

令和5年度調査ヒアリング結果

別紙

分野	産業系	交流系	商業系
	① 物流・ロジスティクス ④ グリーン水素 ⑦ 陸上養殖 ② 製造 ⑤ バイオジェット燃料 ⑧ 次世代モビリティ ③ 再生可能エネルギー ⑥ スマート農業	⑨ 観光・リゾート・レクリエーション	⑩ 商業
社会的動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ サプライチェーンマネジメントの強化、BCP対策・スマート物流の必要性の上昇 ・ 物流需給のミスマッチ（電子商取引の拡大による物流需要の拡大、労働力不足による物流能力の低下） ・ 製造業の国内回帰、外資系進出の動き ・ 半導体関連における大型投資計画が相次ぎ公表 ・ 2022年度から、再生エネルギー価格が市場価格連動のFIP制度に移行 ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた再生可能エネルギーの主力電源化 ・ 2027年以降、国際民間航空機関におけるバイオジェット燃料の導入義務化 ・ 「食料・農業・農村基本計画」（農林水産省、R2）におけるスマート技術の導入推進 ・ 世界の養殖生産量の拡大等を踏まえた「養殖業成長化総合戦略」（水産省、R2） ・ 国は「空飛ぶクルマ」の実現に向けたロードマップを策定 ・ 産業ドローンの市場規模は世界・国内ともに今後も拡大の見込み。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ アフターコロナの観光・レクリエーション需要の回復。 ・ インバウンドの急増 ・ キャンプ等のアウトドアレジャーの需要拡大によるキャンプ場の増加 ・ IR（統合型リゾート施設）は大阪府で2030年開業予定である一方、長崎県の計画は不認定となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍で落ち込んだ消費は回復傾向で、商業販売額も増加傾向。 ・ 大型商業施設の増加によるシェア拡大・競合激化。 ・ 電子商取引の成長によりショッピングセンターの出店数は減少傾向。 ・ 都市計画法の規制により、市街化調整区域への大型商業施設立地は困難。
企業の投資・立地動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流施設の新規立地計画公表（※）258件。＜内訳＞マルチテナント130件（東海16件）、自社物流105件（東海10件）、専用物流23件。 ・ マルチテナント型を中心に敷地面積5ha以上の規模は全国で38件、東海3件。 ・ 木曾岬干拓地には、東海地域最大の8haの物流施設が立地 ・ 製造業の新規立地計画公表（※）362件。うち半導体・フラットパネルディスプレイ製造装置製造業35件で最多。次いで、その他生産用機械・同部品製造業24件、その他食料品製造業20件、自動車・同付属品製造業19件。 （※）産業タイムズ社「工場計画情報」、2022年4月～2023年10月から ・ 大規模植物工場（1ha以上）の立地は、東海地域17件、うち三重県7件 ・ 異業種から陸上養殖への参入が相次ぎ、大規模な陸上養殖施設の建設が進められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022年以降にオープンした主な郊外型レジャー施設は13件で、グランピングと温泉、レストラン、農園等との複合化が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2021年以降、東海では、愛知県・岐阜県で5件のショッピングセンターが開業。 ・ 2025年、新たに愛知県・岐阜県で2件が開業予定。
今後の立地展望	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中継の物流拠点の整備や消費者向け小口物流ニーズに対応する設備投資が期待される。 ・ 半導体や自動車の電動化等では、今後も大規模な新規投資が期待される。 ・ 再エネ需要拡大の中でも、特に太陽光の発電ニーズの拡大が予想される。 ・ 2050年に向けて脱炭素による火力発電や国内自社工場でのメタネーション技術導入を目指す企業が期待できるが、コスト面や技術の確立、開発などの課題がある。 ・ バイオジェット燃料の商用化に伴う立地は2040年以降の将来的な見込みにとどまる。 ・ 成長産業分野は変化の速さから、中長期での立地見通しが困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仕事と余暇のバランスにおいて、余暇を重視する割合が増加傾向であり、今後も安定した需要の可能性はある。 ・ コロナ禍で増えた国際会議等のオンライン開催やネットカジノの普及、アジアのほかのIRとの競合激化で、IRを取り巻く経営環境は厳しくなると予想される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少・高齢社会の進展により消費額の伸びは期待できない。 ・ 集約型都市構造への転換により、住宅市街地の郊外への拡大は抑制される。 ・ 大型商業施設も郊外立地から都市型立地にシフトする。
木曾岬干拓地の評価 (進出時期・規模)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 良好な交通アクセス等を活かした物流施設（中継物流拠点等）の立地が期待できる。 ・ 敷地規模として10ha程度の最大級のマルチテナント型物流施設が立地可能であるほか、最近の立地施設傾向として多い数ha規模の物流施設のニーズに対応できる。 ・ 製造業の国内回帰の傾向が強まっており、ニーズに合致すれば立地が期待できる。 ・ 自動運転、脱炭素車の普及など、2030～2040年の変化に対応した設備投資に伴う立地の可能性が期待できる。 ・ 産業集積を背景に、名古屋港に大規模な水素輸入基地が立地する可能性を踏まえ、水素活用企業の立地が期待できる。 ・ 名古屋港・四日市港ではCO₂排出企業が多い。合成燃料（メタン等）の製造拠点が立地する可能性がある。 ・ 消費地や高速道路に近いメリットを活かし、食品製造業の立地が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東海地域におけるキャンプ場やサッカー場の等の需要は大きく、事業化しやすい規模の面積（3ha程度）が確保できる木曾岬干拓地への立地の可能性がある。 ・ 近隣の既存のレジャー施設と異なる施設であれば、相乗効果での集客が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 木曾岬干拓地周辺は市街化調整区域が広がり、人口集積度が低いこと、商圏内にはすでに複数の大型商業施設が立地していることなどから、大型商業施設の立地ポテンシャルは低い。 ・ 現状の土地計画法の規制では大型商業施設の立地は難しい。

見込みの高い分野	○	○	△
----------	---	---	---