの資源を持ち寄り、民間企業は主に事業費の一部を負担します。具体的には、民間企業が提供するサービスに対して公共機関が追加に支払う、あるいは土地や施設を売却・貸与・使用貸借・賃貸する形で資産を拠出することがあります。公共機関が費用の全額を負担することはできませんが、費用の大部分を担うことは可能です。

官民連携はまた、2016年運営権実施契約法に基づく運営権実施契約として実施されることもあります。この場合、公共機関が民間事業者に建設工事やサービスの提供を委ね、その対価として公共施設の利用権やサービス運営権を設定します。建設工事の場合、報酬はその公共施

設の利用権のみ、または利用権に加えて一定の支払いによって構成されます。サービス提供の場合も同様に、サービス運営権のみ、またはそれに加えて支払いが報酬となります。

この公共施設・サービスの運営権実施契約法は、施設の利用やサービス提供に伴う需給リスクなどを民間事業者が負う場合に適用されます。

事業者は、基本的には公共調達法、運営権等が設定される場合は運営権実施契約法に則り選定されます。最も優れた案件を公正に選定する責任は入札委員会が担います。ここでは、入札者を平等に扱い、透明性、比例性の原則が確保されることが求められています。

4.1.3 投資保護と紛争解決

ポーランドと日本は、前述のエネルギーやインフラ分野といった戦略分野において協力を深めつつあります。これに伴い、日系企業にとっては、ポーランドで事業を展開する中で生じうる紛争を解決するための法的手段を正確に理解する必要があります。

紛争解決

ポーランドと日本は、国際物品売買契約に関する国際連合条約 (CISG: ウィーン売買条約) の締約国です。この条約は、国際的な物品売買契約が必ず満たすべき基準と法的枠組みを定めています。したがって、両国では商制度も法制度も異なるものの、その企業が交わす物品売買契約には共通のルールが適用されます。

戦略提携

2025年2月、両国政府は「2025年から2029年までの日本国政府とポーランド共和国政府との間の戦略的パートナーシップの実施のための行動計画」に署名し、国際情勢が大きく変化する中

で、両国の関係と経済協力をさらに深化させることを目指す方針を明らかにしました。また、社会保障協定も合意されており、両国の制度間で調和が図られる見通しです。日系企業は、ポーランドの取引先と紛争が発生した場合にも、幅広い法的保護を公平に受けることができます。たとえば、日本で出された判決がポーランドで、またその逆にポーランドで出された判決が日本で執行されるための制度的枠組みも整備されています。いずれの法制度においても、基本条件と原則を満たしていれば、外国判決は国内裁判所で承認されることもあります。

ただし、日・EU経済連携協定 (EPA) は現在、関税、工業製品、貿易、個人情報保護などを対象としていますが、投資保護および紛争解決については交渉時に合意に至らず、EUが提案した投資裁判所制度 (ICS) は最終的に協定本文に盛り込まれませんでした。

判決の承認と執行

ポーランドは、外国判決の承認及び執行に関する2019年ハーグ条約の締約国です。日本がこの条約に加盟した場合、両国間の問題解決がさらに円滑になることが期待されています。

また、ポーランドと日本はいずれも、外国仲裁判断の承認および執行に関する1958年ニューヨーク条約の締約国でもあります。これにより、仲裁判断は両国でしっかり執行でき、企業間契約に基づく紛争は、仲裁条項や裁判管轄条項で解決するのが一般的かつ有効です。

契約での紛争解決手段の指定

日系企業は契約締結時に、紛争解決手段として裁判と仲裁のどちらかを選べます。いずれにしても、日本とポーランドの法制度により、下された判決や仲裁判断の執行は保証されます。

また、契約段階で、紛争が生じた場合には専門の調停人を通じて解決を図ることを盛り込むことも可能です。調停は、秘密を守りながら、迅速かつ低コストで紛争を解決できる手段であり、対立を最小限に抑えることができます。そのため、特に長期的な商取引契約においては、当事者間の良好な関係の維持にも寄与します。

このように、ポーランドでは日系企業をしっかりと法的に保護する制度が整っています。また、EU加盟国として、ポーランドはインフラやエネルギー関連プロジェクトに関してEU法を順守すると同時に、国内のエネルギー法や建設法などにより、計画・建設・運営の各段階について具体的に規定しています。

4.2 ESGと企業の持続可能性に向けた努力義務

4.2.1 EU企業持続可能性報告指令 (CSRD)

ESGとは、自然環境の保護 (Environment)、地域社会への責任 (Social)、企業統治のあり方 (Governance) を指します。ESGの枠組みは、企業活動が自然環境や地域社会、組織運営にどのような影響を与えているかを評価するために用いられ、投資家や消費者、規制当局の間で透明性や説明責任を求める声が高まる中で、その重要性が増しています。

ESGに関する報告義務は、持続可能性について明確で透明な情報を求める声に応えるものです。義務化に向けた動きは、環境・社会・企業統治について報告を特定企業に義務付けた非財務情報報告指令 (NFRD) に端を発し、市場の進展や社会的関心の高まりを受けて、規制が拡充され、ついに企業持続可能性報告指令 (CSRD) の制定に至りました。

このEU指令 (CSRD) は、企業に対し、環境・社会・ガバナンス (ESG) の各分野における持続可能性に関する取り組みや現状を、分かりやすく比較可能な形で報告することを求めています。報告内容は、正確で信頼でき、検証可能であり、共通の規則に基づいたデータで裏付けられていなければなりません。

ポーランドでは、会計法や法定監査人法の改正を通じて本指令を国内法に導入しました。結果として、より多くの企業が持続可能性に向けた取り組みの報告義務を負うこととなり、データの透明性と信頼性の向上が図られています。

これに加え、ESG報告は、持続可能な投資の評価基準を定めたEUタクソノミー規則や金融機関等の情報開示を定めたサステナブルファイナンス開示規則 (SFDR) など、他の法令によっても義務付けられています。これらが包括的な持続可能性報告体制の基盤となり、企業による情報開示の透明性と信頼性を高めています。

CSRDによる報告義務は段階的に導入されます。従業員500人超の大規模な公益性のある企業は、2024年度分から報告義務が発生し、その公表は2025年からなされます。その他の大企業や企業グループは2025年度分からの報告書を2026年から公表することになります。上場中小企業は2026年度分からの報告書を2027年から公表しなくてはなりません。1年まで延期が認められます。また、欧州経済領域 (EEA) 外に本社を構える企業のポーランド子会社や支店



も、2028年度分から報告書を作成し、2029年からそれを公表する義務を負います。

持続可能性報告書は、経営報告書の一部として提出され、欧州持続可能性報告基準（ESRS）に準拠してESGへの取り組みについて詳細な説明が求められます。さらに、報告内容の信頼性と整合性を確保するため、ポーランド国家監査庁の監督下での法定監査人による検証が求められます。

新たな規制により、企業は報告手続きやデータ収集体制の見直しを迫られています。これまでESGについて報告する義務のなかった組織も、これに備えて新たなシステムや手順を導入せねばなりません。EU企業持続可能性報告指令（CSRD）の導入は、企業活動の透明性を高める重要な一歩であり、利害関係者や市場全体にとって大きな意味を持ちます。

4.2.2 炭素税やグリーンファイナンス

炭素税とEU排出量取引制度

ポーランドは、主に2種類のカーボンプライシングを採用しています。大規模な産業排出源についてはEU全体で運用されている排出量取引制度（EU ETS）に従い、それ以外の部門には国内独自の環境税が適用されます。さらに、EU炭素国境調整メカニズム（CBAM）など新たな制度が今後の規制環境を形成していくと見られています。

欧州連合において炭素排出に価格をつける主な仕組みは、いわゆる一律の炭素税ではなく、2005年に導入された排出量取引制度（EU ETS）です。これはキャップ・アンド・トレード（上限設定と取引）の原則に基づき、発電所や重工業など対象となる施設からの温室効果ガス排出量に上限を設け、1トンのCO₂排出に対する排出枠をオークションまたは無償で配分します。制度設計は年々進化しており、排出枠の供給を段階的に絞ることで排出権の価格を引き上げ、EU域内のエネルギー集約型産業における排出削減を促すことを目的としています。

ポーランドは、大規模排出部門をEUの排出権取引制度（ETS）に従わせていますが、これ以

外にも国内の環境税を通じて炭素排出に価格を設けています。環境保護法に基づき、ポーランドでは燃料の使用や排出権取引制度の範囲外の汚染物質排出も課金対象とされています。ポーランドは、このようにEUの排出権取引制度と国内の炭素税を組み合わせ、EUの気候目標達成を目指しつつ、部門ごとの課題にも対応しています。

欧州グリーンディール政策の一環として導入された炭素国境調整メカニズム（CBAM）は、排出規制が緩やかな国からの炭素集約型製品（例：鉄鋼やセメントなど）の輸入に炭素価格を課すことで、EU域内の産業との公平な競争条件を確保しようとするものです。現在は移行期間中ですが、今後ポーランドの国内政策にも大きな影響を及ぼすと予想されます。

グリーンファイナンス

欧州連合は、野心的なグリーンディール政策の下で、近年サステナブルファイナンス制度を急速に整備しています。とりわけ、透明性を確保しつつ資金をより望ましい方向へ流し、気候中立で持続可能な経済への投資を後押しするための規制体系を構築しようとしています。主な制度としては、環境的に持続可能な経済活動を定義するEUタクソノミー規則、金融機関等の情報開示を定めたサステナブルファイナンス開示

規則（SFDR）、そして企業持続可能性報告指令（CSRD）が挙げられます。これらは、持続可能性を脅かすリスクに対し、金融市場関係者や大企業が自社の事業運営や投資戦略でどう対処しているかを詳らかに説明するよう求めるものです。その結果、市場の透明性が高まり、真に持続可能な活動へ資金が供給されることが期待されています。さらに今後、EUグリーンボンド基準の導入により、環境配慮型事業向けの資金調達手段が標準化され、タクソノミー基準に沿った調達資金の利用が保証される見込みです。

これらの制度は、会計法などの改正を通じてポーランド国内法にも反映されており、国内の持続可能性報告体制を強化するとともに、ポーランド企業がEU資金やグリーンファイナンスを活用しやすくしています。また、ポーランドの産業界や金融機関も、グリーンボンドやサステナビリティ関連ファンドなどを積極的に活用しつつあり、コロナ禍からの復興を見据えた次世代EU基金や地域開発基金といったEU資金の支援も受けながら、エネルギー転換とグリーン成長戦略の実現を目指しています。



● 第5部 日系企業向けの投資優遇措置

PAIH
Grupa PFR

KOZIKOWSKI
& PARTNERS
BUSINESS
CONSTRUCTION
ENERGY

5.1 外国資本を誘致する ポーランド投資ゾーン

ポーランドは、EUの結束政策および地域開発資金の最大の受益国であり、その多くは研究開発・技術革新・環境保全を担う企業に向けられています。

投資家は、ポーランド投資ゾーンという優遇制度により法人所得税（CIT）を減免されるほか、全国各地で実施される戦略事業に参加すれば政府補助金も申請できます。

ポーランド投資ゾーンでの税制優遇措置

ポーランド投資ゾーンは、これまでの特別経済区を全国に拡充させた仕組みです。2018年5月10日に公布、同年6月30日に施行された新規投資支援法により、同年9月5日からは全国どこでも税制優遇を受けられる制度として運用が開始されました。これにより、従来のように特定地域に限らず、ポーランド全土で新規投資に対して、12～15年にわたり法人税と個人所得税の減免が受けられるようになりました。規模を問わず、製造業や先進的な業務支援分野で事業を営むあらゆる企業がこの税制優遇措置を受けられます。ただし、投資を行う地域や事業内容によっては、特定の条件や基準が適用される場合があります。

優遇措置を運営する経済特別区ごとの
ポーランド投資ゾーンの地域区分



地域助成の限度額

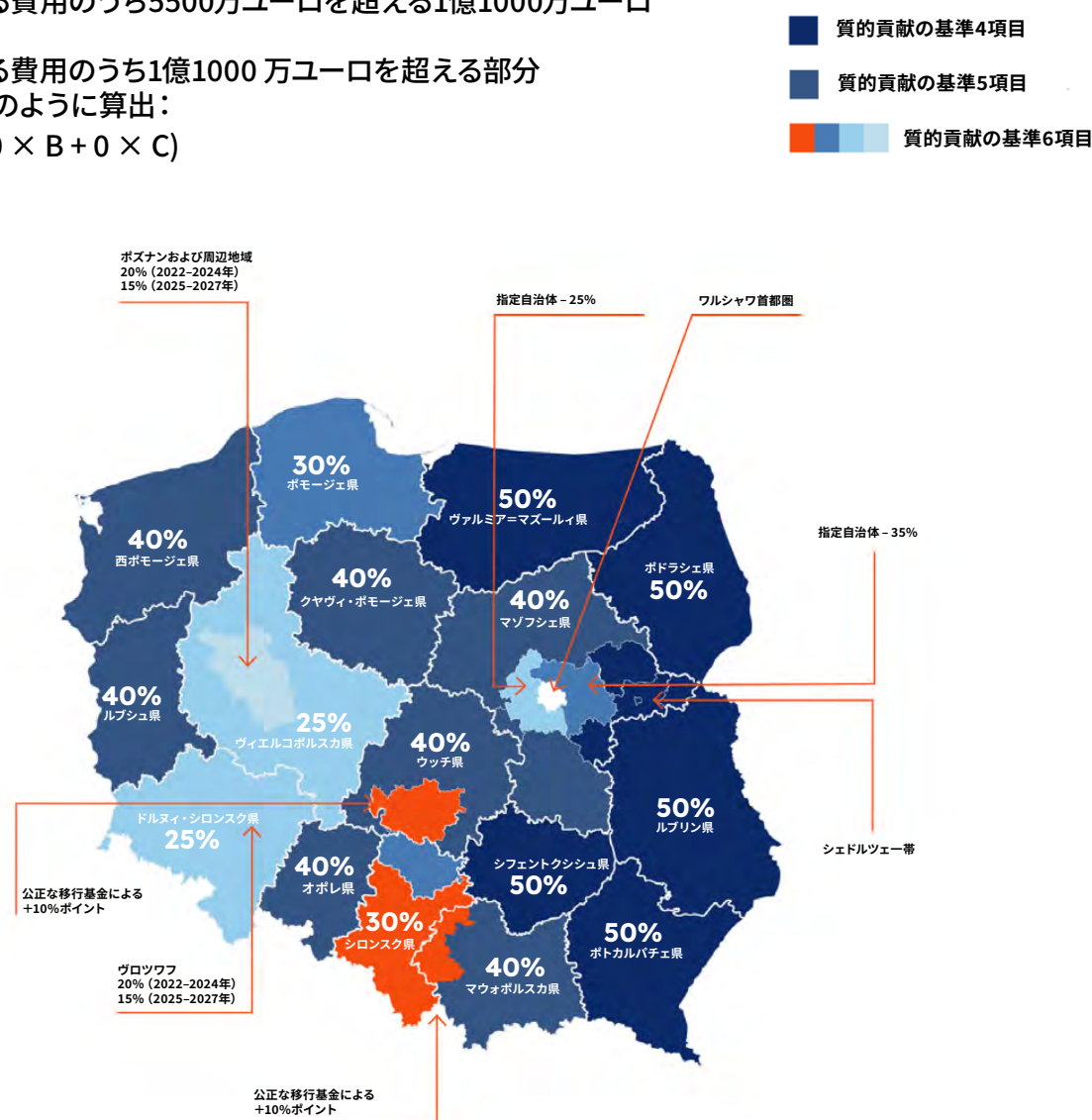
R – 当該地域に適用される最大助成率

A – 対象となる費用のうち5500万ユーロ

B – 対象となる費用のうち5500万ユーロを超える1億1000万ユーロまでの部分

C – 対象となる費用のうち1億1000万ユーロを超える部分と定義して次のように算出：

$R \times (A + 0.50 \times B + 0 \times C)$



5.2 ポーランド投資ゾーンにおける税制優遇申請の手順

ポーランド投資ゾーンにおける公的支援の申請手続きは分かりやすく簡単です。

まず、投資予定地を所管する投資ゾーン運営機関を特定します。次に、数値で定められた条件と、内容面での条件を満たしているかどうかを確認します。最低投資額は、その地域の失業率に応じて異なります。失業率が高い地域でなら、大企業の場合、約240万ユーロから投資が認められますが、失業率の低い都市（グダニスク、グディニャ、ポズナン、ヴロツワフなど）では最低投資額はより多くなり、約2400万ユーロの投資が求められます。再投資の場合、この要件は50%軽減されます。

数値的な条件を満たすだけでなく、企業は申請の際に、地域ごとの国からの助成率（補助率）に応じて、経済や社会への質的な貢献も4、5、または6項目について説明を求められます。

質的な貢献としては主に以下が重視されます：

- ・ 国家の開発方針に沿った産業投資
- ・ 地域経済での連携強化
- ・ ロボット化・自動化の推進
- ・ 国家戦略クラスターへの参加
- ・ 研究開発の推進
- ・ 再生可能エネルギーへの投資
- ・ 中小企業・零細企業としての投資
- ・ 専門職の創出
- ・ 環境への負荷を低く抑えた事業活動
- ・ 開発拠点の立地
- ・ 人材育成や技能習得、職業訓練との連携促進
- ・ 従業員への福利厚生充実

補助を申請する際には、対象地域における新規投資で雇用を創出すること、あるいは同地域での再投資で雇用を維持することを求められます。原則として、新たに1～2名の雇用と既存雇用の維持で十分とされています。

補助対象となる投資費用は以下のとおりです：

- ・ 土地の購入または永代使用权の取得
- ・ 有形固定資産の購入または自社製作
- ・ 既存の有形固定資産の拡張や機能向上
- ・ 技術移転に向けた無形資産の購入
- ・ 土地・建物・施設のリース料（新規投資完了日から大企業は5年以上、中小企業は3年以上の契約が条件）

- ・ 契約終了時に所有権が移るファイナンスリースで導入した、土地・建物・施設以外の資産の取得

大企業に対する助成率（補助率）は地域ごとに定められており、中小企業には追加の優遇が適用されます。具体的には、中堅企業は+10ポイント、小規模および零細企業は+20ポイントが上乗せされます。なお、ワルシャワ首都圏の一部自治体を除き、地域投資支援の対象地域は全国に拡大されています。

5.3 戦略投資を促す助成金の現金支給

ポーランド政府は、リスクと資本支出が最も大きい投資の初期段階における支援がいかに重要か認識しており、地域助成の一部を現金支給で受け取れる仕組みを整えています。2019年～2024年の間、平均で毎年21件の戦略投資案件が現金支給を受けました。

この制度では、初期投資支出が大部分を占める投資案件と、人件費が大部分を占める投資案件とで助成率（補助率）が異なります。前者に該当する製造業および研究開発への投資では、対象費用の5%または15%までが助成され、後者に該当する先進的な業務支援サービスや研究開発への投資では、提供するサービスの種類、新規雇用数、立地条件に応じて、1件あたり4万ズロチまで助成金が支給されます。

現金支給は2025年末で終了予定ですが、ポーランド政府は、世界的なビジネス動向の変化や、企業・コンサルタント・行政機関が直面した課題を踏まえた新たな政策を策定中です。最新情報はポーランド投資貿易庁の公式サイトでご確認ください：https://www.paih.gov.pl/en/why_poland/investment_incentives/。

また、ポーランド政府は先端技術への投資促進に注力しています。ロシアによるウクライナ侵攻と、EUによるグリーン経済移行に不可欠とされる戦略投資への誘致強化を受け、2023～2025年にはバッテリー、太陽光発電設備、風力発電設備、ヒートポンプ、電解装置、二酸化炭素の回収・再利用・貯留設備（CCUS）、それらの部品の製造、およびそれらに不可欠な主要原材料の精製・回収に対する助成金制度が導入されました。EU規則の変更により、総投資額の35%まで助成が可能となり、1億ユーロ規模の投資案件にも対応できる支援体制が整備されました。

この助成金を活かし、Ionway、SK Nexilis、Windar、Batlic Towersなど各社がポーランドでの一大事業を始動させ、電動モビリティや風力発電のサプライチェーン拡大にも大きな追い風となりました。

この助成金制度は2025年で終了となりますが、ポーランド政府は、投資環境の改善と新規企業の誘致に向けて、たゆまず努力を続けており、今後の助成金制度にも、こうした方針が反映される予定です。ポーランド投資貿易庁（PAIH）の公式サイトを随時ご確認ください。

5.4 税制優遇措置と研究開発補助金

ポーランドでは、技術革新や研究開発を促すために、研究開発税制、IP Box制度、試作品に対する追加的控除、ロボット化と自動化に向けた追加的控除など、さまざまな税制優遇措置が用意されています。

研究開発税制の下では、研究開発活動にかかる費用（人件費、原材料費、外部サービス費、特許関連費用など）は課税所得から100%控除できます。人件費については特例があり、一般企業でも200%まで控除できます。さらに研究開発機関に認定された場合には、人件費以外の費用も200%まで控除の対象になります。

IP Box制度は、研究開発を通じて創出された特許、ソフトウェア著作権、実用新案、その他の特定の知的財産（IP）から得た収益に対し、所得税率を5%に引き下げる制度です。この制度を利用するには、研究開発活動とその知的財産の創出との関連性を明確に示す必要があります。

試作品に対する追加的控除は、研究開発税制とIP Box制度を補うべく2022年に導入され、新製品の試作や市場投入にかかる費用を対象としています。控除額は、同費用の30%を上限とし、かつ総収入の10%を超えることはできません。

ロボット化と自動化に向けた追加的控除により、ロボット導入や自動化に向けたソフトウェア、研修、設備導入を含めた投資費用の50%を課税所得から差し引くことができます。この制度は2026年末までの時限措置となっています。

これらの税制優遇は、企業による研究開発や技術革新を促し、その競争力を強化し、投資を誘致することを目的としており、産学連携の強化、さらには先端産業における雇用創出にも貢献しています。

企業別投資協定

外国投資家がポーランド財務大臣との間で締結する企業別投資協定は、日本の事前確認制度の幅広さと、事前価格合意の契約的拘束力を兼ね備えたような仕組みです。通常の税務手続きよりも柔軟なので、個々の事業内容や投資の実情に応じた税務を管理できるようになります。

この協定の締結により、ポーランド当局と協調関係を築けるため、投資の各段階において必要な支援や助言を得ることができます。

財務省に設置された投資家向け税務相談センターは、税務のワンストップ窓口として機能しています。

詳しくは公式サイトをご参照ください：
<https://www.podatki.gov.pl/en/news/investment-agreement-ruling-590/>

メールでもお問い合わせを受け付けております：
centrum.obslugi.inwestora@mf.gov.pl

● 第6部 付録

PAIH
Grupa PFR

**KOZIKOWSKI
& PARTNERS** BUSINESS
CONSTRUCTION
ENERGY



6.1 2025年大阪・関西万博での経済交流

ポーランドは2025年大阪・関西万博でパビリオンを出展し、日本でも特に大阪と関西地域の経済界との関係を強化するため、経済交流を推進しました。まず、日本向け輸出でポーランドが強みを発揮すると期待される情報通信、フィンテック、ゲーム、化粧品、食品、再生可能エネルギー、医療分野に的を絞り、ポーランド系企業向けに一連の業界別オンライン講座を開催しました。これには合わせて、約800名の企業代表者が参加しました。これに続いて、日本の輸入業者やポーランドとの取引を検討する企業関係者をポーランドへ視察に招待しました。2024年9月から2025年3月にかけて実施された一連の業界別視察ツアーには、合わせて約70名が参加し、ポーランドの強みを理解するための説明会、商談会、さらには各地の生産施設の見学に参加しました。

大阪・関西万博の開催期間中は、ポーランド・日本貿易フォーラムなど各種の経済交流イベントが開催されました。同フォーラムは5月20日に実施され、日本とポーランドの企業や関係機関を代表する約360名が出席する中、ポーランドの輸出力、日本の輸入要件、そして両国間の経済関係の現状について発表がなされました。ポーランド企業関係者は、自社をビッチ発表で売り込み、商談会に参加することができました。フォーラムは、両国の150名を超える企業関係者が集う夕食会で締めくくられました。

さらに経済交流を深めるべく、大阪・関西万博の終盤2025年9月30日には、ポーランド・日本



投資フォーラムが開催されます。両国から約300名の企業、報道機関、政府機関の関係者と識者が一堂に会し、エネルギー、インフラ、宇宙開発、先端エレクトロニクス、資本市場をめぐる戦略投資案件が取り上げられ、両国の投資協力を深めるための方策が話し合われます。

万博会場のポーランド館は、取引先開拓の拠点として日々活用されています。投資環境全般や日本との協力を推進している重点分野について、いつでもご案内いたしますので、ぜひお越しください。



6.2 ウクライナ戦後復興の一大拠点となる ポーランド

ポーランド投資貿易庁のウクライナ復興に 向けた取り組み

日本は長年、国際協力機構（JICA）や日本貿易保険（NEXI）といった機関を通じて政府開発援助（ODA）を展開し、世界各地での復興支援において実績ある枠組みを築いてきました。インフラ、教育、人材育成の分野で豊富な経験を有する日本は、ウクライナの再建に大きく貢献できる立場にあります。同時に、ポーランド投資貿易庁（PAIH）はポーランド開発基金グループ（PFR）とともに、ウクライナ経済への支援やポーランド企業の復興参加を現地で積極的に進めています。合併事業、技術提供、現地提携を通じて復興に貢献したい日本の関係者であれば、ポーランド投資貿易庁のように現地で経験を積んだ機関と協力することで、EU主導の復興支援の制度的仕組みを利用しつつ、ウクライナで具体的な案件を円滑に進めることができるでしょう。

ポーランド投資貿易庁は同国開発技術省の監督の下、ロシアによる全面的侵攻で荒廃したウクライナを復興すべく、ポーランドが積極的に役割を果たせるよう、調整を続け、両国の経済協力を深めてきました。また、ウクライナの関係機関に対する直接支援も行っています。

ポーランド投資貿易庁は、2018年にキーウ、そして2024年8月にはリヴィウに現地事務所を開設しました。これらは、ポーランド企業によるウクライナ進出拠点として機能するほか、連携関係を構築し、両国の投資家を支援しつつ、ウクライナ企業のポーランド移転や新規投資も円滑化しています。

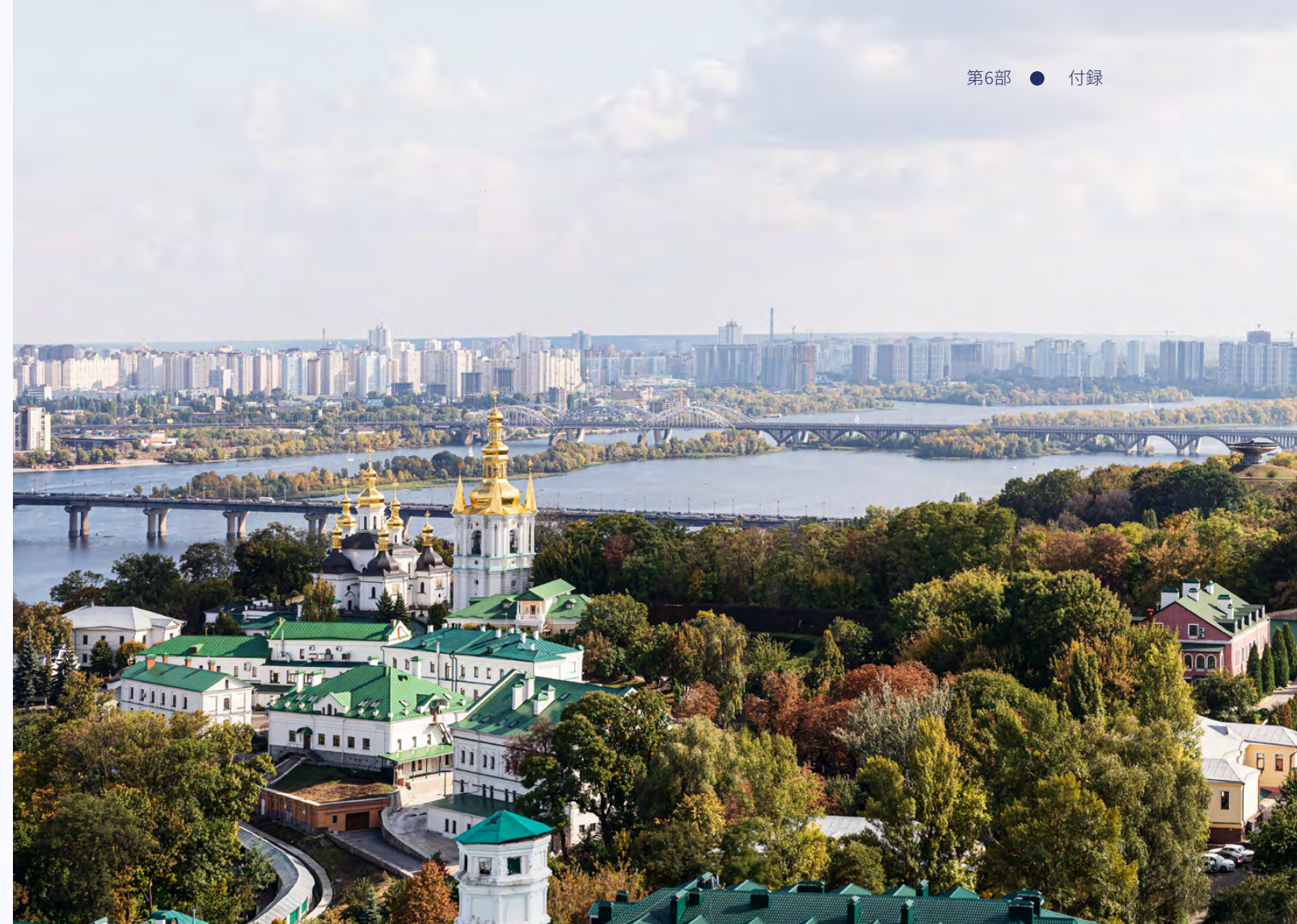
さらにポーランド投資貿易庁は、ポーランド・ウクライナの経済協力に向けた復興年次フォーラムをはじめとする各種イベントを主催・共催しています。この年次フォーラムは「統合・経済・協力」をテーマに掲げ、2024年に第3回目をキーウで迎え、第4回は2025年10月に再びキーウで予定されています。

このほかポーランド投資貿易庁は、ポーランド貿易使節団の派遣、そしてウクライナ貿易使節団の受け入れを通して経済交流を推進しています。2023年から2025年にかけて、建設、エネルギー、上下水道、建築設計、地雷除去、製薬、農業などの分野に加え、複数分野にまたがる事業を営むポーランド企業の代表団を14回派遣しました。また、ウクライナ側からも建設、リサイクル、バイオ燃料業界の関係者や自治体関

係者を含む5つの代表団がポーランドを訪れました。

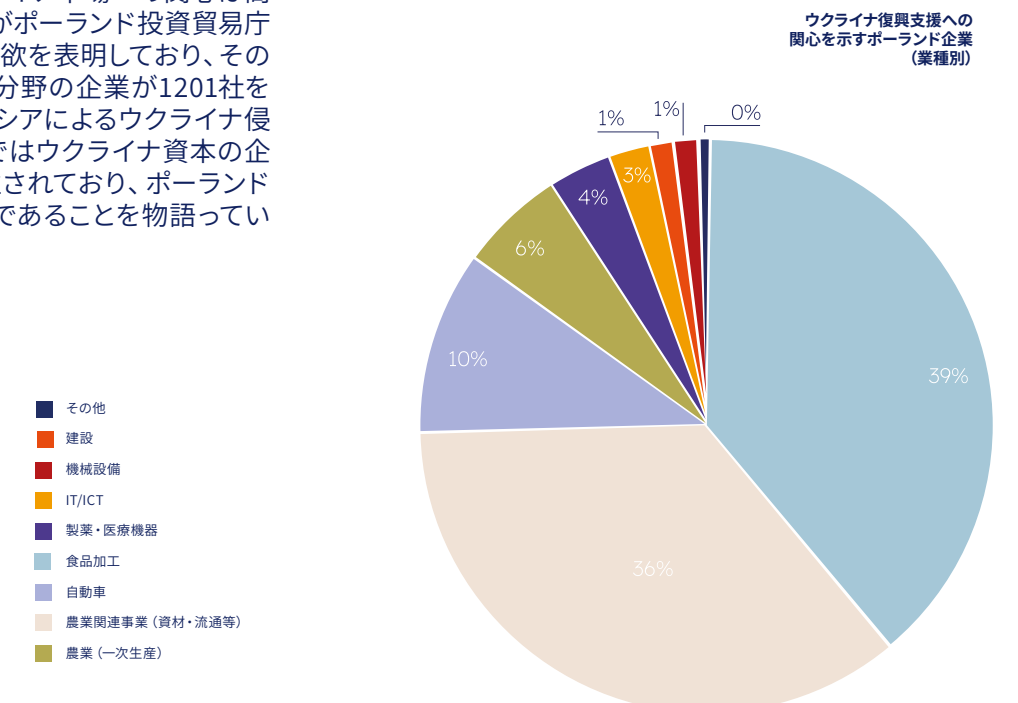
ポーランド投資開発庁は2022年から、ワルシャワに構える拠点の一つで、ウクライナ企業に無償で「Cowork Ukraine」という事務所スペースを提供しています。ここではさらに、ウクライナ企業を支援すべくウクライナのデジタル化省が運営する「Diia.Business Warsaw」の情報センターが設けられ、2025年6月には開設3周年を迎えました。

また、ポーランド企業がウクライナ復興に貢献できるよう準備を整えるため、ポーランド投資貿易庁は[専用サイト](#)を運営し、具体的な協力につながる最新情報を提供しています。さらに、ウクライナ復興を支援しようとするポーランド企業の名簿を公表するほか、危機警報を発令しています。また、最新の復興情報をまとめた「ウクライナ復興ニュースレター」を企業向けに配信しています。



ポーランド企業のウクライナ進出

ポーランド企業のウクライナ市場への関心は高く、これまでに3373社がポーランド投資貿易庁に復興支援への参加意欲を表明しており、そのうち建設とエネルギー分野の企業が1201社を占めています。一方、ロシアによるウクライナ侵攻後、ポーランド国内ではウクライナ資本の企業が1万1千社以上設立されており、ポーランドが投資先として魅力的であることを物語っています。



現在もウクライナでは戦闘が続いているため慎重な投資判断が求められますが、戦後復興という長期的な視点に立てば、外国企業にとって新たな機会が生まれつつあります。ウクライナは再び、ポーランド企業にとっても有望な投資先となる見込みがあります。

2025年3月時点で、ウクライナ国内においてポーランドと関わりのある企業は3547社にのぼります。その半数以上がリヴィウ州（1129社）とキーウ（1006社）に拠点を置いています。投資と復興事業の支援

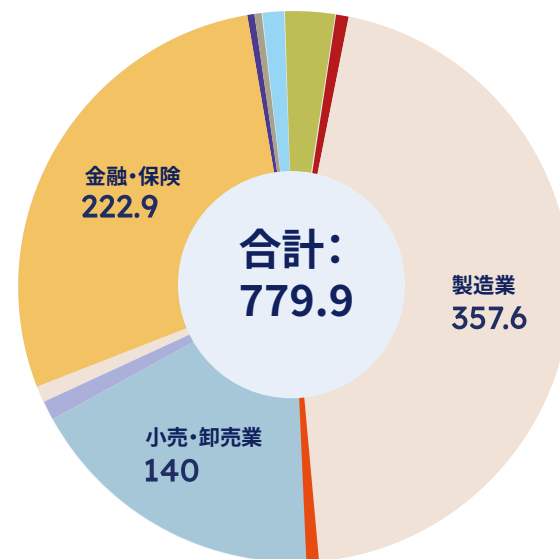
2009年から2023年にかけて、ポーランド企業は、製造業（46%）、金融・保険（29%）、自動車販売・修理（18%）を中心としてウクライナに7億7790万ドルを投資しています。

ウクライナでポーランド投資貿易庁は、主にポーランド企業による投資を支援しています。ポーランド企業は困難の中でも粘り強さを発揮し、復興に不可欠な建設資材を供給するなど、ウクライナ経済のために重要な役割を果たし続けています。

2024年の対ウクライナ直接投資額は1億7250万米ドルと、2023年の1億9160万米ドルから10%減少しましたが、2022年の9700万米ドルを大きく上回りました。これらの投資の多くは、ウクライナ国立銀行（NBU）が課した為替規制で利益を国外に持ち出しにくくなったことを受け、利益の再投資という形を取っています。

ロシアによる全面侵攻をきっかけに、ポーランド企業のウクライナでの事業展開は構造的に変化しています。とりわけ製薬やリハビリ・義肢装具、地雷除去といった分野での参入や事業拡大が目立ち、化学肥料の輸出も一段と活発になっています。

ポーランドの対ウクライナ投資
(2009～2023年、百万ドル)



制作協力者

—— **アルカディウシュ・タルノフスキ**
投資支援部 次長 | ポーランド投資貿易庁

—— **マウゴジャタ・シュミット**
主任専門官 | ポーランド投資貿易庁

—— **ヴァレリー・クラヴェツ**
上級専門官 | ポーランド投資貿易庁

—— **ロベルト・ザヨンツ**
専門官 | ポーランド投資貿易庁

—— **アンナ・ボルトニク**
アシスタント | ポーランド投資貿易庁

—— **ヤツェク・コジコフスキ 法学博士**
法律顧問 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **ミハウ・ベントコフスキ=コジョウ 法学博士**
法律顧問 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **マルタ・サバト**
弁護士 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **ダリア・スクシプチャク=コジコフスカ**
弁護士 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **アンジェイ・パウイス**
弁護士 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **ヤツェク・フォルメラ**
法律顧問 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **アルカディウシュ・レゲンチュク**
弁護士研修生 | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所

—— **マルティナ・グトコフスカ**
アシスタント | コジコフスキ&パートナーズ法律事務所



マルタ・シュチギェウ
ポーランド投資貿易庁
東京オフィス 所長

〒105-6415 東京都港区虎ノ門1-17-1
虎ノ門ヒルズビジネスタワー15階

携帯: +81 80 5004 8995
marta.szczygiel@paih.gov.pl

www.paih.gov.pl



アルカディウシュ・タルノフスキ 博士
ポーランド投資貿易庁
投資支援部 次長

Polish Investment and Trade Agency
ul. Krucza 50
00-025 Warszawa, Poland
携帯: +48 600 325 820
arkadiusz.tarnowski@paih.gov.pl

www.paih.gov.pl



ヤツェク・コジコフスキ
法学博士・国際法学修士 / PhD, LL.M.
コジコフスキ&パートナーズ法律事務所
代表弁護士 | 法律顧問

KOZIKOWSKI & PARTNERS
Grzybowska Park
ul. Grzybowska 5a
00-132 Warszawa, Poland

携帯: +48 604 137 956
jacek@kozikowski.com.pl

www.kozikowski.com.pl