

IV. ヒアリング調査結果

1. 調査概要

アンケート調査結果をもとに、下表の事業所・業界団体等に対してヒアリング調査を実施した。

図表IV-1 ヒアリング調査対象事業所の概要

所在地	業種	事業所の機能	従業員規模	選定理由
横浜市	製造業 (A社)	生産	300人以上	・面積大 ・従業員数多 ・設備投資計画あり(事業拡大・老朽化)
	製造業 (B社)	生産	100～299人	・面積大 ・設備投資計画あり
	建設業 (C社)	研究・開発	20～49人	・研究開発機能 ・施設の新増設計画あり(老朽化) ・社会科見学や職場体験の受入 ・人材確保・育成に課題(若年従業員の確保、グローバル人材の不足)
	運輸業 (D社)	本社 物流・倉庫	300人以上	・本社機能 ・従業者数多 ・設備更新計画あり(老朽化) ・臨海部以外で用地取得希望あり
川崎市	製造業 (E社)	生産	300人以上	・面積大 ・従業員数多 ・現状機能の拡大予定 ・緑地規制の緩和希望
	製造業 (F社)	生産 研究・開発	100～299人	・面積大 ・研究・開発機能 ・設備投資計画あり(老朽化)
	製造業 (G社)	生産	100～299人	・面積大 ・従業員数多 ・設備投資計画あり(事業拡大・老朽化) ・防災に関する取組が進んでいる ・工場見学の受入
	製造業 (H社)	生産	50～99人	・面積大 ・事業所廃止予定
	建設業 (I社)	本社	100～299人	・本社機能 ・従業員数多 ・設備更新計画あり(老朽化)
	運輸業 (J社)	支社・支店	100～299人	・従業員数多

図表IV-2 ヒアリング調査対象団体の概要

団体名	団体種別	選定理由
K 団体	経済団体	経済団体代表
L 団体	経済団体	経済団体代表
M 銀行	銀行	金融機関代表
N 銀行	銀行	金融機関代表
O 社	不動産業	物流不動産の観点から

2. 事業所に対するヒアリング調査結果

図表IV-3 事業所へのヒアリング結果

事業者名	A社	B社	C社	D社
所在地	横浜市	横浜市	横浜市	横浜市
業種	製造業	製造業	建設業	運輸業
設備投資	<ul style="list-style-type: none"> 一定規模で毎年設備投資を実施 過去4年間では、インフラ系、BCP関係の投資比重が高く、事務棟を最新鋭の免震建屋に建て替えた 今後は計画的に製造設備の更新を実施予定 	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化したプラントの刷新、新規需要に向けた設備の新・増設を継続的に実施 今後も施設建替や設備の新・増設を予定 製造を続けながら施設・設備の更新が必要 緑地確保等の制約もあり、用地が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 施設・設備の老朽化に伴い、新たに研究棟を建設予定。既存の建物にはグループ他社も入居しており、利用計画は未定 研究棟の建設に伴い、新しい研究設備も導入予定 	<ul style="list-style-type: none"> 施設老朽化のため、毎年何らかのメンテナンス等を実施 設備老朽化のため設備を更新予定
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> 用地の不足感はあまりなく、用地拡充等は予定無し 	<ul style="list-style-type: none"> 施設・設備の更新等に伴い、用地が不足しているが、現有地での営業が基本で、用地拡充等は予定無し 	<ul style="list-style-type: none"> 隣地にある社宅を解体し、研究棟を建設する 	<ul style="list-style-type: none"> 建屋が建築後約40年を経過 営業を止めてしまうことになるため、現在地での建替は困難
環境	<ul style="list-style-type: none"> 全社的に環境に対する取組を実施 社員の意識統一のため、工場長からのメッセージ配信や省エネイベントを企画 			
防災	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の防災関係組織の会合等に参加し、密に情報交換等を実施 防災備蓄品は3日分確保 	<ul style="list-style-type: none"> 津波避難用の施設が無いため、近隣企業との協力関係を検討中 防災対策を実施する際、全てに完璧に対応するためにはコストが追いつかない 		<ul style="list-style-type: none"> 橋が利用できなくなると、孤立してしまう
市民との共生	<ul style="list-style-type: none"> 情報セキュリティ面や現場負担を理由に、工場として見学受入を認めていないため、受入もない 	<ul style="list-style-type: none"> 高校・大学等の団体を対象として、化学設備やプラント等の見学を受け入れている 現在は、プラントの集中メンテナンス中であり、受入に対しては消極的 分かり易い商品を製造していないため、小学生の見学には不向き 	<ul style="list-style-type: none"> 区内の小学校を対象として社会科見学の受入を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 同業者の団体等の見学受入を実施 養護学校の職場研修を受入 実績は無いが、小学校等の社会科見学も受入可
人材確保・育成		<ul style="list-style-type: none"> 技術継承の面で、個人知や暗黙知を集団知にすることが課題 新卒採用が基本だが、3～4名だと過剰なため、1名程度を採用 新卒研修は名古屋で実施 	<ul style="list-style-type: none"> 若年従業員・グローバル人材が不足 インターンの受入も実施しているが、採用には至っていない 業界全体としてゼネコンへの人材供給が減っている中、優秀な人材はスーパーゼネコンに流れている 	<ul style="list-style-type: none"> パートタイム労働者が確保し難くなってきた 中型免許問題もあり、ドライバが確保できない 今後は外国人労働者の雇用も検討
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> 建物の建替にあたり、補助金を活用しており、行政の支援策が充実 	<ul style="list-style-type: none"> 原料の仕入れには1,000トンクラスの船舶を使用しており、岸壁を借用 	<ul style="list-style-type: none"> 海辺のため、研究開発に必要な環境が揃っている 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道アクセスが良く、パート労働者を雇用し易い
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> 自動車通勤はごく一部のみで、電車通勤が基本のため、電車・バス交通が不便なことは大きなデメリット 事業所～駅～近隣他事業所間に連絡バスを運行し、日中の電車・バスの本数不足を補っている 	<ul style="list-style-type: none"> 6時～7時台前半のバス路線が不足 派遣社員等の人件費が他地域に比べて高額 	<ul style="list-style-type: none"> 工場労働者と異なり、本社や現場への移動があるため、日中の電車移動の便が悪い 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費が割高 24時間操作を行いたいのが、人件費が高いため実施できず
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> 手続き関係の簡素化等の弾力的運用を希望 	<ul style="list-style-type: none"> 国・県等の設備投資への助成は、新規事業や事業集約等が条件となっており、設備更新が頻繁に行われる自社には使用できない 	<ul style="list-style-type: none"> 緑地に対する規制の緩和。研究棟建設にあたって、設計変更等が必要だった 	<ul style="list-style-type: none"> 野良猫により、保管貨物の汚損が生じている 近隣の施設に野良猫が住み着いており、対策を希望
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の舗装が痛んでいる箇所があり、修繕の早期実施を希望 	<ul style="list-style-type: none"> 8時始業のため、6時～7時台前半のバスの増加 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物支線貨客併用化には以前から期待している 日中の電車の本数の増加を希望 	<ul style="list-style-type: none"> 橋の耐震補強 横断歩道により国道15号に向かう右左折車両が滞留し、渋滞が生じる。横断歩道の撤去を希望（横断歩道橋有り）

事業者名	E社	F社	G社
所在地	川崎市	川崎市	川崎市
業種	製造業	製造業	製造業
設備投資	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣企業の土地を購入して工場建設し、H26年から本格稼働 ・今後関東地域で400億円の投資 ・現有地では高圧ガス法の保有空地の関係で建物の建替不可 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物が老朽化しており、時期未定だが事務所棟を建て、研究機能を集約予定 ・用地不足で、緑地の問題もあり、完全な建替（スクラップ&ビルド）はできない 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産ラインの新設（新商品向け）、既存施設・設備の更新（維持・管理）、安全対策（耐震補強・液化化対策等）
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模設備投資の計画があるため、京浜臨海部内での土地の購入の可能性有るが、具体的な計画はない 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な用地計画は未定だが、用地は不足 ・隣接地であれば、拡充もあり得るが、分工場の場合は、京浜臨海部以外も検討の対象となる
環境			
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・震災後、耐震対策を再検討したが特に問題なし ・津波対策として消防ポンプの嵩上げを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・震災後、津波時に近隣企業の建物に避難できるよう協力体制を構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・液化化対策を実施済み ・1製品2工場体制を導入
市民との共生	<ul style="list-style-type: none"> ・安全面から工場見学は受け入れていない。 ・最終製品が見えないので、工場見学に向けていない。 		<ul style="list-style-type: none"> ・小学生を対象とした出前講座を実施 ・小学生の社会科見学を中心に、工場見学を広く受入 ・見学の受入の課題は、バスの駐車場と昼食会場の確保
人材確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> ・問題無し ・新卒中心に人材確保し、時間をかけて育成 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営形態の変更に伴い、中間層の離職が相次ぎ、技術継承に課題 ・安全体験施設のようなものがあるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ・30～40代の人材が少ない ・インターンシップの受入を行い、他工場も含めて採用
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・供給サイトの関連企業（原料・蒸気等）が近接にあること 	<ul style="list-style-type: none"> ・4本/時間のバス路線網があるが、もう少し増えるとよい 	<ul style="list-style-type: none"> ・容器メーカーが近隣にあり、物流費が安く済む ・空港が近く、人員の移動が便利
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤困難（電車無し、バス混雑） 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤時間帯は自社でシャトルバスを運行 ・運河があるのに浚渫費用が高額で利用できない ・緑地規制や駐車場の規制等により、土地が高いのに、使える土地が少ない ・倉庫面積が小さく、在庫が持てない ・仕入頻度が多いが、道路渋滞により納品が間に合わず、生産が止まるケースも ・仕入・出荷ともに陸送のため、コスト面では内陸部のほうがメリットが大きい
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> ・土地規制に関する規制緩和（高圧ガス法、緑地条例、消防法、コンピナート等保安規則等） ・工場外の緑地を認める等 	<ul style="list-style-type: none"> ・下水道が無いことにより、人件費・施設費が増加しており、手当が必要 ・廃材積載車両からの廃材飛散によりタイヤバンクにつながる 	<ul style="list-style-type: none"> ・工場用の土地の内25%が緑地となるのは大きすぎる
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> ・臨港バスの運行 ・貨客併用化は影響無し。塩浜駅・神奈川臨海鉄道の旅客利用等 		<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港とのアクセス改善

事業者名	H社	I社	J社
所在地	川崎市	川崎市	川崎市
業種	製造業	建設業	運輸業
設備投資		<ul style="list-style-type: none"> ・環境測定機器の老朽化に伴い、設備の更新を実施 ・建物が老朽化しており、業務環境は悪いが、賃貸のため、建替等の予定はなし 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物は荷主保有のため、過去4年間も今後も設備投資はマテハン機器が中心
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年6月に操業停止、11月に撤去予定 ・建屋・土地は親会社所有のため、機械を撤去した上で親会社に返却するが、その後の計画は未定 	・現状維持	<ul style="list-style-type: none"> ・土地は荷主保有であり、荷主が駐車場敷地に建物を建てた場合は、駐車場用地を現状の敷地外に確保する必要あり
環境			<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブ等は実施しているが、環境の取組よりも、コスト削減の意味合いが強い
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・橋が遮断された場合、孤立してしまう 	<ul style="list-style-type: none"> ・震災後、グループ会社との連携を実施 ・地区の防災協議会 ・安否確認システムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・震災後、事業継続の観点から、荷主も含め県外他地域との2拠点化を検討したが、コスト負担が大きく見送った ・橋と海底トンネルがなくなれば、臨海部から脱出できない ・震災後、軽油地下タンク容量を増量
市民との共生			
人材確保・育成		<ul style="list-style-type: none"> ・技術継承が上手く進まない ・新卒採用のミスマッチ ・通勤時間帯以外の電車通勤ができないため、短時間勤務やフレックス制度が導入できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅からバスで30分かかるため、パート労働者の確保が困難 ・中型免許問題もあり、ドライバーは不足。免許制度のあり方を見直してほしい ・ドライバーの高齢化が顕著
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・国内拠点間の移動があるため、羽田空港まで自動車でも20分の利便性 ・首都圏に納入先の部品メーカーがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部に顧客が多く、訪問に便利 ・都心部からの来客は不便 	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音問題がない
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・集約先工場に比べると物流費が高い ・原材料は他地域の工場で製鉄された鉄鋼を横浜まで海上輸送し、横浜の外部工場でカットした上で納入される ・集約先工場は製鉄～銅管の製造までを近隣で一貫して実施可能 ・半数以上がマイカー通勤。その他は、駅から自社のマイクロバスを使用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正の度に、電車の本数が減っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・首都高が止まると、島から出るのに時間がかかる ・鉄道・バスの交通アクセスが非常に悪い
行政への要望			
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通勤時間は、産業道路のトラック走行量が多く渋滞がひどい 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の便の改善、できれば電車の本数の増加 ・鶴見・新子安までのバス路線の整備 ・駅周辺の排水環境整備 ・道路環境の整備（大型車通行時の安全確保） ・被災時に、埋立地が孤立した場合の交通手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線規制が特殊な箇所があり、渋滞の要因となっているため、改善希望

3. 業界団体に対するヒアリング調査結果

(1) K団体（川崎市・経済団体）

京浜臨海部立地企業の動向

- ・特に川崎市はかつて「東京と横浜に挟まれた」という表現をされていたが、今では「東京と横浜の巨大市場の中心」という表現をしている。
- ・建設業の景況は悪い。人材不足等もあり仕事があっても対応できない状況。若年労働者を確保できても、離職率が高く、技術継承できない。
- ・殿町の特区では、大手企業を中心に医療産業の可能性があると思うが、医療連携となると投資資金が大きく回収に時間がかかるため、中小企業では取り組めない状況。
- ・近年では大企業の業績回復により、確かな技術力を持っている下請け企業であれば、売上が安定しているが、自社製品を売り出していないと生き残りは厳しい。

設備投資や用地の動向

- ・過去の遊休地・低未利用地問題は一定程度解消したと感じており、逆に事業用地が少ないように感じている。市外から比較的規模の大きい事業用地の問い合わせも年間何件がある。

京浜臨海部の問題点・課題

- ・拠点開発が進んでいるにもかかわらず、道路と鉄道インフラが弱いことが最大の課題。
- ・道路では多摩川の連絡道路、国道 357 号線の整備が必要。
- ・企業や人を集めようとするのであれば、インフラ整備や安全・防災も含めたバランスのよい工業地帯の形成が必要。

団体としての取組

- ・大規模工場跡地への大企業誘致を行政が実施しているが、経済団体としては市内中小企業との連携を期待し、誘致を応援している。
- ・研究開発部門を中心に大企業のOB人材の活用を支援している。人材を登録し、会員企業からの問い合わせに対し、必要な技術を持っているOB人材を紹介している。
- ・インターンシップ事業として川崎市内の大学に在籍する学生を企業に紹介している。

(2) L 団体（経済団体）

京浜臨海部立地企業の動向

- ・建設業は公共投資に端を発しながら、需要は増加していると思うが、製造業のように単にモノを作ればよいというわけではなく、有資格者や技術者が必要なのに集まらないため、なかなか売上に繋がらない。
- ・運輸業の中でも大規模事業者は好調だが、業界全体としてドライバー不足は深刻。
- ・近年の物流機能としては、京浜臨海部よりも内陸部の相模原や国道 16 号線沿いのほうがニーズは高いように感じる。

環境に関する取組

- ・京浜臨海部の環境問題はかつてに比べると格段に改善された。立地企業の多くは、環境面については現状を維持していく意向が多く、現状以上の環境対策が必要だと感じている企業は少ない。
- ・団体内部に環境委員会が設置されており、平成 10 年代～20 年頃にかけては製造業やエネルギー事業者を中心に関心が高かったが、環境規制の基準をクリアしている企業が増え、近年は以前に比べて関心が低くなっている印象。

防災に関する取組

- ・防災面に関しては B C P の作成にあたり、橋や道路などのインフラについて行政から情報提供を希望する企業は多い。具体的な情報としては、大雨で冠水する道路、津波がどこまで来るか、どの川が氾濫するか、橋の耐震性等。企業としてはそうした情報を踏まえて、自社で避難経路や災害復旧計画を検討する意向。
- ・震災対応については、どこまで対策を講じればよいのかが分からない企業も多い。
- ・近年は大雨や台風、大雪に対する備えを志向する企業もあり、行政は予測情報の提供を迅速に行って欲しい。

人材確保・育成に関する取組

- ・企業は若手人材の確保に苦労しており、企業によっては個別に大学と連携し、大学を指定した企業説明会を実施しているところもある。
- ・団体では、海外留学生のインターンシップ受入支援を実施している。
- ・団体の取組みとしては、高齢者や女性、障害者の活用等について事例紹介やセミナー等を実施している。

団体としての要望

- ・県内全域の経済効率や生産性の向上のためには、物流機能の強化が必要。そのためには高速道路網のより一層の整備を要望する。
- ・神奈川県は人口や経済基盤の割に、高速道路整備が遅れていたが、近年は改善しつつある。

(3) M団体（銀行）

京浜臨海部立地企業の動向

- ・リーマンショックの後遺症はそれほど残っていない。業績もリーマンショック前のピーク時まで戻っている印象。ただし、好調な業種があるというよりも、規模の大きい企業の業績が好調。
- ・円安の影響で輸入食材が高騰しており、食品製造業は苦しい状況。
- ・臨海部は老舗企業が多く、取引先もしっかりしており、事業基盤が安定しているため、逆に新陳代謝の必要性が低く、ベンチャー等も内陸部に集中している。
- ・京浜臨海部は大企業を除き、研究開発の要素を持った企業は少ない。製造業・建設業・運輸業ともに中小企業は大企業の進出に合わせて自社も進出し、安定的な取引を行っている印象。そういった企業風土もあり、特区ではあるものの、研究開発に積極的な企業はほとんどなく、新しく進出してきた企業と周辺企業との繋がりが弱い。
- ・一方で、生産技術は高く、新しい分野に目を向け、研究開発に取り組むきっかけがあれば、技術開発は進むと思われる。
- ・企業の抱える問題としては、最近事業継承対策の話題が多い。
- ・京浜臨海部立地企業にとっては、川崎市・横浜市の魅力が低下した訳ではなく、圏央道等の整備により、北関東等他地域の魅力が向上しており、京浜臨海部の立地競争力は相対的に低下している。また、北関東は京浜臨海部に比べて雇用が容易で、賃金も安く、これを上回るメリットを京浜臨海部で提供しなければ、企業は出ていってしまう。

設備投資・用地展開

- ・特区を利用できる地域のため、0.7%の利子補給が可能で現在情報提供しているところだが、設備投資に直結する状況ではない。
- ・京浜臨海部の企業がこれまでと違った動きをしているという印象はなく、むしろ内陸部の企業のほうが設備投資に対する意向が高いように感じる。ただし、京浜臨海部の大企業はこれまで設備投資を抑制してきたが、近年設備投資が盛り上がっている。
- ・好調な業種が盛り上がっているというよりも、規模の大きい企業が盛り上がっている印象。
- ・物流センターを設置したいという申し出、土地情報の提供希望等を受けるが、情報提供できる土地がない。東京の企業が工場拡張のため、川崎・鶴見周辺に、各種税制上のメリットがある土地を探すケースがあった。ただし、京浜臨海部は土地が出ない地域で、購入できる土地がない状況。
- ・施設建て替えのために、既存立地企業が土地を探しているという話もあるが、なかなか用地が見つからず、現在地でうまく建て替えをして対応するしかない状況。
- ・震災後、電気料金が2割上昇し経営を圧迫している。中には、省エネ対策として5億円程度をかけて生産ラインを入れ替えるという話もある。

団体としての取組

- ・補助金情報や企業立地促進税制の情報提供を通じて、企業の設備投資資金借入の需要喚起を行っている。
- ・設備投資を希望する企業に対して、こういった設備ならこういった企業がよいかを紹介している。
- ・研究開発・新技術開発等に対する資金需要として、各種補助金の申請支援を行っており、申請企業は増えている。

行政への要望

- ・神奈川県では、研究開発に対する優遇はあるものの、地方部を中心とした他地域に比べて製造業に対する税制優遇が少なく、その結果として製造業者が県外に移転する。製造業を優遇しなければ、それに付随する研究開発分野も移転してしまうというケースもあり、製造業に対する優遇政策を希望する。
- ・県外に移転する企業は、経営体力もあり、将来展望を持っている企業が多い。こういった移転企業が残るような政策誘導をしないと、何となく事業を継続している企業ばかりになってしまう。
- ・30年以上が経過した企業で、京浜臨海部に残ってほしい企業に対しては、設備投資の助成をしたほうがよい。全体の投資を考えて、助成がなければ、他地域のコストのほうが安く、移転してしまう。

(4) N団体（銀行）

京浜臨海部立地企業の動向

- ・京浜臨海部立地企業は地域のマイナス面として、道路アクセスや被災リスクを気にしており、逆にプラス面としては市場が近いことがよく聞かれる。
- ・大規模な石油化学系のプラントや製鉄所は、やや供給過剰に陥っており、再編投資が進んでいる。
- ・全国・神奈川県全体で見ると、平成 19 年頃は能力増強の設備投資が最も多かったが、現在は維持・補修の設備投資が最も多い。京浜臨海部に限らず、日本全体の製造業において耐用年数のピンテージが上がっていると想定される。特に、素材系の製造業で加工・組立系の製造業に比べて、維持・補修の設備投資のウェイトが高い。
- ・平成 26 年度の神奈川県の設備投資計画の特徴は、製造業が伸びて、非製造業が落ち込んでおり、全体として伸び率がマイナスになっていること。特に不動産の減少が顕著だが、逆に言えば、物流施設の新設や商業施設の改装は平成 25 年度に一段落した。
- ・京浜臨海部は埼玉県等の内陸部の工業地帯に比べて、住宅地と分離されており、エネルギーの供給が容易なため、うらやましいと言われている。

京浜臨海部の問題点・課題

- ・京浜臨海部の課題としては、電気代が高いという話をよく聞く。化学業界では電気を多く使用するが、原油価格の低下により製品価格も下がっており、製造コストは上がっている。

行政への要望

- ・省エネの設備投資意向のある企業が多く、国や自治体が補助する制度があればよい。
- ・いかに国内に企業を残すかは、コストダウンにかかっている。電力や物流システム等、企業間で共有できるものを共有する仕組みを行政主導で作れないか。
- ・地域で行政主導による、金融機関、経済団体、企業などのプラットフォームがあるとよい。
- ・企業からは経営者層や後継者の人材マッチング機能が必要だという話をよく聞く。行政主導はなかなか難しいと思うが、業界団体を含め、そうした人材マッチング機能の構築を望む。
- ・京浜臨海部への進出を希望する他地域の企業が容易に土地を探せる仕組みの構築。
- ・企業活動の基本となる、鉄道、バス、道路等のインフラの充実。

(5) O団体（不動産業）

京浜臨海部立地企業の動向

- ・物流業のニーズとしては、消費財関係を取り扱う業者のニーズが増加している。
- ・物流不動産におけるマルチテナントの動向は、平成 20 年に大量の新規供給があり、リーマンショックの影響もあって、その後空室率の高い時期が続いた。リーマンショック後は供給も減少し、震災後には空室率が 5 %を下回ったが、平成 25 年以降供給が回復した。
- ・平成 25 年以降は新規需要も大きく、依然として空室率が低い状況が続いている。
- ・川崎区、鶴見区、中区は首都圏の他地域に比べてリーマンショック前の供給が多く、逆に想定賃料は他地域に比べて早く下がった。平成 26 年の想定賃料は平成 18 年比で 9 割強の状態。
- ・東京の江東区・品川区・大田区が物流ニーズの高い地域であるが、供給が少なく、今後の開発計画も少ない。逆に京浜臨海部はニーズも高く、空室率も低いが、今後の開発計画が若干ある。
- ・首都圏の今後の開発計画の中心は、圏央道・国道 16 号沿いで、神奈川県では海老名・厚木周辺、埼玉県では鶴ヶ島周辺となる。
- ・物流業者はトータルの物流コストを見て立地を選定している。最も高いコストは配送費となるため、ここを削減するための立地戦略が基本。その点で、京浜臨海部を利用する物流業者は横浜港からの荷量が多い事業者が中心となる。
- ・逆に、西日本で生産した商品を、首都圏に供給する物流業者の場合は、厚木・海老名周辺が物流拠点の適地となる。同様に、北関東に工場があれば、埼玉県の圏央道沿いが適地となる。
- ・大型物件への入居企業は、他の大型物件から移動するのではなく、周辺の小規模物件の倉庫機能を集約する形の物流業者が多い。当面の見通しでは、入居を希望する事業者はある程度施設を確保できると想定。
- ・大型物件は工場跡地に建つことが多い。
- ・航空貨物は量が少ないため、羽田周辺の物流センターでも取扱は少ない。

京浜臨海部のメリット

- ・東扇島地区は冷凍・冷蔵倉庫が集積しており、都心部への配送利便性が高いことがメリット。
- ・物流事業者が最も気にするのは近隣の住宅地。渋滞や 24 時間配送等に対して近隣住民からクレームが出ることもあり、住宅地が少なく高速アクセスの良い京浜臨海部は物流業者に好まれ易い。

京浜臨海部の問題点・課題

- ・テナント入居企業からの情報によると、東扇島は、駅からバスで 30 分かかるため、庫内作業員となるパートタイム労働者の確保に苦労している。
- ・京浜臨海部に限らず、土地代や建設費が高騰しており、投資の採算が合わなくなっている。
- ・京浜臨海部は交通アクセスが悪く、その点が改善されれば、物流施設のニーズは更に高まる。