2025年度新規事業所立地計画に関する動向調査結果

一般財団法人日本立地センター
2025年11月17日

Ⅰ　調査の実施方法

１．対象企業

全国の製造業の全業種及び物流業（道路貨物運送業・倉庫業・こん包業・卸売業の４業種）を対象に、資本金1,000万円以上、従業員20人以上で、企業評点（信用調査会社による企業評価点）が一定水準にある20,000社（製造業15,000社、物流業5,000社）に調査票を送付し、郵送、FAXまたはE-mailにより回収を行った。

なお、転居先不明等による返送が23社あり、実質発送数は19,977社であった。

２．実施期間

調 査 票 発 送 日：2025年7月1日
調査票回収期限：2025年7月22日

３．回収結果

実質発送数：19,977社
（製造業14,985社、物流業4,992社）
回　答　数：2,183社
（製造業1,699社、物流業484社）
回　収　率：10.9％
（製造業 11.3％、物流業 9.7％）

Ⅱ　立地計画の有無と内容

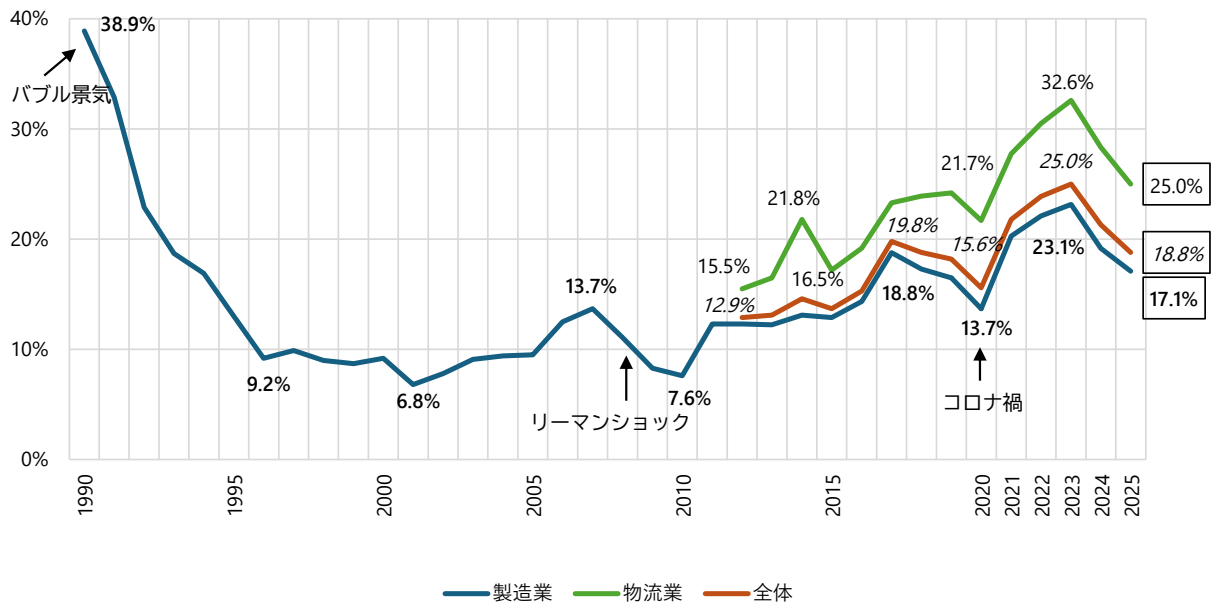
1．事業拠点の立地計画状況（図表1、図表2）

事業拠点の立地計画（新設・増設・移転）の有無については、「計画がある」18.8%、「未定」10.6%、「計画はない」69.5%であった。コロナ禍以降３年連続で増加してきた「計画がある」企業の割合（以下、立地計画割合とする）が、減少した前年度からさらに2.5ポイント減少したが、減少の度合いは前年度より緩く、コロナ禍前の2018年度と同じ割合となっている。

業種別では、製造業が17.1%（前年度比▲2.1ポイント）と減少しているが、この30年でみると比較的高い水準となっている。また、物流業は25.0%（同▲3.3ポイント）と減少したものの、2012年からの調査期間でみると高水準である。

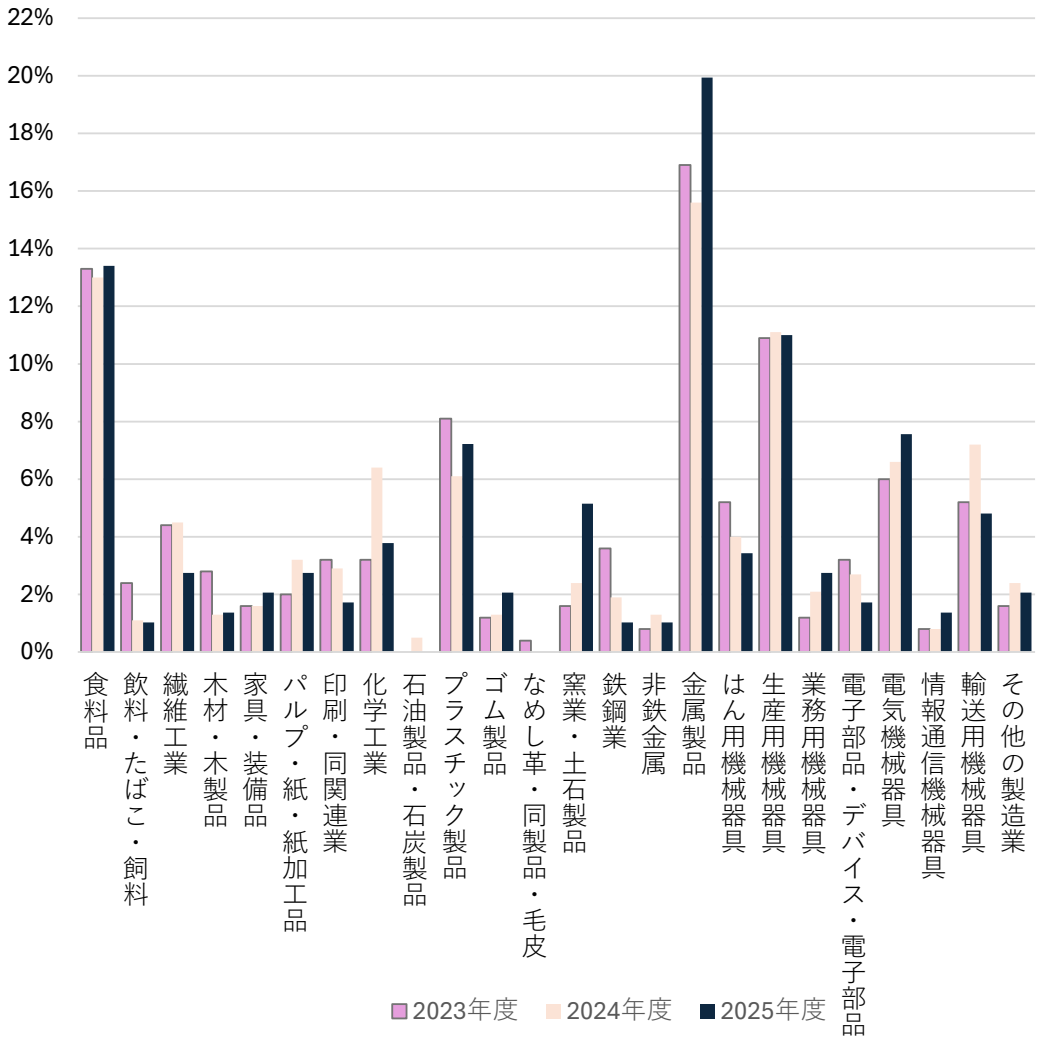
今回の調査で立地計画割合が減少した要因は、コロナ禍で先が見えずに抑えられた投資の反動が現れたと見られた2021年度以降の高水準が収まりつつあるのではないかと考えられる。また、調査時点がトランプ関税の妥結前であり、先行きの不透明感があったことや、産業用地の不足、高騰する建築費によって、立地計画を躊躇したとも考えられる。

このようなことを勘案すると、依然としてコロナ禍前の水準を維持していることから、企業の新規立地意欲は底堅いと言える。



図表1　立地計画割合の推移

製造業について業種別構成比（日本標準産業分類・中分類）をみると、例年と同様に金属製品19.9%（前年度比+4.3ポイント）、食料品13.4%（同+0.4ポイント）、生産用機械器具11.0%（同▲0.1ポイント）の３業種が上位となっている。前年度比で増加の大きかった業種は、上記金属製品のほか、窯業・土石5.2%（同+2.8ポイント）、逆に減少が大きかった業種は、化学3.8%（同▲2.6ポイント）、輸送用機械器具4.8%（同▲2.4ポイント）、繊維2.7%（同▲1.8ポイント）となっている。



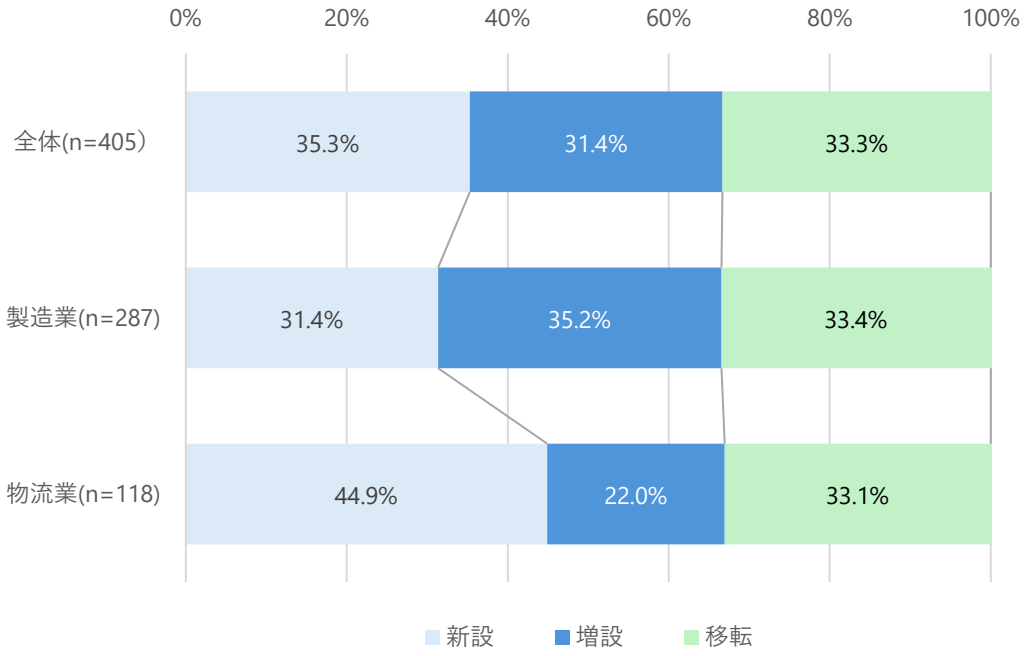
図表2　立地計画ありと回答した製造業業種別構成比の推移

2. 立地計画の内容

（1）立地形態（図表 3）

計画における立地形態（新設・増設・移転）については、全体では「新設」35.3％（前年度比▲0.9ポイント、「増設」31.4％（同▲0.1ポイント）、「移転」33.3％（同+0.9ポイント）となった。

業種別では、製造業が「新設」31.4％（同+1.4ポイント）、「増設」35.2％（同▲0.7ポイント）、「移転」33.4％（同▲0.6ポイント）となった。物流業では「新設」44.9％（同▲5.4ポイント）、「増設」22.0％（同+1.4ポイント）、「移転」33.1％（同+4.0ポイント）で、「新設」の割合は下がったものの、依然「新設」が中心の傾向は続いている。



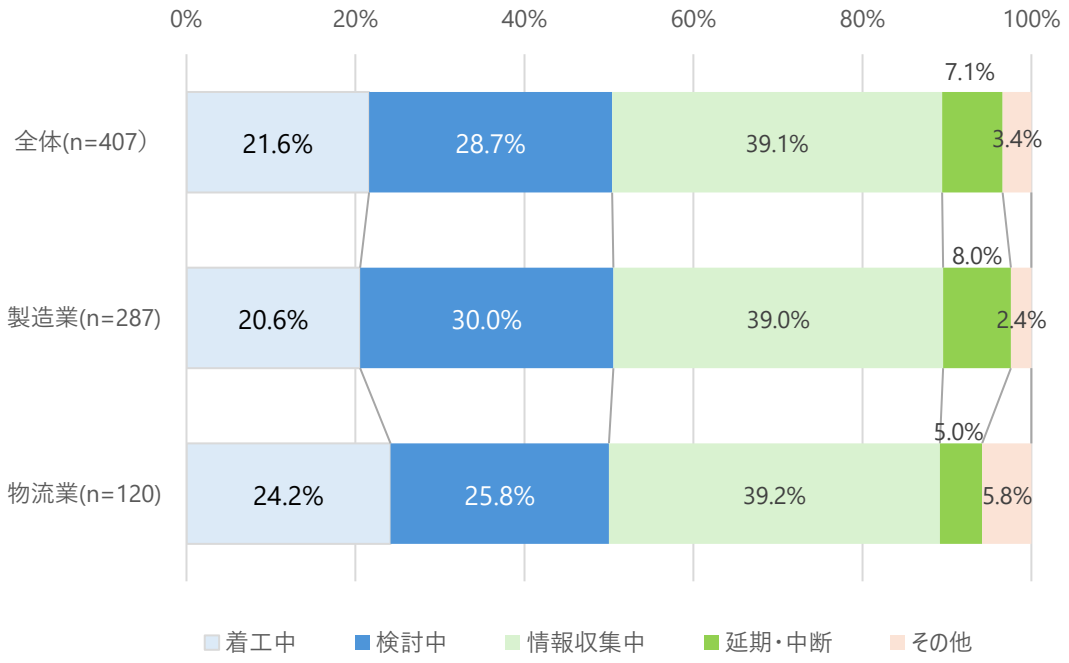
図表3　立地形態

（２）進捗状況（図表4）

立地計画の進捗状況について、全体では「検討中」28.7％（前年度比▲3.8ポイント）、「情報収集中」39.1％（同▲0.6ポイント）と着工前が約７割近くを占めている。

業種別では、製造業で「情報収集中」が39.0％（同+1.1ポイント）で最も多く、次いで「検討中」30.0％（同▲5.2ポイント）、「着工中」20.6％（同+3.0ポイント）となっている。物流業では「情報収集中」が39.2％（同▲4.9ポイント）で最も多く、次いで、「検討中」25.8％（同▲0.2ポイント）、「着工中」24.2％（同+0.5ポイント）となっている。「延期・中断」は全体で7.1％（同+3.0ポイント）、製造業で8.0％（同+3.2ポイント）、物流業で5.0％（同+2.2ポイント）といずれも増加している。

「延期・中断」と回答した理由としては、「建築費の高騰」、「受注減などによる業績の悪化」、「事業承継」や「幹部社員の定年」のほか、「農地転用」、「下水道などインフラ整備の遅れ」などがあげられている。なお、「その他」の内容としては「許認可の遅れ」などがあげられている。

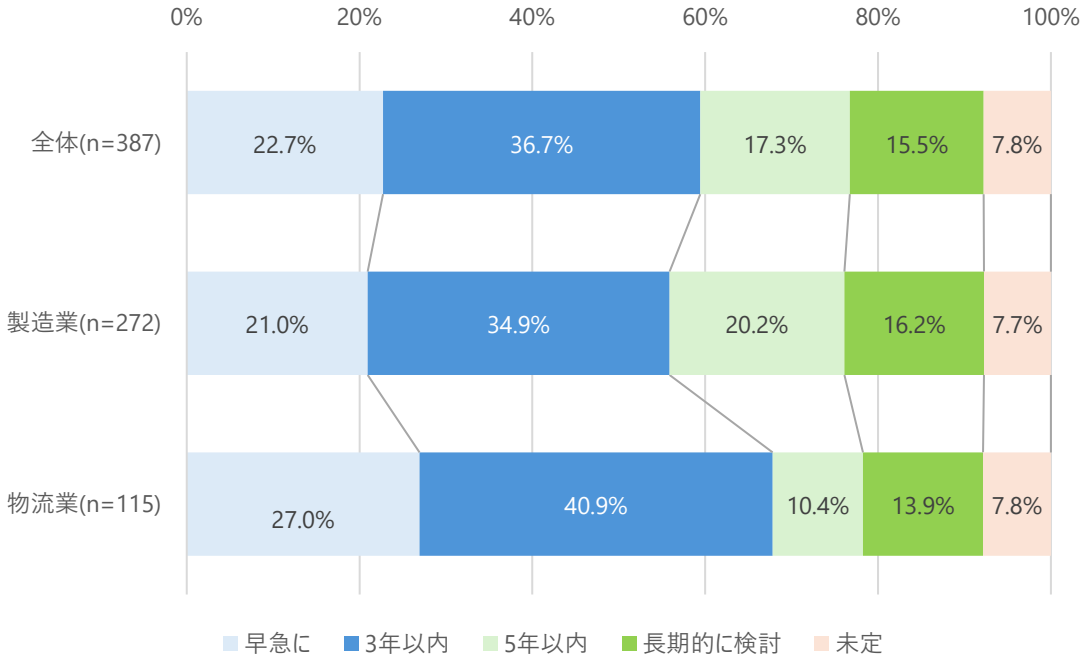


図表４　進捗状況

（3）着工予定時期（図表5）

立地計画の着工予定時期について、全体では「早急に」22.7％（前年度比▲6.2ポイント）、「３年以内」36.7％（同+2.1ポイント）、「５年以内」17.3％（同▲1.1ポイント）と５年以内までで76.7％と前年度（81.9％）、前々年度（83.2％）と比べて低くなっている一方で、「長期的に検討」が15.5％（同+3.2ポイント）、「未定」が7.8％（同+1.9ポイント）と増加している。

業種別では、製造業が「早急に」21.0％（同▲6.7ポイント）、「3年以内」34.9％（同+0.7ポイント）、「5年以内」20.2％（同+0.5ポイント）となっている。物流業は、「早急に」27.0％（同▲5.2ポイント）、「3年以内」40.9％（同+6.4ポイント）、「５年以内」10.4％（同▲4.5ポイント）となった。いわゆる2024年度問題の対策が一段落したことから、「早急に」の割合が低下し、「3年以内」という回答の割合は、この数年で最も高くなった。



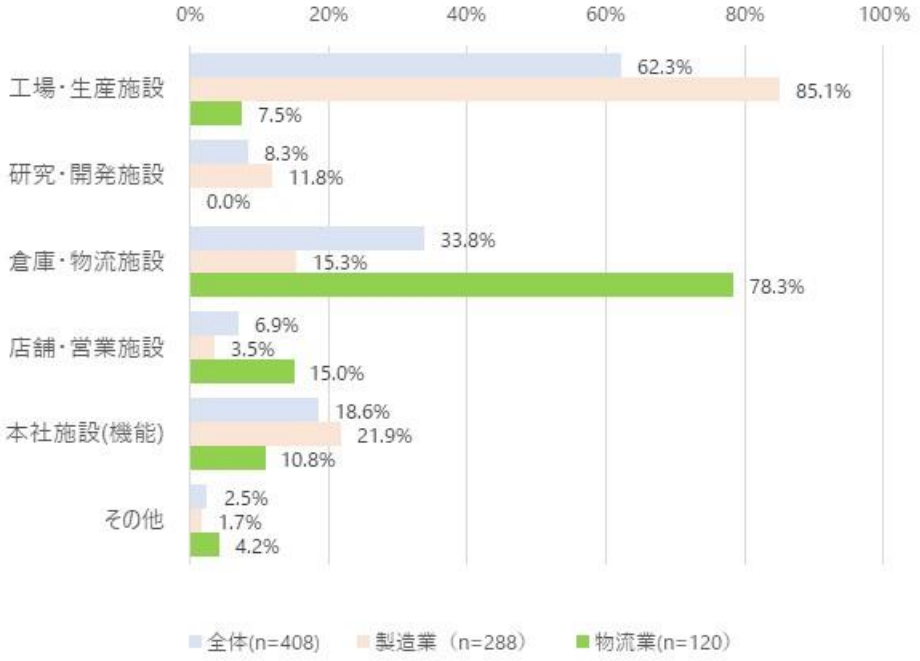
図表5　着工予定時期

（4）対象施設（図表6）

立地を計画している主な施設は、製造業で「工場・生産施設」が85.1%（前年度比▲0.8ポイント）、物流業で「倉庫・物流施設」が78.3%（同▲0.9ポイント）と、ほぼ例年どおりの結果となった。

そのなかでも、製造業が「研究・開発施設」で11.8%（同+1.7ポイント）、物流業が「店舗・営業施設」で15.0%（同+1.5ポイント）増加している。

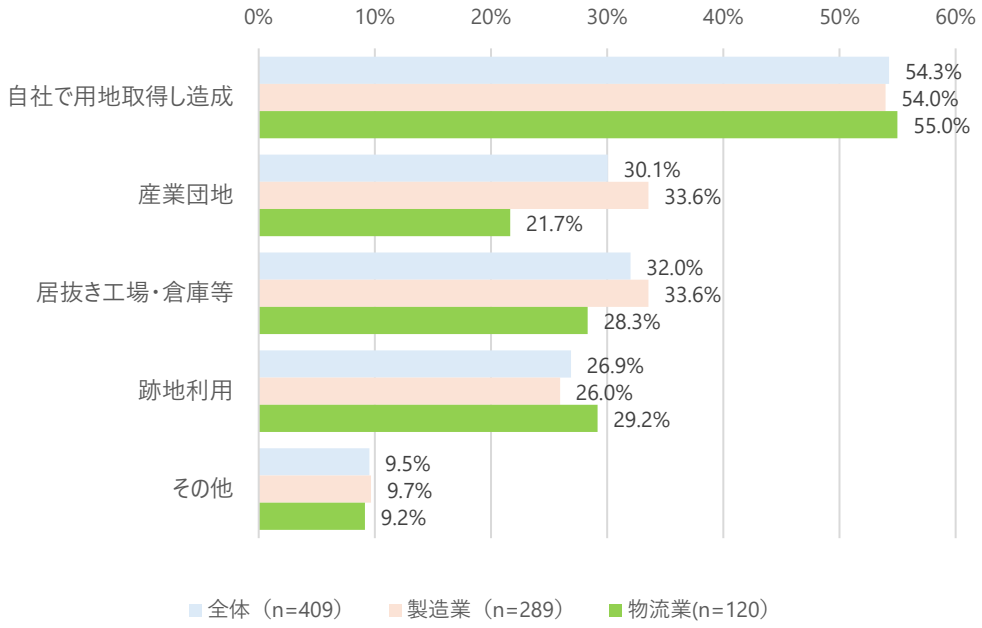
なお、「その他」の内容としては、駐車場や整備工場、検査場などがあげられている。



図表6　対象施設（複数回答）

（5）計画の用地、施設（図表7）（新規追加項目）

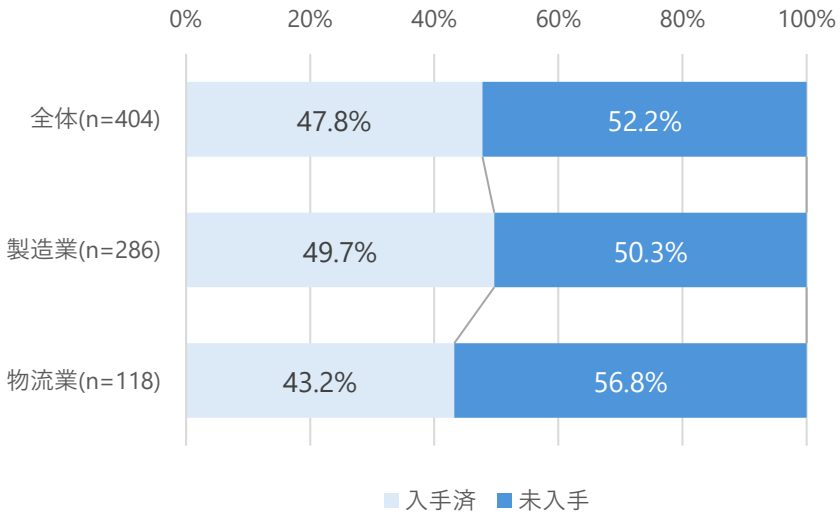
計画の用地、施設は、全体で「自社で用地取得し造成」が54.3％で最も多く、「居抜き工場・倉庫等」32.0％、「産業団地」30.1％、「跡地利用」26.9％となった。業種別には、「自社で用地取得し造成」が製造業（54.0％）、物流業（55.0％）ともに最も多かったが、製造業では「産業団地」33.6％、「居抜き工場・倉庫等」33.6％、「跡地利用」26.0％で、物流業では「跡地利用」29.2％、「居抜き工場・倉庫等」28.3％、「産業団地」21.7％と逆の順序となった。



図表7　計画の用地、施設（複数回答）

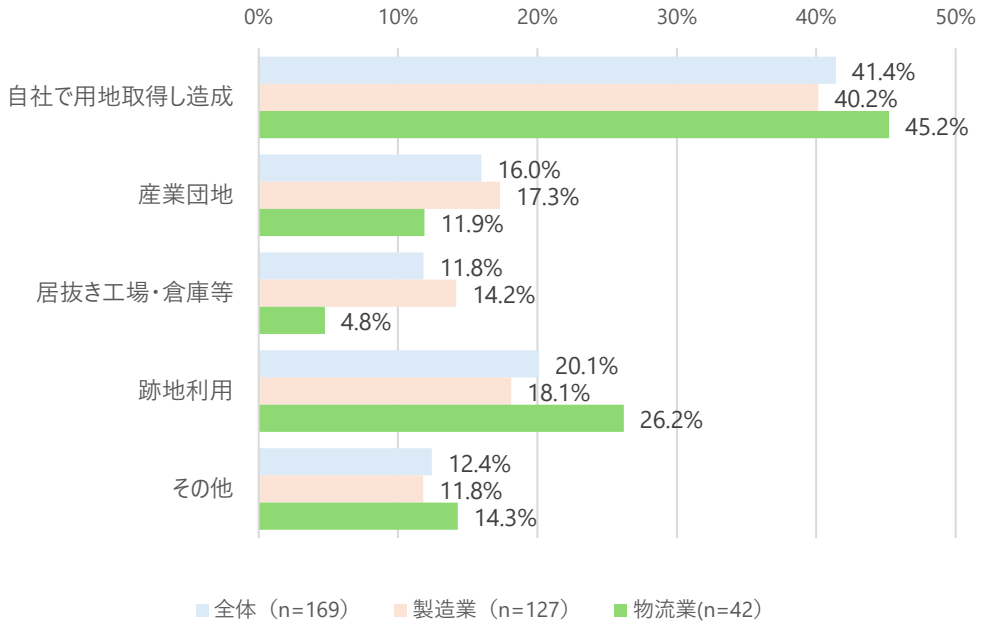
（6）用地の入手状況（図表8、図表9）

立地計画に係る用地の入手状況は、「入手済」が、全体では47.8％（前年度比+7.5ポイント）、製造業が49.7％（同+7.0ポイント）、物流業が43.2％（同+7.4ポイント）となり、「入手済」が大きく増加した。



図表 8　用地の入手状況

「入手済」と回答したうち、どのような用地、施設を入手したのかについては（新規追加設問）、全体で「自社で用地取得し造成」が41.4％で最も多く、「跡地利用」20.1％、「産業団地」16.0％、「居抜き工場・倉庫等」11.8％となった。業種別には、「自社で用地取得し造成」が製造業（40.2％）、物流業（45.2％）とともに多く、次いで製造業では「跡地利用」18.1％、「産業団地」17.3％、「居抜き工場・倉庫等」14.2％で、物流業では「跡地利用」26.2％、「産業団地」11.9％、「居抜き工場・倉庫等」4.8％となった。



図表9　取得した用地、施設（複数回答）

（7）候補地域

①製造業（図表10、図表11）

製造業の候補地域では、「東海」の25.1％に続き、「南関東」18.1％、「近畿臨海」10.5％と３大都市圏が例年同様に上位となっている。これに続いて、「北関東」が9.1％、「南東北」が7.7％、「近畿内陸」が7.3％となっている。なお、候補地域について、具体的な都道府県名をあげた回答では、静岡県が4件、岡山県が2件となっている。「海外」はベトナムがあげられた。

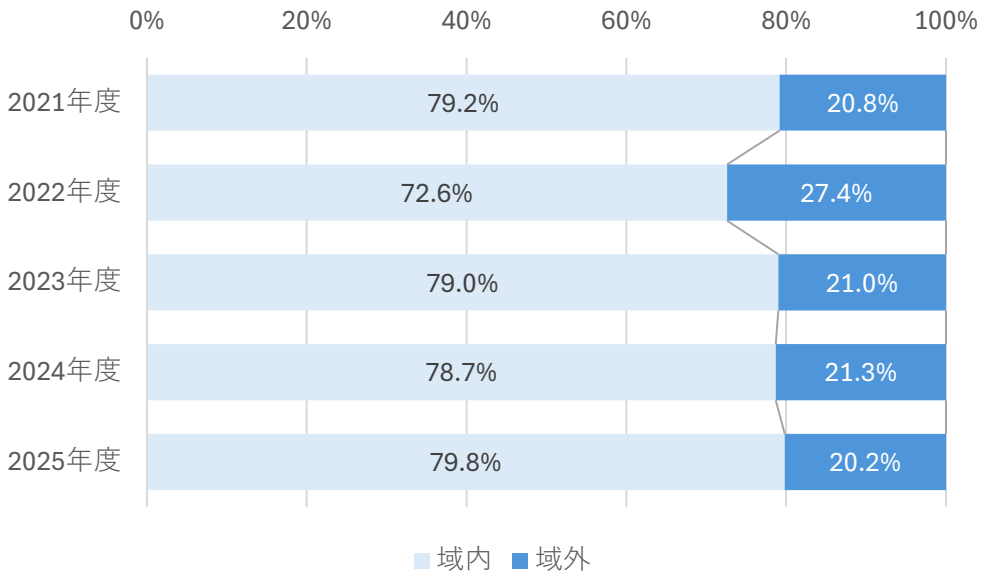
本社所在地と同じ域内を候補地域とする傾向が高く、その割合は、79.8％（前年度比+1.1ポイント）であった。これを本社所在地別にみると、特に「北海道」、「北東北」、「南東北」、「北陸」、「山陰」、「四国」、「北部九州」、「南部九州」では、100％が域内への立地を志向している。本社が「南関東」の企業は「北関東」13件、「南東北」5件、「甲信越」4件、「近畿臨海」の企業は、「近畿内陸」6件と近隣他地域への立地意向も有する。

図表10　製造業の本社所在地と候補地域（複数回答）

本社所在地＼候補地域		北海道	北東北	南東北	北関東	南関東	甲信越	東海	北陸	近畿内陸	近畿臨海	山陰	山陽	四国	北部九州	南部九州	海外
1	北海道	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	北東北	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	南東北	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	北関東	0	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	南関東	0	3	5	13	46	4	3	0	1	1	1	0	0	0	0	2
6	甲信越	0	0	0	0	1	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7	東海	0	0	0	2	3	0	63	0	1	2	0	0	0	1	1	0
8	北陸	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
9	近畿内陸	0	0	0	0	0	0	2	0	12	0	0	0	0	0	0	0
10	近畿臨海	0	0	2	1	1	0	3	0	6	27	0	1	0	0	0	0
11	山陰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
12	山陽	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0
13	四国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0
14	北部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0
15	南部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0
合計		4	7	22	26	52	16	72	7	21	30	2	13	10	15	10	2
回答率	2025年度(n=287)	1.4%	2.4%	7.7%	9.1%	18.1%	5.6%	25.1%	2.4%	7.3%	10.5%	0.7%	4.5%	3.5%	5.2%	3.5%	0.7%
	2024年度(n=368)	1.6%	1.9%	5.4%	7.0%	17.5%	7.3%	20.7%	4.3%	9.7%	14.5%	0.8%	6.5%	7.0%	5.1%	3.2%	1.3%
	2023年度(n=248)	1.2%	4.0%	3.6%	10.1%	18.1%	9.7%	20.6%	3.6%	8.5%	10.9%	1.2%	6.0%	2.8%	3.6%	3.6%	3.2%

本調査における候補地域の分類

〇北海道：北海道
〇北東北：青森・岩手・秋田
〇南東北：宮城・山形・福島
〇北関東：茨城・栃木・群馬
〇南関東：埼玉・千葉・東京・神奈川
〇甲信越：新潟・山梨・長野
〇東海：岐阜・静岡・愛知・三重
〇北陸：富山・石川・福井
〇近畿内陸：滋賀・京都・奈良
〇近畿臨海：大阪・兵庫・和歌山
〇山陰：鳥取・島根
〇山陽：岡山・広島・山口
〇四国：徳島・香川・愛媛・高知
〇北部九州：福岡・佐賀・長崎・大分
〇南部九州：熊本・宮崎・鹿児島・沖縄



図表11　製造業の域内・域外の推移

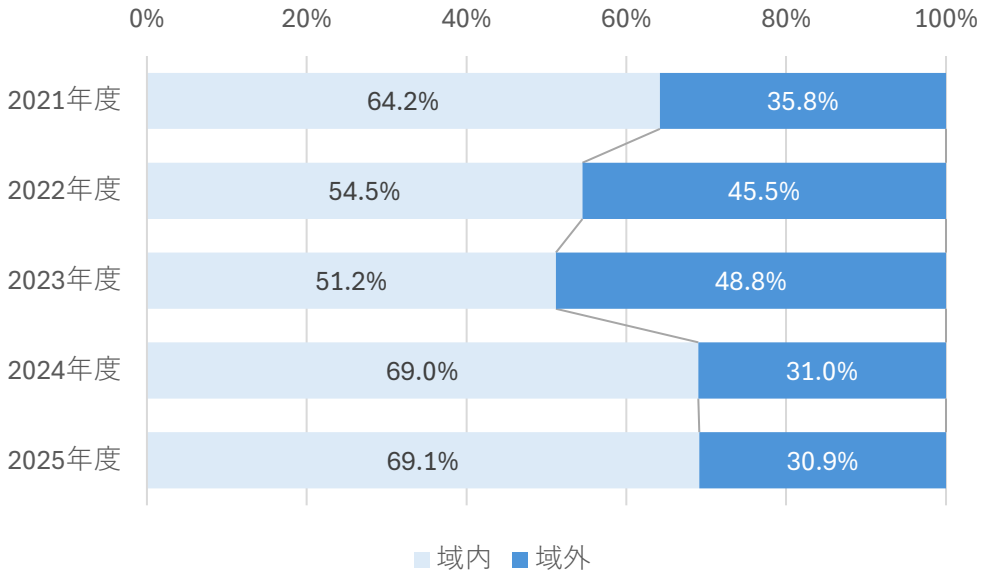
②物流業（図表12、図表13）

物流業の候補地域は、「東海」が20.0%、次いで「南関東」が15.0%、「近畿臨海」と「南部九州」がそれぞれ9.2%となっている。

本社所在地と候補地域を同じ地域とする割合は、69.1%（前年度比+0.1ポイント）であった。これを本社所在地別にみると、「北関東」、「北陸」、「南部九州」で域内への立地意向が100%だった。他の地域では、比較的多様な地域を志向しているケースが多く、製造業に比べて、本社の近隣地域だけではなく、本社から遠い地域も候補地域とする傾向がみられる。

図表12　物流業の本社所在地と候補地域（複数回答）

本社所在地＼候補地域		北海道	北東北	南東北	北関東	南関東	甲信越	東海	北陸	近畿内陸	近畿臨海	山陰	山陽	四国	北部九州	南部九州	海外
1	北海道	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	北東北	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
3	南東北	0	1	8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	北関東	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	南関東	1	1	0	1	13	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2	0
6	甲信越	0	0	0	2	1	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7	東海	0	0	0	0	3	0	18	0	3	1	0	0	0	1	0	0
8	北陸	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
9	近畿内陸	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	1	1	0
10	近畿臨海	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	0	2	0	1	0	0
11	山陰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	山陽	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0
13	四国	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7	0	0	0
14	北部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	6	2	0
15	南部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
合計		6	3	8	7	18	10	24	2	8	11	1	10	7	10	11	0
回答率	2025年度(n=119)	5.0%	2.5%	6.7%	5.8%	15.0%	8.3%	20.0%	1.7%	6.7%	9.2%	0.8%	8.3%	5.8%	8.3%	9.2%	0.0%
	2024年度(n=178)	4.0%	2.3%	6.9%	7.4%	18.3%	6.9%	20.6%	3.4%	6.9%	10.9%	1.1%	6.9%	3.4%	10.9%	4.6%	0.0%
	2023年度(n=89)	6.7%	3.4%	9.0%	18.0%	27.0%	6.7%	19.1%	6.7%	7.9%	10.1%	1.1%	4.5%	3.4%	14.6%	6.7%	0.0%



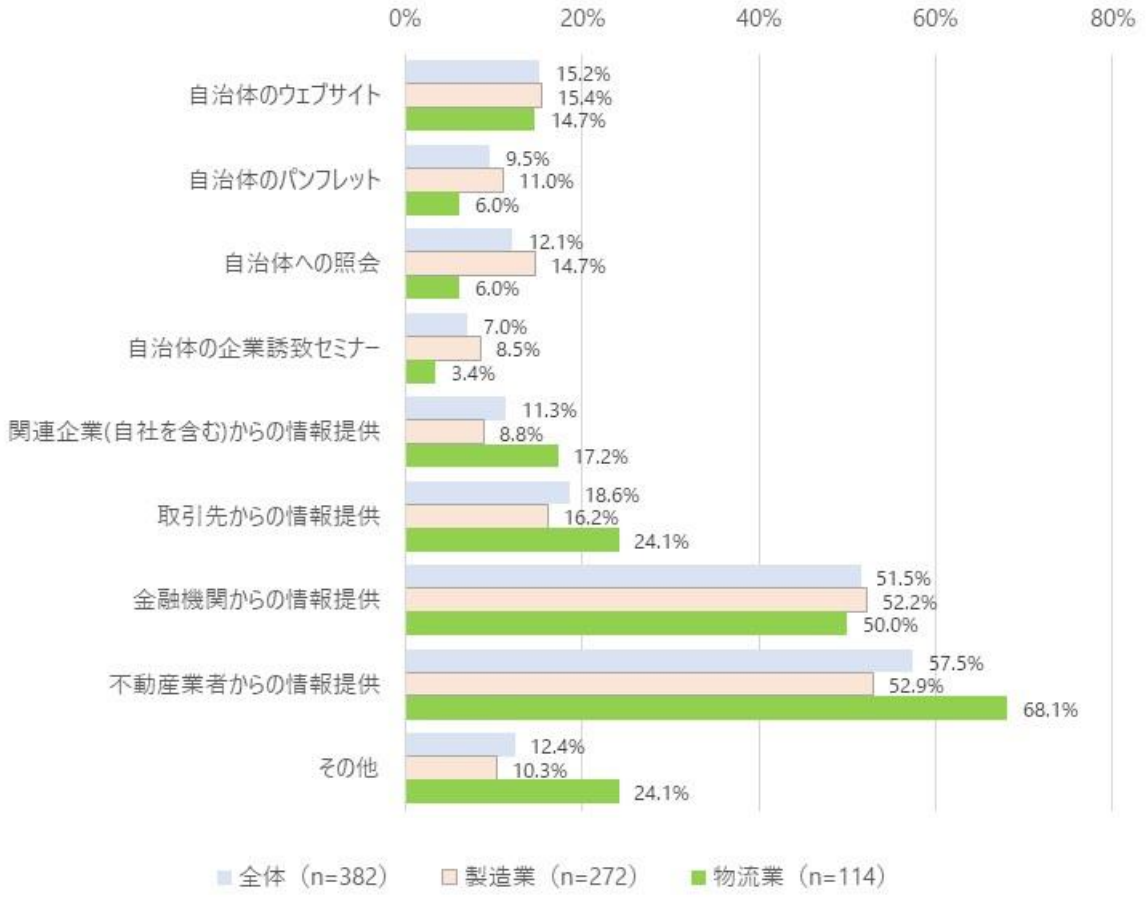
図表13　物流業の域内・域外の推移

（８）用地情報の収集方法（図表14）

立地計画に係る用地情報の収集方法は、「不動産業者からの情報提供」が最も多く、全体で57.5%（前年度比+1.7ポイント）、製造業で52.9%（同+1.5ポイント）、物流業で68.1%（同+3.3ポイント）となっている。続く「金融機関からの情報提供」も全体で51.5%（同+1.8ポイント）、製造業で52.2%（同+0.8ポイント）、物流業で50.0%（同+4.0ポイント）となっており、この２つが主な情報収集方法となっており、年々増加してきている。

一方、「自治体のウェブサイト」は、全体15.2%（同+2.6ポイント）、製造業15.4%（同+1.2ポイント）、物流業14.7%（同+5.0ポイント）、「自治体への照会」が、全体12.1%（同+1.0ポイント）、製造業14.7%（同+0.5ポイント）、物流業6.0%（同+0.9ポイント）、「自治体のパンフレット」は、全体9.5%（同▲0.5ポイント）、製造業11.0%（同▲0.4ポイント）、物流業6.0%（同▲0.8ポイント）で、年々紙媒体からの情報収集の割合が減少している。自治体にとっては、自ら用地情報を発信するだけではなく、不動産業者や金融機関等との連携が有効であると思料される。

「その他」の内容としては、「隣接地」、「親会社からの情報」、「地主と直接」、「伝聞」などがあげられている。

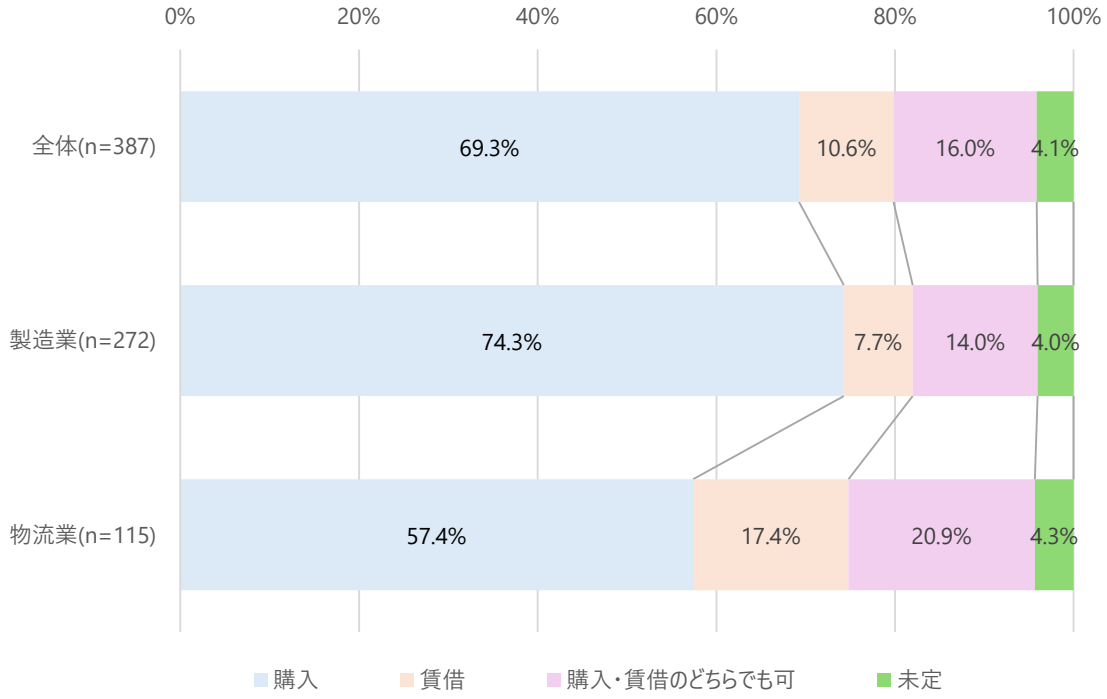


図表14　用地情報の収集方法（複数回答）

（９）用地の入手方法（図表15）

用地の入手方法は、全体では「購入」が69.3％（前年度比▲0.1ポイント）で、「賃借」が10.6％（同+0.9ポイント）、「購入、賃借どちらでも可」が16.0％（同+0.4ポイント）であった。

業種別では、製造業の方が物流業よりも「購入」の割合が74.3％（同▲0.4ポイント）と高く、物流業は57.4％（▲1.4ポイント）となった。「購入、賃借どちらでも可」は、全体、製造業14.0％（同+0.8ポイント）、物流業20.9％（同+1.1ポイント）といずれも前年度よりも割合が増加した。



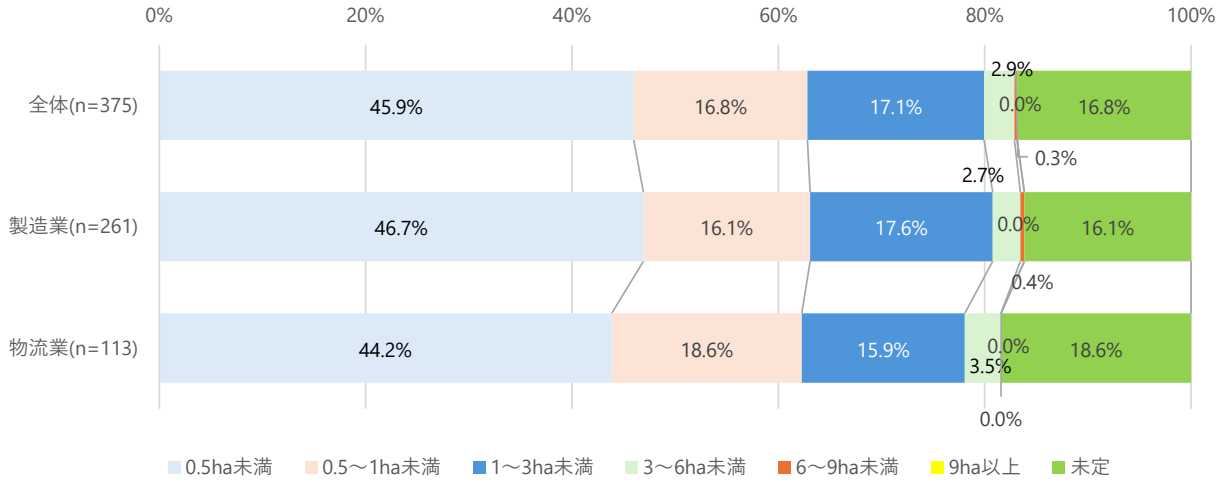
図表15　用地の入手方法

（10）用地規模（図表16）

想定される用地規模は、全体では「0.5ha未満」が45.9％（前年度比+3.7ポイント）と最も多く、次いで「１～３ha未満」が17.1％（同▲2.2ポイント）、「0.5～1ha未満」16.8％（同▲0.9ポイント）であった。一方、「3～6ha」は2.9％（同+0.6ポイント）、「6～9ha」は0.3％（同▲0.1ポイント）であった。

業種別では、製造業は「0.5ha未満」46.7％（同+3.7ポイント）、「0.5～1ha未満」16.1％（同▲3.0ポイント）、「1～3ha未満」17.6％（同+0.2ポイント）、「3～6ha未満」が2.7％（同+1.3ポイント）、「6～9ha未満」が0.4％（同+0.1ポイント）となっている。

物流業は「0.5ha未満」44.2％（同+3.7ポイント）、「0.5～1ha未満」18.6％（同+3.7ポイント）、「1～3ha未満」15.9％（同▲7.3ポイント）、「3～6ha未満」が3.5％（同▲0.7ポイント）となっている。



図表16　規模別用地面積

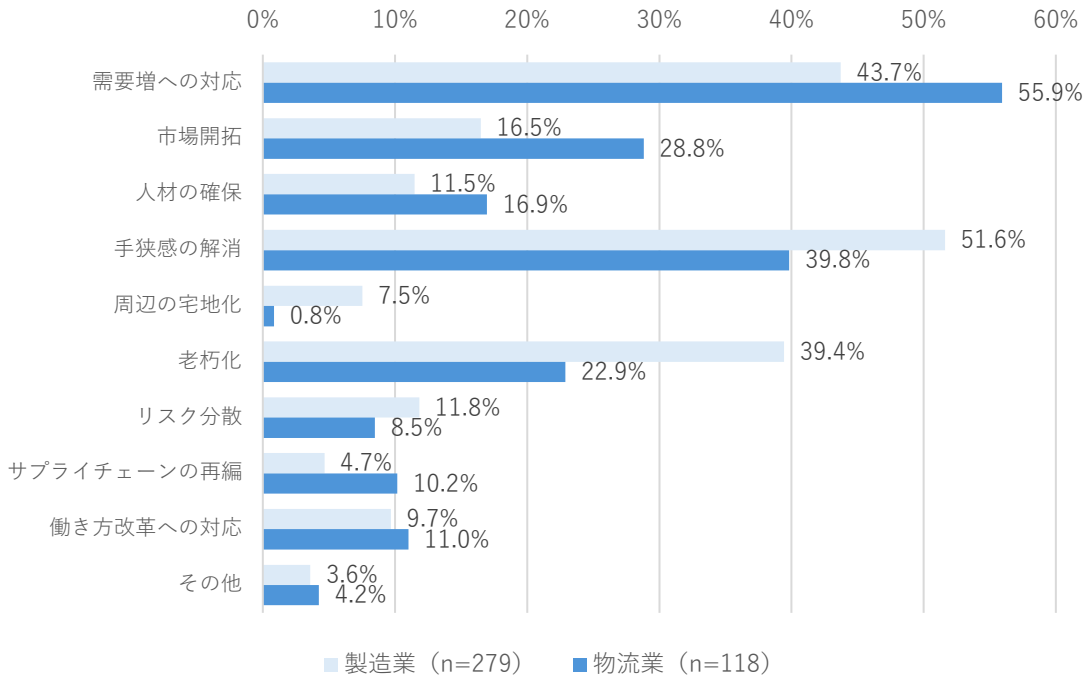
（11）立地計画の理由・背景（図表17）

①製造業

製造業では、「手狭感の解消」51.6%（前年度比▲0.3ポイント）、「需要増への対応」43.7%（同▲5.8ポイント）、「老朽化」39.4%（同+0.5ポイント）となっている。物流業と比較して、「手狭感の解消」、「老朽化」、「リスク分散」11.8%（同+1.7ポイント）、「周辺の宅地化」7.5%（同▲2.8ポイント）が高い。

②物流業

物流業では、「需要増への対応」55.9%（同+3.1ポイント）、「手狭感の解消」39.8%（同+5.7ポイント）、「市場開拓」28.8%（同▲3.0ポイント）となっている。製造業と比較して、「需要増への対応」、「市場開拓」、「サプライチェーンの再編」10.2%（同+0.5ポイント）が高い。特に、「需要増への対応」が、例年に比べて、大きく増加しており、Eコマース等による取扱量の増加があるものと思われる。



図表17　立地計画の理由・背景（複数回答）

Ⅲ　産業用地を取得する際の条件等

これ以降は、「計画はない」、「未定」と回答した企業を含むすべての回答を対象に分析する。

１．立地環境において重視する要素（図表18）

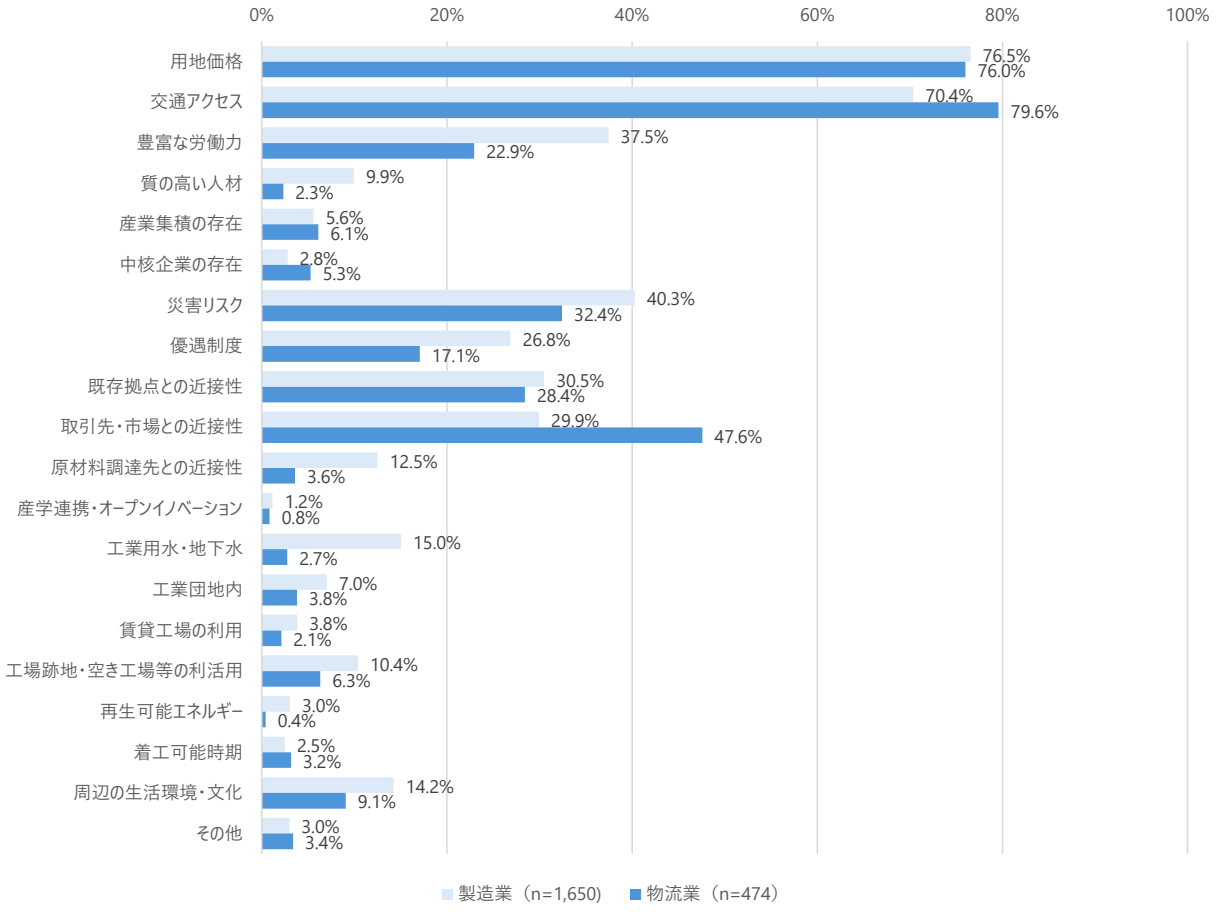
①製造業

製造業では、例年と同様に、「用地価格」76.5％（前年度比+1.0ポイント）、「交通アクセス」70.4％（同+0.4ポイント）が7割を超え、以下、「災害リスク」40.3％（同+1.1ポイント）、「豊富な労働力」37.5％（同▲0.8ポイント）、「既存拠点との近接性」30.5％（同▲0.1ポイント）、「取引先・市場との近接性」29.9％（同▲4.1ポイント）となっている。

物流業と比較すると、「豊富な労働力」、「質の高い人材」、「災害リスク」、「原材料調達先との近接性」12.5％（同▲0.7ポイント）、「工業用水・地下水」15.0％（同▲0.1ポイント）、工場跡地・空き工場等の利活用」10.4％（▲0.1ポイント）、「周辺の生活環境・文化」14.2％（新規追加項目）などの割合が高くなっている。特に、「災害リスク」は、この10年間で倍増しており、頻発する自然災害が背景にあるものと思われる。

②物流業

物流業でも例年同様、「用地価格」76.0％（同▲1.3ポイント）、「交通アクセス」79.6％（同+2.0ポイント）と製造業同様これら２項目が大きな割合を占め、「取引先・市場との近接性」47.6％（同▲7.0ポイント）が続いている。この３項目のうち、特に「取引先・市場との近接性」は、製造業よりも割合がかなり高く、荷主や荷物の届け先などを考慮した、立地選定をしていることが推察される。

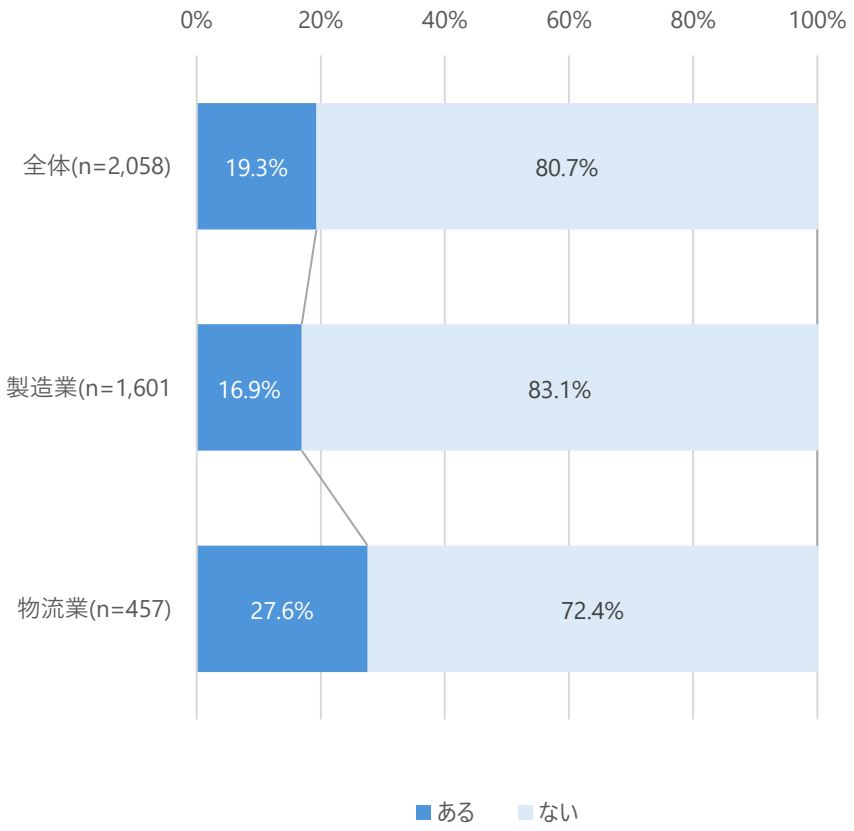


図表18　立地先の選定時に重視する要素（複数回答）

2. 産業用地の取得について

①用地取得の難航経験の有無（図表19）

過去に、産業用地の取得に難航したかについては、「ある」という回答が、全体で19.3%（前年度比+5.9ポイント）、製造業で16.9%（同+4.9ポイント）、物流業で27.6%（同+10.0ポイント）と、いずれも大きく増加している。特に物流業の増加が顕著で、これはⅡ－2.（6）のとおり、物流業が自社で用地開発し確保するケースが比較的多いことが、背景にあるものと考えられる。



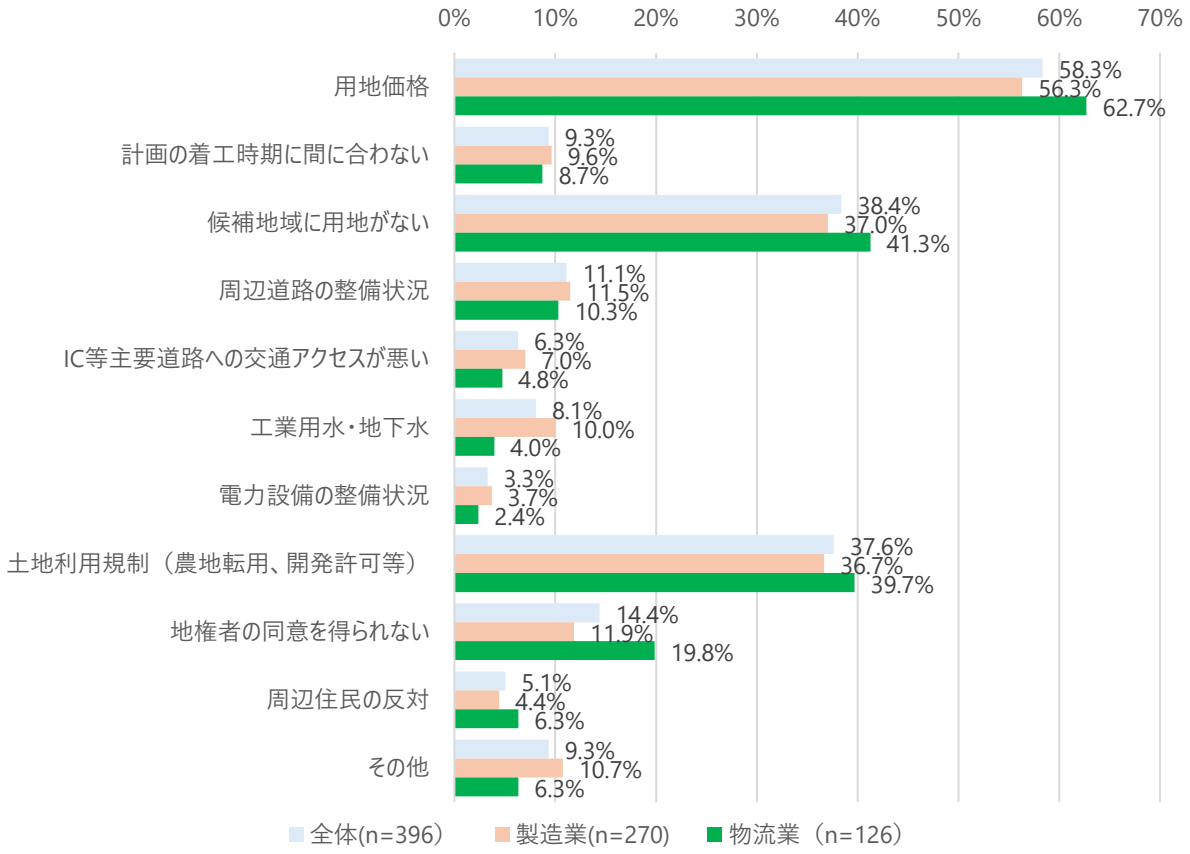
図表19　取得の難航の有無

②難航した理由（図表20）（新規追加設問）

難航した理由は、全体で「用地価格」が58.3%と最も多く、次いで「候補地域に用地がない」38.4%、「土地利用規制（農地転用、開発許可等）」37.6%となっている。

業種別には、製造業が「用地価格」56.3%、「候補地域に用地がない」37.0%、土地利用規制（農地転用、開発許可等）」が36.7%となっており、物流業は「用地価格」62.7%、「候補地域に用地がない」41.3%、「土地利用規制（農地転用、開発許可等）」39.7%となっている。

「その他」の内容としては、「周辺に土地がない」、「用地面積が要望に合わない」、「インフラ整備状況」、「土壌汚染」、「液状化リスク」、「危険物の取扱」、「行政の対応」、「本社との距離」、「取引先の倒産」などがあった。



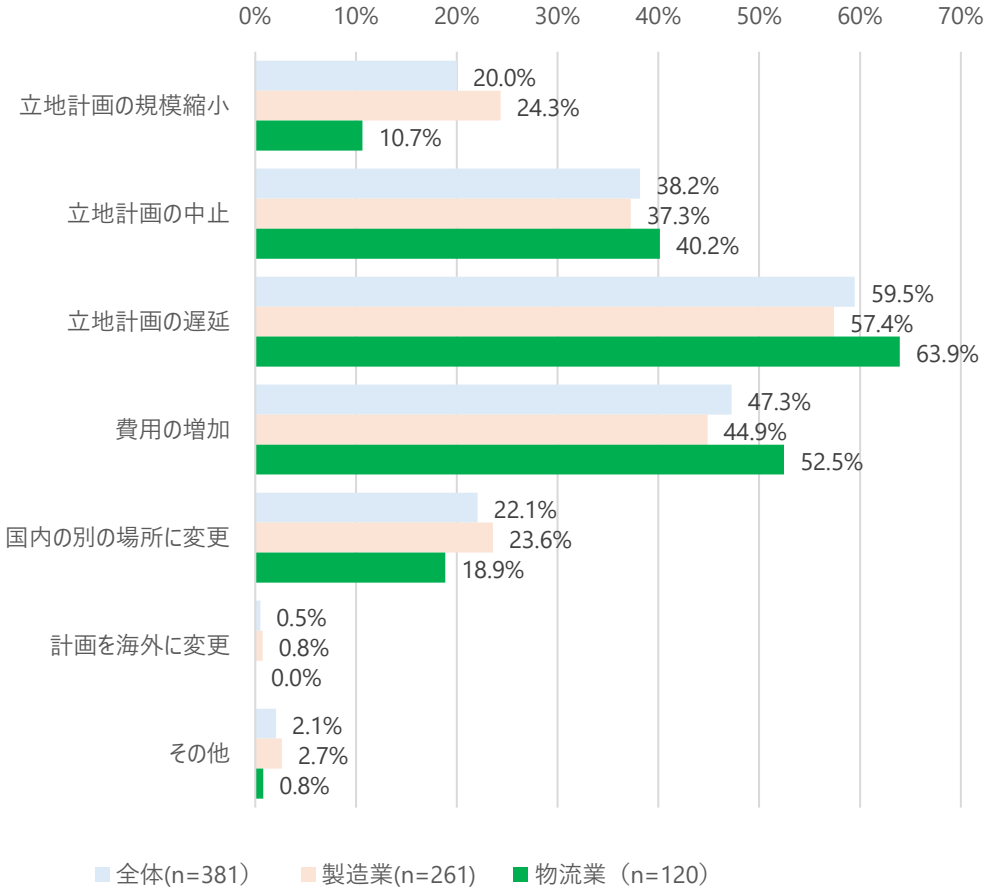
図表20　難航した理由（複数回答）

③難航した際の影響（図表21）（新規追加設問）

難航した際の影響は、「立地計画の遅延」が全体（59.5%）、製造業（57.4%）、物流業（63.9%）とほぼ6割で、「費用の増加」も全体（47.3%）、製造業（44.9%）、物流業（52.5%）でほぼ半数となっている。また、「立地計画の中止」が全体（38.2%）、製造業（37.3%）、物流業（40.2%）となっており、これら3つの項目はいずれも物流業の方が高かった。

業種別では、「立地計画の規模縮小」は製造業が24.3%だったのに対し、物流業は10.7%、「国内の別の場所に変更」は製造業の23.6%に対して物流業は18.9%であった。

なお、「その他」の内容は、「コストの見直し」、「事業展開の動きが取れない」、「本社から遠くなってしまう」などがあげられた。



図表21　難航の影響（複数回答）

3. 自治体等へ求める立地環境向上への取組（図表22）

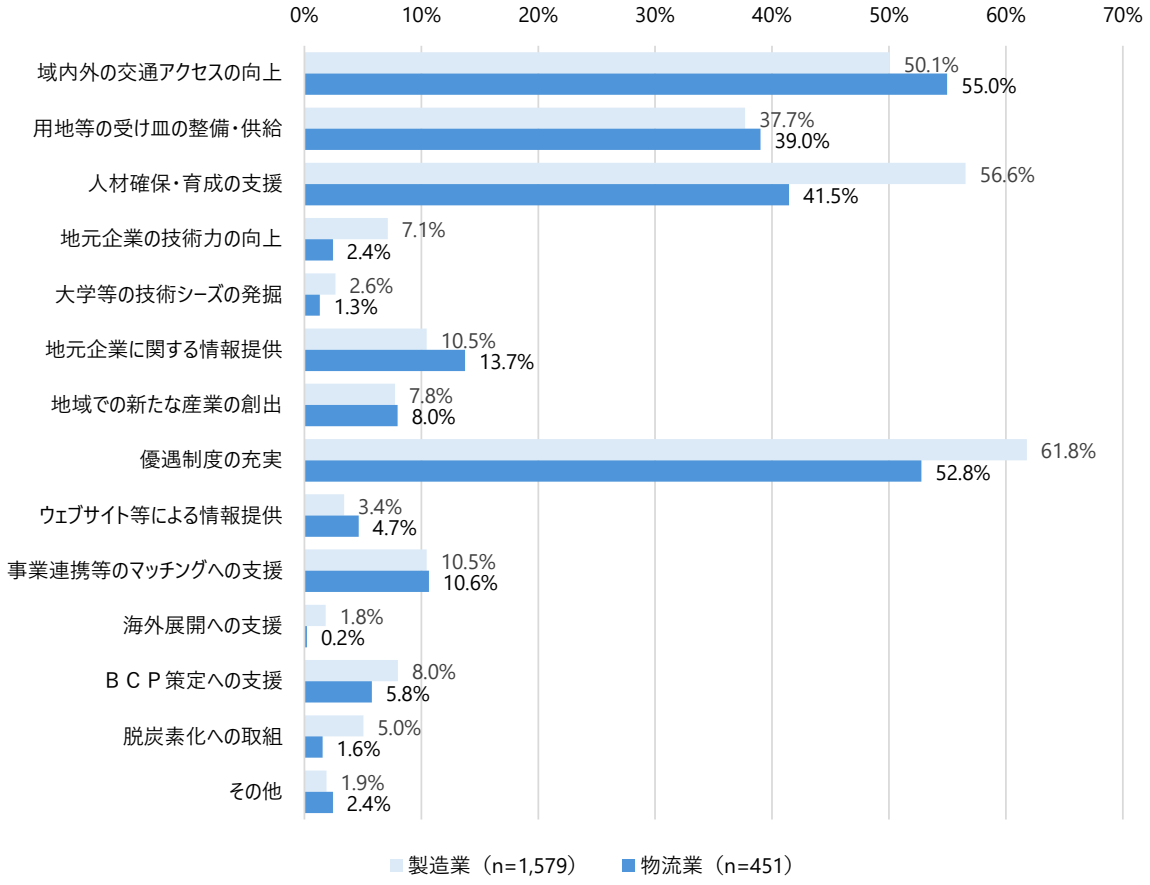
①製造業

製造業では、「優遇制度の充実」が61.8%（前年度比▲1.0ポイント）と、5年連続で６割を超えた。次いで「人材確保・育成の支援」56.6%（同+1.5ポイント）、「域内外の交通アクセスの向上」50.1%（同▲0.1ポイント）、「用地等の受け皿の整備・供給」37.7%（同▲2.6ポイント）となっている。特に「人材確保・育成の支援」は2年連続で増加しており、人手不足を反映していると思われる。

②物流業

物流業では、「域内外の交通アクセスの向上」が55.0%（同▲4.0ポイント）、次いで「優遇制度の充実」52.8%（同▲1.4ポイント）、「人材確保・育成の支援」41.5%（同+1.0ポイント）「用地等の受け皿の整備・供給」39.0%（同▲1.6ポイント）となっている。

物流業は、Ⅲ―1. ②で「交通アクセス」、「取引先・市場との近接性」を製造業よりも重視していたことと同様に「域内外の交通アクセスの向上」、「地元企業に関する情報提供」13.7%（同+1.0ポイント）も製造業よりも高い。一方、「人材確保・育成の支援」は製造業より低くなっている。



図表22　自治体等に求める立地環境向上への取組（複数回答）

Ⅳ まとめ

本調査では、立地計画を有する企業の割合が前年度に引き続き若干低下したが、低下の割合は前年度よりも小さく、コロナ禍前の2018年の水準であり、依然として企業の新規立地意欲は底堅いものと考えられる。

立地意欲の要因として、①地政学リスクの高まり、経済安全保障の強化、自然災害リスクなどを背景としたサプライチェーンの強化、②AIやデータセンターなど半導体関連分野（半導体製品・部素材・製造装置等）への積極投資、③GX分野における新たな投資、④労働力不足への対応としてのDX投資、⑤Eコマース等による取扱貨物の増加など、国内外の社会経済環境の変化があげられる。

一方で、企業立地に適した産業用地の確保に苦労している企業が増加している。特に、製造業よりも物流業が用地取得に難航している傾向がみられる。また、「建築費の高騰」、「土地利用規制」などによって立地計画を延期・中断している企業も増加している。

多くの企業は、「優遇制度の充実」、「域内外の交通アクセスの向上」、「人材確保・育成の支援」、「用地等の受け皿の整備・供給」を自治体等に対して求めている。

ウクライナや中東の情勢、米国の関税措置、頻発する自然災害など、企業を取り巻く環境はますます不透明化してきており、今後、円滑な国内の企業立地を促進していくためには、こうした企業の声に十分に応えられる効果的な産業立地対策を実施していくことが国、自治体等に求められている。