

第4回 グローバル環境変化を踏まえた我が国の立地 環境整備のあり方等に関する検討会 事務局資料

2026年3月24日

経済産業省経済産業政策局投資促進課

これまでの検討会での委員意見（建設・サプライヤー・土地・インフラに関連するものを抜粋）

建設について

- 建設業の供給制約が強まっており、建設費が高騰。もともと工場の新築を計画していたところ、改修に留まったり断念したりしている。直近1年から1年半の間に、建設費が1.5倍から2倍程度上がった印象。
- 欧州の製造業企業から、「日本で工場を建設したいが、工事を受けてくれる建設会社が見つからない。見つかったとしても非常に高い。」という相談を受けた。自社で取引のある建設会社を紹介することで何とか対応。
- 電気設備工事等いわゆるサブコンの人手不足により、工事を受けてもらえなかったり工期が伸びたりしていると聞く。

サプライヤーについて

- これまで国内メーカーの海外展開に合わせてサプライヤーも海外進出してきた。その結果、サプライヤーの国内生産能力が低下。今後、サプライヤーが国内生産を拡大させるかは、メーカーの動きに左右される。事業環境の不確実性は高いが、国内生産に関する中長期の方針をメーカーから示し、サプライヤーの予見可能性を高めることが重要。
- 部品の調達先について、コストに加え、カントリーリスクが小さく安定供給できるかが重要。国内で材料・装置を調達している場合であっても、それらの素材が特定国に依存している場合があり、大きなリスクとして注視している。

土地・インフラについて

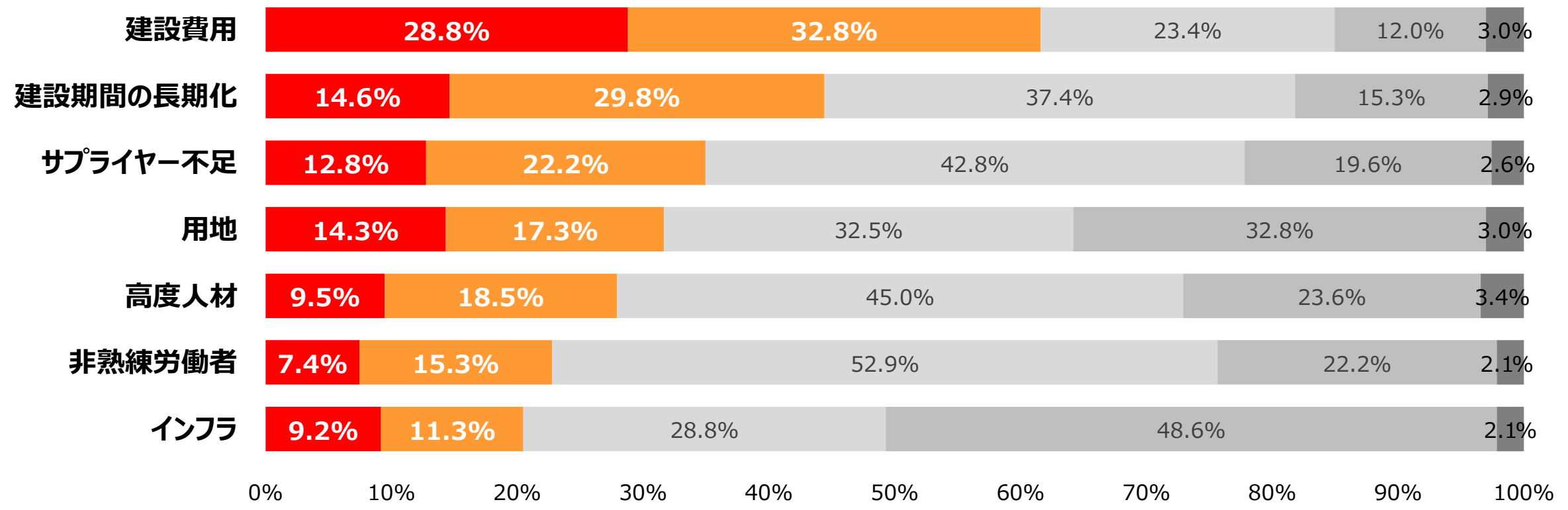
- 既存の工場を拡張したいが、敷地内に余っている土地がない、近隣にもいい土地がない、という話を聞く。
- 製造業の集積地に工場を建てたいが空きがない。自治体が誘致したいエリアだと、準備が整うのが5年先と言われる。景気や様々な情勢が変化する中、2、3年先の投資を検討しており、着工が5年先だと条件が合わない。
- 人材が持続的に確保できる土地かどうかが選定における重要な要素。人口が少ないところで広大な土地を安く確保できたとしても、その分、人材調達コストがかかってしまう。
- 産業の担い手が地域で生活していくために不可欠なエッセンシャルサービスも重要なインフラのひとつ。
- 国内外の生産コストを比較すると、日本は、諸外国との電気代の差は課題。

国内で生産能力の増強をはかる際の課題

- 国内生産能力の増強を断念、延期・縮小せざるを得ないほどの課題として、**建設費用**は約6割、**建設期間の長期化**は約4割の企業が回答。次いで、**国内サプライヤーの不足**、**用地不足**を回答する企業が多い。

日本国内での生産能力の増強を図る際の課題と課題の程度感

(n=698)



■ 生産能力の増強を断念せざるを得ないほどの課題である。
 ■ 生産能力の増強を延期・縮小せざるを得ないほどの課題である。
 ■ 課題ではあるが増強を断念、延期等するほどの課題ではない。
 ■ 課題とはならない。
 ■ その他

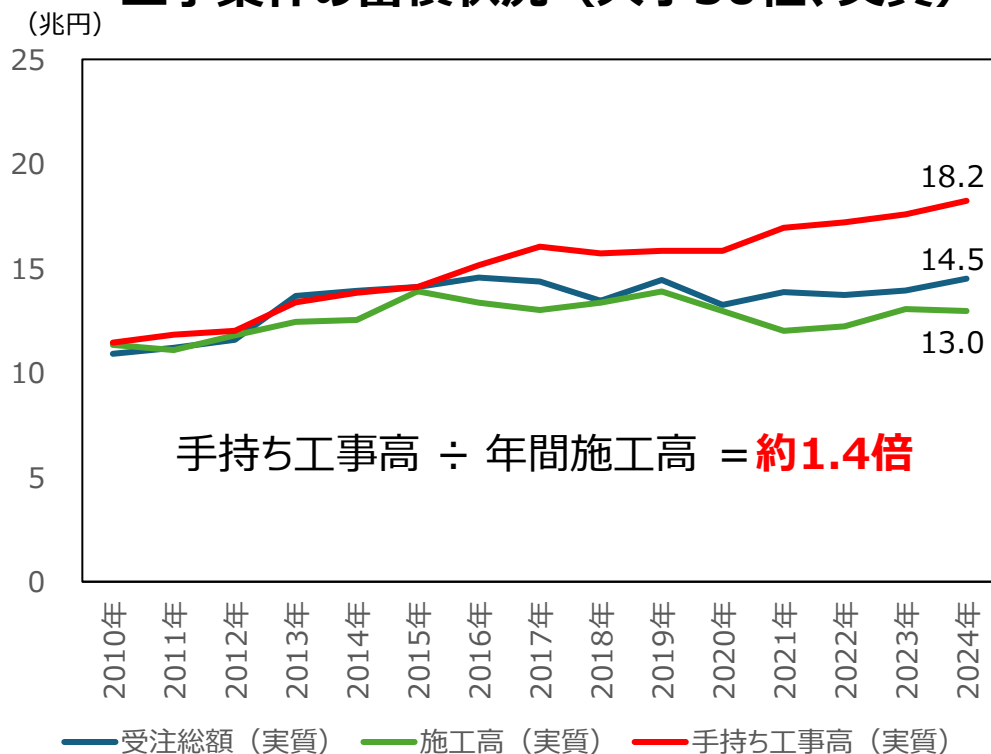
目次

- 1. 建設費用・建設期間について**
2. サプライヤーについて
3. 土地・インフラ等について
4. 論点

建設業における需給のひっ迫感

- 大手建設会社では、2015年から徐々に未消化の工事が増加。足元で、**年間施工高の1.4倍の手待ち工事**が発生。
- **2026年度までに大型工事を新規に受注できると回答した大手・中堅建設会社は3割**に留まる。

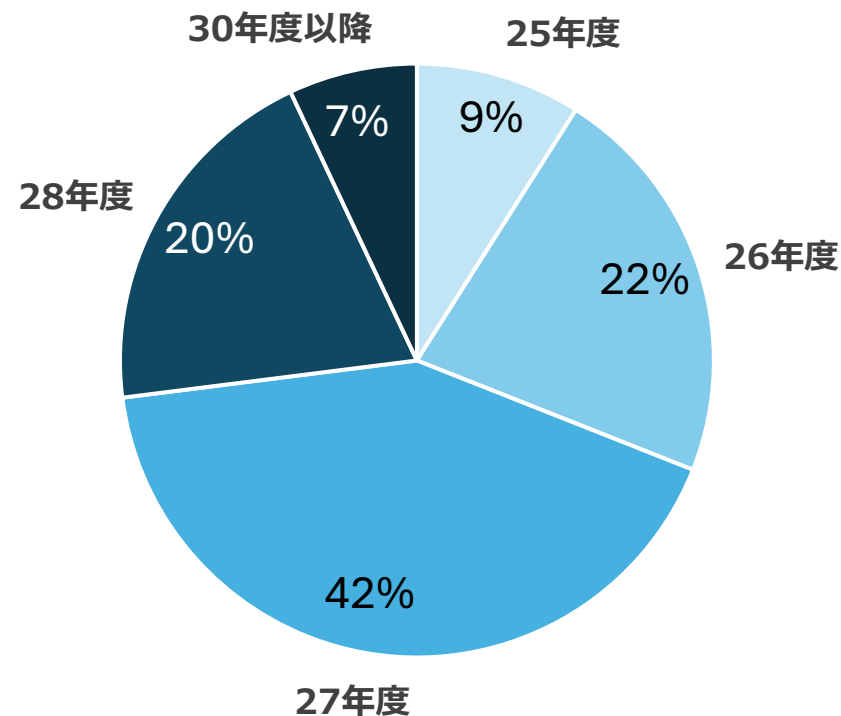
工事案件の蓄積状況（大手50社、実質）



建設工事費デフレーター（2015年度基準）（令和7年5月30日公表）により算出。
2015年の物価を100として、デフレーター = 名目 ÷ 実質 × 100

（備考）2024年施工高は2024年1月～12月の確定値を集計して算出。2024年手待ち工事高は12月時点最終値。
（出所）国土交通省「建設工事受注動態統計調査報告（大手50社調査）」

新規の大型工事が受注できる時期



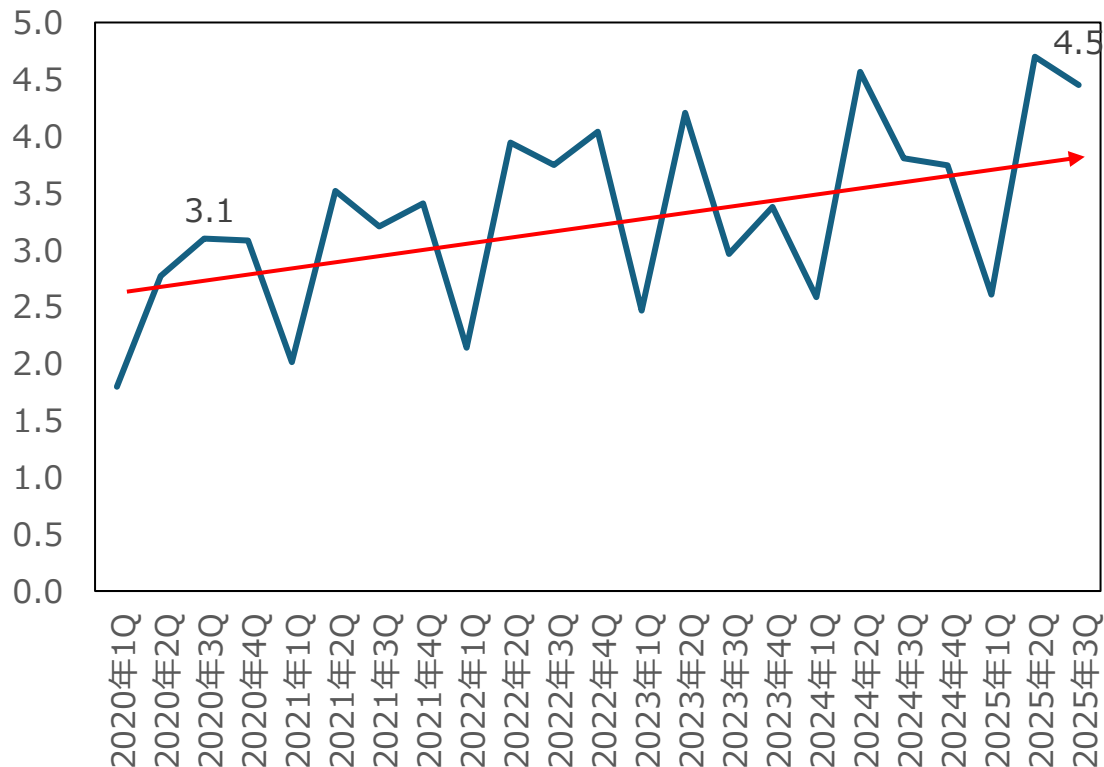
（備考）「大型工事」とは1案件の受注高が会社が抱える案件の上位1割に入る規模（出所）日本経済新聞（2026年1月17日付）

設備工事業における需給のひっ迫感

- 大手設備工事会社において、季節変動はあるものの、未消化の工事は増加傾向にある。

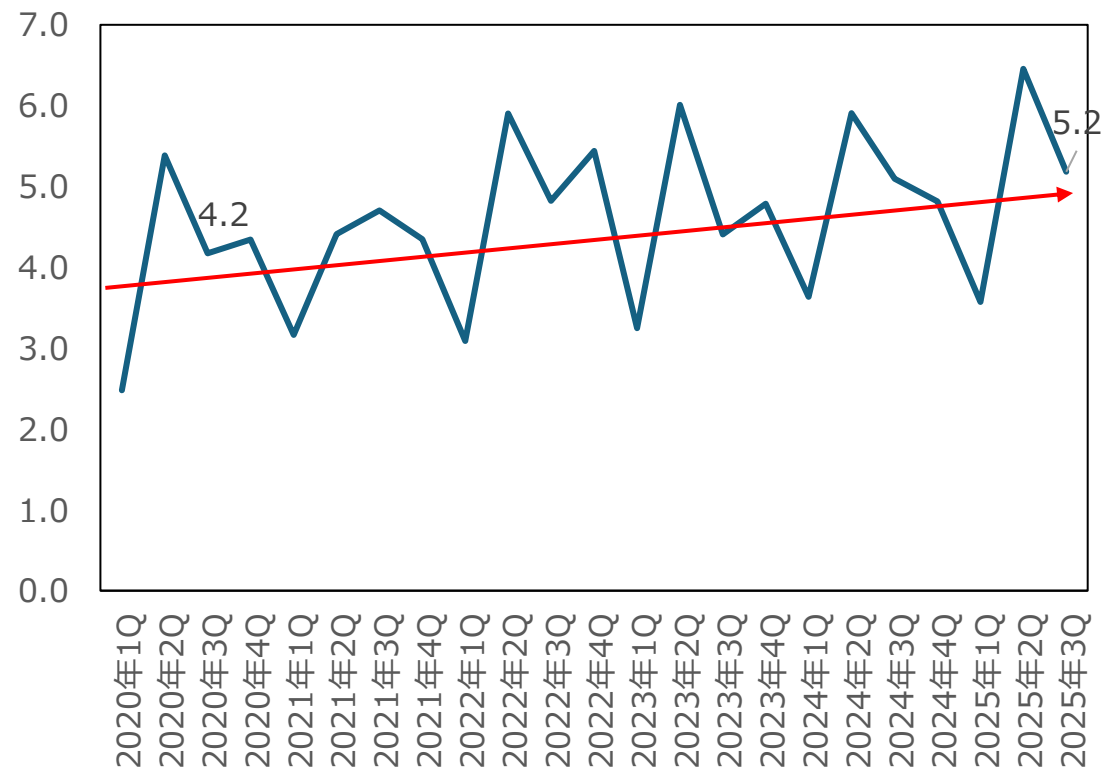
電気工事の蓄積状況（大手20社・四半期）

手持ち工事高÷施工高



配管工事の蓄積状況（大手20社・四半期）

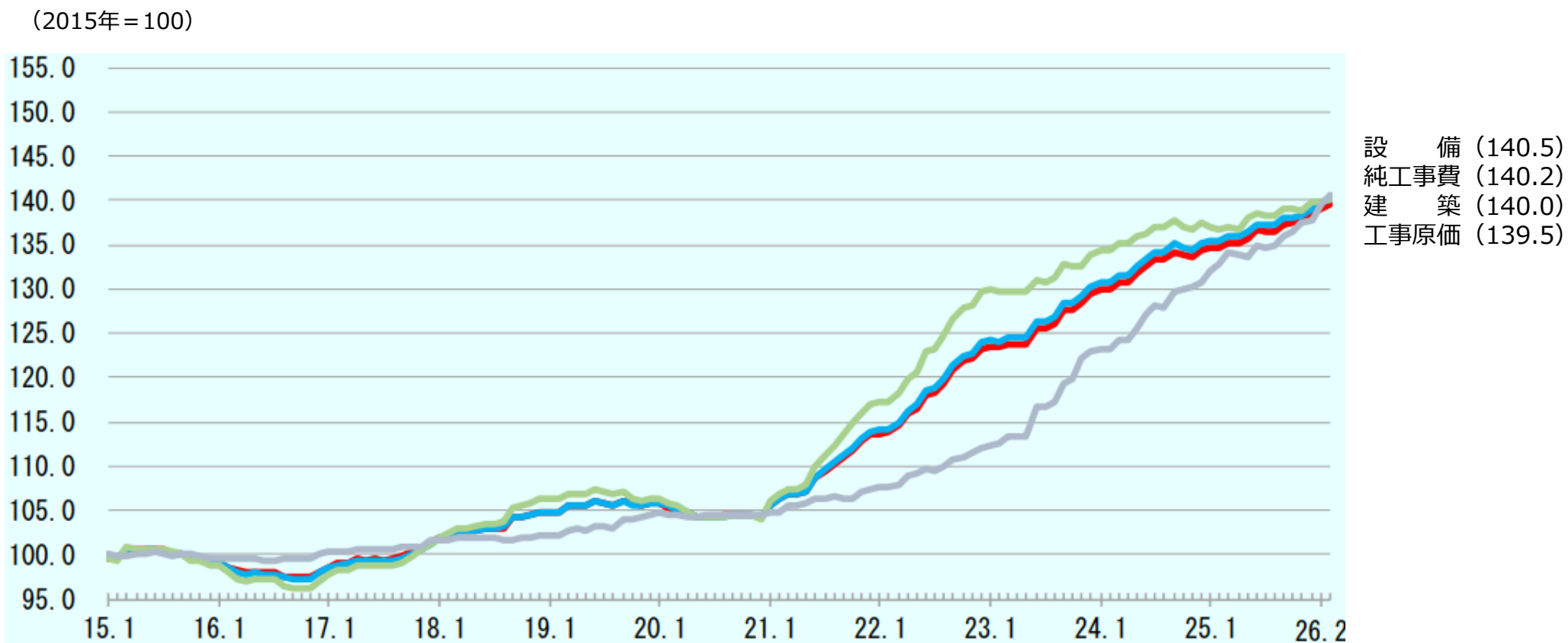
手持ち工事高÷施工高



建設費

- 需給のひっ迫等を背景に、足元（2026年2月）の工場の建設費は、2015年に比して1.4倍程度まで上昇。

工場の建設費の推移（東京）

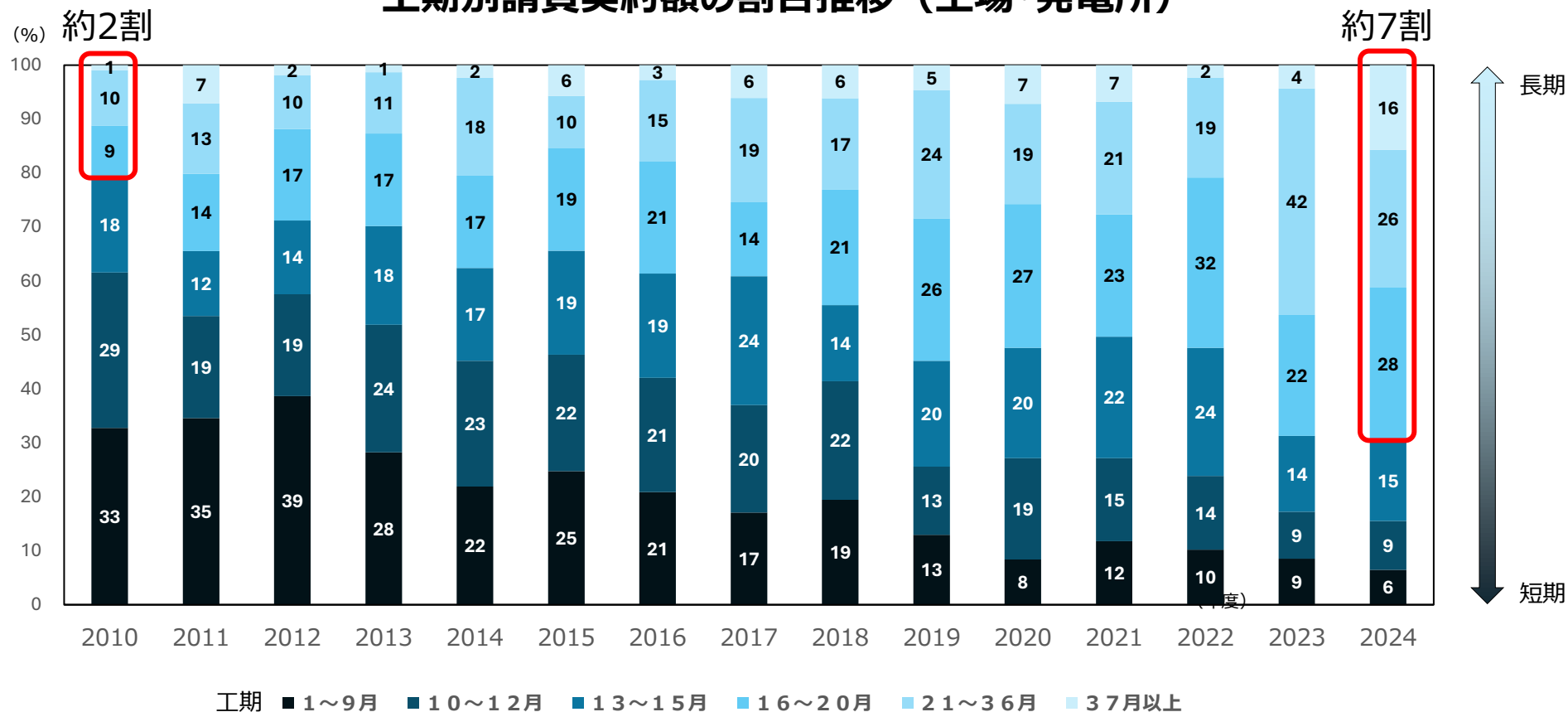


(出所) 建設物価調査会「建設物価 建築費指数®」

建設期間

- 工期の長い契約が増加し、16か月以上の契約は全体額の約2割（2010年度）から約7割（2024年度）に。
- 工期の長期化に加えて、そもそも受注業者が見つからないとの指摘も存在。

工期別請負契約額の割合推移（工場・発電所）

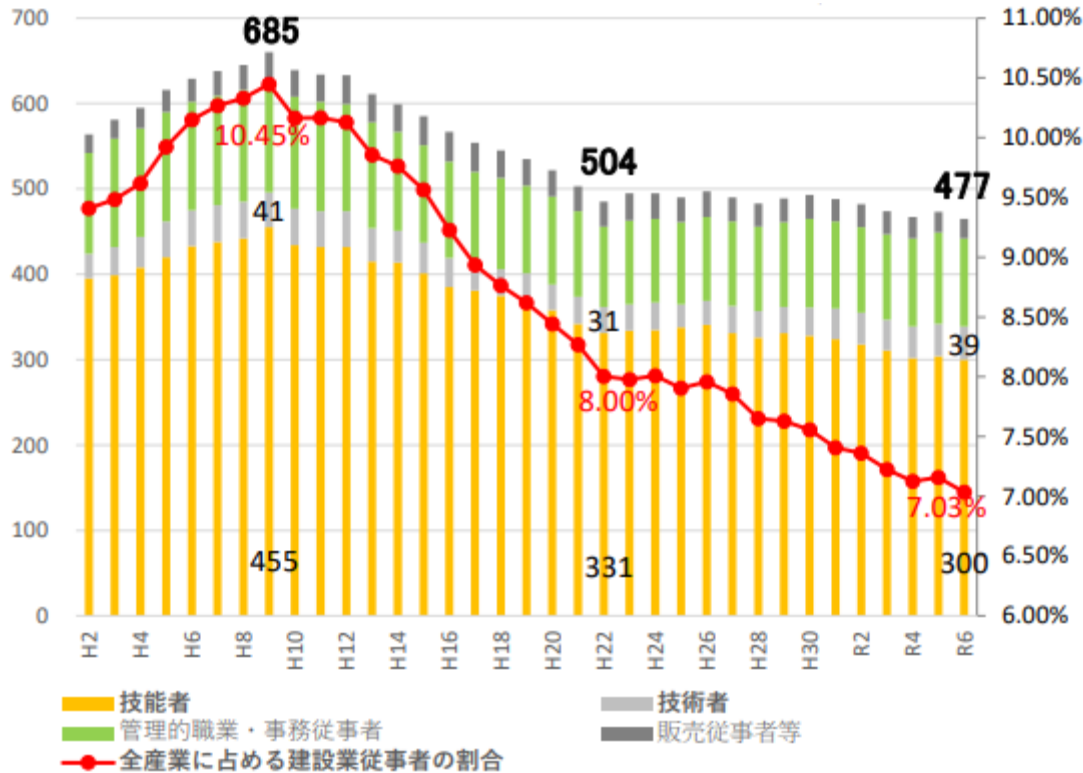


(出所) 国土交通省「建設工事受注動態統計調査」

建設業就業者の現状

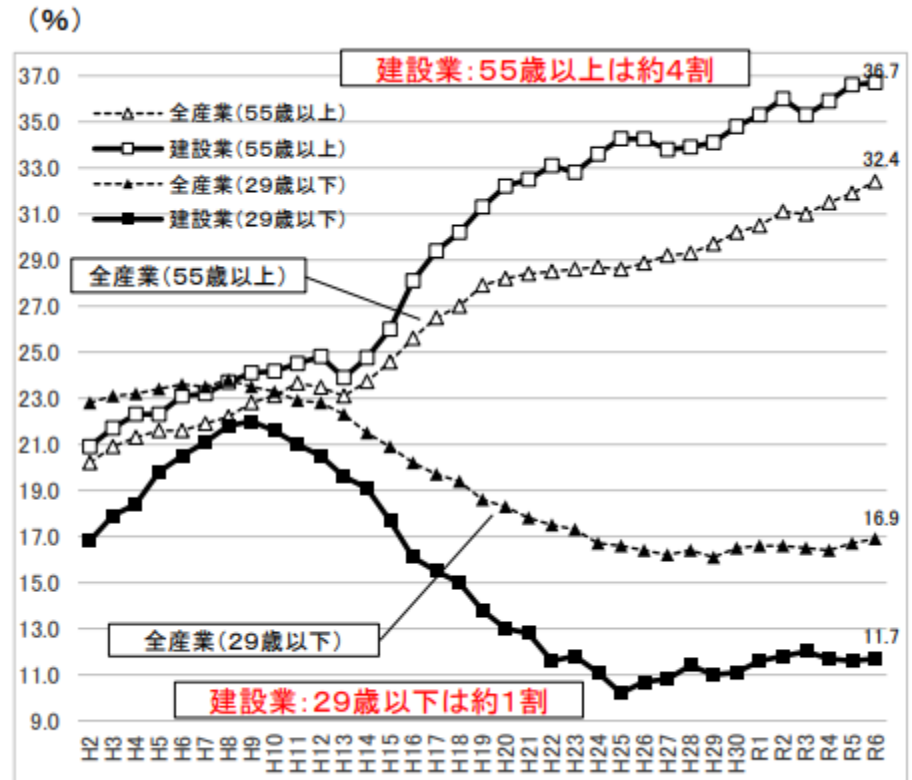
- 建設業就業者（令和6年度平均）は、477万人で、ピーク時（平成9年平均）から約30%減。
- 建設業就業者は、55歳以上が約4割、29歳以下が約1割と高齢化が進行。

建設業従事者数と全産業に占める割合の推移



(出所) 総務省「労働力調査」(暦年平均)

建設業就業者の高齢化の進行

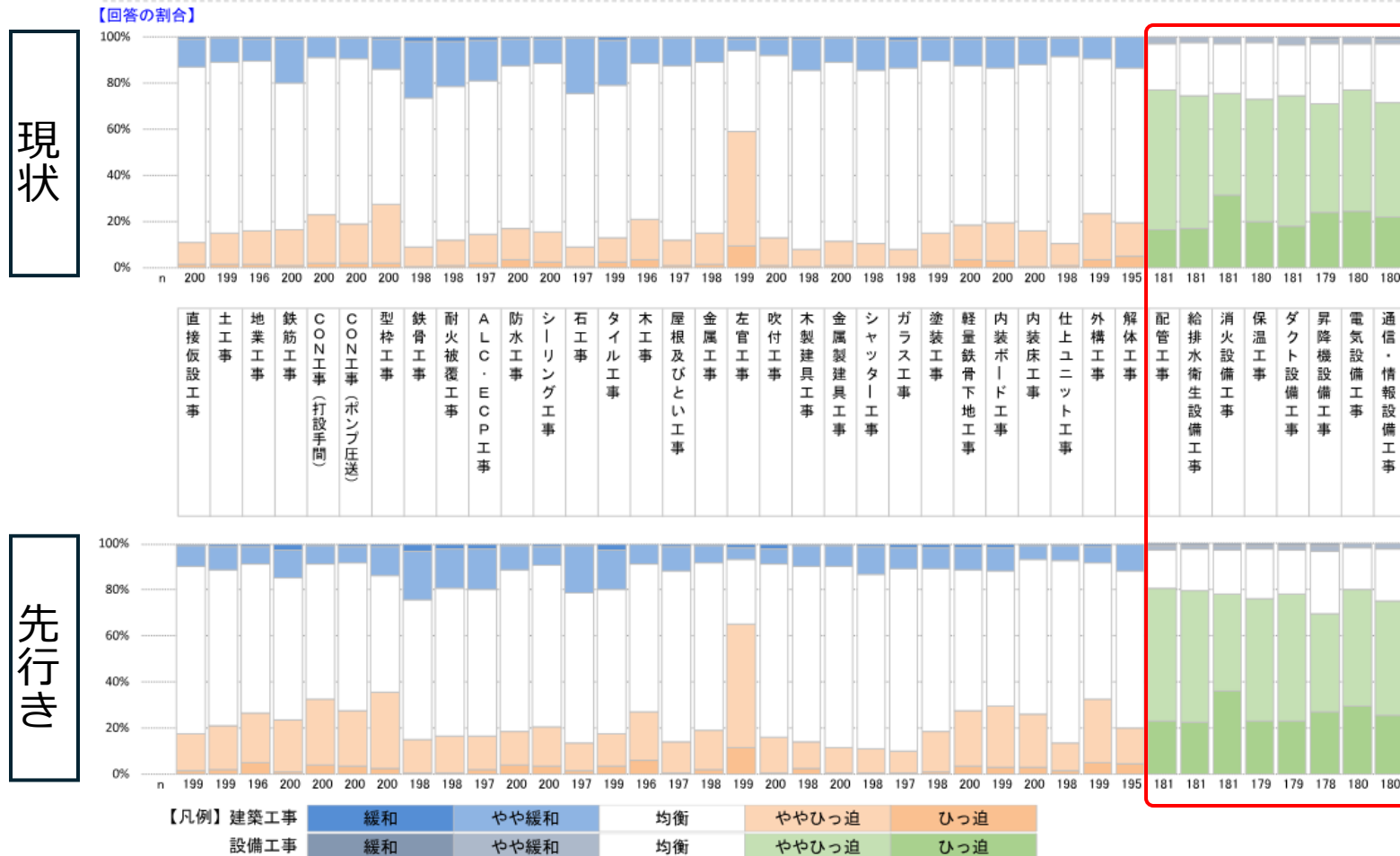


(出所) 総務省「労働力調査」(暦年平均)

(参考) 工種別労務需給状況

- 電気設備、通信・情報設備、空調等、設備工事を担うサブコンの労務需給のひっ迫が顕著。

現状の労務需給及び3か月後の見通し

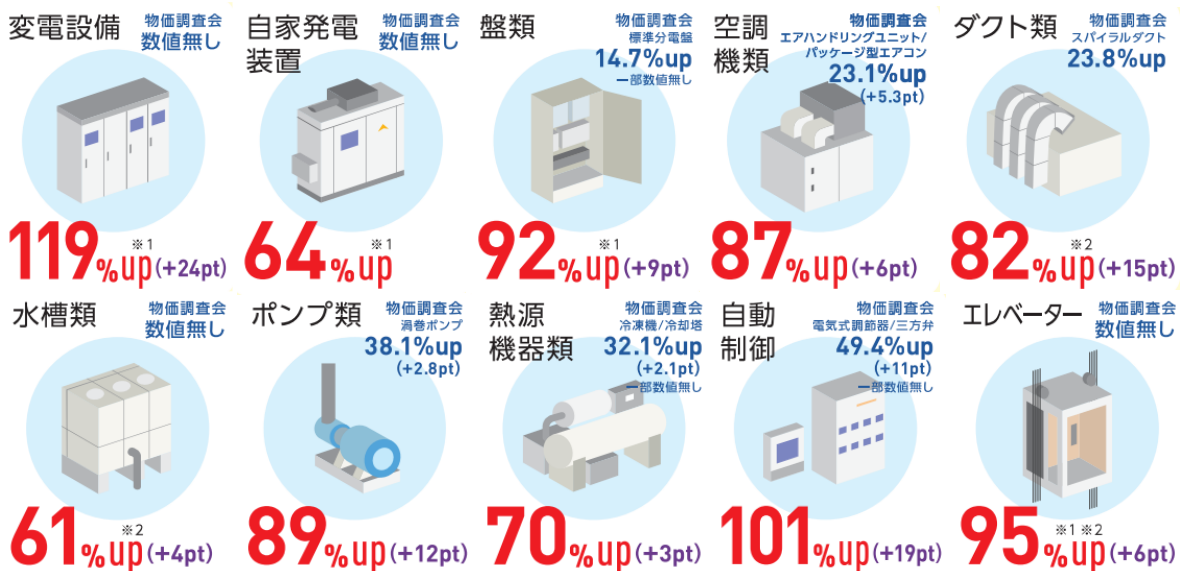


(出所) 経済調査会「第37回労務需給調査（建築・設備工事）」（2025年11月調査）

(参考) 設備工事費上昇等の現状

- 国内で工場建設や大規模な再生プロジェクト等が同時期に進行していること等の影響で、設備工事の需給がタイトになり、資機材・工事価格が高騰するとともに、納期遅延が発生。

大規模建築物等における特注品等の機器の上昇率



(備考) 上記の赤字の数値は、2020年12月と2025年9月の該当設備機器（特注品等）について、調査価格を比較できる大手建設会社12社（※1は11社）の価格上昇率を平均したものの。※2は設置工事に係る労務費分を含む。
上記の青文字の数値は、同程・類似の設備機器（汎用品）に係る物価調査会の数値における2020年12月と2025年9月の価格上昇率（各品目単純平均）

括弧内は2025春版からの増減

(出所) 日本建設業連合会「設備工事費上昇等の現状について 2025年秋版」

納期や工事着手に期日がかかる設備工事

電気設備

電気設備機器については長納期が常態化している。特に、受変電設備、非常用発電機、無停電電源装置、盤類、中央監視、電力計、電線・ケーブル等の納期が長期化。受変電設備においてはトッランナー変圧器第三次判断基準への適合(2026年度)が必要。また、特殊な電気工事は専門の作業員も限られているため、注意が必要。

空調設備

空調設備機器については長納期が常態化している。特に、空調機、特殊仕様のファン類等の納期が長期化。また、自動制御設備工事は全国的に需給バランスが崩れており、注意が必要。

衛生設備

衛生設備機器については長納期が常態化している。特に、消火設備（特定駐車場用泡ヘッド、感熱開放継手など）、特殊仕様のポンプ等の納期が長期化。PFAS（有機フッ素化合物）含有泡消火薬剤の製造販売中止に伴う対応が必要。また、消火設備工事は全国的に材工とも需給バランスが崩れており、注意が必要。

昇降設備

需給ひっ迫により、昇降機工事に大きな影響が生じている。

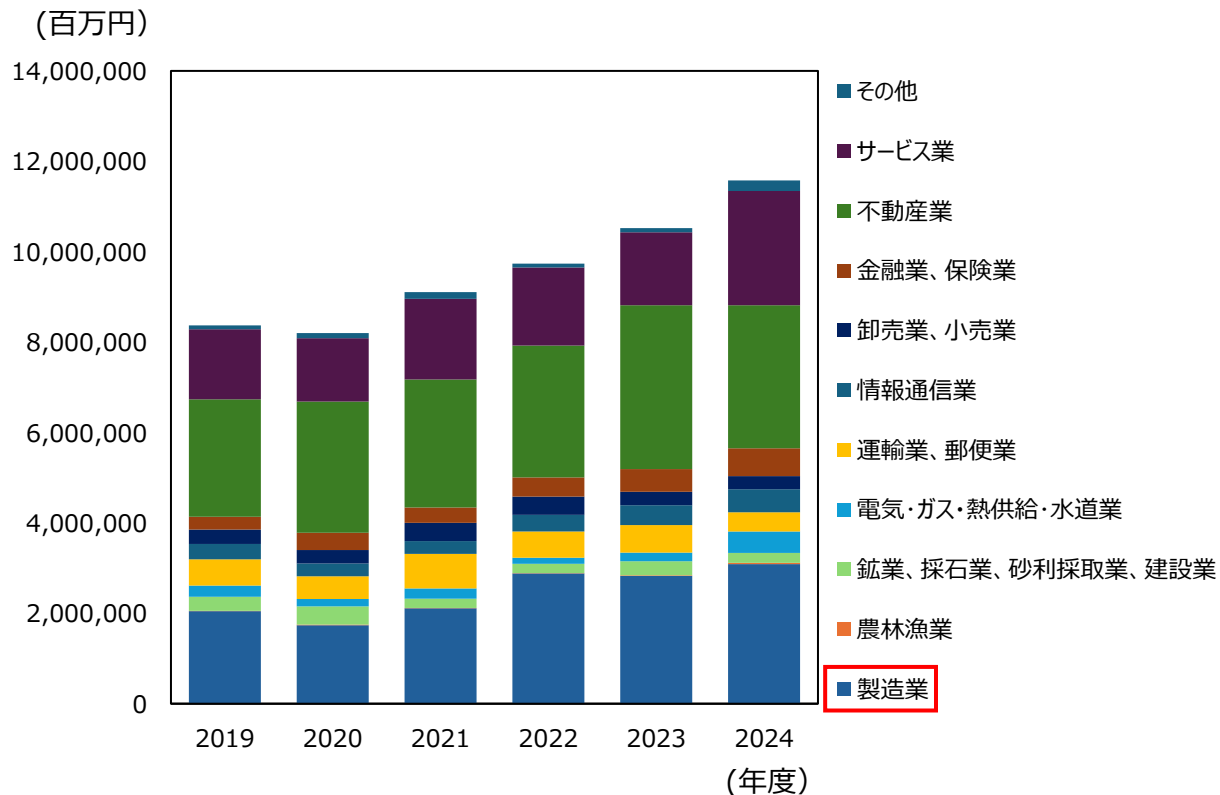
<例：昇降機工事の対応可能時期（首都圏の場合）>

- 15人乗りを超えるエレベーター（特注）原則として2026年度以降着工（メーカーによっては2029年度以降）
- 超高層建物用エレベーター（特注）原則として2030年度以降着工（メーカーによっては2031年度以降）

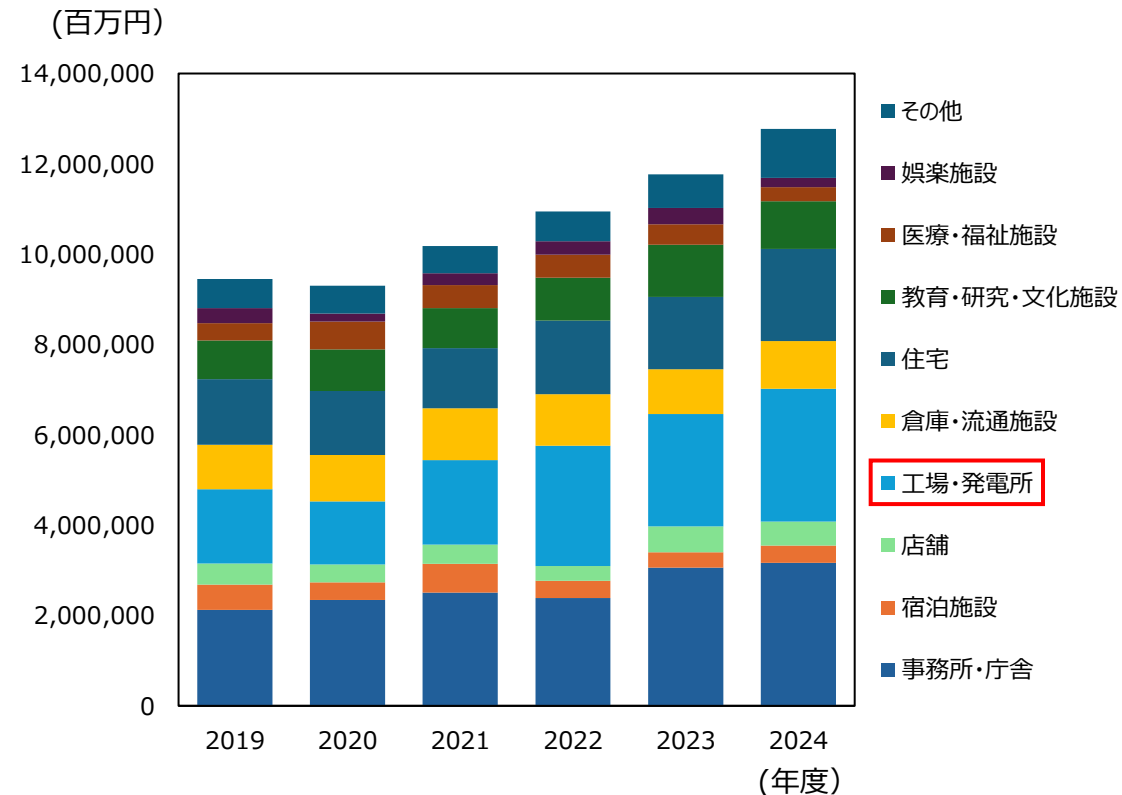
(参考) 産業別・工事種別の建設需要

- 受注高（建築）を発注者別にみると、「製造業」が前年度比4%増の2.9兆円と大きく増加。工事種別にみると、「住宅」が大きく伸び、同27%増の2兆円を超え、「工場・発電所」が同6%増の2.7兆円。

受注高内訳（民間工事、発注者の業種）



受注高内訳（建築、工事種別）

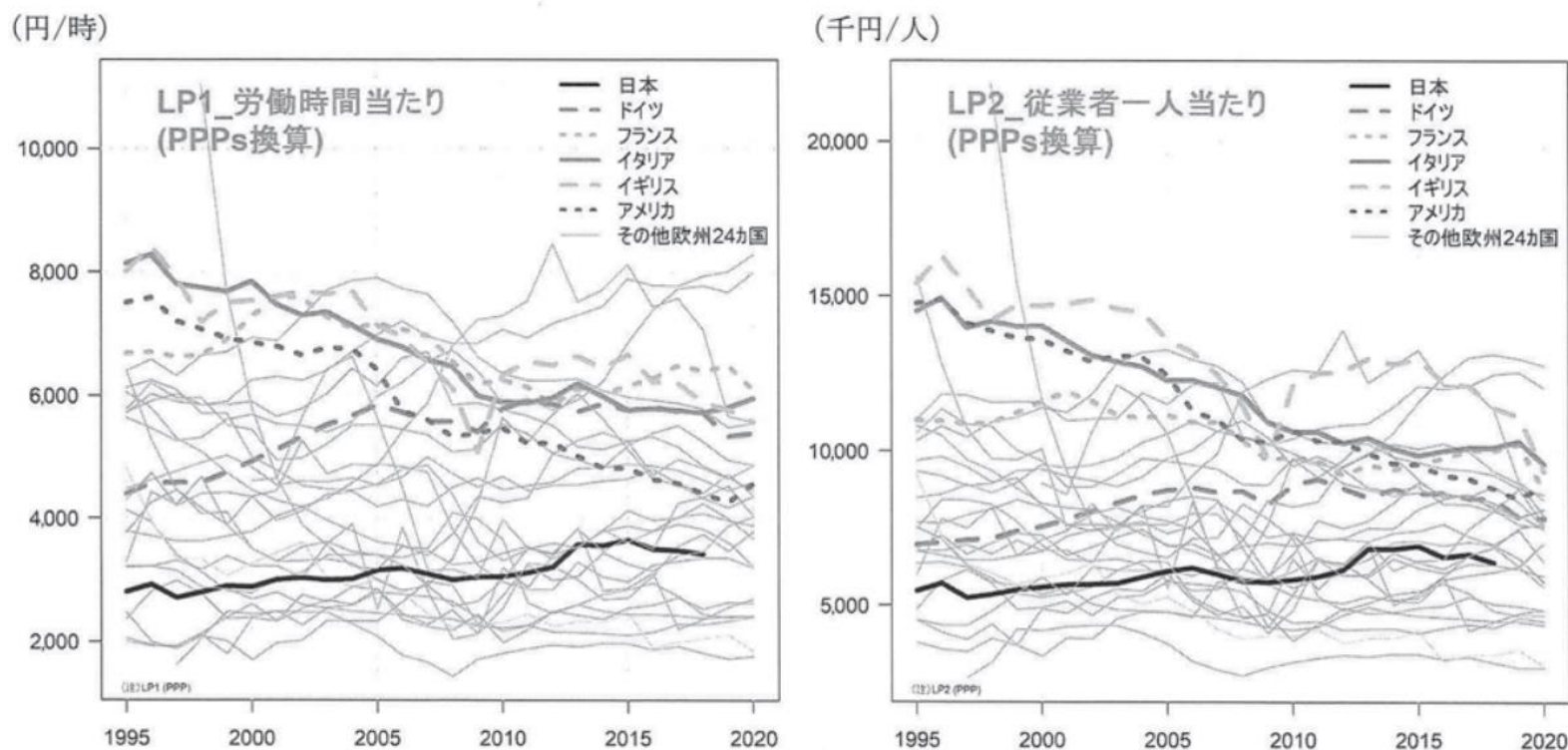


(出所) 国土交通省「建設工事受注動態統計調査（大手50社調査）より経済産業省作成。

(参考) 建設業の労働生産性

- 建設業の労働生産性をみると、日本では、概ね上昇してきたが、他の先進国に比して低水準。米国など他の先進国では、長期的に停滞又は低下傾向。

建設業の労働生産性



(注) EU KLEMSの各国通貨表示の実質労働生産性の計算値を各年の購買力平価PPPsで一旦EUROに統一的に換算した後に、基準年となる2015年時点のPPPs 1ユーロ=143.9339円(図2参照)で日本円表示に更に換算した。日本の最新2018年の値はLP1=0.02378273千ユーロ=3,423円/時、LP2=44.39398千ユーロ=6,390千円/人だが、主要G6の中では一番低い値となる。

(出所) 岩松準「建設業の生産性国際比較」

(参考) 建設現場におけるICTの活用状況

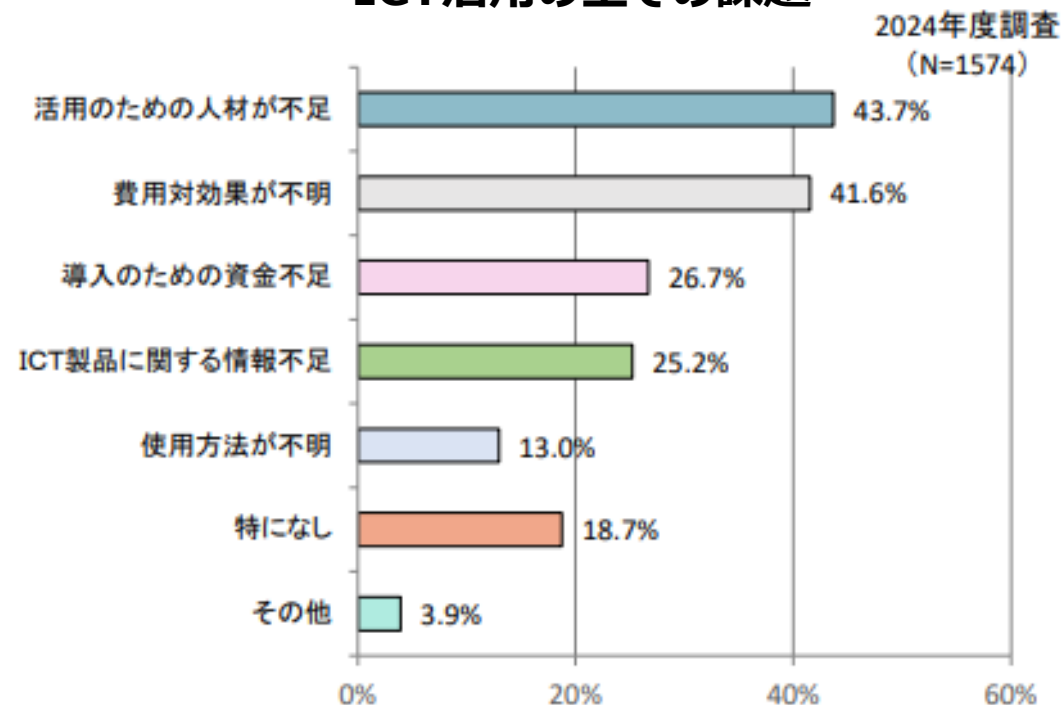
- 建設企業向けのアンケート調査によれば、**施工現場で「ICTを活用していない」と回答した企業は約74%**。特に、**売上が比較的小さい企業、下請企業、民間工事の割合が多い企業**ほど、その傾向が強い。
- ICT活用の主な課題は、**ICT活用のための人材不足**や**費用対効果が不明**であることなど。

施工現場におけるICTの活用状況

		合計	ほとんどの 工事で活用 している	おおむね活 用している	あまり活用 していない	ほとんど活 用していない	まったく活 用していない	ICTを活用 した工事は ない
全体		1574	82	321	287	333	220	331
		100.0%	5.2%	20.4%	18.2%	21.2%	14.0%	21.0%
完工高	5000万円未満	67	0	4	6	7	15	35
		100.0%	0.0%	6.0%	9.0%	10.4%	22.4%	52.2%
	5000万円以上 1億円未満	87	2	9	11	13	23	29
		100.0%	2.3%	10.3%	12.6%	14.9%	26.4%	33.3%
	1億円以上 3億円未満	275	10	27	38	53	45	102
		100.0%	3.6%	9.8%	13.8%	19.3%	16.4%	37.1%
	3億円以上 5億円未満	238	8	38	46	51	37	58
		100.0%	3.4%	16.0%	19.3%	21.4%	15.5%	24.4%
	5億円以上 10億円未満	291	14	54	59	74	40	50
		100.0%	4.8%	18.6%	20.3%	25.4%	13.7%	17.2%
請負階層	10億円以上 30億円未満	344	23	97	67	78	41	38
		100.0%	6.7%	28.2%	19.5%	22.7%	11.9%	11.0%
	30億円以上 50億円未満	86	8	30	17	17	7	7
		100.0%	9.3%	34.9%	19.8%	19.8%	8.1%	8.1%
	50億円以上	186	17	62	43	40	12	12
		100.0%	9.1%	33.3%	23.1%	21.5%	6.5%	6.5%
公共・民間工事の割合	元請工事が主	924	65	258	194	195	83	129
		100.0%	7.0%	27.9%	21.0%	21.1%	9.0%	14.0%
	下請工事 (一次)が主	437	14	37	56	91	98	141
		100.0%	3.2%	8.5%	12.8%	20.8%	22.4%	32.3%
公共・民間工事の割合	下請工事 (二次以降)が主	50	0	4	4	10	13	19
		100.0%	0.0%	8.0%	8.0%	20.0%	26.0%	38.0%
	元請・下請工事は ほぼ同程度	163	3	22	33	37	26	42
		100.0%	1.8%	13.5%	20.2%	22.7%	16.0%	25.8%
	公共工事が ほとんどである	539	47	152	116	107	49	68
		100.0%	8.7%	28.2%	21.5%	19.9%	9.1%	12.6%
	公共工事が多い	326	15	84	61	75	42	49
		100.0%	4.6%	25.8%	18.7%	23.0%	12.9%	15.0%
民間工事が ほとんどである	271	6	21	32	42	72	98	
	100.0%	2.2%	7.7%	11.8%	15.5%	26.6%	36.2%	
公共・民間工事の割合	民間工事が多い	295	10	36	51	78	36	84
		100.0%	3.4%	12.2%	17.3%	26.4%	12.2%	28.5%
	公共と民間工事は ほぼ同程度	143	4	28	27	31	21	32
	100.0%	2.8%	19.6%	18.9%	21.7%	14.7%	22.4%	

ICTを活用
していない
74.4%

ICT活用の上での課題



(出所) 左表・右図 日本アプライドリサーチ研究所「適正な工期設定等による働き方改革の推進に関する調査検討等業務報告書(令和6年度)」

目次

1. 建設費用・建設期間について
- 2. サプライヤーについて**
3. 土地・インフラ等について
4. 論点

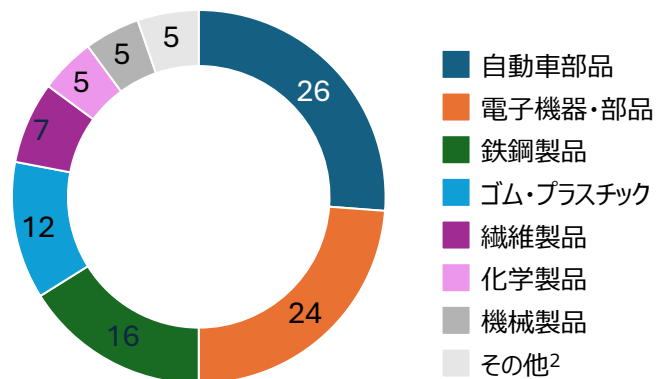
自動車

SUV製造における原材料コストの約70%を占める 主要な4つのサプライヤー・サブセクターを分析

■ 本資料にて深掘り



製造コストの内訳¹, %



1. ICE（内燃機関）SUV車を製造する企業の企業レベルデータに基づく推定コスト内訳
2. ガラス製品等のその他の製造に使用される材料を含む

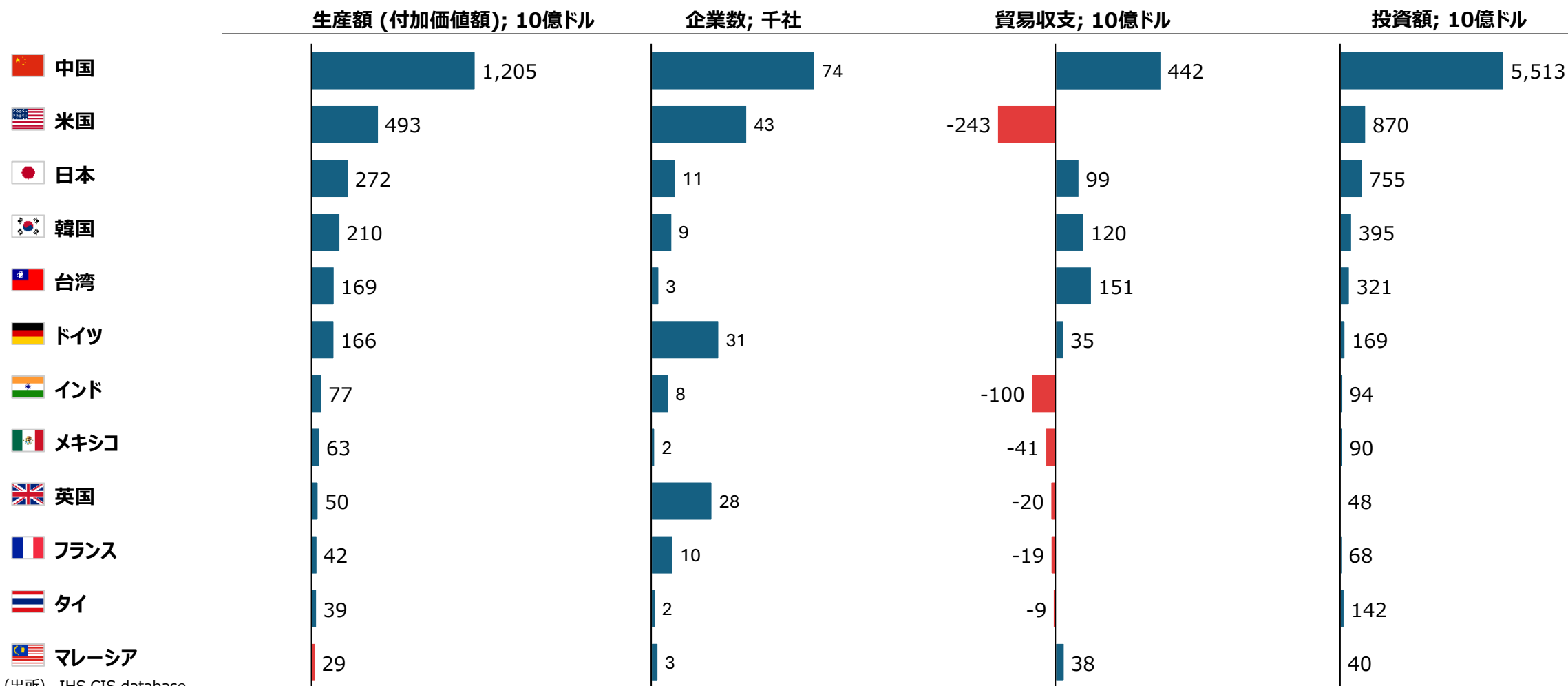
- ① **自動車部品**
パワートレインおよび主要車両システム
- ② **電子機器・部品**
インフォテインメント画面、ECU（電子制御ユニット）、ワイヤーハーネス、センサー、照明システム
- ③ **鉄鋼製品**
ボディ、シャシー／フレーム部材、ボンネット構造用金属
- ④ **ゴム・プラスチック**
タイヤ、シール、ホース、バンパー、内装用プラスチック部品

- ⑤ **繊維製品**
シート、内装張地、内装用ファブリック、カーペット
- ⑥ **化学製品**
コーティング剤、接着剤、潤滑剤、冷却剤
- ⑦ **機械製品**
機械補機（エアコン用コンプレッサー、ポンプ、エンジン付属機器）

自動車製造サプライヤーの概況

- 自動車製造のサプライヤーの生産額は中国が最大で、米国、日本が続く。日本のサプライヤーは輸出超過となっており、グローバルでの競争力を維持。

サプライヤーエコシステムに関する主要統計データの比較, 2024



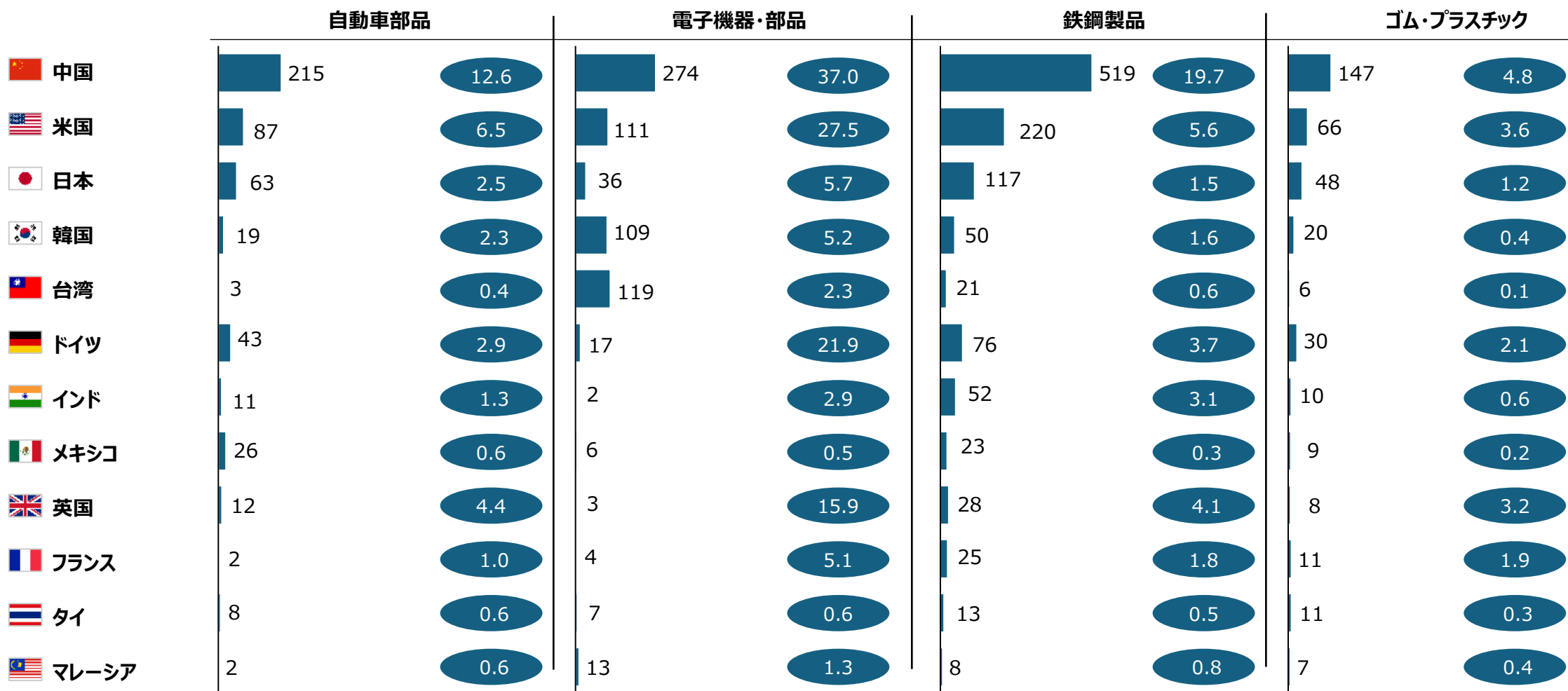
(出所) IHS CIS database

自動車製造サプライヤーの付加価値額

- 全てのサブセクターで中国が牽引。日本は、企業数に比して製造規模が大きく、国際的なプレゼンスを有する。

国別・サブセクター別の付加価値額と企業数; 2024, 10億ドル

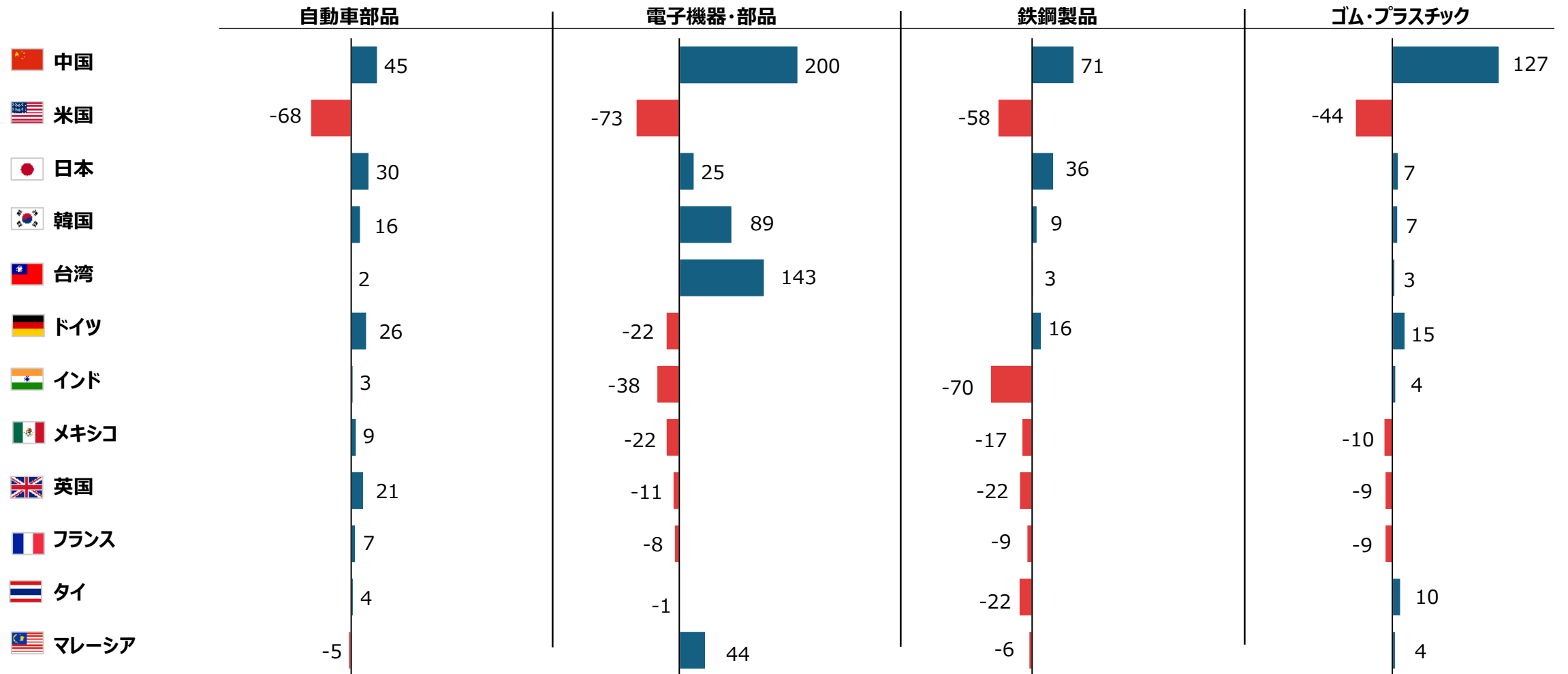
XX 企業数; 千社



自動車製造サプライヤーの競争力

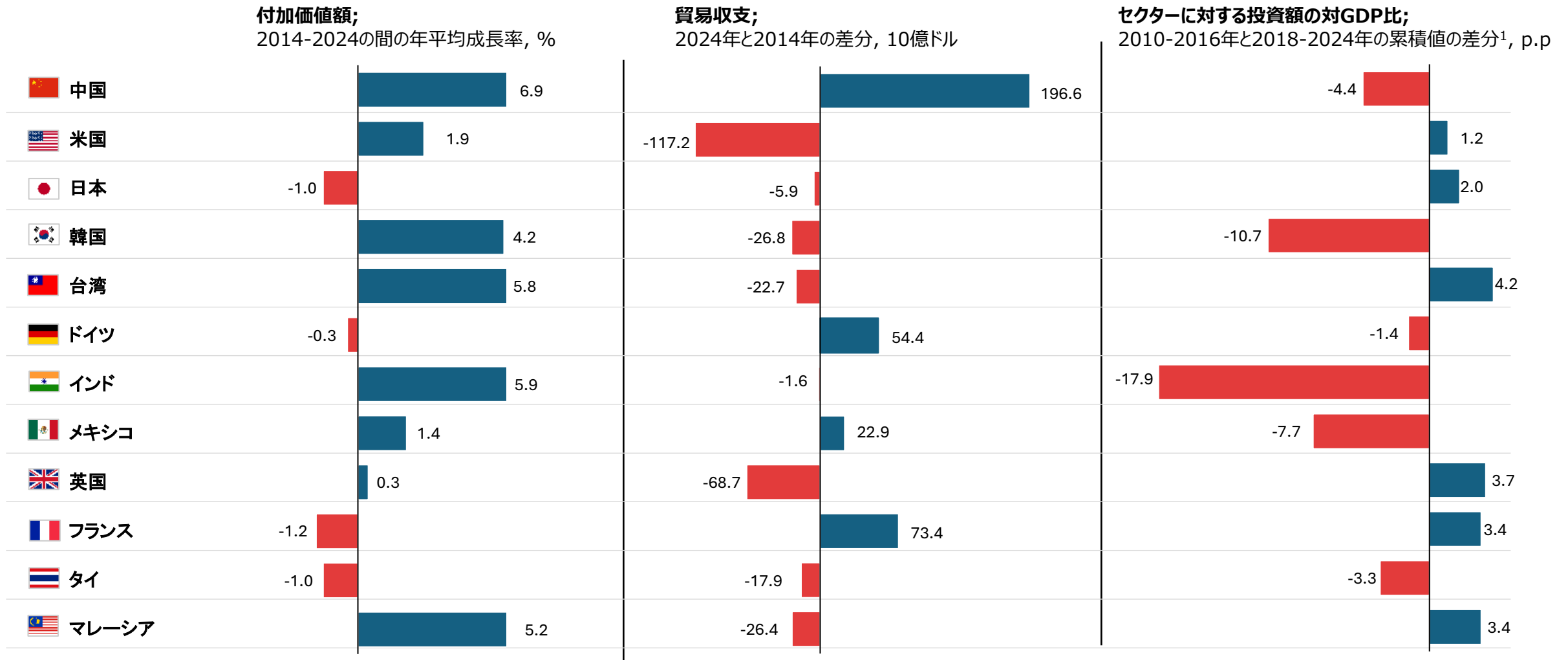
- 日本のサプライヤーは輸出超過となっており、グローバルでの競争力を有している。

国別・サブセクター別の貿易収支; 2024, 10億ドル



自動車製造サプライヤーの経年変化

- 過去10年間で日本のエコシステムは縮小傾向。

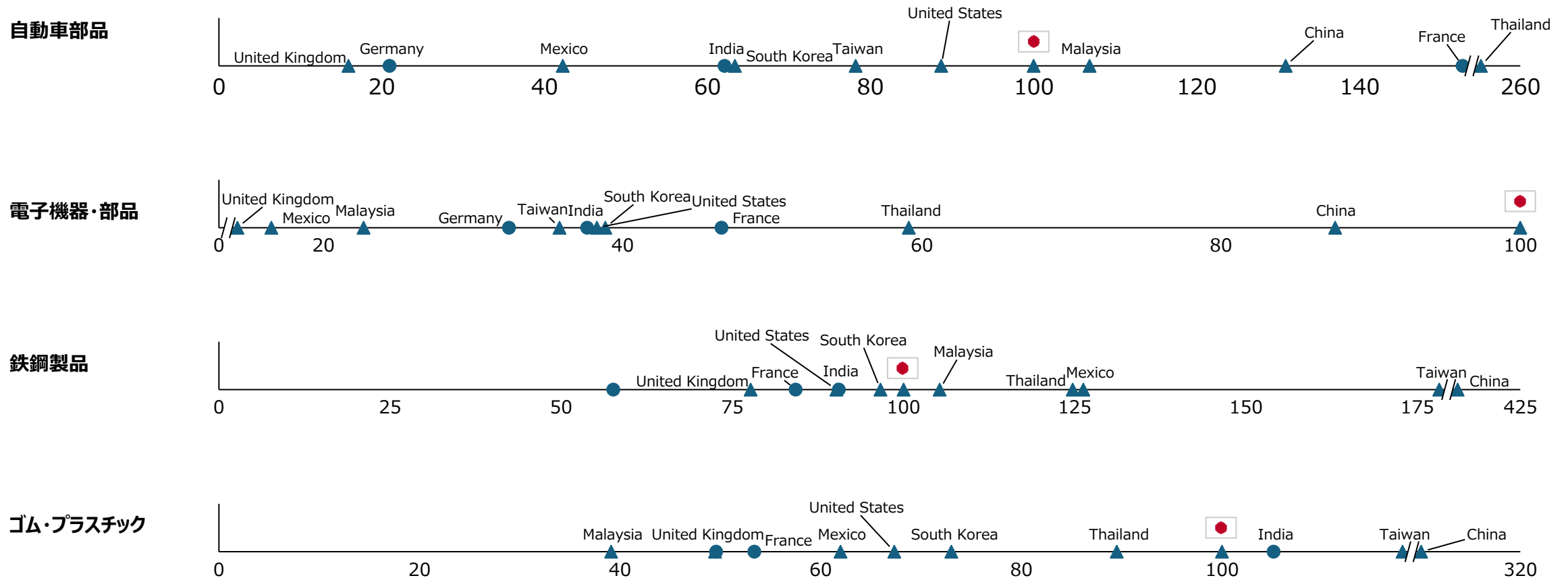


1. 過去6年分の累積CAPEXを対象期間の最終年度のGDPに対する比率として試算。
(出所) UN Comtrade, fDi Benchmark

自動車製造サプライヤーによる設備投資

- 日本は、諸外国に比して各サブセクターに投資を多くしており、今後のサプライヤーベースの回復につながる可能性。

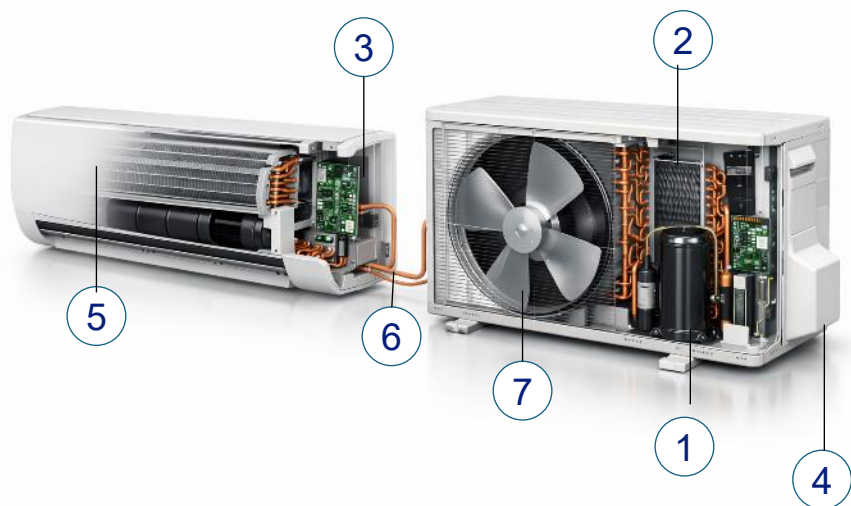
2018～2024年における6年間累積設備投資（CAPEX）の生産額に対する比率；日本を100にした時の指標



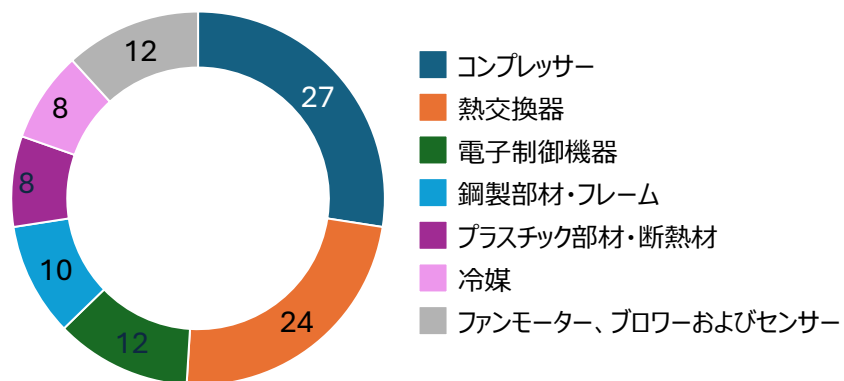
家電

エアコン製造における原材料コストの88%を占める 主要な6つのサプライヤー・サブセクターを分析

■ 本資料にて深掘り



製造コストの内訳¹, %



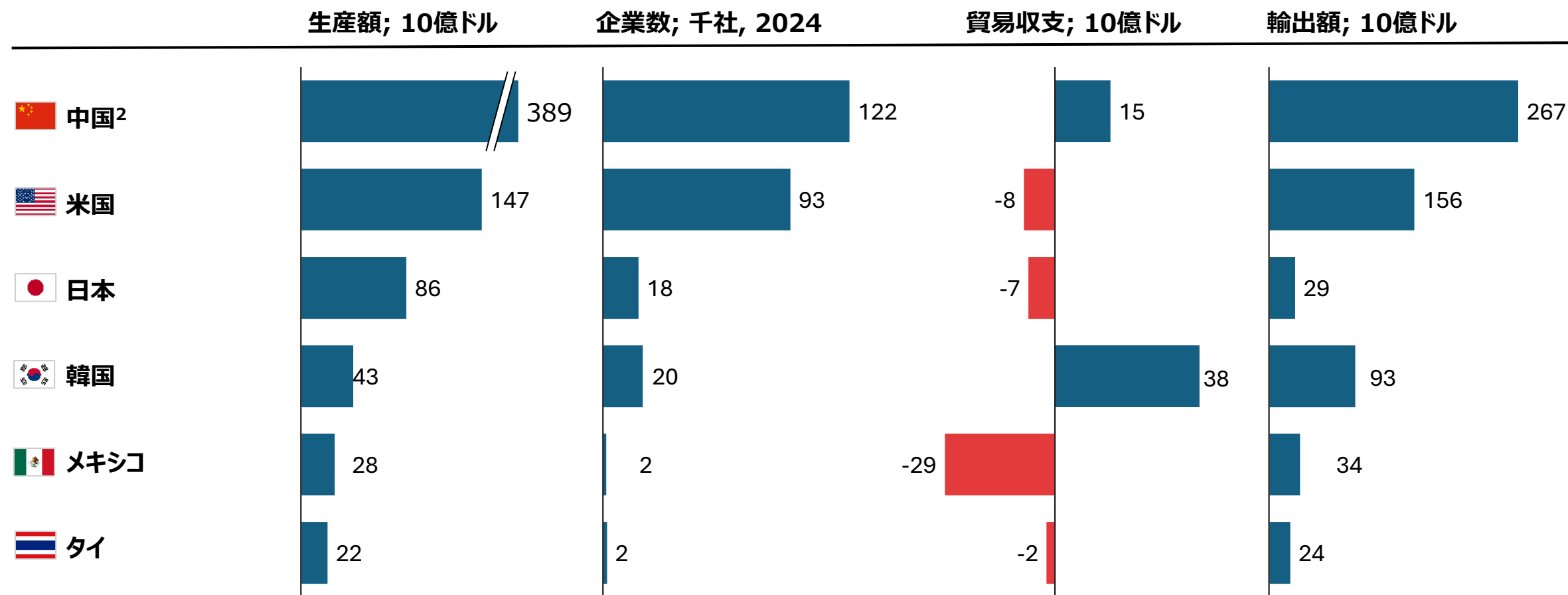
- ① **コンプレッサー**
ロータリー／スクロール式コンプレッサー、モーター巻線
- ② **熱交換器**
銅配管、アルミフィン（室内・室外コイル）
- ③ **電子制御機器**
PCB（プリント基板）、インバータ駆動装置、マイクロコントローラー、センサー
- ④ **鋼製部材・フレーム**
外装キャビネット、シャシー、取付ブラケット
- ⑤ **プラスチック部材・断熱材**
筐体パネル、発泡断熱材、ドレンパン
- ⑥ **冷媒**
R-32またはR-410Aの冷媒充填（内製調達）
- ⑦ **ファンモーター、ブローワー、センサー**
室内ファンモーター、屋外プロペラファン、温度センサー、Wi-Fi/IoTモジュール、リモコン

1. 住宅用エアコンを製造する企業の公開データに基づく推定コスト内訳（7つの投入サブセクター全体に136のHS6コードを対応付け）

エアコンサプライヤーの概況

- 日本はエアコンに関する製造エコシステムを有しているが、輸入超過となっており、主に国内向けと考えられる。

エアコン部素材の製造能力に関する統計データ¹, 2024



1. エアコン製造サプライチェーンにおける6つのサブセクターの集約

2. 中国のデータはより粒度の粗い産業分類に対応付けられているため、複数の産業が集約されている。数字が大きく集計されている可能性あり。

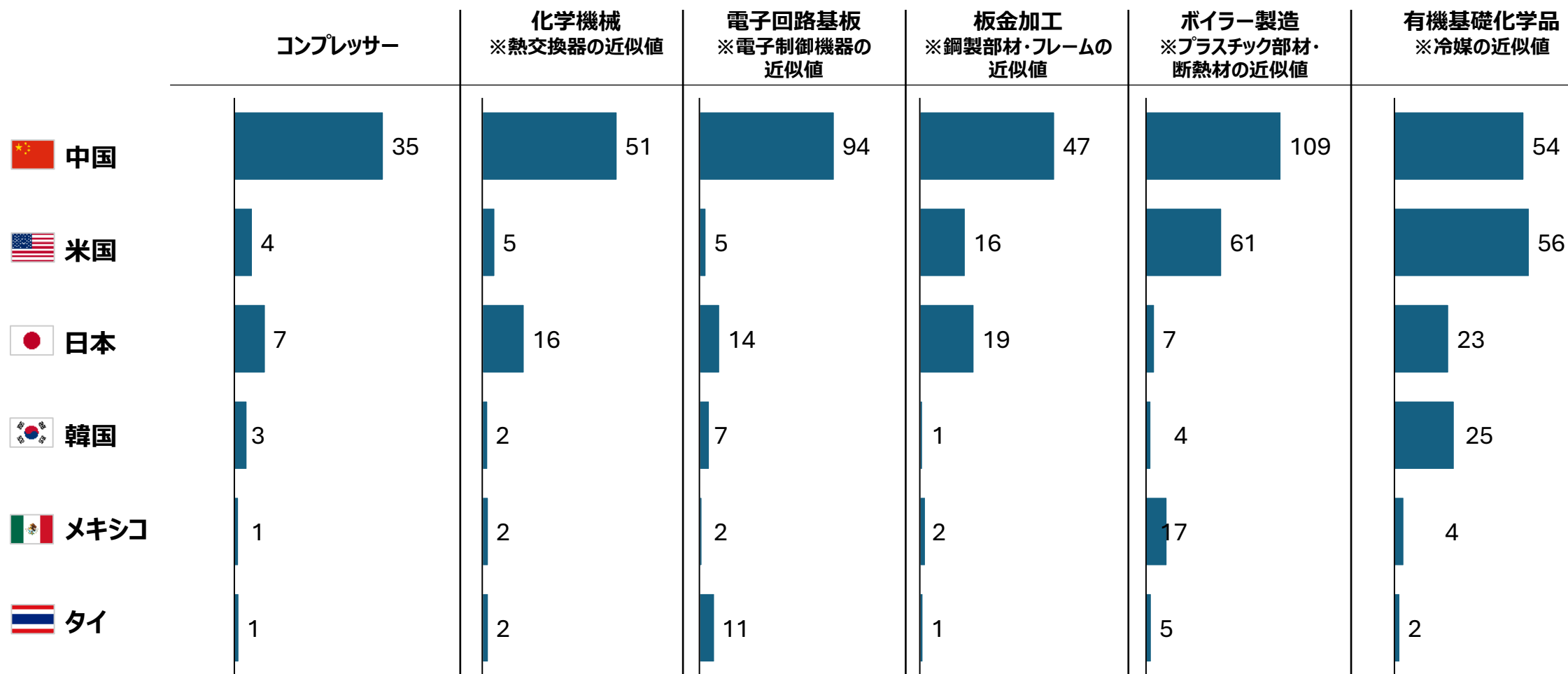
(出所) UN Comtrade, fDi Benchmark

エアコンサプライヤーの生産額

- 国内製造キャパシティは、中国が最大。

国別・産品別の生産額¹, 2024, 10億ドル

※国内製造データは輸出入データと異なり、国によって報告時の分類が異なるため類似したセグメントを活用



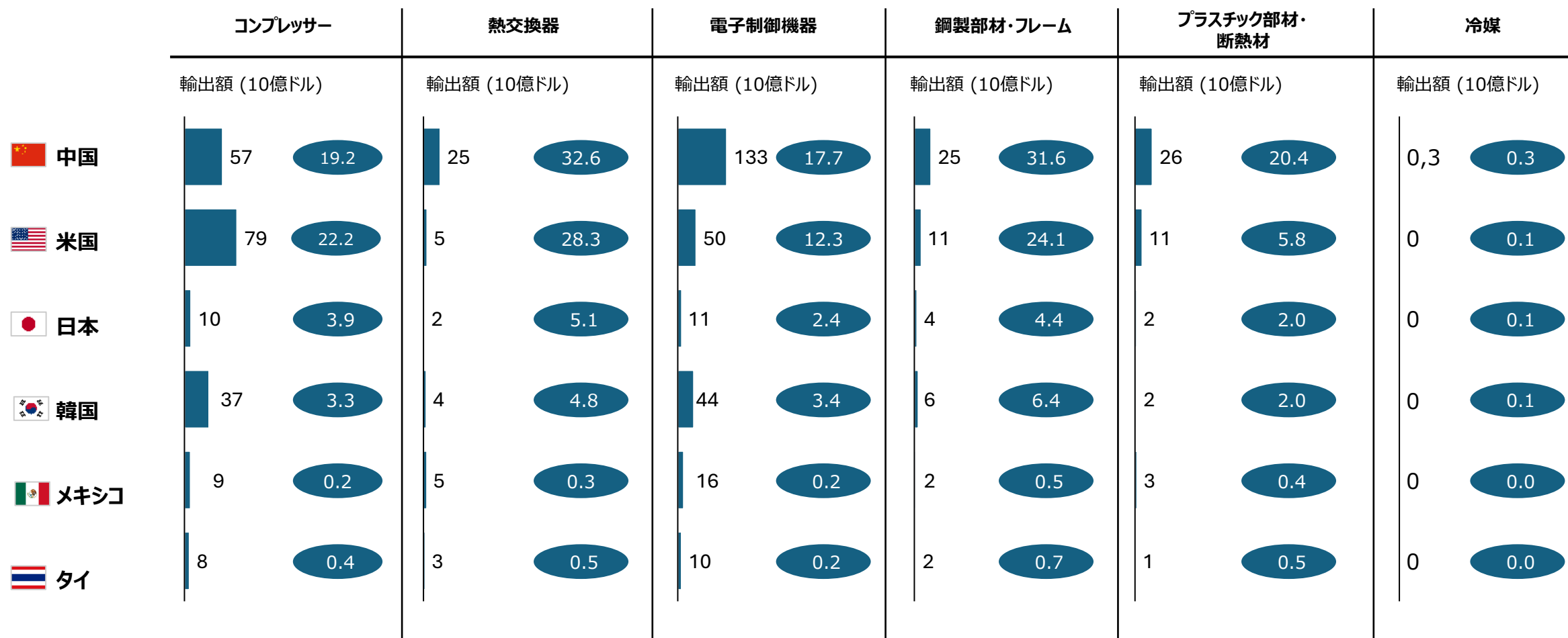
1. 中国のデータはより粒度の粗い産業分類に対応付けられているため、複数の産業が集約されている。数字が大きく集計されている可能性あり。
(出所) 日本統計局、中国統計局、INEGI, BEA, KOSTAT, NESDC

エアコンサプライヤーの輸出額

- 輸出額は、中国、米国、韓国が上位。

各国の輸出額と国内企業数の比較, 2024, 10億ドル

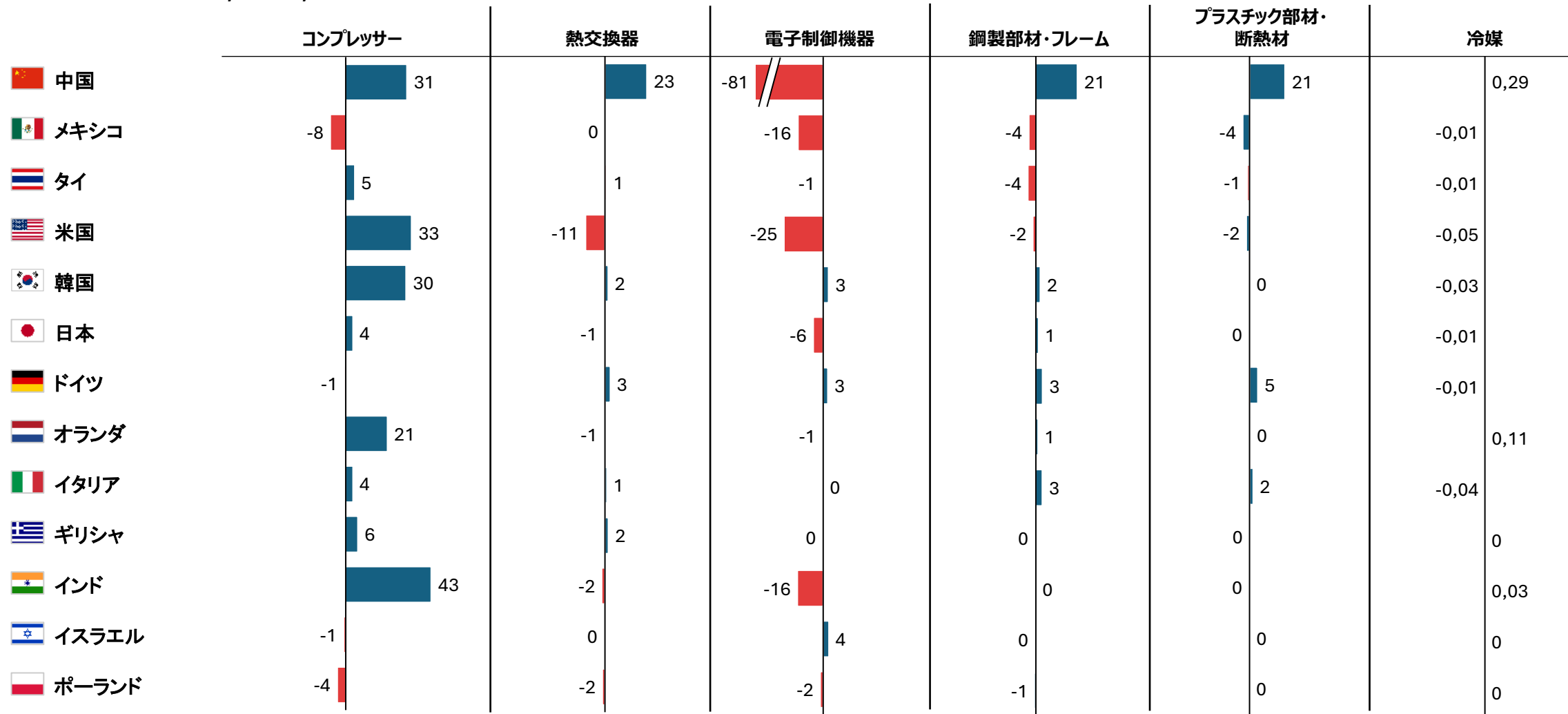
XX 企業数; 千社



エアコンサプライヤーの競争力

- エアコンの部素材の輸出市場におけるサプライヤーは、概ね中国に集中。

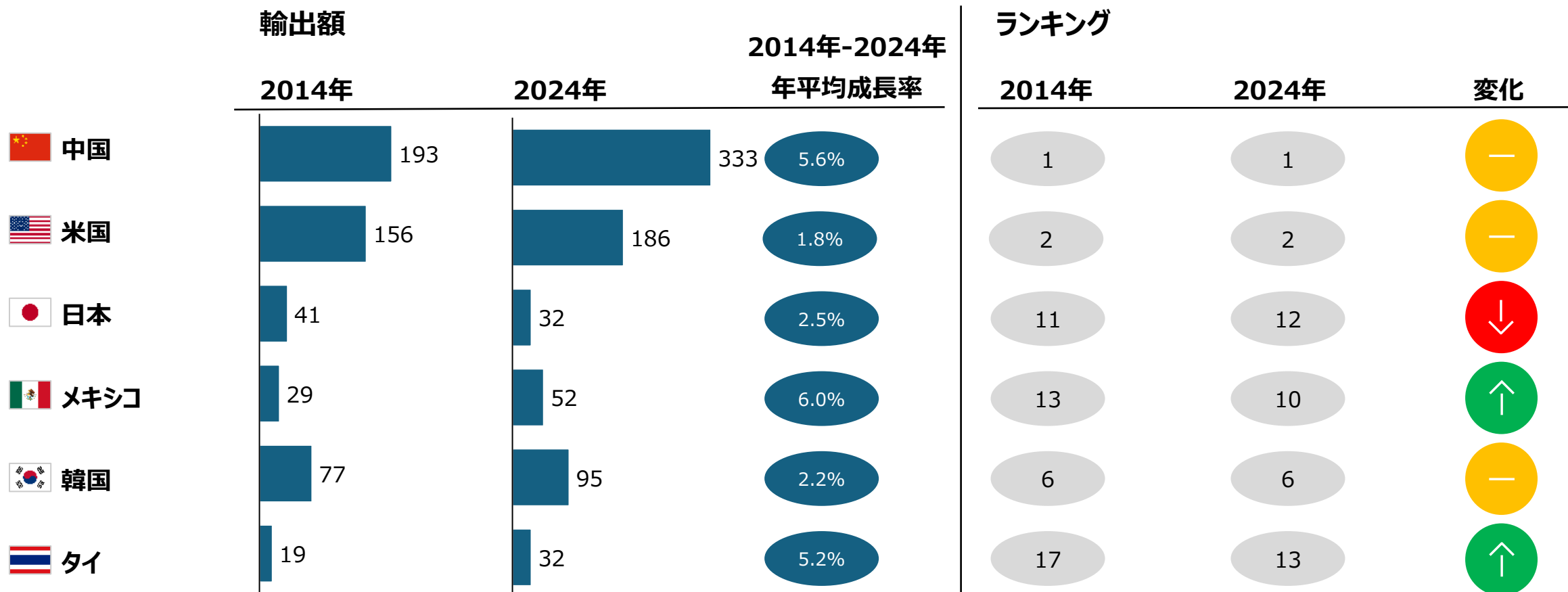
国別・産品別の貿易収支, 2024, 10億ドル



エアコンサプライヤーの経年変化

- エアコンのサプライヤーエコシステムは日本では縮小傾向。中国・メキシコ・タイで成長。

エアコン部素材の輸出額の経年比較; 2014-2024, 10億ドル



医藥品

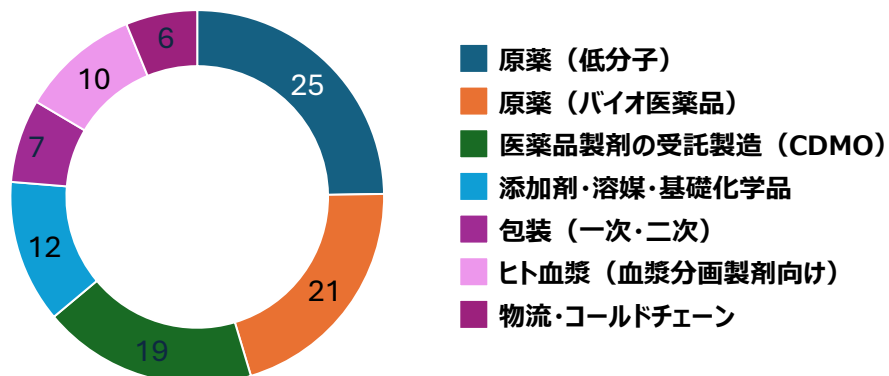
腫瘍領域医薬品における原材料コストの94%を占める 主要な6つのサプライヤー・サブセクターを分析

本資料にて深掘り



- ① **原薬（低分子）**
化学合成中間体、重要出発物質（KSM）、溶媒
- ② **原薬（バイオ医薬品）**
細胞培養培地、バイオリクター用消耗品、モノクローナル抗体製造
- ③ **医薬品製剤の受託製造（CDMO）**
無菌充填・仕上げ、錠剤・カプセル製剤化、凍結乾燥
- ④ **添加剤・溶媒・基礎化学品**
安定化剤、緩衝剤、希釈剤、有機溶媒
- ⑤ **包装（一次・二次）**
バイアル、シリンジ、ブリストアパック、外箱、ラベル
- ⑥ **ヒト血漿（血漿分画製剤向け）**
免疫グロブリン、アルブミン、凝固因子用の献血血漿
- ⑦ **物流・コールドチェーン**
コールドチェーン輸送、専門物流・流通

製造コストの内訳¹, %



1. 腫瘍用医薬品を製造する企業の企業レベルデータに基づく推定コスト内訳（全7つの投入サブセクターにまたがる44のHS6コードに対応付け）
2. 内製製造に必要な原料（投入フィードストック）へのマッピング

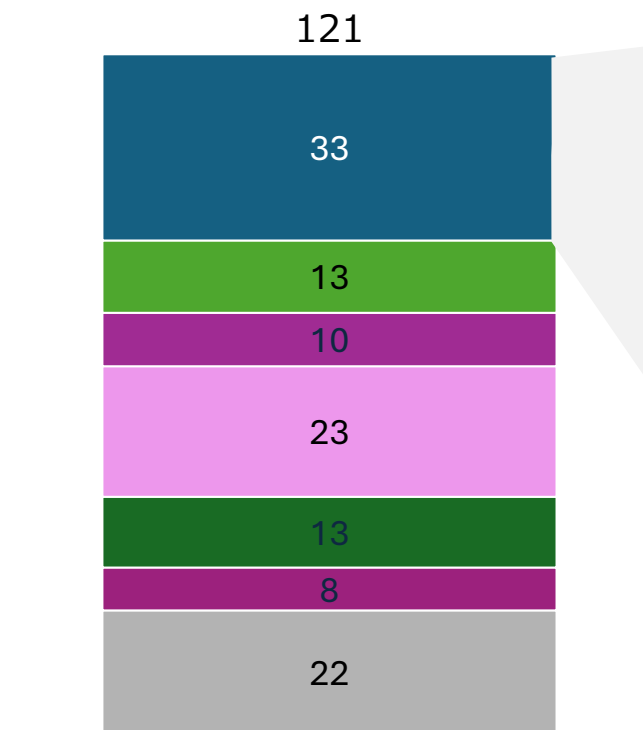
(参考) 医薬品市場

- 日本の医薬品市場の中では、腫瘍領域が300億ドル超で最大となっている。

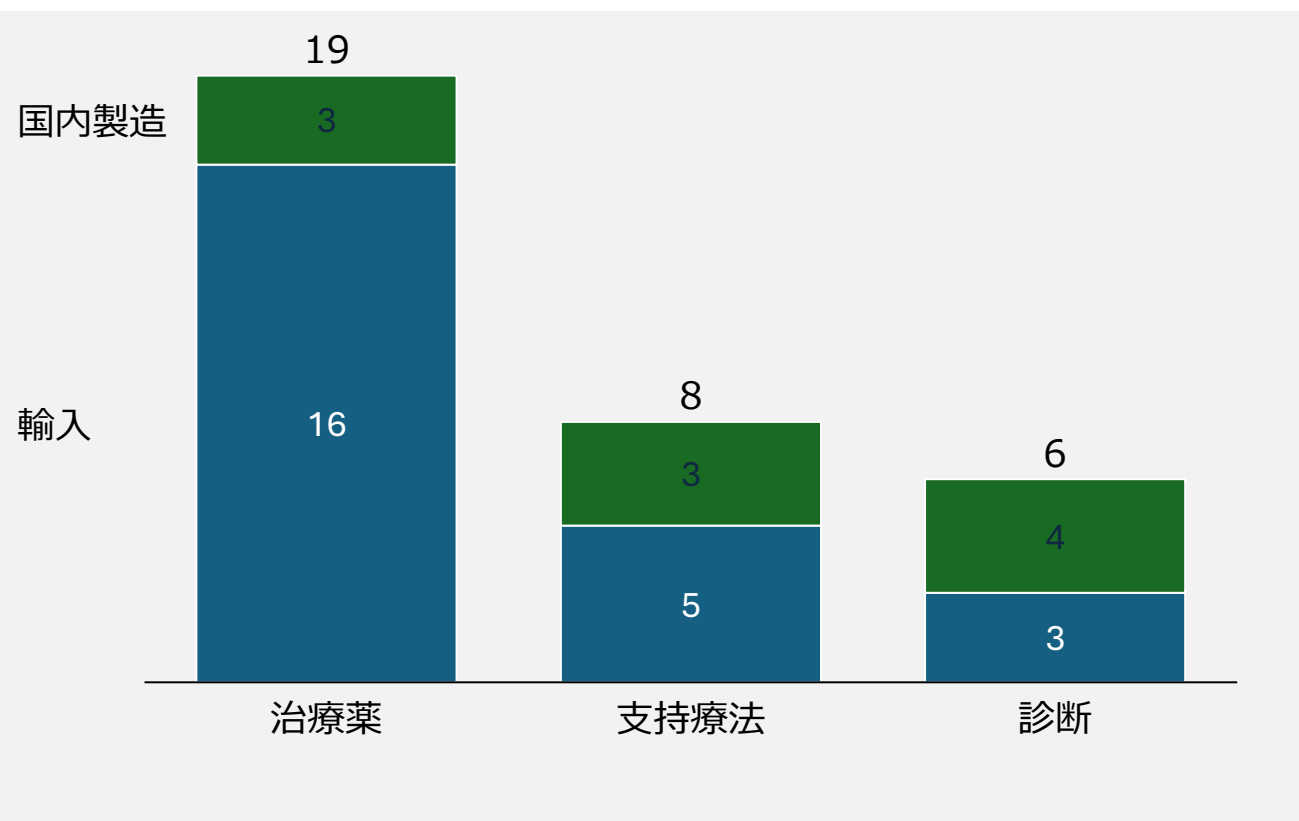
医薬品の種類別流通量; 2024, 10億ドル



流通量



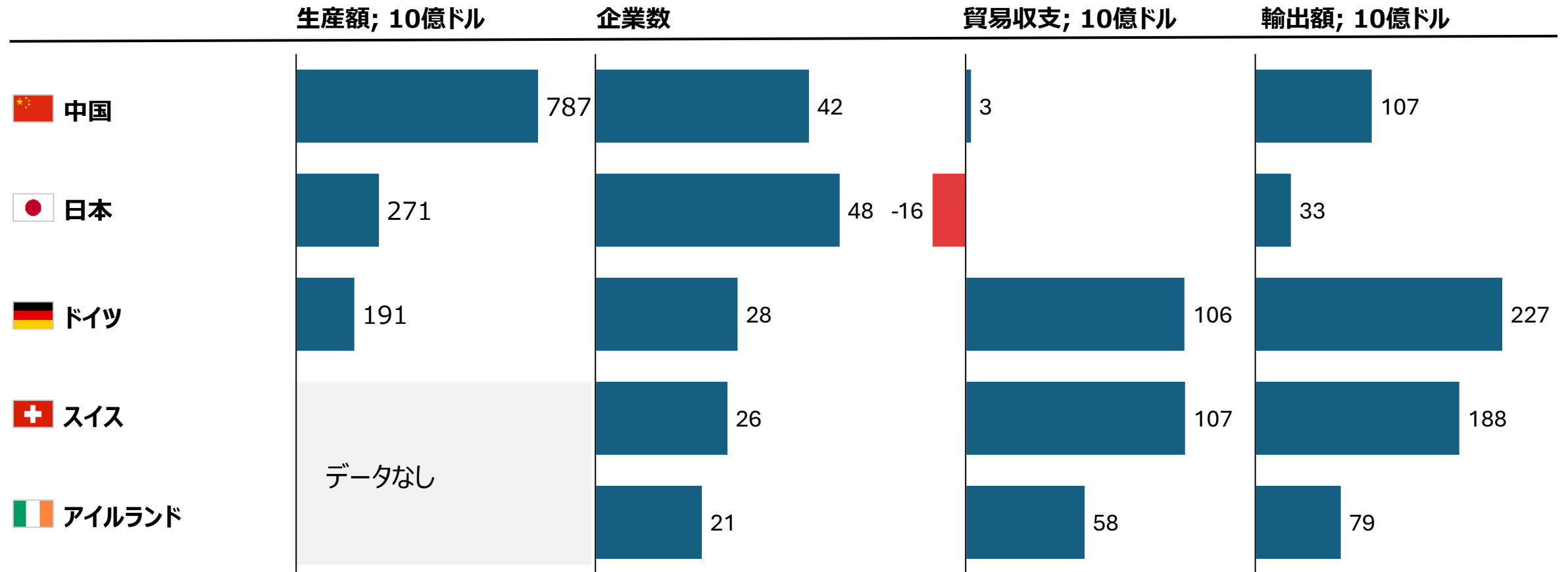
腫瘍領域医薬品の国内生産と輸入の内訳



医薬品サプライヤーの概況

- 日本は医薬品における国内サプライヤー基盤を保持している一方、輸出競争力は限定的。

医薬品原材料の各国製造能力に関する統計データ¹



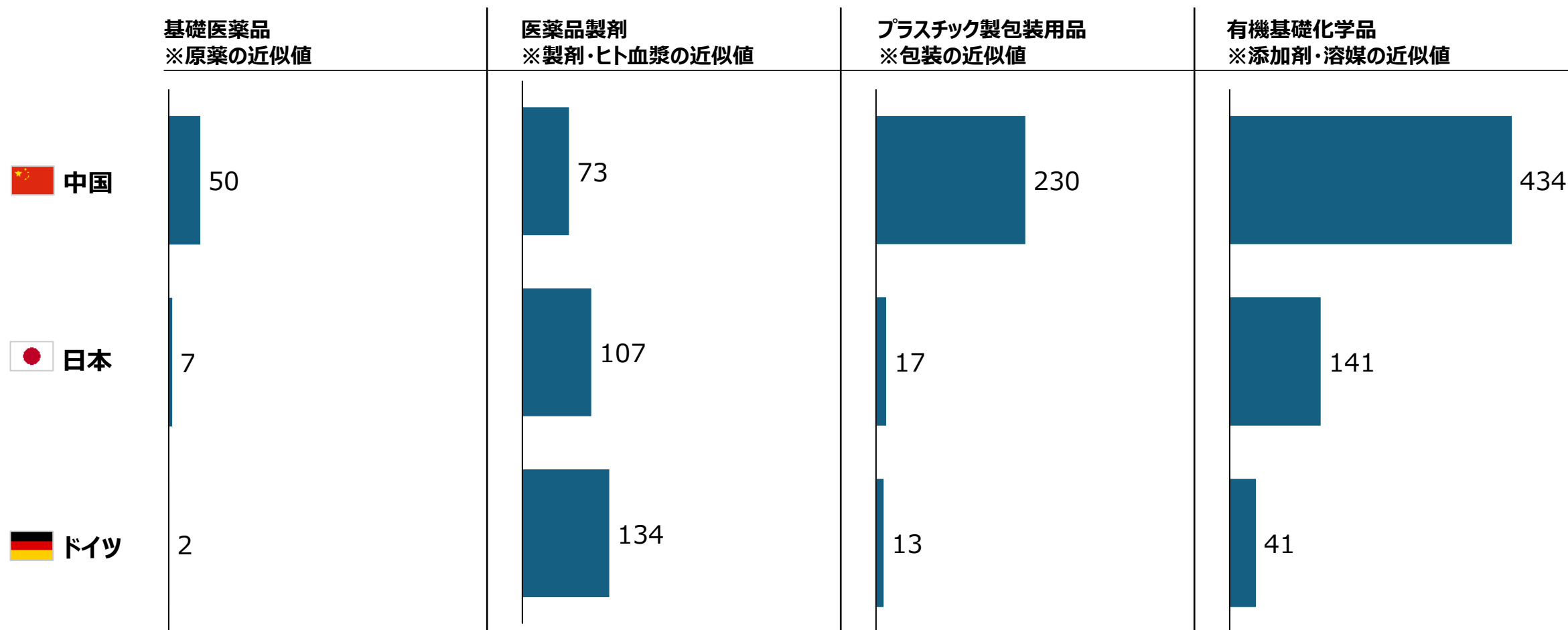
1. 腫瘍医薬品製造サプライチェーンにおける6つのサブセクターの集約
 (出所) UN Comtrade, fDi Benchmark

医薬品サプライヤーの生産額

- 中国は上流の原材料や包装で優位に立つ一方、日本とドイツは医薬品製剤の分野で強みを有する。

国別・産品別の生産額¹, 2024, 10億ドル

※国内製造データは輸出入データと異なり、国によって報告時の分類が異なるため類似したセグメントを活用。



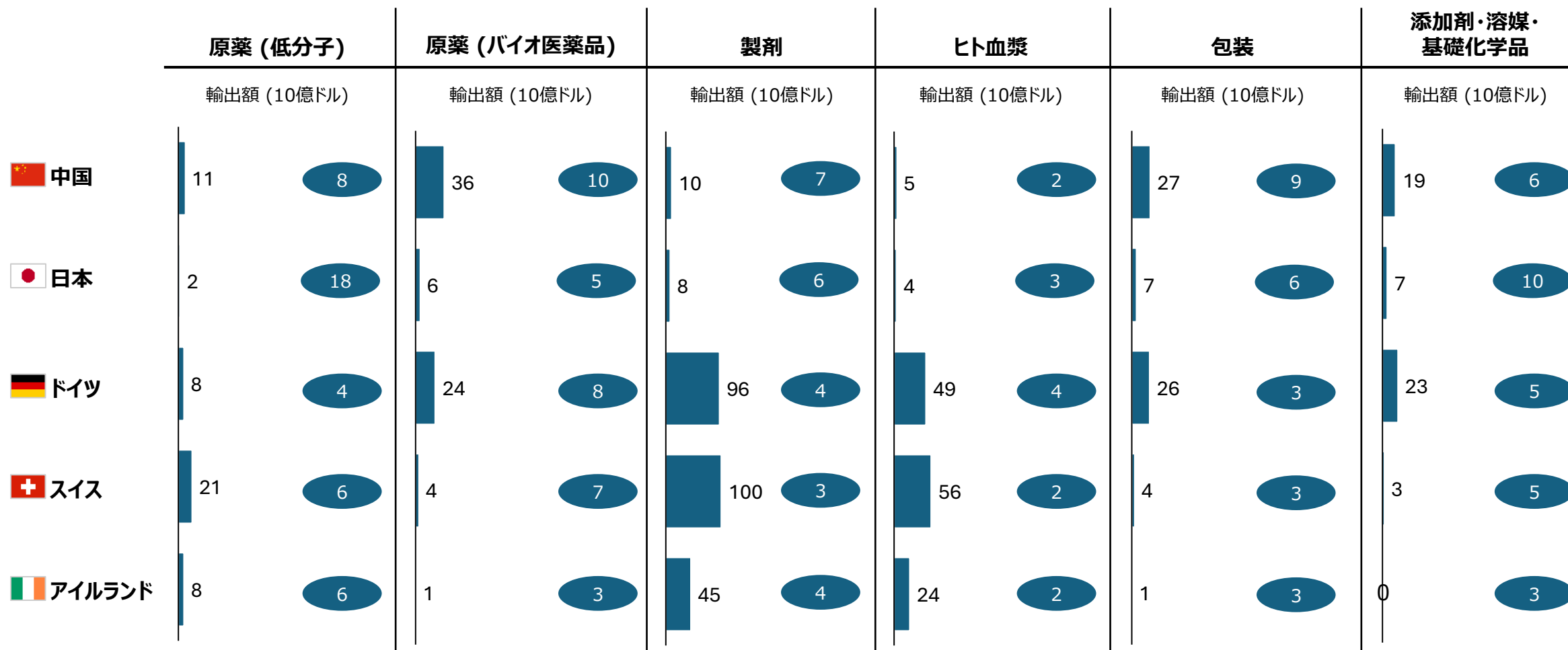
1. データ不足によりアイルランドとスイスを分析から除外
(出所) Eurostat, 日本統計局、中国統計局

医薬品サプライヤーの輸出額

- 日本の医薬品市場は国内需要志向であり、輸出水準は相対的に低い。

各国の輸出額と国内企業数の比較, 2024, 10億ドル

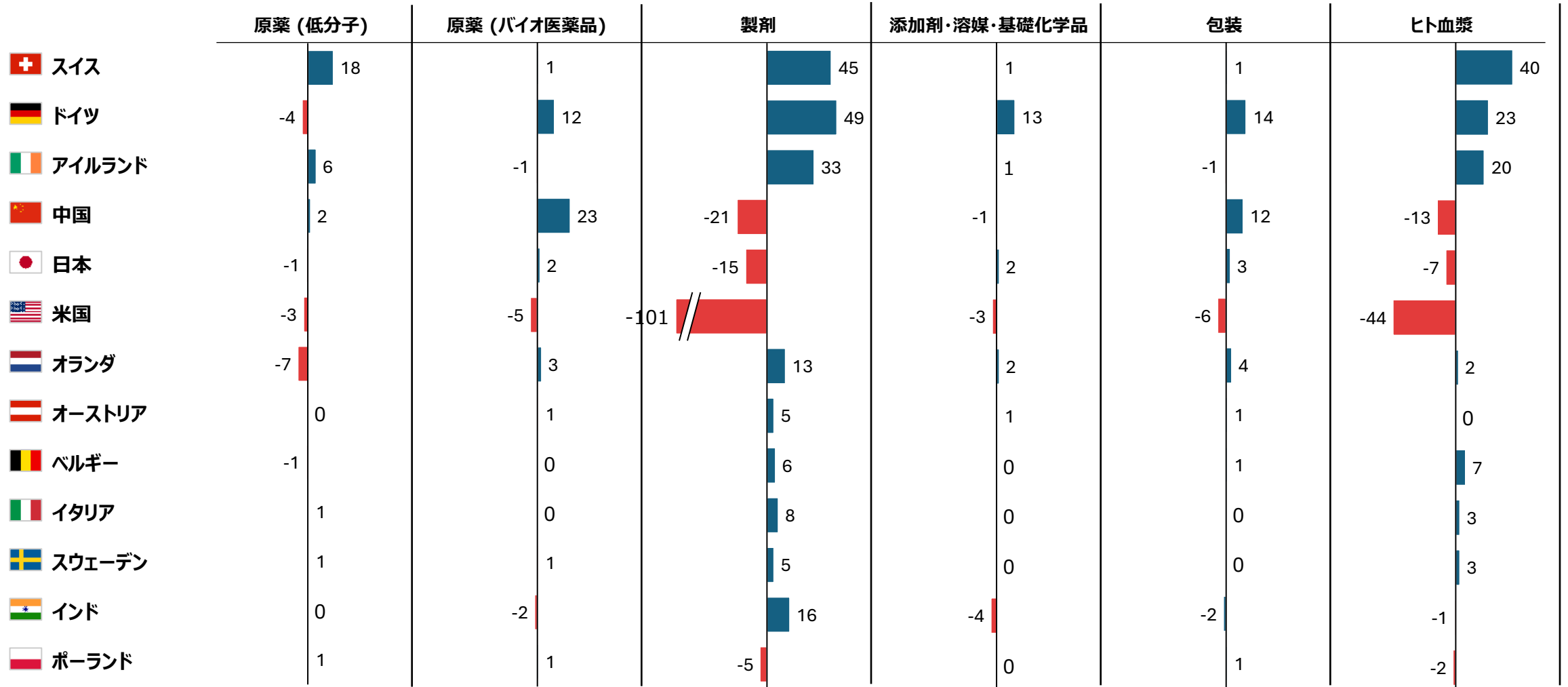
xx 企業数 ; 社



医薬品サプライヤーの競争力

- 医薬品サプライチェーン全体にわたり輸出市場におけるサプライヤーは欧州及び中国に集中している。

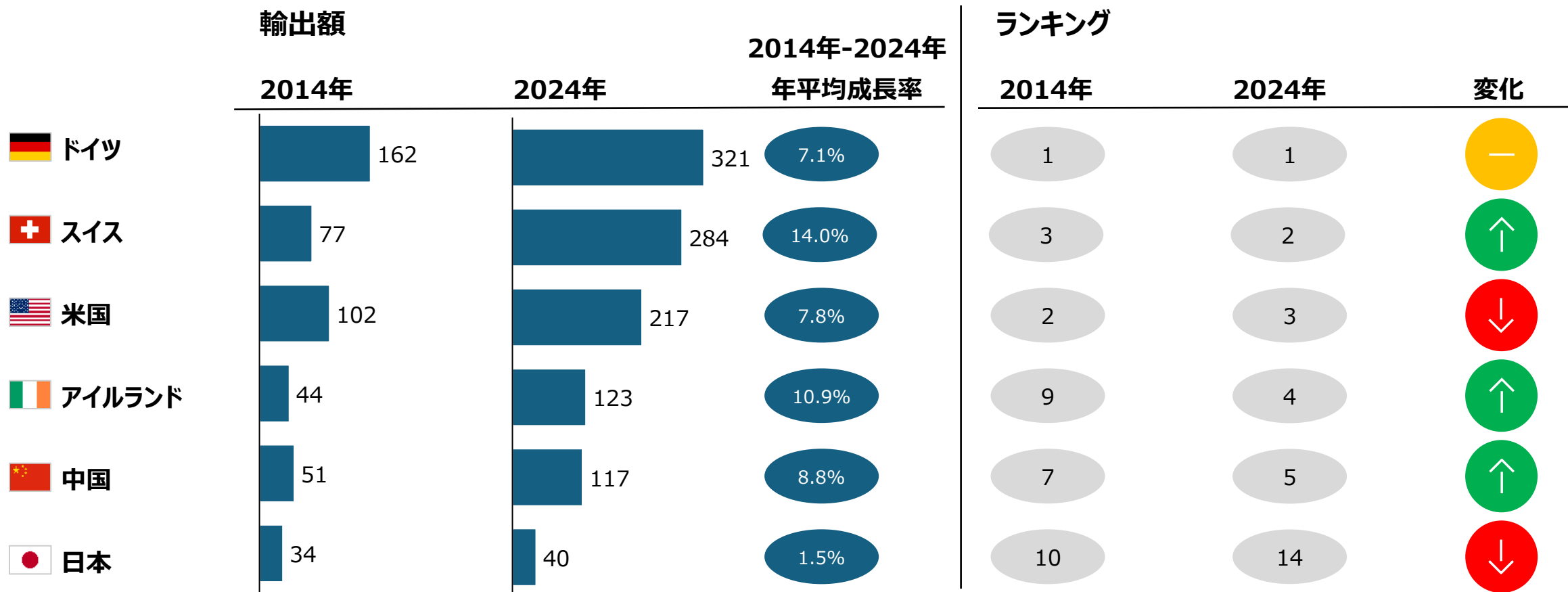
国別・産品別の貿易収支, 2024, 10億ドル



医薬品サプライヤーの経年変化

- 日本は、医薬品のサプライヤーネットワークにおける国際的なプレゼンスが相対的に低下する一方、アイルランドと中国は、プレゼンスが高まっている。

腫瘍領域医薬品原材料の輸出額推移; 2014-24年, 10億ドル

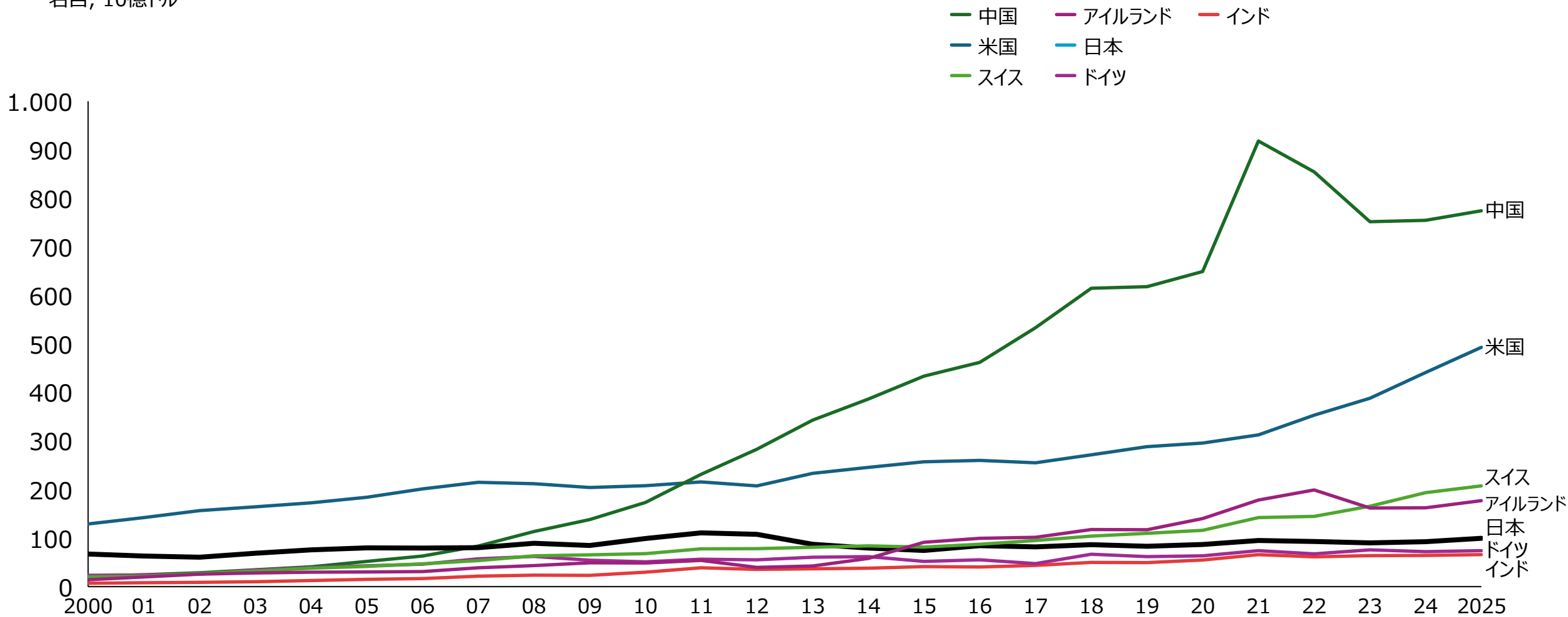


(出所) UN Comtrade

(参考) 医薬品業界の総生産額の国別推移

- 製薬業界全体での製造額は、中国、米国が牽引。特に中国の成長が顕著。

名目, 10億ドル



目次

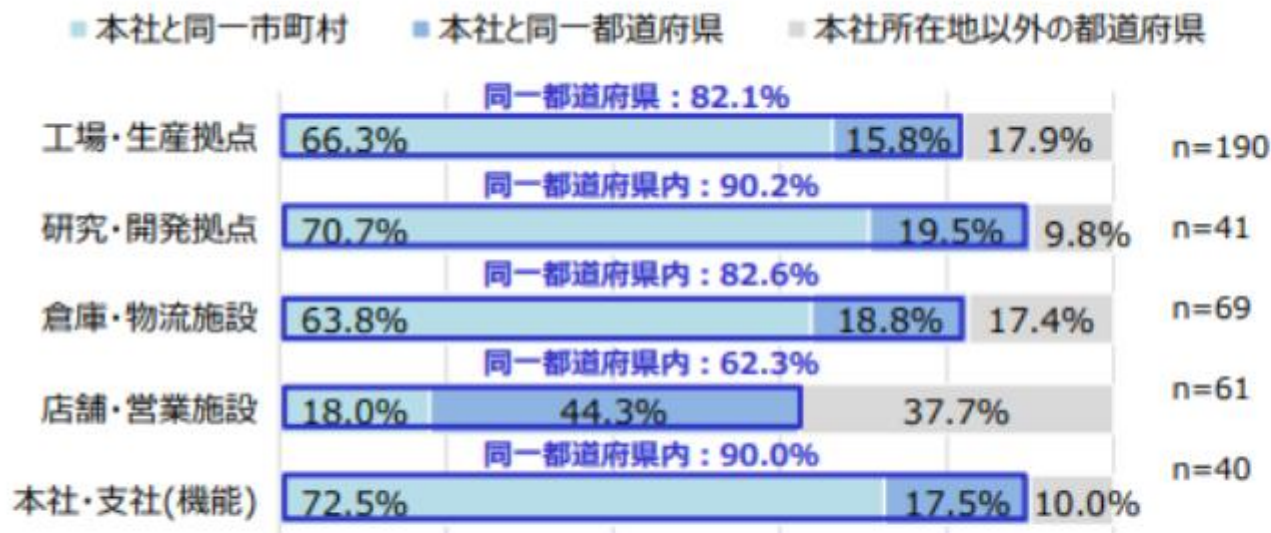
1. 建設費用・建設期間について
2. サプライヤーについて
- 3. 土地・インフラ等について**
4. 論点

近接立地のニーズ

産業構造審議会地域経済産業分科会「資料3 地方での投資促進に向けた産業用地の確保について」（2025年10月14日）

- 拠点新設の際の立地をみると、既存の本社・工場の隣接地を含め、**近接地を選択する傾向**にあるが、**周辺の土地が少なくなっている**との意見。

今後5年程度で投資を行う拠点の新設場所予定



(出所) 2024年11月日本商工会議所「地域経済を牽引する中堅・中小企業における投資動向調査結果」

(注) 日本商工会議所による企業1,545社（回答数684社）に対するアンケートによる。

投資に積極的な企業の声

- **自動車産業は形成済の地域企業とのサプライチェーンが重要。**基本は**既存工場の周辺地の土地を希望するが、周辺の土地が少なくなっている。**（自動車産業）
- **半導体は「土地の拡張性」が重要。**基本は**既存工場の隣を用地造成できればそこに入りたい。**自治体や地域の理解もあり、許認可の手続き等も迅速にすむ。（半導体産業）
- **電子部品産業は近接地拡張が主。**拡張土地を取得する際に、地権者と交渉するが時間がかかることも。**行政等の土地取得も含めてスピード感のある支援をしてほしい。**（電子部品産業）

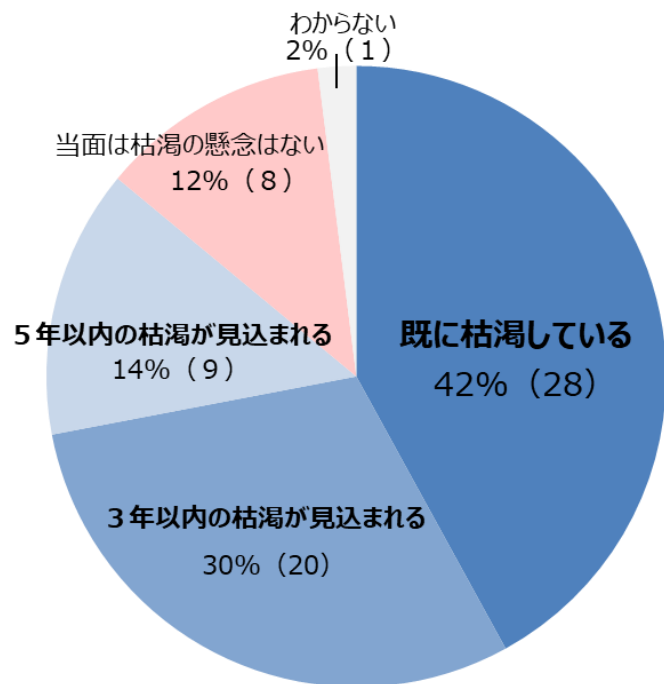
(出所) 各企業へのヒアリング等を基に経済産業省作成

産業用地確保の実態

産業構造審議会地域経済産業分科会「資料3 地方での投資促進に向けた産業用地の確保について」（2025年10月14日）

- 都道府県・政令市の約8割が5年以内に産業団地の枯渇が見込まれると回答。
- これらの自治体では、産業用地の開発スピードが追いついておらず、**分譲可能な産業用地面積は、この10年で半減。**

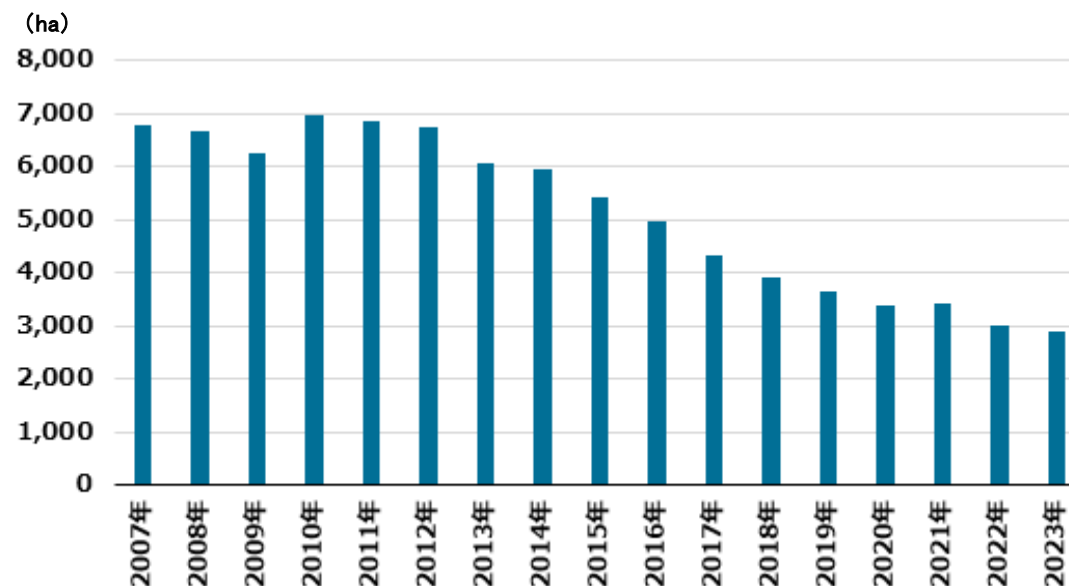
新規の開発が行われない場合の 産業団地供給の見通し



(出所) 経済産業省「各都道府県・政令市向けアンケート調査」（2023年）を基に作成。

(注) 2023年8月～9月において、都道府県・政令市を対象としたアンケート調査。「仮に新たな産業団地の開発がなかった場合、貴都道府県等内の分譲可能な産業団地（貴都道府県等が開発したものに限らず、市町村や民間が開発したのも含む）が枯渇する可能性はあるでしょうか。」という質問に対する46道府県・20政令市からの回答を集計。

産業団地を確保できていないと回答した 42府県に分譲可能な産業用地面積



(出所) 一般財団法人日本立地センター「産業用地ガイド」を基に作成。

(注1) 分譲可能な産業用地面積は、「産業用地ガイド」(*)に基づく当年ごとの産業用地の分譲可能面積。

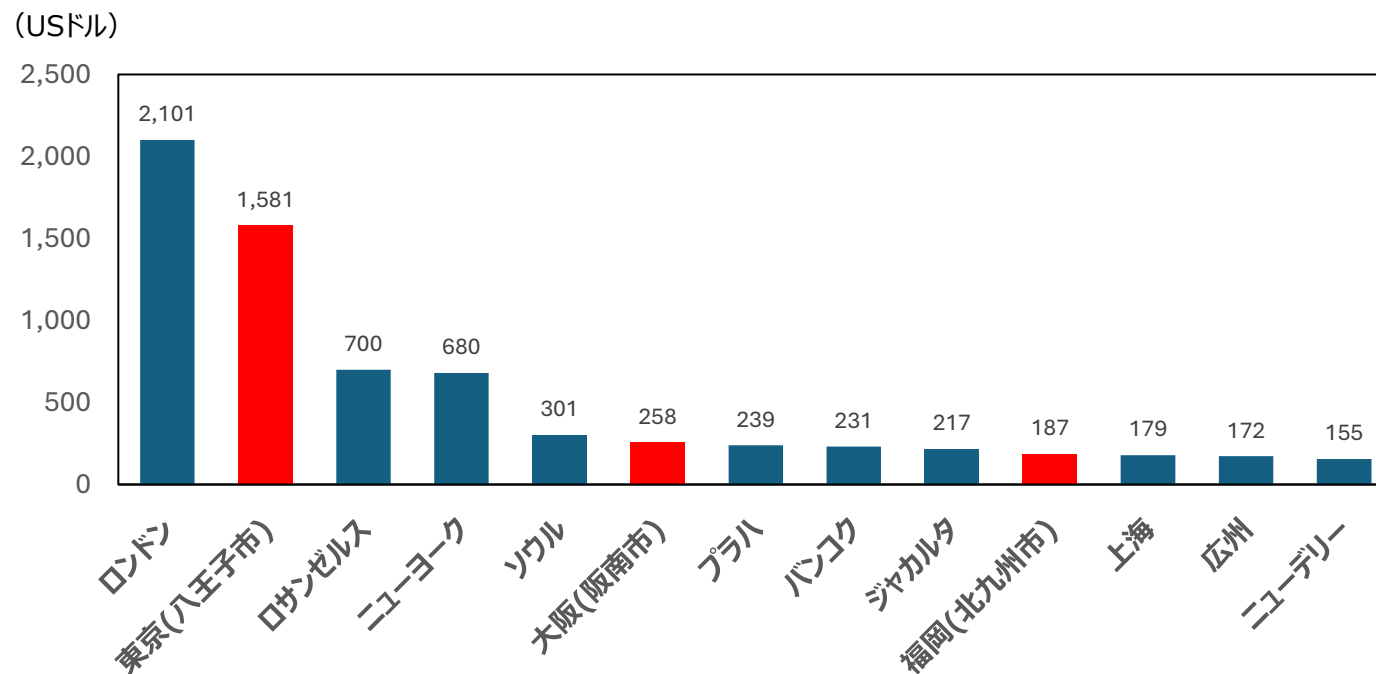
(※) 都道府県・市町村・開発公社・民間ディベロッパーが事業主体となっている全国の造成済・造成中の工業団地、流通団地、研究団地、業務団地等及び集合工場について、**日本立地センターが全都道府県に聞き取り調査**を行い、都道府県から報告のあった全ての用地を集計し算出。

(注2) 経済産業省が実施した「各都道府県・政令市向けアンケート調査（2023年）（左記と同様）」において、「貴都道府県等では、現時点で、直近1年間において、貴都道府県等内における立地（新規・拡充）を検討する企業等からの問い合わせ（ニーズ）に応えられる産業団地（貴都道府県等が開発したものに限らず、市町村や民間が開発したのも含む）を確保できていると認識されていますか。」という質問に対して、「**どちらかと言うと確保できていない」「確保できていない」と回答した42府県を抜粋。**

用地価格

- 同一都市でも立地により価格が異なるため単純な比較は難しいが、東京近郊の用地価格は高い一方、地方の用地価格は新興国と比して高くないとのデータも存在。

工業団地（土地）購入価格（1平方メートル当たり/米ドル・2025年）

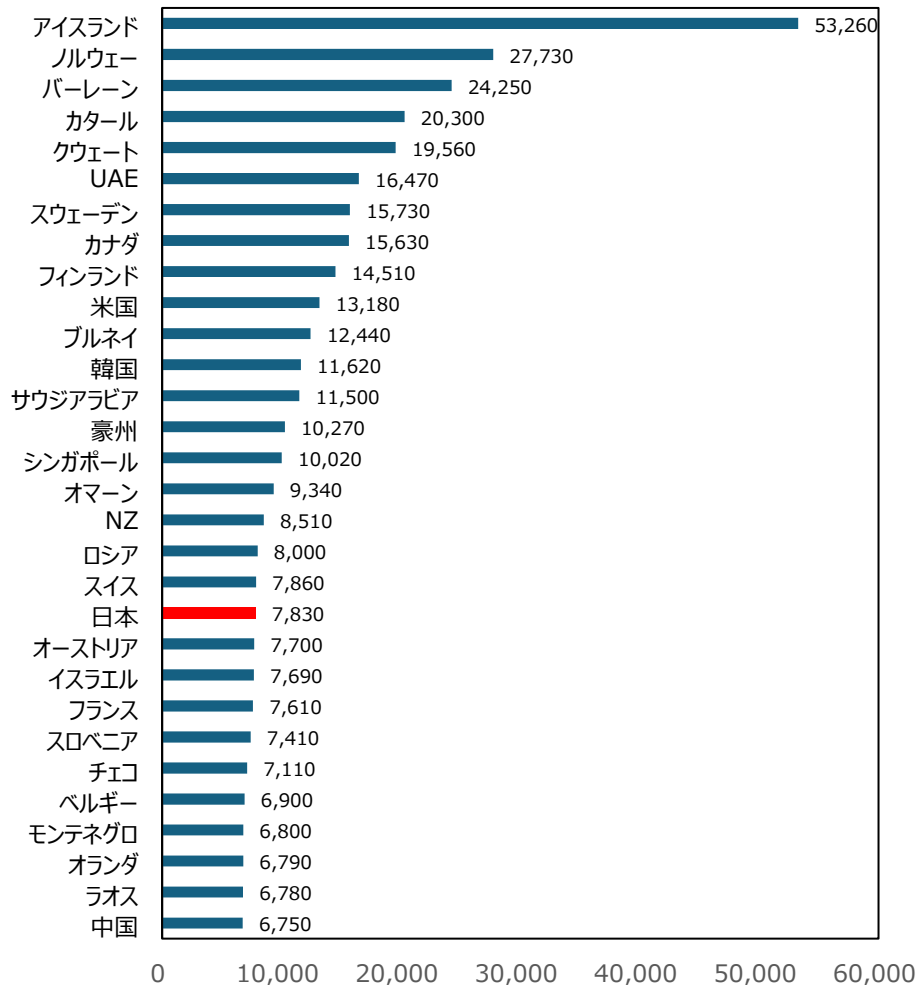


(備考) 各都市の中心部から30~100kmの郊外にある工業団地の価格。バンコク、ジャカルタ、ニューデリー、ケレタロは2024年データを使用。
 使用地点：(ロンドン) ミルトンキーンズ、(東京) 八王子市小宮町(準工業地域)、(ロサンゼルス) 415 W 130th St, Carson, California、(ニューヨーク) 1 Lawrence St Ardsley, New York、(ソウル) 天安外国人投資地域(忠清南道天安市西北区白石洞739番地)、(大阪) 阪南スカイタウン、(プラハ) プルゼン市内工業団地、(バンコク) アマタシティ・チョンブリ工業団地、(ジャカルタ) KIIC工業団地、(福岡) 北九州市若松区サイエンスパーク、(上海) 上海臨港工業園区、(広州) 広州市黄浦区内工業団地、(ニューデリー) パワル工業団地
 (出所) JETRO「投資コスト比較」より経済産業省作成。

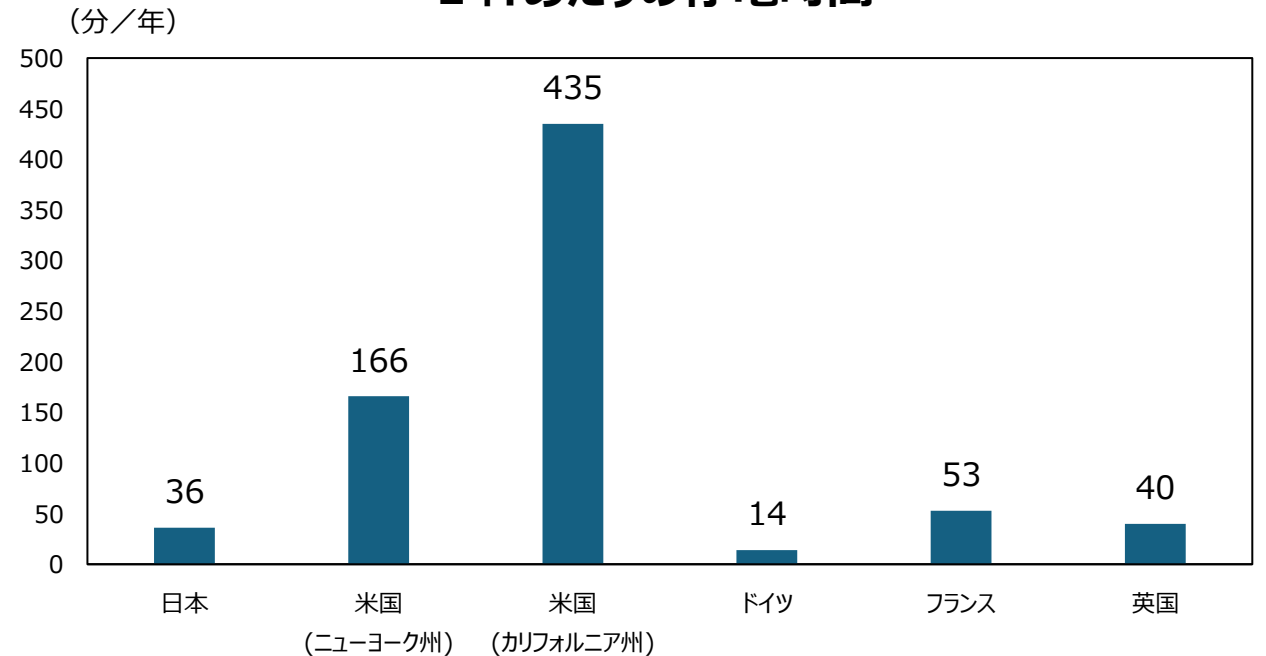
発電量

- 発電量は、データが取得可能な129か国・地域のうち、日本は20位。
- 日本は、一軒当たりの停電時間が他国に比して短く、安定供給の質が高い。

発電量 (GWh/100万人)



1軒あたりの停電時間



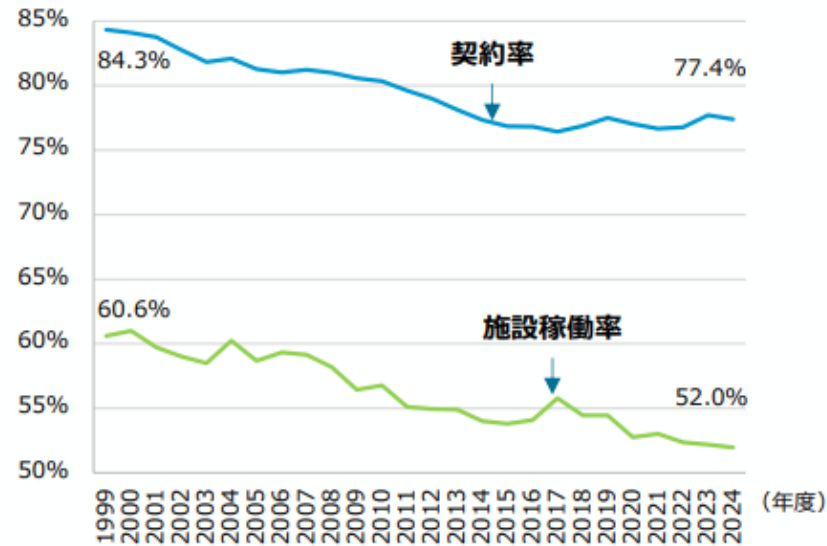
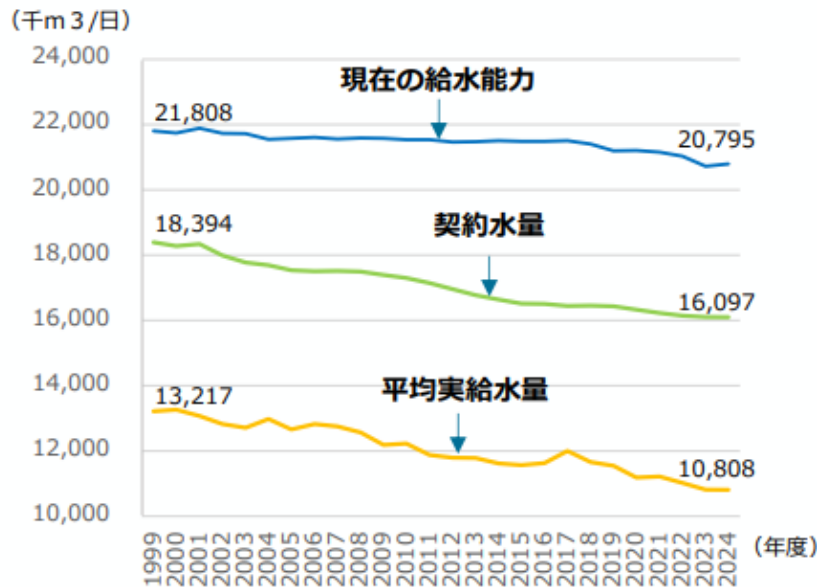
右図 (備考) 日本・米国(ニューヨーク、カリフォルニア)は、2023年度の事故停電・作業停電実績。ドイツ・英国は、2018年の事故停電・作業停電実績。フランスは、2024年の実績。
 (出所) 電力広域的運営推進機関「電気の質に関する報告書(2023年度実績)」、CEER「7TH CEER-ECRB BENCHMARKING REPORT ON THE QUALITY OF ELECTRICITY AND GAS SUPPLY 2022」、Enedis Open data「Qualité de fourniture : Coupure chez les clients basse tension (BT) et haute tension (HTA)」

左図 (備考) データの計測年は国によって異なる。日本は2023年のデータ。
 (出所) WIPO「Global Innovation Index」

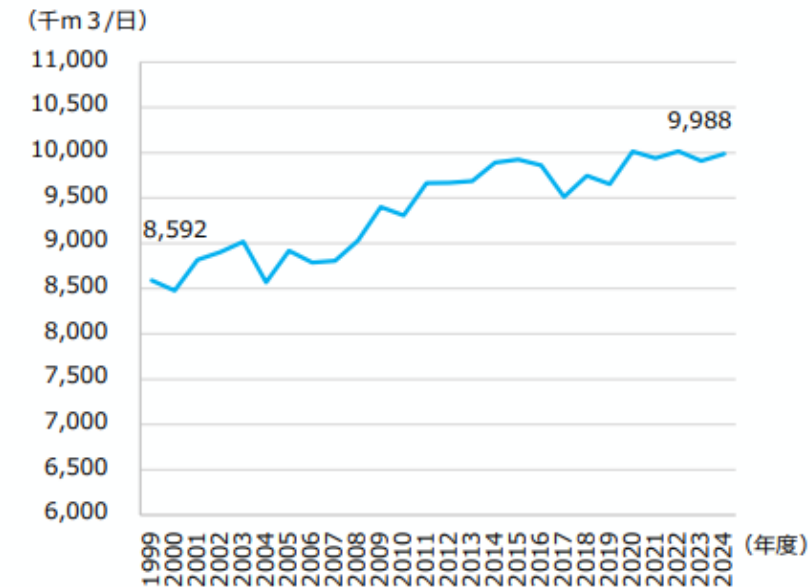
工業用水道事業の現況

- 工業用水道事業の現在の給水能力は、ほぼ横ばいで推移しているが、契約率や施設稼働率は減少傾向であり、足下では約50%の施設稼働率となっている。そのため、工業用水道の余剰は増加傾向である。

工業用水の需要の推移



工業用水道の余剰の推移



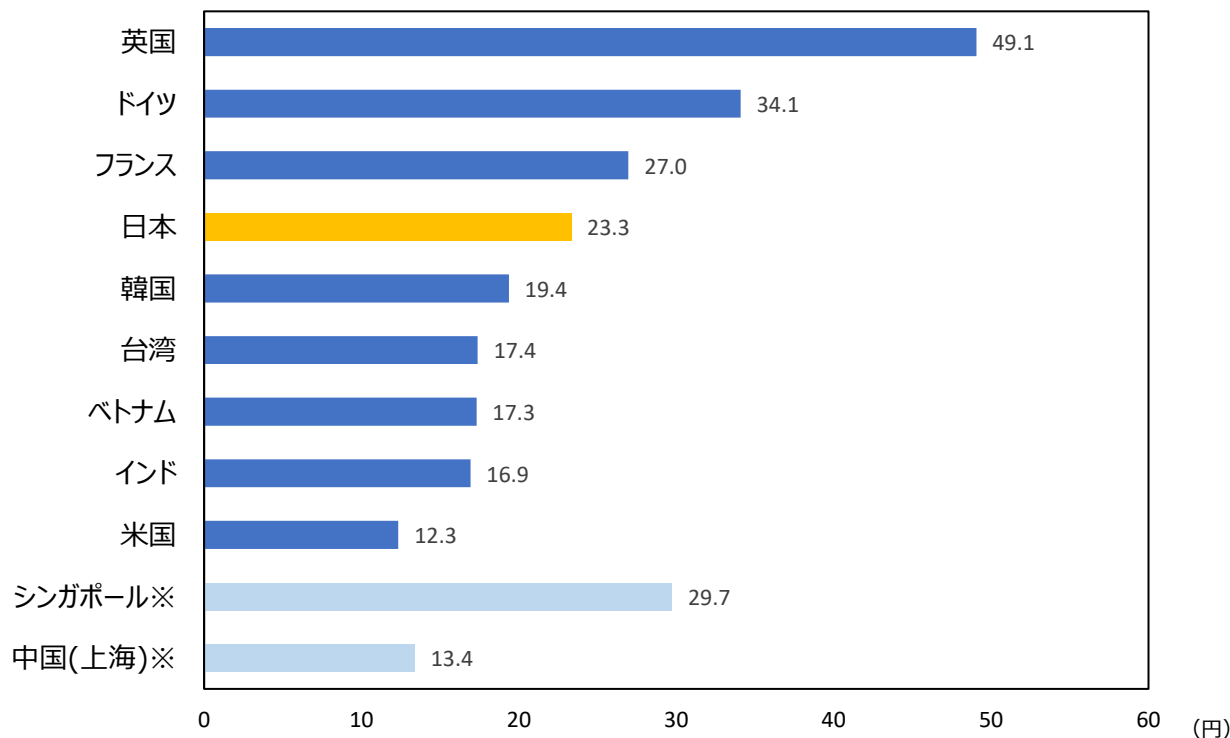
(注) 工業用水道の余剰は現在の給水能力から契約水量を差し引いたもの。また、契約率：契約水量／現在の給水能力、施設稼働率：平均実給水量／現在の給水能力である。

(出所) 工業用水道事業法に基づく報告（毎年度3月末時点の数値を翌年度7月末までに報告）を基に作成。（工業用水道事業法に基づいて、全ての工業用水道事業者が経済産業省に報告するもの。）

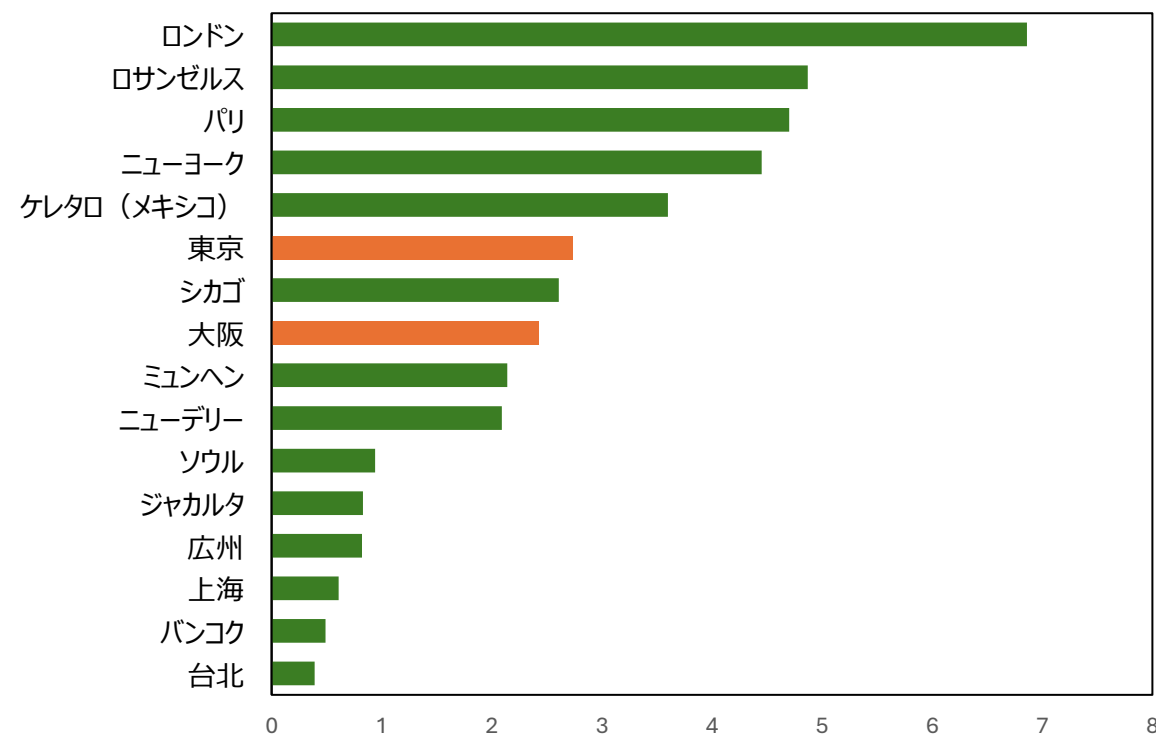
インフラコスト

- 電気料金はヨーロッパより安価、水道料金は欧米諸国より安価だが、いずれも他のアジア諸国と比べれば高い。他方、日本のインフラについては安定性を評価する声が多い。

各国産業用電気料金（1kWh当たり/円）



各都市業務用水道料金（1m³当たり/米ドル）



(備考) 各国2024年データを使用。日本、ドイツ、英国、フランス、米国、韓国、台湾、ベトナム、インド、はIEA発表のデータを引用。再エネ賦課金等を含んだもの（諸元は国ごとに異なる）。
 なお、ベトナム、インドは、付加価値税（VAT）やその他の還付可能な税金および課徴金を含む。各国の算定方法で求められた単純単価を、IMF Exchange Rates の2024年の円ドル為替レートで変換したもの。1ドル= 151.366291302751円
 ※中国(上海)、シンガポールの数値は参考。中国(上海)は、上海市「2024 Shanghai Foreign Investment Guide」より、非家庭用価格(10kV)。シンガポールは、シンガポール統計局より2024年第四四半期における高圧大型供給（午前7時～午後11時）の場合の金額。いずれも、IMF Exchange Rates の2024年の為替レートを使用。
 (出所) IEA Energy Prices and Taxes(2026年1月8日時点) 等より経済産業省作成。

(備考) 各国2025年データを使用。バンコク、ジャカルタ、ニューデリー、ムンバイ、ケレタロは2024年調査結果を使用。東京・大阪・台北・バンコク・ロサンゼルスは使用量によって変動する価格のうち、最も高い数値で比較。東京・大阪・台北・バンコク・ソウル・ニューデリー・ミュンヘン・パリ・ニューヨーク・ケレタロは別途月額基本料あり。
 (出所) JETRO「投資コスト比較」より経済産業省作成。

物流

- 直近10年間の空港別・港湾別の貨物取扱量をみると、他のアジア諸国では増加傾向の一方、日本では横ばい。我が国の空港・港湾の国際的なプレゼンスが相対的に低下。

空港別貨物取扱量

単位：千トン

2013年		2023年	
1位 香港・中国	4,127	1位 香港・中国	4,298
2位 ドバイ・UAE	2,436	2位 浦東・中国	2,763
3位 仁川・韓国	2,395	3位 仁川・韓国	2,707
4位 浦東・中国	2,159	4位 アンカレッジ・米国	2,347
5位 フランクフルト・ドイツ	1,974	5位 ドーハ・カタール	2,341
6位 成田・日本	1,941	6位 桃園・台湾	2,100
7位 シンガポール	1,850	7位 マイアミ・米国	2,021
8位 パリ・フランス	1,835	8位 成田・日本	1,871
9位 アンカレッジ・米国	1,676	9位 ドバイ・UAE	1,806
10位 マイアミ・米国	1,675	10位 フランクフルト・ドイツ	1,793

港湾別コンテナ貨物取扱量

単位：万TEU

2013年		2023年	
1位 上海・中国	3,362	1位 上海・中国	4,916
2位 シンガポール	3,224	2位 シンガポール	3,901
3位 深セン・中国	2,328	3位 寧波・中国	3,530
4位 香港・中国	2,237	4位 深セン・中国	2,988
5位 釜山・韓国	1,769	5位 青島・中国	2,877
6位 寧波・中国	1,677	6位 広州・中国	2,541
7位 青島・中国	1,552	7位 釜山・韓国	2,304
28位 東京・日本	486	46位 東京・日本	457
48位 横浜・日本	289	68位 横浜・日本	302
56位 神戸・日本	255	72位 神戸・日本	284

(出所) 国土交通省「『令和6年度の交通の動向』及び『令和7年度交通施策』（交通政策白書）」より経済産業省作成

(出所) 日本港湾協会「コンテナ貨物量上位100港の一覧表」より経済産業省作成

目次

1. 建設費用・建設期間について
2. サプライヤーについて
3. 土地・インフラ等について
4. **論点**

御議論いただきたい内容（例）

1. 建設費用・建設期間について

- ✓ 建設費用の高騰や建設期間の長期化が、生産拠点の立地選択や国内投資にどのような影響を与えているか。今後、どのような影響を与え得るか。
- ✓ 建設業・設備工事業における供給制約に対し、発注者側では、どのような対応が取り得るか。

2. サプライヤーについて

- ✓ 国内生産にあたり、サプライヤーの国内生産能力について、どのように評価しているか。サプライヤーの国内生産能力が、今後、生産拠点の立地選択や国内投資にどのような影響を与え得るか。
- ✓ 国内でのサプライヤー確保に向け、発注者側では、どのような取組を講じているか。今後、官民でどのような取組が求められるか。

3. 土地・インフラ等について

- ✓ 国内投資にあたり、具体的に、どのような条件の土地が不足しているか。希望する条件の土地の確保に向けて、具体的に何が阻害要因となっているか。
- ✓ インフラ（ユーティリティ、物流等）が、生産拠点の立地選択や国内投資にどの程度影響を与えているか。国内投資を強化するにあたって、インフラに関して、具体的にどのような課題が想定されるか。