

# 2024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

2024年12月4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25社あり、実質発送数は19,975社であった。また、企業名未記入のため、業種不明な回答（36社）があり、製造業（1,968社）と物流業（628社）の合計が回答数全体（2,632社）にならない。

### 2. 実施期間

調査票発送日：2024年8月15日

調査票回収期限：2024年9月6日

### 3. 回収結果

実質発送数：19,975社

（製造業14,985社、物流業4,990社）

回答数：2,632社

（製造業1,968社、物流業628社、業種不明（企業名未記入）36社）

回収率：13.2%

（製造業13.1%、物流業12.6%）

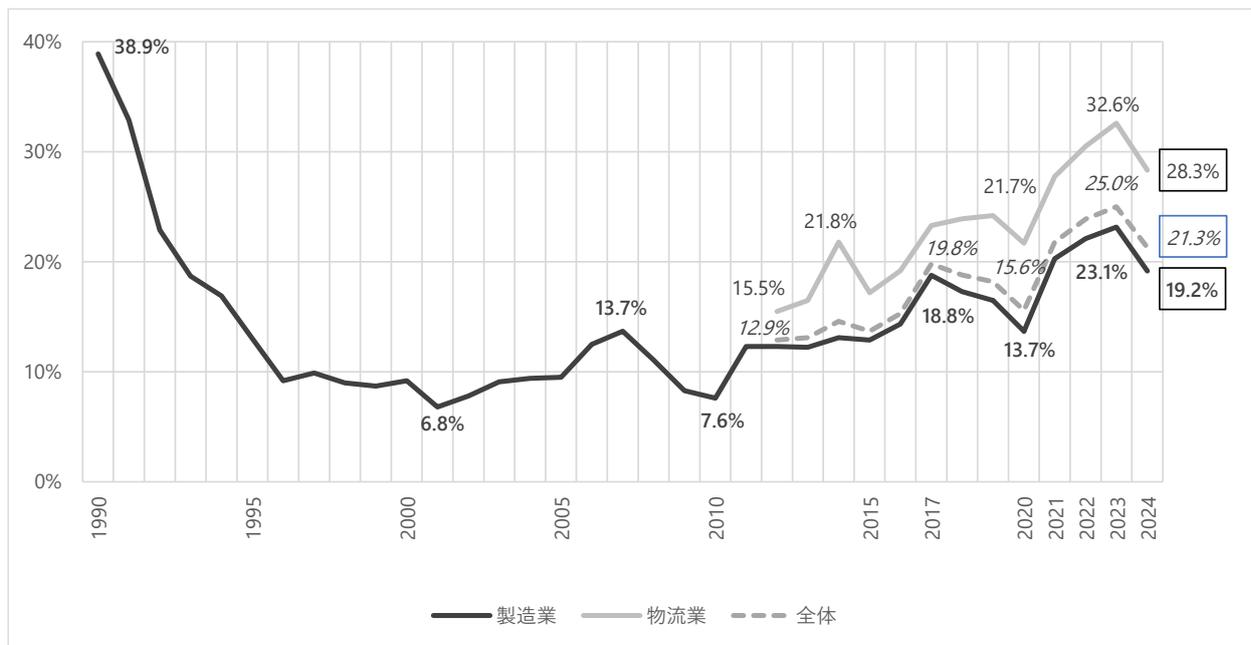
## II 立地計画の有無と内容

### 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」21.3%、「未定」10.5%、「計画はない」67.6%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）は、前年度から3.7ポイント減少した。

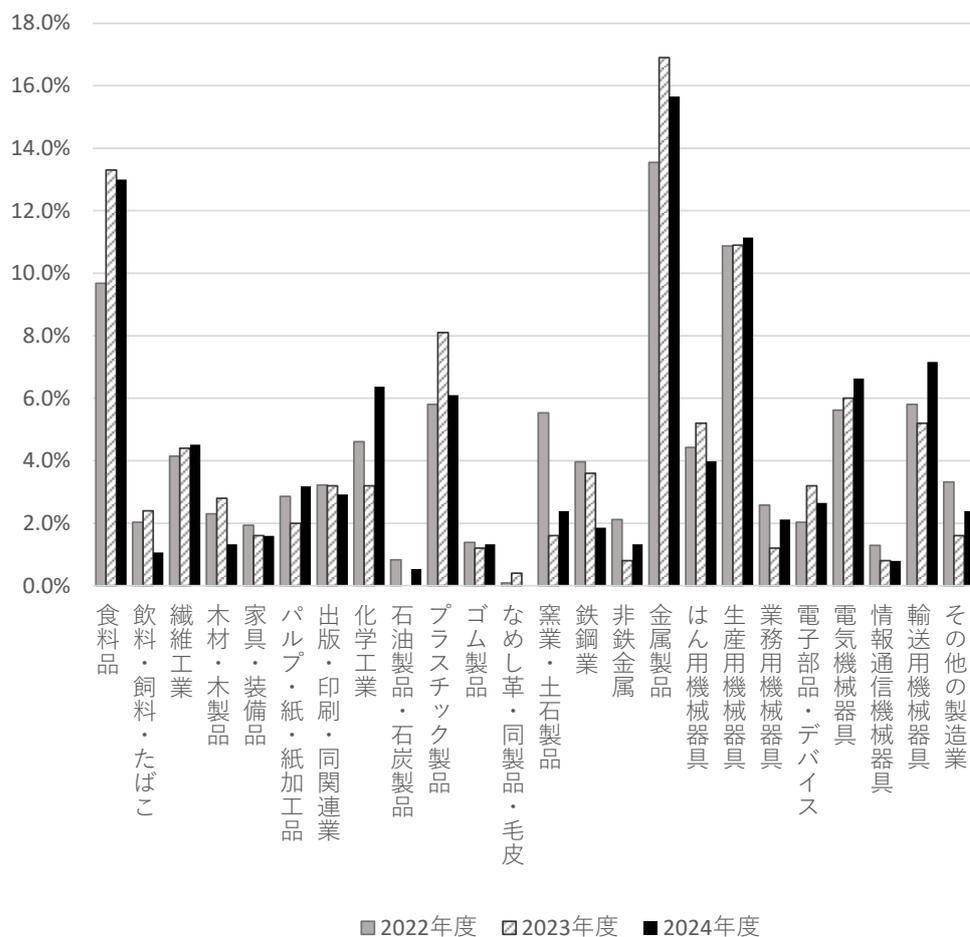
業種別では、製造業が19.2%（前年度比▲3.9ポイント）、物流業が28.3%（同▲4.3ポイント）となった。

このように立地計画割合は、前年度より低下したものの、2021年度以降の高水準の状況は続いており、依然として企業の立地意欲は底堅いものと考えられる。



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15.6%（前年度比▲1.3ポイント）、食料品13.0%（同▲0.3ポイント）、生産用機械器具11.1%（同+0.2ポイント）の3業種が上位となっている。前年度比で増減の大きかった業種は、化学6.4%（同+3.2ポイント）、輸送用機械器具7.2%（同+2.0ポイント）、プラスチック製品6.1%（同▲2.0ポイント）、鉄鋼1.9%（同▲1.7ポイント）となっている。



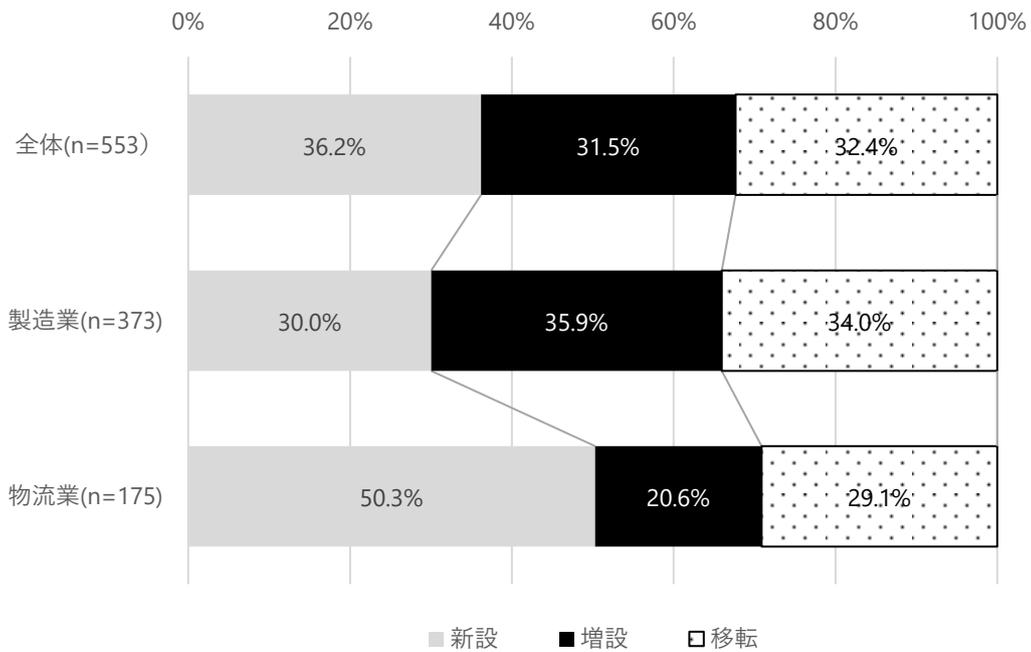
図表2 立地計画ありと回答した製造業業種別構成比の推移

## 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」36.2%（前年度比+0.3ポイント、「増設」31.5%（同▲6.8ポイント）、「移転」32.4%（同+6.6ポイント）となった。

業種別では、製造業が、「新設」30.0%（同+2.0ポイント）、「増設」35.9%（同▲9.8ポイント）、「移転」34.0%（同+7.7ポイント）となった。物流業では、「新設」50.3%（同▲7.8ポイント）、「増設」20.6%（同+3.2ポイント）、「移転」29.1%（同+4.7ポイント）で、新設が中心の傾向は続いている。



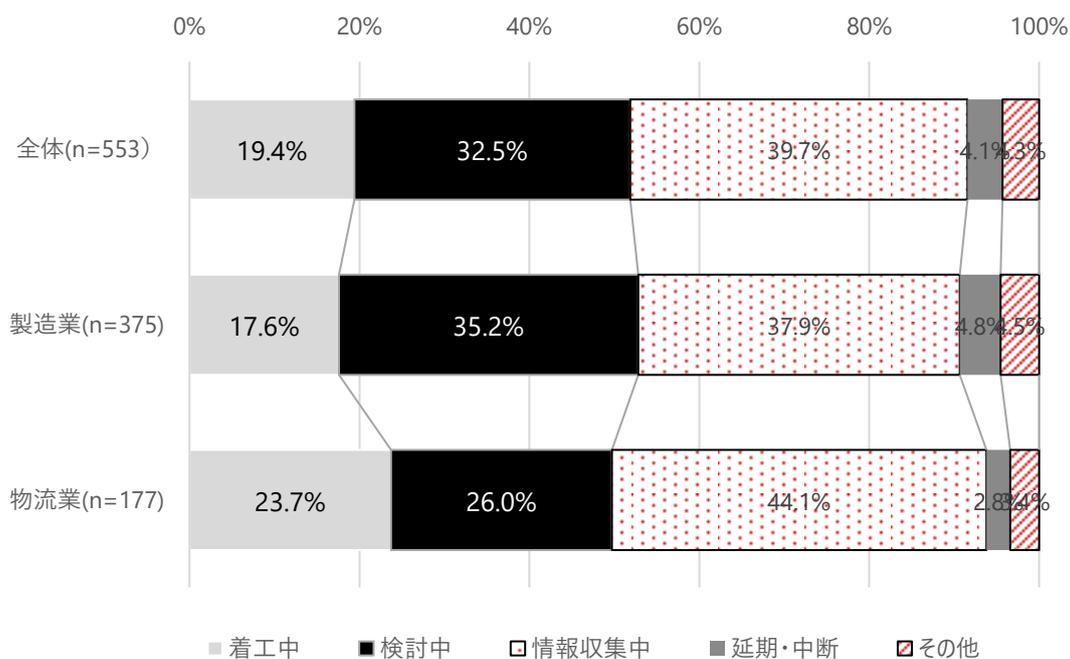
図表3 立地形態

**(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」32.5%（前年度比▲5.2ポイント）、「情報収集中」39.7%（同+6.3ポイント）と着工前が約7割を占めている。

業種別では、製造業で「情報収集中」が37.9%（同+3.5ポイント）で最も多く、ついで「検討中」35.2%（同▲4.1ポイント）、「着工中」17.6%（同▲0.4ポイント）となっている。物流業では「情報収集中」が44.1%（同+13.4ポイント）で最も多く、次いで、「検討中」26.0%（同▲7.0ポイント）、「着工中」23.7%（同▲5.8ポイント）となっている。

「延期・中断」と回答した理由を聞いたところ、「資材の高騰」、「建築費の高騰」のほか、「農地転用」や「開発許可」などの許認可、「業績の悪化」などがあげられている。

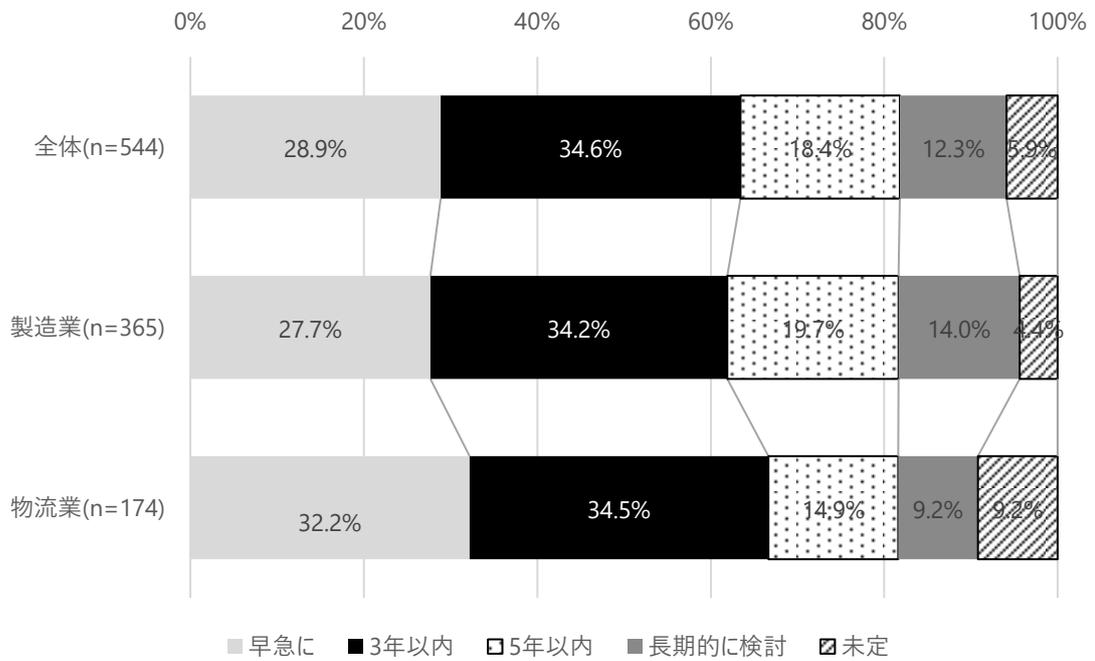


図表 4 進捗状況

### (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」28.9%（前年度比▲1.8ポイント）、「3年以内」34.6%（同+3.0ポイント）、「5年以内」18.4%（同▲2.5ポイント）と5年以内までで81.9%と前年度（83.2%）と同様にほとんどを占めている。

業種別では、製造業が「早急に」27.7%（同▲0.3ポイント）、「3年以内」34.2%（同+4.0ポイント）、「5年以内」19.7%（同▲2.3ポイント）となっているのに対し、物流業は、「早急に」32.2%（同▲5.9ポイント）、「3年以内」34.5%（同▲1.2ポイント）、「5年以内」14.9%（同▲3.0ポイント）となった。これまで同様に、物流業の方が製造業よりも「早急に」の割合は高いものの、「3年以内」、「5年以内」までを加えると、製造業、物流業ともに81.6%（製造業：同+1.4ポイント、物流業：同▲10.1ポイント）となっており、以前に比べて物流業による早期着工の意向が低下している。



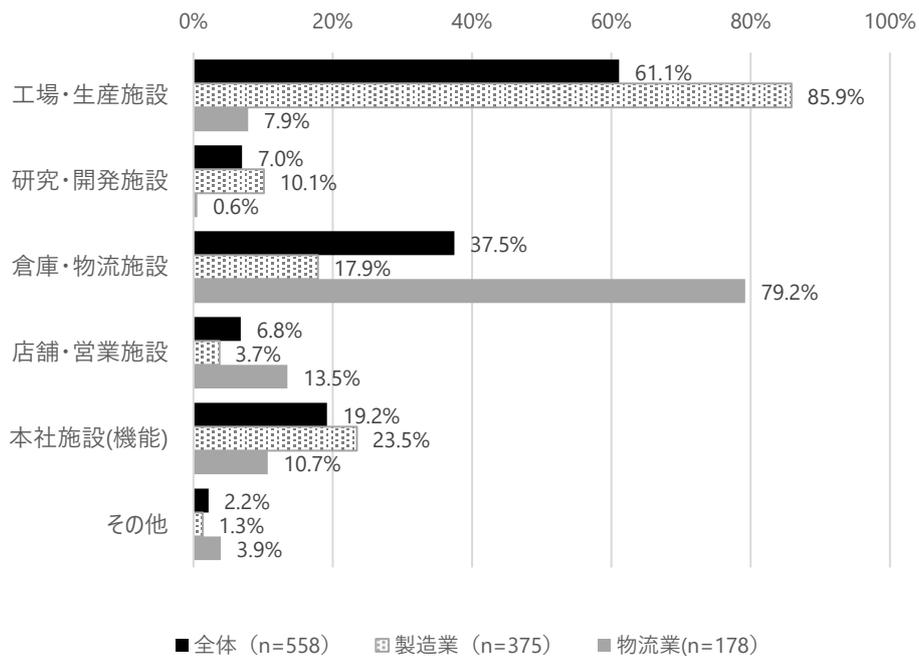
図表5 着工予定時期

(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85.9%（前年度比+1.5ポイント）、物流業で「倉庫・物流施設」が79.2%（同+0.8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、「本社施設（機能）」が、全体で19.2%（同+3.5ポイント）、製造業で23.5%（同+4.2ポイント）、物流業で10.7%（同+5.0ポイント）と増加している。製造業は、この項目を追加した調査を実施した2020年度から最も高い割合となった。

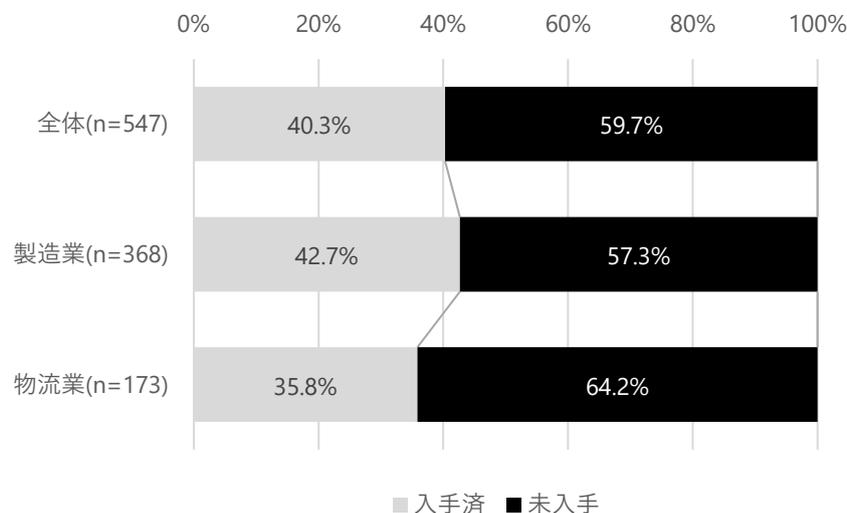
なお、「その他」の内容としては、駐車場や資材置き場などがあげられている。



図表6 対象施設

## (5) 用地の入手状況 (図表7)

立地計画に係る用地の入手状況は、「入手済」が、全体では40.3%（前年度比▲8.6ポイント）、製造業が42.7%（同▲8.9ポイント）、物流業が35.8%（同▲5.8ポイント）となり、「入手済」が大きく減少している。この背景には、全国的な用地の供給不足により、用地確保に苦労している状況がみられる。



図表 7 用地の入手状況

## (6) 候補地域

### ①製造業 (図表8、図表9)

製造業の候補地域では、「東海」の20.7%に続き、「南関東」17.5%、「近畿臨海」14.5%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、「近畿内陸」が9.7%、「甲信越」7.3%、「北関東」と「四国」が7.0%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、神奈川が9件、埼玉が8件、静岡・愛知・大阪が7件などとなっている。「海外」はベトナムなど東南アジアがあげられた。

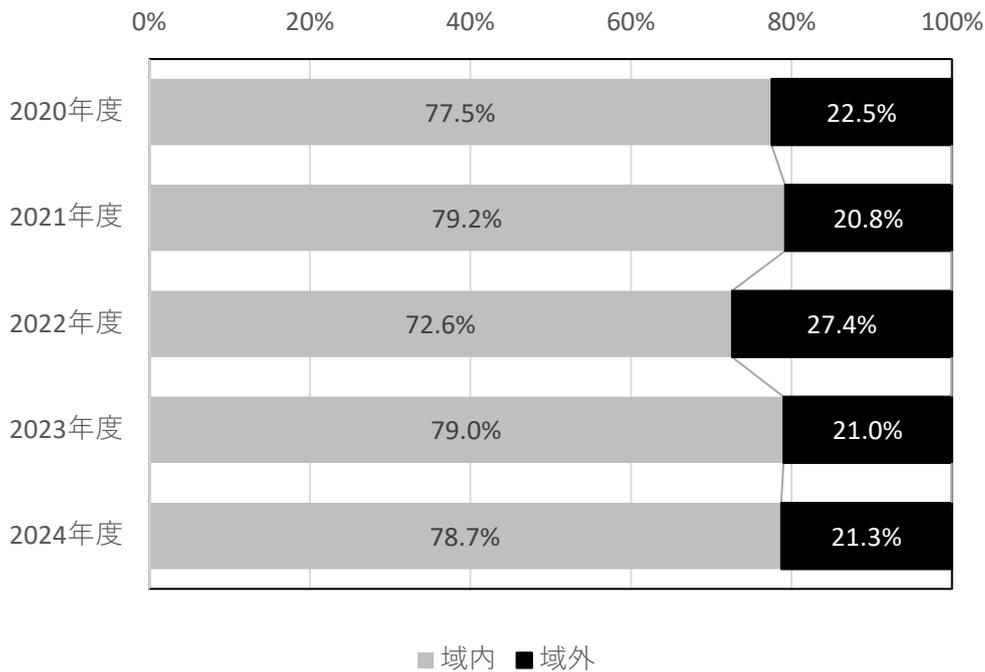
候補地域を本社所在地と同じ域内に検討する傾向が高く、その割合は、78.7%（前年度比▲0.3ポイント）であった。これを本社所在地別にみると、「北海道」、「北東北」、「北陸」、「北部九州」、「南部九州」では、100%が域内への立地を志向しているのに対し、企業数が多い「南関東」や「近畿臨海」はその割合が低い。ただし、本社が「南関東」の企業は「北関東」8件、「南東北」7件と他地域への立地意向も有する。本社が「近畿臨海」の企業は、「近畿内陸」12件と他地域も志向しているが、近隣地域が多い。

図表8 製造業の本社所在地と候補地域

候補地域		本社所在地															
		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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	北東北	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	南東北	0	0	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
4	北関東	0	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
5	南関東	1	1	7	8	59	4	4	1	3	3	0	1	0	2	3	4
6	甲信越	0	0	0	0	0	22	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7	東海	0	0	0	1	2	1	64	1	0	1	0	1	0	0	1	1
8	北陸	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
9	近畿内陸	0	0	1	0	0	0	1	0	20	1	0	0	0	0	0	0
10	近畿臨海	0	0	1	1	2	0	4	3	12	48	0	2	0	1	1	0
11	山陰	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
12	山陽	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	20	0	0	0	0
13	四国	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	26	0	0	0
14	北部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0
15	南部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
合計		6	7	20	26	65	27	77	16	36	54	3	24	26	19	12	5
回答率	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%
	2022年度(n=235)	1.7%	3.0%	8.5%	8.1%	14.5%	11.9%	14.5%	4.3%	5.5%	12.3%	0.9%	9.4%	3.4%	5.1%	6.0%	4.3%

本調査における候補地域の分類

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



図表9 製造業の域内・域外の推移

②物流業（図表10、図表11）

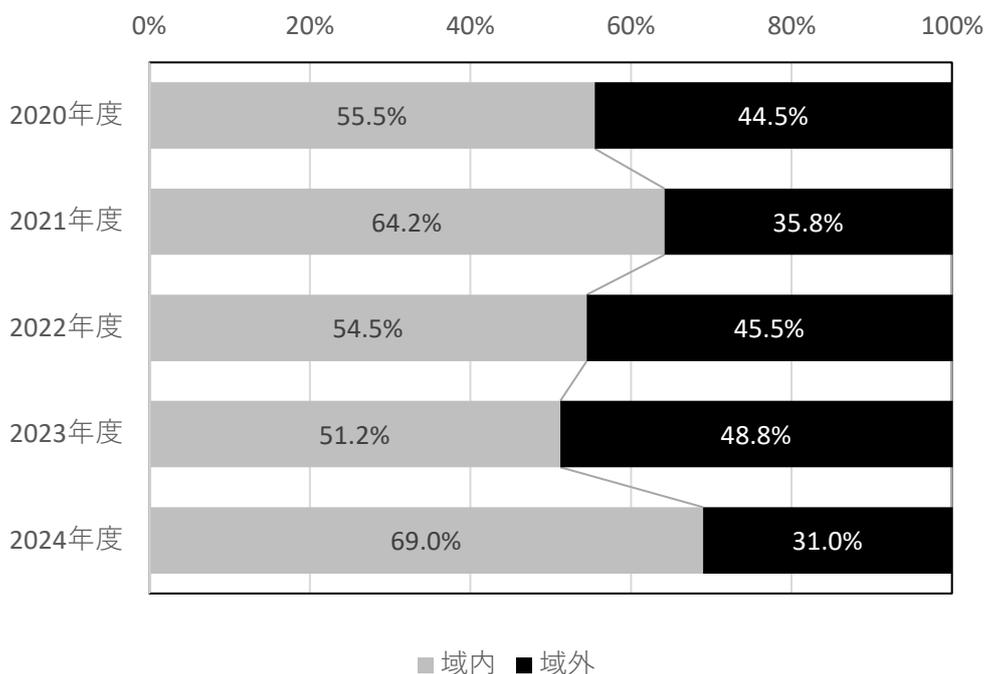
物流業の候補地域は、「東海」が20.6%、ついで「南関東」が18.3%、「近畿臨海」と「北部九州」がそれぞれ10.9%となっている。

本社所在地と候補地域を同じ地域とする割合は、69.0%（前年度比+17.8ポイント）で近年では最

も高い割合となった。これを本社所在地別にみると、「北海道」、「甲信越」、「北陸」、「山陰」で域内への立地意向が100%だったのに対し、「近畿内陸」、「近畿臨海」の企業は、5割以上が域外を志向している。その他、「南関東」、「四国」、「南部九州」なども他地域を志向している割合が高い。また、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なっている。

図表10 物流業の本社所在地と候補地域

候補地域 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	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	北東北	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
3	南東北	0	1	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	北関東	0	0	0	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	南関東	0	0	1	3	20	0	2	0	1	0	0	1	0	2	1	0
6	甲信越	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	東海	0	0	0	0	5	1	24	0	1	1	0	1	0	2	0	0
8	北陸	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
9	近畿内陸	1	0	0	0	1	1	2	0	6	1	0	0	1	0	1	0
10	近畿臨海	0	0	0	1	5	0	5	0	3	16	0	1	1	1	0	0
11	山陰	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12	山陽	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0
13	四国	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	4	0	0	0
14	北部九州	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	12	1	0
15	南部九州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0
合計		7	4	12	13	32	12	36	6	12	19	2	12	6	19	8	0
回答率	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%
	2022年度(n=90)	1.1%	4.4%	18.9%	13.3%	25.6%	5.6%	17.8%	3.3%	4.4%	10.0%	0.0%	5.6%	6.7%	11.1%	6.7%	2.2%



図表11 物流業の域内・域外の推移

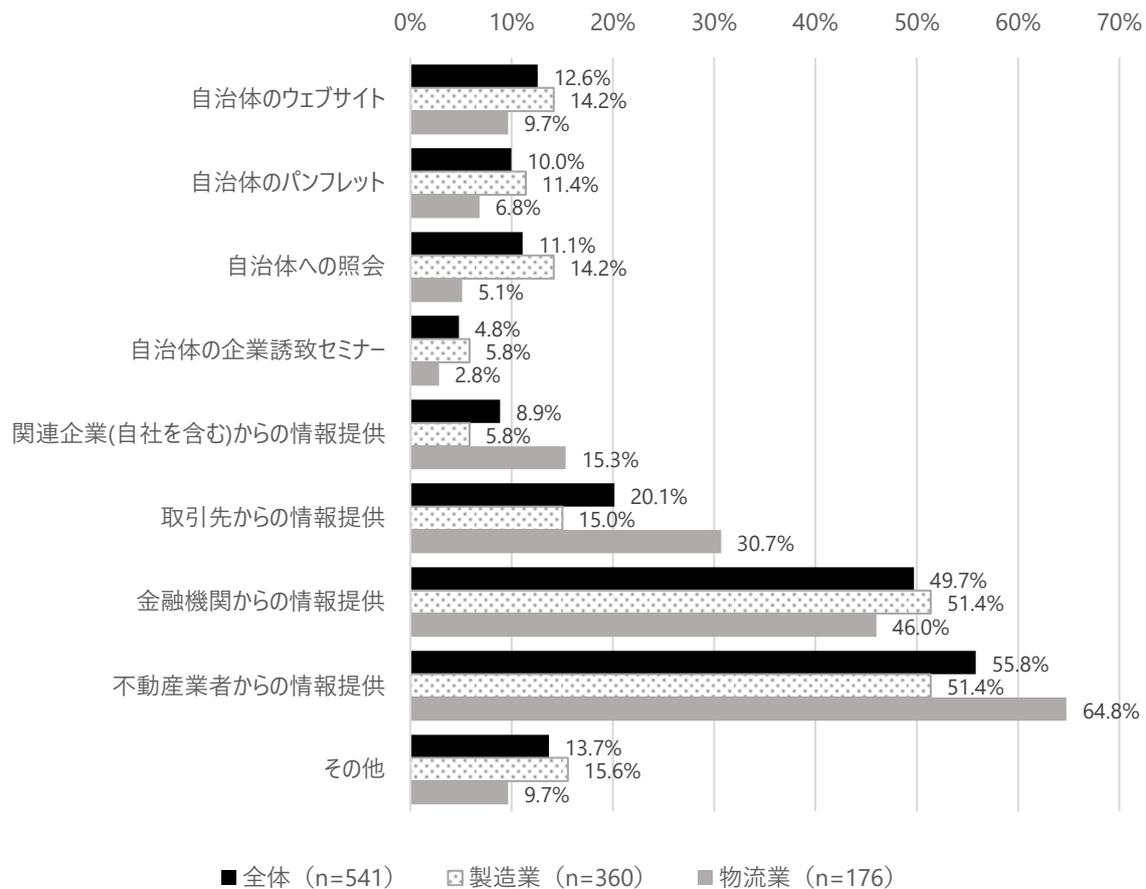
(7) 用地情報の収集方法 (図表12)

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55.8% (前年度比+10.3ポイント)、製造業で51.4% (同+9.5ポイント)、物流業で64.8% (同+9.6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49.7% (同+7.3ポイント)、製造業で

51.4%（同+9.5ポイント）、物流業で46.0%（同+2.3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いる。

一方、「自治体のウェブサイト」は、全体12.6%（同▲1.0ポイント）、製造業14.2%（同+2.3ポイント）、物流業9.7%（同▲8.7ポイント）、「自治体への照会」が、全体11.1%（同▲1.9ポイント）、製造業14.2%（同+0.2ポイント）、物流業5.1%（同▲5.2ポイント）、「自治体のパンフレット」は、全体10.0%（同▲1.5ポイント）、製造業11.4%（同▲1.7ポイント）、物流業6.8%（同▲0.1ポイント）であった。自治体等にとって、用地情報を広く告知するには、不動産業者や金融機関等の連携が有効である。

「その他」の回答内容を見ると、「隣接地」、「近隣への聞き込み」、「建設会社」、「知人」などがあげられている。

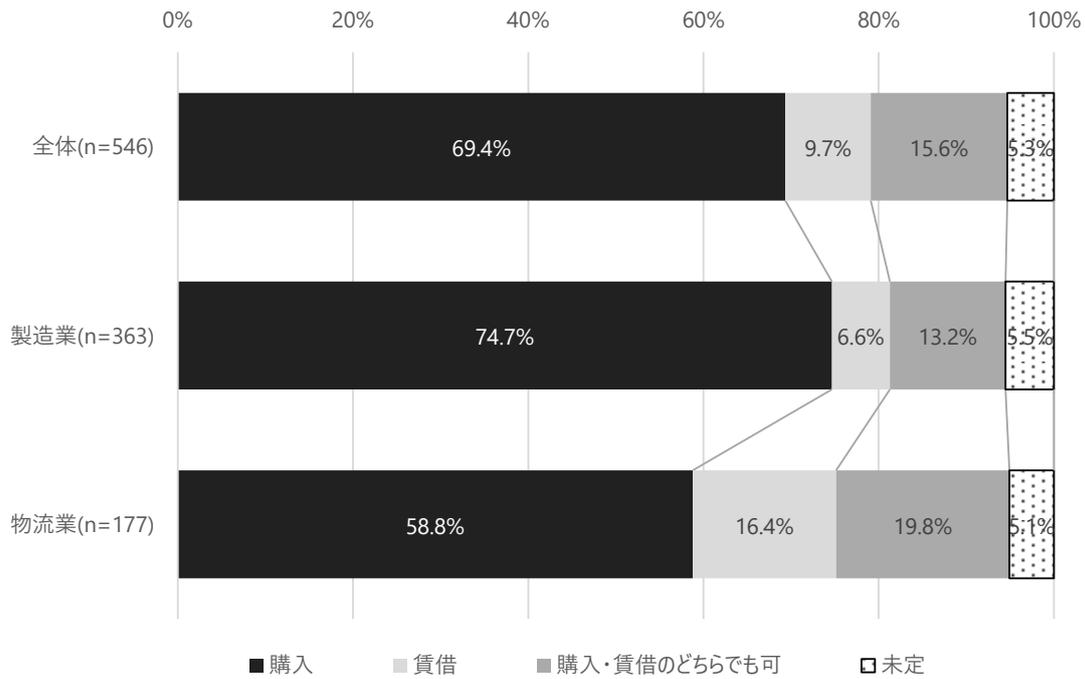


図表12 用地情報の収集方法

### (8) 用地の入手方法 (図表13)

用地の入手方法について、全体では「購入」が3年連続で増加し、69.4%（前年度比5.0ポイント）と7割近くが回答している。

業種別では、製造業の方が物流業よりも「購入」の割合が74.7%（同+3.5ポイント）と高く、物流業は58.8%（同+12.3ポイント）となった。前年度4分の1程度あった物流業の「賃借」は16.4%（同▲8.0ポイント）と減少した。「どちらでも可」は、全体、製造業、物流業のいずれでも前年度よりも割合を下げており、それぞれ15.6%（同▲2.5ポイント）、13.2%（同▲1.6ポイント）、19.8%（同▲6.9ポイント）となった。

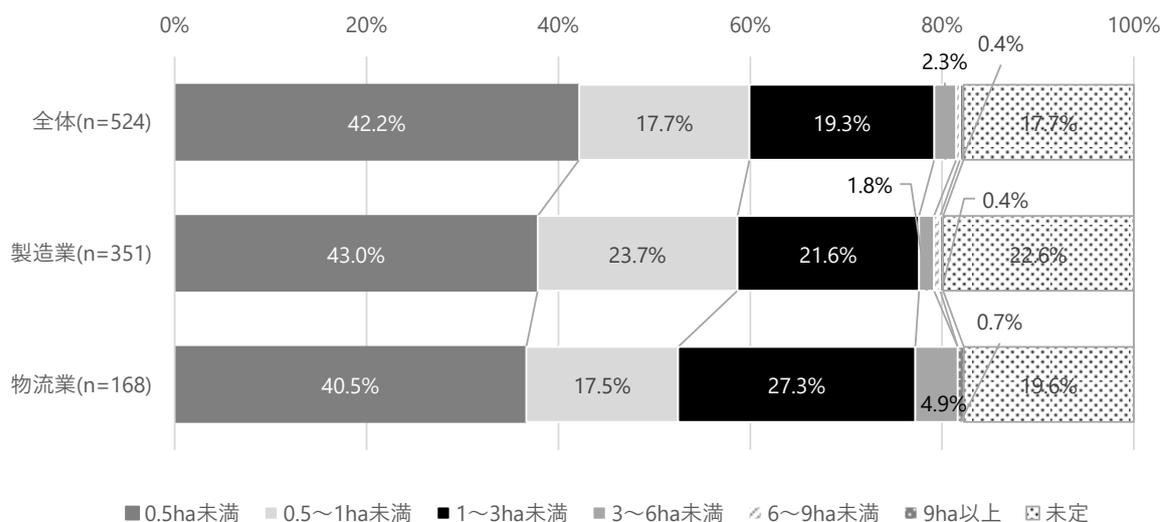


図表13 用地の入手方法

(9) 用地規模 (図表14)

想定される用地規模は、全体では「0.5ha未満」が51.4%（前年度比+12.9ポイント）と最も多く、次いで「1～3ha未満」が23.5%（同+2.6ポイント）、「0.5～1ha未満」21.6%（同+7.0ポイント）となっており、想定規模は小さくなっている。

業種別には、例年同様、物流業が相対的に大きな面積を想定しており、「1～3ha未満」27.3%（同▲0.6ポイント）、「3～6ha未満」4.9%（同+1.4ポイント）と、ともに製造業の割合よりも高くなっている。逆に製造業が、「0.5ha未満」53.4%（同+10.6ポイント）、「0.5～1ha未満」23.7%（同+10.2ポイント）と小さな面積の割合が物流業より高くなっている。



図表14 規模別用地面積

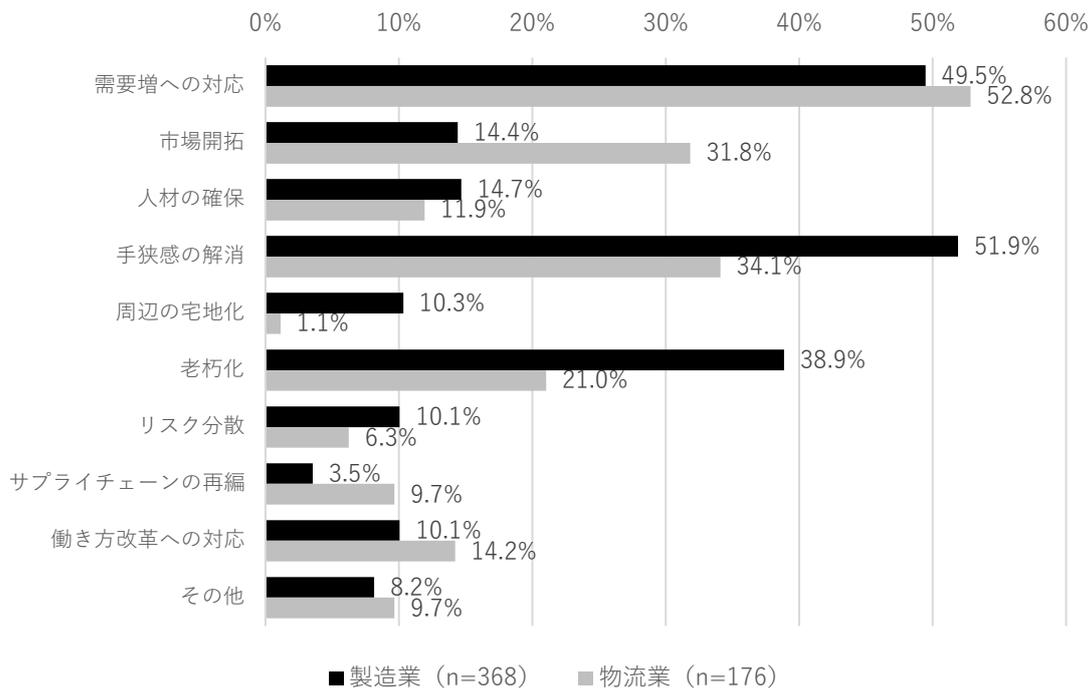
### (10) 立地計画の理由・背景 (図表15)

#### ①製造業

製造業では、多い順に「手狭感の解消」51.9%（前年度比+5.2ポイント）、「需要増への対応」49.5%（同▲4.2ポイント）、「老朽化」38.9%（同+8.7ポイント）となっている。物流業と比較して、「手狭感の解消」、「周辺の宅地化」10.3%（同+4.9ポイント）が高い。

#### ②物流業

物流業では、多い順に「需要増への対応」52.8%（同+3.9ポイント）、「手狭感の解消」34.1%（同+8.0ポイント）、「市場開拓」31.8%（同▲9.1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」、「働き方改革への対応」14.2%（新規追加項目）、「サプライチェーンの再編」9.7%（同▲3.9ポイント）が高いことから、物流業が抱える荷物の取扱量の増加、働き方改革関連法に基づく2024年問題への対応が背景にあるものと考えられる。



図表15 立地計画の理由・背景

### 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。

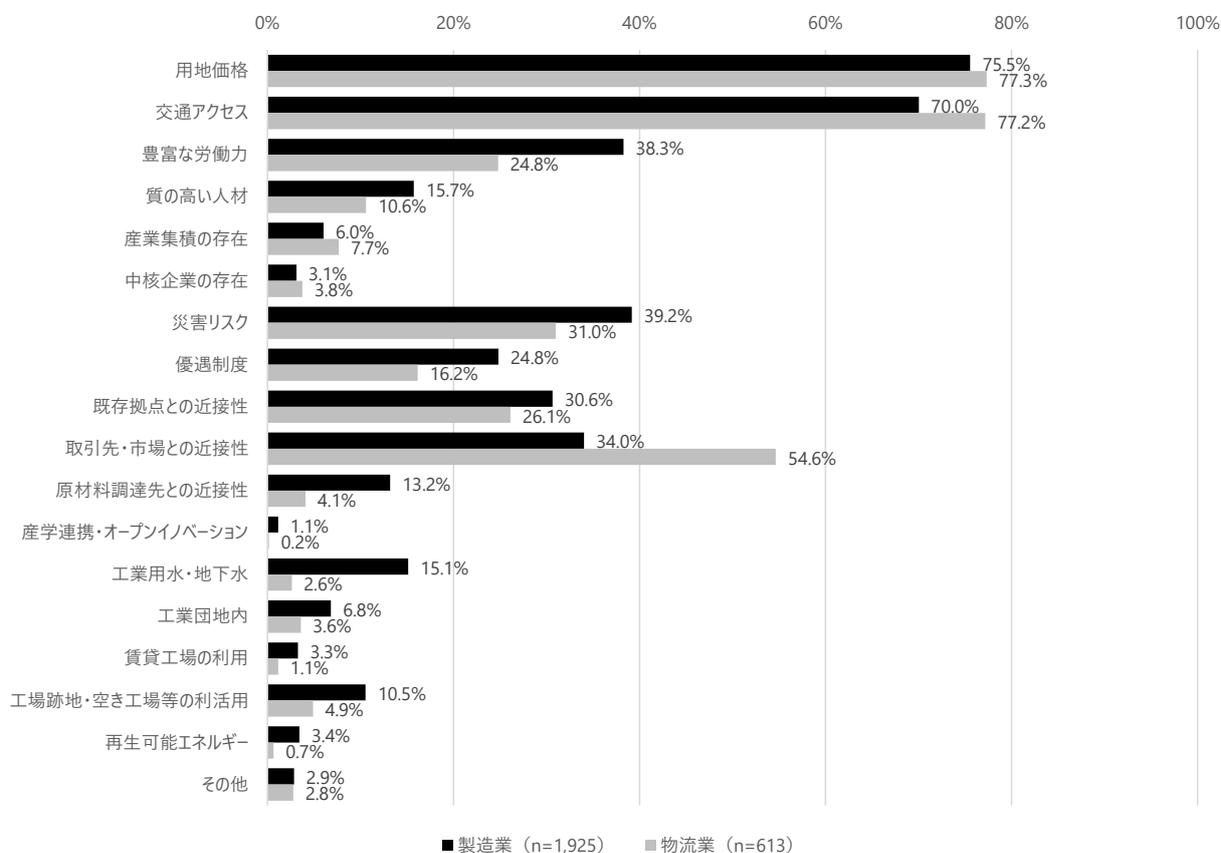
#### 1. 立地環境において重視する要素 (図表16)

##### ①製造業

製造業では、例年と同様に、「用地価格」75.5%（前年度比+12.8ポイント）、「交通アクセス」70.0%（同+12.3ポイント）が7割を超える大きな割合を占め、以下、「災害リスク」39.2%（同+9.6ポイント）、「豊富な労働力」38.3%（同+7.4ポイント）、「取引先・市場との近接性」34.0%（同+8.5ポイント）、「既存拠点との近接性」30.6%（同+5.4ポイント）と続いている。物流業と比較すると、「豊富な労働力」、「質の高い人材」、「優遇制度」、「災害リスク」、「原材料調達先との近接性」、「工業用水・地下水」などの割合が高く、これらを重視しているといえる。

##### ②物流業

物流業でも前年度同様、「用地価格」77.3%（同+6.7ポイント）、「交通アクセス」77.2%（同+6.9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」54.6%（同+10.0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高く、物流業が荷主および荷物の確保などを目的とした用地の先行取得を行う傾向を示していると考えられる。



図表16 立地先の選定時に重視する要素

## 2. 自治体等へ求める立地環境向上への取組（図表17）

### ①製造業

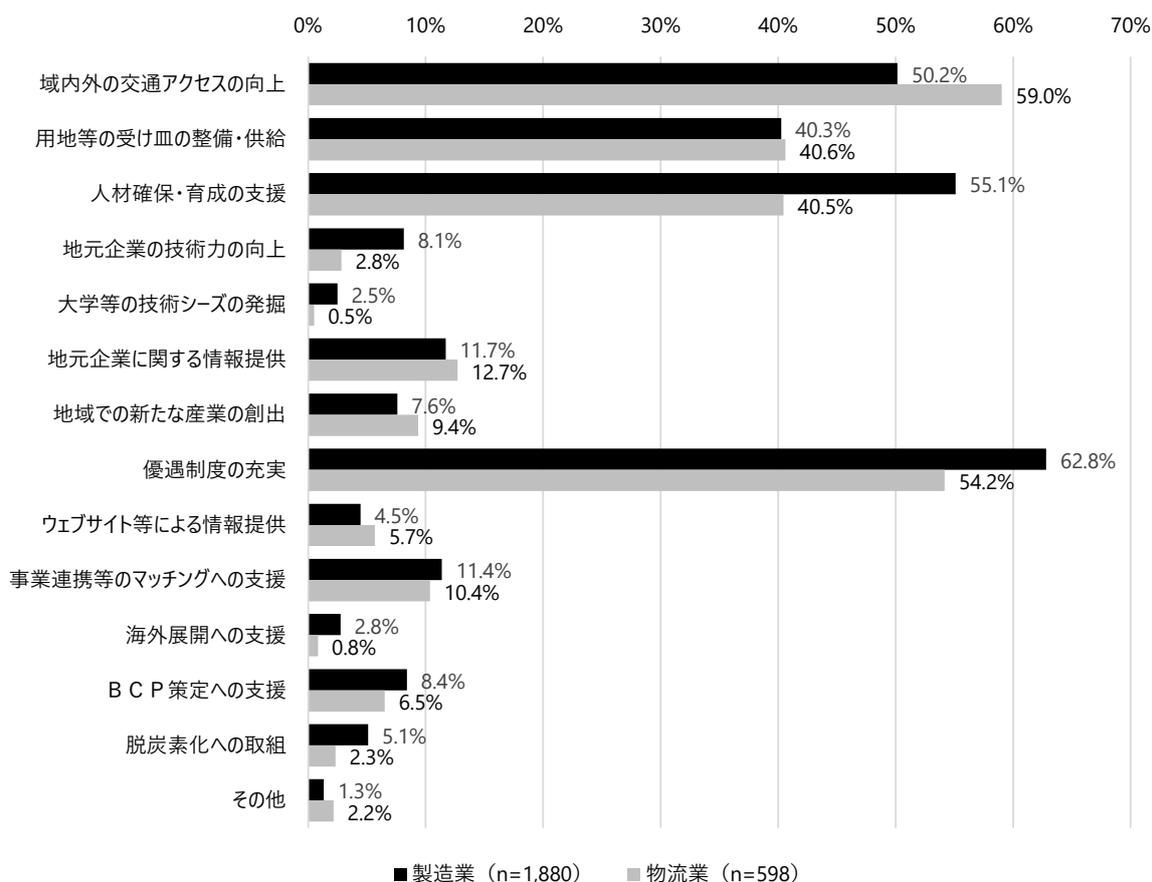
製造業では、「優遇制度の充実」が62.8%（前年度比+5.4ポイント）と、4年連続の増加で6割を超えた。次いで「人材確保・育成の支援」55.1%（同+3.7ポイント）、「域内外の交通アクセスの向上」50.2%（同+14.9ポイント）、「用地等の受け皿の整備・供給」40.3%（同+9.1ポイント）となっており、前年度よりも人材不足、用地不足等の課題がより反映されている。

### ②物流業

物流業では、「域内外の交通アクセスの向上」が59.0%（同+9.9ポイント）で、前年トップの「優遇制度の充実」54.2%（同+4.0ポイント）を上回った。次いで「用地等の受け皿の整備・供給」40.6%（同+6.5ポイント）、「人材確保・育成の支援」40.5%（同▲2.9ポイント）となっている。

物流業は、前項の重視する立地環境で「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」、また、製造業と同様に用地不足を反映して、「用地等の受け皿の整備・供給」の期待が強まっている。逆に、「人材確保・育成の支

援」は製造業より低くなっている。



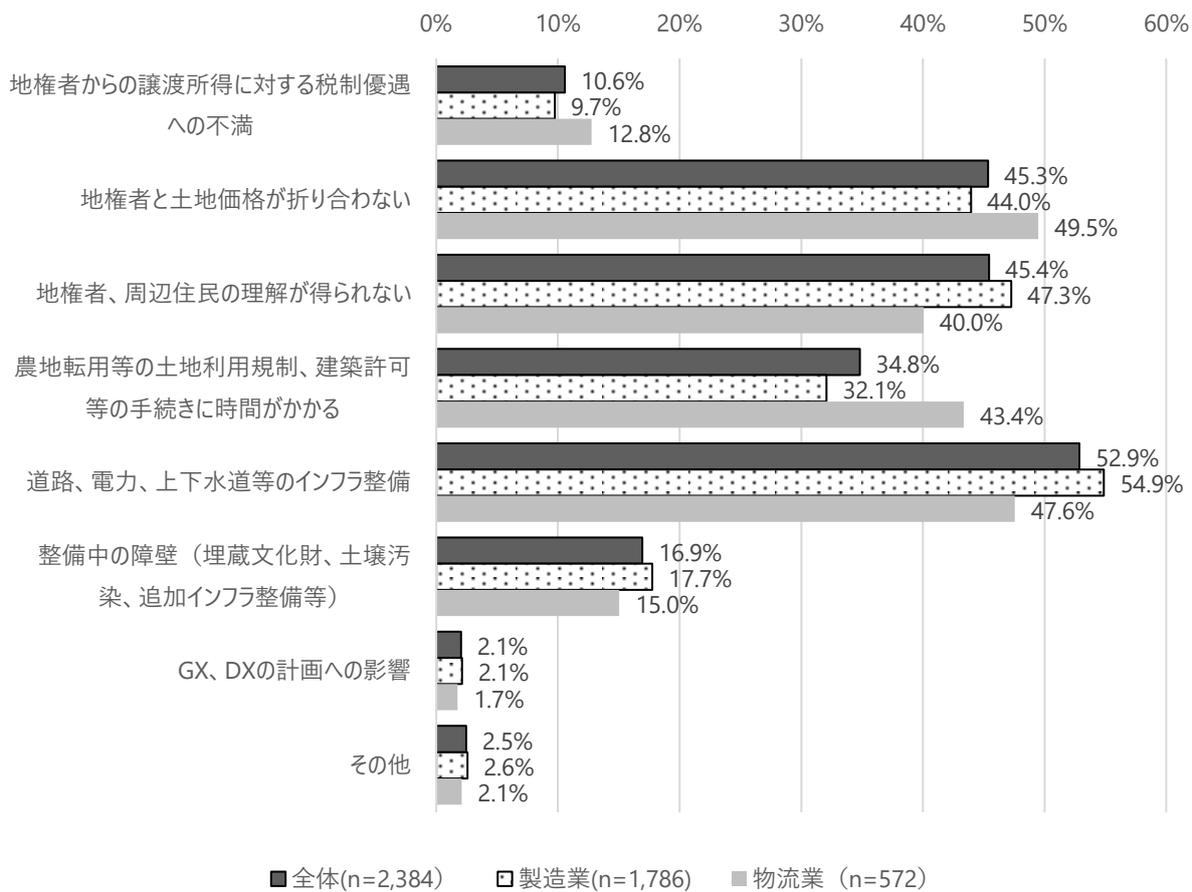
図表17 自治体等に求める立地環境向上への取組

### 3. 産業用地を取得する際の懸念点 (図表18) (新規追加設問)

産業用地を取得する際の懸念点については、全体で「道路、電力、上下水道等のインフラ整備」が52.9%で最も多く、次いで「地権者、周辺住民の理解が得られない」が45.4%、「地権者と土地価格が折り合わない」の45.3%が続いた。

製造業と物流業の違いは、製造業が「道路、電力、上下水道等のインフラ整備」(54.9%)、「地権者、周辺住民の理解が得られない」(47.3%)、「地権者と土地価格が折り合わない」(44.0%)の順に懸念しているのに対し、物流業は「地権者と土地価格が折り合わない」(49.5%)、「道路、電力、上下水道等のインフラ整備」(47.6%)、「農地転用等の土地利用規制、建築許可等の手続きに時間がかかる」(43.4%)の順に懸念している。これは、自治体の産業団地によっては、誘致対象業種を製造業に限定あるいは優先している場合があることから、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と考えられる。

「その他」の内容は、「社員の通勤」、「許認可がおりるかどうかがあげられている。

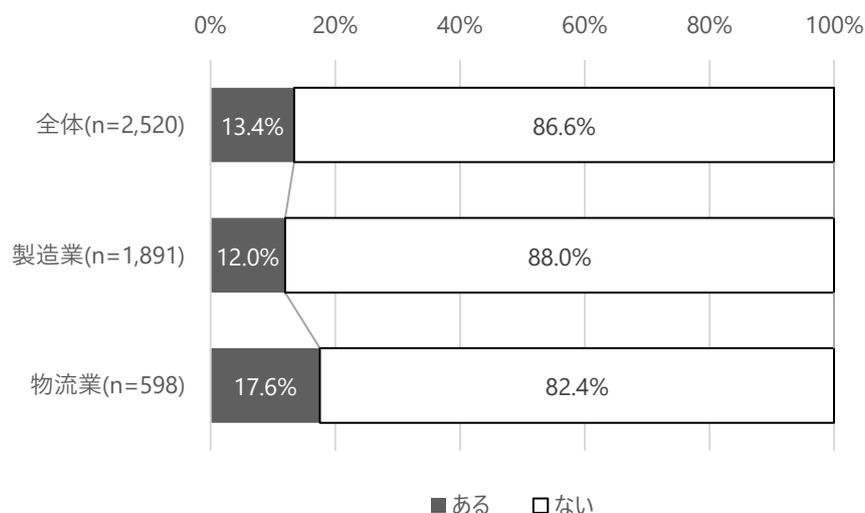


図表18 産業用地を取得する際の懸念点

#### 4. 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）（新規追加設問）

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13.4%、製造業で12.0%、物流業で17.6%と、物流業がより難航していることがわかる。これは前述のとおり、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。



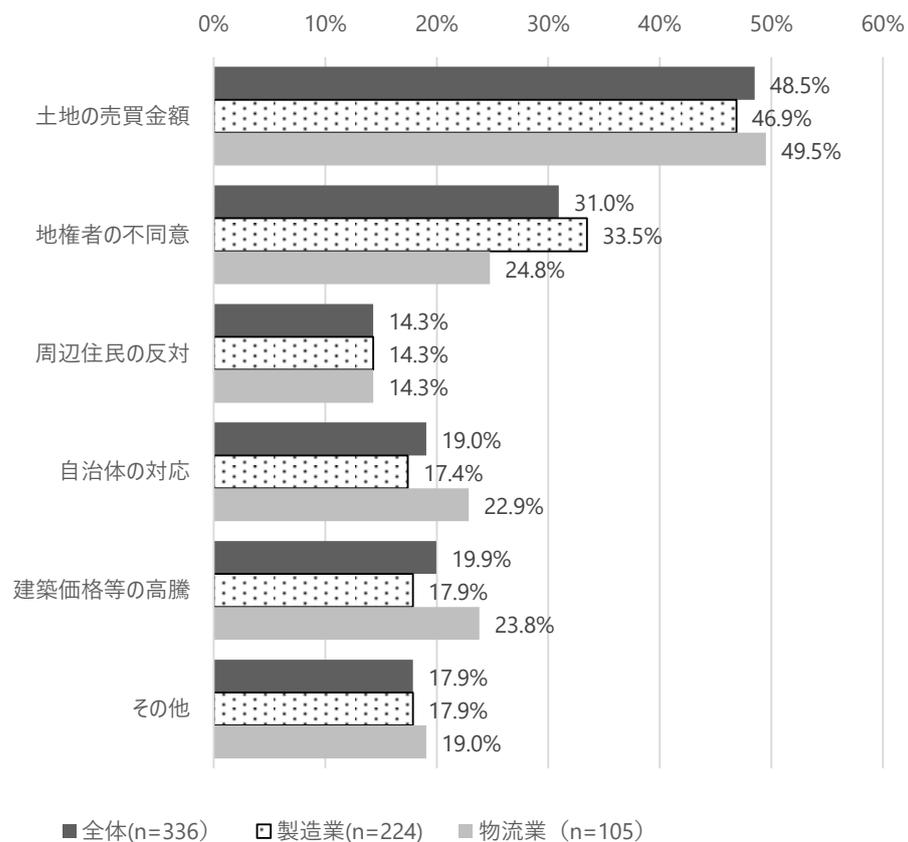
図表19 取得の難航の有無

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「土地の売買金額」が48.5%と最も多く、次いで「地権者の不同意」の31.0%となっている。

業種別には、製造業が「土地の売買金額」46.9%、「地権者の不同意」33.5%となっており、物流業は「土地の売買金額」49.5%、「地権者の不同意」24.8%、「建築価格等の高騰」23.8%、「自治体の対応」22.9%となっている。

「その他」の内容は、「農地転用ができない」、「市街化調整区域」、「建築許可」など土地利用規制の他、そもそも「適地をみつけられない」というものもあった。



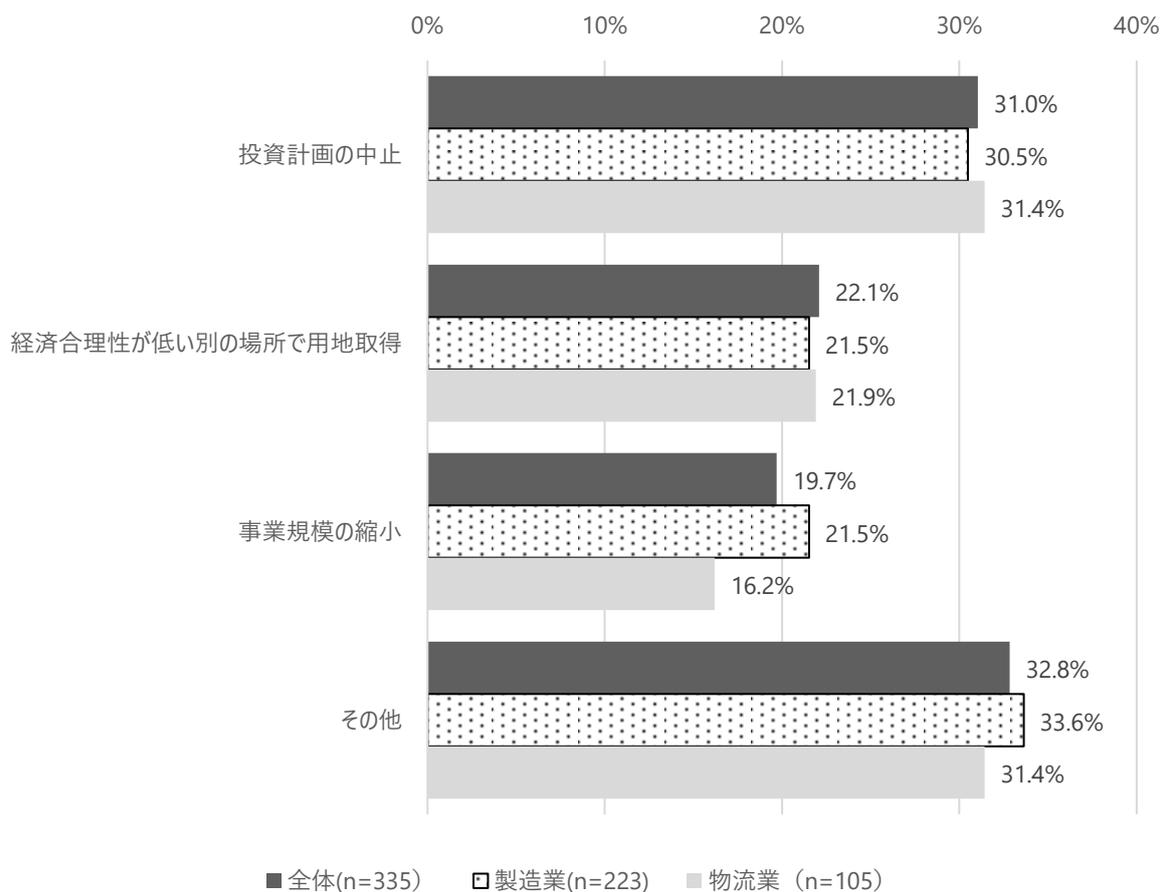
図表20 難航した理由

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、「投資計画の中止」が全体（31.0%）、製造業（30.5%）、物流業（31.4%）で3割を超え、次いで、「経済合理性が低い別の場所で用地取得」も全体（22.1%）、製造業（21.5%）、物流業（21.9%）で2割を超えている。

業種別では、製造業は「事業規模の縮小」が21.5%だったのに対し、物流業は16.2%と5ポイント以上低かった。

なお、「その他」の内容は、「時間をかなり要した」、「余計に費用がかかった」などがあげられ、計画通りに進まなかったことがわかる。



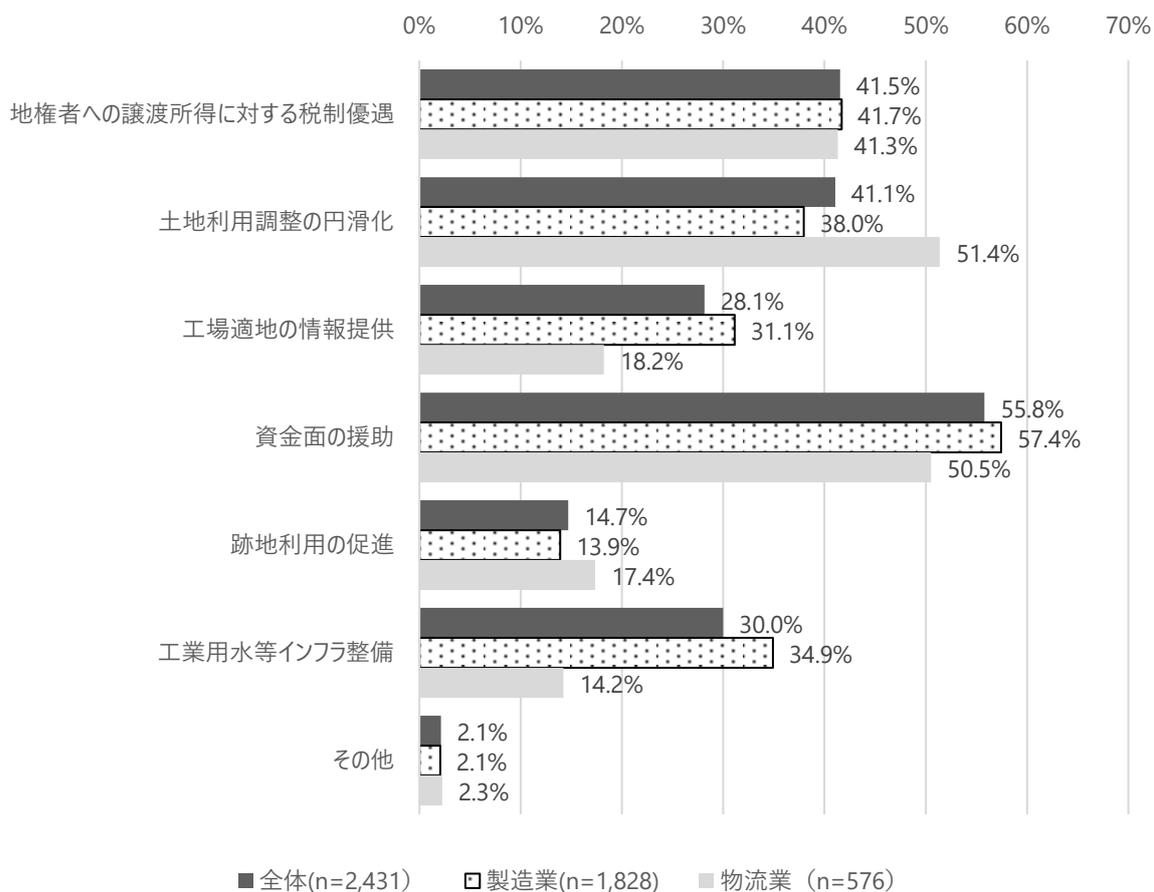
図表21 難航の影響

### 5. 政府等に求めたい取組（図表 22）（新規追加設問）

政府等に求めたい取組については、全体で「資金面の援助」が 55.8%で最も多く、次いで「地権者への譲渡所得に対する税制優遇」が 41.5%、「土地利用調整の円滑化」が 41.1%と続いている。

業種別では、製造業が、多い順に「資金面の援助」57.4%、「地権者への譲渡所得に対する税制優遇」41.7%、「土地利用調整の円滑化」38.0%、「工業用水等インフラ整備」34.9%、「工場適地の情報提供」31.1%となっている。物流業は、「土地利用調整の円滑化」が51.4%で最も多くなっており、次いで「資金面の援助」50.5%、「地権者への譲渡所得に対する税制優遇」41.3%となっている。

「その他」の内容は、「規制緩和」、「市街化調整区域の見直し」などがあげられている。



図表22 政府等に求めたい取組

#### IV まとめ

本調査では、立地計画を有する企業の割合が4年ぶりに前年度と比べ低下したが、2017年以降の高水準の状況は続いており、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。

その要因として、①サプライチェーンの強化に伴う立地の促進、②AIやデータセンターなど半導体分野（半導体製品・部素材・製造装置等）への積極投資、③脱炭素（GX）・DXなどの分野における新たな投資、④人材確保や働き方改革への対応など、国内外の社会経済環境の変化があげられる。

立地計画の理由・背景は、「需要増への対応」が5割を超えており、それに加えて、製造業では「手狭感の解消」や「老朽化」が高く、物流業では「手狭感の解消」や「市場開拓」が高い。また、立地環境において重視する要素は、「用地価格」や「交通アクセス」が7割を超えており、次いで、製造業では「災害リスク」や「豊富な労働力」が高く、物流業では「取引先・市場との近接性」が高かった。

昨今の旺盛な立地意欲がみられる反面、産業用地や企業立地に適した土地の不足感は強まっている。また、製造業よりも物流業が用地取得に難航している状況も確認できた。

このようなことから、自治体に対しては、「優遇制度の充実」、「用地等の受け皿の整備・供給」、「域内外の交通アクセスの向上」、「人材確保・育成の支援」を特に求めている。政府等に対しては、「資金面の援助」、「地権者への譲渡所得に対する税制優遇」、「土地利用調整の円滑化」、「工業用水等インフラ整備」を特に期待している。

今後、円滑な国内の企業立地を促進し、日本の経済を活性化するためには、こうした状況および課題を踏まえた効果的な対策を実施していくことが必要である。