

# 京浜臨海部立地企業動向調査 報告書

平成 27 年 3 月

京浜臨海部再編整備協議会



# 目 次

I. 調査概要	1
1. 目的	1
2. 調査内容	1
(1) 文献調査の実施	1
(2) アンケート調査の実施	2
(3) ヒアリング調査の実施	2
(4) 調査結果のまとめ	2
II. 文献調査結果	3
1. 立地企業の状況	3
(1) 産業の集積状況	3
(2) 事業所の産業構成	8
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況	11
2. 土地利用	17
(1) 土地利用の状況	17
3. 都市基盤整備	24
(1) 鉄道	24
(2) 道路	30
(3) 港湾	34
4. 社会的条件	41
(1) 地価動向	41
(2) 関連法規の適用状況等	43
5. 環境	52
(1) 京浜臨海部の環境の現状	52
(2) 立地企業等による環境への取組	60
6. 防災	62
(1) 東日本大震災の県内企業への影響	62
(2) 東日本大震災の京浜臨海部への影響	63

7 . 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組 .....	65
(1) 京浜臨海部に関する方針・計画等 .....	65
(2) 京浜臨海部に関する主な組織 .....	74
III . アンケート調査結果 .....	76
1 . 調査概要 .....	76
(1) 調査対象 .....	76
(2) 調査方法 .....	76
(3) 調査実施時期 .....	76
(4) 調査項目 .....	76
(5) 回収状況 .....	77
2 . 調査結果 .....	78
(1) 事業所概要 .....	78
(2) 事業所の現状 .....	90
(3) 土地利用（遊休地・低未利用地等） .....	112
(4) 各分野における取組 .....	116
(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等 .....	142
IV . ヒアリング調査結果 .....	154
1 . 調査概要 .....	154
2 . 事業所に対するヒアリング調査結果 .....	156
3 . 業界団体に対するヒアリング調査結果 .....	159
(1) K団体（川崎市・経済団体） .....	159
(2) L団体（経済団体） .....	160
(3) M団体（銀行） .....	161
(4) N団体（銀行） .....	163
(5) O団体（不動産業） .....	164
V . 調査結果のまとめ .....	165
(1) 産業 .....	165
(2) 土地利用 .....	167

(3) 都市基盤整備 .....	169
(4) 環境 .....	171
(5) 防災 .....	173
(6) 市民との共生 .....	175
(7) 人材確保・育成 .....	176
VI. 巻末資料 .....	178
1 . 文献調査関連資料.....	178
(1) 京浜臨海部の産業別従業者 .....	178
(2) 京浜3区の職業別従業者 .....	179
(3) 京浜3区的全産業の年齢・職業別従業者 .....	179
(4) 京浜3区の製造品出荷額等 .....	180
(5) 京浜3区の粗付加価値額と粗付加価値率 .....	181
(6) 京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域 .....	182
(7) 鶴見線・南武支線の列車本数 .....	183
2 . アンケート調査関係資料.....	184
(1) アンケート調査票 .....	184



# 1. 調査概要

## 1. 目的

本調査は、京浜臨海部に立地する事業所について、現在の事業活動の状況や今後の事業展開方針などを把握するとともに、京浜臨海部における動向分析や課題抽出を行い、今後の取組の方向性の検討に資することを目的に実施した。

## 2. 調査内容

### (1) 文献調査の実施

既存の各種調査結果や統計資料等により、京浜臨海部の現状を把握するための文献調査を実施した。

なお、その際、「京浜臨海部における動向分析調査報告書」（平成23年11月、京浜臨海部再編整備協議会。以下、「前回調査」という。）の調査項目を参考とし、適宜各項目の更新（時点修正）を行った。

#### 【前回調査の主な項目】

立地企業の状況

産業の集積状況、事業所の産業構成、事業所の機能別分布状況

土地利用

業種別産業立地の状況、土地利用の状況

都市基盤整備

鉄道、道路、港湾

社会的条件

地価動向、関連法規の適用状況等

環境

京浜臨海部の環境の現状、立地企業等による環境への取組

防災

東日本大震災による影響

## (2) アンケート調査の実施

京浜臨海部に立地する事業所を対象にアンケート調査を実施した。  
調査概要は 76 ページ記載のとおり。

## (3) ヒアリング調査の実施

アンケート調査結果を踏まえ選定した事業所及び京浜臨海部に関係する団体等を対象にヒアリング調査を実施した。

調査概要は 154 ページの記載のとおり。

## (4) 調査結果のまとめ

(1)～(3)により得られた調査結果を分析し、京浜臨海部の現状と課題をとりまとめた。

なお、調査結果の分析に当たっては、地域（横浜市域・川崎市域）ごと、業種ごとの傾向にも留意した。また、現状と課題のとりまとめに当たっては、主に次の視点から、前回調査で示された課題も踏まえたものとした。

### 【分析・とりまとめの視点】

産業

土地利用

都市基盤整備

環境

防災

市民との共生

人材確保・育成 等



## II. 文献調査結果

### 1. 立地企業の状況

#### (1) 産業の集積状況

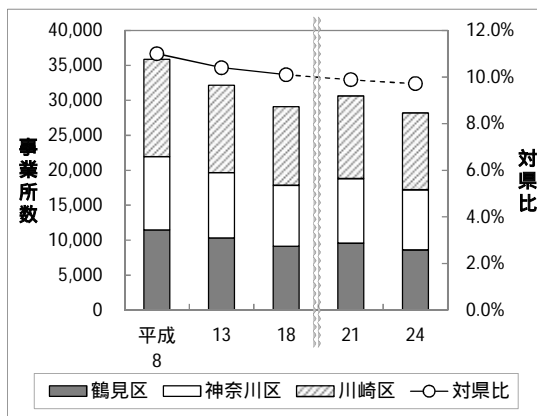
##### 1) 事業所数・従業者数

京浜3区の平成24年の事業所数は約28,000事業所、従業者数は約38万人。

県内シェアでは、平成8年に比べて低下傾向も事業所数で9.7%、従業者数で11.3%のシェアを占める。

- ・京浜3区の平成24年の事業所数は約28,000事業所、従業者数は約38万人となっている。
- ・京浜3区の実業所数・従業者数の県内シェアを見ると、従業者数で9.7%、事業所数で11.3%となっている。
- ・平成8年からの県内シェアの推移を見ると、事業所数で1.3%、従業者数で0.7%の減少となっている。

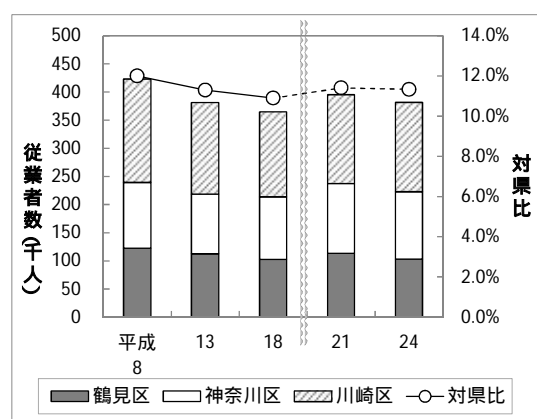
図表II-1 京浜3区の実業所数の推移



(単位:事業所)

区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
京浜3区	35,901	32,173	29,112	30,662	28,225
鶴見区	11,489	10,360	9,152	9,585	8,632
神奈川区	10,474	9,304	8,723	9,261	8,594
川崎区	13,938	12,509	11,237	11,816	10,999
対県比	11.0%	10.4%	10.1%	9.9%	9.7%

図表II-2 京浜3区の実業者数の推移



(単位:千人)

区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
京浜3区	423.4	381.4	364.8	395.7	382.0
鶴見区	122.7	113.0	103.0	113.7	103.4
神奈川区	116.8	105.9	111.0	124.0	119.5
川崎区	183.9	162.5	150.9	158.0	159.1
対県比	12.0%	11.3%	10.9%	11.4%	11.3%

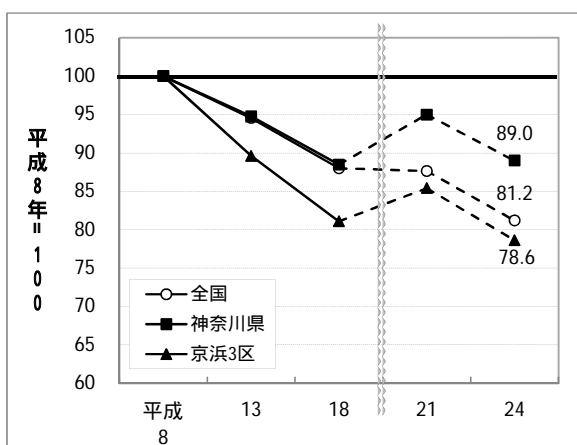
(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス - 基礎調査」「経済センサス - 活動調査」

(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。また、平成21年以降の数値は民営事業所のもの。

京浜3区の事業所数・従業者数は神奈川県に比べて減少率が高く、平成8年比で事業所は78.6%、従業者数は90.2%に減少。

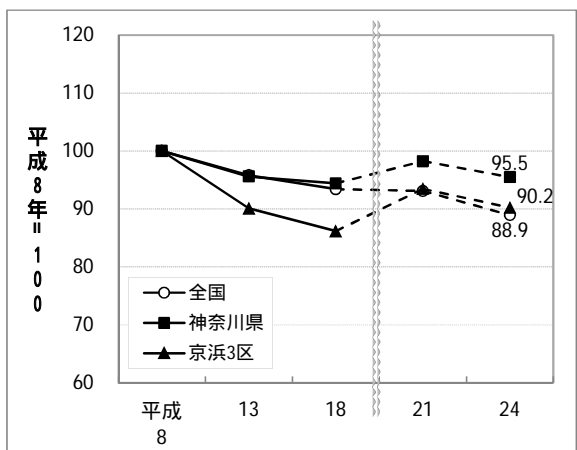
- ・京浜3区の平成24年の事業所数を平成8年比で見ると、全国・神奈川県に比べて減少率が高い。特に鶴見区の減少率が高い傾向にある。
- ・同様に、京浜3区の平成24年の従業者数を平成8年比で見ると、減少率は全国よりやや低いものの、神奈川県に比べて高い。
- ・従業者数では、3区の間でも差が見られており、鶴見区・川崎区で減少幅が大きい。

図表II-3 全国・神奈川県・京浜3区の仕事所数の推移（平成8年＝100）



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
全国	100.0	94.5	88.0	87.6	81.2
神奈川県	100.0	94.8	88.5	95.0	89.0
京浜3区	100.0	89.6	81.1	85.4	78.6
鶴見区	100.0	90.2	79.7	83.4	75.1
神奈川区	100.0	88.8	83.3	88.4	82.1
川崎区	100.0	89.7	80.6	84.8	78.9

図表II-4 全国・神奈川県・京浜3区の仕事者数の推移（平成8年＝100）



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
全国	100.0	95.8	93.4	93.1	88.9
神奈川県	100.0	95.6	94.4	98.2	95.5
京浜3区	100.0	90.1	86.2	93.5	90.2
鶴見区	100.0	92.1	83.9	92.7	84.3
神奈川区	100.0	90.7	95.1	106.2	102.3
川崎区	100.0	88.3	82.0	85.9	86.5

（出所）総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス - 基礎調査」「経済センサス - 活動調査」

（注）経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

また、平成21年以降の数値は民営事業所のもの。

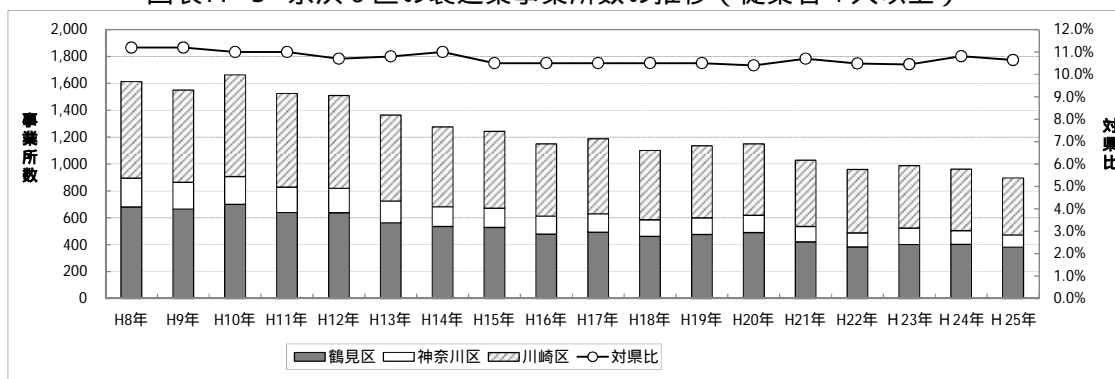
## 2) 製造業

### 事業所数

平成 25 年の京浜 3 区の製造業事業所数は 897 事業所、県内シェアでは 10.6%。  
京浜 3 区の実業所数は全国・神奈川県と同程度の水準で減少傾向。

- ・平成 25 年の京浜 3 区の製造業事業所数（従業者 4 人以上）は 897 事業所で、平成 11 年以降減少傾向にある。県内シェアでは 10.6%となっており、近年はほぼ同水準で推移している。
- ・平成 20 年のリーマンショック以降の京浜 3 区の実業所数は減少傾向が続いているが、全国・神奈川県と同程度の水準となっている。

図表II-5 京浜 3 区の製造業事業所数の推移（従業者 4 人以上）

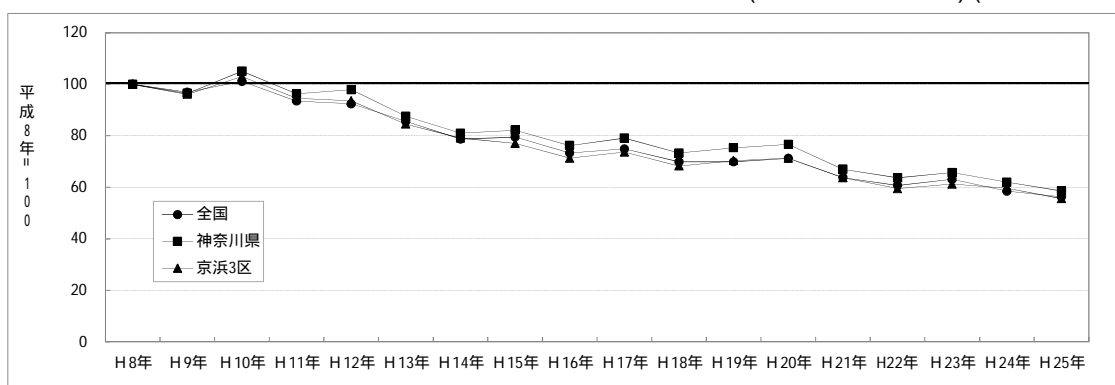


(単位:事業所)

区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
京浜3区	1,614	1,551	1,663	1,526	1,510	1,364	1,277	1,243	1,151	1,189	1,102	1,136	1,151	1,029	960	988	963	897
鶴見区	682	666	700	641	639	563	536	529	480	494	463	477	491	422	384	403	404	382
神奈川區	213	200	208	189	183	163	148	143	133	137	123	124	129	114	106	122	101	92
川崎區	719	685	755	696	688	638	593	571	538	558	516	535	531	493	470	463	458	423
対県比	11.2%	11.2%	11.0%	11.0%	10.7%	10.8%	11.0%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.4%	10.7%	10.5%	10.5%	10.8%	10.6%

(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成 24 年経済センサス - 活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

図表II-6 全国・神奈川県・京浜 3 区の製造業事業所数の推移(従業者 4 人以上)(H8年 = 100)



区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
全国	100.0	96.9	101.1	93.5	92.4	85.6	78.7	79.5	73.3	74.9	69.9	69.9	71.2	63.8	60.7	63.1	58.5	56.3
神奈川県	100.0	96.5	105.1	96.3	97.9	87.6	81.0	82.2	76.2	79.1	73.3	75.3	76.7	67.0	63.7	65.7	61.9	58.6
京浜3区	100.0	96.1	103.0	94.5	93.6	84.5	79.1	77.0	71.3	73.7	68.3	70.4	71.3	63.8	59.5	61.2	59.7	55.6

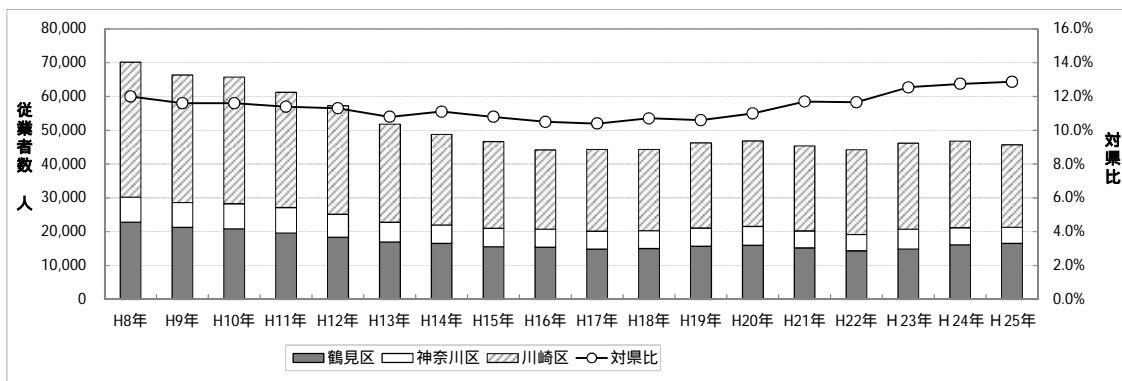
(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成 24 年経済センサス - 活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

## 従業者数

平成 25 年の京浜 3 区の製造業従事者数は約 45,719 人、県内シェアでは 12.9%。  
平成 20 年以降、県内シェアは増加傾向。近年は鶴見区で従業者数の増加が顕著。

- ・平成 25 年の京浜 3 区の製造業従業者数は 45,719 人、県内シェアは 12.9%となっている。
- ・平成 23 年・24 年の京浜 3 区の製造業従業者数は対前年比で増加していたが、平成 25 年是对前年比で減少に転じた。しかし、平成 20 年以降、県内シェアは依然として増加している。製造業従業者数の増加は特に鶴見区で顕著である。
- ・平成 8 年以降の増減を見ると、全国・神奈川県と比べ平成 18 年頃までは減少率が大きかったが、平成 19 年以降は増加の年もある。

図表 II-7 京浜 3 区の製造業従業者数の推移（従業者 4 人以上）

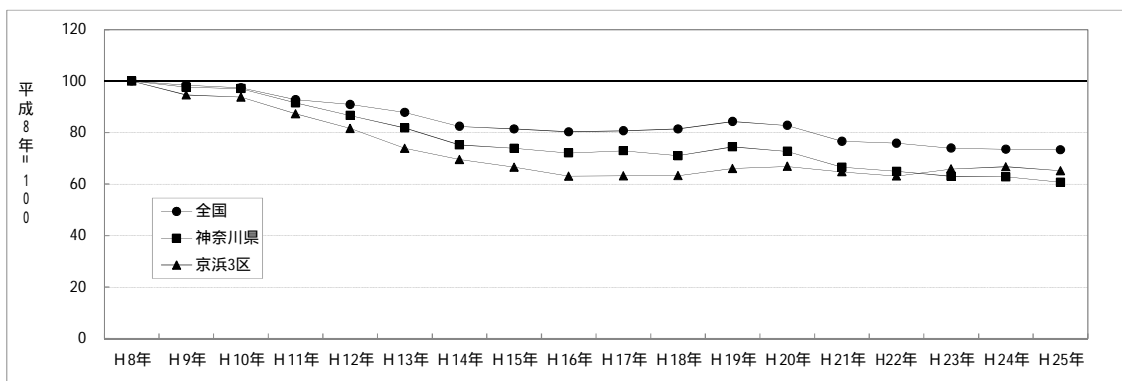


区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
京浜3区	70,149	66,374	65,765	61,253	57,264	51,843	48,812	46,677	44,232	44,348	44,379	46,339	46,896	45,429	44,272	46,214	46,808	45,719
鶴見区	22,888	21,303	20,869	19,649	18,428	17,024	16,531	15,603	15,397	14,824	15,064	15,684	15,996	15,251	14,416	14,886	16,172	16,579
神奈川区	7,356	7,314	7,440	7,487	6,757	5,785	5,522	5,424	5,362	5,348	5,243	5,460	5,555	5,019	4,751	5,883	5,066	4,764
川崎区	39,905	37,757	37,456	34,117	32,079	29,034	26,759	25,650	23,473	24,176	24,072	25,195	25,345	25,159	25,105	25,445	25,570	24,376
対県比	12.0%	11.6%	11.6%	11.4%	11.3%	10.8%	11.1%	10.8%	10.5%	10.4%	10.7%	10.6%	11.0%	11.7%	11.7%	12.5%	12.7%	12.9%

(単位:人)

(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス-活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

図表 II-8 全国・神奈川県・京浜 3 区の製造業従業者数の推移(従業者 4 人以上)(H8年 = 100)



区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
全国	100.0	98.4	97.4	92.8	90.9	87.8	82.4	81.4	80.3	80.7	81.4	84.3	82.8	76.6	75.9	74.0	73.5	73.3
神奈川県	100.0	97.6	97.1	91.5	86.6	81.8	75.2	73.9	72.1	72.9	71.0	74.5	72.7	66.6	64.9	63.0	62.8	60.7
京浜3区	100.0	94.6	93.8	87.3	81.6	73.9	69.6	66.5	63.1	63.2	63.3	66.1	66.9	64.8	63.1	65.9	66.7	65.2

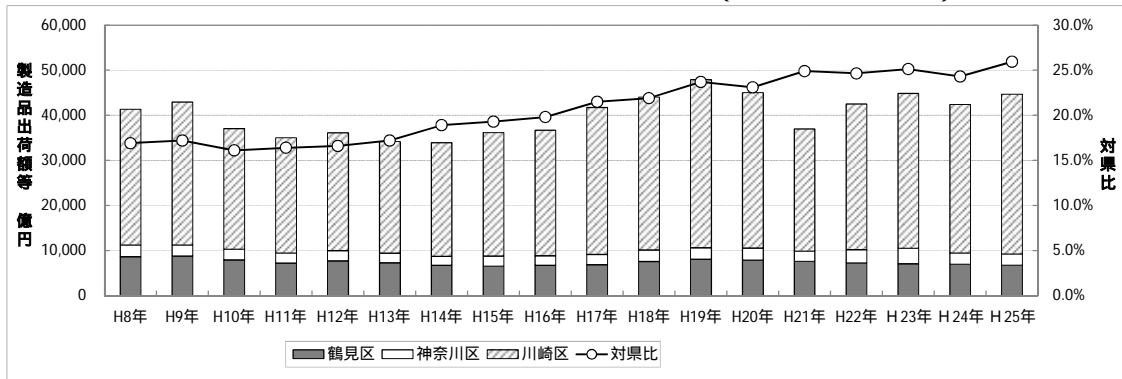
(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス-活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

## 製造品出荷額

平成 25 年の京浜 3 区の製造品出荷額は約 4 兆 4,681 億円、県内シェアでは 25.9%。  
平成 21 年に大きく落ち込んだが、平成 22 年以降徐々に持ち直している。

- ・平成 25 年の京浜 3 区の製造品出荷額は 4 兆 4,681 億円、県内シェアは 25.9%となっている。
- ・平成 25 年の出荷額は対前年比で増加しており、リーマンショックの影響で落ち込んだ平成 21 年に比べ、過去 4 年間で徐々に増加傾向にある。
- ・平成 8 年以降の増減を見ると、全国・神奈川県と同様の推移をしている。

図表II-9 京浜3区の製造品出荷額等の推移（従業員4人以上）

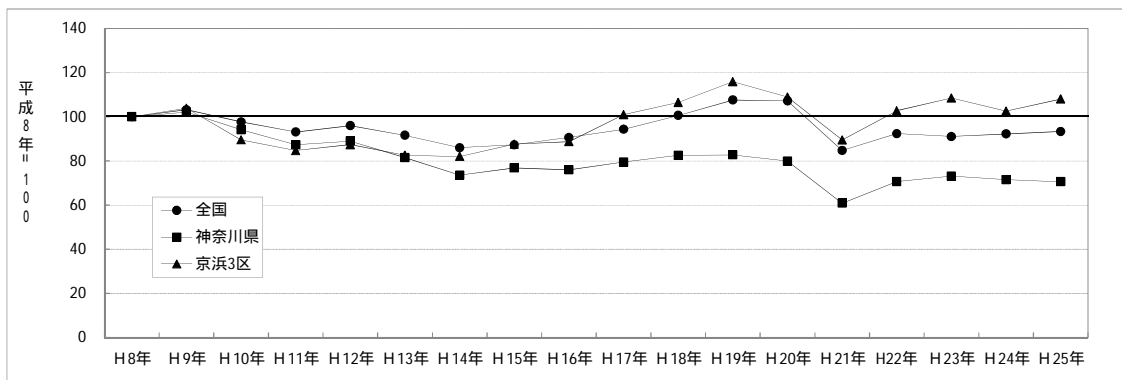


(単位: 億円)

区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
京浜3区	41,365	42,936	37,035	35,021	36,150	34,163	33,929	36,209	36,713	41,765	44,053	47,953	45,047	37,016	42,500	44,860	42,423	44,681
鶴見区	8,643	8,786	7,952	7,229	7,746	7,330	6,741	6,563	6,717	6,899	7,582	8,100	7,914	7,640	7,272	7,124	6,986	6,757
神奈川区	2,616	2,495	2,372	2,244	2,293	2,083	2,007	2,220	2,162	2,256	2,567	2,549	2,661	2,241	2,951	3,412	2,475	2,495
川崎区	30,105	31,656	26,710	25,548	26,111	24,750	25,181	27,425	27,834	32,610	33,904	37,304	34,472	27,134	32,276	34,325	32,962	35,429
対県比	16.9%	17.2%	16.1%	16.4%	16.6%	17.2%	18.9%	19.3%	19.8%	21.5%	21.9%	23.7%	23.1%	24.9%	24.6%	25.1%	24.3%	25.9%

(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

図表II-10 全国・神奈川県・京浜3区の製造品出荷額等の推移  
(従業員4人以上)(H8年=100)



区分	H8年	H9年	H10年	H11年	H12年	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
全国	100.0	103.2	97.7	93.1	96.0	91.6	86.0	87.3	90.6	94.3	100.6	107.6	107.2	84.7	92.3	91.0	92.2	93.3
神奈川県	100.0	102.1	94.1	87.3	89.0	81.5	73.6	76.8	76.0	79.5	82.5	82.7	79.9	60.9	70.6	73.1	71.5	70.6
京浜3区	100.0	103.8	89.5	84.7	87.4	82.6	82.0	87.5	88.8	101.0	106.5	115.9	108.9	89.5	102.7	108.4	102.6	108.0

(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

## (2) 事業所の産業構成

### 1) 産業別事業所数・従業者数

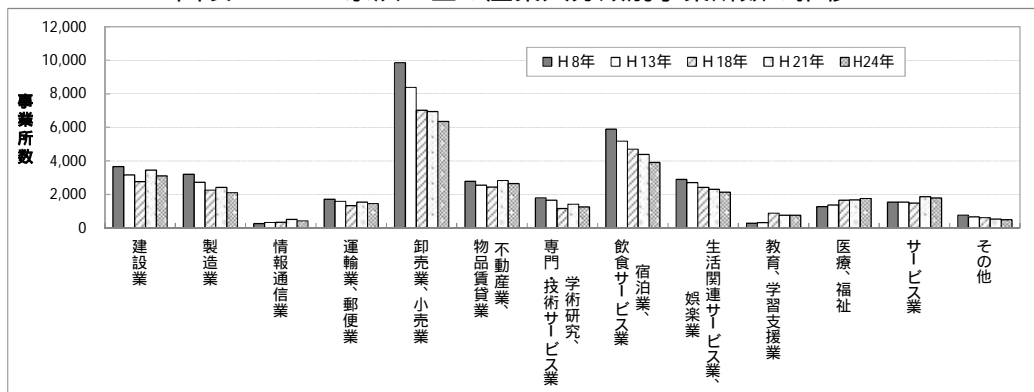
#### 事業所数

産業大分類別事業所数で多いのは「卸売業、小売業」「宿泊業、飲食サービス業」「建設業」。平成8年比で事業所数が増加している産業は「情報通信業」「教育・学習支援業」「医療、福祉」等。

事業所数の減少が顕著な産業は「製造業」「卸売業、小売業」「宿泊業、飲食サービス業」。

- ・京浜3区の平成24年の産業大分類別事業所数は、「卸売業、小売業」(6,355事業所)、「宿泊業、飲食サービス業」(3,905事業所)、「建設業」(3,110事業所)で多い。
- ・平成8年からの増減率を見ると、「情報通信業」、「教育・学習支援業」、「医療、福祉」等が増加している。
- ・一方で、減少している業種は「製造業」、「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」等となっている。

図表II-11 京浜3区の産業大分類別事業所数の推移



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年 (対H8年増減率)
全産業	35,901	32,173	29,112	30,662	28,225 (-21.4%)
建設業	3,652	3,154	2,762	3,448	3,110 (-14.8%)
製造業	3,202	2,727	2,261	2,414	2,107 (-34.2%)
情報通信業	258	333	341	523	429 (66.3%)
運輸業、郵便業	1,711	1,586	1,333	1,546	1,453 (-15.1%)
卸売業、小売業	9,848	8,391	7,031	6,951	6,355 (-35.5%)
不動産業、物品賃貸業	2,778	2,551	2,441	2,827	2,651 (-4.6%)
学術研究、専門・技術サービス業	1,798	1,658	1,162	1,425	1,267 (-29.5%)
宿泊業、飲食サービス業	5,883	5,172	4,704	4,388	3,905 (-33.6%)
生活関連サービス業、娯楽業	2,900	2,704	2,421	2,309	2,137 (-26.3%)
教育、学習支援業	286	312	879	756	758 (165.0%)
医療、福祉	1,274	1,375	1,669	1,677	1,768 (38.8%)
サービス業	1,547	1,544	1,492	1,870	1,790 (15.7%)
その他	764	666	616	528	495 (-35.2%)

(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」

(注) その他: 「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス業」「公務」「分類不能の産業」の合計

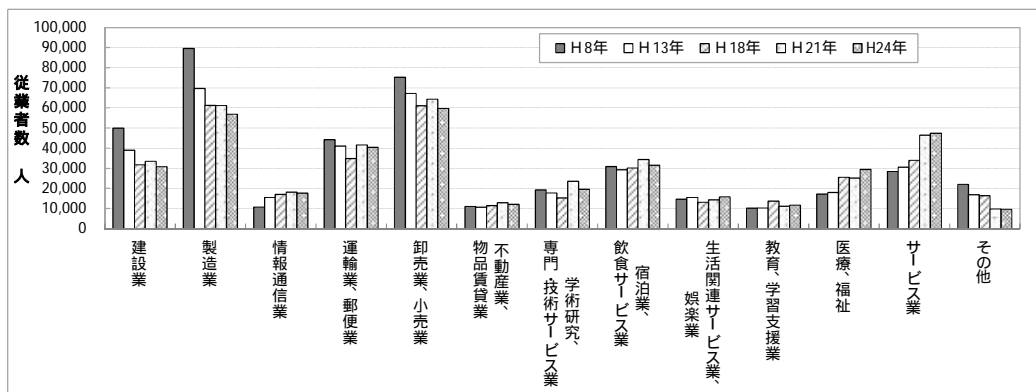
(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## 従業者数

産業大分類別で従業者数が多いのは「卸売業、小売業」「製造業」「サービス業」。  
平成8年比で従業者数が特に増加している産業は「情報通信業」「医療、福祉」「サービス業」。  
従業者数の減少が顕著な産業は「建設業」「製造業」「卸売業、小売業」。

- ・京浜3区の平成24年の産業大分類別従業者数は、「卸売業、小売業」（59.7千人）、「製造業」（56.9千人）、「サービス業」（47.4千人）で多い。
- ・平成8年からの増減率を見ると、従業者数が特に増加している産業は「情報通信業」、「医療、福祉」、「サービス業」。
- ・一方で、減少が顕著な業種は「建設業」、「製造業」、「卸売業、小売業」となっている。

図表11-12 京浜3区の産業大分類別従業者数の推移



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年 (対H8年増減率)
全産業	423,399	381,423	364,814	395,743	382,014 (-9.8%)
建設業	49,917	39,013	31,698	33,414	30,717 (-38.5%)
製造業	89,519	69,700	61,184	61,087	56,856 (-36.5%)
情報通信業	10,809	15,504	17,035	18,020	17,627 (63.1%)
運輸業、郵便業	44,145	41,067	34,817	41,533	40,365 (-8.6%)
卸売業、小売業	75,244	67,210	60,998	64,323	59,690 (-20.7%)
不動産業、物品賃貸業	11,058	10,656	11,418	12,840	12,072 (9.2%)
学術研究、専門・技術サービス業	19,308	17,739	15,183	23,540	19,483 (0.9%)
宿泊業、飲食サービス業	30,904	29,312	30,054	34,334	31,386 (1.6%)
生活関連サービス業、娯楽業	14,664	15,535	13,074	14,259	15,736 (7.3%)
教育、学習支援業	10,214	10,271	13,658	11,066	11,692 (14.5%)
医療、福祉	17,176	17,986	25,490	25,130	29,401 (71.2%)
サービス業	28,453	30,537	33,886	46,421	47,400 (66.6%)
その他	21,988	16,893	16,319	9,776	9,589 (-56.4%)

(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」

(注) その他: 「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」

「金融業、保険業」「複合サービス業」「公務」「分類不能の産業」の合計

(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## 2) 産業別製造業事業所数

平成 25 年の製造業産業中分類別の事業所は「金属製品」「はん用機器 + 生産用機器 + 業務用機器」「電子部品・デバイス・電子回路 + 電気機器 + 情報通信機器」が多い。

「金属製品」「はん用機器 + 生産用機器 + 業務用機器」「電子部品・デバイス・電子回路 + 電気機器 + 情報通信機器」は事業所数の減少が顕著。

- ・京浜 3 区の平成 25 年の製造業産業中分類別事業者数は、「金属製品」(197 事業所)が最も多く、次いで「はん用機器 + 生産用機器 + 業務用機器」(169 事業所)、「電子部品・デバイス・電子回路 + 電気機器 + 情報通信機器」(120 事業所)となっている。
- ・平成 8 年から平成 25 年の増減を見ると、ほぼ全ての区分で減少しているが、「石油製品・石炭製品」はほぼ横ばい、「化学工業」は減少幅が小さい。

図表 II-13 京浜 3 区の製造業の産業中分類別事業所数 (従業員 4 人以上)

区分	事業所数								増減 (H25-H11)	
	H8年	H11年	H16年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	増減数	増減率
製造業	1,614	1,526	1,151	1,029	960	988	963	897	-717	(-44.4%)
金属製品	359	340	274	231	217	205	209	197	-162	(-45.1%)
はん用機器 + 生産用機器 + 業務用機器	323	312	240	211	190	197	182	169	-154	(-47.7%)
電子部品・デバイス・電子回路 + 電気機器 + 情報通信機器	221	189	128	129	121	128	126	120	-101	(-45.7%)
食料品	118	121	88	75	70	68	74	62	-56	(-47.5%)
印刷・同関連業	93	93	63	55	51	47	50	47	-46	(-49.5%)
化学工業	60	63	54	55	55	55	61	57	-3	(-5.0%)
鉄鋼業	72	71	53	52	48	53	49	47	-25	(-34.7%)
輸送用機器	86	71	54	47	45	57	48	45	-41	(-47.7%)
プラスチック製品	67	62	48	42	41	40	37	35	-32	(-47.8%)
その他	41	39	30	31	31	30	32	30	-11	(-26.8%)
石油製品・石炭製品	18	18	16	20	19	19	19	19	1	(5.6%)
窯業・土石製品	31	29	23	19	17	21	19	18	-13	(-41.9%)
パルプ・紙・紙加工品	26	27	20	12	12	16	13	11	-15	(-57.7%)
非鉄金属	19	21	15	12	11	13	13	14	-5	(-26.3%)
繊維工業	18	16	9	9	6	12	7	5	-13	(-72.2%)
家具・装備品	29	27	17	8	7	6	6	6	-23	(-79.3%)
ゴム製品	14	9	7	8	6	8	7	6	-8	(-57.1%)
木材・木製品	11	10	6	6	6	6	5	5	-6	(-54.5%)
飲料・たばこ・飼料	6	5	5	6	6	6	6	4	-2	(-33.3%)
なめし革・同製品・毛皮	2	3	1	1	1	1	0	0	-2	(-100.0%)

(出所) H8年からH22年、H24年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成 24 年経済センサス - 活動調査」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」



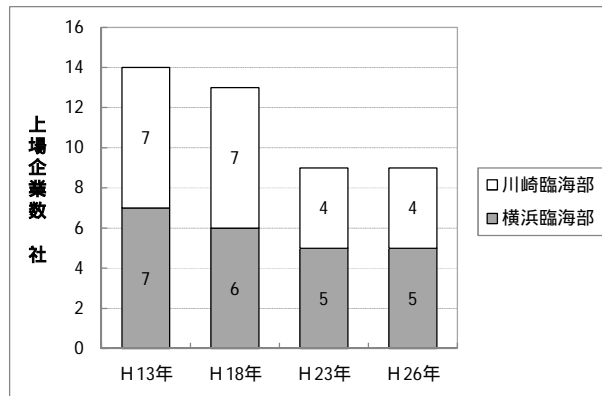
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況

1) 企業本社

平成 26 年時点の京浜臨海部の上場企業の本社は全体で 9 社、製造業が 6 社と最も多い。  
平成 13 年比では 5 社減少。

- ・平成 26 年時点の京浜臨海部における上場企業の本社は 9 社あり、業種別では製造業が 6 社と最も多い。
- ・平成 13 年の 14 社に比べて 5 社減少しており、業種別に見ても増加している業種は見られない。
- ・一部に市内移転も見られるものの、東京都区部への移転や企業買収による上場廃止等が主要因となっている。

図表II-14 京浜臨海部における上場企業の本社数の推移



(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」

図表II-15 京浜臨海部における上場企業の業種別本社数

区分	上場企業本社数									増減数		
	H13年			H23年			H26年			H26年 - H13年		
	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部
総計	14	7	7	9	5	4	9	5	4	-5	-2	-3
建設業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
製造業	10	5	5	6	2	4	6	2	4	-4	-3	-1
食料品	3	3	0	1	1	0	1	1	0	-2	-2	0
石油・石炭製品	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
化学	1	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0
ガラス・土石製品	1	0	1	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1
鉄鋼	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
機械	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
電気機器	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0
輸送用機器	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
卸売業	3	2	1	2	2	0	2	2	0	-1	0	-1
小売業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
倉庫・運輸関連業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	-1

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」

## 2) 研究所

平成 24 年の京浜 3 区の自然科学研究所は 47 事業所で、県内の 1 割以上を占めている。

- 平成 24 年の京浜 3 区におけるライフサイエンス分野を含む自然科学研究所の事業所数は 47 事業所となっており、県内シェアの 1 割以上を占めている。特に、鶴見区と川崎区で集積が見られる。

図表II-16 全国・神奈川県・京浜3区の自然科学研究所事業所数（民営）の推移

(単位:事業所)

区分	全国	神奈川県	京浜3区			
			鶴見区	神奈川区	川崎区	
H13年	2,601	310	29	12	5	12
H18年	3,413	296	53	29	3	21
H21年	5,155	515	67	31	6	30
H24年	4,317	403	47	24	5	18

区分	神奈川県(対全国比)	京浜3区(対県比)			
		鶴見区	神奈川区	川崎区	
H13年	11.9%	9.4%	3.9%	1.6%	3.9%
H18年	8.7%	17.9%	9.8%	1.0%	7.1%
H21年	10.0%	13.0%	6.0%	1.2%	5.8%
H24年	9.3%	11.7%	6.0%	1.2%	4.5%

(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス - 基礎調査」「経済センサス - 活動調査」

(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

平成8年以降、横浜市・川崎市ともに研究開発施設の立地が進んでいるが、近年は国際戦略総合特区の効果を活かした川崎市での立地が増加している。

- ・横浜エリアでは鶴見区末広町に理化学研究所をはじめとする研究開発施設の立地が進んでおり、川崎エリアでは浜川崎地区における企業によるサイエンスパークの開設や、殿町地区における大規模工場跡地への研究開発施設の新設の動きが見られる。これら3区域に神奈川県新子安区域を加えた4区域は、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に指定されており、ライフサイエンスを中心とした研究所等の集積が進んでいる。また、川崎エリアを中心に、既存立地企業が研究開発施設を事業所敷地内に設置する例も多く見られる。
- ・その他、横浜市、川崎市とも産学連携や新産業創出を促進するための施設として、インキュベーション施設等が整備されている。
- ・このように近年の京浜臨海部は、従来からの生産拠点に加えて、ライフサイエンスを中心とした新産業創出拠点としての役割も担うようになってきている。

図表II-17 京浜臨海部における主な研究所等の立地状況

時期	横浜市鶴見区・神奈川区	川崎市川崎区
H8年	-	-
H9年	-	-
H10年	-	-
H11年	・横浜市産学共同研究センター(実験棟)	-
H12年	・理化学研究所横浜研究所 1	-
H13年	・横浜市立大学鶴見キャンパス(連携大学院) ・横浜市産学共同研究センター(研究棟)	-
H14年	(・理研植物科学研究センター)	-
H15年	・横浜市新技術創造館(リーディングベンチャープラザ) (・理研免疫・アレルギー研究センター)	・日本ポリエチレン(株)研究開発センター
H16年	-	・テクノハブイノベーション川崎(Think) ・(株)日本触媒 機能性化学品研究所
H17年	・日本ビクター(株)新技術ビル(テクノウイング) 2	・日油(株)DDS研究所
H18年	・日亜化学工業(株)横浜技術研究所 ・旭硝子(株)先端技術開発棟 ・東京ガス(株)横浜研究所	・日本ゼオン(株)総合開発センター研究棟 ・味の素(株)食品研究開発新棟
H19年	-	・ダウ・ケミカル日本(株)ダウ日本開発センター 3
H20年	(・理研ゲノム医科学研究センター)	-
H21年	・横浜バイオ産業センター ・三菱レイヨン(株)横浜先端技術研究所	・川崎化成工業(株)川崎工場(千鳥)技術研究所
H22年	-	・第一高周波工業(株) ・(株)エリーパワー
H23年	-	・実中研 再生医療・新薬開発センター
H24年	-	・旭化成ケミカルズ(株)研究開発棟「川崎イノベーションセンター」
H25年	-	・川崎生命科学・環境研究センター(LiSE)
H26年	・ダウ・ケミカル日本(株)ダウ日本開発センター ・(株)東芝	・ジョンソン・エンド・ジョンソン(株)東京サイエンスセンター
H27年	-	・ナノ医療イノベーションセンター(iCONM)
H28年	-	・(公社)日本アイソトープ協会(予定) ・クリエートメディック(株)(予定) ・ライフイノベーションセンター(仮称)(予定) ・富士フイルムR Iファーマ(株)(予定)
H29年	-	・国立医薬品食品衛生研究所(予定)

時期	横浜市鶴見区・神奈川区	川崎市川崎区
時期未定		<ul style="list-style-type: none"> <li>・CYBERDYNE(株)(予定)</li> <li>・大和ハウス工業(株)(研究開発及び生活利便等複合開発エリア)(予定)</li> </ul>

(出所)新聞記事等より作成

- 1 平成25年の組織改変で「横浜地区」となり、横浜キャンパス(統合生命医学研究センター、環境資源科学研究センター、ライフサイエンス技術基盤研究センター)及び横浜事業所が発足。
- 2 現・(株)JVCケンウッド
- 3 平成26年に横浜市神奈川区へ移転

図表II-18 横浜臨海部におけるインキュベーション施設

施設名	横浜市産学共同研究センター	横浜市新技術創造館 (リーディングベンチャープラザ)	横浜バイオ産業センター
所在地	鶴見区末広町1-1-40	鶴見区鶴見小野町75-1	鶴見区末広1-6
開設時期	実験棟:平成11年9月 研究棟:平成13年4月	1号館:平成15年4月 2号館:平成17年4月	平成21年
敷地面積	10,400m <sup>2</sup>	約5,000m <sup>2</sup>	-
延床面積	実験棟:2,680m <sup>2</sup> 研究棟:2,920m <sup>2</sup>	1号館:約5,390m <sup>2</sup> 2号館:約3,180m <sup>2</sup>	約6,000m <sup>2</sup>
施設概要	実験棟:7区画 研究棟:15区画	1号館 試作開発工場仕様:6区画 研究室仕様:18区画 オフィス仕様:14区画 2号館 研究室仕様:18区画 オフィス仕様:8区画	実験室仕様:24室 事務室仕様:15室 横浜バイオ医療品研究開発センター (GMP適合組換えタンパク質治験薬 受託製造設備)併設

(出所)横浜市

図表II-19 川崎臨海部におけるインキュベーション施設

施設名	KSP-Think スタートアップルーム	ライフイノベーションセンター (仮称)
所在地	川崎区南渡田町1-1 (京浜ビル2階)	川崎区殿町3-102-14
開設時期	平成16年	平成28年度(予定)
敷地面積	-	8,000m <sup>2</sup>
延床面積	約2,000m <sup>2</sup>	約16,000m <sup>2</sup>
施設概要	オフィス仕様:約30室	再生・細胞医療分野を中心に、研究開発から製品・商品化まで幅広く事業展開できる拠点として、国内外の関連企業・大学・研究所等の入居を想定

(出所)川崎市、神奈川県

### 3) 倉庫

#### 倉庫事業所数

平成 24 年の倉庫業事業所は 242 事業所。対県比に占める割合は 1 / 3 にのぼる。

- ・平成 24 年の京浜 3 区における倉庫業事業所は 242 事業所で、神奈川県内の倉庫業事業所に占める割合は 33.6% となっており、京浜臨海部は物流機能の集積拠点となっている。
- ・特に、大黒ふ頭を擁する鶴見区、東扇島を擁する川崎区では、それぞれ県内シェアの約 15% を占めている。

図表 11-20 全国・神奈川県・京浜 3 区の倉庫業事業所数（民営）の推移

(単位:事業所)

区分	全国	神奈川県	京浜3区	京浜3区		
				鶴見区	神奈川区	川崎区
H13年	9,277	734	242	85	34	123
H18年	9,232	738	251	89	36	126
H21年	11,005	859	275	114	37	124
H24年	9,426	720	242	108	28	106

区分	神奈川県(対全国比)	京浜3区(対県比)	京浜3区		
			鶴見区	神奈川区	川崎区
H13年	7.9%	33.0%	11.6%	4.6%	16.8%
H18年	8.0%	34.0%	12.1%	4.9%	17.1%
H21年	7.8%	32.0%	13.3%	4.3%	14.4%
H24年	7.6%	33.6%	15.0%	3.9%	14.7%

(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス - 基礎調査」「経済センサス - 活動調査」

(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## 大型物流施設の整備事例

横浜エリア・川崎エリアいずれも大型物流施設の立地が進む。  
大規模工場跡地に立地するケースが多く、ファンドによる投資物件としての整備も見られる。

- ・京浜臨海部では横浜エリア・川崎エリアいずれにおいても大型物流施設の立地が進んでいる。
- ・これらは大規模工場跡地等に立地するケースが多く、遊休地解消要因の一つにもなっている。
- ・従来の製造業の物流子会社や卸売業、トラック運送業・倉庫業だけでなく、ファンドによる投資物件として整備されるケースも見られる。

図表II-21 京浜臨海部における最近の大型物流施設の整備事例

地区	事業者	施設名称	竣工	施設概要		
鶴見区	安善町	ヤマト運輸	神奈川物流ターミナル	平成19年	物流ターミナル	
		A M B プロパティ マネジメント	A M B 鶴見ディストリビュー ションセンター	平成20年	マルチテナント型賃貸物流施設	
		昭和シェル石油	横浜アスファルト基地	平成23年	物流施設	
	大黒町	生麦	プロロジス	プロロジスパーク横浜	平成17年	マルチテナント型賃貸物流施設
		ヨコレイ	ヨコレイ横浜物流センター	平成19年	冷蔵倉庫	
		アール・アイ・シー・ マネジメント	横浜ロジスティクスパーク (ダイコクDC)	平成21年	マルチテナント型賃貸物流施設	
神奈川区	守屋町	三菱商事	三菱商事大黒町物流センター	平成22年	物流センター	
		大和ハウス工業	D P L 横浜大黒	平成26年	マルチテナント型物流センター	
川崎区	池上新町	コカ・コーラ セントラルジャパン	横浜セールスセンター	平成23年	営業・物流拠点	
		SGリアルティ	S G リアルティ横浜	平成24年	物流施設	
	殿町	ラサール インベスト メント マネジメント	ロジポート川崎	平成20年	物流施設、商業施設	
		東芝ロジスティクス	南関東ロジセンター	平成26年	東芝グループ各社及びグループ外の 各種物流サービスを行う	
	水江町	ヨドバシカメラ	川崎アッセンブリーセンター	平成17年	物流センター	
		日本通運	川崎水江物流センター	平成20年	大型物流拠点(倉庫等)	
		小野建	東京支店川崎センター	平成22年	鋼材物流拠点、大型ヤード	
	浮島	グッドマンジャパン	グッドマン水江	平成26年	マルチテナント型物流施設	
		日本物流センター	東京事業所	平成15年	冷蔵冷凍倉庫・物流センター	
		昭栄	J & S 川崎浮島物流センター	平成19年	物流センター	
		日陸	川崎コンテナターミナル	平成20年	コンテナ貨物貯蔵(危険野外貯蔵所) 及び加湿施設(危険物一般取扱所)	
	東扇島	三井食品	川崎浮島物流センター	平成20年	常温庫、チルド庫、冷蔵庫、ヤード、 事務所、シェルター	
		日本レップ	J-REP ロジステーション東扇島	平成20年	マルチテナント型賃貸物流施設	
		POSCO-JYPC (ポスコ・日産等)	川崎コイルセンター	平成20年	自動車用鋼板加工・物流拠点	
		ゼロ	川崎物流センター	平成21年	複合物流センター	
		ヨコロジ	中古車保管棟	平成21年	中古車保管施設	
		山九	首都圏物流センター	平成22年	物流センター	
		ニチレイ・ロジステイ クス関東	東扇島物流センター	平成23年	冷蔵・冷凍倉庫	
松岡		東京湾岸物流センター	平成25年	冷蔵・冷凍食品物流センター		
山手冷蔵		川崎ロジスティックセンター	平成25年	食品総合物流拠点		
日本郵便		川崎東郵便局	平成25年	国際郵便物の通関事務		
マルハニチロ物流	川崎第3物流センター	平成26年	冷凍・冷蔵食品の保管			

(出所) 新聞記事等より作成

## 2. 土地利用

### (1) 土地利用の状況

#### 1) 土地利用

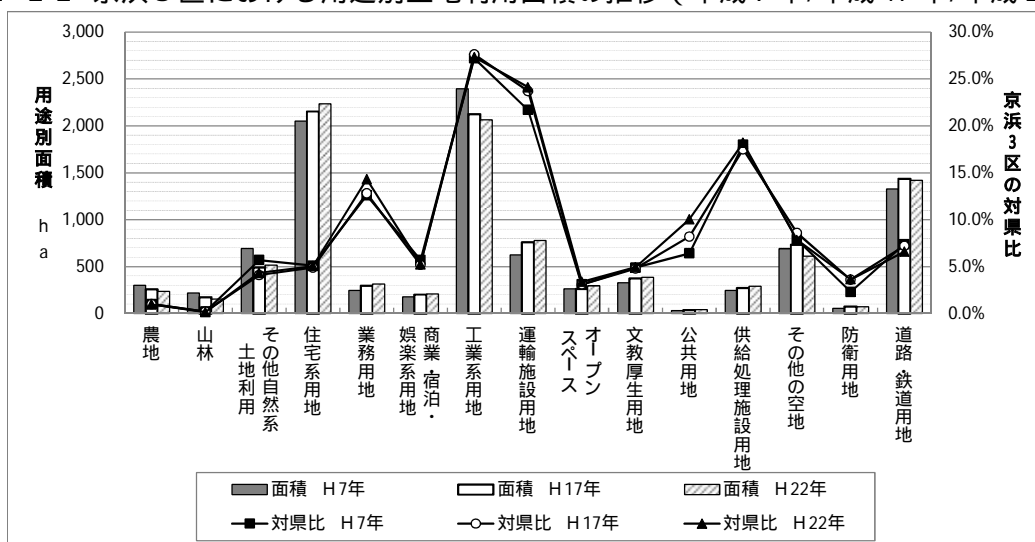
##### 用途別土地利用面積

平成 22 年の京浜 3 区の土地利用は、「住宅系用地」が最も多く、次いで「工業系用地」となっており、「工業系用地」は減少、「運輸施設用地」は増加。

「工業系用地」は依然として県全体の 1 / 4 以上を占め、「運輸施設用地」も 1 / 4 弱を占める。

- ・平成 22 年の京浜 3 区の用途別土地利用面積は「住宅系用地」が 2,235ha で最も多く、次いで「工業系用地」(2,066ha)、「道路・鉄道用地」(1,418ha)となっている。
- ・平成 7 年から平成 22 年にかけて特に増加した用途は「住宅系用地」(+186ha)、「運輸施設用地」(+154ha)等となっている。
- ・逆に、特に減少した用途は「工業系用地」(-330ha)、「その他自然系土地利用」(-176ha)等となっている。
- ・神奈川県に占める割合で見ると、依然として「工業系用地」が 27.3%と県内の 1 / 4 以上を占めており、「運輸施設用地」は平成 7 年の 21.7%から平成 22 年には 24.1%に増加している。

図表II-22 京浜 3 区における用途別土地利用面積の推移 (平成 7 年/平成 17 年/平成 22 年)



区分	計	農地	山林	その他自然系土地利用	住宅系用地	業務用地	商業・宿泊・娯楽系用地	工業系用地	運輸施設用地	オープンスペース	文教厚生用地	公共用地	供給処理施設用地	その他の空地	防衛用地	道路・鉄道用地	
面積 (ha)	H7年	9643	300	220	693	2049	245	177	2396	626	262	329	30	246	690	54	1325
	H17年	9640	257	174	491	2153	296	201	2125	759	260	373	37	271	734	74	1436
	H22年	9637	235	156	517	2235	315	210	2066	780	297	388	43	291	612	75	1418
対H7年増減率		-0.1%	-21.6%	-29.1%	-25.5%	9.1%	28.5%	18.4%	-13.8%	24.6%	13.4%	18.1%	43.5%	18.5%	-11.3%	37.1%	7.0%
対県比	H7年	4.0%	1.0%	0.2%	5.7%	5.1%	12.6%	5.7%	27.2%	21.7%	3.1%	4.9%	6.4%	18.0%	7.9%	2.3%	7.4%
	H17年	4.0%	1.0%	0.2%	4.1%	4.9%	12.8%	5.2%	27.6%	23.7%	3.1%	4.8%	8.2%	17.5%	8.6%	3.6%	7.2%
	H22年	4.0%	1.0%	0.2%	4.3%	5.0%	14.3%	5.2%	27.3%	24.1%	3.4%	4.9%	10.0%	18.2%	7.9%	3.6%	6.6%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

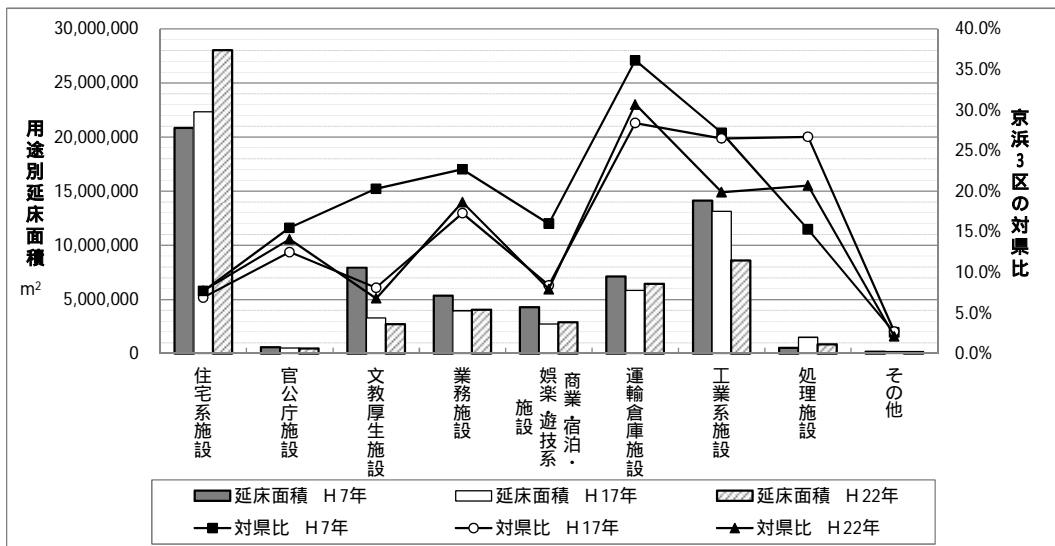
## 用途別建築延床面積

平成 22 年の京浜 3 区の用途別建築延床面積は、「住宅系施設」が最も多く、次いで「工業系施設」となっており、「住宅系施設」は増加、「工業系施設」は減少。

神奈川県内に占める割合では「工業系施設」約 2 割、「運輸倉庫施設」約 3 割と、依然として高い比率を占める。

- ・平成 22 年の京浜 3 区の用途別建築延床面積は「住宅系施設」（28,044 千㎡）が最も多く、次いで「工業系施設」（8,611 千㎡）、「運輸倉庫施設」（6,460 千㎡）となっている。
- ・平成 7 年と平成 22 年を比較すると「住宅系施設」は 7,202 千㎡増加し、逆に「工業系施設」（-5,506 千㎡）は減少している。
- ・「工業系施設」は延床面積でも減少しているが、平成 22 年の対県比では 19.9%と、依然として神奈川県内の約 2 割を占めている。「運輸倉庫施設」も平成 22 年の対県比では 30.7%と約 3 割を占めている。

図表 11-2 3 京浜 3 区における用途別延床面積の推移（平成 7 年/平成 17 年/平成 22 年）



区分	計	住宅系施設	官公庁施設	文教厚生施設	業務施設	商業・宿泊・ 娯楽・遊技系 施設	運輸倉庫 施設	工業系施設	処理 施設	その他	
面積 (千㎡)	H7年	60,932	20,842	591	7,930	5,340	4,285	7,124	14,117	537	164
	H17年	53,501	22,342	514	3,295	3,953	2,716	5,838	13,154	1,508	182
	H22年	54,343	28,044	487	2,729	4,080	2,901	6,460	8,611	884	148
	H22年-H7年	-6,588	7,202	-104	-5,201	-1,260	-1,384	-664	-5,506	347	-17
対H7年増減率		-10.8%	34.6%	-17.6%	-65.6%	-23.6%	-32.3%	-9.3%	-39.0%	64.5%	-10.1%
	H7年	13.6%	7.7%	15.5%	20.3%	22.7%	16.0%	36.1%	27.2%	15.3%	2.6%
	H17年	10.5%	6.9%	12.5%	8.1%	17.3%	8.4%	28.4%	26.5%	26.7%	2.7%
対県比	H17年	10.1%	7.7%	14.1%	6.8%	18.7%	7.9%	30.7%	19.9%	20.7%	2.1%
	H22年										

（出所）神奈川県「都市計画基礎調査」



## 2) 建築物の建設状況

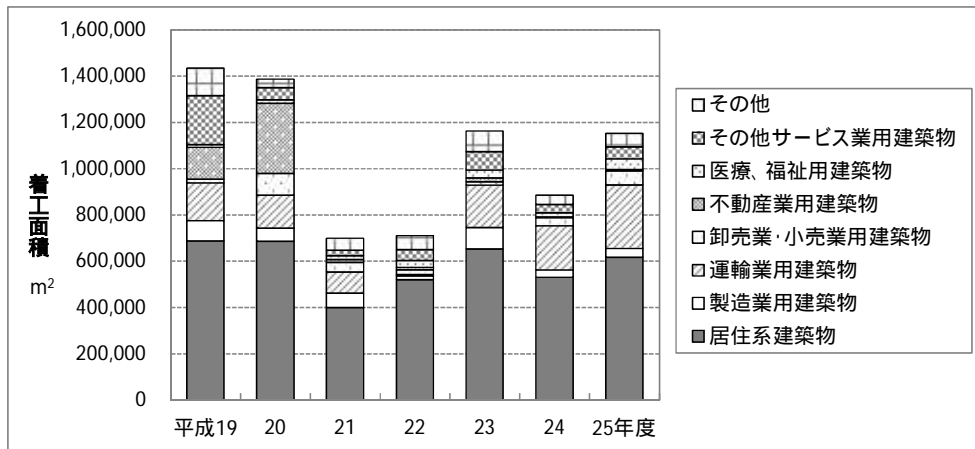
### 用途別建築着工面積

平成 25 年度の全建築物の着工面積は平成 24 年度から増加。

近年は「運輸業用建築物」「卸売業・小売業用建築物」の増加が顕著で、「製造業用建築物」は前年度から増加しているものの依然として低調。

- ・平成 25 年度の京浜 3 区における全建築物の着工面積は 1,153 千㎡で、平成 24 年度から 268 千㎡増加している。
- ・用途別建築着工面積では、「居住系建築物」が 617 千㎡と最も多く、次いで「運輸業用建築物」(275 千㎡)、「卸売業・小売業用建築物」(61 千㎡)となっている。
- ・平成 19 年度以降の推移を見ると、全建築物の着工面積はリーマンショック後、平成 21 年度には約 50%減少し、平成 22 年度も低迷が続いていたが、平成 23 年度に 1,163 千㎡に回復し、平成 25 年度も同水準となっている。
- ・用途別建築着工面積の推移では、平成 25 年度においても「製造業用建築物」は前年度より増加したものの依然として低調で、逆に「運輸業用建築物」は平成 23 年度以降大きく増加しており、平成 25 年度には「製造業用建築物」の 7 倍以上となっている。「卸売業・小売業用建築物」も平成 24 年度以降増加している。

図表II-24 京浜3区の用途別建築着工面積の推移



区分		H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
全建築物計		1,434,470	1,387,357	699,106	710,625	1,163,275	885,914	1,153,484
居住系	居住専用住宅	662,641	647,429	366,074	430,952	562,697	494,631	532,253
	居住専用準住宅	3,915	8,855	11,266	10,547	1,152	4,171	10,573
	居住産業併用建築物	20,203	29,400	23,015	78,486	89,111	32,041	73,987
	製造業用建築物	88,627	56,437	62,064	16,577	92,597	31,810	38,348
非居住系	運輸業用建築物	163,330	144,243	91,527	6,334	183,405	190,802	274,794
	卸売業・小売業用建築物	15,096	93,826	40,188	20,385	14,068	35,412	60,830
	不動産業用建築物	138,853	302,355	13,901	10,246	16,248	1,853	5,577
	医療・福祉用建築物	12,270	14,629	16,145	29,554	34,400	19,467	46,631
	その他サービス業用建築物	211,748	53,914	23,147	46,883	79,411	34,535	51,854
	農林水産業用建築物	4,329	242	39	0	90	326	138
	鉱業・建設業用建築物	1,232	4,804	1,094	16,860	1,113	6,369	797
	電気・ガス・熱供給・水道業用建築物	17,328	2,315	17,140	12,549	445	773	23,373
	情報通信業用建築物	33,405	571	0	3,651	1,066	0	0
	金融・保険業用建築物	1,493	635	1,368	1,270	1,144	495	6,493
	飲食店・宿泊業用建築物	6,832	5,009	5,862	3,106	1,234	2,495	653
	教育・学習支援業用建築物	44,662	3,713	14,431	16,093	82,866	15,210	24,782
	公務用建築物	4,642	375	6,470	5,159	2,168	13,800	1,112
	他に分類されない建築物	3,864	18,605	5,375	1,973	60	1,724	1,289

(出所) 国土交通省「建築着工統計」

## 土地利用転換

大規模工場跡地の土地利用転換が進む。

内陸側エリアでは住宅・商業等への転換、海側エリアではリサイクル・エネルギー関連施設や物流施設への転換事例が多い。

- ・京浜臨海部では、大規模工場跡地の土地利用転換が進んでいる。
- ・京浜臨海部のうち、運河よりも内陸側のエリアでは、殿町・大師河原地区や浜川崎地区、山内ふ頭地区(橋本町)といった都市再生緊急整備地域に指定された地区を中心に住宅、商業等への転換が進んでいる。殿町地区については、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に指定されたことによる研究所等の集積も目立つ。
- ・一方、大黒町、水江町、扇町等の運河よりも海側のエリアでは、リサイクル、エネルギー等の環境関連施設や、物流施設に用途転換する事例が多く見られる。

図表II-25 京浜臨海部における大規模工場跡地の土地利用転換事例

地区	転換前	転換後	時期		
鶴見区	生麦	日石三菱精製	プロロジスパーク横浜	平成 17 年竣工	
	大黒町	コスモ石油	ユーエスエス横浜(中古車オークション) 横浜ロジスティクスパーク(ダイコクDC)	平成 16 年開店 平成 21 年竣工	
	扇島	昭和シェル石油	扇島パワーステーション	平成 22 年竣工	
扇島石油基地		CSDソーラー扇島太陽光発電所	平成 26 年着工		
神奈川区	守屋町	日本ビクター	SGリアルティ横浜 コカ・コーラセントラルジャパン横浜セールスセンター	平成 24 年竣工 平成 23 年竣工	
	橋本町	日本鋼管	横浜コットンハーバー(住宅他)	平成 18 年 ~平成 20 年竣工	
川崎区	港町	日本コロムビア	リヴァリエ(住宅)	平成 25 年入居	
	殿町・ 大師河原	いすゞ自動車	ヨドバシカメラ川崎アッセンブリーセンター 実中研 再生医療・新薬開発センター 川崎生命科学・環境研究センター(LiSE) ジョンソン・エンド・ジョンソン東京サイエンスセンター ナノ医療イノベーションセンター(iCONM) 国立医薬品食品衛生研究所 日本アイソトープ協会 クリエートメディック ライフイノベーションセンター(仮称) 富士フィルムRIファーマ CYBERDYNE 大和ハウス工業 (研究開発及び生活利便等複合開発エリア)	平成 17 年竣工 平成 23 年竣工 平成 25 年 3 月開設 平成 26 年 8 月開設 平成 27 年 1 月竣工 平成 28 年度竣工予定 平成 28 年度竣工予定 平成 28 年度開設予定 平成 28 年度開設予定 平成 28 年竣工予定 竣工時期未定 竣工時期未定	
			三愛石油	全日本空輸ケータリングセンター	平成 23 年竣工
			日鉄建材	川崎大師自動車交通安全祈禱殿 防災ステーション ミラリオ大師河原(住宅) リヴィエマーレ(住宅) 大師ジャンクション	平成 17 年落慶 平成 17 年竣工 平成 18 年入居 平成 20 年入居 平成 20 年供用
			小松製作所	XAX(住宅) ホームズ川崎大師店 フォレシアム(住宅)	平成 19 年入居 平成 20 年開店 平成 21 年入居
	池上新町	千代田プロテック	コストコホールセール川崎倉庫店 ロジポート川崎	平成 19 年開店 平成 20 年竣工	

地区		転換前	転換後	時期
川 崎 区	浜川崎	昭和電線電纜	エスパ川崎 スポーツデポ川崎店 葵の園・川崎(施設入所療養介護) ピオラ川崎(特別養護老人ホーム) アイランドグレース/アイランドブリーズ(住宅) レストヴィラ浜川崎(有料老人ホーム)	平成 12 年開店 平成 13 年開店 平成 17 年開設 平成 17 年開設 平成 20 年入居 平成 20 年開設
	水江町	日立造船	川崎アスコン 川崎クリーンパワー発電所 日本通運川崎水江物流センター 小野建東京支店川崎センター グッドマン水江	平成 18 年竣工 平成 20 年稼働 平成 20 年竣工 平成 22 年竣工 平成 26 年竣工
	扇町	新日本石油	ペトリファインテクノロジー 三協興産資源リサイクル工場 川崎天然ガス発電 川崎バイオマス発電	平成 15 年竣工 平成 16 年竣工 平成 20 年竣工 平成 23 年竣工
		東亜石油	東洋埠頭 三井埠頭 京浜バイオマス発電所	平成 25 年竣工 平成 27 年竣工予定 平成 27 年開設予定
	浮島	ライオン	タケエイ川崎リサイクルセンター	平成 18 年竣工
	扇島	新日本石油	扇島風力発電所	平成 22 年竣工
		東京電力	扇島太陽光発電所	平成 23 年開設

工場 研究開発 物流 環境 商業等 公共 住宅等  
(出所)新聞記事等より作成

### 3) 緑地

工場立地法に基づく特定工場の緑地面積は横浜臨海部が約 38 万㎡、川崎臨海部が約 162 万㎡。川崎臨海部では、敷地面積は減少も、緑地面積の割合は増加。

- ・工場立地法に基づく特定工場における緑地整備状況は、平成 26 年 12 月現在で横浜臨海部が約 38 万㎡、川崎臨海部が約 162 万㎡となっている。
- ・川崎臨海部においては、平成 10 年から平成 26 年の間に、敷地面積は減少しているものの、緑地面積が約 12 万㎡増加している。緑地面積の割合では、臨海部第 1 層は減少しているが、第 2 層とその他区域では増加しており、全体でも 1%以上増加している。

図表II-26 京浜臨海部における特定工場の緑地面積（平成 26 年 12 月現在）

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	(単位:㎡)
				緑地面積の割合(%)
横浜臨海部	30	3,821,295	381,583	10.0
川崎臨海部(川崎区)	78	15,276,473	1,623,679	10.6

(出所)横浜市、川崎市

図表II-27 川崎臨海部における特定工場の緑地面積の推移  
(平成10年10月現在)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	(単位:㎡)
				緑地面積の割合(%)
川崎臨海部(川崎区)	68	15,838,303	1,508,126	9.5
臨海部第1層	17	1,648,066	142,314	8.6
臨海部第2層	44	6,032,638	403,923	6.7
その他区域	7	8,157,599	961,889	11.8

(平成22年12月現在)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	(単位:㎡)
				緑地面積の割合(%)
川崎臨海部(川崎区)	79	15,748,775	1,632,091	10.4
臨海部第1層	18	1,978,896	158,958	8.0
臨海部第2層	54	6,261,820	536,416	8.6
その他区域	7	7,508,059	936,717	12.5

(平成26年12月現在)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	(単位:㎡)
				緑地面積の割合(%)
川崎臨海部(川崎区)	78	15,276,473	1,623,679	10.6
臨海部第1層	18	1,997,289	161,855	8.1
臨海部第2層	55	6,086,289	549,643	9.0
その他区域	5	7,192,895	912,181	12.7

(出所)川崎市

(注)臨海部第1層～第3層の区分

第1層：産業道路から内奥運河まで

第2層：浮島町・千鳥町・水江町・扇町・大川町

第3層：東扇島・扇島・浮島町地先の埋立地

なお、臨海部第3層は、物流施設が多く特定工場は限られるため、川崎区の内陸部工場とともに「その他区域」の扱いとした。

また、平成10年については、臨海部第1層から3層に広く位置する企業についても「その他区域」として扱っている。

港湾緑地は横浜臨海部約 15 万㎡、川崎臨海部約 32 万㎡。

都市公園は横浜臨海部約 8 万㎡、川崎臨海部約 26 万㎡。

- ・ 港湾緑地は横浜臨海部約 15 万㎡、川崎臨海部は約 32 万㎡となっている。
- ・ 都市公園は横浜臨海部約 8 万㎡、川崎臨海部約 26 万㎡となっている。

図表II-28 港湾緑地・都市緑地

(単位:㎡)

	港湾緑地	都市公園
横浜臨海部	149,180 (H26年11月時点)	81,149 (H26年3月時点)
川崎臨海部	316,716 (H26年12月時点)	263,749 (H26年12月時点)

(出所)横浜市、川崎市

### 3. 都市基盤整備

#### (1) 鉄道

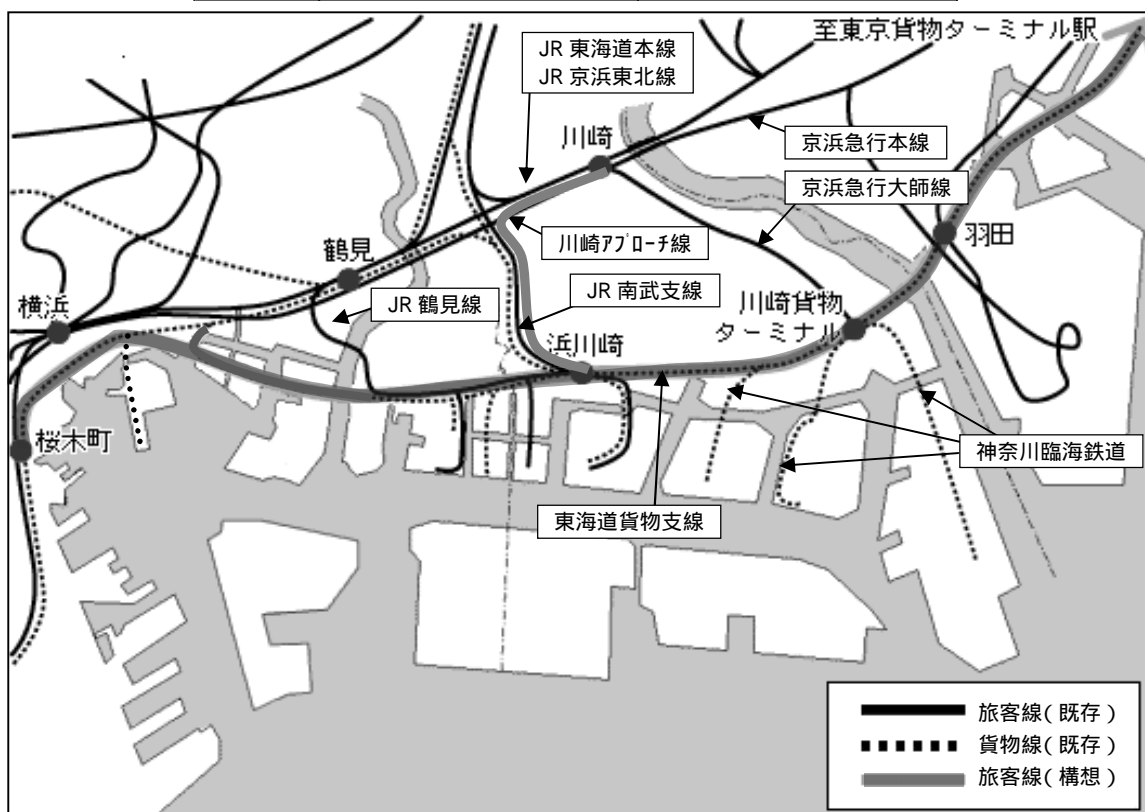
##### 1) 鉄道の整備状況

産業道路より海側に駅がある鉄道路線は「JR鶴見線」「JR南武支線」「京急大師線」。構想では「東海道貨物支線貨客併用化」「川崎アプローチ線(仮称)」等がある。

- ・京浜臨海部及び周辺の旅客鉄道路線のうち、産業道路より海側に駅が設置されているのは、JR鶴見線、JR南武支線、京急大師線の3路線で、鉄道でアクセス可能なエリアは限定的となっている。
- ・東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線(仮称)は、目標年次を平成27年とする「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(平成12年1月、運輸政策審議会答申第18号)において、「今後整備について検討すべき路線(B)」に位置づけられている。

図表II-29 京浜臨海部の鉄道路線図

区分	横断方向 (東京方面↔横浜方面)	縦断方向 (臨海部↔内陸部)
旅客線	【既存】 ・JR東海道本線 ・JR京浜東北線 ・JR鶴見線 ・京浜急行本線 【構想】 ・東海道貨物支線貨客併用化	【既存】 ・JR南武支線 ・京浜急行大師線 【構想】 ・川崎アプローチ線(仮称)
貨物線	【既存】 ・東海道貨物支線	【既存】 ・神奈川臨海鉄道



(出所)京浜臨海部再編整備協議会資料を基に作成

## 2) 鉄道の利用状況

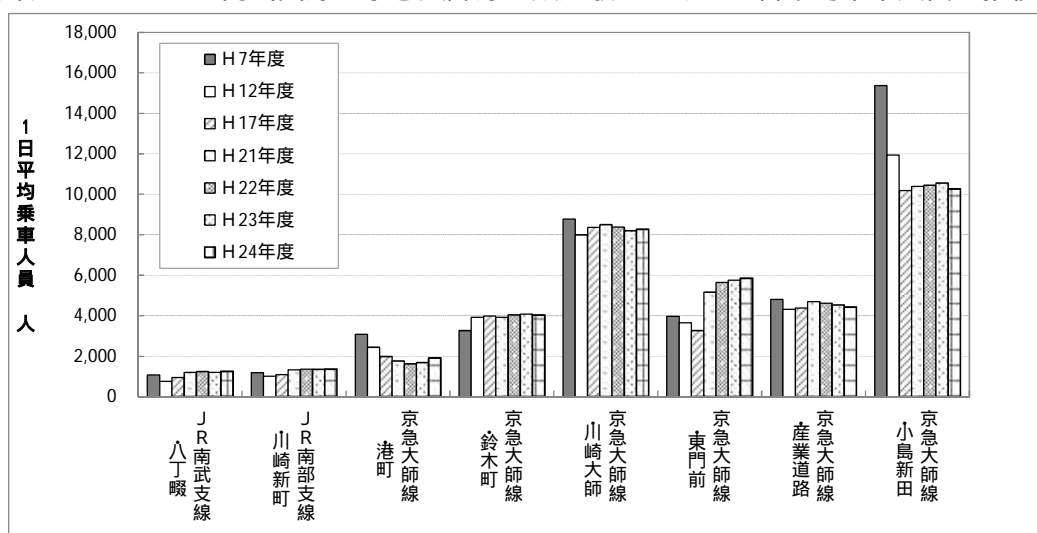
### 旅客

#### 【JR南武支線・京急大師線】

JR南武支線・京急大師線の1日平均乗車人員は駅によって増減はあるが、平成21年度以降概ね横ばい。

- ・JR南武支線・京急大師線の1日平均乗車人員は駅によって増減はあるものの、全体としては平成21年度以降横ばいとなっている。
- ・平成21年度以降で、増加が顕著な駅は京急大師線・東門前駅で、平成24年度は5,838人と、平成21年度の5,159人から679人の増加となっている。
- ・逆に減少が顕著な駅は京急・産業道路駅で平成24年度は4,421人と、平成21年度の4,688人から267人の減少となっている。

図表II-30 JR南武支線・京急大師線の鉄道駅における1日平均乗車人員の推移



区分	H7年度	H12年度	H17年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
JR・八丁畷	1,076	768	940	1,187	1,230	1,197	1,242
JR・川崎新町	1,180	1,003	1,069	1,322	1,348	1,336	1,355
京急・港町	3,088	2,438	1,973	1,745	1,610	1,675	1,891
京急・鈴木町	3,270	3,917	3,977	3,904	4,026	4,059	4,022
京急・川崎大師	8,783	7,987	8,352	8,488	8,368	8,190	8,262
京急・東門前	3,961	3,651	3,251	5,159	5,628	5,741	5,838
京急・産業道路	4,813	4,315	4,377	4,688	4,607	4,520	4,421
京急・小島新田	15,382	11,942	10,179	10,384	10,437	10,549	10,262

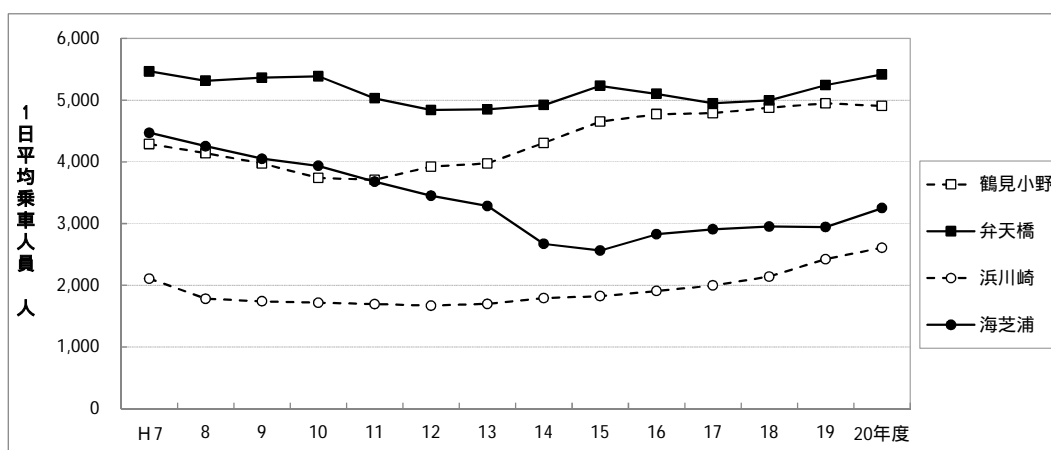
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

【JR鶴見線】

JR鶴見線の1日平均乗車人員は平成18年度以降増加傾向。

- ・JR鶴見線における1日平均乗車人員は平成20年度で鶴見小野駅4,906人、弁天橋駅5,416人、浜川崎駅2,606人、海芝浦駅3,250人となっており、概ねいずれの駅も平成18年度以降増加している。
- ・特に、平成12年の理化学研究所発足（鶴見小野）、平成16年のテクノハイノベーション川崎（Think）開所など、大規模施設の立地が利用者増の要因になっていると考えられる。

図表II-31 JR鶴見線における1日平均乗車人員の推移



(単位:人)

区分	H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
鶴見小野	4,289	4,140	3,974	3,740	3,709	3,922	3,973	4,306	4,653	4,772	4,788	4,875	4,949	4,906
弁天橋	5,467	5,316	5,364	5,386	5,029	4,839	4,851	4,921	5,232	5,103	4,949	4,996	5,244	5,416
浜川崎	2,107	1,780	1,739	1,715	1,694	1,669	1,697	1,791	1,823	1,905	1,996	2,139	2,422	2,606
海芝浦	4,469	4,252	4,049	3,936	3,677	3,451	3,284	2,670	2,562	2,827	2,905	2,951	2,943	3,250

(出所) 川崎市「川崎市統計書」、神奈川県「神奈川県勢要覧」より作成

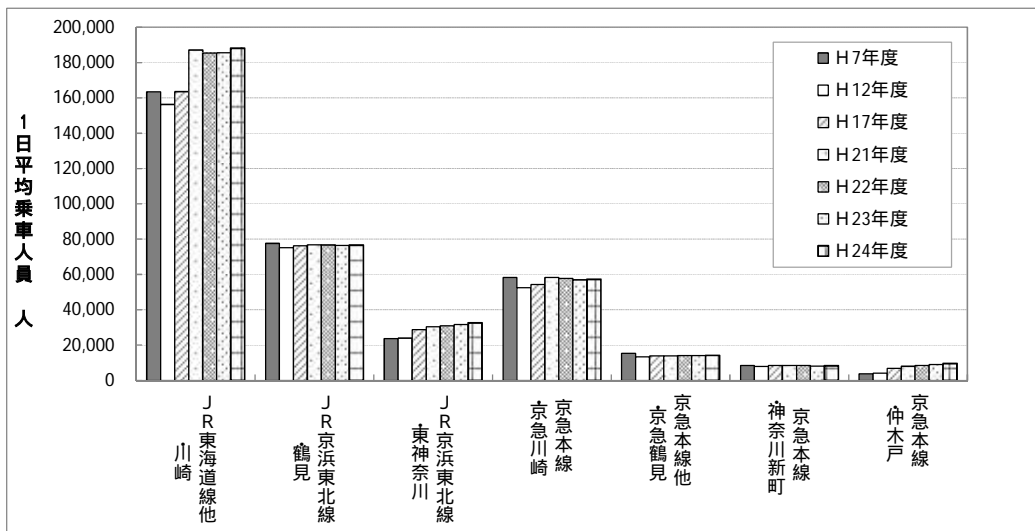


【京浜臨海部周辺の主要鉄道駅】

京浜臨海部周辺の主要鉄道駅における1日平均乗車人員は概ね増加又は横ばいの傾向。

- ・京浜臨海部周辺の主要鉄道駅における平成24年度の1日平均乗車人員では、JR・川崎駅が188.2千人と突出して多く、次いでJR・鶴見駅が76.6千人、京急川崎駅が57.1千人、JR・東神奈川駅が32.6千人で、平成22年度以降、概ね増加又は横ばいとなっている。

図表II-32 京浜臨海部周辺の主要鉄道駅における1日平均乗車人員の推移



区分	H7年度	H12年度	H17年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
JR・川崎	163,468	156,291	163,495	187,147	185,300	185,651	188,193
JR・鶴見	77,653	75,233	76,197	76,850	76,665	76,445	76,583
JR・東神奈川	23,681	23,980	28,751	30,373	30,965	31,615	32,553
京急・京急川崎	58,310	52,493	54,287	58,138	57,642	56,869	57,149
京急・京急鶴見	15,320	13,308	13,780	13,854	14,033	14,026	14,048
京急・神奈川新町	8,310	7,792	8,294	8,424	8,297	8,126	8,194
京急・仲木戸	3,645	4,012	6,849	7,989	8,499	8,938	9,426

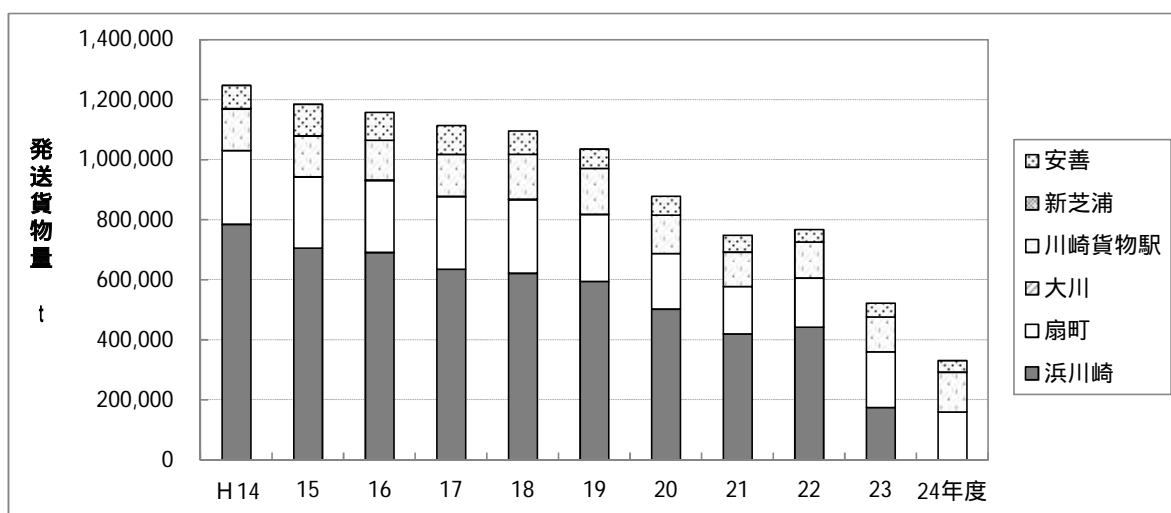
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

## 貨物

平成 15 年度以降、貨物線の取扱貨物量は大きく減少しており、特に浜川崎駅の貨物量の減少が顕著。

- ・平成 24 年度の取扱貨物量のうち、発送が最も多いのは、扇町駅で 160.5 千 t、次いで川崎貨物駅が 132.5 千 t となっている。
- ・平成 24 年度の取扱貨物量のうち、到着は川崎貨物駅が突出して多く 129.9 千 t、次いで扇町駅が 18.8 千 t となっている。
- ・平成 15 年度以降、発送・到着ともに貨物量は大きく減少しており、特に浜川崎駅は平成 14 年度では発送 785.4 千 t、到着 77.3 千 t あったが、平成 24 年度では貨物の取扱がなくなった。大川駅、新芝浦駅（発送）についても取扱なしとなっており、周辺企業の動向が貨物線の運営に大きく影響している。

図表II-33 京浜臨海部における貨物線の取扱貨物量の推移（発送）

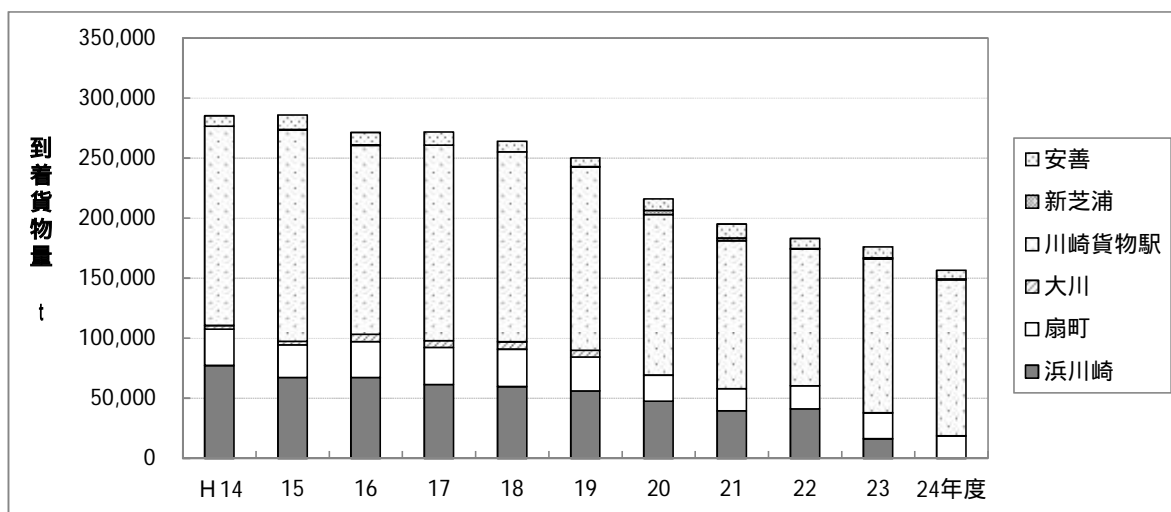


(単位:t)

区分	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
浜川崎	785,374	705,684	691,246	635,161	622,183	595,276	502,851	420,707	442,861	175,375	-
扇町	245,532	236,992	239,792	241,836	244,790	222,936	184,996	157,760	163,170	184,926	160,480
大川	735	805	1,554	1,393	1,540	1,435	-	-	-	-	-
川崎貨物駅	137,013	136,003	132,426	139,275	149,404	151,596	127,157	114,179	120,644	115,990	132,522
新芝浦	2,400	900	-	800	-	-	-	-	-	-	-
安善	76,930	105,160	93,056	95,418	78,200	64,616	62,981	55,838	41,235	46,391	38,203

(出所) 川崎市「川崎市統計書」、神奈川県「神奈川県勢要覧」より作成

図表II-34 京浜臨海部における貨物線の取扱貨物量の推移（到着）



(単位:t)

区分	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
浜川崎	77,348	67,384	67,444	61,540	59,856	56,356	47,676	39,552	41,396	16,356	-
扇町	30,413	27,086	29,988	30,941	31,073	28,195	21,812	18,560	19,200	21,760	18,800
大川	2,996	3,164	6,048	5,600	6,188	5,628	-	-	-	-	-
川崎貨物駅	165,769	175,988	157,170	162,861	158,119	152,359	133,718	123,275	113,716	128,022	129,937
新芝浦	-	400	400	-	-	400	3,200	2,000	400	800	800
安善	8,748	12,040	10,448	10,864	8,944	7,280	9,684	11,768	8,432	9,236	7,212

(出所) 川崎市「川崎市統計書」、神奈川県「神奈川県勢要覧」より作成

## (2) 道路

### 1) 道路の整備状況

京浜臨海部の幹線道路網は横断方向（東京～横浜方面）は比較的整備が進んでいるが、臨海部と内陸部を結ぶ縦断方向の整備に遅れ。

- ・京浜臨海部の幹線道路網は、横断方向（東京～横浜方面）は国道 357 号に未開通区間があるものの比較的整備が進んでいる。
- ・逆に、臨海部と内陸部を結ぶ縦断方向は、現在整備・計画中の路線が複数あるなど、整備に遅れが見られる。
- ・なお、平成 26 年 9 月に設置された「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、羽田空港跡地と川崎市殿町地区間を結ぶ連絡道路の整備、国道 357 号多摩川トンネルの整備の実現に向けた検討を開始することが合意された。

図表 II-35 京浜臨海部の主な道路

区分	横断方向 (東京方面⇄横浜方面)	縦断方面 (臨海部⇄内陸部)
高速道路	【既存】 ・湾岸線 ・横羽線	【既存】 ・川崎線(浮島JCT～大師JCT) ・大黒線 【整備・計画中】 ・川崎縦貫線(大師JCT～富士見出入口) ・横浜環状北線
幹線道路	【既存】 ・国道1号 ・国道15号 ・国道357号(東扇島内) ・東京大師横浜線(産業道路) ・殿町夜光線 【整備・計画中】 ・国道357号 (羽田～東扇島、東扇島～大黒ふ頭) 【構想】 ・(仮称)東京神奈川臨海部連絡道路(羽田連絡道路) ・臨海部幹線道路	【既存】 ・国道132号(川崎駅東扇島線) ・国道409号 ・扇町川崎停車場線 【整備・計画中】 ・臨港道路東扇島水江町線



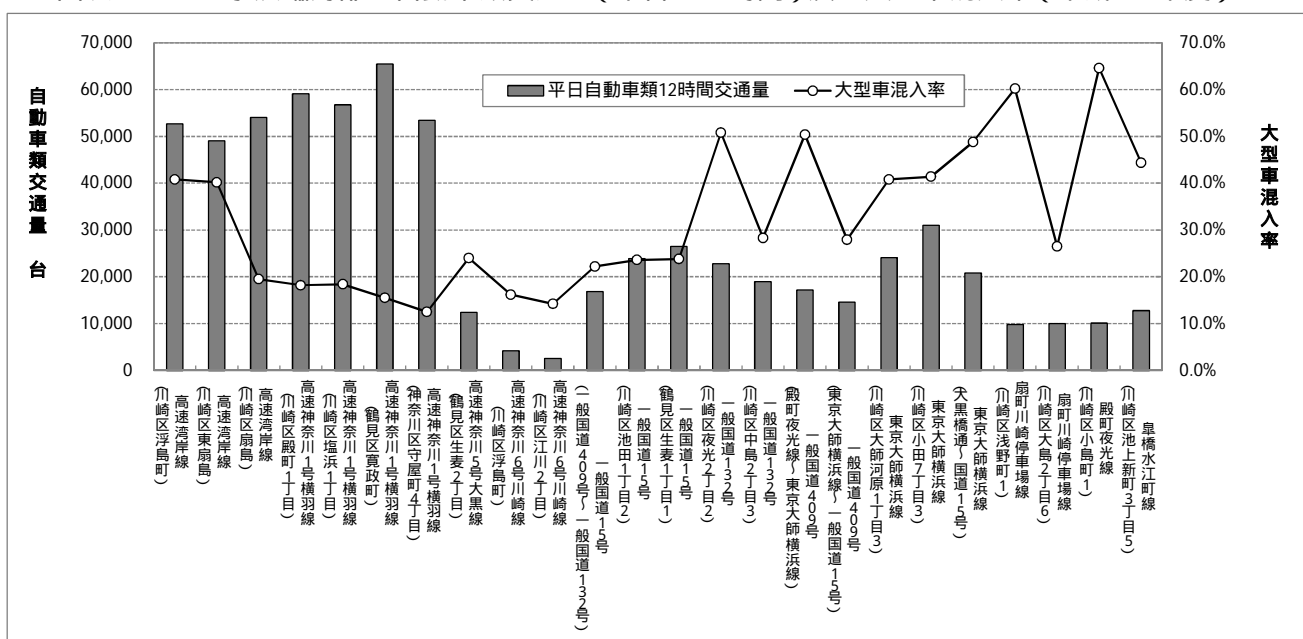
(出所)京浜臨海部再編整備協議会資料、国土交通省資料、川崎市資料を基に作成

## 2) 道路交通量

産業道路より海側の地点で大型車混入率が5割を超え、渋滞や環境・安全面への影響が懸念。

- ・自動車類交通量は、幹線道路では、東京大師横浜線(産業道路)と国道15号で交通量が多い。
- ・国道132号(川崎区夜光)、国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)、扇町川崎停車場線(川崎区浅野町)、殿町夜光線(川崎区小島町)などの、産業道路より海側の地点で大型車混入率が5割を超えている。
- ・大型車には京浜臨海部に立地する工場や物流施設における入出荷等の物流を担う車両が含まれており、地域内の産業活動にとって重要な輸送手段である一方、交通面で見ると渋滞や環境・安全面への影響が懸念される。

図表II-36 京浜臨海部の自動車類交通量(平日・12時間)及び大型車混入率(平成22年度)



(出所) 国土交通省「平成22年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」

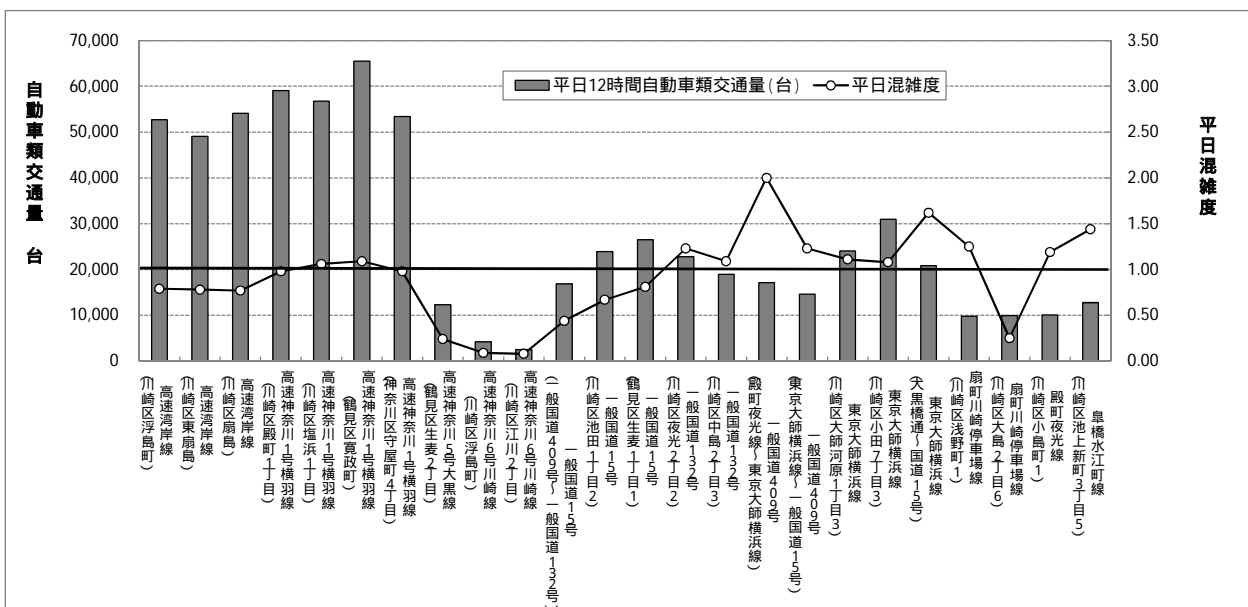
### 3) 道路の混雑度等

#### 【自動車類交通量・平日混雑度】

幹線道路の平日混雑度が 1.0 以上の高い路線があるものの、平成 11 年度に比べて交通量自体は概ね減少傾向。

- ・幹線道路の平成 22 年度の平日混雑度は、国道 409 号(殿町夜光線～東京大師横浜線)で 2.0、東京大師横浜線(産業道路)(大黒橋通～国道 15 号)、泉橋水江町線(川崎区池上新町)で 1.5 前後と高い。
- ・平成 11 年度との比較が可能な平成 22 年度の 6 つの観測地点の自動車類交通量は、東京大師横浜線(川崎区大師河原)を除いて減少している。

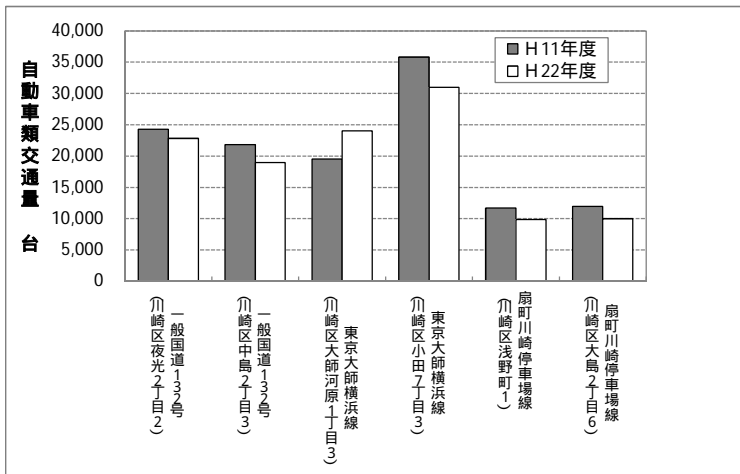
図表II-37 京浜臨海部の自動車類交通量(平日12時間)及び平日混雑度(平成22年度)



区分	路線名 (観測地点・区間名)	平日12時間 自動車類交通量(台)	平日混雑度
都市高速道路	高速湾岸線(川崎区浮島町)	52,711	0.79
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	49,098	0.78
	高速湾岸線(川崎区扇島)	54,077	0.77
	高速神奈川1号横羽線(川崎区殿町1丁目)	59,087	0.98
	高速神奈川1号横羽線(川崎区塩浜1丁目)	56,779	1.06
	高速神奈川1号横羽線(鶴見区寛政町)	65,468	1.09
	高速神奈川1号横羽線(神奈川県守屋町4丁目)	53,449	0.98
	高速神奈川5号大黒線(鶴見区生麦2丁目)	12,371	0.24
	高速神奈川6号川崎線(川崎区浮島町)	4,185	0.09
高速神奈川6号川崎線(川崎区江川2丁目)	2,541	0.08	
一般国道	一般国道15号(一般国道409号～一般国道132号)	16,816	0.44
	一般国道15号(川崎区池田1丁目2)	23,905	0.67
	一般国道15号(鶴見区生麦1丁目1)	26,498	0.81
	一般国道132号(川崎区夜光2丁目2)	22,801	1.23
	一般国道132号(川崎区中島2丁目3)	18,970	1.09
	一般国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)	17,171	2.00
主要地方道	一般国道409号(東京大師横浜線～一般国道15号)	14,601	1.23
	東京大師横浜線(川崎区大師河原1丁目3)	24,051	1.11
	東京大師横浜線(川崎区小田7丁目3)	30,976	1.08
一般県道	東京大師横浜線(大黒橋通～国道15号)	20,829	1.62
	扇町川崎停車場線(川崎区浅野町1)	9,829	1.25
市道	扇町川崎停車場線(川崎区大島2丁目6)	9,980	0.25
	殿町夜光線(川崎区小島町1)	10,082	1.19
	泉橋水江町線(川崎区池上新町3丁目5)	12,771	1.44

(出所) 国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」

図表II-38 京浜臨海部の自動車類交通量の推移(平日12時間)(平成11年度・平成22年度)



区分	平日12時間 自動車類交通量(台)	
	H11年度	H22年度
一般国道132号 (川崎区夜光2丁目2)	24,273	22,801
一般国道132号 (川崎区中島2丁目3)	21,819	18,970
東京大師横浜線 (川崎区大師河原1丁目3)	19,517	24,051
東京大師横浜線 (川崎区小田7丁目3)	35,811	30,976
扇町川崎停車場線 (川崎区浅野町1)	11,678	9,829
扇町川崎停車場線 (川崎区大島2丁目6)	11,955	9,980

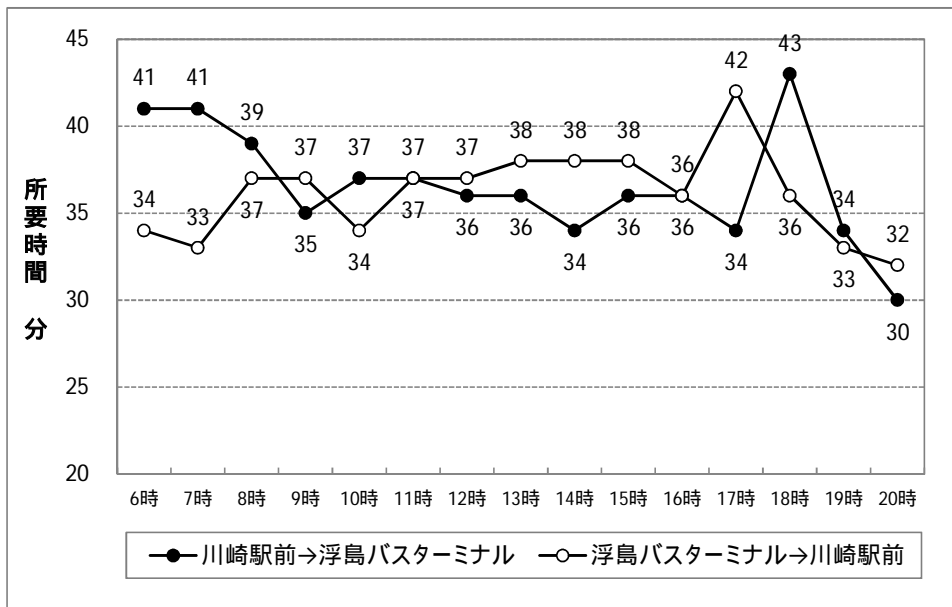
(出所) 国土交通省「平成22年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」

【路線バスの所要時間】

バスの運行ダイヤにも朝夕の通勤時間帯の道路渋滞の影響。

- ・「川崎駅前 浮島バスターミナル」間の路線バスの所要時間は、最も短い場合で30分(20時台)、最も長い場合で43分(18時台)となっている。また、6時台・7時台も41分と長い。
- ・「浮島バスターミナル 川崎駅前」間の路線バスの所要時間は、最も短い場合で32分(20時台)、最も長い場合で42分(17時台)となっている。
- ・バスの運行ダイヤにも朝夕の通勤時間帯における道路渋滞の影響が表れている。

図表II-39 路線バスの所要時間(時刻表)(川崎駅前 浮島バスターミナル)



(出所) 川崎鶴見臨港バス(株)HP(H27年2月現在)

### (3) 港湾

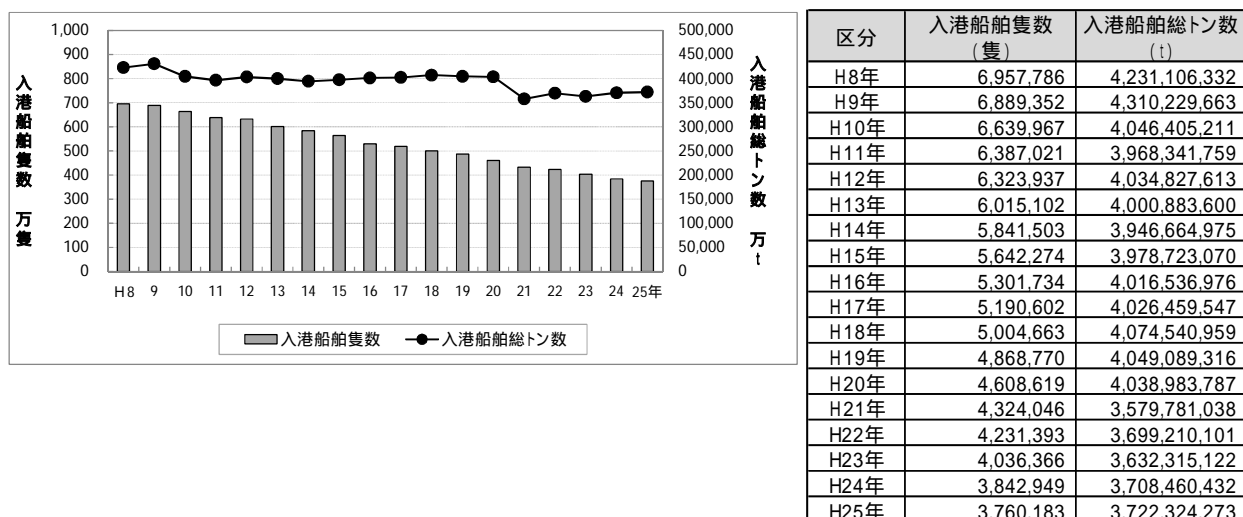
#### 1) 船舶の入港状況

##### 【全国】

全国の港湾の入港船舶隻数は減少傾向、入港船舶の総トン数は平成 21 年に大きく減少するもその後は横ばい。

- ・平成 25 年の全国の港湾の入港船舶隻数は 3,760 千隻、入港船舶総トン数は 3,722 百万 t となっている。
- ・平成 8 年以降の推移を見ると、入港船舶隻数は一貫して減少しており 46% 減少、入港船舶総トン数も 12% 減少しているが、総トン数に関しては平成 21 年に大きく減少して以降は概ね横ばいとなっている。

図表II-40 全国港湾の入港船舶隻数、入港総船舶トン数の推移



(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

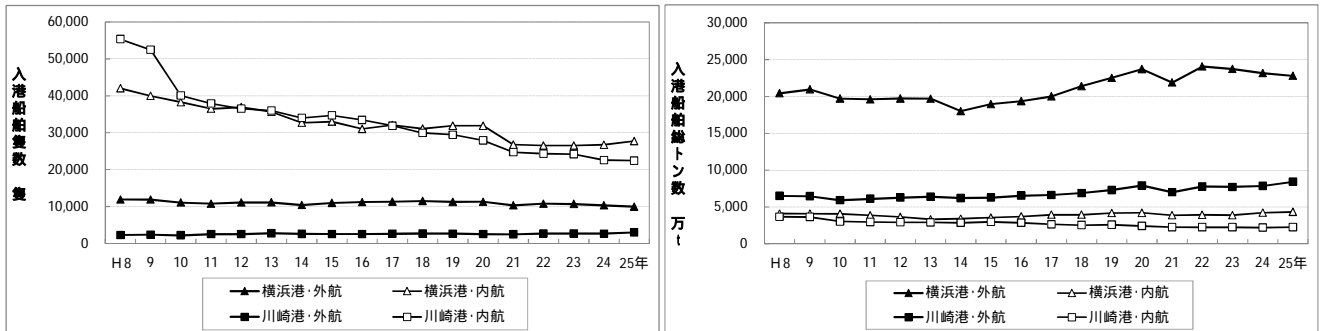


【横浜港・川崎港】

横浜港・川崎港ともに入港船舶隻数では外航が横ばい、内航は減少。入港船舶総トン数は外航が増加、内航は横ばいの傾向。

- ・平成 25 年の横浜港・川崎港の入港船舶隻数は横浜港が外航 9,970 隻・内航 27,736 隻、川崎港が外航 3,008 隻・内航 22,439 隻となっている。
- ・同様に入港船舶総トン数は横浜港が外航 228.0 百万 t・内航 43.3 百万 t、川崎港が外航 84.3 百万 t・内航 22.6 百万 t となっている。
- ・横浜港・川崎港の入港船舶隻数の推移は、両港とも外航が横ばいであるのに対し、内航は減少傾向にある。また、入港船舶総トン数では、横浜港、川崎港とも外航は増加傾向にあるのに対し、内航は横ばいである。

図表II-4 1 横浜港・川崎港の入港船舶隻数・入港船舶総トン数の推移



区分	入港船舶隻数(隻)				入港船舶総トン数(t)			
	横浜港		川崎港		横浜港		川崎港	
	外航	内航	外航	内航	外航	内航	外航	内航
H8年	11,917	42,059	2,262	55,388	204,369,839	41,078,387	65,106,714	36,685,287
H9年	11,908	39,989	2,362	52,471	209,681,307	40,974,489	64,573,835	36,351,306
H10年	11,091	38,296	2,202	40,088	197,216,393	40,677,068	59,104,347	30,298,970
H11年	10,772	36,504	2,530	37,917	196,053,691	38,651,163	61,032,186	29,529,561
H12年	11,114	36,930	2,526	36,501	197,280,987	36,518,524	62,651,757	29,217,453
H13年	11,144	35,680	2,744	36,016	197,061,127	33,214,303	63,898,852	29,107,244
H14年	10,409	32,739	2,600	34,029	180,047,314	34,133,505	62,105,403	28,536,694
H15年	10,982	33,014	2,546	34,698	189,694,073	35,585,184	62,654,695	29,802,166
H16年	11,214	31,038	2,557	33,477	193,647,519	37,070,127	65,354,201	28,533,248
H17年	11,323	32,092	2,633	31,909	200,018,281	39,485,185	66,116,882	26,471,847
H18年	11,506	31,116	2,672	29,941	214,062,413	39,500,020	68,854,211	25,409,667
H19年	11,264	31,893	2,641	29,465	225,350,108	41,749,281	72,825,943	25,899,237
H20年	11,308	31,894	2,543	27,927	237,155,165	41,982,711	79,124,530	24,221,149
H21年	10,316	26,788	2,477	24,727	219,014,536	38,828,861	69,998,590	22,615,079
H22年	10,765	26,545	2,664	24,305	240,788,506	39,381,820	77,798,026	22,462,527
H23年	10,709	26,540	2,679	24,202	237,431,276	38,930,101	77,186,318	22,451,632
H24年	10,313	26,734	2,662	22,568	231,686,787	42,183,228	78,449,228	21,992,259
H25年	9,970	27,736	3,008	22,439	228,007,909	43,269,068	84,289,161	22,612,960

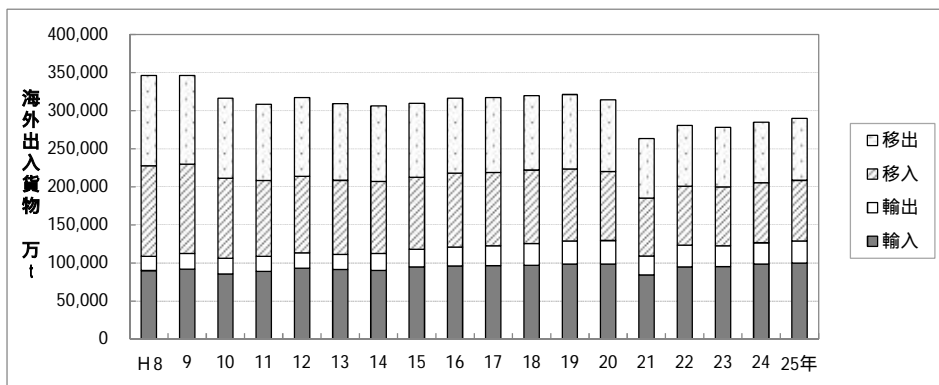
(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

## 2) 取扱貨物量

平成 25 年の全国の海上出入貨物量は 29 億 47 万 t で、平成 21 年に大きく減少したものの、その後増加傾向。

- 平成 25 年の全国の海上出入貨物量は 290,047 万 t で、平成 21 年にはリーマンショックの影響で大きく落ち込んだものの、平成 22 年以降は再び増加傾向にある。

図表II-4 2 全国の海上出入貨物量の推移



(単位: 万t)

区分	外国貿易		内国貿易	
	輸入	輸出	移入	移出
H8年	90,201	18,769	119,136	118,389
H9年	91,995	20,796	117,225	116,511
H10年	85,880	20,505	104,957	105,197
H11年	88,886	20,087	99,586	100,182
H12年	93,416	20,324	100,445	103,592
H13年	91,609	20,020	97,126	100,639
H14年	90,333	22,366	94,664	99,361
H15年	94,929	22,975	94,963	97,124
H16年	96,267	24,936	96,878	98,704
H17年	96,566	26,066	96,482	98,313
H18年	97,166	28,481	96,505	97,986
H19年	98,772	30,383	94,690	97,687
H20年	98,768	30,978	90,691	94,022
H21年	84,709	24,469	76,036	78,362
H22年	94,950	28,585	77,754	79,487
H23年	95,532	27,100	77,517	78,246
H24年	98,810	28,092	78,657	79,616
H25年	100,141	28,969	79,807	81,130

(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

国内港のコンテナ取扱量は増加傾向にあるが、世界の主要港においては順位は低下。

- ・世界の主要港のコンテナ取扱量は増加傾向にあり、近年アジア諸国の港が上位を占めるようになったが、我が国の主要港は順位を下げている。国内最上位の東京港は2013年に490万TEUと近年増加傾向にあるものの、世界の主要港では28位と順位を落としている。
- ・2012年のコンテナ取扱量は、横浜港が305万TEUで43位、川崎港はランク外となっている。

図表II-43 世界主要港のコンテナ取扱量の変化

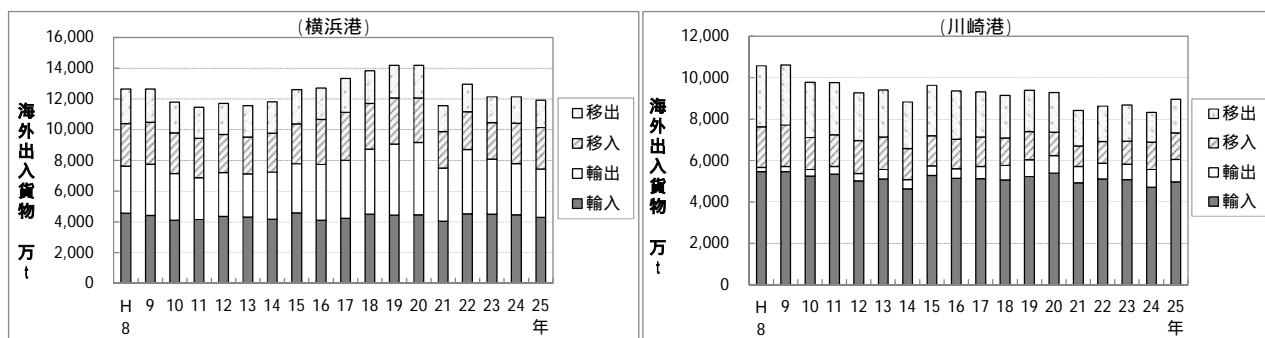
2009(速報値)			2011(速報値)			2012(速報値)			2013(速報値)		
順位	港名	万TEU	順位	港名	万TEU	順位	港名	万TEU	順位	港名	万TEU
1	シンガポール	2,587	1	上海	3,150	1	上海	3,258	1	上海	3,364
2	上海	2,500	2	シンガポール	2,994	2	シンガポール	3,165	2	シンガポール	3,258
3	香港	2,098	3	香港	2,440	3	香港	2,440	3	深セン	2,328
4	深セン	1,825	4	深セン	2,257	4	深セン	2,294	4	香港	2,229
5	釜山	1,195	5	釜山	1,618	5	釜山	1,702	5	釜山	1,768
6	広州	1,119	6	寧波	1,469	6	寧波	1,683	6	寧波	1,677
7	ドバイ	1,112	7	広州	1,440	7	広州	1,474	7	青島	1,552
8	寧波	1,050	8	青島	1,302	8	青島	1,450	8	広州	1,530
9	青島	1,026	9	ドバイ	1,300	9	ドバイ	1,328	9	ドバイ	1,364
10	ロッテルダム	974	10	ロッテルダム	1,190	10	天津	1,230	10	天津	1,300
26	東京	374							28	東京	490
			27	東京	455						
						29	東京	469			
36	横浜	280									
-	名古屋	282	40	横浜	308						
						43	横浜	305			
-	神戸	256	47	名古屋	255						
-	大阪	224	49	神戸	247	50	名古屋	266			

(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

平成 25 年の海上出入貨物量は横浜港 1 億 1,917 万 t、川崎港 8,960 万 t。両港とも平成 21 年に大きく減少後、依然として低迷。

- ・横浜港・川崎港の平成 25 年の海上出入貨物量は、横浜港で 1 億 1,917 万 t、川崎港で 8,960 万 t となっている。
- ・横浜港では貨物量は増加傾向、川崎港は概ね横ばいで推移していたが、平成 21 年には全国と同様に両港とも大きく減少し、その後も以前の水準には戻っていない。

図表II-44 横浜港、川崎港の海上出入貨物量の推移



(単位:万t)

区分	横浜港				川崎港			
	外国貿易		内国貿易		外国貿易		内国貿易	
	輸入	輸出	移入	移出	輸入	輸出	移入	移出
H8年	4,564	3,065	2,764	2,252	5,462	201	1,956	2,960
H9年	4,422	3,330	2,720	2,174	5,458	251	2,005	2,899
H10年	4,110	3,041	2,634	1,997	5,253	305	1,551	2,659
H11年	4,159	2,713	2,568	2,013	5,331	386	1,525	2,522
H12年	4,346	2,870	2,478	2,005	5,008	368	1,586	2,305
H13年	4,321	2,806	2,401	2,040	5,116	448	1,566	2,283
H14年	4,179	3,068	2,524	2,037	4,628	446	1,507	2,244
H15年	4,589	3,197	2,588	2,223	5,274	465	1,459	2,435
H16年	4,101	3,645	2,922	2,028	5,132	470	1,418	2,341
H17年	4,225	3,794	3,113	2,197	5,126	592	1,407	2,197
H18年	4,496	4,238	2,967	2,118	5,061	698	1,330	2,047
H19年	4,443	4,630	2,996	2,106	5,225	813	1,353	2,002
H20年	4,477	4,690	2,891	2,119	5,392	842	1,141	1,899
H21年	4,049	3,455	2,377	1,672	4,916	786	995	1,715
H22年	4,529	4,190	2,459	1,786	5,107	762	1,050	1,704
H23年	4,515	3,560	2,382	1,675	5,076	750	1,103	1,745
H24年	4,478	3,313	2,625	1,723	4,700	865	1,326	1,438
H25年	4,295	3,146	2,692	1,784	4,962	1,098	1,267	1,633

(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

平成 24 年の貨物取扱量は全国の中で横浜港 3 位、川崎港 8 位。

- ・平成 24 年の全国主要港における貨物取扱量の順位は横浜港 3 位、川崎港 8 位となっている。

図表II-45 貨物取扱量上位 10 港（平成 24 年）

（単位：万t）

区分	総貨物量	（単位：万t）				
		輸出	輸入	内国貿易	内航フェリー	
1	名古屋	20,256	5,483	8,467	5,910	396
2	千葉	15,204	821	8,187	6,195	-
3	横浜	12,139	3,313	4,478	4,349	-
4	苫小牧	9,941	87	1,609	2,701	5,544
5	北九州	9,884	695	2,567	2,908	3,714
6	神戸	8,721	2,224	2,679	1,729	2,089
7	大阪	8,640	871	2,750	1,580	3,440
8	川崎	8,329	865	4,700	2,764	-
9	水島	8,285	878	4,319	3,088	-
10	東京	8,279	1,315	3,425	2,761	778

（出所）国土交通省「平成 24 年港湾統計（年報）」

輸入では原油・LNGで川崎港の輸入貨物が国内上位、輸出では完成自動車で横浜港が国内2位。

- ・平成20年の品種別輸入貨物では、原油で川崎港が20,601千tで国内3位、LNGで川崎港が13,406千tで国内4位、横浜港が6,970千tで国内9位、鉄鉱石で川崎港が6,964千tで国内9位となっている。
- ・同様に輸出貨物の完成自動車で横浜港が16,430千tで国内2位、川崎港が4,168千tで国内5位となっている。

図表II-46 輸入・輸出貨物の品種別上位10港

(単位:千t)

区分	輸入						輸出	
	原油		LNG		鉄鉱石		完成自動車	
1	喜入	31,736	千葉	25,496	水島	16,176	名古屋	29,977
2	千葉	28,667	名古屋	20,453	福山	15,635	横浜	16,430
3	川崎	20,601	木更津	19,846	木更津	15,367	三河	13,825
4	水島	18,906	川崎	13,406	大分	13,560	三田尻	5,366
5	四日市	17,123	姫路	12,523	東播磨	13,351	川崎	4,168
6	堺泉北	12,704	四日市	11,702	鹿島	13,335	苅田	3,569
7	名古屋	8,589	堺泉北	8,262	名古屋	11,956	広島	3,086
8	室蘭	7,682	新潟	8,164	北九州	7,504	神戸	2,960
9	鹿島	7,346	横浜	6,970	川崎	6,964	千葉	2,389
10	坂出	6,536	北九州	2,348	千葉	6,738	四日市	2,256
計(A)		159,891		129,170		120,586		84,028
全国計(B)		208,835		135,972		135,162		97,130
A/B(%)		76.6		95.0		89.2		86.5

(出所)国土交通省「平成20年港湾統計(年報)」

移出貨物量では川崎港の石油製品、横浜港の完成自動車・重油が国内上位を占める。

移入貨物量では横浜港の石油製品・完成自動車が国内上位を占める。

- ・平成20年の品種別移出貨物では、石油製品で川崎港が7,401千tで国内3位、完成自動車では横浜港が2,798千tで国内5位、重油で横浜港が4,194千tで国内3位となっている。
- ・同様に移入貨物では、石油製品で横浜港が2,613千tで国内4位、完成自動車では横浜港が2,134千tで国内5位となっている。

図表II-47 移出・移入貨物の品種別上位10港(平成20年)

(単位:千t)

区分	石油製品				完成自動車				重油			
	移出		移入		移出		移入		移出		移入	
1	千葉	10,108	千葉	7,173	名古屋	28,277	名古屋	11,912	千葉	7,758	鹿島	2,568
2	水島	7,467	博多	4,115	仙台塩釜	3,916	三河	5,940	水島	5,324	名古屋	1,463
3	川崎	7,401	名古屋	3,689	三河	3,648	仙台塩釜	3,867	横浜	4,194	大井川	1,225
4	四日市	6,060	横浜	2,613	北九州	3,395	千葉	3,191	堺泉北	3,657	小名浜	1,164
5	室蘭	4,356	新潟	2,460	横浜	2,798	横浜	2,134	堺泉北	3,420	四日市	1,020
6	横浜	4,191	清水	2,097	広島	2,058	苫小牧	2,079	川崎	2,795	横須賀	1,014
7	鹿島	4,008	苫小牧	1,850	日立	2,038	北九州	2,018	室蘭	1,684	水島	1,005
8	苫小牧	3,508	仙台塩釜	1,824	東京	1,905	博多	1,414	大分	1,567	田子の浦	880
9	宇部	3,473	神戸	1,798	横須賀	1,657	横須賀	1,222	坂出	1,492	横浜	838
10	和歌山下津	3,288	川崎	1,738	川崎	1,649	神戸	1,197	徳山下松	1,484	岩国	812
計(A)		53,858		29,356		51,342		34,973		33,376		11,988
全国計(B)		72,716		71,779		61,335		47,513		46,618		32,260
A/B(%)		74.1		40.9		83.7		73.6		71.6		37.2

(出所)国土交通省「平成20年港湾統計(年報)」

## 4. 社会的条件

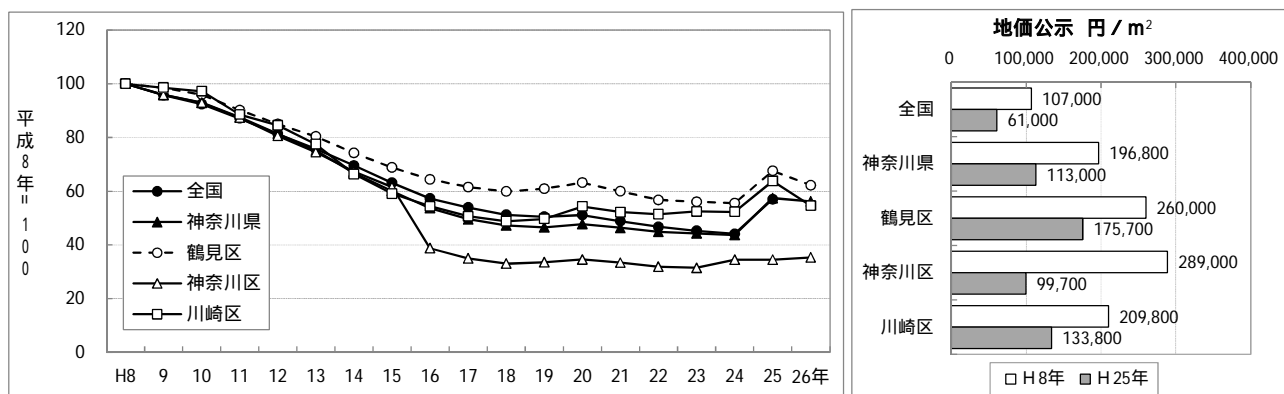
### (1) 地価動向

工業地平均地価は鶴見区・川崎区で神奈川県平均よりも高く、神奈川区で神奈川県平均より若干低い。

工業地平均地価は平成8年以降大きく下落している。

- 平成26年の京浜3区の工業地平均地価は、鶴見区、川崎区では神奈川県平均に比べて高い水準にあり、鶴見区は1㎡あたり51,200円、川崎区は1㎡あたり3,900円高くなっている。一方、神奈川区は神奈川県平均より8,600円安くなっている。
- 京浜3区の工業地の平均地価の推移は、鶴見区、神奈川区、川崎区とも平成8年に比べて大きく下落している。
- 平成8年から平成26年の18年間で神奈川県平均が43.8%下落しているのに対し、鶴見区は37.8%、川崎区は45.4%、神奈川区は64.7%の下落となっている。
- なお、平成26年の川崎区小島町（殿町地区近接）の公示価格は164,000円で、平成25年の157,000円に比べて4.5%上昇と、県内工業地の上昇率ランクで1位、全国でも9位となっている。

図表II-48 全国・神奈川県・京浜3区の工業地の平均地価の推移



区分	工業地平均(円/m²)					工業地平均(H8年=100)				
	全国	神奈川県	鶴見区	神奈川区	川崎区	全国	神奈川県	鶴見区	神奈川区	川崎区
H8年	107,000	196,800	260,000	289,000	209,800	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H9年	102,400	188,700	256,000	277,000	206,800	95.7	95.9	98.5	95.8	98.6
H10年	98,900	183,000	249,500	268,500	204,000	92.4	93.0	96.0	92.9	97.2
H11年	93,200	172,300	234,500	252,500	185,800	87.1	87.6	90.2	87.4	88.6
H12年	87,000	160,200	221,000	233,000	177,400	81.3	81.4	85.0	80.6	84.6
H13年	81,000	147,900	209,000	215,500	162,600	75.7	75.2	80.4	74.6	77.5
H14年	74,400	131,400	193,000	194,500	139,200	69.5	66.8	74.2	67.3	66.3
H15年	67,500	118,200	179,000	178,000	124,000	63.1	60.1	68.8	61.6	59.1
H16年	61,300	105,600	167,500	112,000	114,100	57.3	53.7	64.4	38.8	54.4
H17年	57,700	97,600	160,000	101,000	106,300	53.9	49.6	61.5	34.9	50.7
H18年	54,800	93,000	155,700	95,500	102,400	51.2	47.3	59.9	33.0	48.8
H19年	54,000	91,600	158,500	96,900	104,300	50.5	46.5	61.0	33.5	49.7
H20年	54,700	94,000	164,300	100,000	114,000	51.1	47.8	63.2	34.6	54.3
H21年	52,300	91,300	156,000	96,500	109,500	48.9	46.4	60.0	33.4	52.2
H22年	50,000	88,400	147,500	92,000	107,800	46.7	44.9	56.7	31.8	51.4
H23年	48,400	87,100	145,800	91,000	110,000	45.2	44.3	56.1	31.5	52.4
H24年	47,200	86,000	144,500	99,700	109,800	44.1	43.7	55.6	34.5	52.3
H25年	61,000	113,000	175,700	99,700	133,800	57.0	57.4	67.6	34.5	63.8
H26年	-	110,600	161,800	102,000	114,500	-	56.2	62.2	35.3	54.6

(出所) 国土交通省「地価公示」、神奈川県「かながわ地価レポート」

(注) 平成 16 年時点で神奈川区の工業地の 2 つの対象地点のうち 1 つが変更になっており、神奈川区については、平成 15 年までと平成 16 年以降では単純に比較ができない。

平成 15 年以前の対象地点：「神奈川区新浦島町 2-1-2」及び「神奈川区守屋町 1-4-14 外」

平成 16 年以降の対象地点：「神奈川区守屋町 3-11 外」及び「神奈川区守屋町 1-4-14 外」



(2) 関連法規の適用状況等

1) 都市計画関連

用途地域

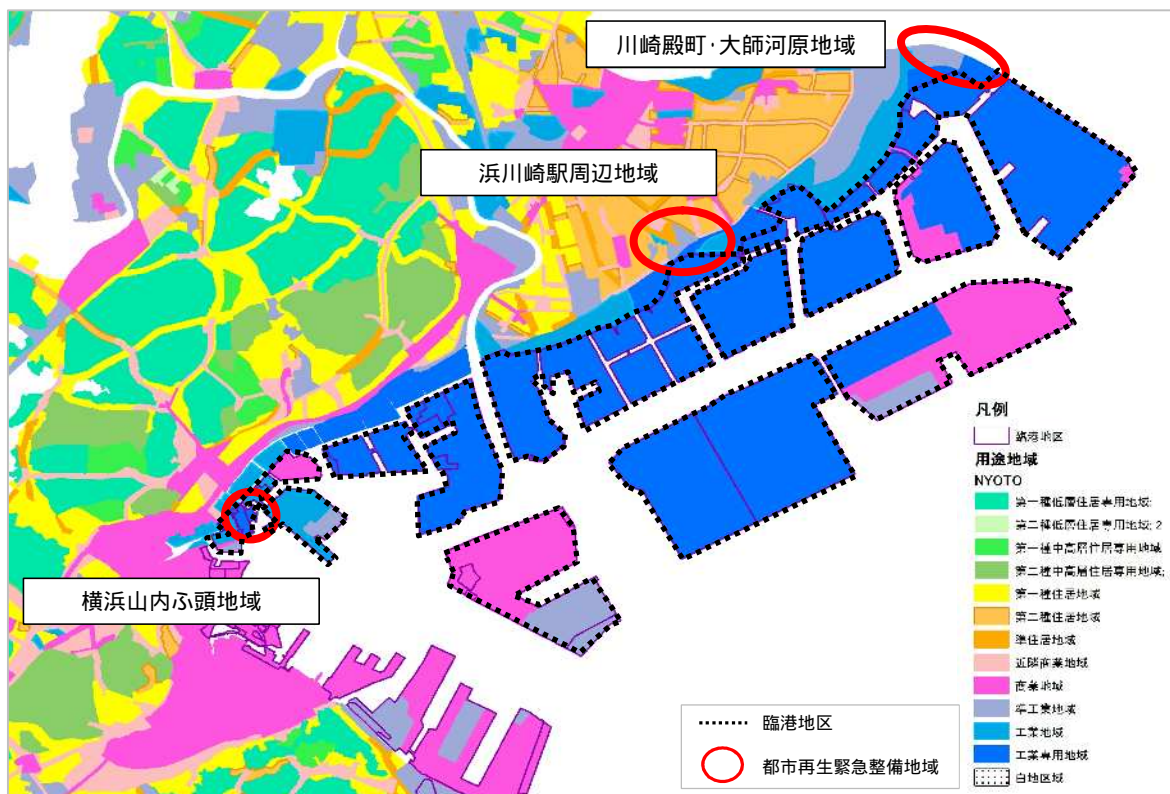
京浜臨海部では、都市計画法に基づく用途地域として、産業道路より海側の地域は概ね工業専用地域又は工業地域に指定されている。工業専用地域、工業地域以外では、川崎区の産業道路と運河に挟まれた地区の一部等で準工業地域に指定されているほか、臨港地区の商港区である鶴見区の大黒ふ頭、神奈川区の出田町、川崎区の千鳥町、東扇島等で商業地域に指定されている。

臨港地区

京浜臨海部では、運河より海側の地区が臨港地区に指定されているほか、運河よりも内陸側の一部も臨港地区に指定されている。

臨港地区のうち東扇島と千鳥町の一部、大黒ふ頭、瑞穂ふ頭、出田町等が商港区に指定されている以外は工業港区となっている。

図表II-49 京浜臨海部の用途地域等指定



(出所) 「都市情報システムデータ(神奈川県都市計画課、平成24年度)」

### 都市再生緊急整備地域

平成 14 年 6 月に施行された都市再生特別措置法では、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、国が政令で指定する「都市再生緊急整備地域」を位置づけている。都市再生緊急整備地域では、公共施設等の整備を伴い、一定以上の区域面積を有する優良な建築物を建てようとする場合、都市計画の特例や国からの金融支援、税制上の特例の措置が適用される。

京浜臨海部では、川崎殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域(川崎区)、横浜山内ふ頭地域(神奈川区)の 3 地域が都市再生緊急整備地域に指定されている。

なお、平成 23 年 7 月に施行された改正都市再生特別措置法では、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域を指定する「特定都市再生緊急整備地域」制度が創設され、京浜臨海部では殿町 3 丁目地域が指定されている。

図表II-50 京浜臨海部における都市再生緊急整備地域

区分	川崎市川崎区		横浜市神奈川区	
	川崎殿町・大師河原地域	特定都市再生緊急整備地域	横浜山内ふ頭地域	
整備の目標	首都高速道路横羽線等の広域交通の結節点である殿町・大師河原地域において、24時間化された羽田空港への近接性や多摩川に面した優れた地域特性を活かし、民間活力によるインフラ整備と、適切な土地利用の誘導により、ライフサイエンス・環境分野の研究開発機能の立地を促すとともに、都市機能の集積を進め、京浜臨海部の持続的発展と日本経済を牽引する国際競争拠点形成	24時間化された羽田空港の対岸に位置する殿町3丁目地域において、多摩川に面したうおいと緑豊かな良好な都市環境を形成しつつ、公民連携によるインフラ整備と適切な土地利用の誘導により、ライフサイエンス・環境分野の研究開発等の中核機能、国内外の人材、もの、情報の交流拠点となる都市機能の集積を進め、国際競争力の強化を先導する中核拠点を形成	重厚長大産業をはじめとする広域的な工場地帯である京浜臨海部の中ほどに位置する浜川崎駅周辺地域において、工場跡地等の土地利用転換により、研究開発機能を中心とした複合市街地を先行的に形成	京浜臨海部の西部に位置する山内ふ頭地域において、遊休地化している造船所跡地の土地利用転換により、みなとみらい121地区と一体となった横浜都心臨海部の複合拠点を形成
都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成 優れた立地特性を活かし、国内外の大学や研究機関と連携したライフサイエンス・環境分野の先端産業等の研究開発機能、賑わい・交流機能、物流機能、生産機能を強化 国際競争拠点の中核機能をサポートし、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する臨空関連機能、交通拠点機能、産業インキュベーション機能等の都市機能を強化 京浜臨海部の地域特性を活かし、災害時にも強い産業基盤を形成するため、太陽光発電や地中熱利用等自立的なエネルギー源の確保・活用により、防災機能の向上、災害時のライフライン機能を強化 交通アクセスの向上のための交通ネットワークの強化	殿町3丁目地域において、ライフサイエンス・環境分野の国際競争拠点の中核機能となる高度な研究開発機能等の強化とこれを支える多様な機能を強化 ・国内外の大学や研究機関、医療機関、企業等と連携した先端産業等の研究開発機能の強化 ・研究開発シーズの早期実現のための産業インキュベーション機能、生産機能の強化 ・国内外の高度人材・企業等の交流、情報発信のための賑わい・交流機能、物流機能、臨空関連機能、交通拠点機能の強化 京浜臨海部に集積する、太陽光や地中熱等に係る高度な環境技術の活用により、自立的なエネルギー源の確保を図ることで、防災機能や災害時のライフライン機能を強化 主要の鉄道駅や羽田空港への交通アクセス向上のための交通ネットワークの強化	(南渡田) 環境・安全・エネルギー等の研究開発拠点の形成と循環型社会実現のための産業、業務、情報機能等の導入 環境関連技術について、海外からの研修生等を受け入れる国際交流・教育機能、宿泊機能等を導入  (小田栄) 南渡田地区の研究開発拠点到隣接した、良好な居住機能を中心とした複合市街地の整備	業務・商業・居住機能の導入による複合市街地の形成 建築物の耐震化等による防災機能の強化
公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項	川崎縦貫道路の整備による広域交通アクセスの向上 ・首都高速道路川崎縦貫線の整備 交通の円滑化・安全対策 ・国道409号線の整備 ・臨港道路東扇島水江町線の整備 ・京急大師線の連続立体交差による踏切渋滞の解消 都市開発事業にあわせて、防災・洪水対策として多摩川スーパー堤防を整備するほか、都市公園を整備 その際、歩行者・自転車ネットワークを整備 京急大師線小島新田駅までの歩行者ネットワークの整備によるアクセスの向上 京急大師線産業道路駅の周辺整備とバスアクセスの向上 内奥運河から多摩川に連続した緑のネットワークの形成について検討	区画整理事業にあわせて、地域内幹線道路等の整備 京急大師線産業道路駅や羽田空港へのバスアクセスの強化 多摩川に面した部分を公共施設として、緑地や広場等を整備 地域内の幹線道路から多摩川へ抜ける歩道の整備 国道409号線に面する場所に、地域の顔となる都市公園の整備	都市計画道路川崎駅扇町線の整備 都市開発事業に伴う土地利用転換にあわせて、運河沿いの防潮機能の整備 建築物の耐震性向上、災害に備えたライフライン・通信網等の強化 都市開発の状況や広域的な交通ネットワークの形成等を勘案しつつ、臨海部幹線道路をはじめとして、需要に応じた交通基盤の整備について検討 内奥運河を軸とした緑のネットワークの形成について検討 都市開発の状況や広域的な交通ネットワークの形成等を勘案し、需要に応じた交通基盤の整備について検討 憩いやうおいを確保する広場、緑地等の整備 災害時の一時滞留、帰宅困難者の一時待機が可能な空間利用について検討	山内ふ頭地域へのアクセスを向上させるため、臨港幹線道路の整備 海への眺望が開けたプロムナードなど、災害時の避難路としても活用できる安全で快適な歩行者ネットワークの形成 街区内広場や緑地等の整備により、まちに緑のネットワークを形成するとともに、災害時の避難場所として機能する空地の確保を推進
緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に必要事項	多摩川対岸の羽田空港跡地において大田区が基本計画で導入を表明している産業・文化交流機能、宿泊機能、複合業務機能とも相互補完、連携しながら都市開発事業を促進 多摩川沿川において、水辺環境の魅力を活かし、景観形成に配慮した都市開発事業を促進	羽田空港を経由する国内外の高度人材を引きつける都市機能の強化	-	海に向かう空間的な広がり確保するため、山側から海側に向けて建築物の高さを徐々に低くするなど、街並みの形成に配慮した都市開発事業の促進 建築物の不燃化、耐震化、延焼防止対策等により災害に強いまちづくりを推進
民間都市再生事業計画	川崎生命科学・環境研究センター整備事業	-	-	-
都市再生特別地区	-	-	-	山内ふ頭周辺地区

(出所) 内閣府地方創生推進室

## 都市再生総合整備事業

「都市再生総合整備事業」は、都市の再生・再構築を推進するため、国の制度要綱に従って行われる調査、整備計画の策定、都市基盤施設等の整備並びに面的整備及び拠点形成の促進等に関する事業であり、特に一体的かつ総合的に都市の再構築を進めるべき「特定地区」を指定し、整備を推進するものである。京浜臨海部では以下の3地区が特定地区として指定されている。

東神奈川臨海部周辺地区(平成14年3月15日指定・約170ha)

都心臨海部と京浜臨海部を結節するJR東神奈川駅周辺から臨海部にわたる枢要な地区に位置し、都市機能及び港湾機能が融和した再編整備を進める。

南渡田周辺地区(平成14年1月31日指定・約108ha)

京浜臨海部中央部に位置し、工場跡地等の土地利用転換により、居住、商業・業務、研究開発、新産業、及び交流機能等が連携した複合拠点を整備する。

塩浜周辺地区(平成14年12月18日指定・約113ha)

首都高速道路等の広域交通の結節点に位置し、羽田空港への近接性や多摩川に面した地域特性を活かし、工場跡地等の土地利用転換により、居住、商業・業務、集客・交流、物流及び新産業等の機能が連携した複合拠点を整備する。

## 2) 工場制限三法

工場制限三法（工業等制限法、工業再配置促進法、工場立地法）は、産業や人口の過度な集中や深刻化する公害問題等に対応するため、昭和30～40年代に制定され、これらの法律の下で、京浜臨海部を含む首都圏の既成市街地では工場等の新設・増設が制限されてきた。

産業構造の変化や製造業の国外流出等の社会情勢の変化、地方自治体からの要望等を踏まえ、工場制限三法のうち、工業等制限法は平成11年に見直しが行われ、京浜臨海部が適用除外となり、さらに平成14年には同法が廃止された。また、工業再配置促進法も平成18年に廃止された。

工場立地法についても、平成8年の現行基本方針の策定時以降、数度の見直しが行われている。工場立地法の制度見直しを受けて、横浜市、川崎市両市では、平成12年に地域準則条例を策定し、国の準則に基づき、地域の実態に応じて敷地面積に対する緑地面積及び環境施設面積の割合の下限を設定することで、工場のリニューアル等を促しながら緑地等の確保を誘導している。

横浜市では、平成21年に、工場立地法における敷地外緑地制度を策定し、工場隣接地や、市内の同一工場集積地内にある工場敷地から離れた敷地の緑地を緑地面積率に算入できることとした。これにより、敷地内に新たに工場緑化できる余地がない工場の緑地確保と、工場建替等の円滑化の両立を図る仕組みを整備している。

また、川崎市では、平成19年に川崎臨海部の工業専用地域全体を最大単位とする工場立地法集合地特例運用指針を策定し、事業所単位での緑地確保に加え、敷地内だけで十分な緑地が確保できない場合に地区として緑地を確保する仕組みを整備している。

このように、京浜臨海部において工場の新規立地や更新を規制していた制度については規制緩和が進んできている。

工業等制限法（「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」（昭和34年制定）、「近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律」（昭和39年制定））  
都市部に制限区域を設け、その制限区域内に人口・産業の過度の集中を防ぐことを目的として、その区域での一定面積以上の工場（原則1,000m<sup>2</sup>以上）、大学の増設などを制限。（平成14年廃止）

工業再配置促進法（昭和47年制定）

工業が集積した地域（移転促進地域）から集積が低い地域（誘導地域）に工場を移転・新設する場合、事業者へ補助金等の支援措置を実施。（平成18年廃止）

工場立地法（昭和48年制定）

特定工場（敷地面積が9,000m<sup>2</sup>以上、または建築物の建築面積の合計が3,000m<sup>2</sup>以上）を新設・増設する場合、生産施設に面積制限、一定規模の緑地、環境施設の確保を課す。

### 3) 京浜臨海部に関連する国の制度等

#### 構造改革特別区域

平成 14 年 12 月に、構造改革特別区域の設定を通じ、経済社会の構造改革の推進及び地域の活性化を図ることを目的とした「構造改革特別区域法」が制定された。同法に基づき、地方公共団体が作成・申請した特区計画が内閣総理大臣の認定を受けることで、構造改革特別区域(特区)内に限って規制の特例措置を受けることが可能となり、平成 15 年 4 月には第 1 弾の認定が行われた。

京浜臨海部についても、平成 15 年に国際環境特区、DME(ジメチルエーテル)普及モデル特区、京浜臨海部再生特区、国際臨空産業・物流特区、国際物流特区の 5 つの構造改革特区が認定された。その後、認定された構造改革特区に係る規制の特例措置が全国展開されたことにより、DME 普及モデル特区、京浜臨海部再生特区、国際臨空産業・物流特区、国際物流特区の認定が取り消されている。

#### 総合特別区域

「総合特別区域制度」は、平成 22 年 6 月に閣議決定された「新成長戦略」において「21 の国家戦略プロジェクト」の一つとしてその創設が位置づけられたものであり、平成 23 年 6 月には、根拠法となる「総合特別区域法」が成立し、8 月に施行された。

同制度は、特定の地域を対象に規制の特例措置及び税制・財政・金融上の支援措置等を総合的な政策パッケージとして実施することで、国際競争力の強化及び地域の活性化を目指すものである。総合特区には、我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の育成に関する先駆的な取組を対象とする「国際戦略総合特区」と、地域資源を最大限活用した先駆的な地域活性化の取組を対象とする「地域活性化総合特区」の 2 つがある。

「国際戦略総合特区」では、平成 23 年 9 月に神奈川県、横浜市、川崎市による「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」、また東京都、横浜市、川崎市による「京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区」をいずれも共同で申請している。このうち「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」については、平成 23 年 12 月に国の指定を受け、平成 25 年 10 月には区域の変更(追加)についても指定されている。

「地域活性化総合特区」では、神奈川県が単独で平成 23 年 9 月に「かながわグリーンイノベーション地域活性化総合特別区域」を申請している。

#### 国家戦略特別区域

「国家戦略特別区域」は、平成 25 年 6 月に閣議決定された「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」において創設が位置づけられたものであり、平成 25 年 12 月には根拠法となる「国家戦略特別区域法」が公布され、内閣府に国家戦略特別区域諮問会議が設置された。経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点の形成を促進する観点から、国が定めた国家戦略特別区域において、規制改革等の施策を総合的かつ集中的に推進することとしている。

神奈川県、横浜市、川崎市では、平成 25 年 9 月に「健康・未病産業と最先端医療関連産業の創出による経済成長プラン」を共同で国に提出、平成 26 年 5 月に「国家戦略特別区域及び区域方針」が決定され、神奈川県全域が東京圏の区域として国家戦略特区に指定された。

また、このほか、横浜市が単独で「ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現による経済成長プラン」を、川崎市が千代田化工建設㈱と共同で「水素エネルギーフロンティア国家戦略特区による新たな成長戦略への提案」を、いずれも平成 25 年 9 月に提案している。

### 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省では、アジア諸国の港湾との国際的な競争が激化する中、コンテナ港湾についてさらなる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、選定された港湾について重点整備を行う「国際コンテナ戦略港湾」について平成 22 年 2 月に募集を行い、平成 22 年 8 月に選定を行った。

京浜臨海部を含む京浜港（東京港、横浜港、川崎港）は、阪神港とともに国際コンテナ戦略港湾に選定されている。

### リサイクルポート

国土交通省では、平成 15 年 3 月に閣議決定された「循環型社会形成推進基本計画」において位置付けられている「港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築」の事業化に向けた取組の一環として、広域的なりサイクル施設の立地等に対応した静脈物流の拠点となる港湾を、港湾管理者の申請に基づき「リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）」として指定しており、平成 23 年 1 月までに全国 22 港を指定している。

川崎港は、平成 15 年にリサイクルポートに指定されており、千鳥町地区において、循環資源貨物の扱いを考慮したゾーニング案を検討し、静脈貨物と動脈貨物の分離による循環資源貨物の効率的な取り扱いを目指している。

### 基幹的広域防災拠点

国の都市再生本部により、平成 13 年 6 月に都市再生プロジェクトの一つとして、「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」が決定された。それに伴い関係府省庁と関係都県市により「首都圏広域防災拠点整備協議会」が設置され、同協議会の検討を経て有明の丘地区（東京都江東区）、東扇島地区（川崎市）に「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点」の整備が決定された。

そのうち、京浜臨海部の地域内に位置する東扇島地区には、首都圏において大規模かつ広域的な災害が発生した際に、救援物資等の物流のコントロールセンターや海上輸送等の中継基地、広域支援部隊のベースキャンプ等の災害対策活動の核となる基幹的広域防災拠点として東扇島東公園が整備され、平成 20 年 4 月に開園している。

#### 4) 県・市の経済的誘導策による企業立地等の促進

神奈川県及び横浜市、川崎市では、企業の投資を誘導する以下の制度を整備している。これらの制度では、対象となる地域や業種・施設、投資条件等を設定し、その条件に適合する申請案件を審査の上、認定し、助成や税の優遇等の支援を行っている。

神奈川県：インベスト神奈川2ndステップ+（プラス）

横浜市：横浜市企業立地促進条例（ ）

川崎市：川崎市先端産業創出支援制度（イノベート川崎）

京浜臨海部においても、これらの支援制度を活用した企業の新規立地や、立地企業による再投資の動きが見られる。

（ ）現行の条例は平成27年3月31日で適用期間が終了するため、現在、支援対象や助成率等の見直しを含めた条例改正の手段中

図表II-51 神奈川県・横浜市・川崎市の企業立地等支援制度

区分	神奈川県	横浜市	川崎市	
制度名	インベスト神奈川2ndステップ+（プラス） （神奈川県産業集積促進方策2010）	横浜市企業立地等促進特定地域における支援制度 （企業立地促進条例）	川崎市先端産業創出支援制度 （イノベート川崎）	産業立地促進資金制度
対象業種等	（全県域） ・IT/エレクトロニクス関連産業 ・自動車関連産業 ・新エネルギー関連産業 ・ロボット関連産業 ・航空宇宙関連産業 ・いのち関連産業	（京浜臨海部地域） ・IT、バイオ、環境、先端技術及び自然科学研究に関連する分野 ・製造業	環境、エネルギー、ライフサイエンス分野	中堅事業者、中小企業者及び外資系企業等
対象施設	研究所、本社、工場	事務所、研究所、工場	先端技術を事業化するために新設する事業所	製造業に係る工場・事業所、研究開発施設
対象地域	工場：工業系用途地域等 研究所・本社：住居系を除く地域	特定地域 （京浜臨海地域を含む9地域）	・京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区（殿町区域） ・都市再生緊急整備地域（浜川崎駅周辺地域）	市が定める産業拠点地区及び工業専用地域
投資条件	大企業：30億円以上 中小企業：7,000万円以上	大企業：10億円以上 （助成金は50億円以上） 中小企業：1億円以上 （助成金は5億円以上）	大企業：50億円以上 中小企業：5億円以上 （市内中小企業：2億円以上）	
支援等	・税制措置 ・共同研究開発助成 ・融資制度（中小・中堅のみ） ・雇用助成（中小のみ） ・奨励金とさらなる利率優遇の融資制度（特定エリア・京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区内のライフサイエンス関連業種が対象）	・固定資産税・都市計画税の軽減 ・助成金	・助成金	融資 ・設備資金 ・運転資金（移転費用等）

（出所）神奈川県、横浜市、川崎市



図表II-52 神奈川県・横浜市・川崎市の企業立地等支援制度を活用した京浜臨海部における  
企業立地等の事例

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
区分	インベスト神奈川( 1) (支援事業認定制度)	横浜市企業立地等促進特定地域に おける支援制度 (企業立地促進条例)	川崎市先端産業創出支援制度 (イノベート川崎)
工場	(横浜市) ・ J X 日鉱日石エネルギー( 2) ・ さくら G S ( 3) (川崎市) ・ 味の素( 5) ・ J F E スチール ・ 川崎化成工業( 5) ・ エリーパワー( 4)	・ J X 日鉱日石エネルギー( 2) ・ 太陽油脂 ・ 岩井の胡麻油 ・ マルアキフーズ ・ さくら G S ( 3) ・ 日産自動車(生産設備更新) ・ 三菱レイヨン ・ ジャパンマリンユナイテッド ・ 安田倉庫	・ エリーパワー( 4)
研究所	(川崎市) ・ 日本ゼオン ・ 味の素( 5) ・ 川崎化成工業( 5)	・ J V C ケンウッド ・ 日亜化学工業 ・ 三菱レイヨン ・ 旭硝子 ・ 東京ガス ・ 日本通運 ・ 澁澤倉庫 ・ 東芝	・ 実中研 再生医療・新薬開発セ ンター ・ C Y B E R D Y N E
営業所	(川崎市) ・ ブルーエクスプレス		
倉庫	(横浜市) ・ 二葉		

(出所)神奈川県、横浜市、川崎市

( 1) 「インベスト神奈川」は、平成 16 年 10 月に導入されたが、その後内容の見直しが行われ、平成 25 年度から「インベ  
スト神奈川 2nd ステップ+ (プラス)」となっている。

( 2) ~ ( 4) : 神奈川県と横浜市又は川崎市の制度を重複して適用

( 5) 工場と研究所を同一敷地内で整備

## 5 . 環境

### (1) 京浜臨海部の環境の現状

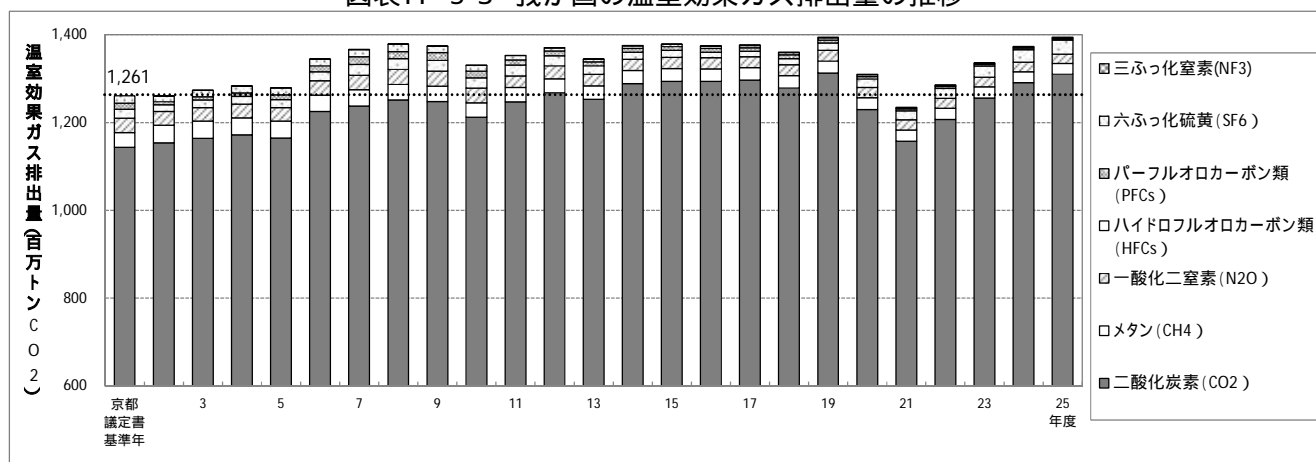
#### 1) 温暖化

##### 温室効果ガスの排出状況

平成 25 年度の我が国の温室効果ガス排出量は 13 億 9,500 万 t-CO2 で、平成 22 年度以降増加傾向。

- ・我が国の温室効果ガス排出量は、平成 24 年度が 13 億 7,300 万 t-CO2、平成 25 年度は 13 億 9,500 万 t-CO2 となっている。
- ・近年の推移では、平成 21 年度の 12 億 3,400 万 t-CO2 以降、増加傾向にある。

図表II-53 我が国の温室効果ガス排出量の推移



区分	(単位:百万トンCO2)																								
	京都 議定書 基準年	平成 2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
計	1,261	1,261	1,273	1,283	1,279	1,344	1,367	1,379	1,374	1,330	1,353	1,370	1,344	1,375	1,379	1,374	1,377	1,361	1,394	1,310	1,234	1,286	1,337	1,373	1,395
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> )	1,144	1,154	1,164	1,172	1,165	1,225	1,238	1,252	1,248	1,212	1,247	1,268	1,253	1,289	1,294	1,294	1,297	1,279	1,313	1,230	1,157	1,207	1,256	1,291	1,310
メタン (CH <sub>4</sub> )	33.4	39.7	39.1	38.9	38.1	37.5	36.5	35.1	34.5	33.1	32.6	31.9	30.7	29.7	29.1	28.6	28.2	27.8	27.3	26.7	26.1	25.5	25.0	24.6	24.2
一酸化二窒素 (N <sub>2</sub> O)	32.6	31.3	31.1	31.2	31.2	32.5	32.8	33.9	34.7	33.1	27.0	29.4	25.9	25.4	25.2	25.2	24.7	24.7	24.0	23.3	23.0	22.5	22.1	21.8	21.8
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	20.2	15.9	17.3	17.8	18.1	21.0	25.2	24.6	24.4	23.7	24.4	22.8	19.5	16.2	16.2	12.4	12.7	14.5	16.6	19.2	20.8	23.1	25.8	29.1	32.1
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	14.0	6.5	7.5	7.6	10.9	13.4	17.5	16.0	17.7	14.9	12.2	11.2	9.2	8.7	8.4	8.7	8.1	8.4	7.4	5.6	3.9	4.1	3.6	3.3	3.1
六ふっ化硫黄 (SF <sub>6</sub> )	16.9	12.9	14.2	15.6	15.7	15.0	16.4	17.0	14.5	13.2	9.2	7.0	6.1	5.7	5.4	5.3	5.1	5.2	4.8	4.2	2.5	2.5	2.3	2.3	2.2
三ふっ化窒素 (NF <sub>3</sub> )		0.04	0.04	0.04	0.05	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	1.2	1.1	1.2	1.2	1.2	1.4	1.6	1.3	1.4

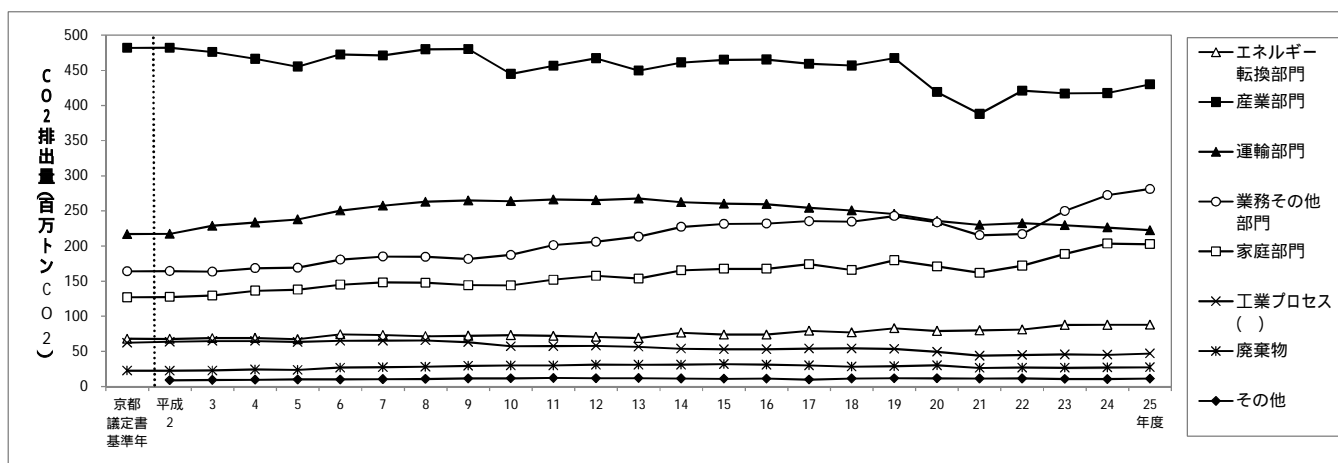
(出所) (独) 国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ」

(注) 平成 2 年度～24 年度は確報値。平成 25 年度のみ速報値。京都議定書の基準年の値は、「割当量報告書」(平成 18 年 8 月提出、平成 19 年 3 月改訂)で報告された平成 2 年の CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O の排出量および平成 7 年の HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub> の排出量であり、変更されることはない。一方、毎年報告される平成 2 年値、平成 7 年値は算定方法の変更等により変更されうる。

平成 25 年度の我が国の CO<sub>2</sub> の部門別排出量は産業部門が 4 億 3,000 万 t-CO<sub>2</sub> と最多。  
 近年の推移では「産業部門」「業務その他部門」「家庭部門」が増加しているが、京都議定書  
 基準年からみると、「産業部門」は減少。

- ・温室効果ガスのうち、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の部門別排出量は、平成 25 年度では「産業部門」  
 が 4 億 3,000 万 t-CO<sub>2</sub> と最多となっており、平成 22 年度以降増加傾向だが、京都議定書基  
 準年に比べて減少している。
- ・近年の推移では「業務その他部門」「家庭部門」が増加しており、近年減少傾向にある「運  
 輸部門」も含め、いずれも京都議定書基準年に比べて増加している。

図表 11-5 4 我が国の CO<sub>2</sub> の部門別排出量の推移



(単位: 百万トンCO<sub>2</sub>)

区分	京都 議定書 基準年	平成 2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
計	1,144	1,154	1,164	1,172	1,165	1,225	1,238	1,252	1,248	1,212	1,247	1,268	1,253	1,289	1,294	1,294	1,297	1,279	1,313	1,230	1,157	1,207	1,256	1,291	1,310
エネルギー 転換部門	67.9	67.8	68.8	69.0	67.3	74.3	73.3	71.7	72.3	73.1	72.1	70.8	68.9	76.6	73.8	73.9	79.3	77.0	82.9	79.1	80.0	81.1	87.6	87.8	88.0
産業部門	482	482	476	466	455	473	471	480	480	445	456	467	450	461	465	465	459	457	467	419	388	421	417	418	430
運輸部門	217	217	229	233	238	250	258	263	265	264	266	265	267	262	260	260	254	251	246	236	230	233	230	226	222
業務その他 部門	164	164	164	168	169	181	185	185	182	187	201	206	213	227	231	232	235	235	243	234	215	217	250	272	281
家庭部門	127	127	129	136	138	145	148	148	144	144	152	158	154	165	168	168	174	166	180	171	162	172	189	203	203
工業プロセス ( )	62.3	63.8	64.9	64.8	63.4	64.9	65.2	65.7	63.1	57.3	57.5	57.9	56.5	53.8	53.0	53.0	54.1	54.3	53.5	49.4	43.8	45.0	45.6	45.2	46.9
廃棄物	22.7	22.5	22.8	24.2	23.7	26.9	27.5	28.2	29.5	29.9	30.0	31.1	30.9	31.2	31.9	31.1	30.1	28.3	28.9	30.2	26.4	27.0	26.8	27.0	27.4
その他	-	9.0	9.3	9.6	10.0	10.0	10.5	10.8	11.6	11.6	12.1	11.8	12.0	11.3	11.0	11.2	9.9	11.3	11.8	11.6	11.4	11.6	10.8	10.6	11.3

( )平成 25 年度以降は「工業プロセス及び製品の使用」

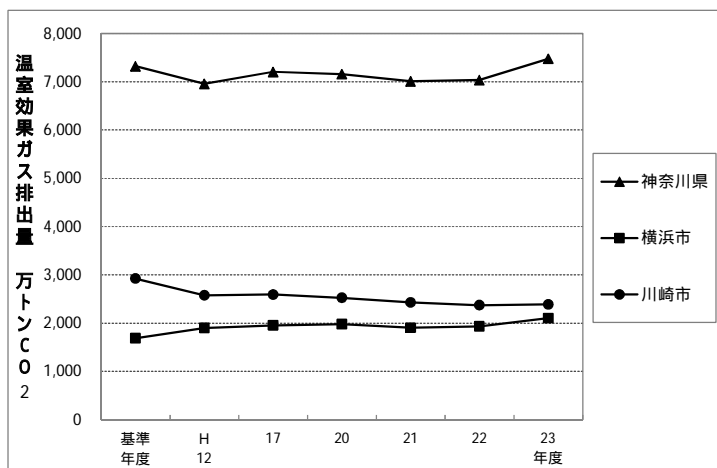
(出所) (独) 国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ」

(注) 平成 2 年度～24 年度は確報値。平成 25 年度のみ速報値。京都議定書の基準年の値は、「割当量報告書」(平成 18 年 8 月提出、平成 19 年 3 月改訂)で報告された平成 2 年の CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O の排出量および平成 7 年の HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub> の排出量であり、変更されることはない。一方、毎年報告される平成 2 年値、平成 7 年値は算定方法の変更等により変更されうる。

平成 23 年度の温室効果ガス排出量は対前年度比で神奈川県・横浜市・川崎市ともに増加しているが、基準年比では神奈川県・横浜市は増加、川崎市のみ 2 割弱減少。

- ・平成 23 年度の神奈川県の温室効果ガス排出量は 7,478 万 t-CO<sub>2</sub>、そのうち横浜市は 2,104 万 t-CO<sub>2</sub>、川崎市は 2,388 万 t-CO<sub>2</sub> で、いずれも平成 22 年度に比べて増加している。
- ・対県比では、横浜市は 28.1%、川崎市は 31.9%となっており、両市で全県の 6 割を占める。
- ・対基準年増減率では神奈川県が 2.1%増、横浜市は 24.8%増と大きく増加している一方で、川崎市は 18.3%減となっている。

図表 11-55 神奈川県・横浜市・川崎市の温室効果ガス排出状況



区分	温室効果ガス排出量(万t-CO <sub>2</sub> )						
	基準年度	H12年度 (対基準年増減率)	H17年度 (対基準年増減率)	H20年度 (対基準年増減率)	H21年度 (対基準年増減率)	H22年度 (対基準年増減率)	H23年度 (対基準年増減率)
神奈川県	7,323	6,958 (-5.0%)	7,207 (-1.6%)	7,158 (-2.3%)	7,012 (-4.2%)	7,039 (-3.9%)	7,478 (2.1%)
横浜市	1,686	1,901 (12.8%)	1,954 (15.9%)	1,979 (17.4%)	1,905 (13.0%)	1,930 (14.5%)	2,104 (24.8%)
川崎市	2,922	2,575 (-11.9%)	2,592 (-11.3%)	2,523 (-13.7%)	2,430 (-16.8%)	2,375 (-18.7%)	2,388 (-18.3%)

区分	対県比						
	基準年度	H12年度	H17年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
神奈川県	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
横浜市	23.0%	27.3%	27.1%	27.6%	27.2%	27.4%	28.1%
川崎市	39.9%	37.0%	36.0%	35.2%	34.7%	33.7%	31.9%

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成

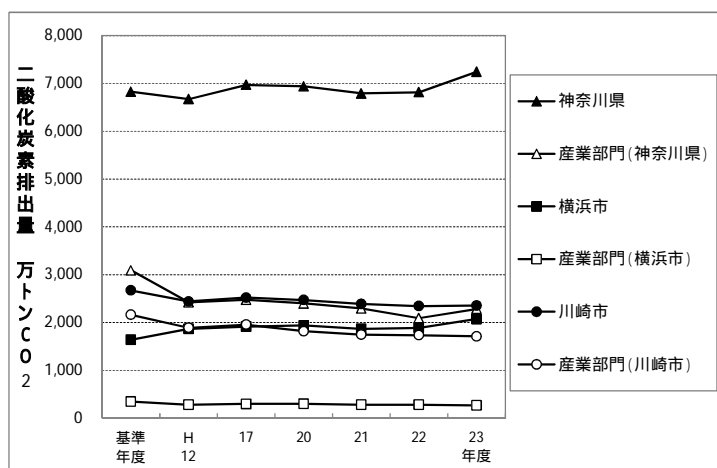
( ) CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O は 1990 年度、HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub> は 1995 年度

平成 23 年度の二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量は対前年度比で神奈川県・横浜市・川崎市ともに増加しているが、対基準年比では神奈川県・横浜市は増加、川崎市のみ 1 割強減少。

産業部門に限定すると、川崎市は神奈川県全体の約 3 / 4 を占めている。

- ・平成 23 年度の神奈川県の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は 7,244 万 t -CO<sub>2</sub>、そのうち横浜市は 2,071 万 t -CO<sub>2</sub>、川崎市は 2,353 万 t -CO<sub>2</sub> で、いずれも平成 22 年度に比べて増加している。
- ・対県比では横浜市は 28.6%、川崎市は 32.5%で、温室効果ガス同様、県全体の約 6 割を占める。
- ・対基準年増減率では、神奈川県が 6.1%増、横浜市は 26.3%増と大きく増加している一方で、川崎市は 11.9%減となっている。
- ・産業部門に限定すると、平成 23 年度の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は神奈川県( 2,284 万 t -CO<sub>2</sub> )、横浜市 ( 264 万 t -CO<sub>2</sub> )、川崎市 ( 1,710 万 t -CO<sub>2</sub> ) となっており、川崎市が神奈川県に占める割合は 74.9%となっている。対基準年増減率は神奈川県・横浜市・川崎市ともに 2 割以上減となっている。

図表II- 5 6 神奈川県・横浜市・川崎市の二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出状況



区分	二酸化炭素排出量 (万t-CO <sub>2</sub> )						
	基準年度	H12年度 (対基準年増減率)	H17年度 (対基準年増減率)	H20年度 (対基準年増減率)	H21年度 (対基準年増減率)	H22年度 (対基準年増減率)	H23年度 (対基準年増減率)
神奈川県	6,827	6,672 (-2.3%)	6,971 (2.1%)	6,941 (1.7%)	6,792 (-0.5%)	6,817 (-0.1%)	7,244 (6.1%)
うち産業部門	3,092	2,422 (-21.7%)	2,472 (-20.1%)	2,397 (-22.5%)	2,295 (-25.8%)	2,091 (-32.4%)	2,284 (-26.1%)
横浜市	1,640	1,867 (13.8%)	1,913 (16.7%)	1,938 (18.2%)	1,866 (13.8%)	1,884 (14.9%)	2,071 (26.3%)
うち産業部門	344	279 (-18.9%)	295 (-14.4%)	300 (-12.8%)	278 (-19.3%)	279 (-18.8%)	264 (-23.1%)
川崎市	2,671	2,440 (-8.6%)	2,520 (-5.6%)	2,470 (-7.5%)	2,387 (-10.6%)	2,344 (-12.2%)	2,353 (-11.9%)
うち産業部門	2,162	1,890 (-12.6%)	1,956 (-9.5%)	1,818 (-15.9%)	1,745 (-19.3%)	1,736 (-19.7%)	1,710 (-20.9%)

区分	対県比						
	基準年度	H12年度	H17年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
神奈川県	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
うち産業部門	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
横浜市	24.0%	28.0%	27.4%	27.9%	27.5%	27.6%	28.6%
うち産業部門	11.1%	11.5%	11.9%	12.5%	12.1%	13.3%	11.6%
川崎市	39.1%	36.6%	36.1%	35.6%	35.1%	34.4%	32.5%
うち産業部門	69.9%	78.0%	79.1%	75.8%	76.0%	83.0%	74.9%

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成

( ) CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O は 1990 年度、HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub> は 1995 年度

## 国の温暖化対策制度の動向

平成 9 年に京都で開催された気候変動枠組条約第 3 回締約国会議（COP3）での京都議定書の採択を受け、我が国における地球温暖化対策の第一歩として、国・地方公共団体・事業者・国民が一体となって地球温暖化対策に取り組むための枠組みとして、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（温対法）が平成 10 年に制定・公布された。

京都議定書が発効した平成 17 年には温対法が改正され、温室効果ガスを相当程度多く排出する事業者等に温室効果ガスの排出量を算定し、国に報告することを義務付け、国が報告された情報を集計・公表する「温室効果ガス排出量の算定・報告・公表制度」が導入された。

さらに、平成 20 年 6 月の法改正では、都道府県及び特例市以上の規模の地方公共団体に対し、現行の地方公共団体実行計画を拡充し、従来の地域推進計画に相当する区域全体の自然的社会的条件に応じた施策について盛り込むことが義務づけられた。

## 県・市の温暖化対策

上記の温対法の改正動向を踏まえ、神奈川県、横浜市、川崎市では、条例により、温暖化対策推進に関する計画策定や、温室効果ガスの排出量が相当程度多い事業者に対する温暖化対策計画・報告書の提出等の制度を設けている。

### a) 神奈川県地球温暖化対策推進条例

神奈川県では、平成 21 年に「神奈川県地球温暖化対策推進条例」を策定している。原油換算エネルギー使用料 1500kl/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者といった大規模事業者を対象に、温室効果ガスの削減目標や削減対策等を記載した計画書の県への提出を義務づけ、それを県が公表する「事業活動温暖化対策計画書制度」を導入している。計画書では、その内容として地域の温暖化対策に貢献する取組(中小企業への省エネ技術の普及・移転、森林保全等)を位置づけている。

また、温室効果ガス削減の取組として、新エネルギー等の環境配慮型技術の研究開発及び活用の促進や、電気自動車の普及等も含めた交通に関する温暖化対策も総合的に規定している。

神奈川県では、同条例に基づき、平成 22 年 3 月に「神奈川県地球温暖化対策計画」を策定しており、同計画において平成 32 年に温室効果ガスの総排出量を平成 2 年比で 25%削減する目標を設定している。なお、国の目標値が変更され、国の対策の具体的な内容やその効果などが示された場合には、同計画を見直すこととしている。

### b) 横浜市生活環境の保全等に関する条例

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、平成 22 年 4 月から対象事業者を拡大し、計画や実施内容への評価等を新たに加えた「地球温暖化対策計画書制度」を開始している。

同制度では、市内事業所で原油換算エネルギー使用料 1500kl/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者を対象として、温室効果ガスの削減目標や重点対策等を記載する計

画書、及び削減目標の達成度や重点対策の実施状況等を記載する報告書の提出を義務づけている。

また、東日本大震災以降のわが国の温暖化対策やエネルギー政策を取り巻く状況の変化を考慮し、平成 23 年 3 月に策定した「横浜市地球温暖化対策実行計画」を、平成 26 年 3 月に改定し、新たに温室効果ガス排出量の削減目標を掲げている。

#### c) 川崎市地球温暖化対策推進条例

川崎市では、「川崎市地球温暖化対策推進条例」を平成 22 年 4 月から施行している。同条例では、全体の地域計画である「地球温暖化対策計画」を定めることとしている。また、原油換算エネルギー使用料 1500kl/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者、温室効果ガス排出量が二酸化炭素換算で 3000t 以上の事業者を対象に温室効果ガスの削減目標や削減対策等を記載した事業活動温暖化対策計画書、事業活動温暖化対策結果報告書を作成し、市に提出することを義務づけており、それを市が公表する仕組みとなっている。計画書における削減目標については、市内事業所だけでなく全社での温室効果ガス削減目標についても記載することもできるようになっている。

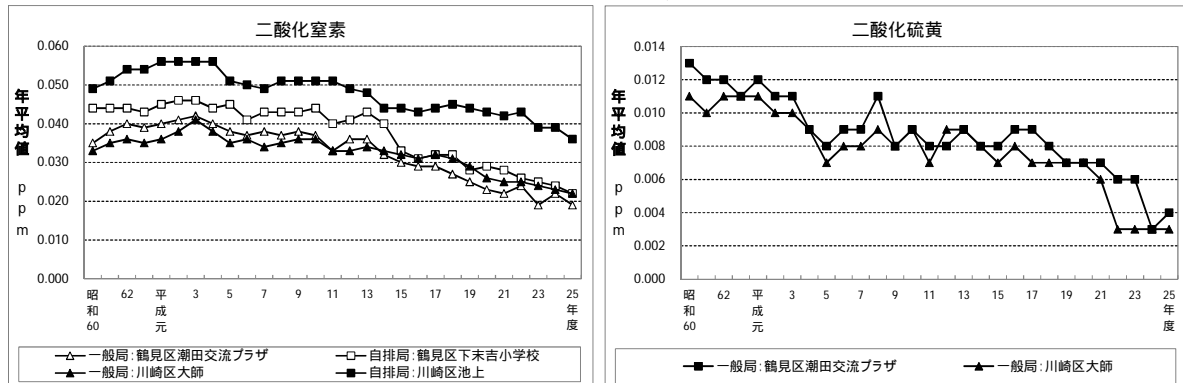
また、同条例では、地球全体での温室効果ガス排出量の削減に貢献するため、環境技術による国際貢献を位置づけており、計画書においても他の者の温室効果ガスの削減等に寄与する措置についても記載できるようになっている。

## 2) 大気

二酸化窒素・二酸化硫黄ともに低下傾向。

- ・京浜臨海部周辺の二酸化窒素の大気中濃度の年平均値は、鶴見区、川崎区の一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局ともに低下傾向にあり、特に平成14年度以降大きく低下してきている。
- ・二酸化硫黄についても低下傾向にあり、鶴見区、川崎区の一般環境大気測定局ともに、昭和60年度に比べて平成25年度は1/3～1/4の水準となっている。

図表II-57 京浜臨海部周辺の二酸化窒素、二酸化硫黄の年度平均値の推移



区分	二酸化窒素 (ppm)				二酸化硫黄 (ppm)	
	一般局: 鶴見区潮田交流 プラザ	自排局: 鶴見区下末吉 小学校	一般局: 川崎区大師	自排局: 川崎区池上	一般局: 鶴見区潮田交流 プラザ	一般局: 川崎区大師
昭和60年度	0.035	0.044	0.033	0.049	0.013	0.011
61年度	0.038	0.044	0.035	0.051	0.012	0.010
62年度	0.040	0.044	0.036	0.054	0.012	0.011
63年度	0.039	0.043	0.035	0.054	0.011	0.011
平成元年度	0.040	0.045	0.036	0.056	0.012	0.011
2年度	0.041	0.046	0.038	0.056	0.011	0.010
3年度	0.042	0.046	0.041	0.056	0.011	0.010
4年度	0.040	0.044	0.038	0.056	0.009	0.009
5年度	0.038	0.045	0.035	0.051	0.008	0.007
6年度	0.037	0.041	0.036	0.050	0.009	0.008
7年度	0.038	0.043	0.034	0.049	0.009	0.008
8年度	0.037	0.043	0.035	0.051	0.011	0.009
9年度	0.038	0.043	0.036	0.051	0.008	0.008
10年度	0.037	0.044	0.036	0.051	0.009	0.009
11年度	0.033	0.040	0.033	0.051	0.008	0.007
12年度	0.036	0.041	0.033	0.049	0.008	0.009
13年度	0.036	0.043	0.034	0.048	0.009	0.009
14年度	0.032	0.040	0.033	0.044	0.008	0.008
15年度	0.030	0.033	0.032	0.044	0.008	0.007
16年度	0.029	0.031	0.031	0.043	0.009	0.008
17年度	0.029	0.032	0.032	0.044	0.009	0.007
18年度	0.027	0.032	0.031	0.045	0.008	0.007
19年度	0.025	0.028	0.029	0.044	0.007	0.007
20年度	0.023	0.029	0.026	0.043	0.007	0.007
21年度	0.022	0.028	0.025	0.042	0.007	0.006
22年度	0.024	0.026	0.025	0.043	0.006	0.003
23年度	0.019	0.025	0.024	0.039	0.006	0.003
24年度	0.022	0.024	0.023	0.039	0.003	0.003
25年度	0.019	0.022	0.022	0.036	0.004	0.003

(出所)横浜市、川崎市

(注)一般局：一般環境大気測定局 / 自排局：自動車排出ガス測定局

(参考)環境基準：二酸化窒素... 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること

二酸化硫黄... 1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ1時間値が0.1ppm以下であること

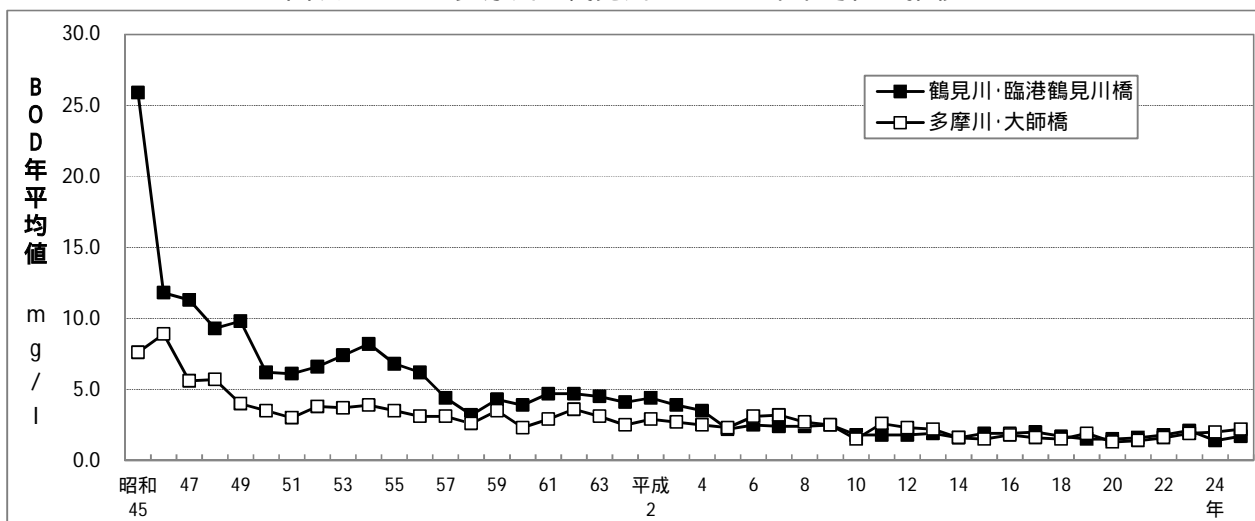


### 3) 水質

長期的には鶴見川・多摩川ともに水質の改善が進んでいるが、直近3年間は若干水質が悪化している。

- ・多摩川、鶴見川の京浜臨海部付近の調査地点において、河川の水質がどれくらい汚れているかを測る指標であるBOD（生物学的酸素要求量）は、昭和40年代に大きく改善しており、昭和45年に比べて平成25年では、鶴見川は1/10以下、多摩川は1/4強となっており、長期的に水質は改善してきている。
- ・平成8年と比べても鶴見川では約3割、多摩川では約2割低下しているが、近年は若干水質が悪化している。

図表II-58 多摩川・鶴見川のBODの年平均値の推移



(単位:mg/l)

区分	昭和45年	46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	59年	60年	61年	62年	63年						
鶴見川・臨港鶴見川橋	25.9	11.8	11.3	9.3	9.8	6.2	6.1	6.6	7.4	8.2	6.8	6.2	4.4	3.2	4.3	3.9	4.7	4.7	4.5						
多摩川・大師橋	7.6	8.9	5.6	5.7	4.0	3.5	3.0	3.8	3.7	3.9	3.5	3.1	3.1	2.6	3.5	2.3	2.9	3.6	3.1						
区分	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
鶴見川・臨港鶴見川橋	4.1	4.4	3.9	3.5	2.2	2.5	2.4	2.4	2.5	1.8	1.8	1.8	1.9	1.6	1.9	1.9	2.0	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8	2.1	1.4	1.7
多摩川・大師橋	2.5	2.9	2.7	2.5	2.3	3.1	3.2	2.7	2.5	1.5	2.6	2.3	2.2	1.6	1.5	1.8	1.6	1.5	1.9	1.3	1.4	1.6	1.9	2.0	2.2

(出所)国土交通省「水文水質データベース」「全国一級河川の水質現況」

## (2) 立地企業等による環境への取組

大手企業を中心に再生可能エネルギー等の取組や省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組が展開されている。

- ・京浜臨海部では、立地企業による新エネルギー導入、未利用エネルギーの有効利用、リサイクル等、環境に配慮した様々な取組が展開されている。環境に資する設備等の導入だけでなく、低炭素化製品の生産や技術開発、社内外を対象とした啓発活動や国際貢献活動など、多岐に渡る取組が年々増えている。
- ・川崎市では、立地企業によるライフサイクル全体を通じたCO2削減等の環境への取組を顕彰する「低CO2川崎ブランド」や川崎の特徴・強みを活かした地球規模での温室効果ガスの排出削減を推進する「川崎メカニズム」、「環境関連技術の見える化」をテーマとしたアイデアを選定する「かわさき環境ショーウィンドウ・モデル事業」、節電・省エネなどをはじめとした環境配慮行動を実践する生活や事業活動の中での取組を募集・表彰・発信する「スマートライフスタイル大賞」を設けているほか、平成23年8月に開館した環境学習施設「かわさきエコ暮らし未来館」において市内企業の環境技術や環境への取組の情報発信を行っている。

図表II-59 京浜臨海部立地企業等による再生可能エネルギー等の取組事例

	企業・施設名	施設内容等	備考
横浜市	横浜市風力発電所(ハマウイング)	風力発電	平成19年稼働
	麒麟麦酒(株)	太陽光発電	平成18年稼働
	東京ガス(株)	バイオマスエネルギー利用	-
	JFEエンジニアリング(株) (ソーラーテック/パーク)	タワー集光型太陽光発電、太陽熱発電等	平成23年稼働
	JFEエンジニアリング(株)	バイオマス・廃棄物エネルギー利用	-
川崎市	太陽油脂(株)	太陽光発電設備の設置	-
	東京電力(株)・川崎市	メガソーラー発電	平成23年稼働
	川崎バイオマス発電(株)	バイオマス発電	平成23年稼働
	JX日鉱日石エネルギー(株)	風力発電	平成22年稼働
	エリーパワー(株)	リチウムイオン蓄電池及びシステム開発	平成22年稼働

(出所)横浜市資料、川崎市資料、各企業公表資料等より作成

図表II-60 京浜臨海部立地企業等による省資源・省エネルギー・リサイクル等に資する設備  
導入等の事例

	企業・施設名	施設内容等	備考
横浜市	JX日鉱日石エネルギー(株)	コージェネレーションシステムの利用	-
	三菱レイヨン(株)	蒸気吸収式冷凍機の設置	-
	日産自動車(株)	コージェネレーションシステムの利用	平成20年稼働
	麒麟麦酒(株)	バイオガスエンジン式コージェネレーションシステム	平成16年稼働
	旭硝子(株)	廃棄物リサイクル率99%以上(2009、2010年度100%)	-
	東京電力(株)横浜火力発電所	改良型コンバインドサイクル発電	平成10年稼働
	東京ガス(株)	マイクログリッド実証実験	平成18年開始
	JFEスチール(株)	ガスタービンコンバインド発電	-
	太陽油脂(株)	コージェネレーションシステムの利用	-
	(株)扇島パワー	天然ガス発電	平成22年稼働
川崎市	(株)デイシイ	リサイクルセメント施設	昭和58年稼働
	(株)旭化成ケミカルズ	新触媒で省資源・省エネを実証化した製造施設	-
	昭和電工(株)	使用済みプラスチックアンモニア原料化施設	平成15年稼働
	JFEスチール(株)	新型シャフト炉	平成20年稼働
	JFE環境(株)	ペットボトルリサイクル工場	平成14年稼働
	JFEプラリソース(株)	廃プラスチック高炉還元施設	平成12年稼働
	JFE環境(株)	廃プラスチックコンクリート型枠用ボード製造施設	平成14年稼働
	JFEアーバンリサイクル(株)	使用済み家電リサイクル施設	平成13年稼働
	ペトリファインテクノロジー(株)	ペット to ペットリサイクル施設	平成16年稼働
	東燃ゼネラル石油(株)・東亜石油(株)	重質油高度統合処理技術開発	-
	東燃ゼネラル石油(株)・東燃化学(株)	包括的なエネルギー管理システムの導入	平成11年導入
	東亜石油(株)	CO2削減に貢献する石油精製施設	-
	川崎ゼロエミッション工業団地	ゼロエミッションを目標に掲げた工業団地	平成14年稼働
	三栄レギュレーター(株)	難再生古紙リサイクル	平成14年稼働
	東京電力(株)川崎火力発電所	高効率火力発電(MACC)	平成19年稼働
川崎スチームネット(株)	火力発電所で発生する蒸気の供給	平成22年稼働	
川崎天然ガス発電(株)	天然ガス発電	平成20年稼働	

(出所)横浜市資料、川崎市資料、各企業公表資料等より作成

## 6 . 防災

### (1) 東日本大震災の県内企業への影響

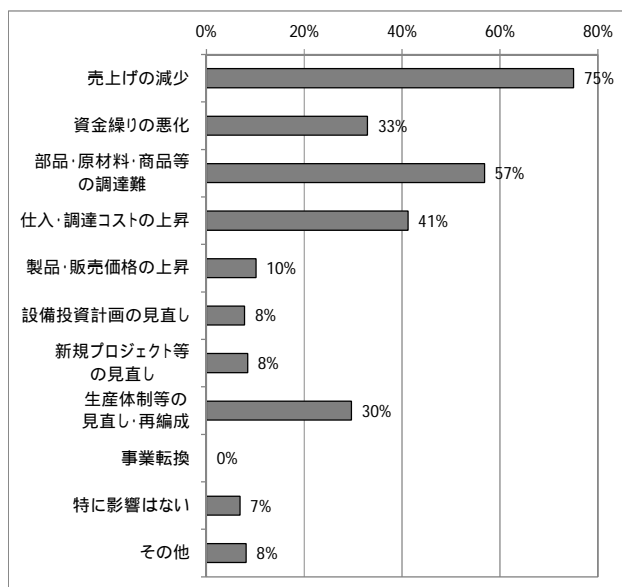
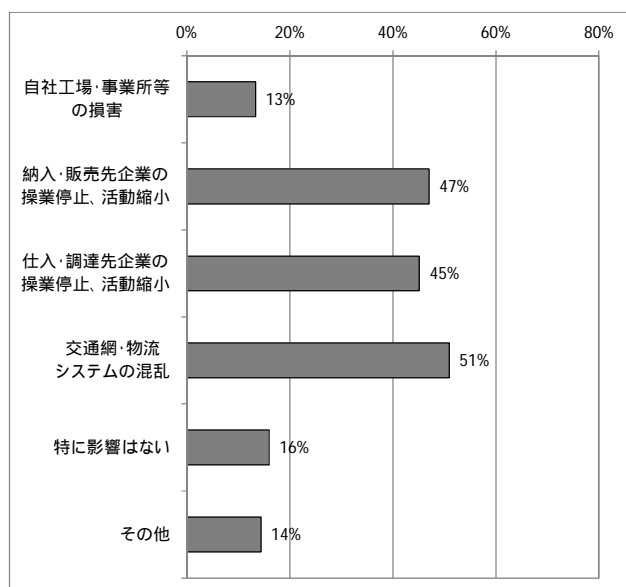
操業・営業面での影響は間接的被害が多数を占め、経営面への影響では「売上の減少」が3 / 4 を占める。

- ・ 神奈川県内事業所における東日本大震災による事業活動への影響は、操業・営業面では「交通網・物流システムの混乱」(51%)や「納入・販売先企業の操業停止、活動縮小」(47%)、「仕入・調達先企業の操業停止、活動縮小」(45%)などの間接的影響が多数を占めており、「自社工場・事業所等の損害」は13%と少数で直接的被害は少ない。
- ・ 経営面への影響では「売上の減少」(75%)が最も多く、次いで「部品・原材料・商品等の調達難」(57%)となっている。

図表II-6 1 神奈川県内事業所における東日本大震災による事業活動への影響

(操業・営業面での影響 (n=638社))

(経営面への影響 (n=641社))



(出所) (公財) 神奈川産業振興センター、(公社) 神奈川県工業協会

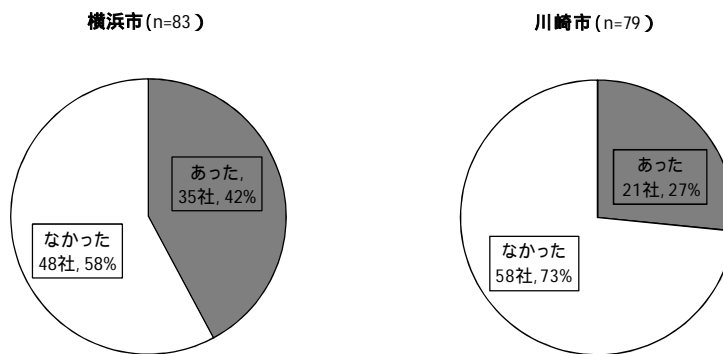
「『東日本大震災(東北地方太平洋沖地震)による影響調査』共同調査結果」(平成23年4月)

(2) 東日本大震災の京浜臨海部への影響

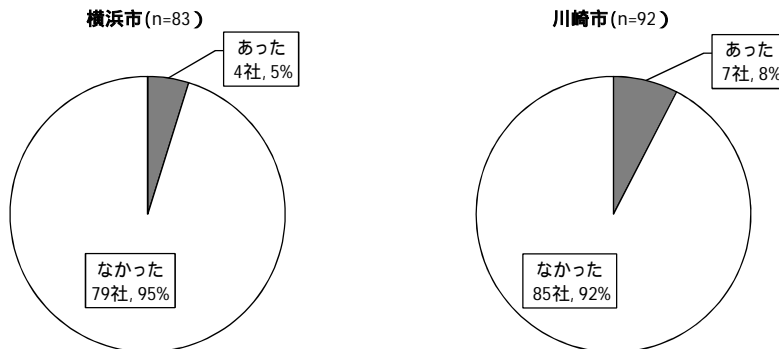
京浜臨海部立地企業で敷地内建物被害があった事業所は横浜市 4 割、川崎市 3 割弱。

- ・京浜臨海部立地企業（横浜市は京浜臨海部以外の臨海部立地企業も含む）の東日本大震災の  
による、建物被害があった企業は横浜市が 35 社・42%、川崎市が 21 社・27%。
- ・液状化の発生企業は横浜市が 4 社・5%、川崎市が 7 社・8%となっており、事業活動に影  
響があり復旧に時間がかかった企業は川崎市の 2 社となっている。
- ・液状化した範囲は「敷地内の半分」と回答した川崎市の 1 社を除き、「敷地内の一部」とな  
っており、被害範囲はそれほど広くない。
- ・護岸・係留施設に被害があった企業は横浜市の 5 社となっている。

図表II-62 敷地内建物の被害の有無



図表II-63 敷地内での液状化発生の有無



液状化による事業活動への影響

	横浜市	川崎市
影響はなかった	4社	4社
影響はあったが、すぐに復旧できた	0社	1社
影響があり復旧に時間がかかった	0社	2社

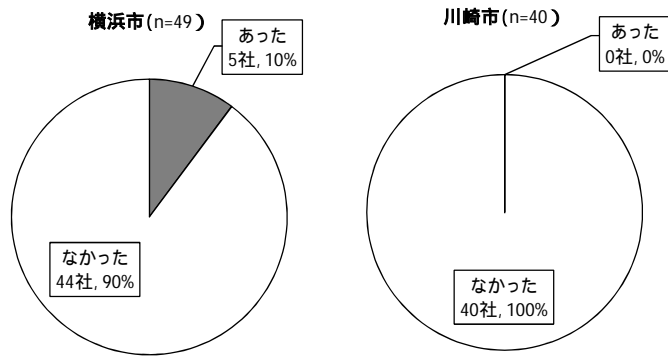
液状化した範囲

	横浜市	川崎市
敷地内ほぼ全域	0社	0社
敷地内の半分くらい	0社	1社
敷地内の一部	4社	6社

(出所)横浜市「東日本大震災における『民有地の液状化等アンケート調査』の結果について」(平成24年1月)及び川崎市「東日本大震災にともなう施設状況の調査結果及び今後の対応について」(平成23年10月)

横浜市の調査対象は京浜臨海部以外の臨海部立地事業所も含む。

図表II-6 4 護岸・係留施設の被害の有無



(出所)横浜市「東日本大震災における『民有地の液状化等アンケート調査』の結果について」(平成24年1月)及び川崎市「東日本大震災にともなう施設状況の調査結果及び今後の対応について」(平成23年10月)

横浜市の調査対象は京浜臨海部以外の臨海部立地事業所も含む。

## 7. 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組

### (1) 京浜臨海部に関する方針・計画等

平成8年の基本方針策定時以降、神奈川県、横浜市、川崎市では、社会経済環境の変化やそれに伴う京浜臨海部の変化に対応し、様々な取組を展開してきた。

以下では、神奈川県、横浜市、川崎市による京浜臨海部に関する主な方針・計画等について整理する。

#### 1) 神奈川県・横浜市・川崎市による方針・計画等

##### 京浜臨海部の再編整備に関する基本方針

神奈川県、横浜市、川崎市で設置している京浜臨海部再編整備協議会では、平成8年11月に「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」を策定している。同基本方針では、再編整備の基本方向として「安全で快適な環境のもと、21世紀の国際社会に貢献する産業創造地域」を形成するため、産業、土地利用、都市基盤整備、環境・防災、市民との共生の5つについて、それぞれ基本方針を定め、取組を進めることとしている。

##### 構造改革特別区域

構造改革特別区域で述べた、京浜臨海部において認定された特区の概要については以下のとおりである。

##### 国際環境特区（神奈川県・川崎市共同申請）

優れた環境技術やロボット関連の研究機関等をもとに、外国人企業家及び外国人研究者の受入促進などにより、先端的な研究開発拠点形成と新産業の創出を図り、地球環境保全への国際貢献を行う。

##### DME（ジメチルエーテル）普及モデル特区（神奈川県・横浜市共同申請／平成17年7月認定取消）

低公害燃料であるDMEについて、大量供給予定時期に合わせた規制緩和を活用したモデル事業を実施し、エネルギー供給拠点、利用機器の製造開発拠点としての活性化を目指す。

##### 京浜臨海部再生特区（神奈川県・横浜市共同申請／平成19年3月認定取消）

理化学研究所を始めとした先端的研究所の集積をもとに、外国人研究者の受入促進などにより、「ゲノム・バイオ」、「環境」、「IT」などの成長期待産業の集積や活性化を図る。

##### 国際臨空産業・物流特区（神奈川県・川崎市共同申請／平成17年11月認定取消）

川崎港の国際物流機能の効率化、高度化を図るとともに、将来の羽田空港の再拡張・国際化による、人・物・情報の交流の活発化に対応する物流拠点などの国際的な臨空産業の集積を図る。

##### 国際物流特区（横浜市申請／平成19年3月認定取消）

横浜港において、高規格コンテナターミナルの整備とともに、港湾利用コストの低減化やリードタイムの短縮化など港湾利用サービスの向上により、使いやすさみなどづくりを実現することで国際コンテナを中心とした港湾取扱貨物の増加と、背後地域を含めた産業活性化を図る。

(注)認定取消は、特区の規制の特例措置が全国展開されたことによる。

##### 羽田空港を核としたまちづくりや空港周辺へのアクセス整備

羽田空港再拡張事業は、既に限界となっている発着容量の解消と国際定期便の就航を図るため、4本目の滑走路（2,500m）を新設するとともに、国際線ターミナルなどの「国際線地区」を整備するものであり、平成22年10月21日に供用が開始され、31日から国際定期便が就航

した。また、その後のターミナル拡張工事などを経て、平成 26 年 3 月には昼間時間帯の国際線発着枠が年間 3 万回拡大され、昼夜合わせた国際線の発着枠は 9 万回となった。

これらの機能強化により、首都圏空港（羽田空港、成田空港）の年間合計発着容量は平成 26 年度中に 75 万回に達する予定であるが、国は平成 25 年 9 月、75 万回化達成以降も両空港の更なる機能強化を図り、アジアなど世界の成長力を我が国に取り込んでいく必要があるとして、首都圏空港の更なる機能強化に向け具体的な検討に着手すると発表した。平成 26 年 8 月には「首都圏空港の機能強化の具体化に向けた協議会」が設置され、神奈川県、横浜市、川崎市も含めた関係自治体や航空会社等の関係者間での協議が開始されている。

また、平成 26 年 9 月には、東京圏の一部として国家戦略特区に指定された羽田空港周辺地域と京浜臨海部の連携強化の具体化に向けて、国・地方の関係機関による必要な調整・協議を行うため、神奈川県・横浜市・川崎市も参加する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」が設置された。委員会に設置された分科会では、羽田空港跡地と川崎市殿町地区間を結ぶ連絡道路の整備、国道 357 号多摩川トンネルの整備の実現等に向け、具体策を検討することになっている。

#### 京浜港共同ビジョン・京浜港の総合的な計画

東京都、横浜市、川崎市は、平成 20 年 3 月の「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」に基づき、平成 22 年 2 月に「京浜港共同ビジョン」をとりまとめた。同ビジョンでは、京浜港の将来像を「総合港湾として、多様な要請に応えながら、コンテナ物流に関しては釜山港などと対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる」としており、貨物集荷策、港湾機能向上策など 4 つの基本戦略を示している。

京浜港（東京港、横浜港、川崎港）は、平成 22 年 8 月に阪神港とともに国際コンテナ戦略港湾に選定されている。

また、平成 23 年 9 月には、「京浜港共同ビジョン」で示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、地方自治法に基づく京浜港連携協議会において平成 40 年代前半を目標年次とする「京浜港の総合的な計画」が策定された。同計画は、京浜港の各港が今後策定する港湾計画（法定計画）の基本となるものであり、同計画の内容を踏まえ、平成 26 年 11 月に川崎港港湾計画が、同年 12 月に横浜港港湾計画と東京港港湾計画が改訂された。



## 総合特別区域

総合特別区域で述べた、京浜臨海部を含む総合特別区域の申請の概要については以下のとおりである。

京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区（神奈川県・横浜市・川崎市共同申請）

京浜臨海部に集積する産業基盤等の地域資源を最大限に活用しつつ、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させることで、国際競争力向上、関連産業の中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフイノベーションを実現する。

京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区（東京都・横浜市・川崎市共同申請）

京浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を実現することで、我が国産業の競争力の強化、成長するアジア市場へのアクセス向上による新たなビジネスチャンスの創出、東日本大震災の被災地の復興促進を図る。

かながわグリーンイノベーション地域活性化総合特区（神奈川県申請）

効率的なエネルギー需給を地域において実現する「かながわスマートエネルギー構想」を推進するとともに、これを支えるエネルギー・環境関連産業の集積を図り、グリーンイノベーションを推進し、地域における経済の活性化と持続的な発展を実現する。

## 国家戦略特別区域

国家戦略特別区域で述べた、京浜臨海部を含む国家戦略特区の申請の概要については以下のとおりである。

「健康・未病産業と最先端医療関連産業の創出による経済成長プラン」（神奈川県・横浜市・川崎市共同申請）

健康・未病産業の創出、最先端医療関連産業の創出、イノベーションを生み出す基盤構築により、経済成長を実現する。

「ビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションの実現による経済成長プラン」（横浜市申請）

都市のリノベーションによる競争力の強化と港湾など産業の整備・強化を通じて、都心臨海部と郊外部のバランスある再生・活性化を図ることにより、日本経済を再生する。

「水素エネルギーフロンティア国家戦略特区による新たな成長戦略への提案」（川崎市・千代田化工建設㈱共同申請）

川崎臨海部における新たな水素供給グリッドの構築・モデル化、水素供給モデルの全国展開・他分野への拡大展開により、地球環境問題の解決に貢献するとともに我が国の経済効果を発現する。

## 2) 神奈川県の方針・計画等

### 神奈川県地域防災計画・神奈川県石油コンビナート等防災計画

神奈川県では、県内（石油コンビナート等特別防災区域を除く。）の地震災害、風水害及び県内の原子力災害に関して、事前対策や応急対策などの総合的な対策を定める「神奈川県地域防災計画」を昭和 38 年度に策定した。現在の地域防災計画は、「地震災害対策計画」、「風水害等災害対策計画」、「原子力災害対策計画」から構成されている。

また、石油コンビナート等特別防災区域（京浜臨海地区、根岸臨海地区、久里浜地区）における災害の未然防止及び発生した災害の拡大を防止するため、防災関係機関等の処理すべき事務又は業務を明確にし、災害の予防対策及び応急活動等必要な事項を定め、総合的な防災対策の推進を図り、特別防災区域に係る県民の生命、身体及び財産を災害から守ることを目的として、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」を昭和 52 年に策定した。

なお、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」については、最新の知見に基づく被害想定調査の結果を受けた修正を平成 27 年度に予定している。

## かながわスマートエネルギー計画

県のエネルギー施策の基本となる事項を定める「神奈川県再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例」に基づき、地域において自立的なエネルギーの需給調整を図る分散型エネルギーシステムの構築を目指す「かながわスマートエネルギー計画」を平成 26 年 4 月に策定した。

この計画では、県内の年間電力消費量を、平成 22 年度比で、平成 32 年度に 10%、平成 42 年度に 15% 削減するとともに、県内の年間電力消費量に対する分散型電源による発電量の割合を、再生可能エネルギー等、ガスコージェネレーション、燃料電池等の普及拡大を見込み、平成 32 年度に 25%、平成 42 年度に 45% まで高めることを目標としている。

### 3) 横浜市の方針・計画等

#### 京浜臨海部再編整備マスタープラン

横浜市では、平成9年2月に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定している。

同マスタープランでは、産業振興と都市機能強化の視点から地域を6ゾーンに分割し、ゾーン毎の再編整備方針を定めている。

また、再編整備を先導する3つの重点整備地区を設けるとともに、道路・鉄道等のインフラ施設整備に関する基本的な考えをとりまとめている。

#### 横浜サイエンスフロンティア

横浜市では、鶴見区末広町地区(約160ha)を京浜臨海部研究開発拠点(横浜サイエンスフロンティア)に位置づけ、市内に多数立地する企業・大学等の研究機関とゆるやかな連携をもちながら、市民生活のニーズと新たな技術のシーズとを結びつけるネットワーク型の国際研究開発拠点の形成を推進している。

横浜サイエンスフロンティアでは、対象地区内に、理化学研究所横浜キャンパスと横浜市立大学鶴見キャンパスを中心に生命科学分野における国際的研究開発拠点の形成を目指す「総合研究ゾーン」と、産学連携活動の促進による既存産業の経営革新と新産業の創出を目指す「産学交流ゾーン」を設定し、関連施設の整備等を行っている。

#### 横浜市防災計画・横浜市石油コンビナート等防災対策編

横浜市では、災害対策基本法に基づく地域防災計画として、「横浜市防災計画」を策定している。「横浜市防災計画」は、災害の種類に応じて「震災対策編」、「風水害対策編」、「都市災害対策編」から構成されている。

また、京浜臨海地区については、石油コンビナート等災害防止法の特別防災区域に指定されており、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」を受けて、「横浜市石油コンビナート等防災対策編」を作成し、災害予防対策、応急対策及び復旧対策の実施に必要な事項を定めている。

#### 4) 川崎市の方針・計画等

##### 川崎臨海部再編整備の基本方針

川崎市では、平成 8 年 10 月に「川崎臨海部再編整備の基本方針」を策定している。同基本方針では、将来像として「海に開かれた国際交流拠点」を掲げ、川崎都心部と海を結ぶ 3 つの都市軸を将来の都市構造として示すとともに、拠点開発として南渡田周辺地区を新産業拠点、塩浜周辺地区を集客・交流拠点、東扇島地区を国際貿易・物流拠点、浮島地区をスポーツ・文化・レクリエーション拠点として整備する方向性を示している。

##### 川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン

川崎市では、川崎臨海部の活性化や持続的な発展に資するため、戦略的マネジメントを展開する上での指針として、平成 21 年 3 月に「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」を策定している。同ガイドラインでは、臨海部における土地利用誘導を効果的に展開するため、4 つの戦略（1. エリア戦略、2. トリガー戦略、3. テーマ戦略、4. ブランディング戦略）により臨海部の土地利用をマネジメントすることを目指している。

##### 殿町 3 丁目地区整備方針

川崎市では、羽田空港の対岸に位置する殿町 3 丁目地区について、平成 20 年 9 月に、まちづくりの基本的な方針となる「殿町 3 丁目地区整備方針」を策定している。

同整備方針では、殿町 3 丁目地区について「研究開発・業務・賑わい」及び「臨空関連・産業支援」の 2 つのゾーンを設定し、神奈川県側と羽田空港側とを結ぶ連絡道路の想定ルートに配慮した基盤施設計画及び土地利用計画を策定するとともに、連絡道路計画の支障にならないと想定されるエリアから先行土地利用に着手するとしている。

##### 殿町 3 丁目地区先行土地利用エリア土地利用基本計画

川崎市では、殿町 3 丁目地区のうち、先行土地利用エリアについて、環境技術、ライフサイエンス分野の研究開発機能の集積による研究開発拠点の形成を目指す「殿町 3 丁目地区先行土地利用エリア土地利用基本計画」を平成 21 年 1 月に策定している。

同基本計画では、拠点形成を促進する環境技術、ライフサイエンス分野の先端的な研究開発を行う中核施設の整備区域を「中核施設ゾーン」とし、この区域において中核施設の整備を段階的に進めるとしており、第 1 段階として「実中研 再生医療・新薬開発センター」（平成 23 年 7 月稼働）が整備されたほか、第 2 段階として、川崎市の環境総合研究所や健康安全研究所、先端的な研究開発を行う研究開発機関や企業が入居する川崎生命科学・環境研究センター（LiSE）（平成 25 年 3 月稼働）が整備された。

##### 殿町 3 丁目地区まちづくりガイドライン

殿町 3 丁目地区については、施設整備・施設設置等を進める上での基本的な考え方について関係者間で共有することを目的として、地権者と川崎市により平成 23 年 3 月に「殿町 3 丁目地区まちづくりガイドライン」が策定されている。

同ガイドラインは、「まちの将来像」「導入機能の考え方」「空間形成の考え方」「環境配慮の考え方」等を定めている。また、地区に期待される役割として「世界に冠たる日本の技術・産業の成長を支え、牽引する“世界に羽ばたく先端技術都市”」、まちの将来像として「環境・ライフサイエンス分野で世界をリードするまち」「羽田空港の近接性を活かした、活力溢れるまち」「多摩川の豊かな自然と触れあえる、地球環境にやさしいまち」を掲げている。

なお、同ガイドラインについては、地権者である川崎市、独立行政法人都市再生機構、(株)ヨドバシカメラの間で任意協定として締結され、運用が図られている。

### 塩浜3丁目周辺地区整備基本方針

川崎市では、大規模な工場のほか下水処理場などの大型公共施設が立地し、公共施設の老朽化や更なる高度化に対応した更新整備が進む塩浜3丁目周辺地区の整備の基本的な考え方や方向性を示す方針として、平成25年3月に「塩浜3丁目周辺地区整備基本方針」を策定している。同方針では、更新を控えた公共施設が多く集積しているエリアを「機能導入・有効活用推進地区」として、公共施設等の更新整備を「1. 臨海部の活性化に資する機能導入」「2. 臨海部の産業成長を支える交通機能の強化」「3. 安全・安心、快適で魅力ある地区形成」の3つの基本的な考え方に基づき実施することとしている。

### 地区計画

川崎市では、臨海部における大規模工場跡地等の土地利用転換にあたり、殿町3丁目地区、小田栄地区、小田栄西地区の3地区において地区計画を策定している。

図表II-65 川崎市の臨海部における地区計画

区分	殿町3丁目地区地区計画	小田栄地区地区計画	小田栄西地区地区計画
位置	川崎区殿町3丁目地内	川崎区小田栄2丁目及び鋼管通4丁目	川崎区小田栄2丁目
面積	約38.1ha	約6.6ha	約9.0ha
目標	「神奈川口構想」及び「殿町3丁目地区整備方針」に基づき、大規模工場跡地を中心とした地区において、再拡張・国際化される羽田空港への近接性と多摩川に隣接する特性を活かし、環境・健康・福祉・医療等の研究開発拠点の集積を目指すとともに、神奈川口構想の中核的地区として、京浜臨海部全体の持続的な発展を先導する複合的な機能を持つ市街地環境を計画的に形成し、これを維持及び保全することを目標とする。	本地区では、昭和12年から大規模工場が操業していた。近年、この製造部門が移転し、その跡地で複合的な土地利用転換が進んでいる。本地区計画は、地区内に整備される市街地環境の整備改善に寄与する公園・広場等の維持保全を図るとともに、住居と住居以外の用途とを適正に配分することにより、商業・業務施設及び都市型住宅の計画的な整備と適切な土地利用を誘導することを目標に定める。	本地区では、昭和12年から操業していた大規模工場が移転し、複合的な土地利用転換が想定されているとともに、工場跡地に隣接する県立川崎南高校が平成16年4月に統合され、高校用地としての土地利用を終えている。本地区計画は、地区内の市街地環境の整備改善に寄与する道路や広場等の整備及び維持保全を図るとともに、住居と住居以外の用途とを適正に配分することにより、商業・業務施設や都市型住宅等の計画的な整備と適切な土地利用を誘導することを目標に定める。

### 川崎市地域防災計画・川崎市地震防災戦略

川崎市では、防災関係機関等が連携した計画的・有効的な地震災害に係る災害予防や災害応急対策及び災害復旧・復興と、市域並びに市民の生命、身体、財産を保護するとともに、災害による被害軽減を図り、社会の秩序の維持及び公共の福祉に資することを目的として、「川崎

市地域防災計画」を昭和 39 年度に策定した。現在の川崎市地域防災計画は、「震災対策編」、「風水害対策編」、「都市災害対策編」から構成されている。

このうち、「震災対策編」では、「災害予防計画」の中で、「川崎臨海部の整備の推進」を位置づけており、危険物・高圧ガス施設等が集中的に存在する臨海部の石油コンビナート地域において大規模地震が発生した場合には隣接市街地に被害が波及するおそれがあるので、緑地及び不燃化施設の立地等有効な手法により推進を図るとしている。また、コンビナート等の災害発生源対策、災害拡大防止策、避難体制等を緩衝ゾーンの実現と合わせ整備し、臨海部における防災ネットワークの整備推進を図るとしている。

「都市災害対策編」では、「危険物等の防災計画」の中で、「市内の石油コンビナート等災害防止法に基づく石油コンビナート等特別防災区域に係る災害については、神奈川県石油コンビナート等防災計画により対応する。」としている。

また、川崎市では、平成 23 年 3 月には、地域防災計画の実効性を高め、減災目標を達成するための施策を実施・推進する計画（実行計画）として「川崎市地震防災戦略」を策定している。同戦略では、施策の柱の一つとして「臨海部等の安全対策」と「液化化対策」を掲げている。

#### 川崎臨海部防災協議会

川崎市は、臨海部立地企業、関係団体及び川崎市を構成員とする川崎臨海部防災協議会を設置し、川崎臨海部における災害の未然防止や発生した災害の拡大防止を図るとともに、市民及び従業員等の安全確保及び二次災害の防止、企業の事業継続性の確保などの課題について協議・検討を実施している。

#### 川崎臨海部広域防災訓練

東日本大震災の教訓とその際に明らかとなった臨海部の防災上の課題を踏まえ、大規模地震等により津波警報が発表された場合を想定し、川崎臨海部において市と事業者、関係機関が参加する防災訓練を実施している。臨海部の各事業者は個別に防災訓練を行っているが、臨海部全域の多くの事業者が連携した防災訓練であり、一つの島部内の事業者が連携して実施する津波避難訓練となっている。

訓練の結果を基に、災害時における臨海部事業所と川崎市との円滑かつ効果的な情報連絡体制の確立に向けて検討を進めるとともに、臨海部防災対策計画や津波避難計画等の検証・反映等を行い、臨海部の防災・減災対策の推進に取り組んでいる。

#### 川崎市臨海部防災対策計画

「神奈川県石油コンビナート等防災計画」及び川崎市地域防災計画を受けて、平成 25 年 4 月に川崎市臨海部防災対策計画を策定した。

計画では、臨海部の災害の未然防止及び発生した災害の拡大を防止するため、川崎市及び防災関係機関等の処理すべき事務又は業務を明確にするとともに、災害の予防対策及び応急活動

等必要な事項を定めることにより、総合的な防災対策の推進を図り、臨海部に係る市民及び事業者等の生命、身体及び財産を守ることを目的としている。

## (2) 京浜臨海部に関する主な組織

### 1) 神奈川県、横浜市、川崎市が関与する組織

#### 京浜臨海部再編整備協議会

京浜臨海部の活性化のための協調的な取組を行うことを目的として、平成7年12月に開催された「第21回県・横浜・川崎三首長懇談会」における神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長の合意に基づき平成8年5月に発足した。

#### 京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議

京浜臨海部立地企業や関係行政機関等により、生産活動の効率化や資源・エネルギーの有効活用に繋がる企業間連携の取組及び実現方策等を検討するとともに、その事業化を図ることにより、既存産業をより高付加価値型へと転換し、環境共生型のエネルギー産業の集積をめざすことを目的として、平成20年1月に発足した。

#### 県・横浜・川崎・相模原空港対策研究協議会

首都圏に位置する神奈川県としての空港対策について共通の諸課題への取組を推進し、首長レベルでのより緊密な連帯と協調を深めることを目的として、昭和58年12月に開催された「第9回県・横浜・川崎三首長懇談会」における神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長の合意に基づき、昭和59年4月に「県・横浜・川崎空港対策研究協議会」として発足し、平成22年には相模原市を加えた四団体となった。

#### 東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会

東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けた整備方策等の検討を行うことを目的として、平成10年7月に発足した。

#### 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会

学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会が取りまとめた首都圏空港の機能強化に関する技術的な選択肢をもとに、機能強化の具体化について関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行うことを目的として、平成26年8月に設置された。

#### 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会

東京圏の一部として国家戦略特区に指定された羽田空港周辺地域と京浜臨海部の連携強化の具体化に向けて、国・地方の関係機関による必要な調整・協議を行う体制を確立するため、平成26年9月に設置された。羽田空港跡地と川崎市殿町地区間を結ぶ連絡道路や国道357号多摩川トンネルの整備実現など土地利用に関する具体策を検討するまちづくり分科会と、医工連携の推進や国際的な研究・交流・商取引を促進するための具体策を検討する地域産業活性化分科会が設置されている。



### ライフイノベーション地域協議会

京浜臨海部におけるライフサイエンス分野の国際戦略総合特区の拠点形成に向けた推進主体となる組織として、平成 23 年 3 月に発足した。

### 京浜臨海部産業観光推進協議会

京浜臨海部のポテンシャルを最大限に活用し、産業観光を推進するため、公民連携の推進組織として平成 21 年 6 月に発足した。産業観光施設を巡回するバスの運行などを企画している。

観光関係団体や民間企業なども産業観光ツアーや工場夜景クルーズなどを主催し、近年人気を集めている。

## 2) 横浜市が関与する組織

### 京浜臨海部活性化協議会

横浜市内の京浜臨海部に立地する企業（現在 78 社・団体）で構成する協議会で、地元立地企業の要望事項の集約や、防災対策等の地域課題解決のための調査活動、その他講演会等の諸活動を実施している。平成 15 年に発足し、横浜商工会議所が事務局を務めてきたが、平成 25 年 9 月に横浜市経済局に移管された。

## 3) 川崎市が関与する組織

### 川崎臨海部再生リエゾン推進協議会

「川崎臨海部再生リエゾン研究会」での成果を踏まえ、地元産業界、行政、学識者、地域代表の産学公民が連携し「川崎臨海部再生プログラム」の実践的な推進を目指す組織として平成 15 年 9 月に発足した。

### 国際競争拠点形成戦略会議

羽田空港に隣接する京浜臨海部を舞台に、日本経済を牽引する世界一のライフサイエンス・環境分野の国際競争拠点の形成に向けて検討を行うことを目的として、平成 23 年 3 月に発足した。

## 4) 民間における取組組織

### NPO 法人産業・環境創造リエゾンセンター

京浜臨海部における産官学、市民との連携のプラットフォーム機能を発揮し、産業の活性化や環境・エネルギー問題の解決に貢献することを目的として、川崎臨海部立地企業を中心とする有志により平成 16 年 8 月に設立された。川崎臨海部における産業活性化や環境創造に資する産学官民等の連携の実現に向けた調査研究事業ならびに普及・広報等に関する事業を実施している。

### Ⅲ. アンケート調査結果

#### 1. 調査概要

##### (1) 調査対象

京浜臨海部に立地する下表に記載の所在地・業種の 749 事業所に対してアンケート調査を実施した。

図表Ⅲ-1 アンケート調査対象

所在地	・横浜市神奈川区・鶴見区及び川崎市川崎区のうち、産業道路より海側（ ）の区域（ヨコハマポートサイド地区を除く） 生麦 JCT 以西については、首都高速横羽線より海側の区域
業種	・製造業、運輸・通信業、建設業、電気・ガス・水道・熱供給業 ほか

##### (2) 調査方法

アンケート調査は原則調査員による訪問配布・訪問回収により実施し、対象事業所の希望によっては郵送による回収も可とした。

##### (3) 調査実施時期

平成 26 年 8 月中旬～10 月中旬に調査を実施した。

##### (4) 調査項目

以下の分野別に調査項目を設定した。

図表Ⅲ-2 アンケート調査項目

分野	調査項目
0. 事業所の概要	・事業所名、所在地 ・操業開始年、資本金・出資金 ・事業所面積、事業所用地の所有形態 ・営業（操業）状況、主な製造品・取り扱い製品、研究対象、業種
1. 事業所の現状	・事業所の機能 ・従業員数、従業員数の推移・増減予定 ・売上高、売上高の推移 ・設備投資の実施有無 ・今後の機能・設備投資・用地展開
2. 事業所内の土地利用	・遊休地・低未利用地の現状・見込み ・今後の用地取得
3. 各分野における取組	・環境分野、電気料金、防災、市民との共生、工場見学・事業所見学、人材確保・育成の各分野における取組
4. 京浜臨海部全般・行政への要望等	・京浜臨海部における立地メリット・デメリット ・事業活動に関する要望、インフラ整備・改善に対する要望 ・東海道貨物支線貨客併用化について ・事業の支障となっていることや行政への意見・要望

(5) 回収状況

図表III-3 配布・回収状況

項目	事業所数	備考
A．調査対象事業所数	749 事業所	・調査対象として協議会が選定 (内訳 横浜市：277 事業所、川崎市：472 事業所)
B．調査対象事業所数 (実際)	716 事業所	・Aのうち、事業所の所在が確認できなかった 33 事業所 を除く。 (内訳 横浜市：268 事業所、川崎市：448 事業所)
C．調査票配布数	577 事業所	・訪問配布・郵送配布 (内訳 横浜市：212 事業所、川崎市：365 事業所)
D．調査票回収数 (回収率 D / B)	486 事業所 (67.9%)	・訪問回収・郵送回収 (内訳 横浜市：176 事業所、川崎市：310 事業所)
E．有効回収数 (有効回収率 E / B)	486 事業所 (67.9%)	・同上 (内訳 横浜市：176 事業所、川崎市：310 事業所)

## 2. 調査結果

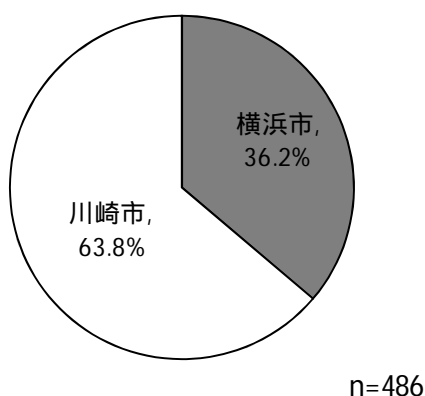
### (1) 事業所概要

#### 1) 所在地

所在地は、「横浜市」が36%、「川崎市」が64%。

- ・回答事業所の所在地は「横浜市」が36.2%、「川崎市」が63.8%であった。

図表III-4 所在地（回答事業所）

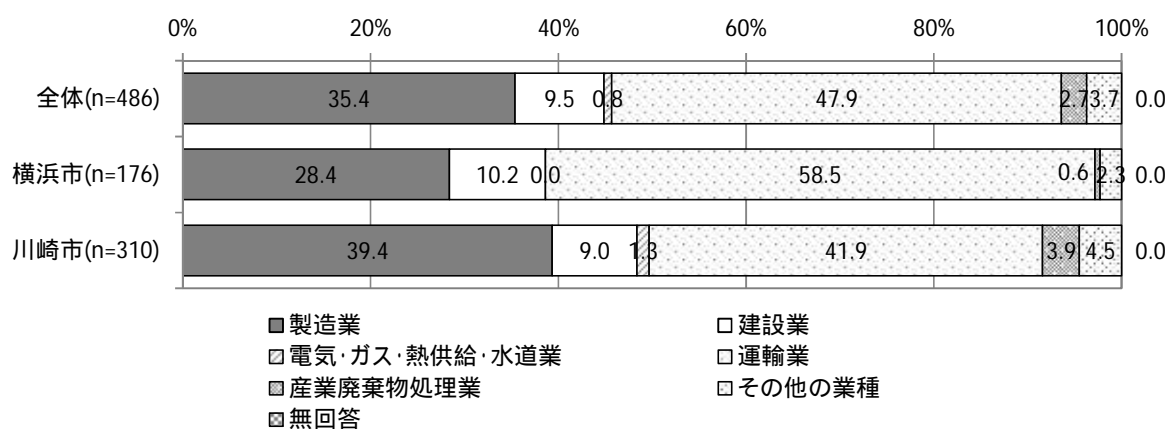


#### 2) 業種

業種は、「運輸業」が48%、「製造業」が35%、「建設業」が10%。

- ・回答事業所全体の業種は、「運輸業」が47.9%、「製造業」が35.4%。「建設業」が9.5%であった。「電気・ガス・熱供給・水道業」（0.8%）や「産業廃棄物処理業」（2.7%）は少数であった。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「運輸業」（58.5%）の割合が全体より多く、逆に川崎市では「製造業」（39.4%）の割合が全体より多い。

図表III-5 業種

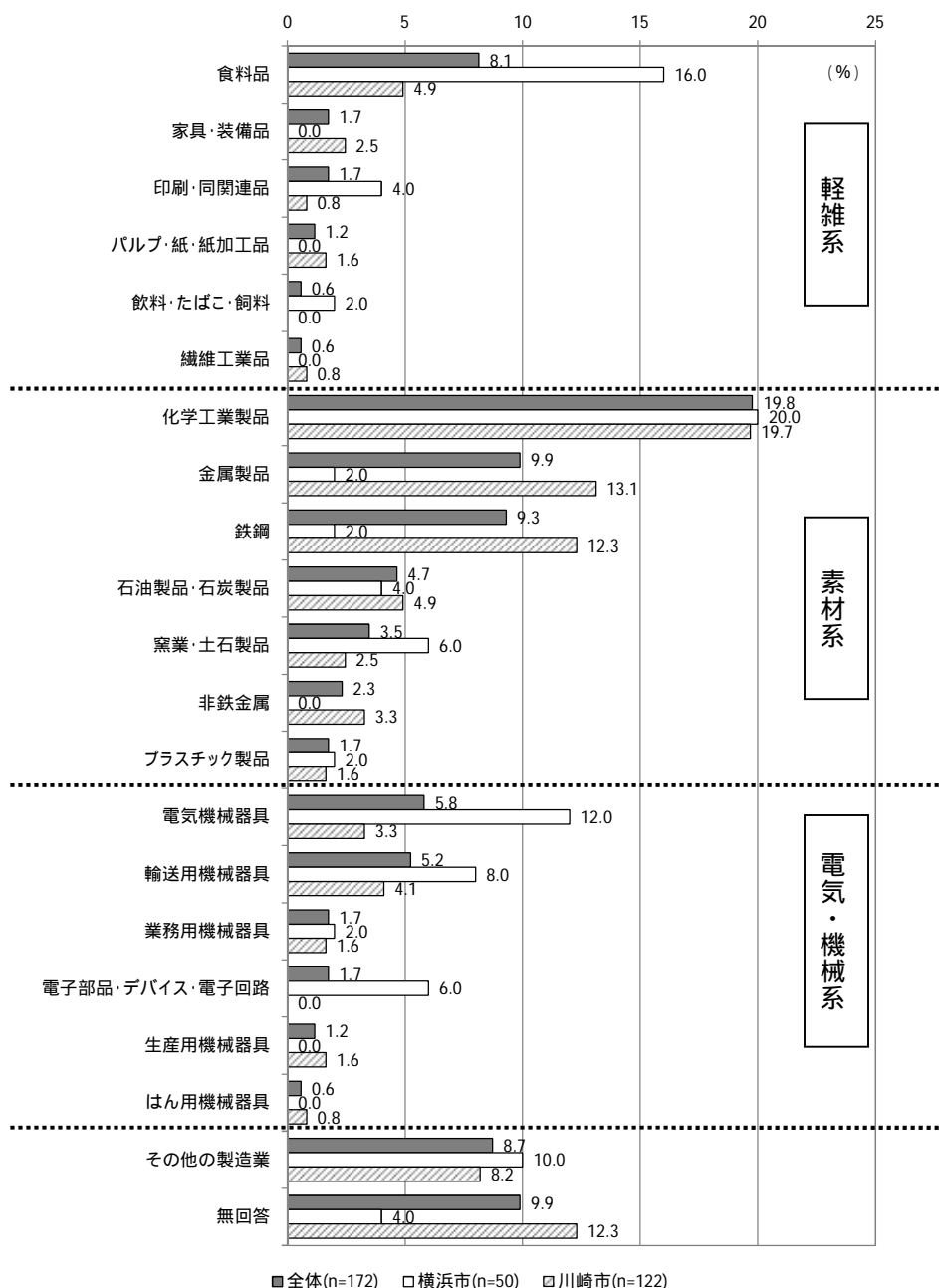


### 3) 主な製造品（製造業のみ）

製造業では、「化学工業製品」「金属製品」「鉄鋼」といった重厚長大製品を製造する事業所が多い。

- ・製造業者の主な製造品は「化学工業製品」(19.8%)が最も多く、次いで「金属製品」(9.9%)、「鉄鋼」(9.3%)の順となっており、全体では素材系の事業所が多い。特に「化学工業製品」については、横浜市・川崎市ともに約2割を占めており最多となっている。
- ・「木材・木製品」「なめし革・同製品・毛皮」「情報通信機械器具」の事業所からの回答はなかった。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「食料品」(16.0%)の割合が全体より多いほか、総じて電気・機械系の割合が全体より高くなっている。川崎市では「金属製品」(13.1%)、「鉄鋼」(12.3%)の割合が全体より多い。

図表III-6 主な製造品（製造業のみ）

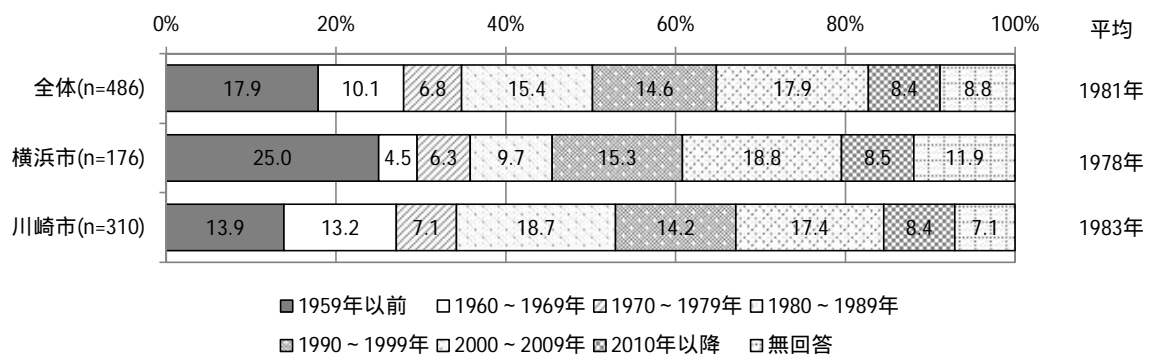


#### 4) 操業開始年

操業開始年は平均で 1981 年。操業開始の特に古い事業所は横浜市に多い。

- ・ 回答事業所全体の操業開始年は「1959 年以前」及び「2000～2009 年」が 17.9%と最も多く、平均では 1981 年となっている。1960 年代以前の事業所が多い一方、2000 年代以降の事業所も約 1/4 を占めている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「1959 年以前」（25.0%）の割合が全体より多く、川崎市では「1980～1989 年」（18.7%）の割合が全体より多い。創業開始の特に古い事業所は横浜市に多い傾向が見られる。これは、横浜臨海部の大黒ふ頭を除く大部分が、1940 年代以前に埋め立てられていることによるものと考えられる。

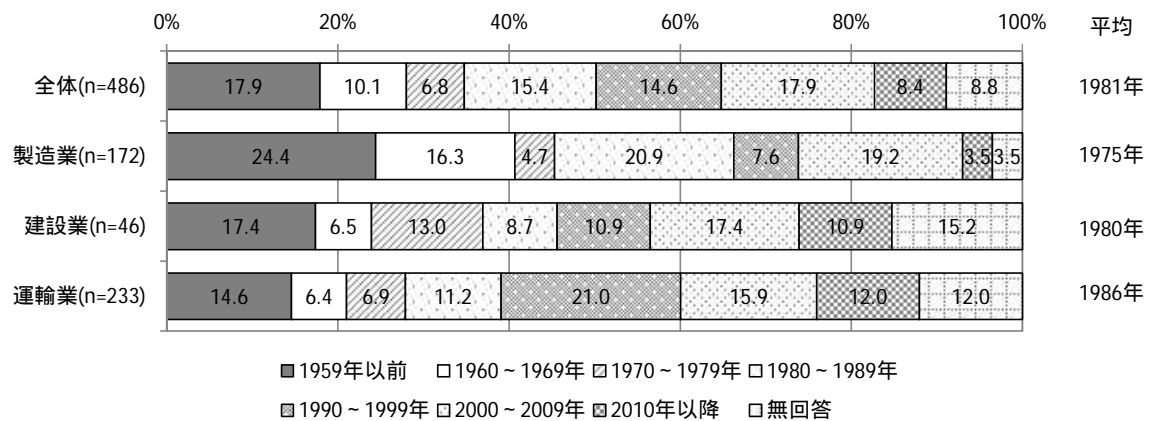
図表III-7 操業開始年



製造業の操業開始年は平均で 1975 年、建設業は 1980 年、運輸業は 1986 年。  
製造業は 1960 年代以前が 4 割超、運輸業は 1990 年代以降が半数近くを占める。

- ・ 業種別に操業開始年を見ると、製造業では「1959 年以前」（24.4%）が最も多く、平均で 1975 年と全体よりも操業開始が古い。
- ・ 建設業では「1959 年以前」及び「2000～2009 年」がともに 17.4%と最も多く、平均で 1980 年と全体と操業開始年が同程度となっている。
- ・ 運輸業では「1990～1999 年」（21.0%）が最も多く、平均で 1986 年と全体よりも操業開始が新しい。

図表III-8 操業開始年 業種別

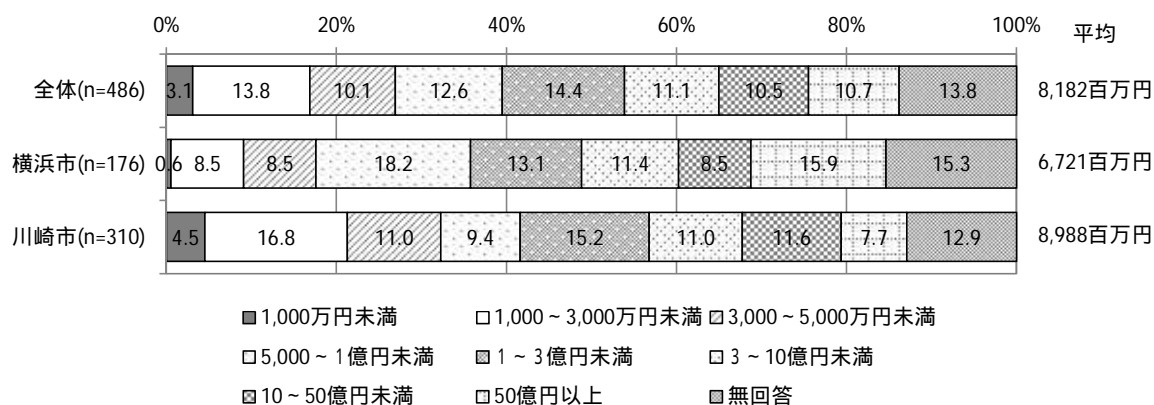


## 5) 資本金・出資金

横浜市は資本規模の大きい事業所の割合が、川崎市は資本規模の小さい事業所の割合が比較的多い。

- ・ 回答事業所全体の資本金・出資金は「1～3億円未満」(14.4%)が最も多い。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「50億円以上」(15.9%)の割合が全体より多く、逆に川崎市では「1,000万円未満」(4.5%)や「1,000～3,000万円未満」(16.8%)が全体より多い。この一因として、川崎臨海部に工業団地が多いことが考えられる。

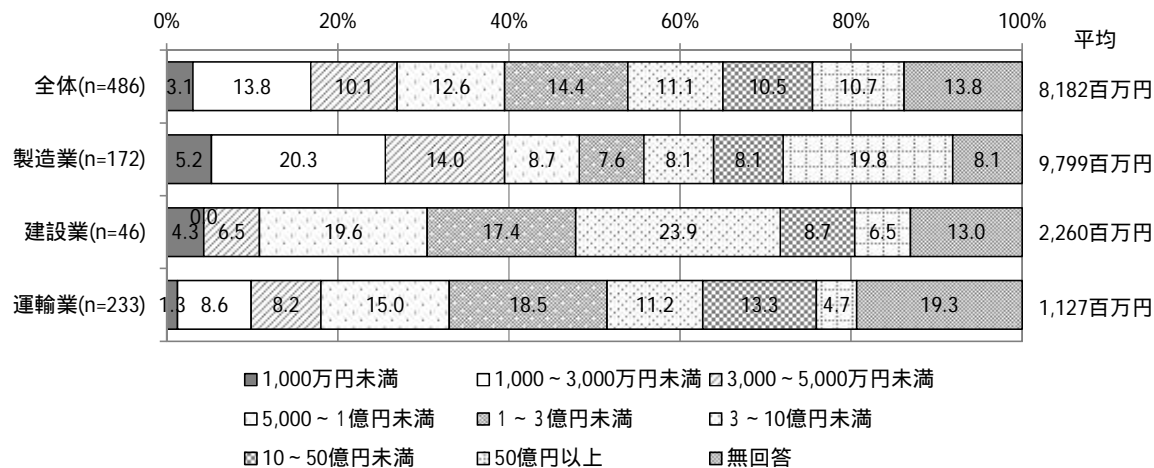
図表III-9 資本金・出資金



製造業の資本金・出資金は平均で9,799百万円、建設業は2,260百万円、運輸業は1,127百万円。

- ・ 業種別に資本金・出資金を見ると、製造業では「1,000～3,000万円未満」(20.3%)や「50億円以上」(19.8%)の割合が全体に比べて多く、やや二極化の傾向が見られる。
- ・ 建設業では、資本金・出資金の少ない事業所または多い事業所が全体に比べて少なく、5,000万円から10億円の規模の事業所で約6割を占めている。
- ・ 運輸業では、「1～3億円未満」(18.5%)が最も多く、「1,000万円未満」(1.3%)や「50億円以上」(4.7%)が他の業種に比べて最も少ない。

図表III-10 資本金・出資金 業種別



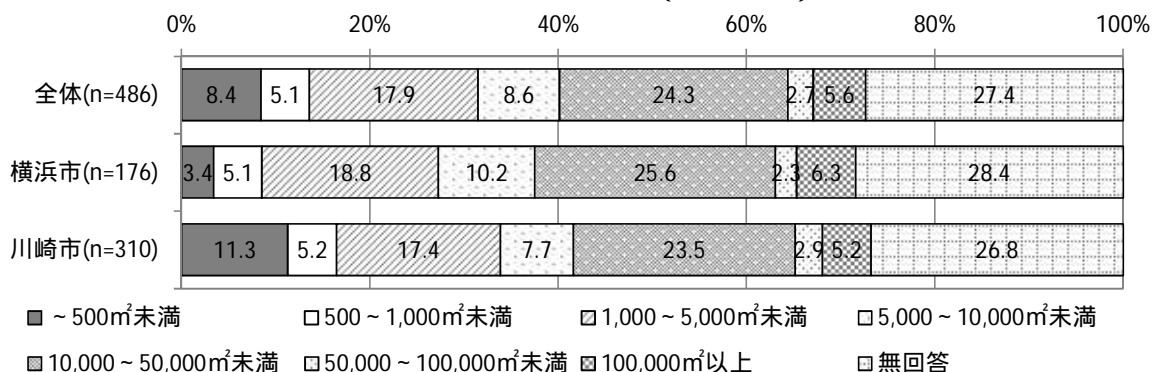
## 6) 事業所面積

### 【敷地面積】

敷地面積「10,000～50,000㎡未満」の事業所が全体の約1/4を占める。  
川崎市は「～500㎡未満」の小規模事業所の割合が横浜市に比べて多い。

- ・回答事業所全体の敷地面積は「10,000～50,000㎡未満」(24.3%)が最も多く、次いで「1,000～5,000㎡未満」(17.9%)となっている。
- ・川崎市は「～500㎡未満」の小規模事業所が11.3%と1割を超えている。

図表III-1 1 事業所面積（敷地面積）

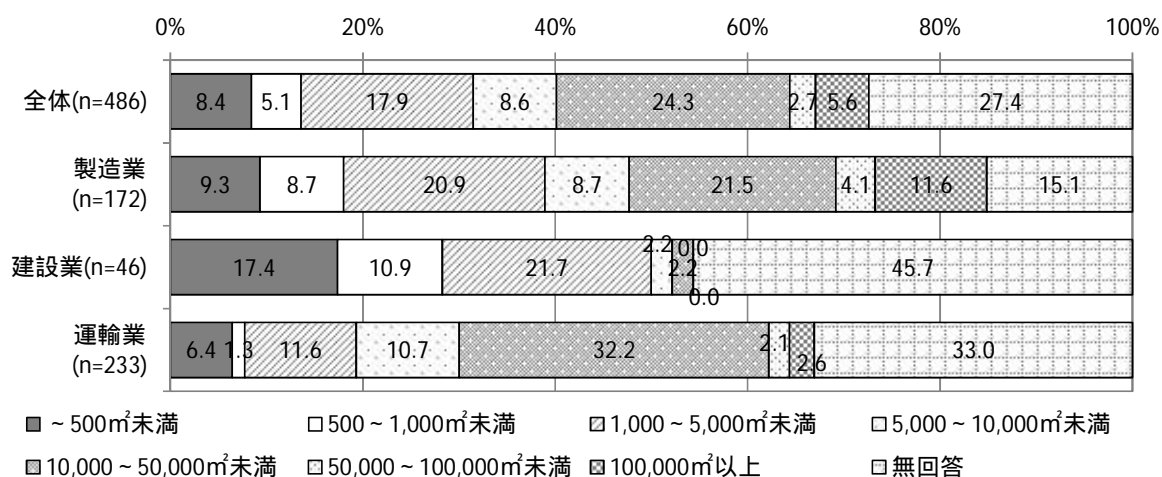


製造業・運輸業は「10,000～50,000㎡未満」の事業所が最も多く、建設業では「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多い。

敷地面積の大きな事業所は製造業に多く、小さな事業所は建設業に多い。

- ・業種別に敷地面積を見ると、製造業は「10,000～50,000㎡未満」(21.5%)の事業所が最も多く、「100,000㎡以上」の大規模事業所も1割以上見られるなど、敷地面積の規模が大きい事業所が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は「1,000～5,000㎡未満」(21.7%)と最も多く、次いで「～500㎡未満」(17.4%)となっており、敷地面積の小さい事業所の割合が他の2業種に比べて多い。
- ・運輸業は「10,000～50,000㎡未満」(32.2%)が最も多く、無回答を除いた事業所の約半数を占めている。

図表III-1 2 事業所面積（敷地面積） 業種別



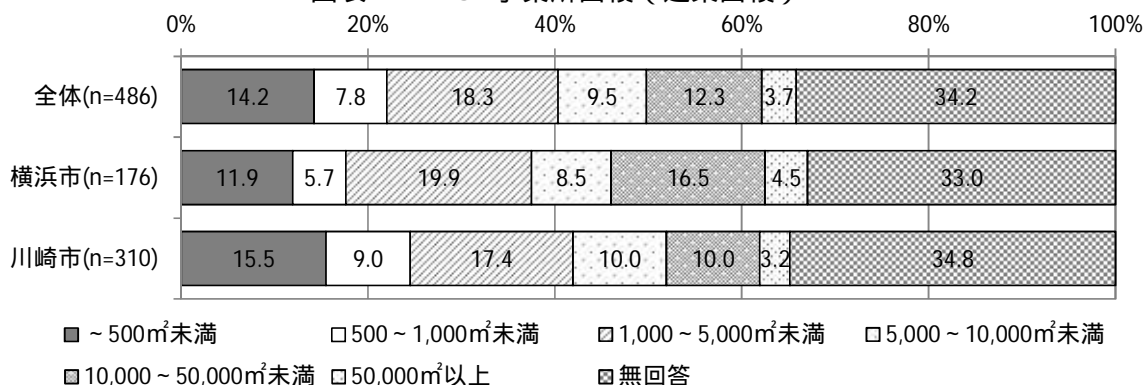


【建築面積】

建築面積「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多い。

- ・回答事業所全体の建築面積は「1,000～5,000㎡未満」(18.3%)が最も多く、次いで「～500㎡未満」(14.2%)となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「10,000～50,000㎡未満」(16.5%)と「50,000㎡以上」(4.5%)の事業所の割合が川崎市に比べて多く、川崎市では「～500㎡未満」(15.5%)と「500～1,000㎡未満」(9.0%)の事業所の割合が横浜市に比べて多い。

図表III-13 事業所面積（建築面積）

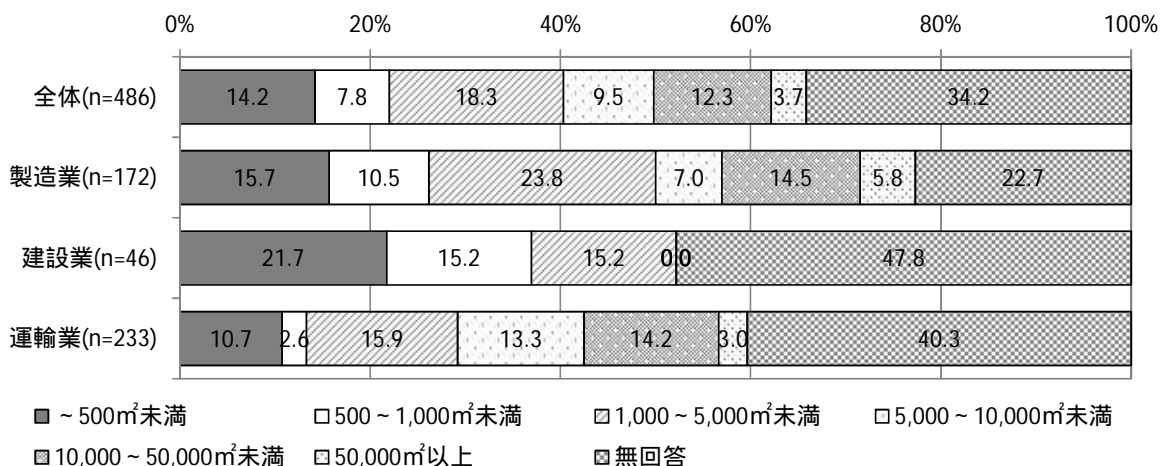


製造業・運輸業は「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多く、建設業では「～500㎡未満」の事業所が最も多い。

建築面積の大きな事業所は製造業に多く、運輸業でも一定程度見られる。

- ・業種別に建築面積を見ると、製造業では「1,000～5,000㎡未満」(23.8%)が最も多く、「10,000～50,000㎡」(14.5%)や「50,000㎡以上」(5.8%)の事業所も一定程度見られるなど、規模の大きい事業所が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は「～500㎡未満」(21.7%)が最も多く、他の2業種に比べて建築面積の小さい事業所の割合が多い。
- ・運輸業は「1,000～5,000㎡未満」(15.9%)が最も多く、「10,000～50,000㎡未満」(14.2%)も一定程度見られる。また、建築面積1,000㎡未満の事業所の割合が他の2業種に比べて少ない。

図表III-14 事業所面積（建築面積） 業種別

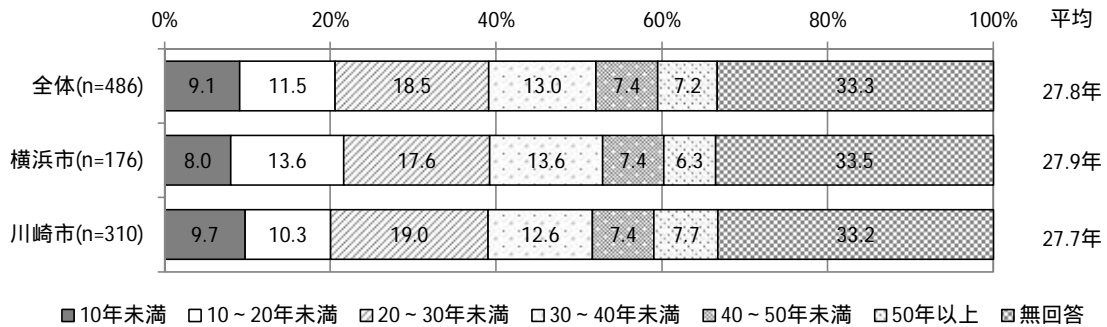


## 7) 建築年数

建築年数は平均で 27.8 年。

- ・ 回答事業所全体の建築年数は「20～30年未満」（18.5%）が最も多く、平均では 27.8 年となっている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、構成比・平均年数ともに、大きな差は見られない。

図表III-15 建築年数

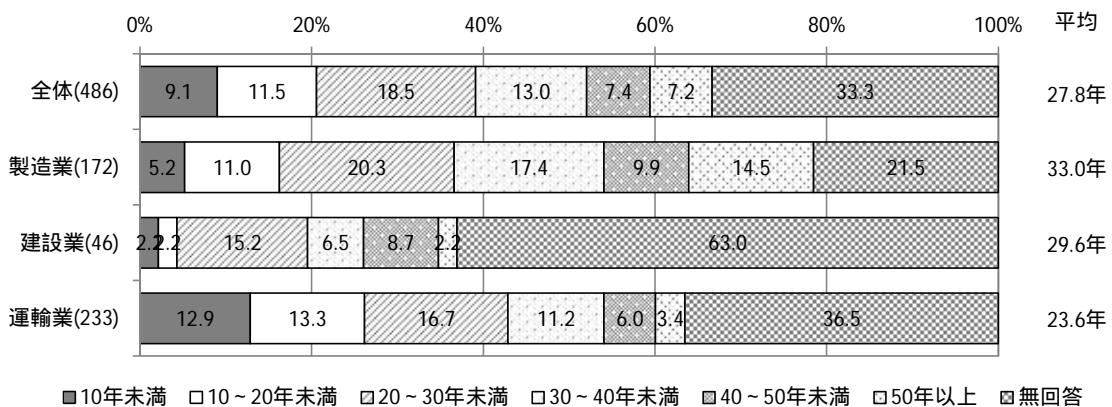


建築年数の平均は製造業 33.0 年、建設業 29.6 年、運輸業 23.6 年。

製造業は「50年以上」が 14.5% を占める。

- ・ 建築年数を業種別に見ると、製造業では「50年以上」（14.5%）が 3 番目に多く、他の 2 業種と比べて古い事業所の割合が多い傾向が見られる。
- ・ 運輸業では「20～30年未満」（16.7%）が最も多く、平均で 23.6 年となっている。20年未満の割合も他の 2 業種より多く、比較的新しい事業所が多い傾向が見られる。

図表III-16 建築年数 業種別

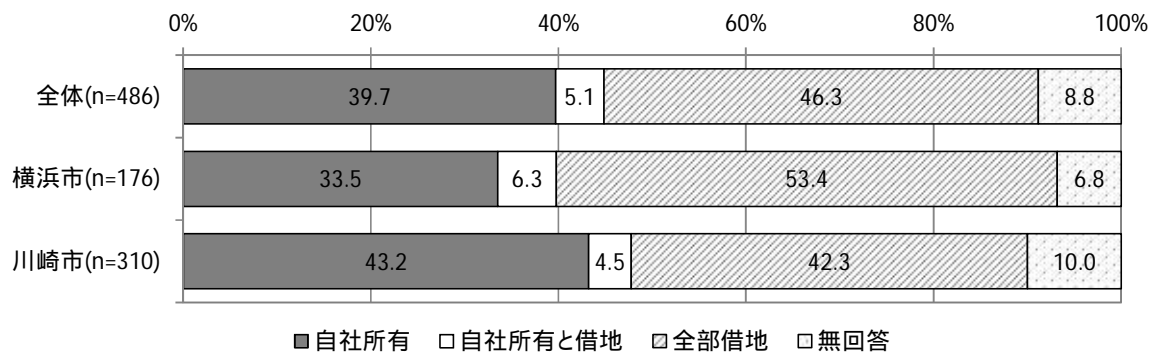


## 8) 事業所用地の所有形態

事業所用地の所有形態は「自社所有」40%、「全部借地」46%。

- ・回答事業所全体の事業所用地の所有形態は「全部借地」(46.3%)が最も多く、次いで「自社所有」(39.7%)となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市は「自社所有」(43.2%)の割合が全体よりも多く、「全部借地」(42.3%)とほぼ同じ割合となっている。一方横浜市は「全部借地」(53.4%)の割合が全体よりも多く、「自社所有」(33.5%)の割合が少ない。

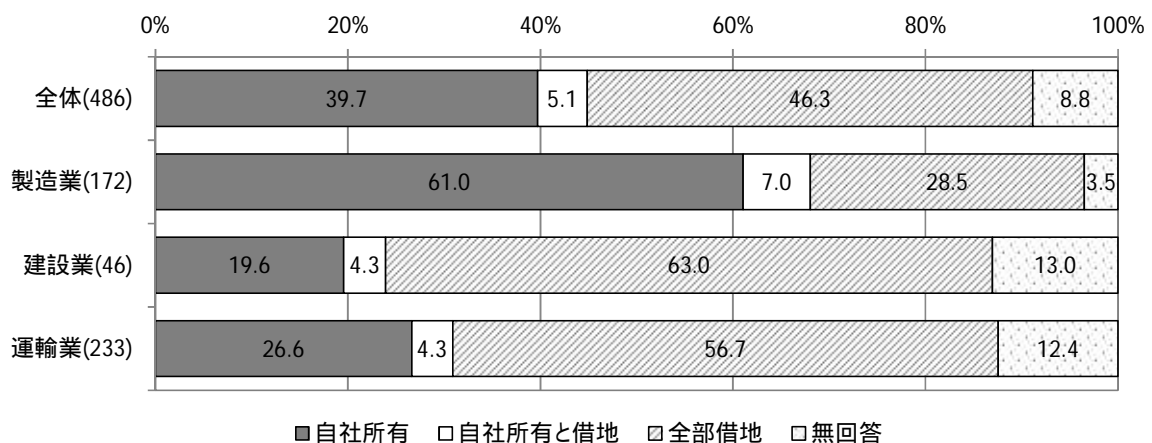
図表III-17 事業所用地の所有形態



「自社所有」の割合は製造業61%、建設業20%、運輸業27%。

- ・事業所用地の所有形態を業種別に見ると、製造業は「自社所有」(61.0%)の割合が多く、逆に建設業・運輸業は「自社所有」(順に19.6%、26.6%)の割合が少なく、「全部借地」(順に63.0%、56.7%)の割合が多い。

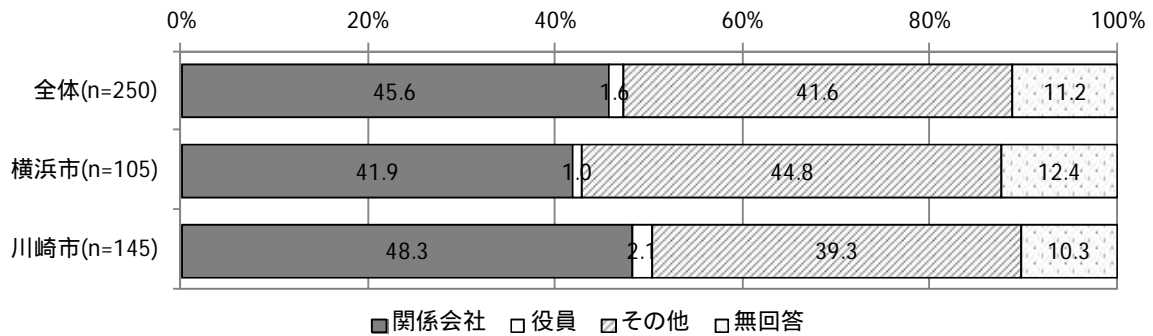
図表III-18 事業所用地の所有形態 業種別



事業用地の借地先は「関係会社」46%、「その他」42%。

- ・事業用地で借地のある回答事業所全体の借地先は「関係会社」（45.6%）が最も多く、次いで「その他」（41.6%）となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市は「関係会社」（48.3%）の割合が全体よりも若干多いが、大きな差は見られない。

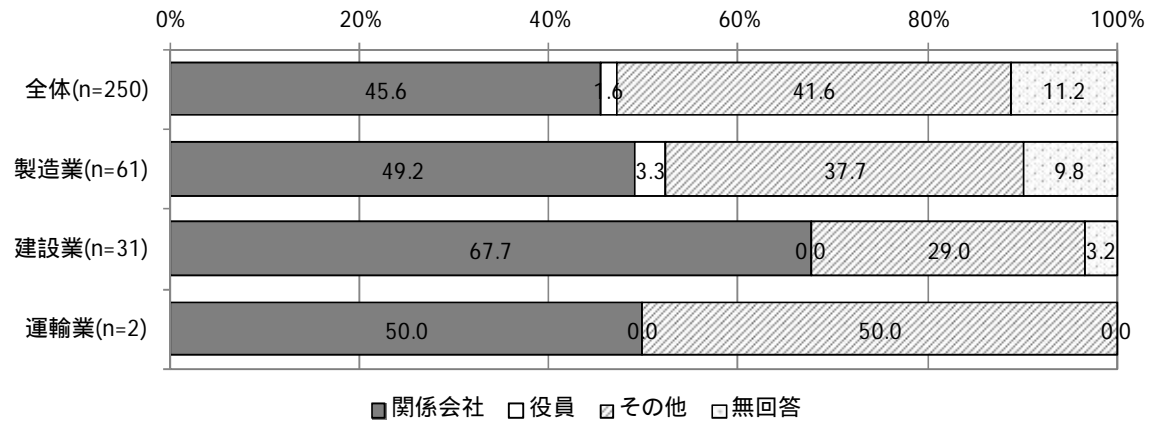
図表III-19 事業所用地の借地先



建設業は「関係会社」の割合が多い。

- ・事業用地で借地のある回答事業所の借地先を業種別に見ると、建設業は「関係会社」の割合が67.7%と他の2業種に比べて多く、運輸業は「その他」の割合が50.0%と多い。

図表III-20 事業所用地の借地先 業種別



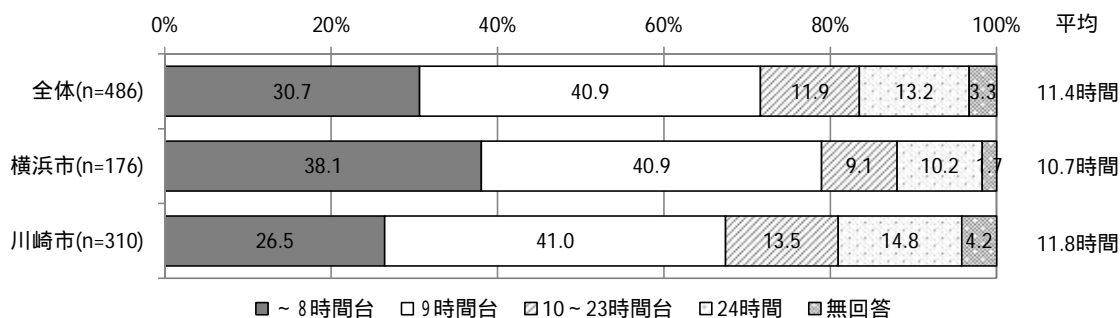
## 9) 営業（操業）時間

### 【営業時間】

営業（操業）時間は「9時間台」が約4割と最も多く、平均では11.4時間。  
「24時間」も1割以上。

- ・回答事業所全体の営業（操業）時間は「9時間台」（40.9%）が最も多く、平均では11.4時間となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、構成比に大きな差は見られないが、川崎市のほうが営業時間が長い事業所が比較的多く、平均でも横浜市より1.1時間長い。

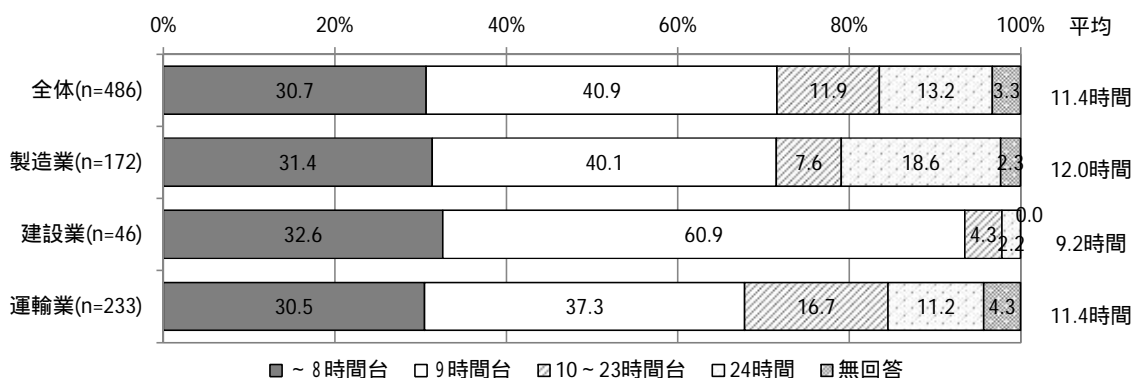
図表III-21 営業（操業）時間



建設業は「9時間台」の割合が多く、「24時間」の割合が少ない。  
製造業の2割弱は「24時間」。

- ・営業（操業）時間を業種別に見ると、建設業は「9時間台」が60.9%と他の2業種に比べて多く、逆に「10~23時間台」（4.3%）や「24時間」（2.2%）は少ない。
- ・「24時間」の事業所は製造業で18.6%と最も多く、次いで運輸業が11.2%となっている。

図表III-22 営業（操業）時間 業種別

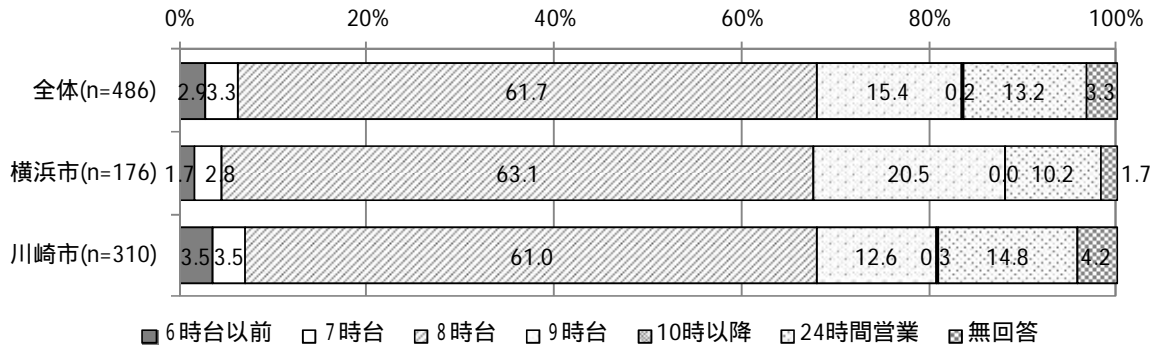


【始業時間】

始業時間は「8時台」と「9時台」で全体の3/4以上を占める。

- ・回答事業所全体の始業時間は「8時台」(61.7%)が最も多く、次いで「9時台」(15.4%)となっており、これら2つの時間帯で3/4以上を占めている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市のほうが「9時台」(20.5%)が多く、逆に川崎市は「24時間営業」(14.8%)が多い。

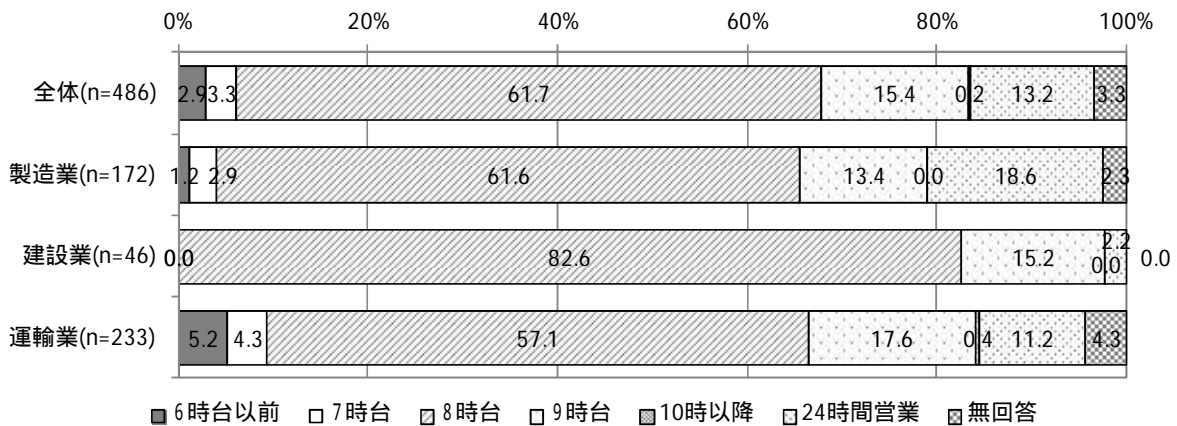
図表III-23 始業時間



建設業は「8時台」の割合が多く、「6時台以前」や「7時台」の早い時間帯の事業所はない。運輸業は「6時台以前」や「7時台」の早い時間帯の事業所が比較的多い。

- ・始業時間を業種別にみると、建設業は「8時台」が82.6%と他の2業種に比べて多く、逆に「6時台以前」や「7時台」の早い時間帯は0%となっている。
- ・運輸業は「6時台以前」(5.2%)や「7時台」(4.3%)などの始業時間が早い事業所の割合が他の2業種に比べて多い。

図表III-24 始業時間 業種別

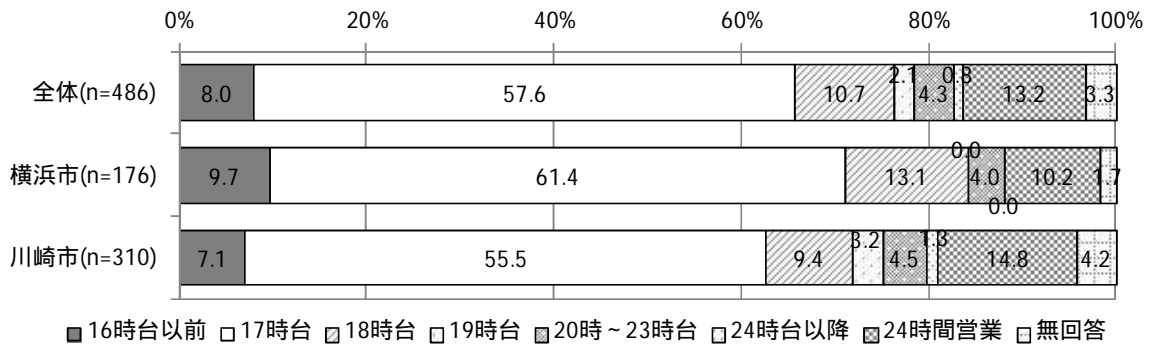


【終業時間】

終業時間は「16時台以前」「17時台」「18時台」の時間帯で全体の3/4以上を占める。  
横浜市は川崎市に比べて早い時間帯の事業所が比較的多い。

- ・回答事業所全体の終業時間は「17時台」（57.6%）が最も多く、「24時間営業」（13.2%）を除くと、次いで「18時台」（10.7%）、「16時台以前」（8.0%）となっており、これら時間帯で全体の3/4以上を占める。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は川崎市に比べて早い時間帯の事業所が比較的多い。

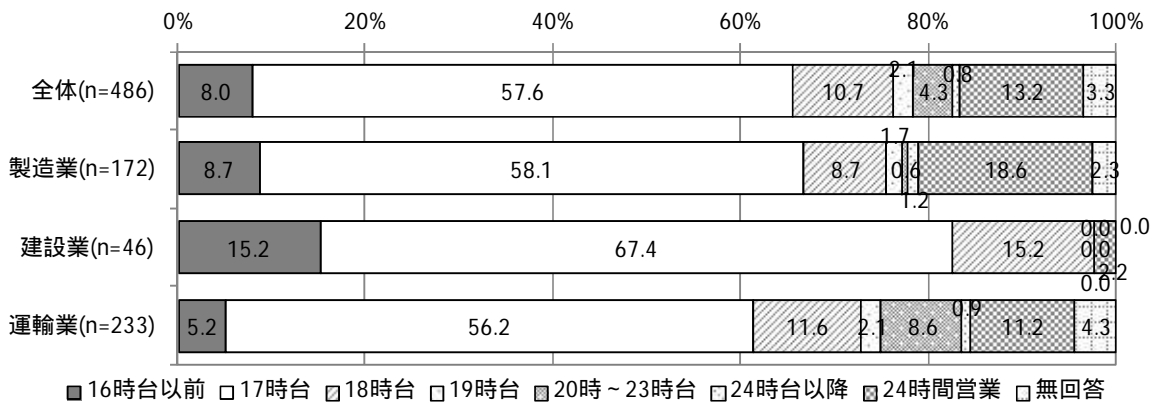
図表III-25 終業時間



建設業の終業時間は早い時間帯が多く、遅い時間帯が少ない。

- ・終業時間を業種別に見ると、建設業は「16時台以前」（15.2%）や「17時台」（67.4%）などの早い時間帯の事業所が他の2業種に比べて多く、逆に遅い時間帯は少ない。

図表III-26 終業時間 業種別



## (2) 事業所の現状

### 1) 事業所の機能

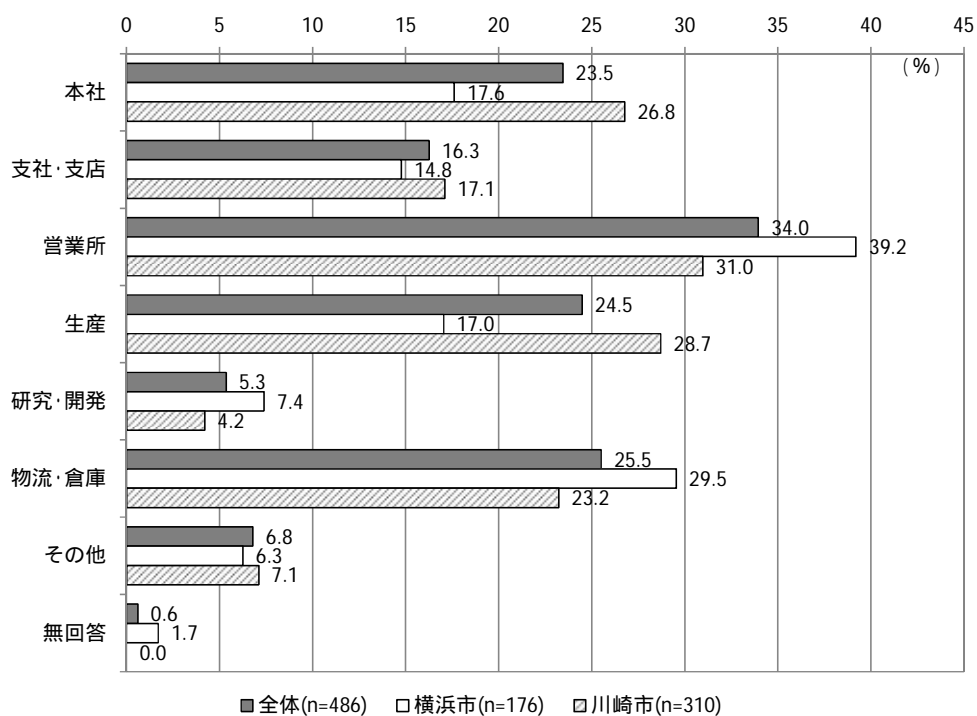
#### 現状

事業所の機能は「営業所」が約 1 / 3、「物流・倉庫」「生産」が約 1 / 4。

横浜市は「営業所」が約 4 割、「物流・倉庫」が約 3 割。川崎市は「本社」が約 1 / 4、「生産」が約 3 割。

- ・回答事業所全体の事業所の機能は「営業所」(34.0%)が最も多く、次いで「物流・倉庫」(25.5%)、「生産」(24.5%)となっており、「研究・開発」(5.3%)は少数となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「営業所」(39.2%)や「物流・倉庫」(29.5%)、「研究・開発」(7.4%)が川崎市に比べて多く、川崎市は「本社」(26.8%)や「生産」(28.7%)が横浜市に比べて多い。

図表III-27 事業所の機能

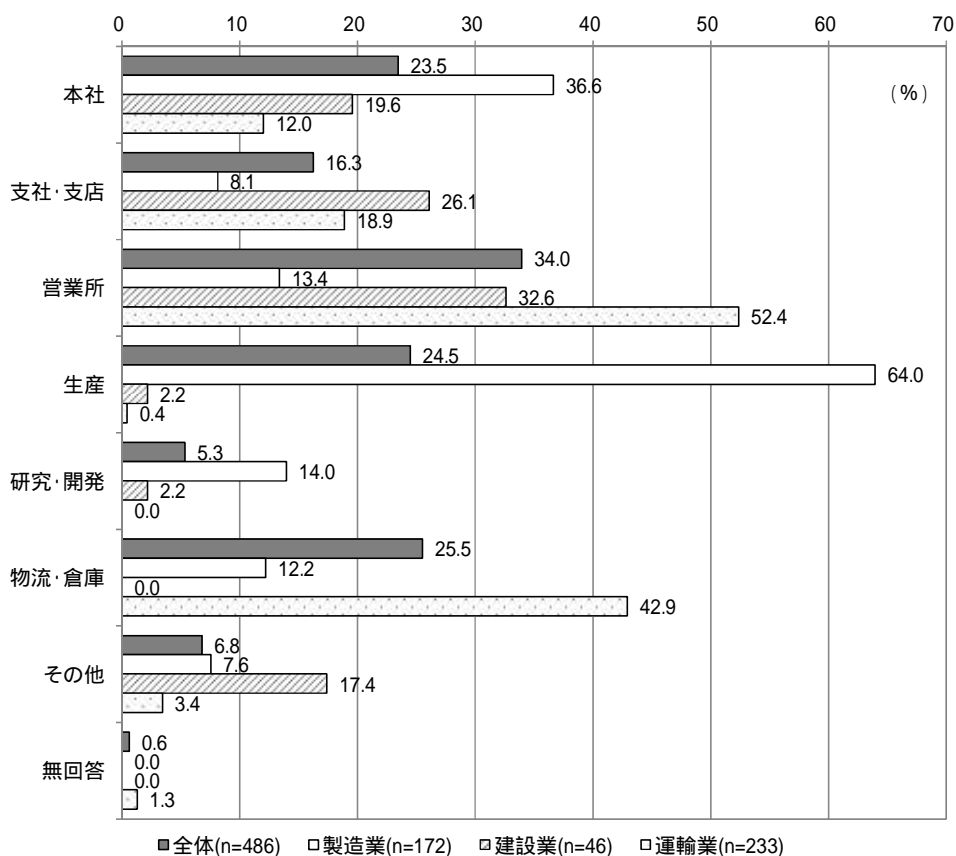




「本社」「研究・開発」は製造業に多く、「支社・支店」は建設業、「営業所」は運輸業に多い。

- ・業種別に事業所の機能を見ると、当然のことながら製造業では「生産」（64.0％）が最も多く、運輸業では「営業所」（52.4％）と「物流・倉庫」（42.9％）が多い。
- ・その他、製造業は「本社」（36.6％）や「研究・開発」（14.0％）が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は「支社・支店」（26.1％）が他の2業種に比べて多い。

図表III-28 事業所の機能 業種別



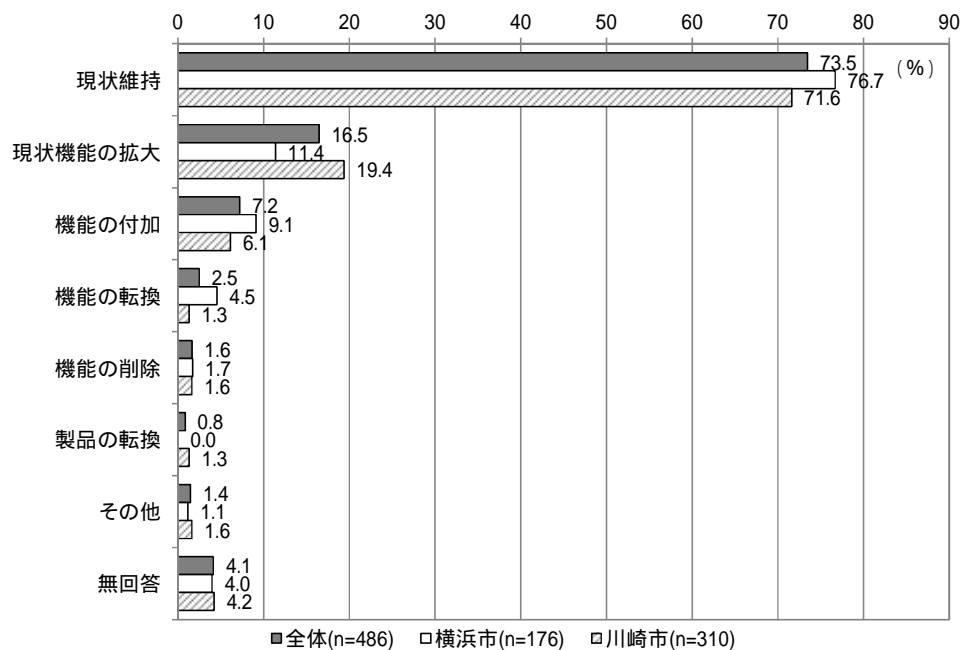
## 今後の事業所の機能

今後の事業所の機能は現状維持が7割以上。

川崎市は「現状機能の拡大」が2割弱と横浜市に比べて多い。

- ・回答事業所全体の今後の事業所の機能についての意向は「現状維持」(73.5%)が最も多く、次いで「現状機能の拡大」(16.5%)となっており、「機能の付加」(7.2%)、「機能の転換」(2.5%)、「製品の転換」(0.8%)等は少数。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市では「現状機能の拡大」(19.4%)が横浜市の11.4%に比べて多い。

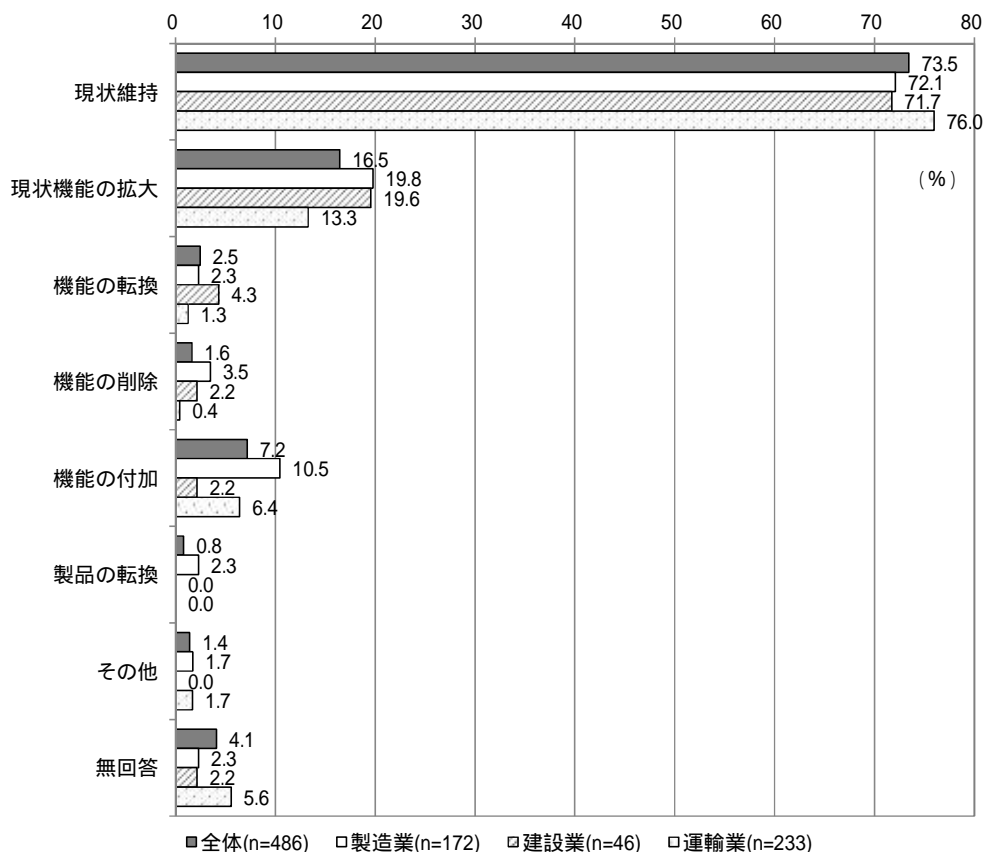
図表III-29 今後の事業所の機能



製造業・建設業は「現状機能の拡大」が約2割と比較的多く、製造業は「機能の付加」も約1割と一定程度見られる。

- ・業種別に見ると、いずれの業種も「現状維持」が7割以上と多いが、製造業・建設業では「現状機能の拡大」（順に19.8%・19.6%）が運輸業の13.3%に比べて多い。
- ・また、製造業では「機能の付加」（10.5%）も他の2業種に比べて若干多い。

図表III-30 今後の事業所の機能 業種別

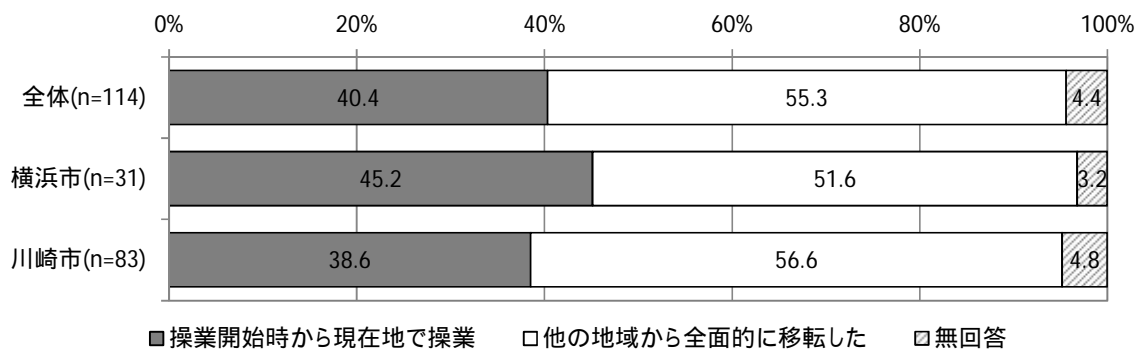


## 2) 操業経緯（本社のみ）

「本社」機能のある事業所のうち「現在地で操業開始」は40%、「他地域から全面的に移転」は55%。

- ・「本社」機能のある事業所のうち、「操業開始時から現在地で操業」は40.4%、「他の地域から全面的に移転した」は55.3%となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「操業開始時から現在地で操業」は横浜市で45.2%、川崎市で38.6%と、横浜市のほうが創業地で営業している事業所が多い。
- ・なお、「他の地域から全面的に移転した」事業所の内訳を見ると、神奈川県内からの移転が約3/4を占めていた。

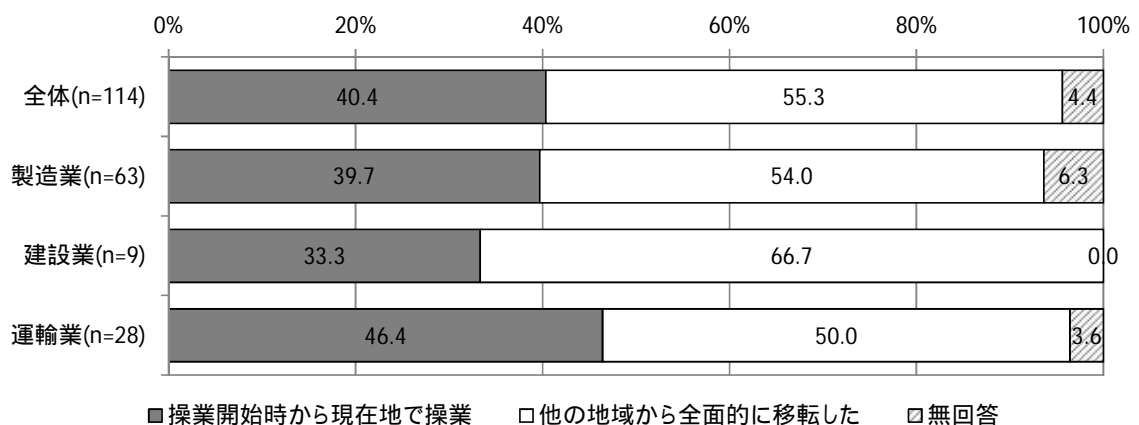
図表III-3 1 操業経緯



創業地が本社となっている事業所は運輸業が46%と最も多く、製造業も40%。

- ・業種別に見ると、「操業開始時から現在地で操業」は運輸業が46.4%と最も多いが、製造業も39.7%と約4割となっている。

図表III-3 2 操業経緯 業種別



### 3) 従業員数

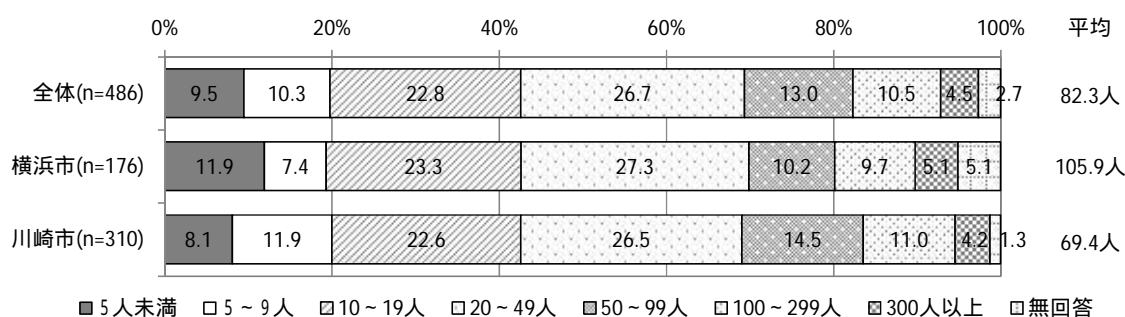
#### 従業員数の現状

##### 【従業員数合計】

従業員数は「50人未満」の事業所で約7割を占めるが、「100人以上」も15%。平均で82人。

- ・回答事業所全体の従業員数は「20～49人」(26.7%)が最も多く、次いで「10～19人」(22.8%)となっており、50人未満の事業所で約7割を占める。
- ・「300人以上」も4.5%と一定程度見られ、「100人以上」では15.0%となっている。平均では82.3人。
- ・横浜市・川崎市別にみると、横浜市は平均で105.9人、川崎市は平均で69.4人となっており、横浜市のほうが1事業所当たりの従業員数が多い。

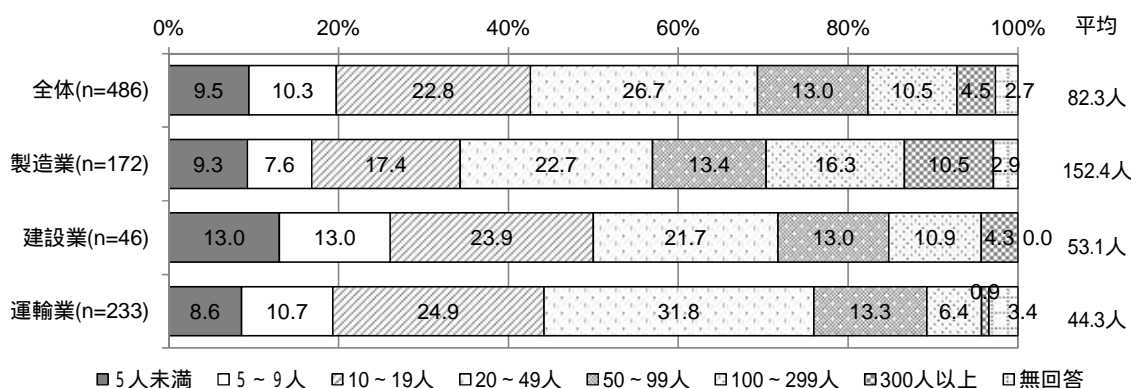
図表III-33 従業員数合計



製造業は「300人以上」の事業所が約1割で平均も152.4人と従業員数規模が大きい。

- ・従業員数合計を業種別に見ると、製造業は「100～299人」(16.3%)や「300人以上」(10.5%)の従業員数規模の大きい事業所が他の2業種に比べて多く、平均で152.4人となっている。
- ・建設業は平均53.1人、運輸業は平均44.3人となっている。

図表III-34 従業員数合計 業種別

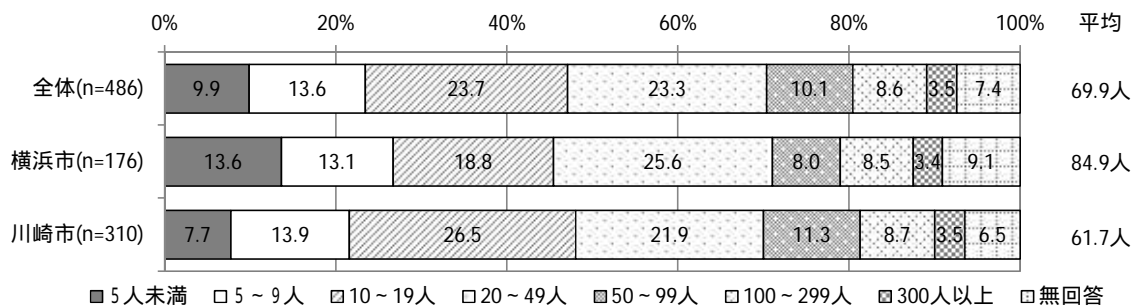


【正規従業員数】

正規従業員数は「50人未満」の事業所が約7割を占める。  
 正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合は約85%。

- ・回答事業所全体の正規従業員数（正社員・正職員）は「10～19人」（23.7%）が最も多く、次いで「20～49人」（23.3%）となっており、50人未満の事業所で約7割を占める。正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）は84.9%となっている。
- ・横浜市・川崎市別にみると、横浜市が平均で84.9人、川崎市は平均で61.7人となっている。
- ・ただし、正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）では、横浜市80.2%、川崎市88.9%となっており、川崎市のほうが正規従業員の比率が高い。

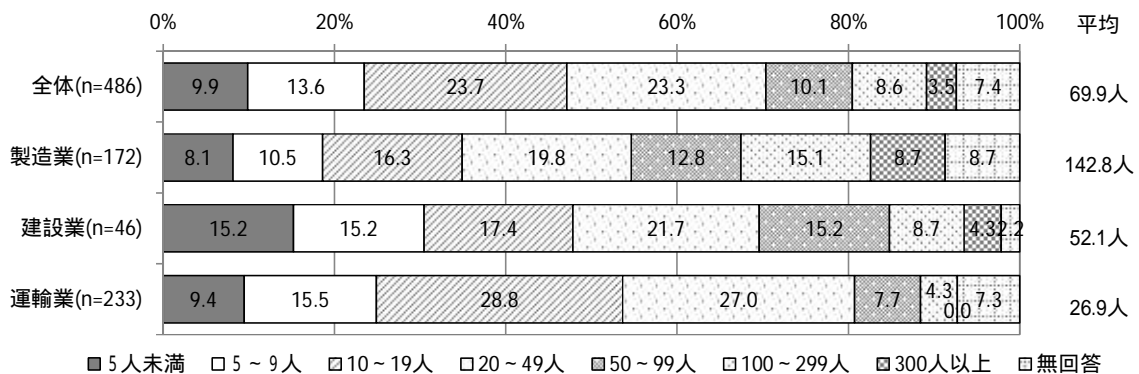
図表III-35 正規従業員数



正規従業員数平均は製造業が142.8人、建設業が52.1人、運輸業が26.9人。  
 運輸業は正規従業員数が従業員数合計に占める割合が小さい。

- ・正規従業員数を業種別に見ると、製造業は「100～299人」（15.1%）、「300人以上」（8.7%）と、他の2業種に比べて正規従業員数が多く、平均で142.8人となっている。
- ・建設業は平均52.1人、運輸業は平均26.9人となっている。
- ・正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）では、製造業が93.7%、建設業が98.1%、運輸業が60.7%となっており、運輸業が他の2業種に比べて正規従業員の割合が少ない。

図表III-36 正規従業員数 業種別

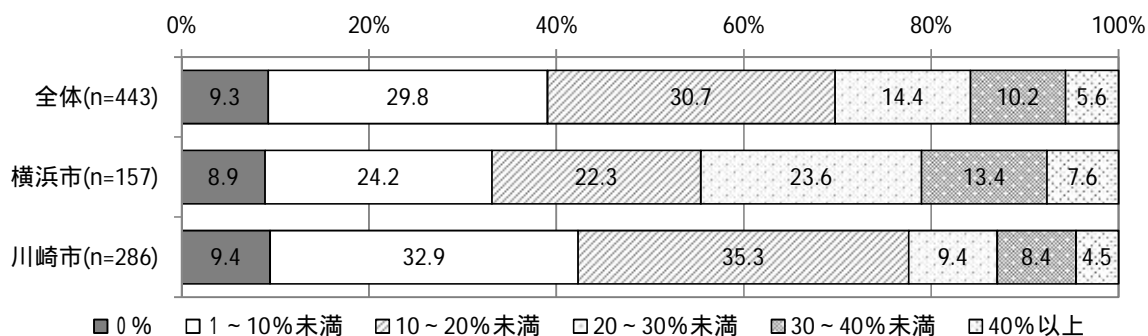


### 【女性従業員比率】

従業員数合計に占める女性従業員比率は「10～20%未満」の事業所が約3割。0%も1割弱。

- ・回答事業所全体の従業員数合計に占める女性従業員比率は「10～20%未満」の事業所が30.7%と最も多く、次いで「1～10%未満」(29.8%)となっている。「0% (=女性従業員がいない)」の事業所も9.3%と1割弱見られる。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「30～40%未満」(13.4%)、「40%以上」(7.6%)と女性従業員比率の高い事業所が比較的多い。「0%」の事業所の割合は横浜市・川崎市で大きな差は見られない。

図表III-37 女性従業員比率

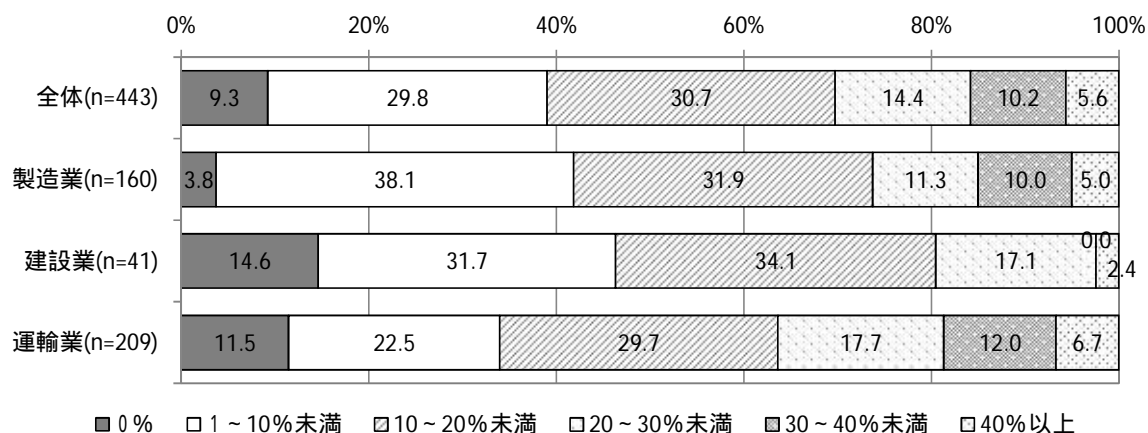


(注) 集計母数は従業員数合計及び女性従業員数の合計を回答している443事業所(以下、同様)。

従業員数合計に占める女性従業員比率は運輸業で高い傾向。

- ・女性従業員比率を業種別に見ると、運輸業は「20～30%未満」(17.7%)、「30～40%未満」(12.0%)、「40%以上」(6.7%)と他の2業種に比べて比率の高い事業所が多い。これは、倉庫内作業を行うパート・アルバイト等に女性の割合が多いためと考えられる。
- ・建設業は「0%」の事業所が14.6%と他の2業種に比べて多い。

図表III-38 女性従業員比率 業種別

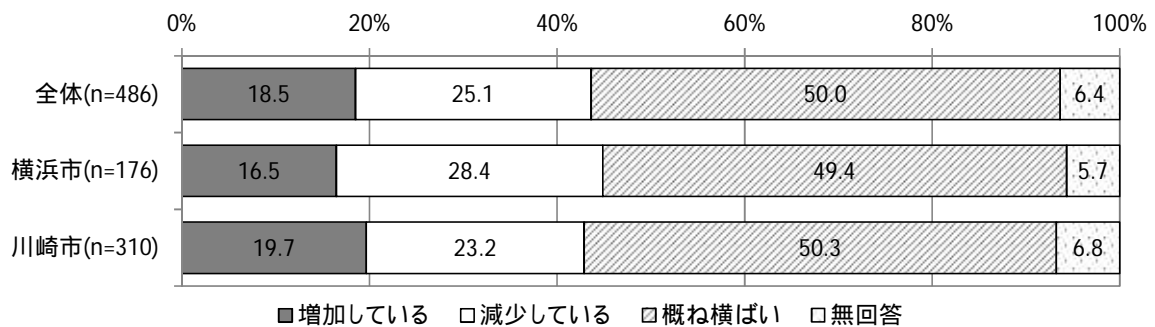


### 過去4年間の従業員数の増減

過去4年間の従業員数は「概ね横ばい」が約半数を占め、「増加」は2割弱も「減少」より少ない。

- ・回答事業所全体の過去4年間の従業員数の増減は「概ね横ばい」(50.0%)が最も多く、「増加している」が18.5%、「減少している」が25.1%となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市の「減少している」(28.4%)の割合が若干多い。

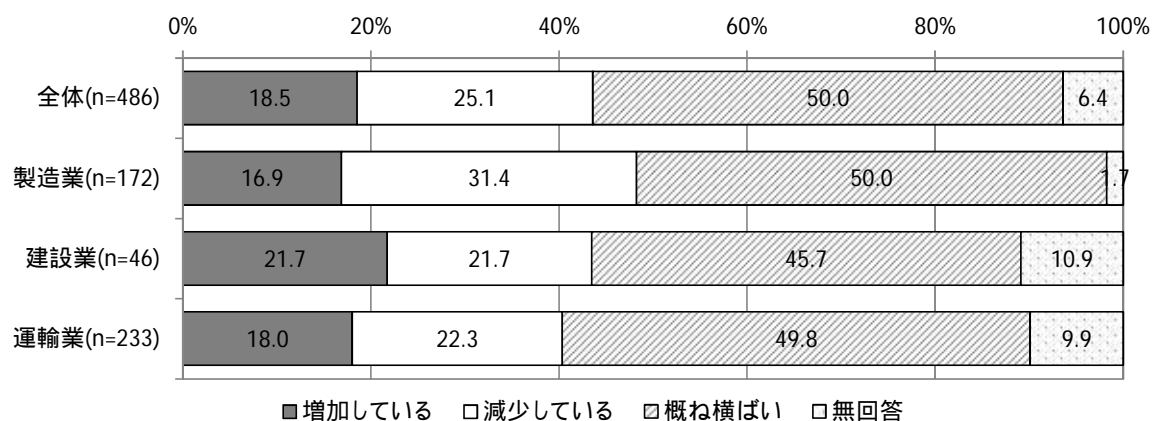
図表III-39 過去4年間の従業員数の増減



製造業で「減少している」が3割と若干多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「減少している」(31.4%)が他の2業種より若干多いが、全体の構成比と大きな差は見られない。

図表III-40 過去4年間の従業員数の増減 業種別



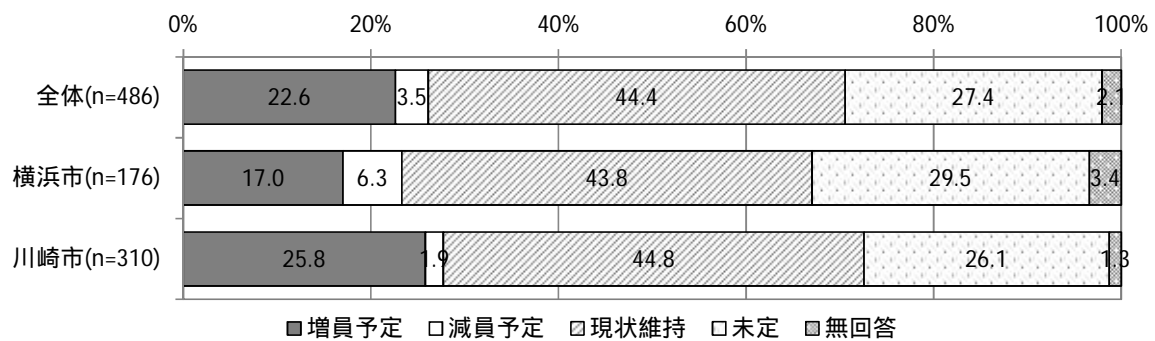


### 今後3年間の従業員数の増減予定・計画

従業員数を「増員予定」が2割強と過去4年間に比べて多い。「減員予定」は4%と少数。川崎市のほうが「増員予定」の割合が多い。

- ・回答事業所全体の今後3年間の従業員数の増減予定・計画は「現状維持」(44.4%)が最も多く、次いで「未定」(27.4%)となっている。「増員予定」(22.6%)は「減員予定」(3.5%)に比べて大幅に多く、従業員数が減少した過去4年間とは異なった傾向が見られる。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市の「増員予定」(25.8%)の割合が多い。

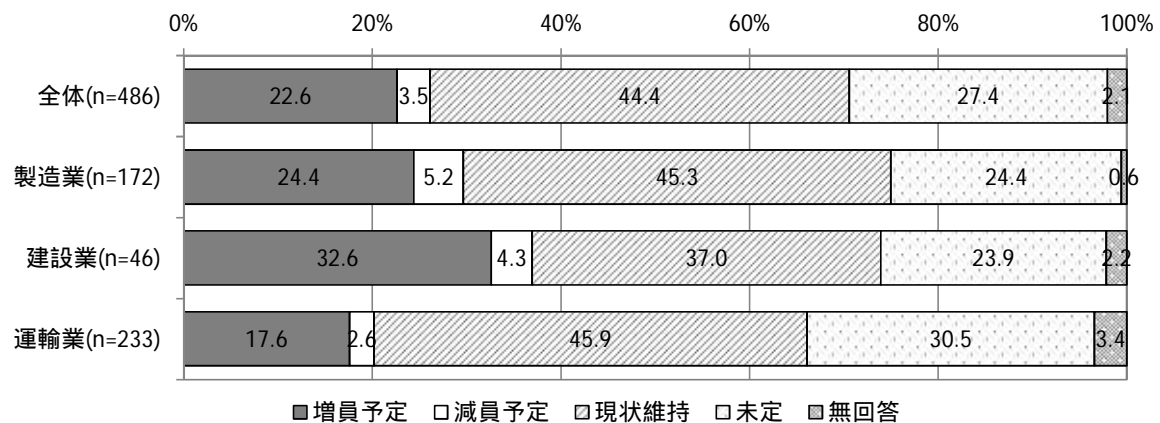
図表III-4 1 今後3年間の従業員数の増減予定・計画



「増員予定」は建設業で3割強と多く、製造業も約1/4。運輸業は他の2業種に比べて比較的少ない。

- ・業種別に見ると、「増員予定」は建設業で32.6%と他の2業種に比べて多く、製造業では24.4%、運輸業は17.6%となっている。

図表III-4 2 今後3年間の従業員数の増減予定・計画 業種別



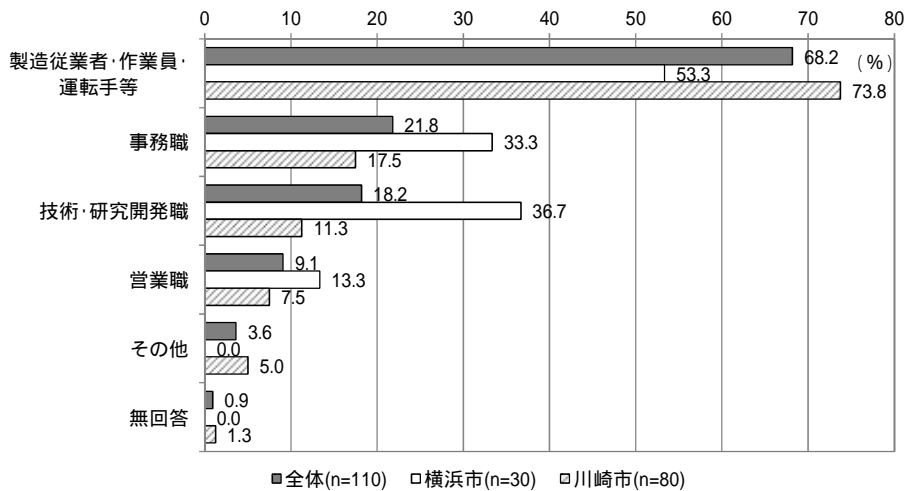
## 増員予定の職種

増員予定の事業所のうち、増員予定の職種は「製造業従業者・作業員・運転手等」が7割弱と多い。

横浜市では、「技術・研究開発職」の割合が多い。

- ・回答事業所全体の増員予定の職種は「製造業従業者・作業員・運転手等」(68.2%)が最も多く、次いで「事務職」(21.8%)となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「技術研究開発職」(36.7%)、「事務職」(33.3%)の割合が多く、川崎市では「製造業従業者・作業員・運転手等」(73.8%)の割合が多い。

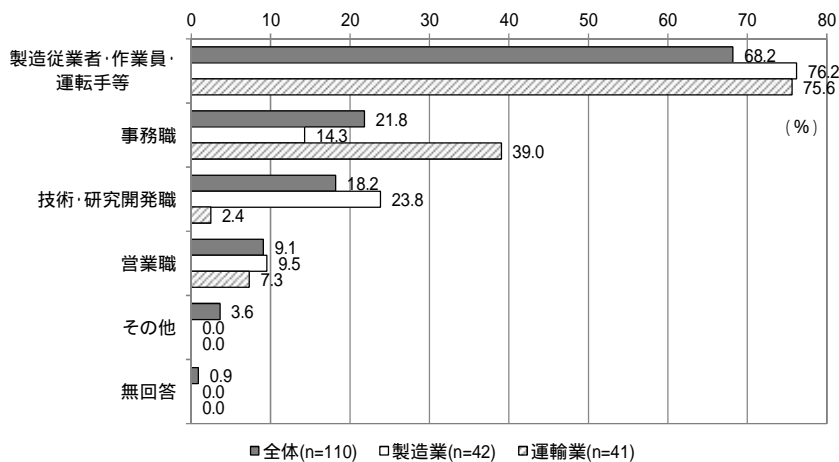
図表III-43 増員予定の職種



製造業では「技術・研究開発職」が2割強、運輸業では「事務職」が4割弱と比較的多い。

- ・製造業・運輸業別に見ると、製造業・運輸業ともに「製造業従業者・作業員・運転手等」が順に76.2%・75.6%と最も多い。
- ・製造業では「技術・研究開発職」が23.8%、運輸業では「事務職」が39.0%と多い。

図表III-44 増員予定の職種 業種別



(注) 建設業は「増員予定」の事業所が15事業所と少ないため図表から除外した。

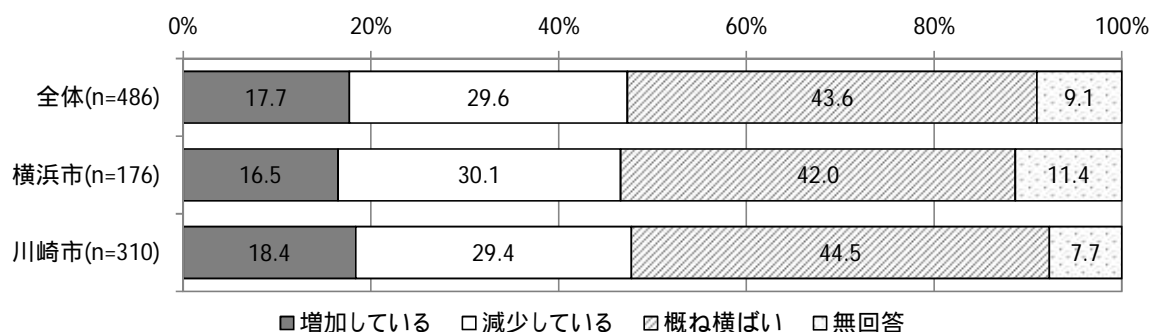
#### 4) 売上高

##### 過去4年間の売上高の推移

過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」が4割強、「増加」が2割弱、「減少」が約3割。

- ・回答事業所全体の過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」（43.6%）が最も多く、「増加している」（17.7%）は「減少している」（29.6%）よりも1割以上少ない。
- ・横浜市・川崎市別に見ても、大きな差は見られない。

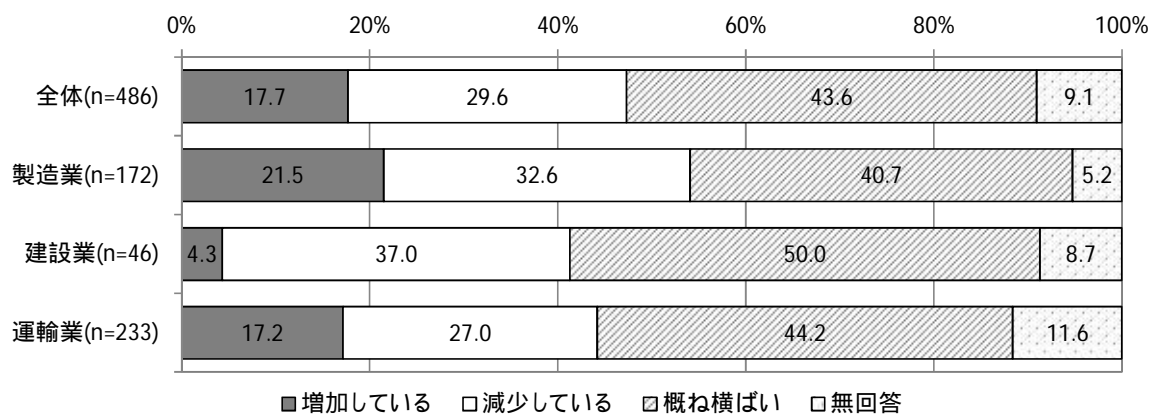
図表III-45 過去4年間の売上高の推移



建設業は「減少している」が4割弱と多い。

- ・業種別に見ると、建設業は他の2業種に比べて「増加している」（4.3%）が少なく、「減少している」（37.0%）が多い傾向にある。

図表III-46 過去4年間の売上高の推移 業種別

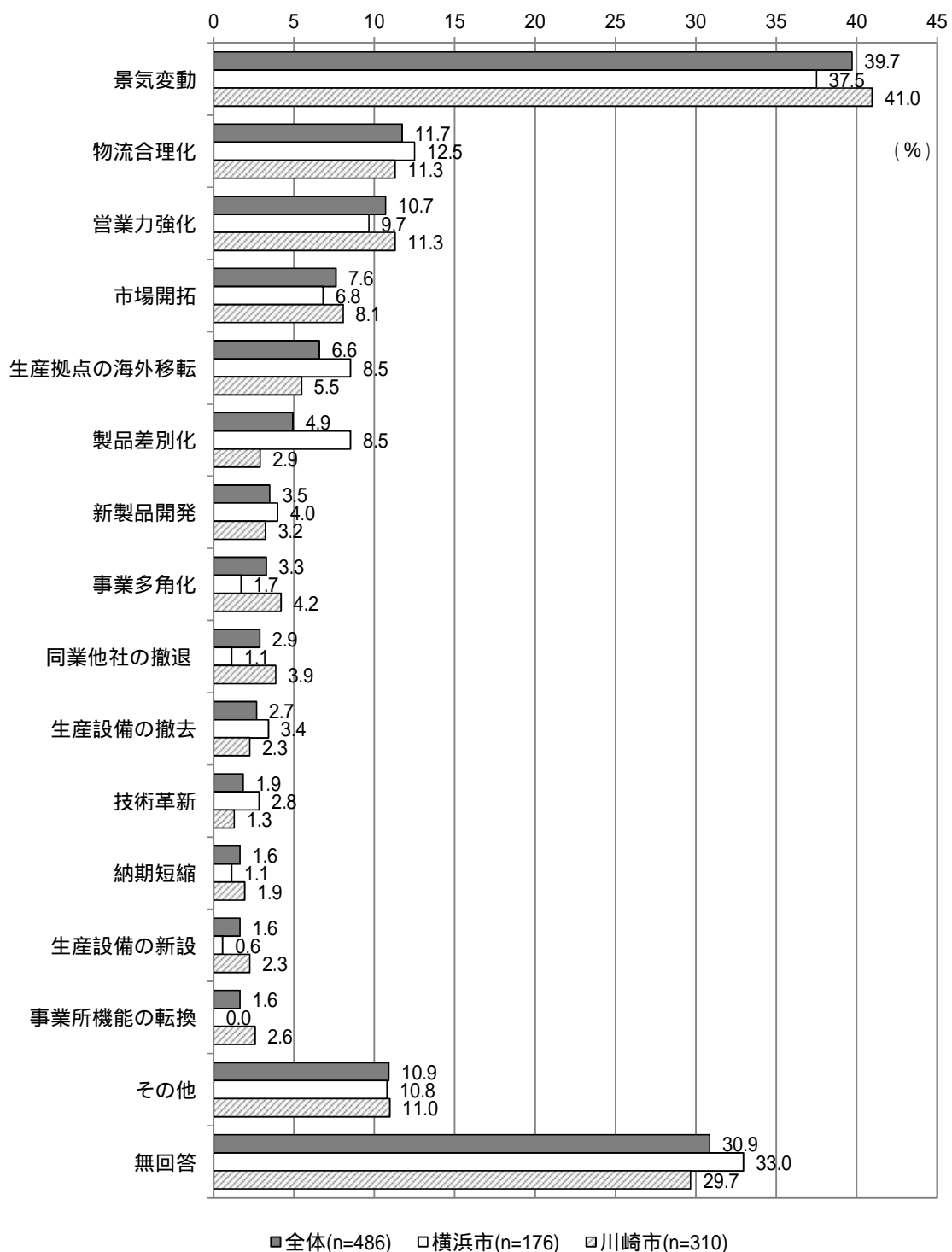


## 売上高の増減理由

売上高の増減理由は「景気変動」が約4割と圧倒的に多く、「物流合理化」や「営業力強化」も1割以上に見られる。

- ・回答事業所全体の売上高の増減理由は、「景気変動」（39.7%）が最も多く、次いで「物流合理化」（11.7%）、「営業力強化」（10.7%）となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ても、大きな差は見られない。

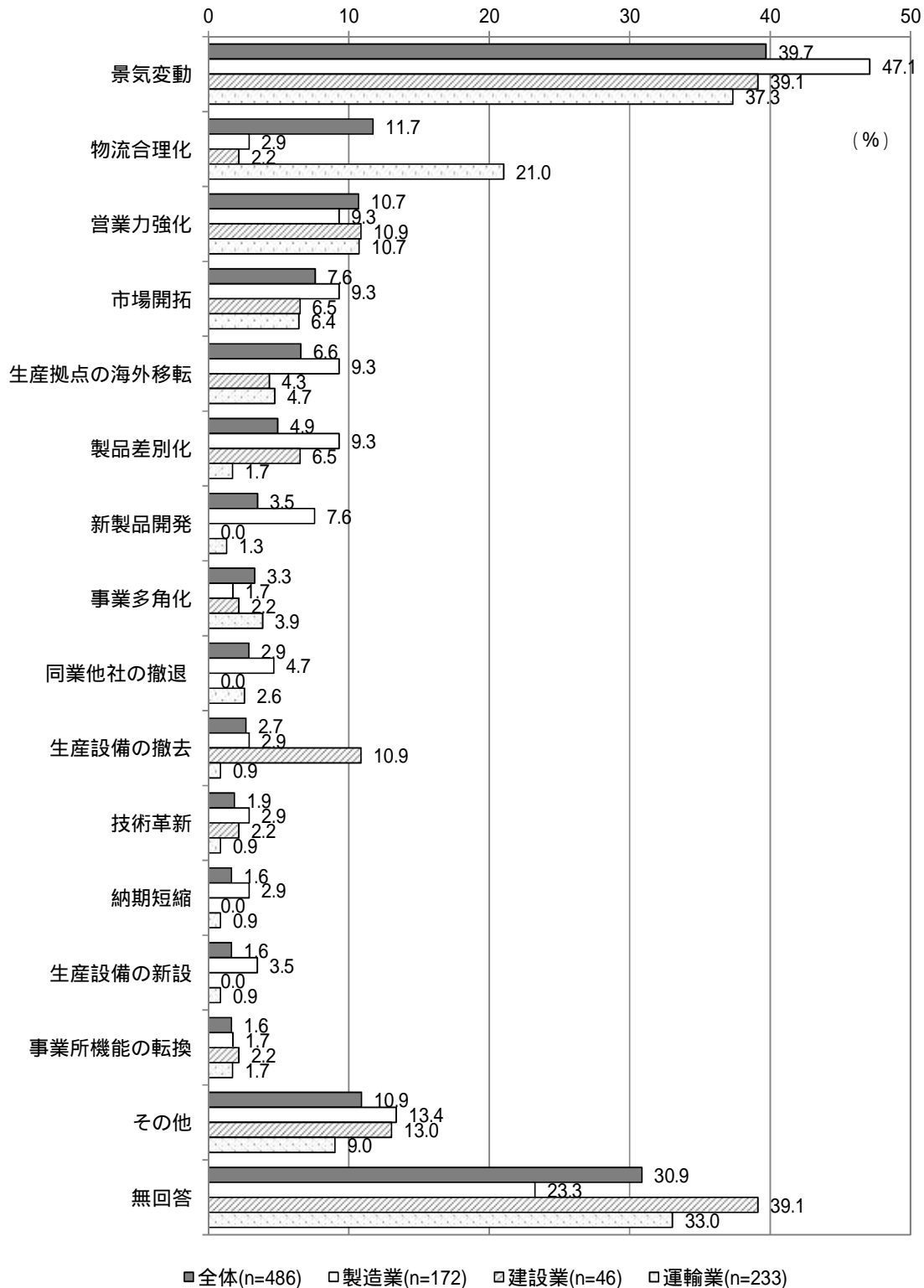
図表III-47 売上高の増減理由



製造業は「景気変動」を理由に挙げる事業所が5割弱と多い。

- ・業種別に見ると、製造業は「景気変動」(47.1%)、建設業は「生産設備の撤去」(10.9%)、運輸業は「物流合理化」(21.0%)が他の2業種に比べて多い。

図表III-48 売上高の増減理由 業種別



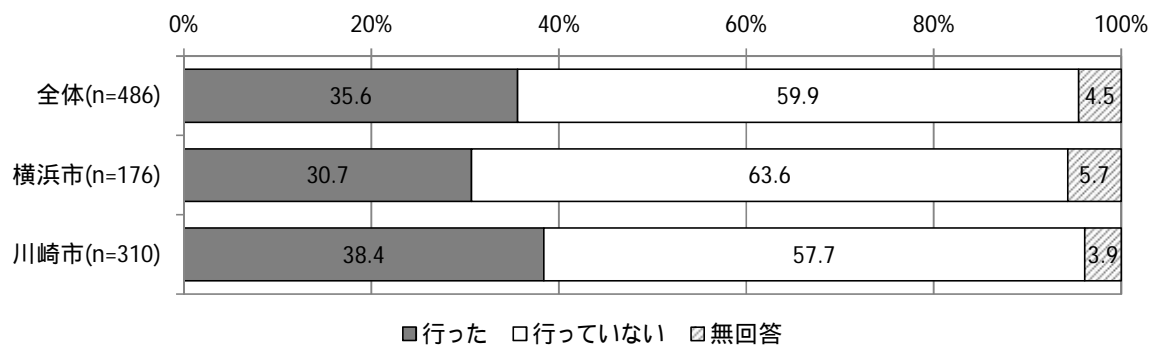
## 5) 設備投資

### 過去4年間の設備投資等の実施有無

過去4年間に設備投資を実施した事業所は36%。

- ・回答事業所全体のうち、過去4年間に設備投資を「行った」事業所は35.6%となっており、「行っていない」(59.9%)に比べて少ない。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市のほうが「行った」が38.4%と、横浜市の30.7%に比べて多い。

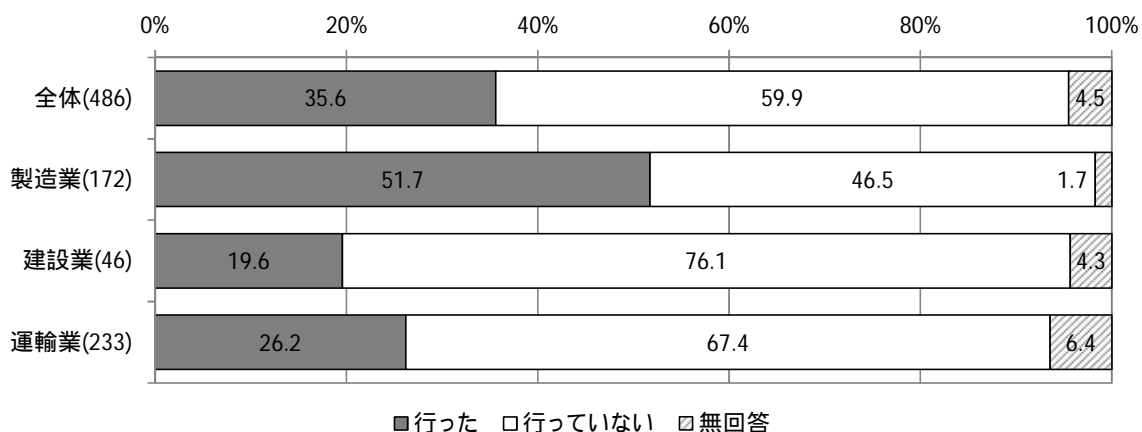
図表III-49 過去4年間の設備投資実施有無



製造業では過去4年間に52%の事業所が設備投資を実施。

- ・過去4年間の設備投資実施有無を業種別に見ると、製造業では51.7%が「行った」と回答しており、建設業(19.6%)及び運輸業(26.2%)に比べて多い。

図表III-50 過去4年間の設備投資実施有無 業種別

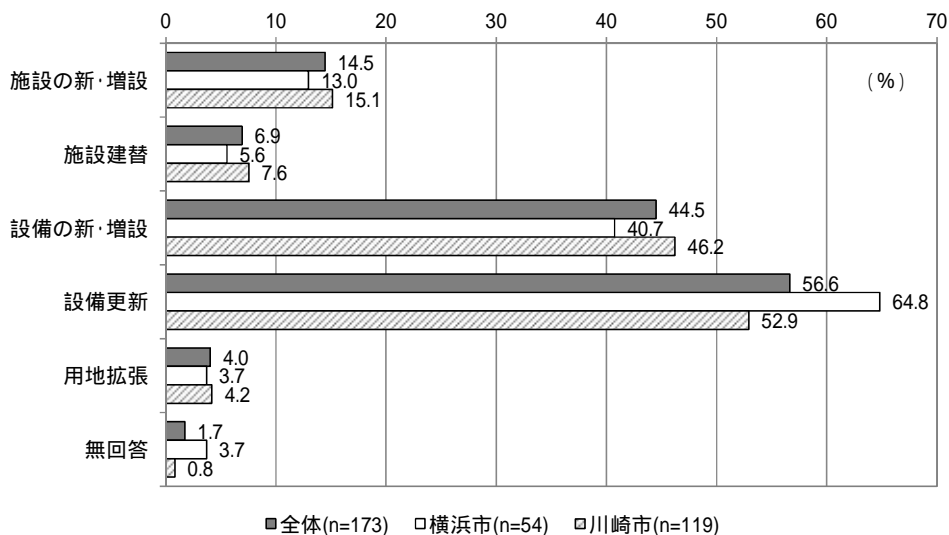


## 過去4年間の設備投資等の内容

過去4年間の設備投資の内容は「設備更新」が57%、「設備の新・増設」が45%。

- ・回答事業所全体の過去4年間の設備投資の内容は「設備更新」（56.6%）が最も多く、ついで「設備の新・増設」（44.5%）となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「設備更新」（64.8%）が川崎市の52.9%に比べて多い。

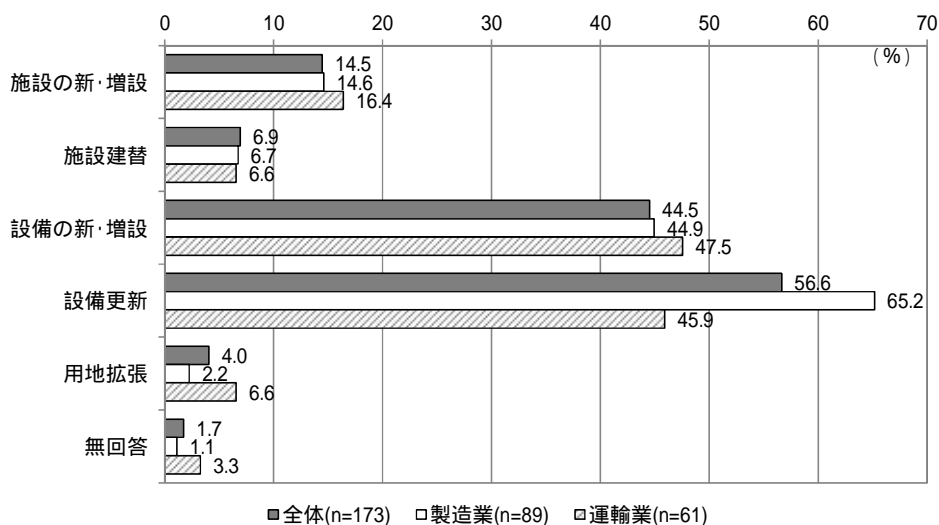
図表III-5 1 過去4年間の設備投資の内容



「設備更新」は製造業に多い。

- ・過去4年間の設備投資内容を製造業・運輸業別に見ると、製造業では「設備更新」を行った事業所が65.2%と運輸業の45.9%に比べて多い。

図表III-5 2 過去4年間の設備投資の内容 業種別



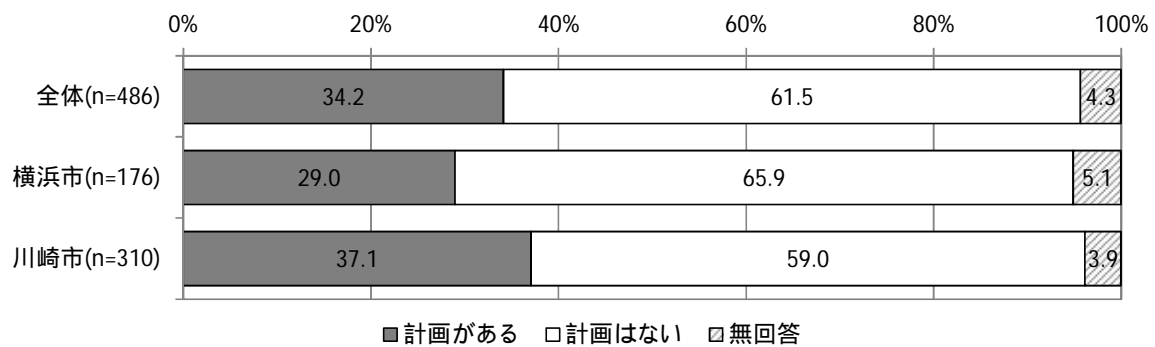
(注) 建設業は「設備投資を行った」事業所が9事業所と少ないため図表から除外した。

## 今後の設備投資計画

今後の設備投資計画が「ある」事業所は3割強、「ない」事業所は6割強。  
川崎市のほうが設備投資計画が「ある」割合が多い。

- ・回答事業所全体のうち、今後の設備投資について「計画がある」事業所は34.2%となっており、「計画はない」(61.5%)に比べて少ない。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市では「計画がある」は37.1%となっており、横浜市の29.0%より1割弱多い。

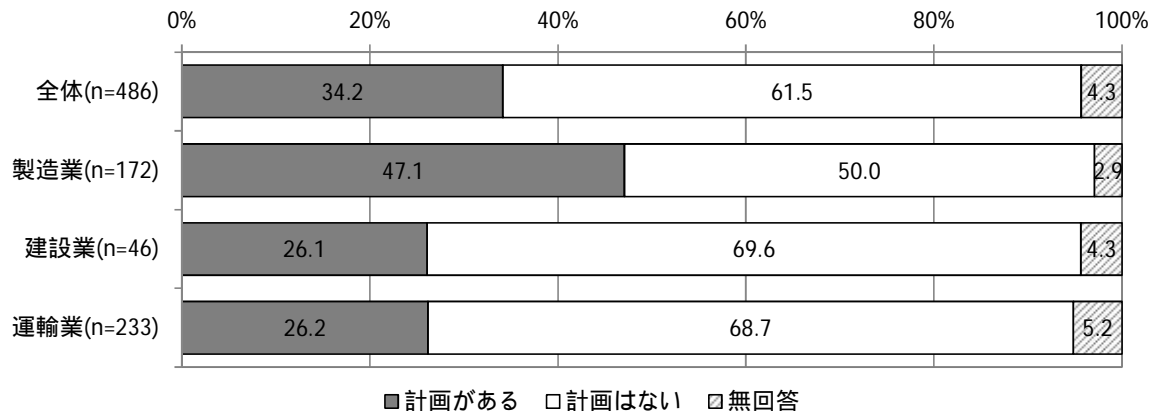
図表III-53 今後の設備投資計画の有無



製造業の5割弱は設備投資計画が「ある」と回答。

- ・業種別に見ると、製造業は設備投資の「計画がある」事業所が47.1%と他の2業種に比べて多い。

図表III-54 今後の設備投資計画の有無 業種別





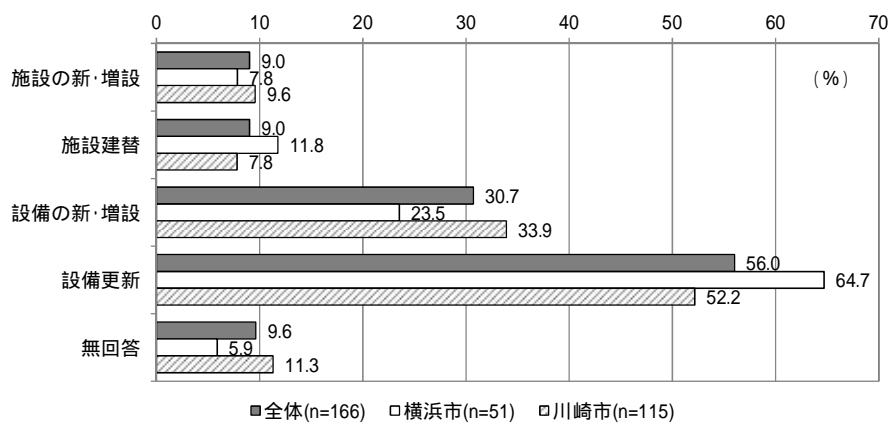
## 今後の設備投資計画の内容・理由

### 【内容】

設備投資計画の内容は「設備更新」が6割弱と多く、「設備の新・増設」が3割。

- ・設備投資計画の内容は「設備更新」(56.0%)が最も多く、次いで「設備の新・増設」(30.7%)となっている。
- ・過去4年間(P105、図表-51参照)と比較すると、「設備更新」「施設建替」は同程度、「設備の新・増設」「施設の新・増設」が減少している。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「設備更新」(64.7%)の割合が、川崎市は「設備の新・増設」(33.9%)の割合が全体より多い。

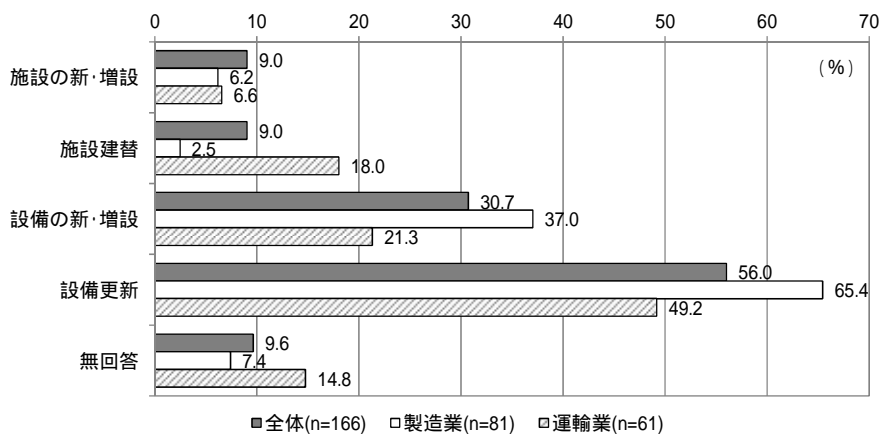
図表III-55 設備投資計画の内容



製造業は運輸業に比べて「設備更新」が65%、「設備の新・増設」が4割弱と多い。  
運輸業は製造業に比べて「施設建替」が2割弱と多い。

- ・製造業・運輸業別に見ると、製造業では「設備更新」(65.4%)や「設備の新・増設」(37.0%)の割合が、運輸業では「施設建替」(18.0%)の割合が全体より多い。

図表III-56 設備投資計画の内容 業種別



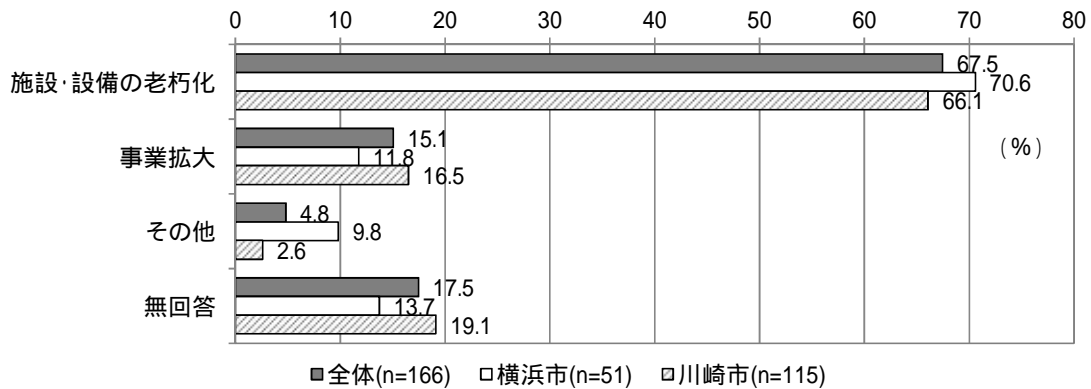
(注) 建設業は「設備投資計画がある」事業所が12事業所と少ないため図表から除外した。

【理由】

設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」が7割弱と多く、「事業拡大」は15%。

- ・設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」(67.5%)が最も多く、「事業拡大」(15.1%)も一定程度見られる。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「施設・設備の老朽化」を理由に挙げる事業所は横浜市が70.6%と川崎市の66.1%に比べて若干多く、「事業拡大」は川崎市が16.5%と横浜市の11.8%に比べて若干多い。

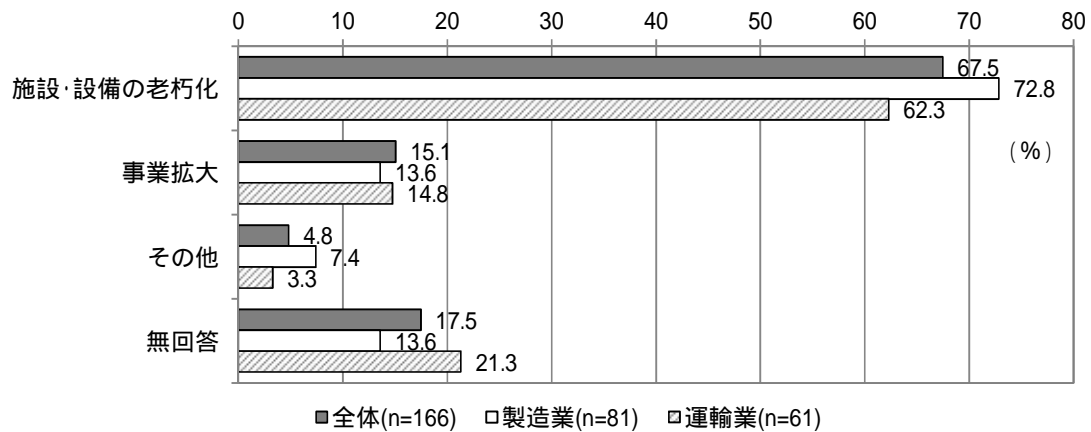
図表III-57 設備投資計画の理由



製造業は運輸業に比べて「施設・設備の老朽化」を理由に挙げる事業所が7割強と多い。

- ・製造業・運輸業別に見ると、製造業では「施設・設備の老朽化」を挙げる事業所が72.8%と、運輸業の62.3%より1割多い。

図表III-58 設備投資計画の理由 業種別



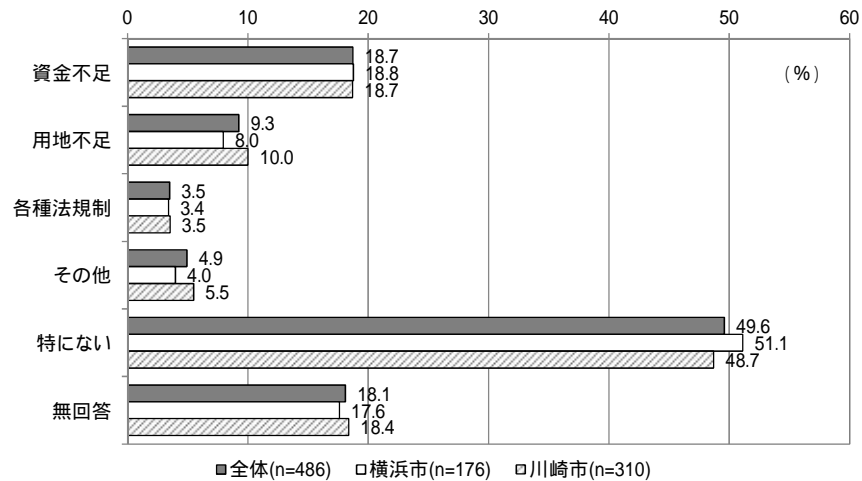
(注) 建設業は「設備投資計画がある」事業所が12事業所と少ないため図表から除外した。

### 今後の設備投資を検討する際の問題点・課題

設備投資上の問題点・課題は「特にない」が約半数と多いが、「資金不足」が2割弱、「用地不足」が1割弱。

- ・回答事業所全体における今後の設備投資における問題点は「特にない」（49.6%）が最も多いものの、「資金不足」（18.7%）や「用地不足」（9.3%）なども一定程度見られる。
- ・横浜市・川崎市別に見ても、大きな差は見られない。

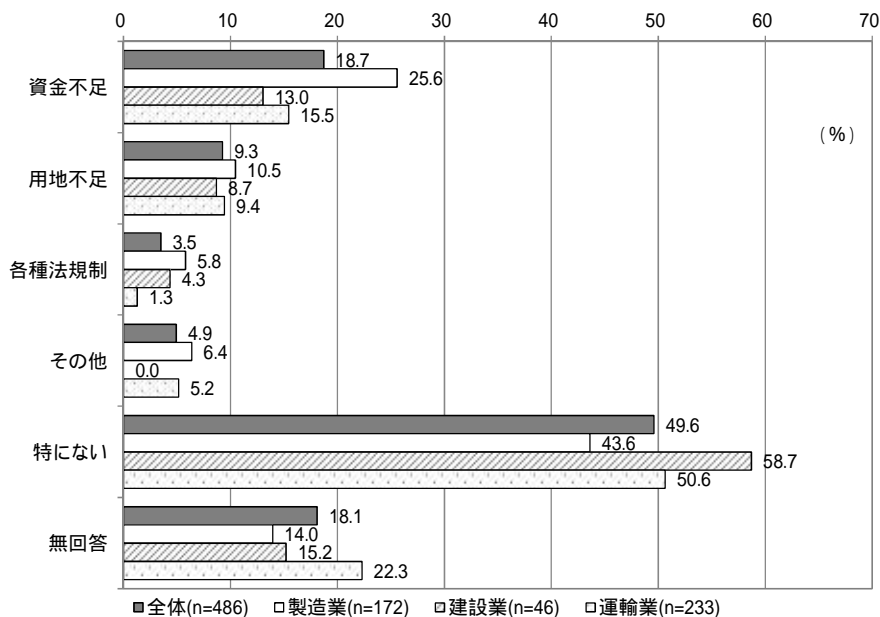
図表III-59 今後の設備投資における問題点・課題



製造業の約1/4は「資金不足」を設備投資上の問題点・課題として挙げている。

- ・業種別に見ると、製造業では「資金不足」を挙げる事業所が25.6%と、他の2業種に比べて多い。

図表III-60 今後の設備投資における問題点・課題 業種別



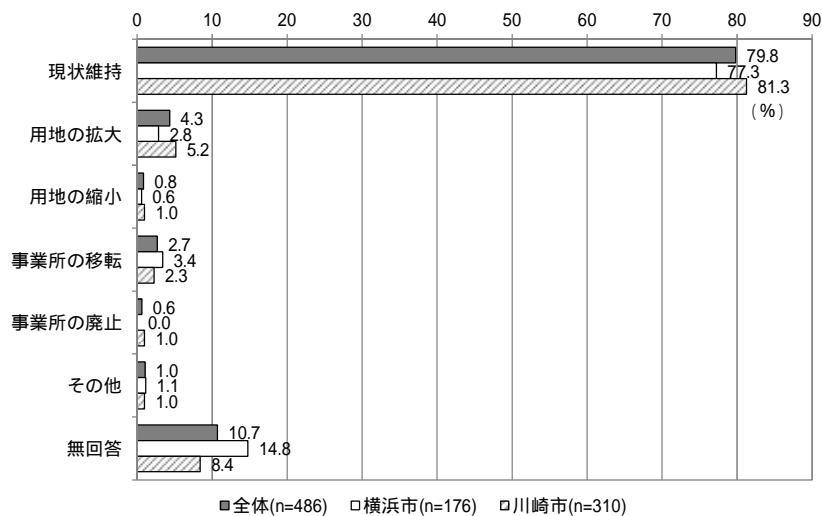
## 6) 用地展開

### 今後の用地展開の意向

今後の用地展開は「現状維持」が8割。「用地の拡大」は4%、「用地の縮小」「事業所の移転」「事業所の廃止」もわずかながら見られる。

- ・回答事業所全体における今後の用地展開の意向は、「現状維持」(79.8%)が全体の約8割を占める。「用地の拡大」(4.3%)が21事業所ある一方で、「事業所の移転」(2.7%・13事業所)もわずかながら見られる。

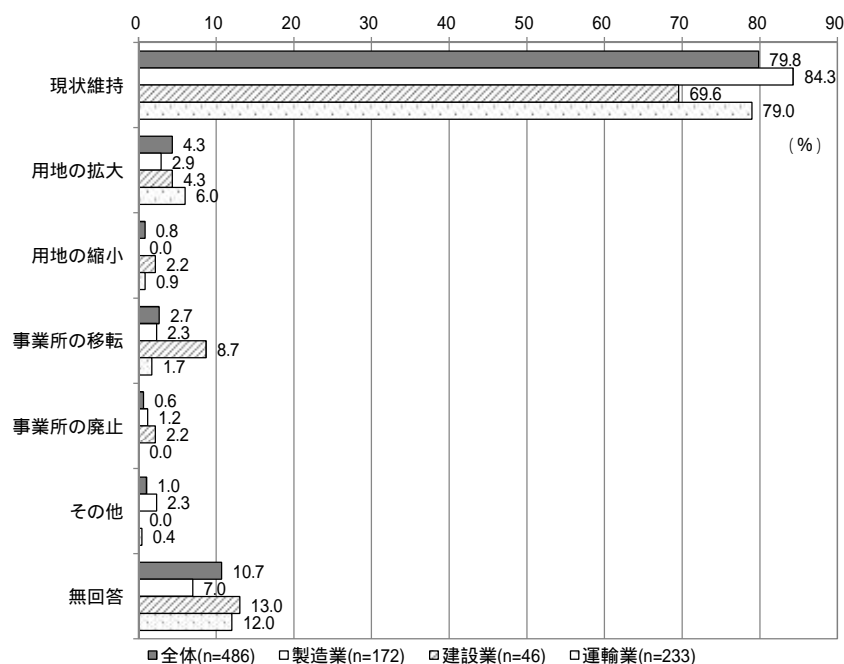
図表III-6 1 今後の用地展開の意向



建設業は「事業所の移転」が1割弱(4事業所)と比較的多い。

- ・業種別に見ると、建設業は「現状維持」(69.6%)が他の2業種に比べて少なく、「事業所の移転」(8.7%・4事業所)が他の2業種(製造業2.3%・4事業所、運輸業1.7%・4事業所)と比べて多い。

図表III-6 2 今後の用地展開の意向 業種別



事業所の移転・廃止の理由・時期・移転先・跡地利用

移転・廃止の理由は「統廃合」「新規事業所開設」「老朽化」等。移転先は神奈川県内が多い。

- ・事業所の移転・廃止の理由は「統廃合」「新規事業所開設」「老朽化」等、様々な理由が挙げられている。
- ・移転先を具体的に記載している事業所 10 事業所のうち、9 事業所は神奈川県内に移転する予定となっている。

図表III-63 事業所の移転・廃止の理由・時期・移転先・跡地利用

市	業種	移転/ 廃止	理由	時期		移転先 (都道府県)	跡地利用
				年	月		
横浜市	製造業	移転	拠点統合	2015	3	神奈川県	自社利用
		移転		2014	10	神奈川県	賃貸
		移転		2016		神奈川県	賃貸
	建設業	移転	新規事業所開設	2015	9	神奈川県	賃貸
	運輸業	移転		2014	11	東京都	自社利用
	その他	移転		2014	11	神奈川県	未定・検討中
川崎市	製造業	廃止	他所への生産移管	2015	11		
		廃止		2017	4		売却
		移転	生産規模拡大				未定・検討中
	建設業	移転	老朽化			神奈川県	未定・検討中
		移転	統廃合				未定・検討中
		移転				神奈川県	自社利用
		廃止					
	運輸業	移転				神奈川県	賃貸
		移転	起点となる場所と営業所 が離れているため				
移転		経営体制の変更	2014	11	神奈川県	売却	

### (3) 土地利用

#### 1) 遊休地・低未利用地

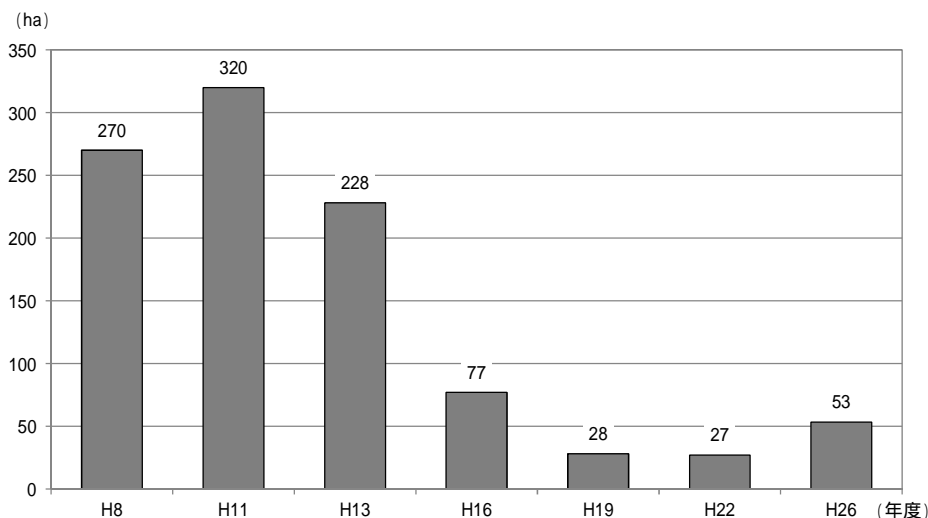
##### 遊休地・低未利用地の推移

平成 26 年度の遊休地・低未利用地は 5 件・53ha で、平成 22 年度に比べて件数は減少も、面積は増加。

様々な跡地利用が検討されており、早期に解消・減少の可能性もある。

- ・アンケート調査結果に基づくヒアリング及び前回調査で確認された遊休地・低未利用地のフォロー調査、その他の情報収集の結果、平成 26 年度調査では遊休地・低未利用地が合計 5 件・約 53ha 確認された。
- ・遊休地・低未利用地の内訳は前回調査からの継続が 2 件・約 16.5ha、新規発生が 3 件・約 36.9ha。
- ・新規に発生した 3 件はいずれも製造業で、事業再編や合理化などの理由による事業所の移転・廃止が理由となっている。
- ・一方、前回調査で確認された遊休地・低未利用地のうち 5 件・約 9.3ha が、売却・賃貸や新たな土地利用（大規模物流施設、太陽光発電所）により解消した。
- ・調査対象や遊休地・低未利用地の判断基準が各時点で異なるため単純には比較できないが、平成 8 年度以降の推移では、平成 11 年度の 320ha をピークに年々減少傾向にあり、平成 22 年度は 27ha と過去最小だった。平成 26 年度には平成 22 年度比で約 2 倍に増加したが、これは、移転・廃止した事業所 1 件当たりの面積規模が大きく、解消した遊休地等の面積を上回ったためである。
- ・しかし、今回の調査で確認された遊休地・低未利用地の大半は発生してまだ間もなく、有効な跡地利用について検討されているところであり、早期に解消・減少する可能性も十分にあると考えられる。

図表III-64 遊休地・低未利用地の推移



(注) 平成 22 年度以前の面積には発生見込み分を含む。

図表III-65 遊休地・低未利用地の発生状況

発生状況	所在地	遊休地・低未利用地					
		H22年度		H26年度		増減	
		(千㎡)	件	(千㎡)	件	(千㎡)	件
新規	川崎市川崎区	0	0	140	1	140	1
	川崎市川崎区	0	0	52	1	52	1
	川崎市川崎区	0	0	178	1	178	1
継続	川崎市川崎区	175	2	165	2	-10	0
解消	川崎市川崎区	2	1	0	0	-2	-1
	川崎市川崎区	29	1	0	0	-29	-1
	川崎市川崎区	1	1	0	0	-1	-1
	横浜市鶴見区	61	1	0	0	-61	-1
	横浜市鶴見区	1	1	0	0	-1	-1
合計		268	7	534	5	266	-2

(注1) 遊休地・低未利用地の定義は以下のとおり。

遊休地：全く利用されていない土地（利用されていない施設・建物の敷地も含む）

低未利用地：利用度が著しく低いまたは非本来的・暫定的な利用がなされている土地（同様の利用がなされている施設・建物の敷地も含む）

(注2) 上記に加え、平成26年度の判断基準は以下に拠っている。

現時点で遊休地化・低未利用地化していても、売却・賃貸が決定している場合もしくは自社利用を想定している場合は、対象外とする。

敷地内の一部が遊休地化・低未利用地化している場合は、敷地全体に対する割合や面積規模、単独での土地利用の可否などを考慮して判断する。

事業所の廃止・移転が見込まれている場合でも、調査結果取りまとめ時点で操業中の場合は、対象外とする。

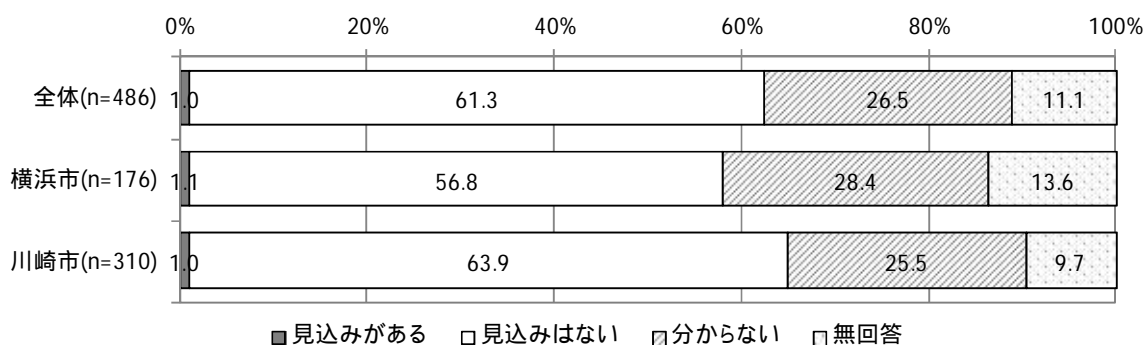
## 2) 今後の事業所用地の見込み

### 事業用として利用しなくなる土地・施設の発生見込み

事業用として自社で利用しなくなる土地・施設の発生見込みはわずかだが、「分からない」も1/4以上を占める。

- ・回答事業所全体の事業用として自社で利用しなくなる土地・施設の発生見込みについて、「見込みがある」(1.0%・5事業所)は少数で、面積の合計は約2.4haとなっている。
- ・ただし、「分からない」(26.5%)も全体の1/4以上となっている。

図表III-66 事業用として利用しなくなる土地・施設の発生見込み



図表III-67 事業用として利用しなくなる土地・施設の具体的内容

所在地	業種	面積 (m <sup>2</sup> )	時期	理由	利用方法	利用方法
横浜市	運輸業	-	5年以内	-	-	
横浜市	その他	2,900	未定	事業所移転	未定	
川崎市	製造業	20,800	5年以内	事業所廃止	その他	返却
川崎市	製造業	100	5年以内	事業所廃止	売却	
川崎市	建設業	500	未定	事業所移転	未定	



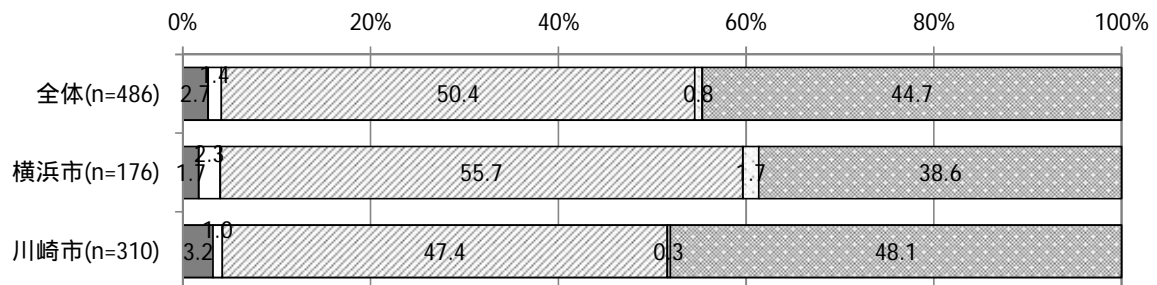
## 今後の用地・施設等の取得見込み

京浜臨海部で用地の取得見込みのある事業所は 13 事業所と少数だが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（5 事業所）よりも多い。

取得見込みのある事業所は運輸業が 10 事業所と多い。

- ・回答事業所全体の今後の用地・施設等の取得見込みについて「京浜臨海部内で取得予定・取得したい」と回答した事業所は 2.7%（13 事業所）と少数となっているが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（5 事業所、P114、図表 -67 参照）よりも多い。
- ・なお、「京浜臨海部内で取得予定・取得したい」と回答した事業所の業種の内訳は製造業 1 事業所、建設業 1 事業所、運輸業 10 事業所、産業廃棄物処理業 1 事業所となっている。

図表III-68 今後の用地・施設等の取得見込み



- 京浜臨海部内で用地を取得する予定がある、または、取得したいと思っている
- 京浜臨海部以外で用地を取得する予定がある、または、取得したいと思っている
- 用地を取得する予定はない
- その他
- 無回答(用地・施設を賃借していない事業所を含む)

#### (4) 各分野における取組

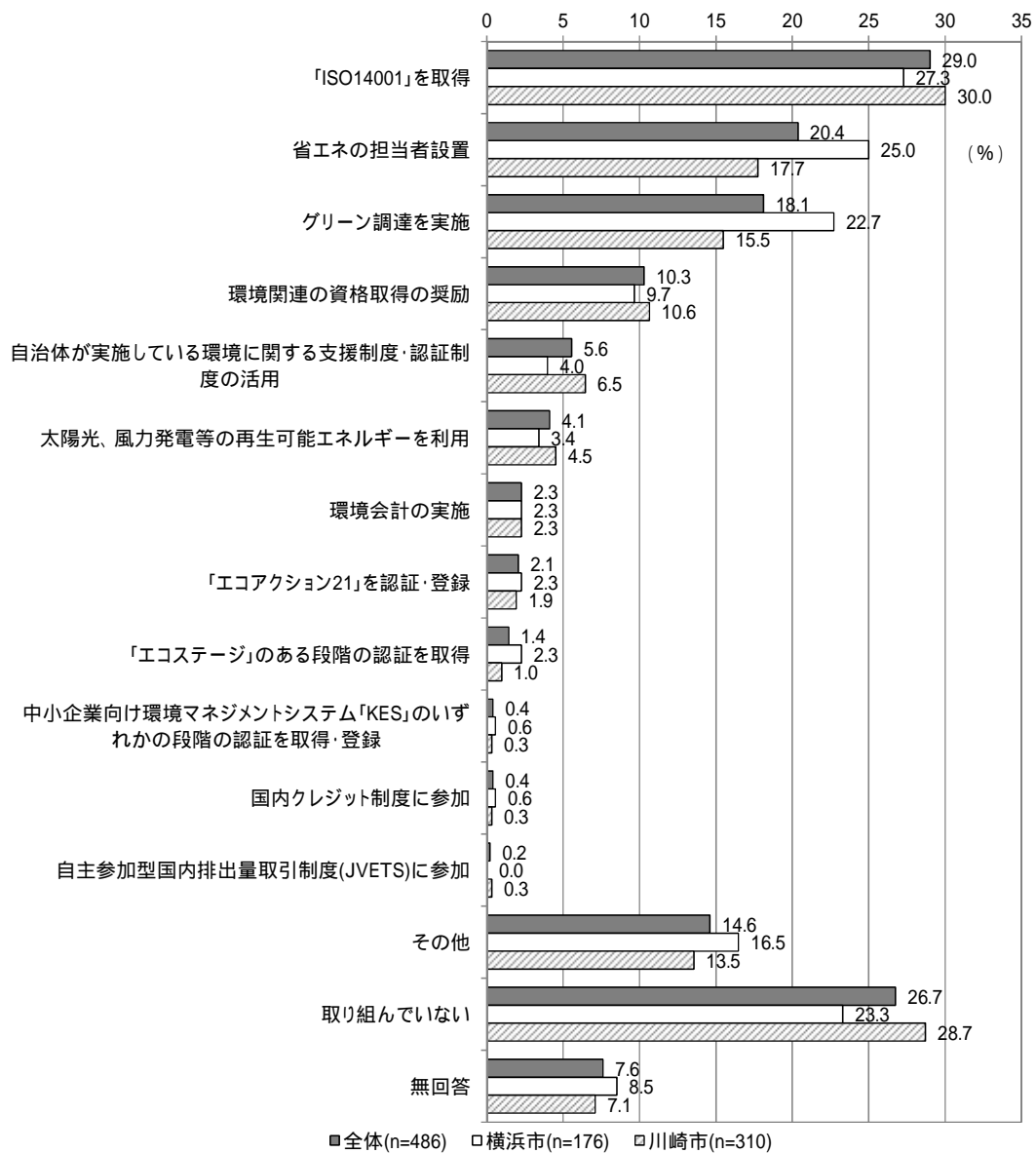
##### 1) 環境に関する取組

###### 取組内容

最も普及している取組は「『ISO14001』の取得」で約3割。「取り組んでいない」も3割弱。

- ・回答事業所全体の環境に対する取組の実施状況は、「『ISO14001』を取得」（29.0%）が最も多いが、「取り組んでいない」事業所も26.7%と3割弱を占めている。
- ・「省エネ担当者設置」（20.4%）、「グリーン調達を実施」（18.1%）、「環境関連の資格取得の奨励」（10.3%）となっており、これらの取組が比較的多い。

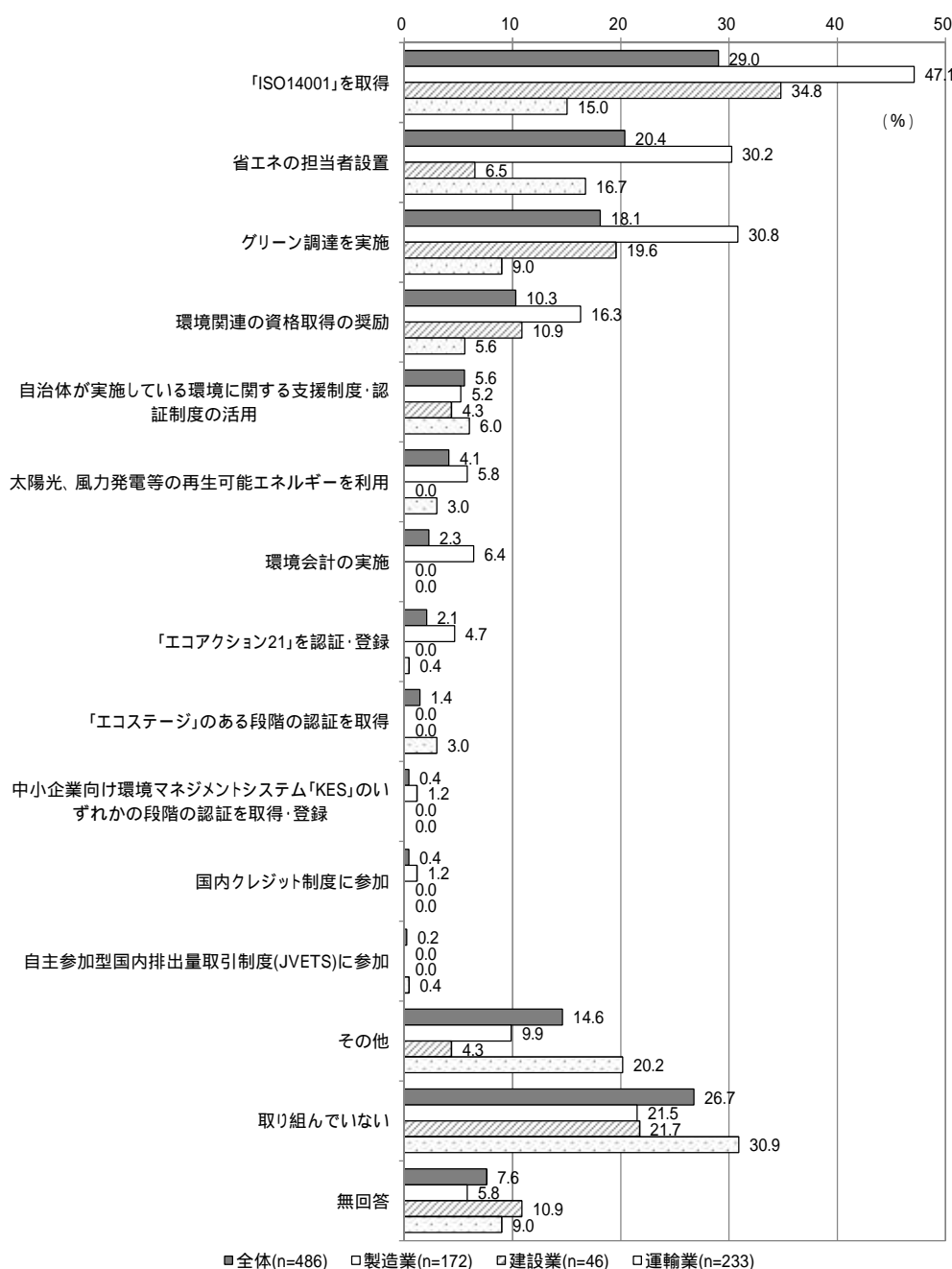
図表III-69 環境に対する取組の実施状況



製造業は環境に対する取組が進んでおり、運輸業は「取り組んでいない」が約3割と多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「『ISO14001』を取得」（47.1%）や「省エネの担当者設置」（30.2%）、「グリーン調達を実施」（30.8%）が3割を超えており多い。
- ・建設業では、「省エネ担当者の設置」（6.5%）が他の2業種に比べて少ないが、「『ISO14001』を取得」（34.8%）や「グリーン調達を実施」（19.6%）では製造業に次いで多い。
- ・運輸業は「『ISO14001』を取得」（15.0%）や「グリーン調達を実施」（9.0%）等では全体の平均を大きく下回っている。「グリーン経営認証」や「エコドライブ」等の「その他」（20.2%）が多いものの、「取り組んでいない」（30.9%）は他の2業種に比べて1割弱多い。

図表III-70 環境に対する取組の実施状況 業種別

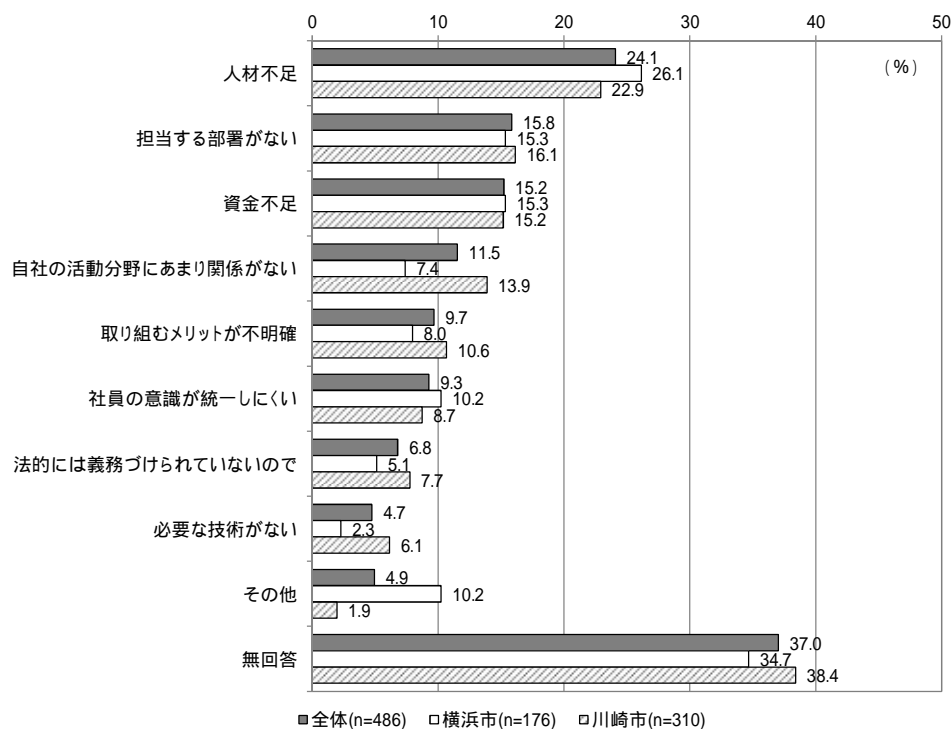


## 取組における課題・取り組まない理由

「人材不足」が約1/4、その他「担当部署がない」や「資金不足」が15%前後と多い。

- ・回答事業所全体の環境に対する取組における課題・取り組まない理由は「人材不足」(24.1%)が最も多く、次いで「担当する部署がない」(15.8%)や「資金不足」(15.2%)となっており、組織体制の課題・理由を挙げている事業所が比較的多い。

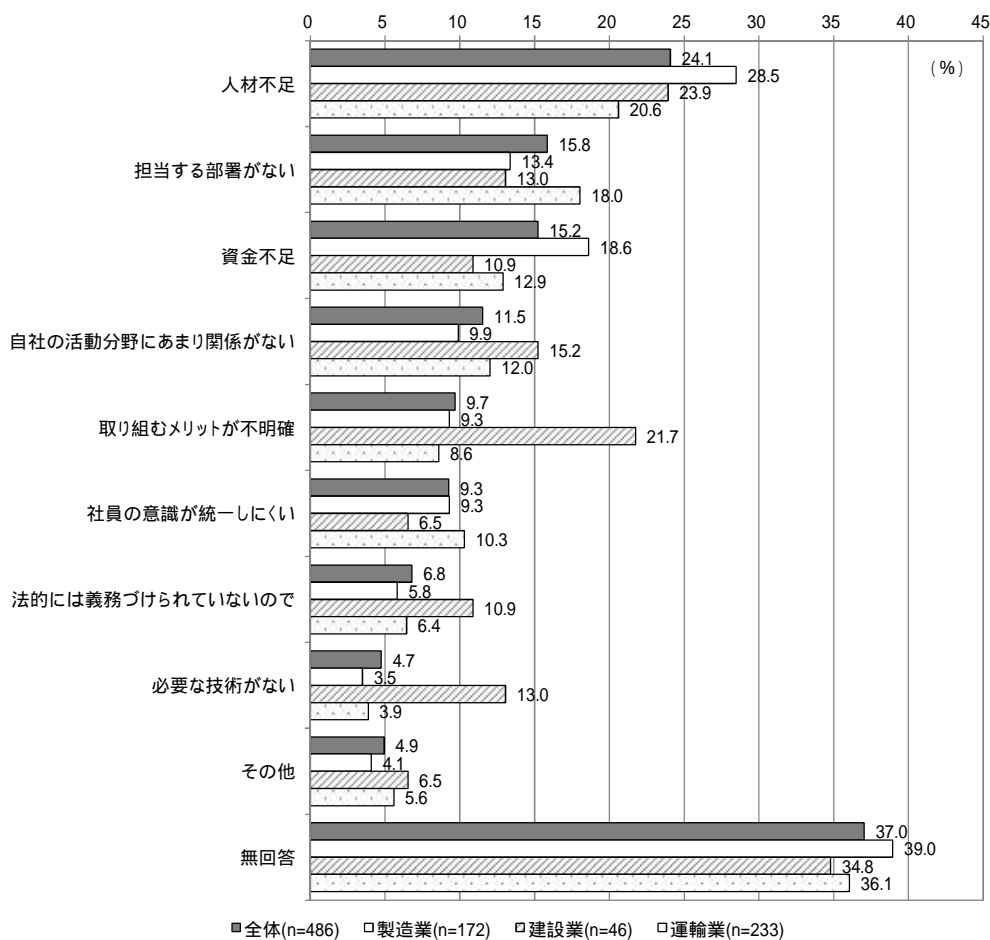
図表III-7 1 環境に対する取組における課題・取り組まない理由



製造業は「人材不足」や「資金不足」が多く、建設業は必要性をあまり感じていない事業所が多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「人材不足」（28.5%）や「資金不足」（18.6%）を挙げる事業所が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業では「取り組むメリットが不明確」（21.7%）や「自社の活動分野にあまり関係がない」（15.2%）など、他の2業種に比べて必要性を感じていない事業所の割合が多い。
- ・運輸業では「担当する部署がない」（18.0%）が他の2業種に比べて比較的多い。

図表III-7 2 環境に対する取組における課題・取り組まない理由 業種別



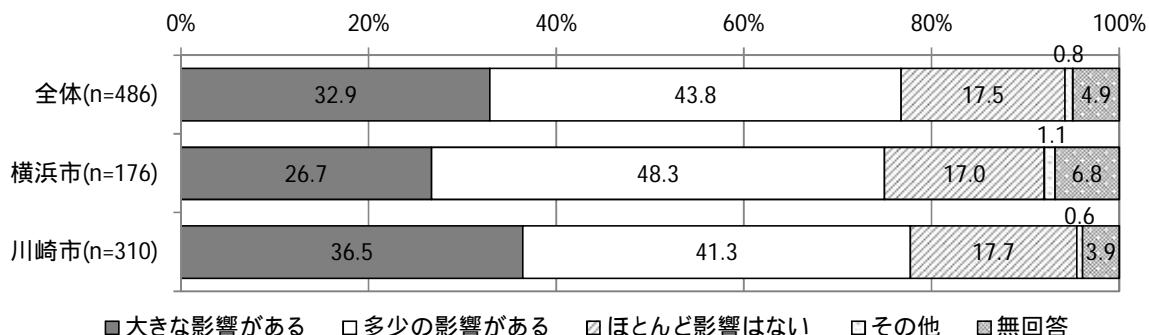
## 2) 電気料金の値上げ

### 電気料金値上げの事業活動への影響

電気料金値上げが事業活動に影響している事業所は約3 / 4。大きな影響が生じている事業所は3割強。

- ・回答事業所全体の電気料金値上げの事業活動への影響は、「大きな影響がある」(32.9%)と「多少の影響がある」(43.8%)を合わせ、76.7%の事業所で事業活動に影響が生じている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、川崎市のほうが「大きな影響がある」(36.5%)の割合が多い。

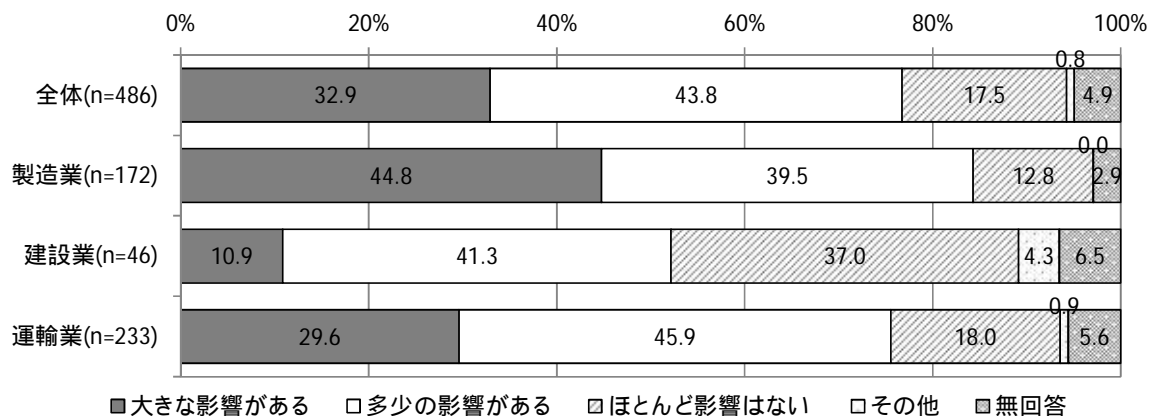
図表III-73 電気料金値上げの事業活動への影響



電気料金値上げにより事業活動に大きな影響が生じている事業所は製造業が4割強、運輸業が約3割。建設業への影響は比較的小さい。

- ・業種別に見ると、製造業では「大きな影響がある」(44.8%)と「多少の影響がある」(39.5%)を合わせて、84.3%の事業所で事業活動に影響が生じており、他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は「大きな影響がある」(10.9%)が他の2業種に比べて極端に少なく、事業活動に影響が生じている事業所も52.2%と半数強に留まっている。
- ・運輸業は「大きな影響がある」(29.6%)が回答事業所全体に比べて少ないものの、事業活動に影響が生じている事業所は75.5%と回答事業所全体と同水準となっている。

図表III-74 電気料金値上げの事業活動への影響 業種別

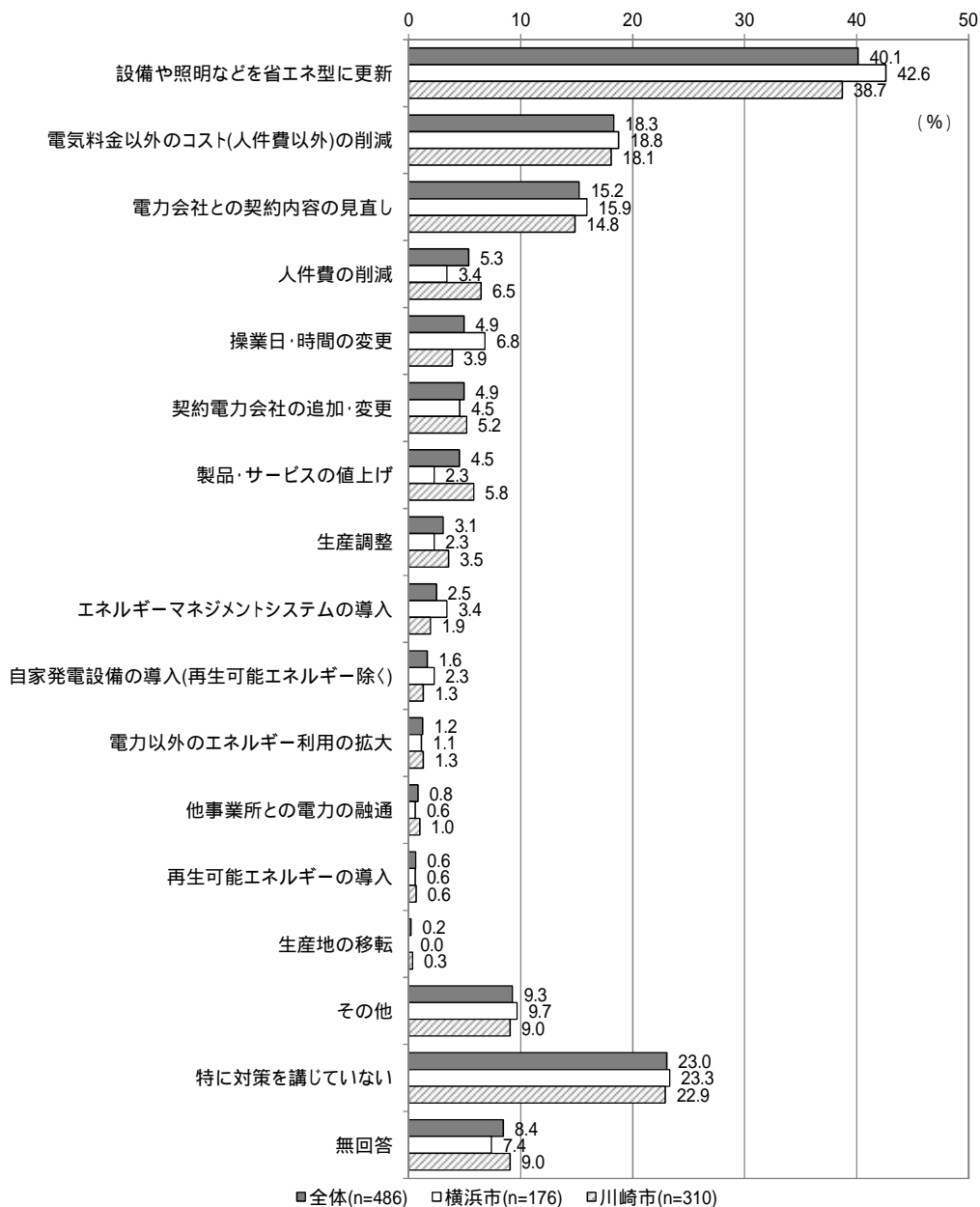


## 電気料金値上げに対して講じている対応策

電気料金値上げに対して講じている対応策は「設備や照明などを省エネ型に更新」が約4割。価格転嫁はほとんどの事業所でできていないが、「特に対策を講じていない」も2割強と多い。

- ・ 回答事業所全体の電気料金値上げに対して講じている対応策は「設備や照明などを省エネ型に更新」(40.1%)が最も多く、次いで「電気料金以外のコスト(人件費以外)の削減」(18.3%)、「電力会社との契約内容の見直し」(15.2%)となっている。
- ・ 「製品・サービスの値上げ」(4.5%)は少なく、多くの事業所がコスト増加を値上げに結び付けられていない実態が浮かび上がるが、「特に対策を講じていない」(23.0%)も2割強と比較的多い。
- ・ 「その他」は「こまめな消灯」や「エアコン設定温度の厳守」、「クールビズ・ウォームビズの導入」など、節電・省エネの取組が見られた。

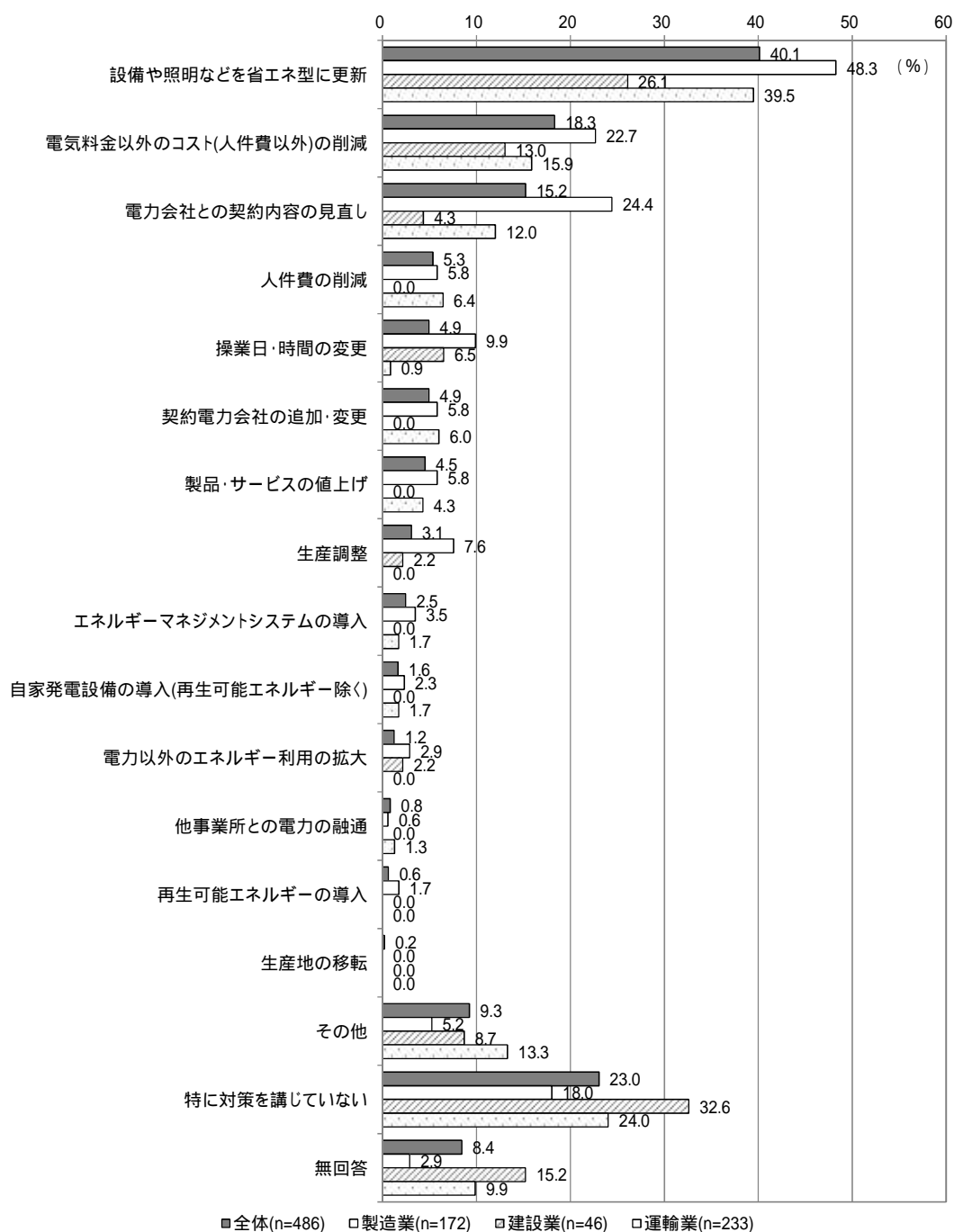
図表III-75 電気料金値上げに対して講じている対応策



電気料金値上げの影響が大きい製造業の対応策は「設備や照明などを省エネ型に更新」が約5割、「電力会社との契約内容の見直し」も約1/4。建設業は「特に対策を講じていない」が3割強。

- ・業種別に見ると、電気料金値上げの影響が大きい製造業では「設備や照明などを省エネ型に更新」（48.3%）や「電力会社との契約内容の見直し」（24.4%）、「電気料金以外のコスト（人件費以外）の削減」（22.7%）が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は電気料金値上げの影響が比較的小さく、「設備や照明などを省エネ型に更新」（26.1%）や「電気料金以外のコスト（人件費以外）の削減」（13.0%）などは一定程度見られるが、「特に対策を講じていない」（32.6%）が最も多い。
- ・運輸業は概ね回答事業所全体と同様の傾向が見られる。

図表III-76 電気料金値上げに対して講じている対応策 業種別





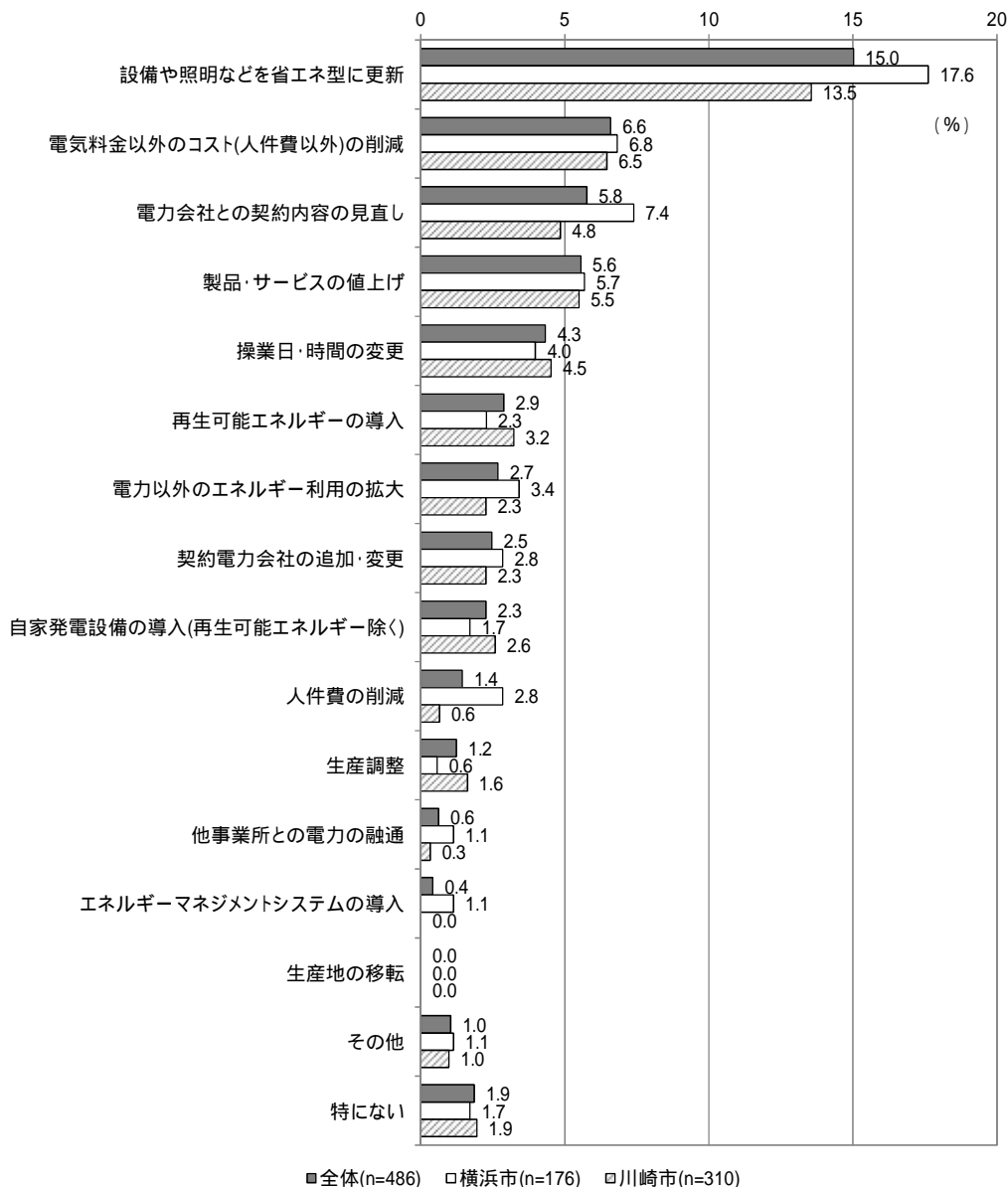
## 電気料金値上げに対して検討・実施したい対応策

電気料金値上げに対して今後検討・実施したい対応策は「設備や照明などを省エネ型に更新」が15%。

「設備や照明などを省エネ型に更新」以外では「検討・実施したい」対応策はいずれも1割未満と少ないが、「製品・サービスの値上げ」や「再生可能エネルギーの導入」はすでに対応策を「講じている」事業所よりも、今後「検討・実施したい」事業所の割合が多い。

- ・回答事業所全体の電気料金値上げに対して今後検討・実施したい対応策は「設備や照明などを省エネ型に更新」(15.0%)が最も多く、「電気料金以外のコスト(人件費以外)の削減」(6.6%)となっているが、いずれの対応策も「検討・実施したい」と回答した事業所の割合が少なく、既に対応策を実施している事業所が多いものと考えられる。
- ・既に講じている対応策に比べ、「製品・サービスの値上げ」(5.6%)や「再生可能エネルギーの導入」(2.9%)を「検討・実施したい」事業所は、「講じている」事業所より多くなっている。

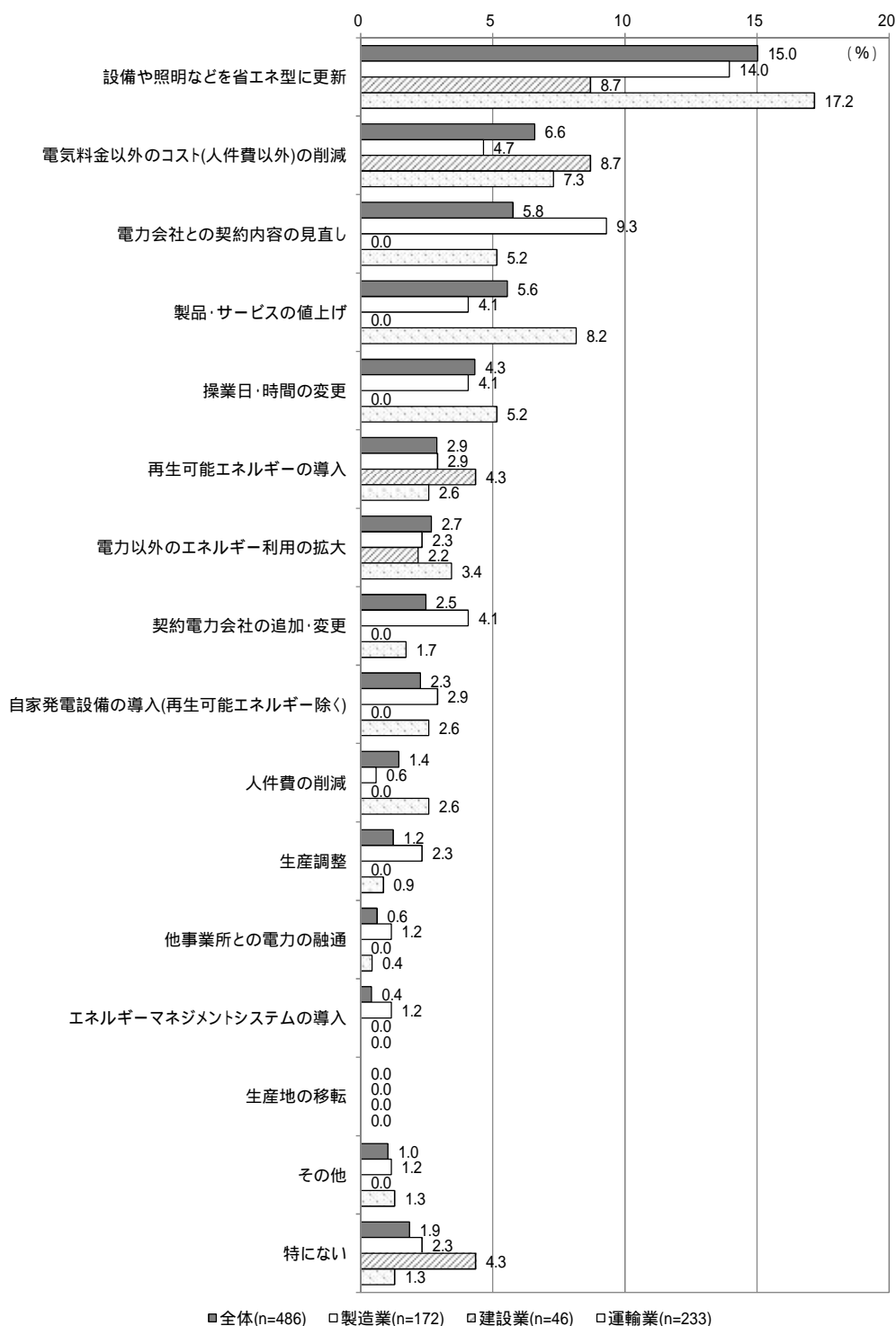
図表III-77 電気料金値上げに対して検討・実施したい対応策



製造業で「電力会社との契約内容の見直し」が1割弱、運輸業で「設備や照明などを省エネ型に更新」が2割弱、「製品・サービスの値上げ」が1割弱と他の2業種に比べて多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「電力会社との契約内容の見直し」（9.3%）や「契約電力会社の追加・変更」（4.1%）、「自家発電設備の導入」（2.9%）など、電力の調達方法に関する対応策の割合が他の2業種に比べて多い。
- ・運輸業では「設備や照明などを省エネ型に更新」（17.2%）や「製品・サービスの値上げ」（8.2%）が他の2業種に比べて多い。

図表III-78 電気料金値上げに対して検討・実施したい対応策 業種別



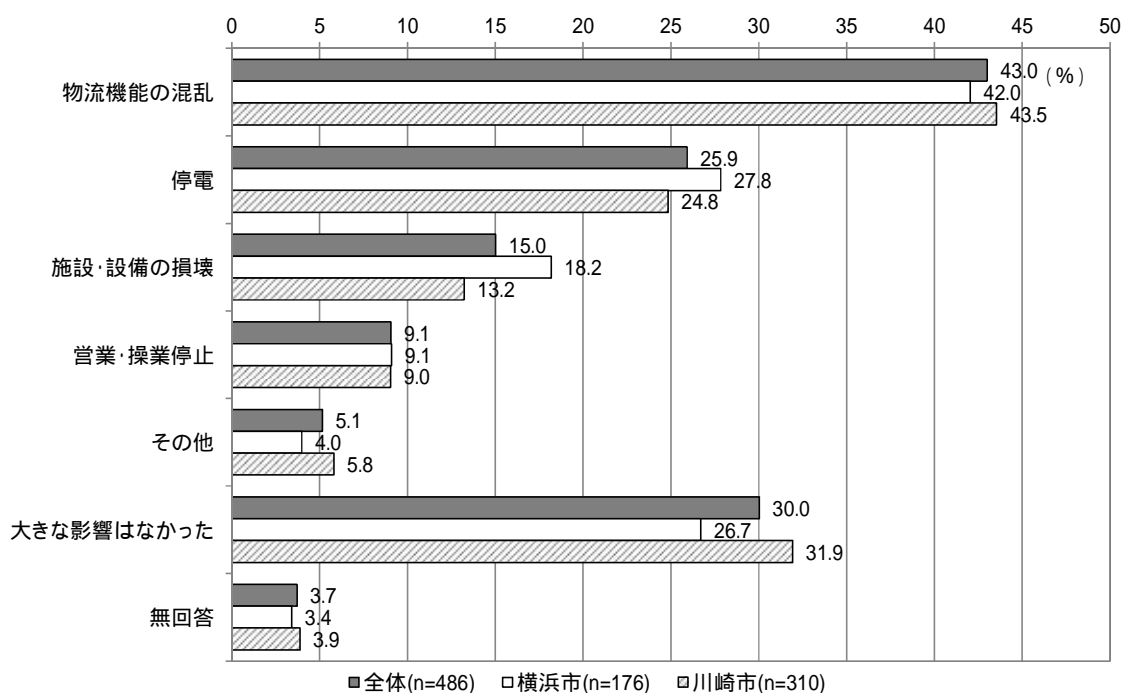
### 3) 防災に関する取組

#### 東日本大震災の事業活動への影響

東日本大震災の事業活動への影響は「物流機能の混乱」が4割強、「大きな影響はなかった」も3割。

- ・ 回答事業所全体の東日本大震災の事業活動への影響は「物流機能の混乱」(43.0%)が最も多く、次いで「停電」(25.9%)、「施設設備の損壊」(15.0%)となっている。
- ・ 一方で、「大きな影響はなかった」も3割を占めている。
- ・ なお、「営業・操業停止」(9.1%)をした44事業所の停止日数は25事業所が「5日以内」と回答しているが、9事業所が「6日以上」と回答しており、平均では7.6日となっている。

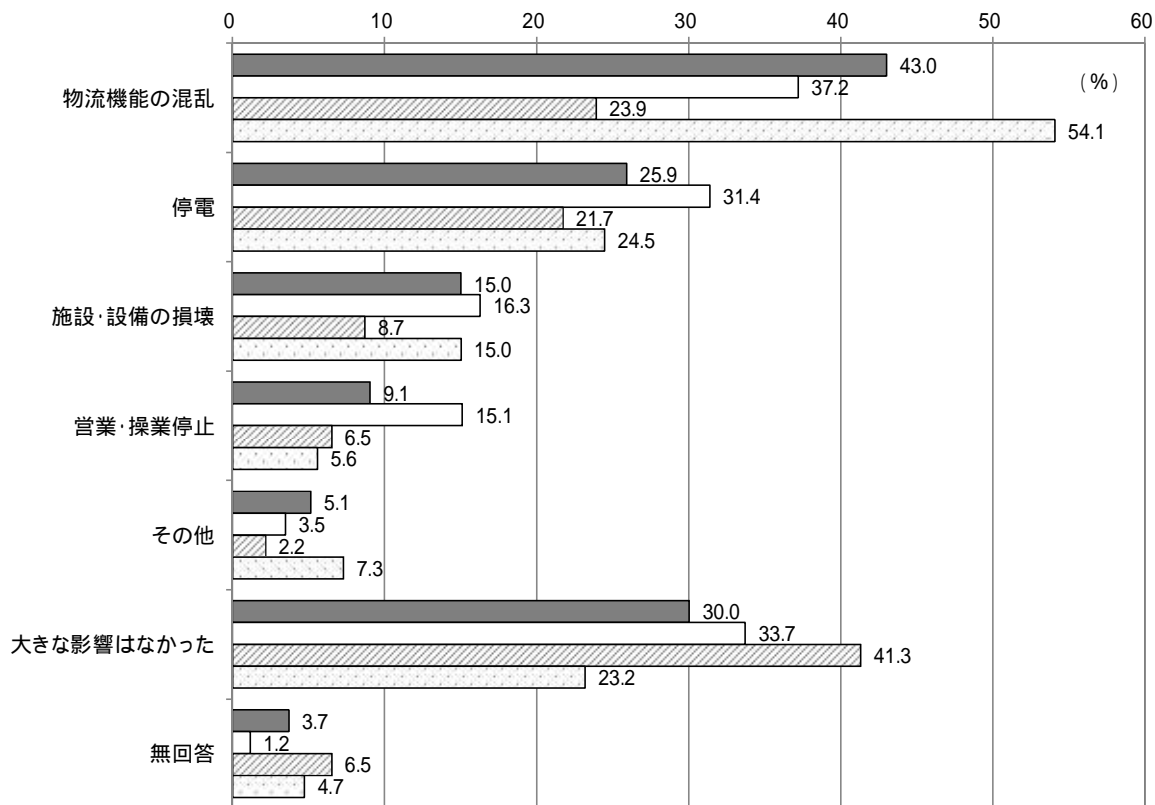
図表III-79 東日本大震災の事業活動への影響



製造業は「停電」(3割強)や「営業・操業停止」(15%)、運輸業は「物流機能の混乱」(5割強)が他の2業種に比べて多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「停電」(31.4%)や「営業・操業停止」(15.1%)が、運輸業では「物流機能の混乱」(54.1%)が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業は、「大きな影響はなかった」が4割強と、他の2業種に比べて多い。

図表III-80 東日本大震災の事業活動への影響 業種別



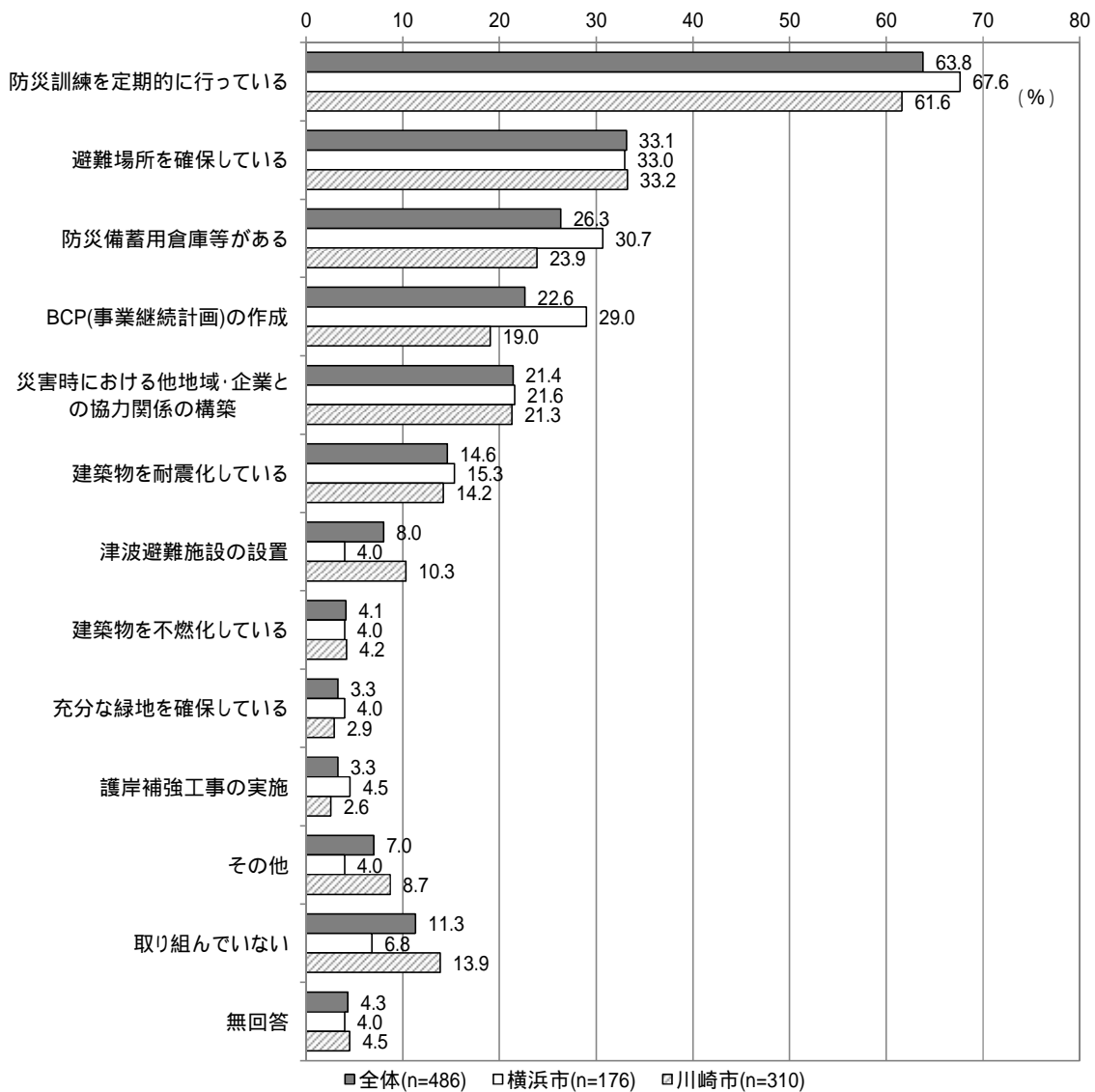
■全体(n=486) □製造業(n=172) □建設業(n=46) □運輸業(n=233)

## 防災に関して実施している取組

回答事業所全体の6割強が「防災訓練を定期的に行っている」している。

- ・回答事業所全体の防災に関して実施している取組は「防災訓練を定期的に行っている」（63.8%）が最も多く、次いで「避難場所を確保している」（33.1%）、「防災備蓄用倉庫等がある」（26.3%）となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、総じて横浜市の事業所のほうが取組の割合が多いが、「津波避難施設の設置」は川崎市が1割強と多くなっている。

図表III-81 防災に関して実施している取組

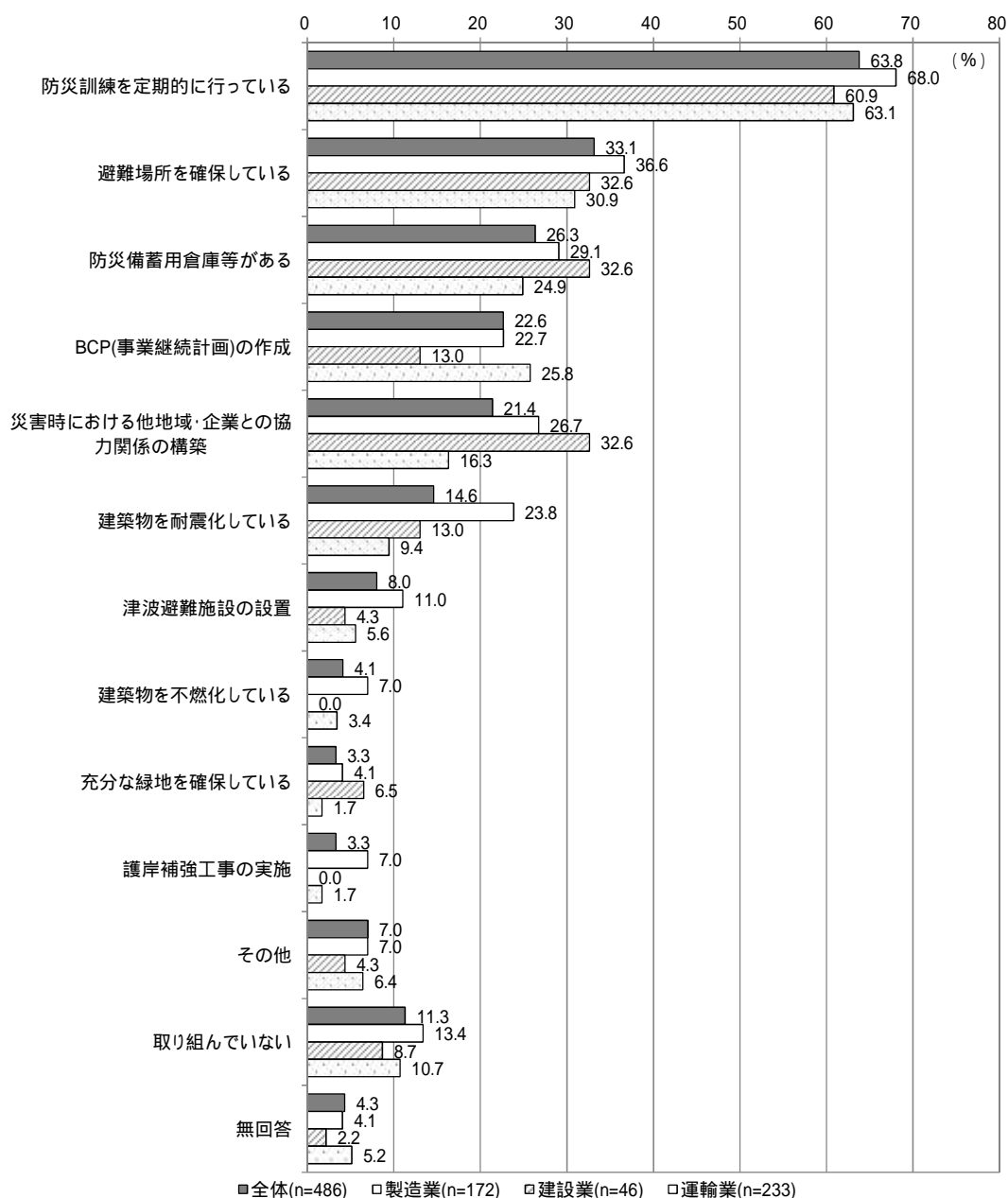


「防災訓練の実施」「避難場所の確保」「防災備蓄用倉庫等の設置」は業種による差は見られず、比較的普及。

製造業では「建物を耐震化している」（約1/4）、建設業では「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」（約1/3）、運輸業では「BCPの作成」（約1/4）が他の2業種に比べて多い。建設業では「BCPの作成」が1割強と少ない。

- ・業種別に見ると、比較的多くの事業所が実施している「防災訓練を定期的に行っている」や「避難場所を確保している」、「防災備蓄用倉庫等がある」については、業種別の大きな傾向は見られない。
- ・製造業では「建築物を耐震化している」（23.8%）が、建設業では「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」（32.6%）が、運輸業では「BCP（事業継続計画）の作成」（25.8%）が他の2業種に比べて比較的多い。
- ・建設業では「BCP（事業継続計画）の作成」が13.0%と他の2業種に比べて少ない。

図表III-82 防災に関して実施している取組 業種別



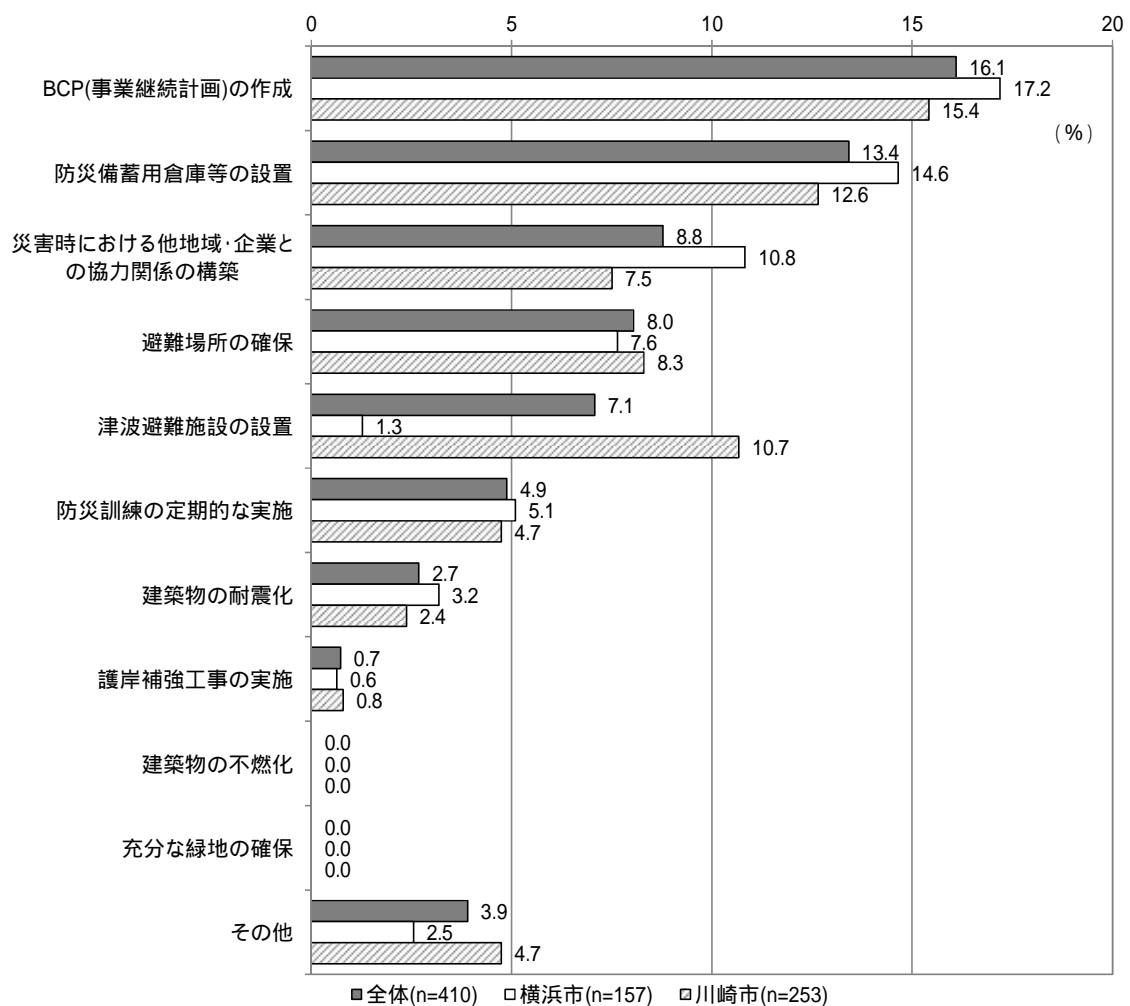
## 東日本大震災後に開始した取組

東日本大震災後に開始した取組は「BCPの作成」が16%、「防災備蓄用倉庫等の設置」が13%と多い。

「防災訓練の定期的な実施」や「建築物の耐震化」は東日本大震災以前から取り組まれている。

- ・ 回答事業所全体の東日本大震災後に開始した防災関連の取組は「BCP（事業継続計画）の作成」（16.1%）が最も多く、次いで「防災備蓄用倉庫等の設置」（13.4%）、「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」（8.8%）となっている。

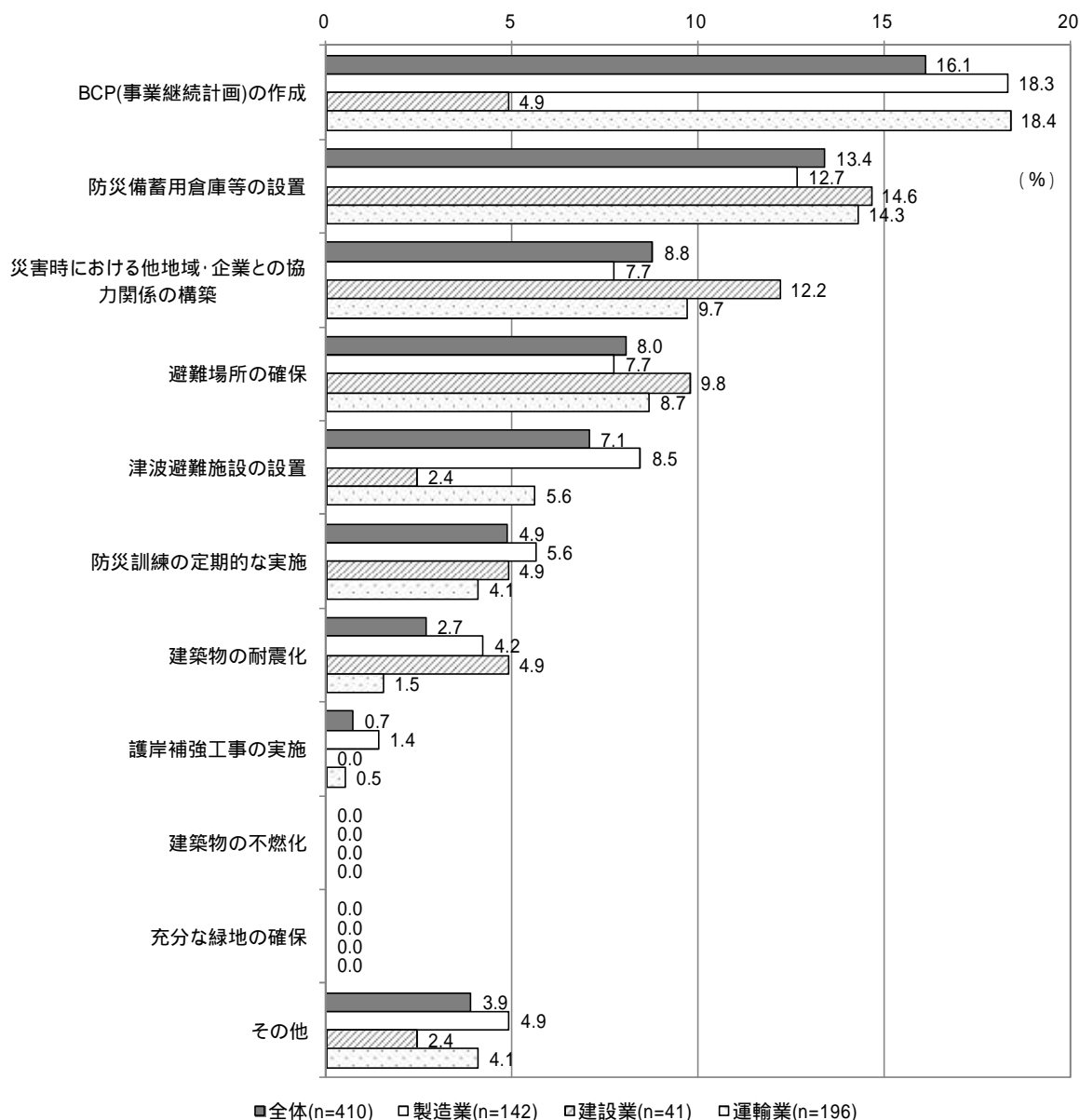
図表III-83 東日本大震災後に開始した取組



製造業・運輸業は「BCPの作成」が2割弱と比較的多く、建設業は「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」が1割強と比較的多い。

- ・東日本大震災後に開始した取組を業種別に見ると、製造業・運輸業では「BCP（事業継続計画）の作成」が順に18.3%・18.4%と多く、建設業は少ない。
- ・製造業では「津波避難施設の設置」（8.5%）も他の2業種より多くなっている。
- ・建設業では「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」（12.2%）が他の2業種に比べて多い。

図表III-84 東日本大震災後に開始した取組 業種別



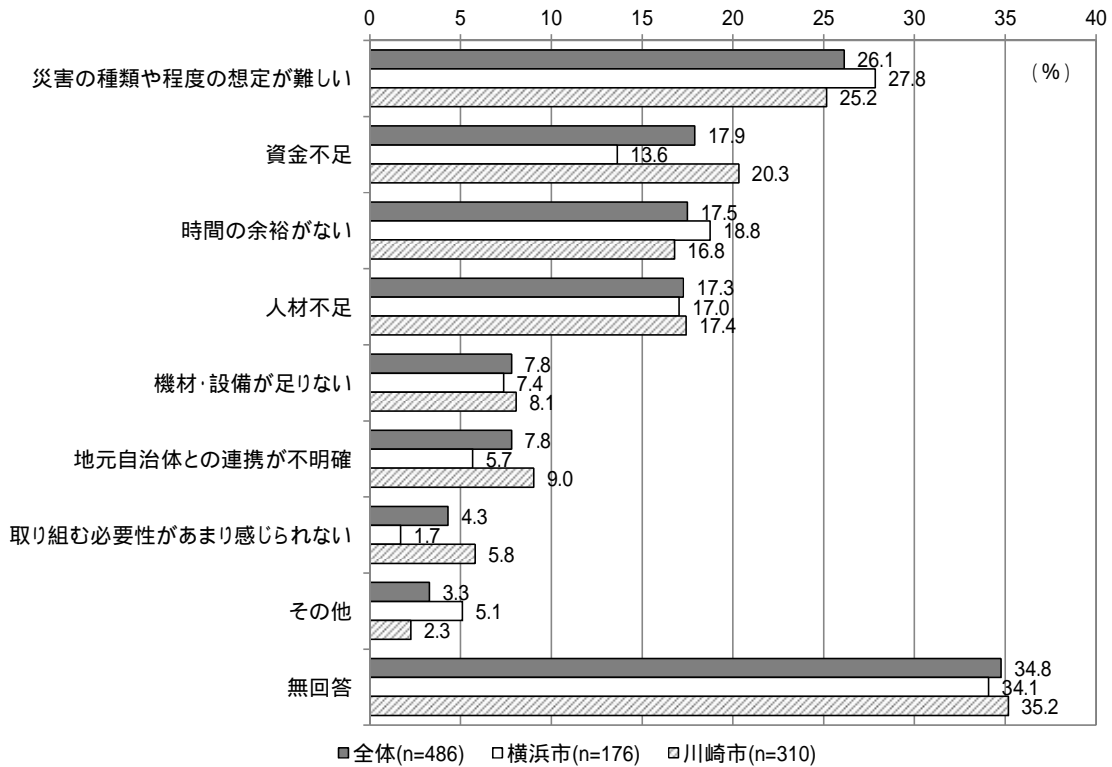


## 取組における課題・取り組まない理由

防災に関する取組における課題や取り組まない理由は「災害の種類や程度の想定が難しい」が1 / 4強。

- ・回答事業所全体の防災に関する取組における課題や取り組まない理由は「災害の種類や程度の想定が難しい」(26.1%)が最も多く、次いで「資金不足」(17.9%)、「時間の余裕がない」(17.5%)、「人材不足」(17.3%)となっている。

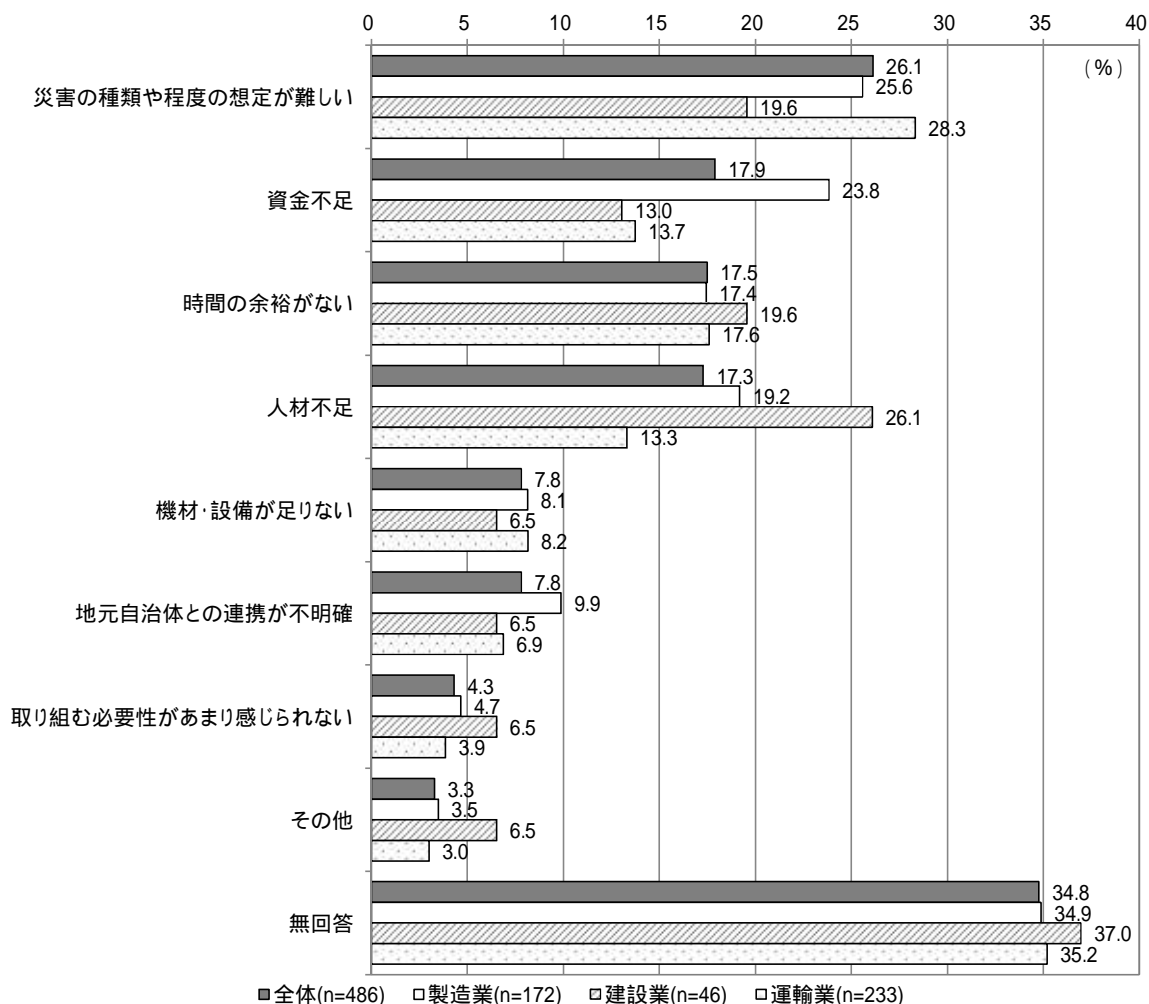
図表III-85 防災に関する取組における課題や取り組まない理由



製造業では「資金不足」(1/4弱)、建設業では「人材不足」(1/4強)が他の2業種に比べて多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「資金不足」(23.8%)、建設業では「人材不足」(26.1%)が他の2業種に比べて多い。

図表III-86 防災に関する取組における課題や取り組まない理由 業種別



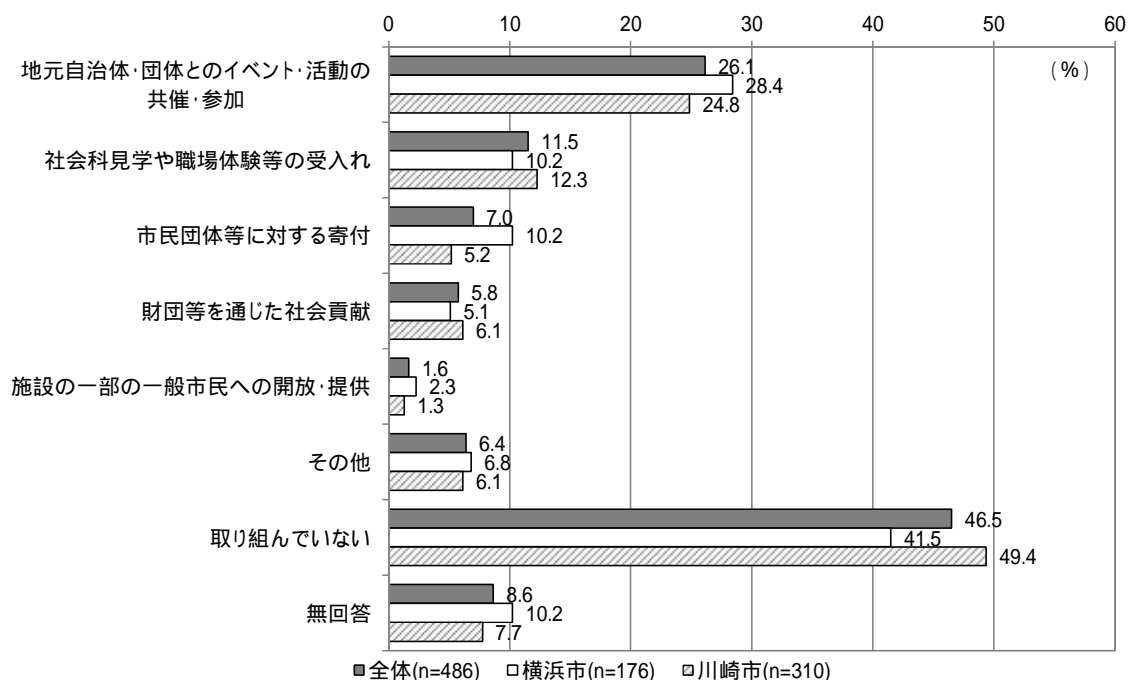
#### 4) 市民との共生

##### 市民との共生に関する取組内容

市民との共生に関する取組については「取り組んでいない」が5割弱と最も多いが、実施している事業所では「地元自治体・団体とのイベント・活動の共催・参加」が1/4強と最も多い。

- ・回答事業所全体の市民との共生の取組内容は「地元自治体・団体とのイベント・活動の共催・参加」(26.1%)が最も多く、次いで「社会科見学や職場体験等の受入れ」(11.5%)、「市民団体等に対する寄付」(7.0%)となっている。
- ・ただし、「取り組んでいない」(46.5%)が最も多い。

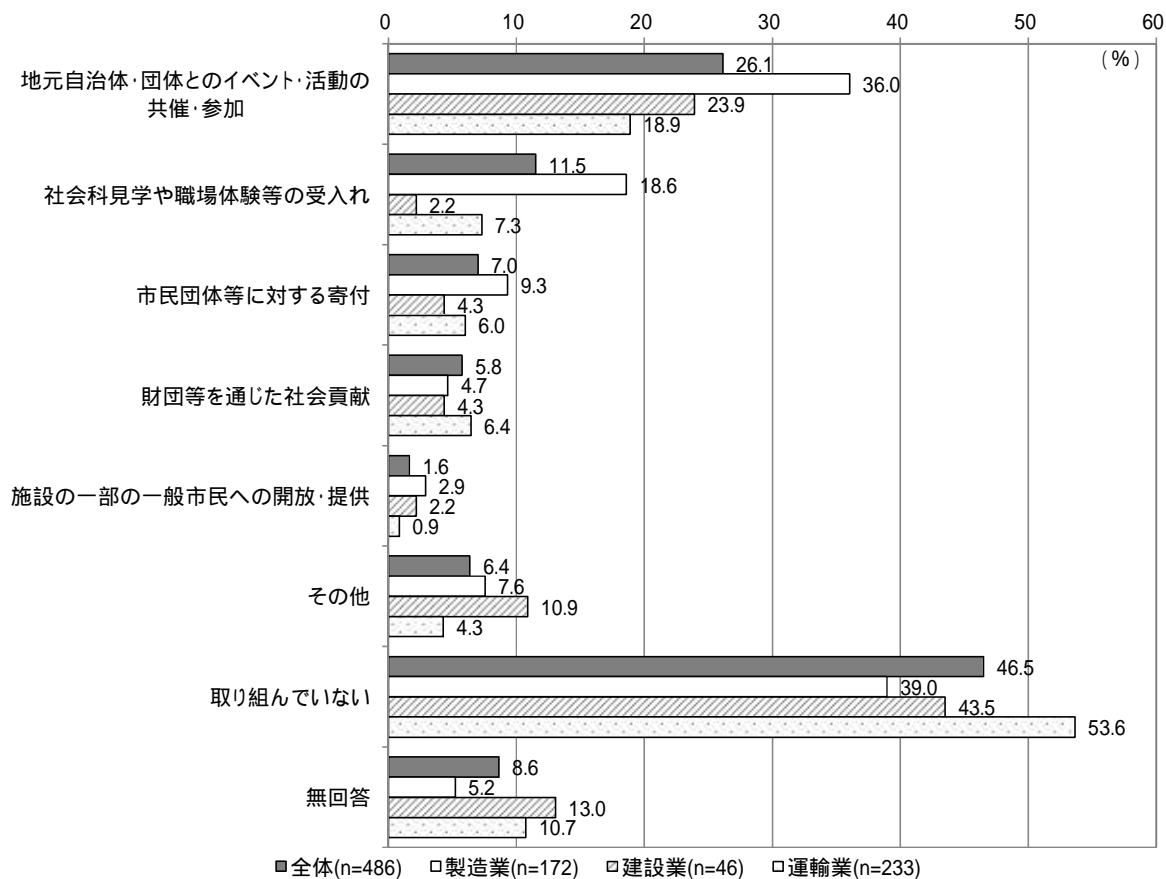
図表III-87 市民との共生に関する取組内容



製造業の取組の割合が高く、運輸業は「取り組んでいない」が半数以上。

- ・業種別に見ると、総じて製造業の取組の割合が多く、「地元自治体・団体とのイベント・活動の共催・参加」は36.0%、「社会科見学や職場体験等の受入れ」は18.6%となっている。
- ・運輸業では、「取り組んでいない」(53.6%)が多い。

図表III-88 市民との共生に関する取組内容 業種別

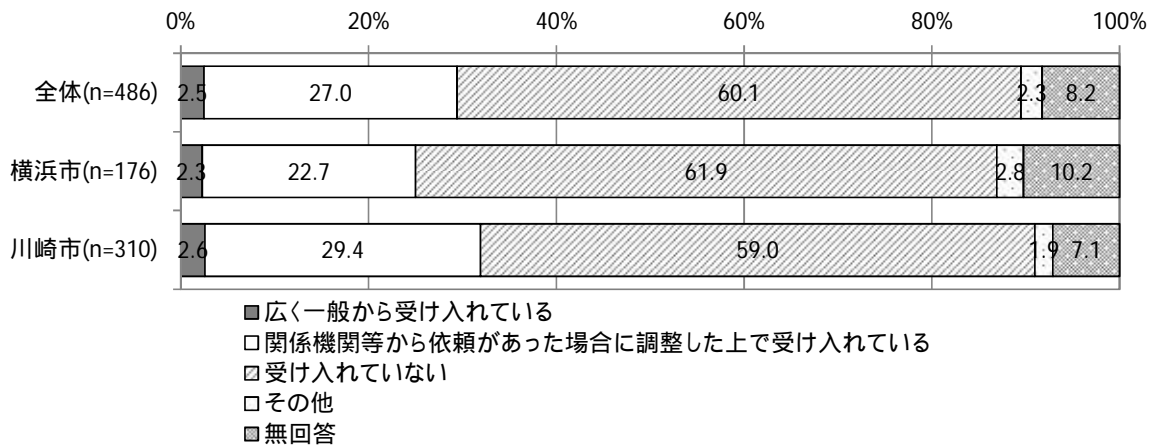


## 工場見学・事業所見学の受入状況

工場見学・事業所見学について何らかの受入を行っている事業所は全体の約3割。川崎市のほうが受入を行っている事業所が若干多い。

- ・回答事業所全体の工場見学・事業所見学の受入状況は「広く一般から受け入れている」(2.5%)と「関係機関等から依頼があった場合に調整した上で受け入れている」(27.0%)を合わせて29.5%が何らかの受入を行っている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、何らかの受入を行っている事業所は横浜市が25.0%、川崎市が32.0%と、川崎市のほうが多い。

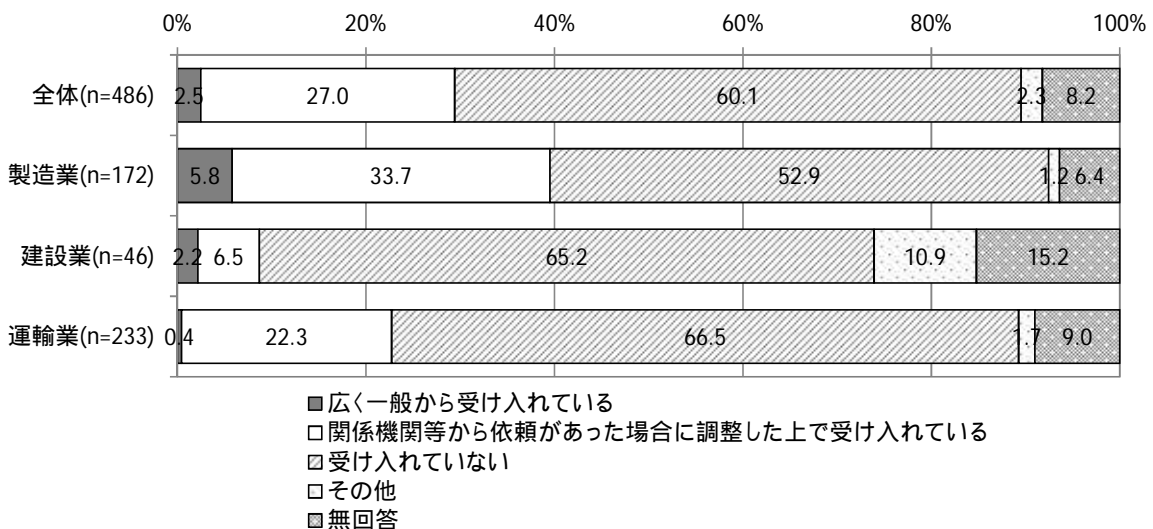
図表III-89 工場見学・事業所見学の受入状況



製造業は何らかの受入を行っている事業所が約4割と多い。次いで運輸業(2割強)、建設業(1割弱)の順。

- ・業種別に見ると、何らかの受入を行っている事業所は製造業(39.5%)が最も多く、次いで運輸業(22.7%)、建設業(8.7%)となっている。

図表III-90 工場見学・事業所見学の受入状況 業種別

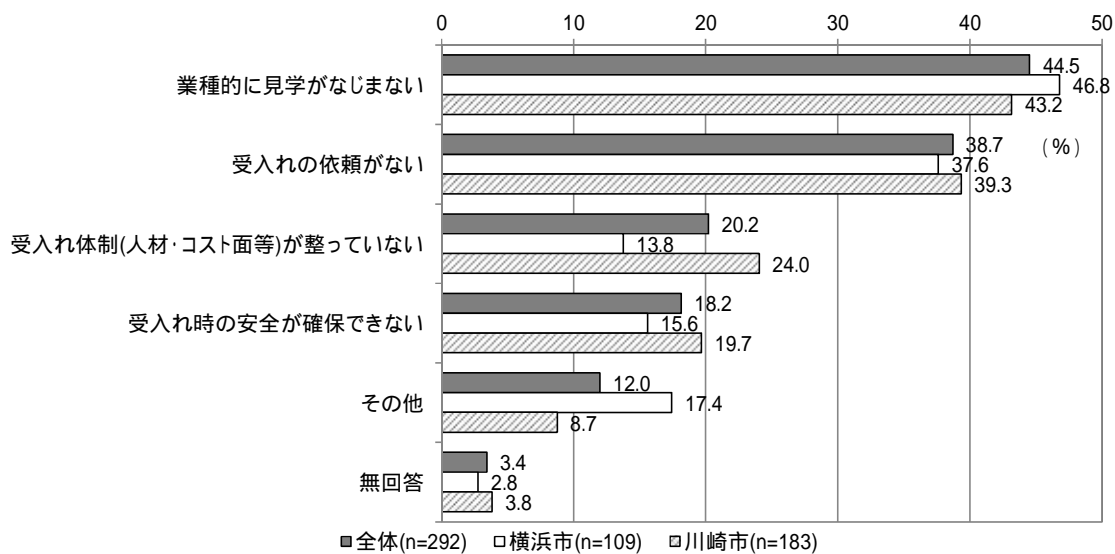


## 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由

工場見学・事業所見学を受け入れていない理由は「業種的に見学がなじまない」(45%)と「受入れの依頼がない」(4割弱)の2つが多い。

- ・回答事業所のうち、工場見学・事業所見学を受け入れていない292事業所の受け入れていない理由は、「業種的に見学がなじまない」(44.5%)が最も多く、次いで「受入れの依頼がない」(38.7%)となっており、これら2つを理由に挙げる事業所が多い。
- ・「その他」の理由としては、「下請け業者であること」「施設が親会社や他社のものであること」「守秘義務や技術情報の守秘」が挙げられている。

図表III-91 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由

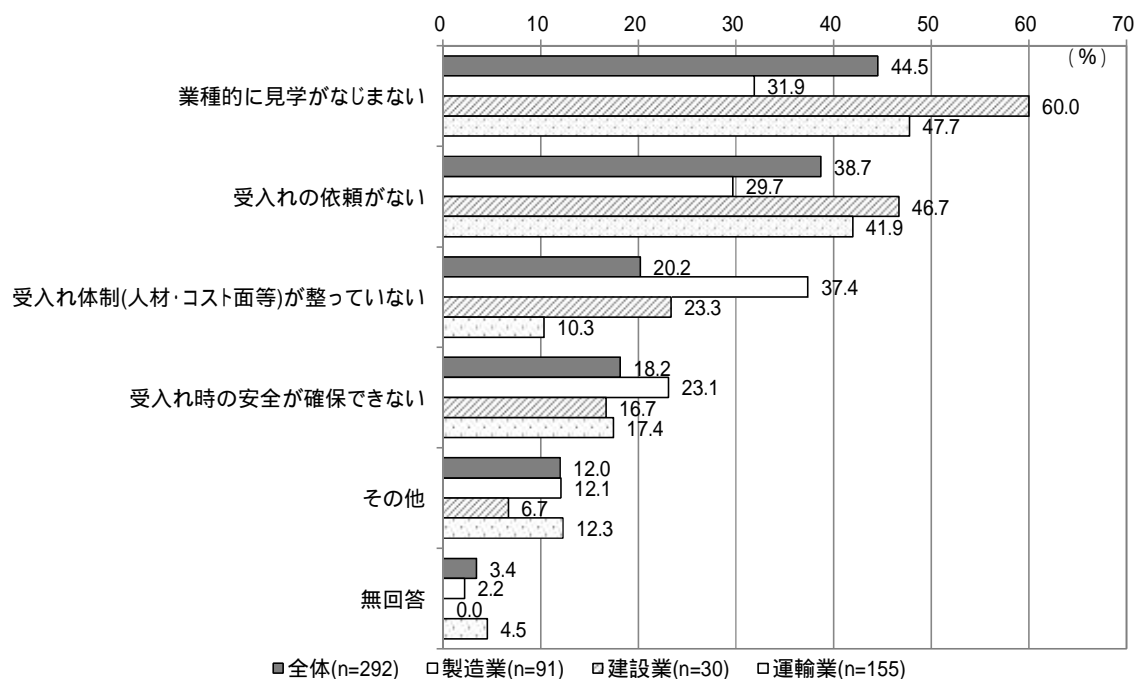


製造業は「受入れ体制が整っていない」が4割弱と最も多く、受入れ依頼やニーズはあっても受け入れられていない。

建設業・運輸業は受入れ依頼やニーズが少ない。

- ・業種別に見ると、製造業は「受入れ体制（人材面・コスト面等）が整っていない」（37.4%）が最も多く、受入れ依頼やニーズはあっても、受け入れられていない状況と考えられる。また、「受入れ時の安全が確保できない」（23.1%）も他の2業種と比べて多い。
- ・建設業は「業種的に見学がなじまない」（60.0%）や「受入れの依頼がない」（46.7%）が他の2業種に比べて多く、受入れ依頼やニーズ自体が少ないと考えられる。
- ・運輸業は「受入れ体制（人材・コスト面等）が整っていない」（10.3%）は少ないが、「業種的に見学がなじまない」（47.7%）や「受入れの依頼がない」（41.9%）が多く、受入れ体制は比較的整っているものの、受入れ依頼やニーズが少ないと考えられる。

図表III-92 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由 業種別



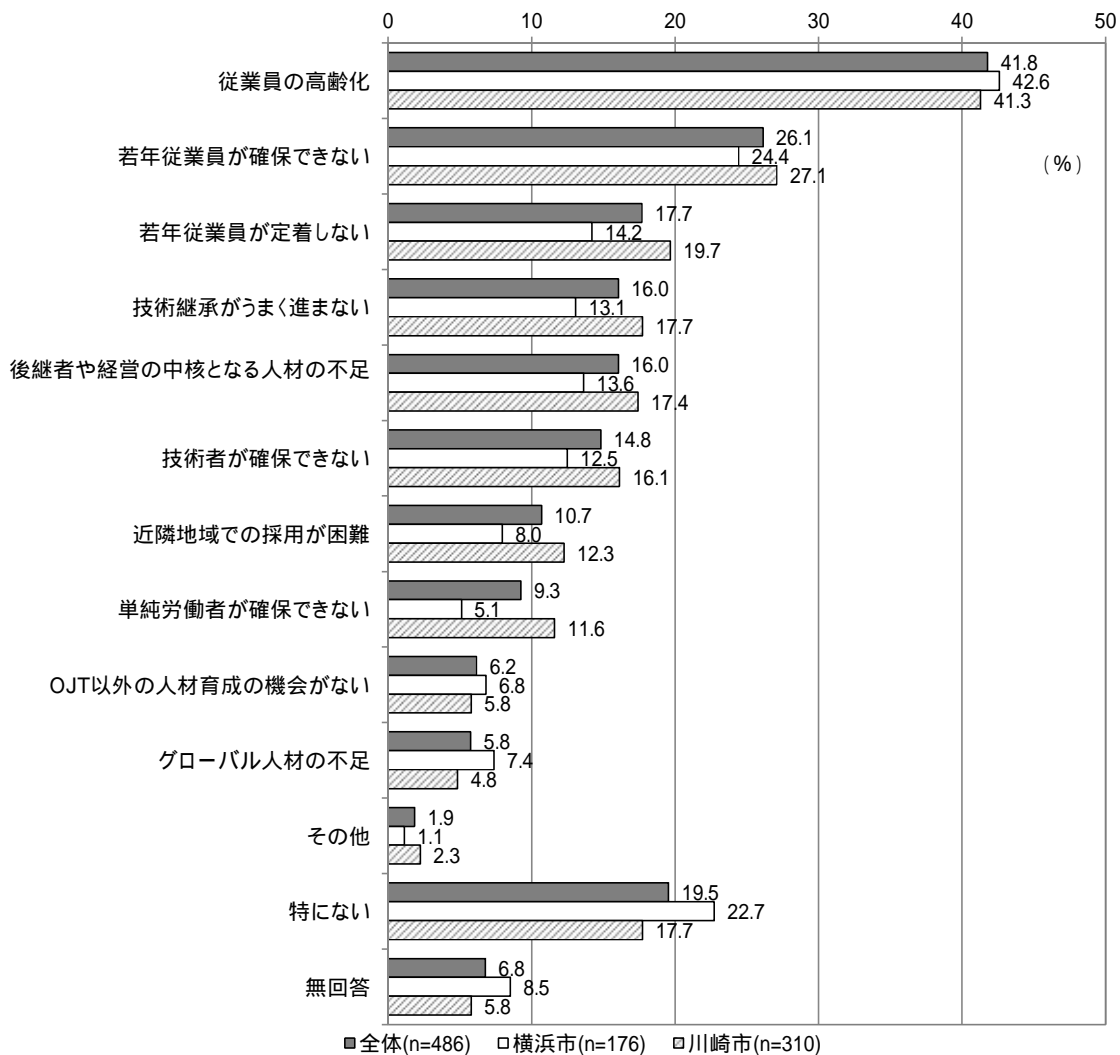
## 5) 人材確保・育成に関する取組

### 人材確保・育成における現状の問題点

人材確保・育成の問題点は「従業員の高齢化」が4割強と圧倒的に多い。  
多くの選択肢で川崎市のほうが問題点として挙げる事業所の割合が多い。

- ・回答事業所全体の人材確保・育成における現状の問題点は「従業員の高齢化」（41.8％）が他の問題点に比べて圧倒的に多く、次いで「若年従業員が確保できない」（26.1％）、「若年従業員が定着しない」（17.7％）となっており、高齢化・若年者不足の実態が浮かび上がる。
- ・横浜市・川崎市別に見ると「従業員の高齢化」「OJT以外の人材育成の機会がない」「グローバル人材の不足」を除き、いずれの選択肢でも川崎市のほうが問題点として挙げる事業所の割合が多い。

図表III-93 人材確保・育成における現状の問題点





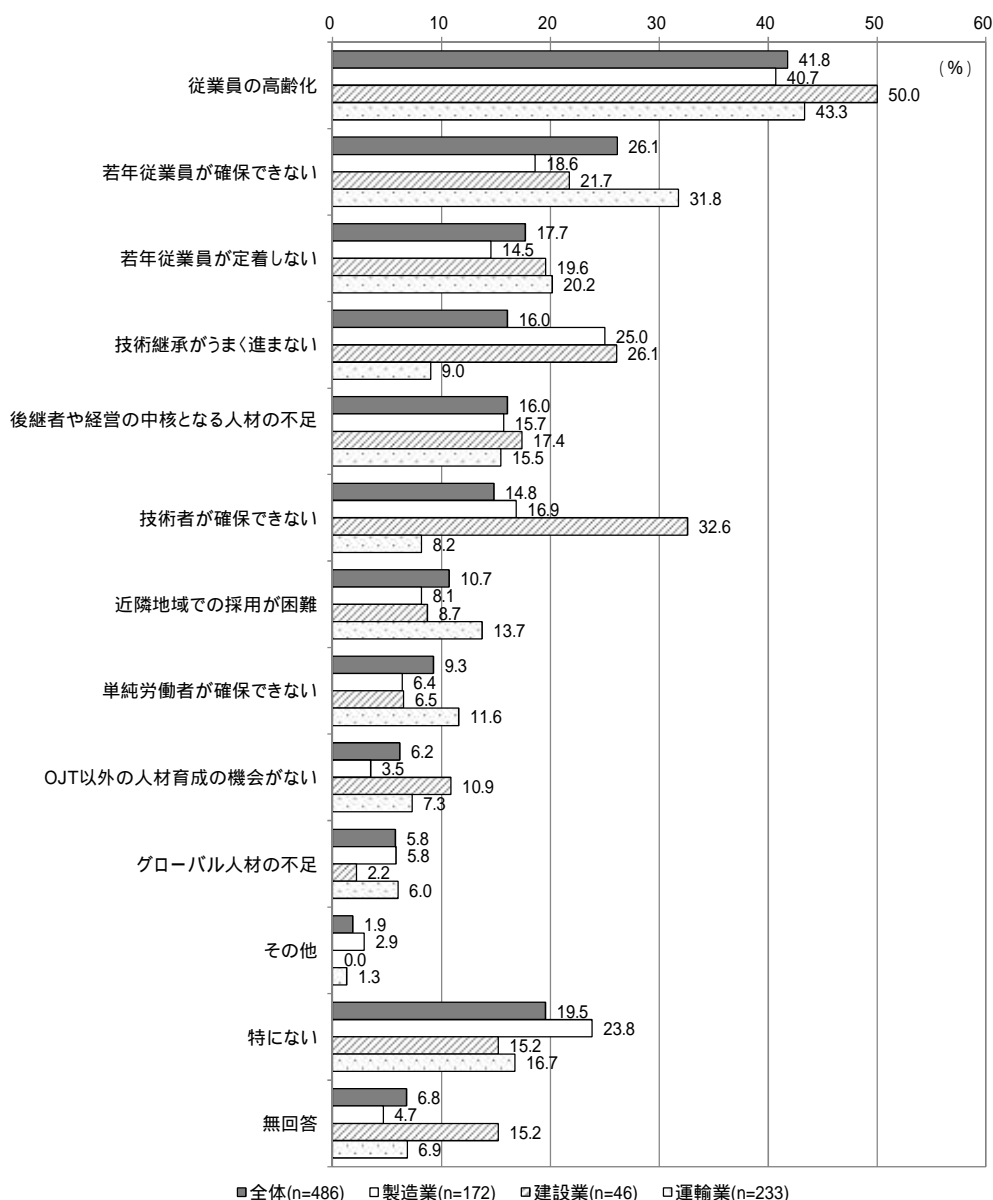
製造業は「技術継承がうまく進まない」が1/4、「特にない」も1/4弱。

建設業は技術者の確保に問題があるため、技術継承に影響。

運輸業は若年従業員や単純労働者の確保に問題。

- ・業種別に見ても、いずれも「従業員の高齢化」が4割を超えており最も多い。
- ・製造業では「技術継承がうまく進まない」が25.0%と多いが、全体的には他の2業種と比較して割合が小さく、「特にない」も1/4弱を占めている。
- ・建設業は「従業員の高齢化」(50.0%)や「技術者が確保できない」(32.6%)、「技術継承がうまく進まない」(26.1%)が他の2業種に比べて多い。技術者が確保できない状況下で技術継承が進んでおらず、従業員が高齢化していると考えられる。
- ・運輸業は「若年従業員が確保できない」(31.8%)や「近隣地域での採用が困難」(13.7%)、「単純労働者が確保できない」(11.6%)が他の2業種に比べて多く、人材確保に苦慮している様子が伺える。

図表III-94 人材確保・育成における現状の問題点 業種別

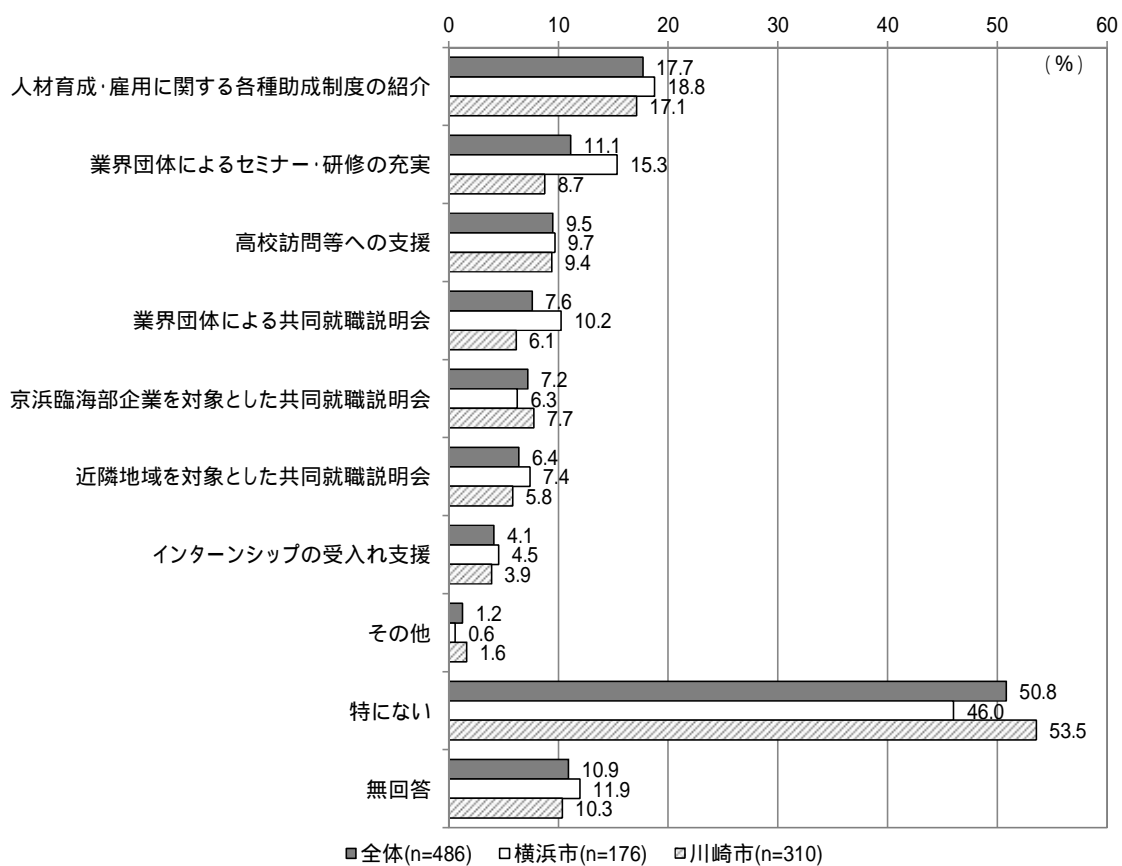


人材確保・育成に関して、業界団体・行政に希望する取組・支援

人材確保・育成に関して業界団体・行政に希望する取組・支援は「特にない」が約5割。支援を希望する事業所では「人材育成・確保に関する各種助成制度の紹介」が2割弱と最多。

- ・回答事業所全体の人材確保・育成について業界団体・行政に希望する取組・支援は「特にない」(50.8%)と最も多く、人材確保・育成については自社で取り組む意向の事業所が多いと言える。
- ・希望する取組・支援を挙げた事業所に限れば、「人材育成・確保に関する各種助成制度の紹介」(17.7%)が最も多く、次いで「業界団体によるセミナー・研修の充実」(11.1%)、高校訪問等への支援(9.5%)となっている。
- ・「その他」としては「事業所の所在する地区への公共交通手段の確保・充実」が挙げられており、交通の不便性が人材確保に影響を与えている事業所も見られる。

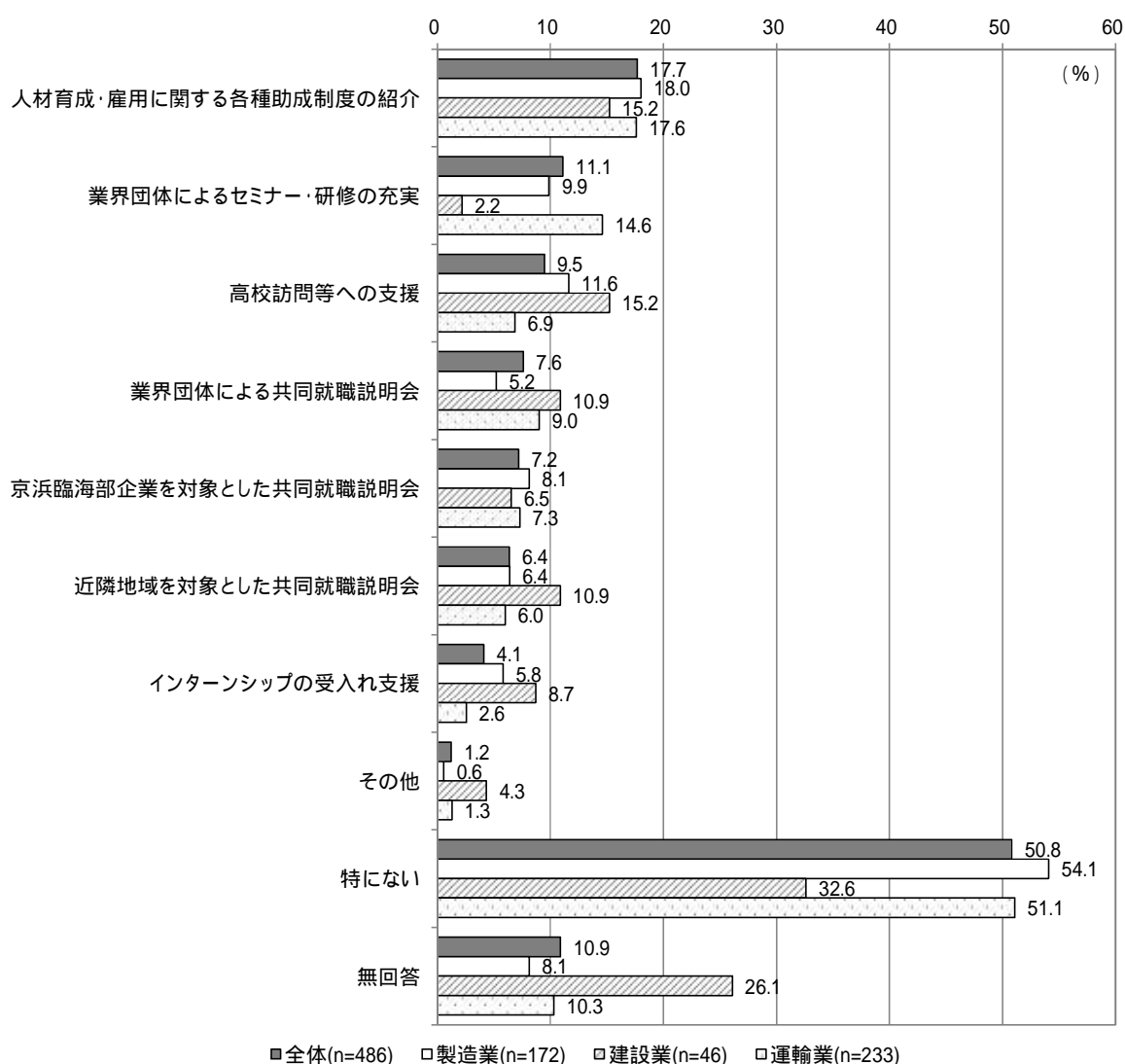
図表III-95 人材確保・育成について業界団体・行政に希望する取組・支援



建設業は人材確保、運輸業は人材育成に対する取組・支援を求めている割合が多い。

- ・業種別に見ると、製造業と運輸業では「特にない」（製造業 54.1%、運輸業 51.1%）が半数以上を占めている。
- ・建設業は「高校訪問等への支援」（15.2%）や「業界団体による共同就職説明会」（10.9%）、「近隣地域を対象とした共同就職説明会」（10.9%）、「インターンシップの受入れ支援」（8.7%）が他の2業種に比べて多い一方で、「業界団体によるセミナー研修の充実」（2.2%）は極端に少なく、人材確保に対する取組・支援を求めている。
- ・運輸業は「業界団体によるセミナー・研修の充実」（14.6%）が他の2業種に比べて多く、人材育成に対する取組・支援を求めている。

図表III-96 人材確保・育成について業界団体・行政に希望する取組・支援 業種別



(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等

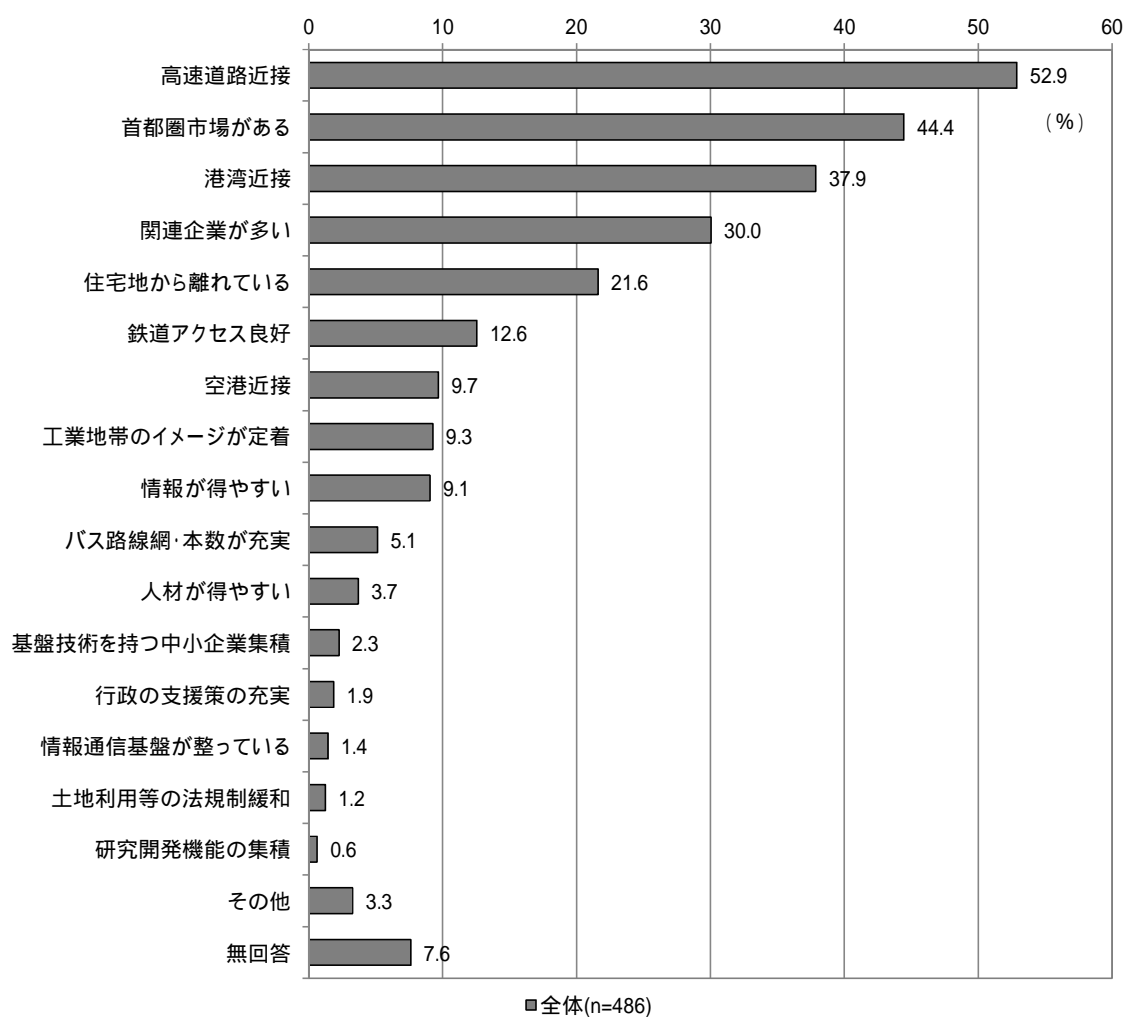
1) 京浜臨海部に立地するメリット

【全体】

京浜臨海部のメリットは、「高速道路近接」「港湾近接」といった交通利便性、「首都圏市場がある」「関連企業が多い」といった顧客の近接性や企業の集積といった取引の利便性が多い。

- ・回答事業所全体の京浜臨海部に立地するメリットは「高速道路近接」(52.9%)が最も多く、次いで「首都圏市場がある」(44.4%)、「港湾近接」(37.9%)、「関連企業が多い」(30.0%)となっており、これらのメリットが3割を超えている。
- ・その他としては、「原料調達が容易」等が見られた。

図表III-97 京浜臨海部に立地するメリット(全体)

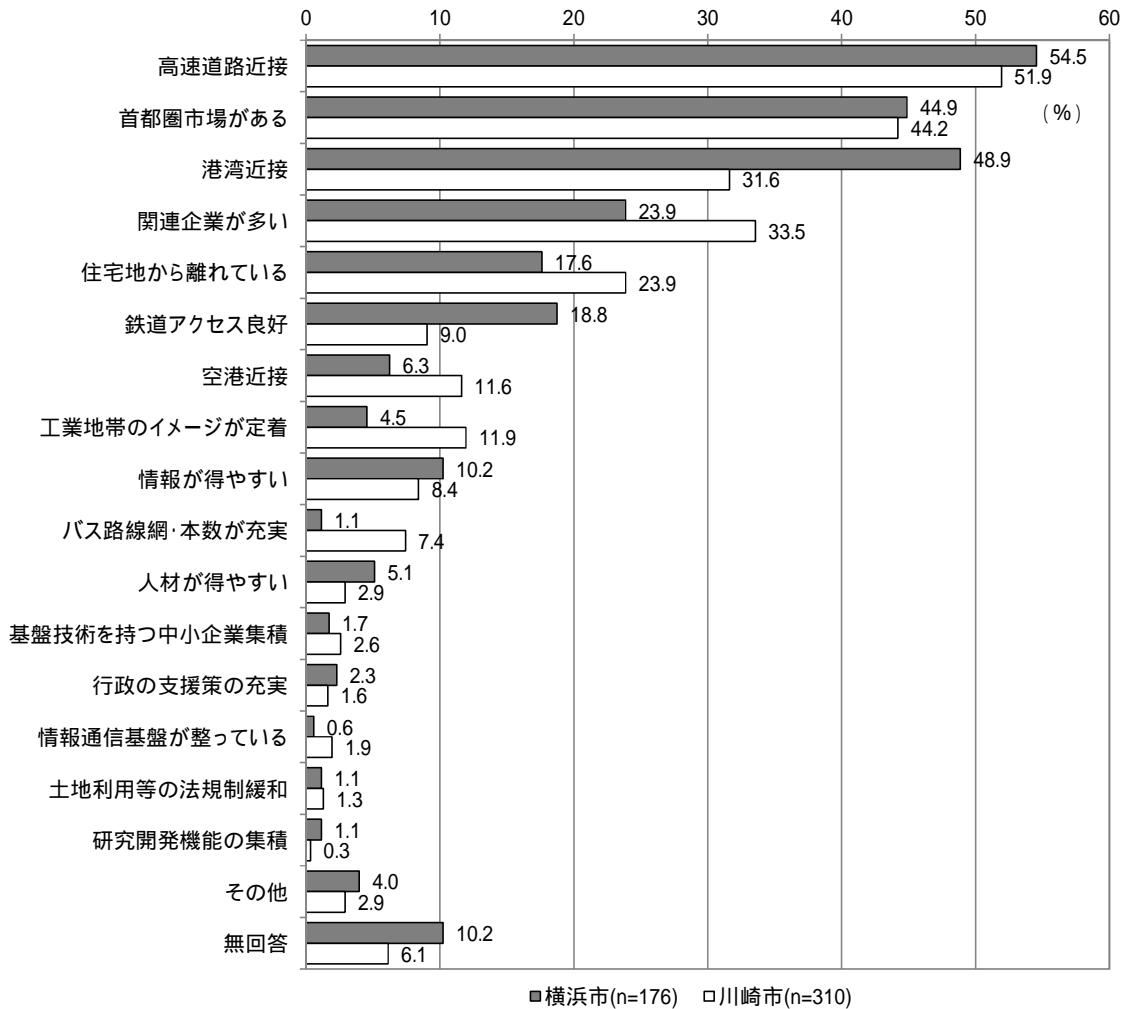


【横浜市・川崎市別】

横浜市のメリットは「港湾近接」「鉄道アクセス良好」等で川崎市に比べて多い。  
 川崎市のメリットは「関連企業が多い」「住宅地から離れている」「工業地帯のイメージが定着」「空港近接」等で横浜市に比べて多い。

- ・横浜市・川崎市別で比較すると、横浜市が特に多いのは「港湾近接」（48.9%）、「鉄道アクセス良好」（18.8%）等となっている。
- ・逆に、川崎市が特に多いのは「関連企業が多い」（33.5%）、「住宅地から離れている」（23.9%）、「工業地帯のイメージが定着」（11.9%）、「空港近接」11.6%等となっている。

図表III-98 京浜臨海部に立地するメリット（横浜市・川崎市別）

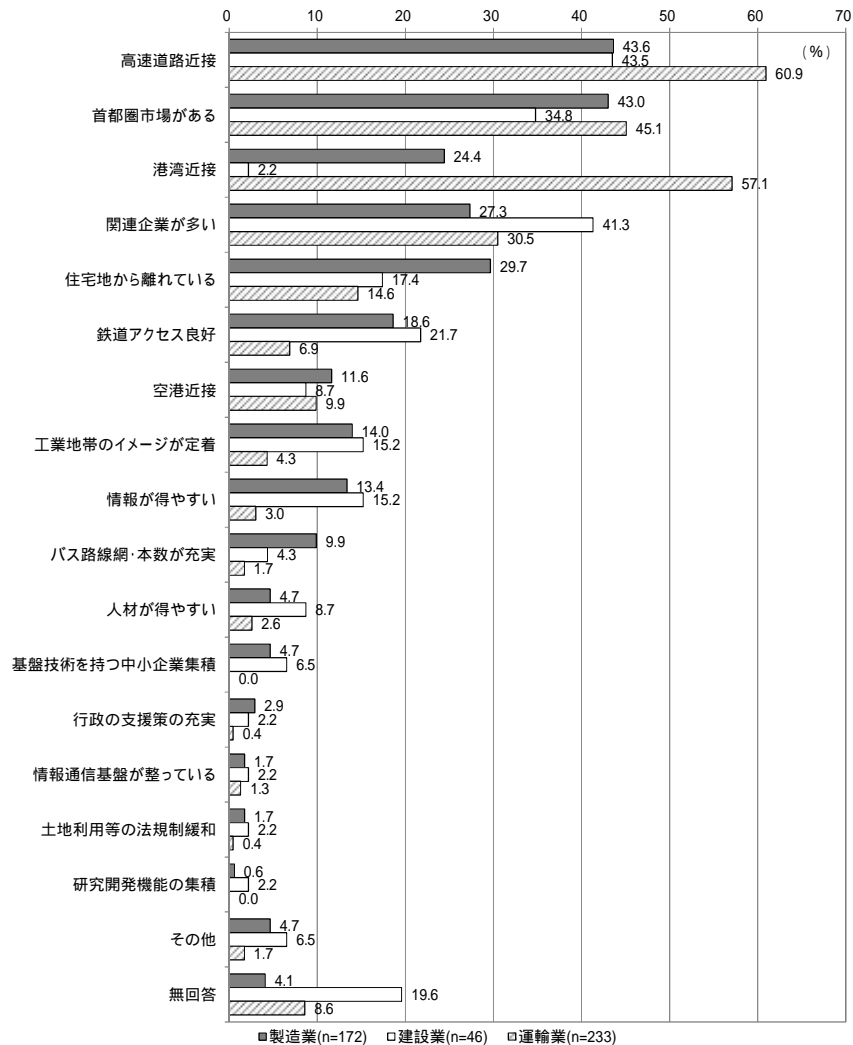


【業種別】

「高速道路近接」はいずれの業種でもメリットとして最も多い。  
 製造業では「首都圏市場がある」（4割強）や「住宅地から離れている」（約3割）が多い。  
 建設業では「関連企業が多い」（4割強）が多い。  
 運輸業では「港湾近接」（6割弱）や「首都圏市場がある」（5割弱）が多い。

- ・業種別に見ると、いずれの業種も「高速道路近接」（製造業 43.6%、建設業 43.5%、運輸業 60.9%）が最も多い。
- ・製造業では「高速道路近接」（43.6%）に次いで「首都圏市場がある」（43.0%）、「住宅地から離れている」（29.7%）、「関連企業が多い」（27.3%）の順となっており、特に「住宅地から離れている」が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業では「高速道路近接」（43.5%）に次いで、「関連企業が多い」（41.3%）、「首都圏市場がある」（34.8%）の順となっており、特に「関連企業が多い」が他の2業種に比べて多い。
- ・運輸業では「高速道路近接」（60.9%）に加えて、「港湾近接」（57.1%）が他の2業種に比べて圧倒的に多く、次いで「首都圏市場がある」（45.1%）、「関連企業が多い」（30.5%）の順となっている。「空港近接」は1割弱と少ない。

図表III-99 京浜臨海部に立地するメリット 業種別



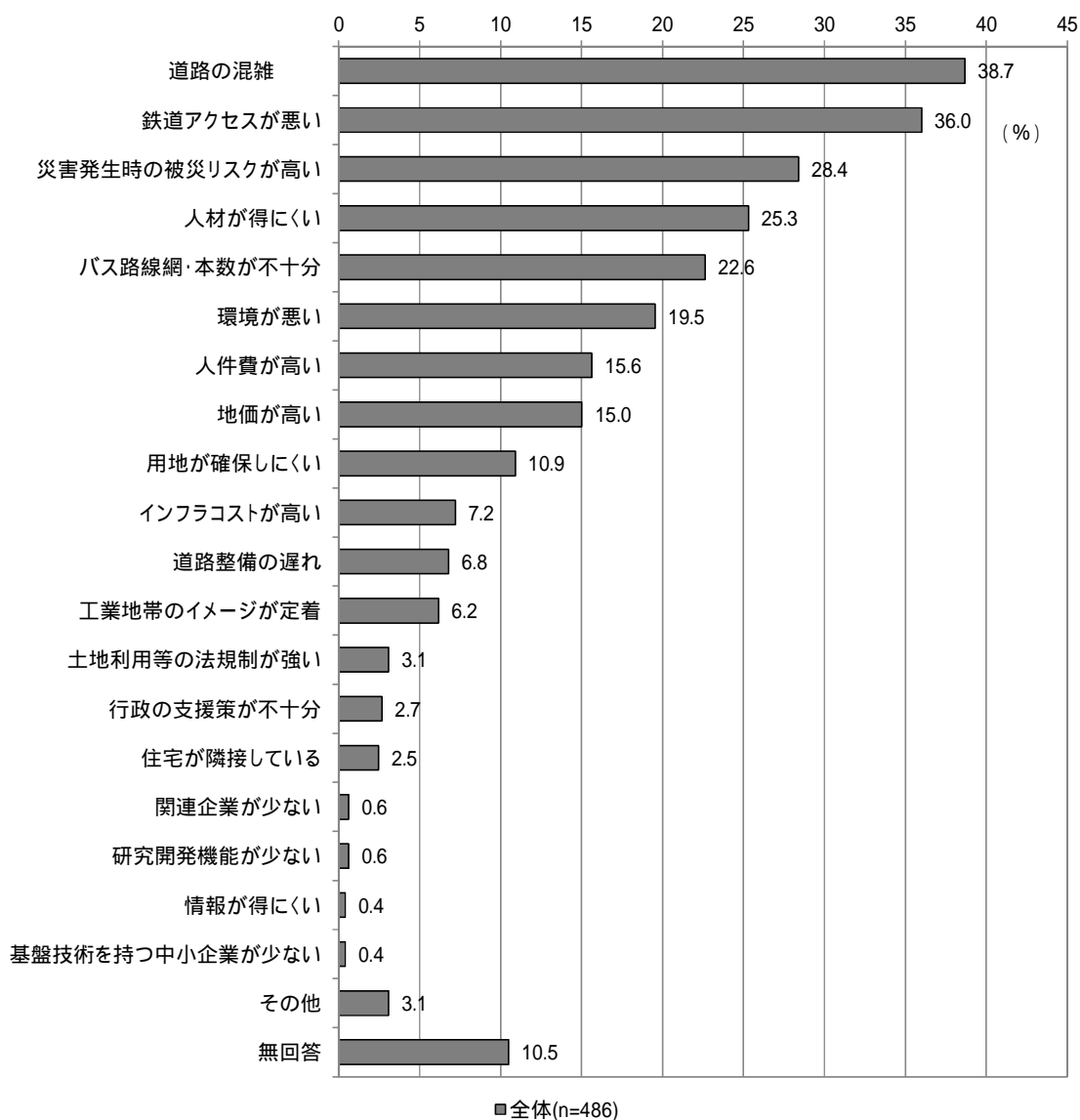
## 2) 京浜臨海部に立地するデメリット

### 【全体】

京浜臨海部のデメリットは、「道路の混雑」「鉄道アクセスが悪い」といった交通面、「災害発生時の被災リスクが高い」といった防災面、「人材が得にくい」といった雇用面の問題が多い。

- ・回答事業所全体の京浜臨海部に立地するデメリットは「道路の混雑」(38.7%)が最も多く、次いで「鉄道アクセスが悪い」(36.0%)、「災害発生時の被災リスクが高い」(28.4%)、「人材が得にくい」(25.3%)となっており、これらのデメリットが1/4を超えている。
- ・「その他」としては、「飲食店が少ない」「環境規制が厳しい」「ゴミの不法投棄が多い」等の意見が見られた。

図表III-100 京浜臨海部に立地するデメリット(全体)



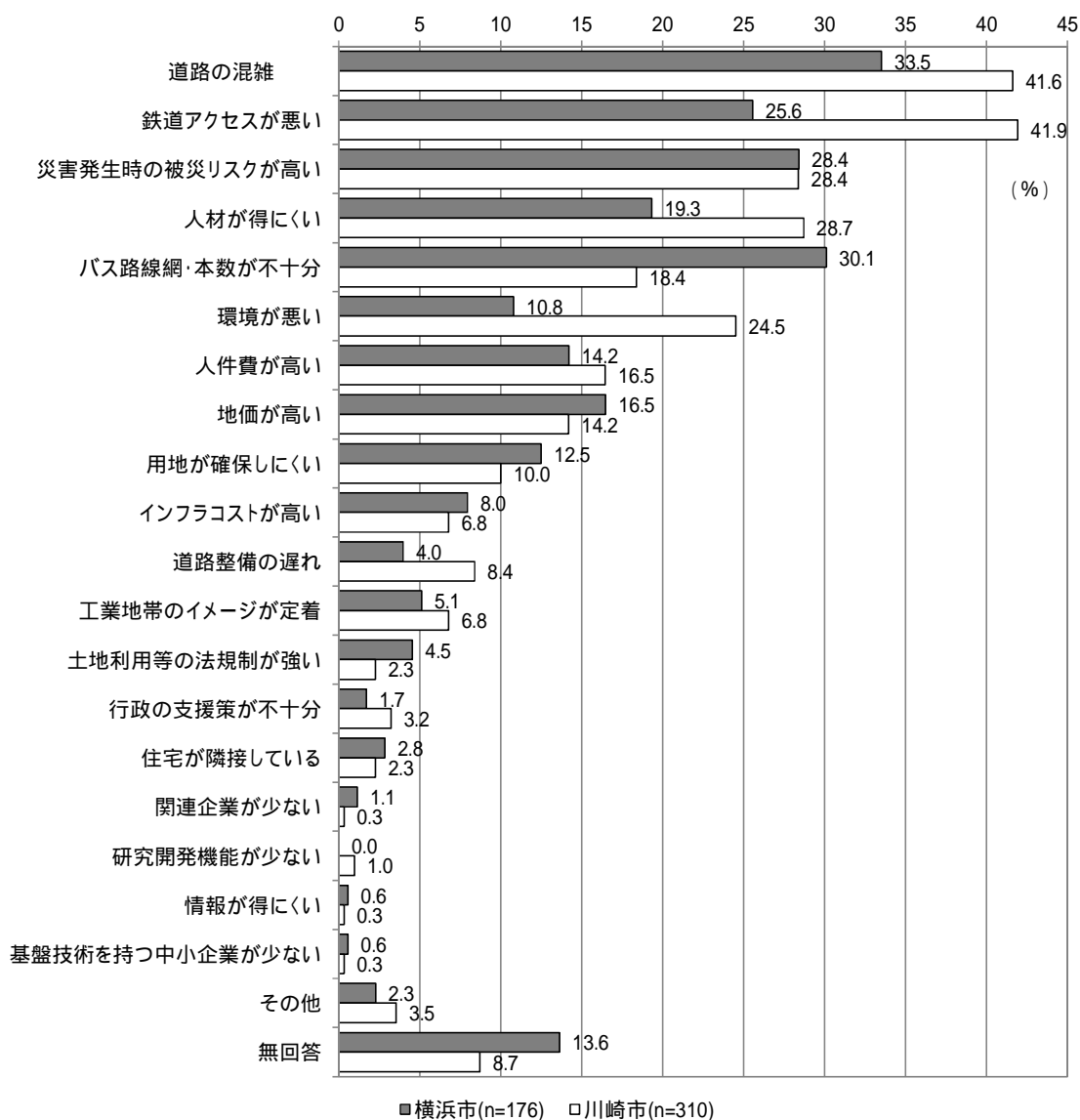
【横浜市・川崎市別】

横浜市のデメリットは「バス路線網・本数が不十分」で川崎市に比べて特に多い。

川崎市のデメリットは「鉄道アクセスが悪い」「道路の混雑」「人材が得にくい」「環境が悪い」等で横浜市に比べて多い。

- ・横浜市・川崎市別で比較すると、横浜市が特に多いのは「バス路線網・本数が不十分」(30.1%)となっている。
- ・逆に、川崎市が特に多いのは「鉄道アクセスが悪い」(41.9%)、「道路の混雑」(41.6%)、「人材が得にくい」(28.7%)、「環境が悪い」(24.5%)等となっている。

図表III-101 京浜臨海部に立地するデメリット(横浜市・川崎市別)





【業種別】

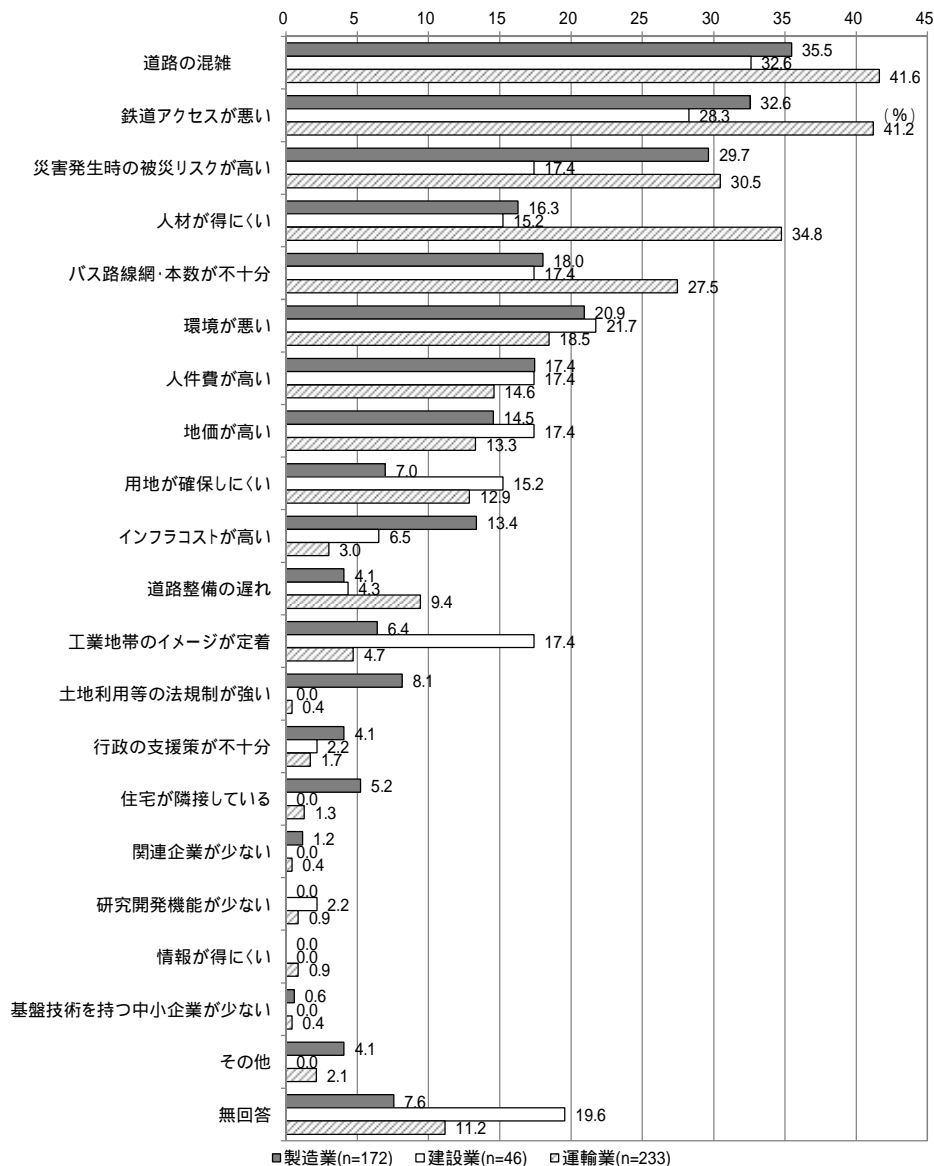
いずれの業種も、「道路の混雑」と「鉄道アクセスが悪い」が2大デメリット。

製造業では「災害発生時の被災リスクが高い」（約3割）が多い。

運輸業では「人材が得にくい」（35%）、「バス路線網・本数が不十分」（3割弱）が他の2業種に比べて特に多い。

- ・業種別に見ると、いずれの業種も「道路の混雑」（製造業 35.5%、建設業 32.6%、運輸業 41.6%）が最も多く、次いで「鉄道アクセスが悪い」（製造業 32.6%、建設業 28.3%、運輸業 41.2%）が多い。
- ・製造業では、続いて「災害発生時の被災リスクが高い」（29.7%）、「環境が悪い」（20.9%）の順となっている。また、「インフラコストが高い」（13.4%）、「土地利用等の法規制が強い」（8.1%）等が他の2業種と比べて多い。
- ・運輸業では「道路の混雑」と「鉄道アクセスが悪い」に加えて、「人材が得にくい」（34.8%）、「バス路線網・本数が不十分」（27.5%）が他の2業種に比べて多い。「災害発生時の被災リスクが高い」（30.5%）も多いが、製造業と同程度となっている。

図表III-102 京浜臨海部に立地するデメリット 業種別

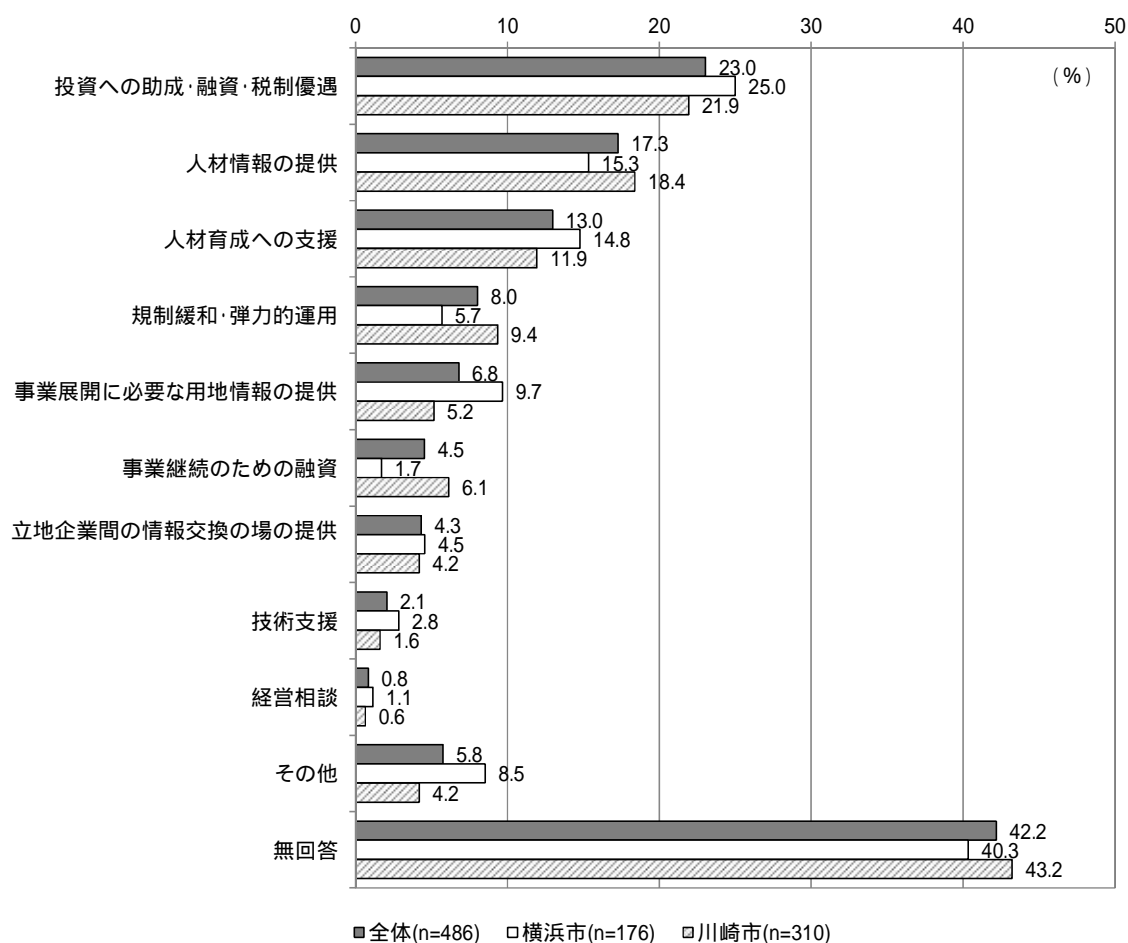


### 3) 事業活動に関する行政への要望

行政への要望は「投資への助成・融資・税制優遇」(2割強)が最も多く、「人材情報の提供」(2割弱)や「人材育成への支援」(1割強)といった人材関連の要望も比較的多い。

- ・回答事業所全体の事業活動に関する行政への要望は「投資への助成・融資・税制優遇」(23.0%)が最も多く、次いで「人材情報の提供」(17.3%)、「人材育成への支援」(13.0%)となっており、これら要望が1割を超えている。
- ・「規制緩和・弾力的運用」の具体的内容としては、「工場立地法」「緑化条例」「消防法関連」「環境関連手続き」「中型免許制度」「電気事業法」などが見られた。

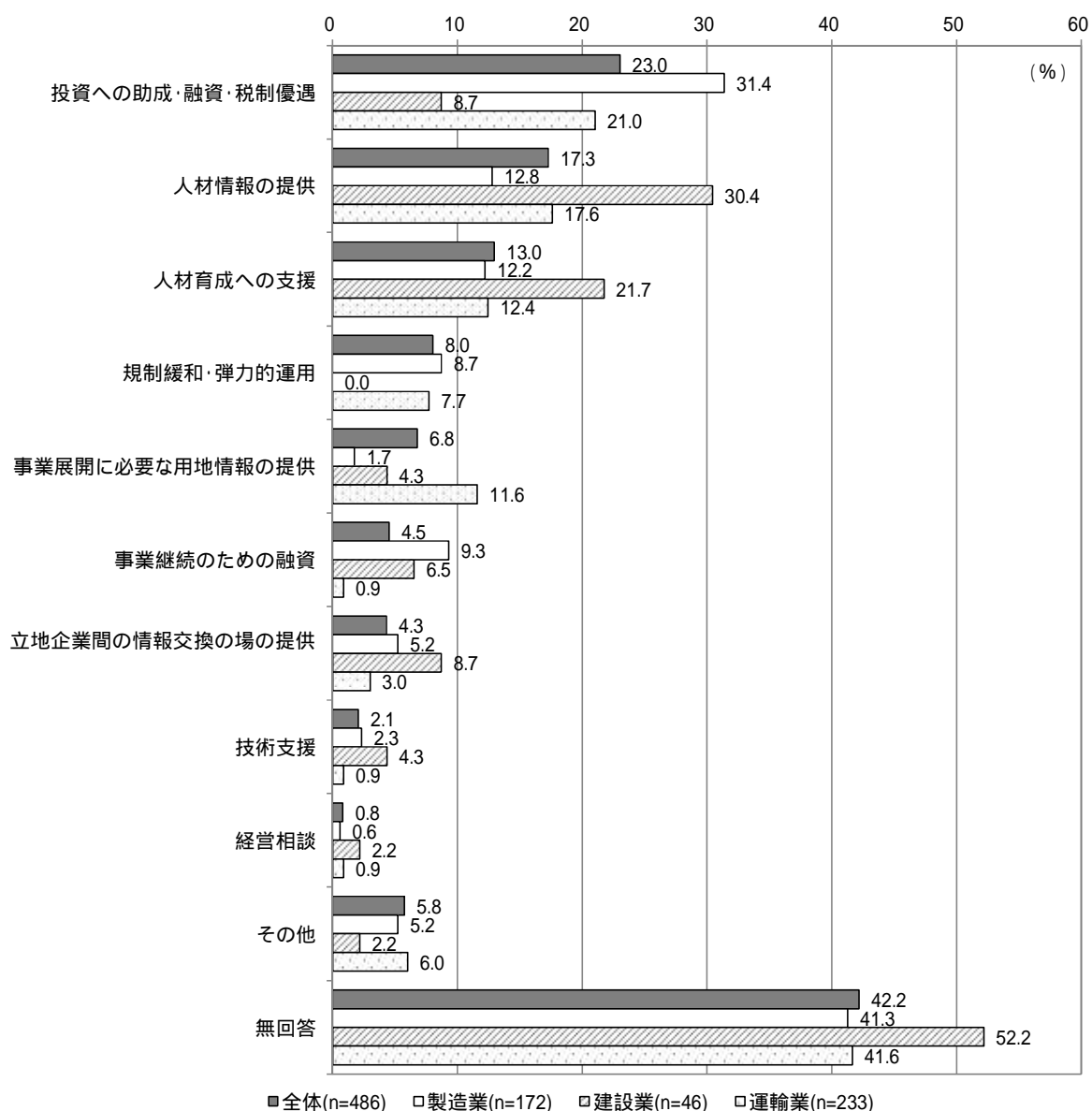
図表III-103 事業活動に関する行政への要望



製造業は「投資への助成・融資・税制優遇」が3割強と他の2業種に比べて特に多い。  
 建設業は「人材情報の提供」（約3割）や「人材育成への支援」（2割強）が他の2業種に比べて特に多い。  
 運輸業は「事業展開に必要な用地情報の提供」（1割強）が他の2業種に比べて多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「投資への助成・融資・税制優遇」（31.4%）が他の2業種に比べて特に多い。
- ・建設業では「人材情報の提供」（30.4%）が最も多く、次いで「人材育成への支援」（21.7%）となっており、人材関連の要望が他の2業種に比べて特に多い。逆に、「投資への助成・融資・税制優遇」（8.7%）は他の2業種に比べて特に少ない。
- ・運輸業では「投資への助成・融資・税制優遇」（21.0%）が最も多く、次いで「人材情報の提供」（17.6%）となっているが、これらは事業所全体と同程度の水準となっている。逆に「事業展開に必要な用地情報の提供」（11.6%）は1割強だが、他の2業種に比べて特に多い。

図表III-104 事業活動に関する行政への要望 業種別



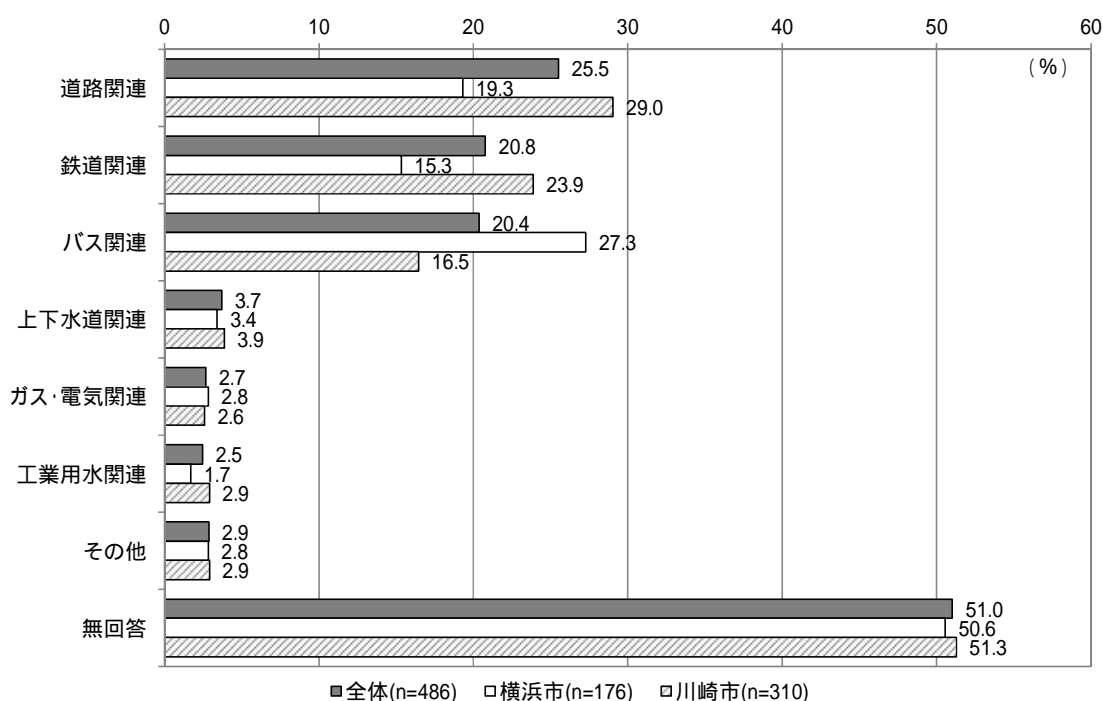
#### 4) 公共インフラの整備や改善等に対する要望

公共インフラの整備や改善等に対する要望は「道路関連」が1 / 4強、「鉄道関連」と「バス関連」が約2割と、交通インフラに対する要望が多い。

横浜市では「バス関連」が、川崎市では「道路関連」「鉄道関連」が特に多くなっている。

- ・回答事業所全体の公共インフラの整備や改善等に対する要望は「道路関連」(25.5%)が最も多く、次いで「鉄道関連」(20.8%)、「バス関連」(20.4%)となっており、これらが2割を超えて特に多い。「上下水道関連」(3.7%)や「ガス・電気関連」(2.7%)、「工業用水関連」(2.5%)は少数。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「バス関連」(27.3%)が川崎市に比べて特に多く、川崎市では「道路関連」(29.0%)、「鉄道関連」(23.9%)が横浜市に比べて多い。
- ・具体的な内容としては、「道路関連」は産業道路や409号線等の渋滞緩和、違法駐車への対応、東扇島地区へのアクセス充実など、「鉄道関連」は鶴見線の増便や京急大師線の延伸など、「バス関連」は運行時間帯と便数増などに関するものが多く見られた。

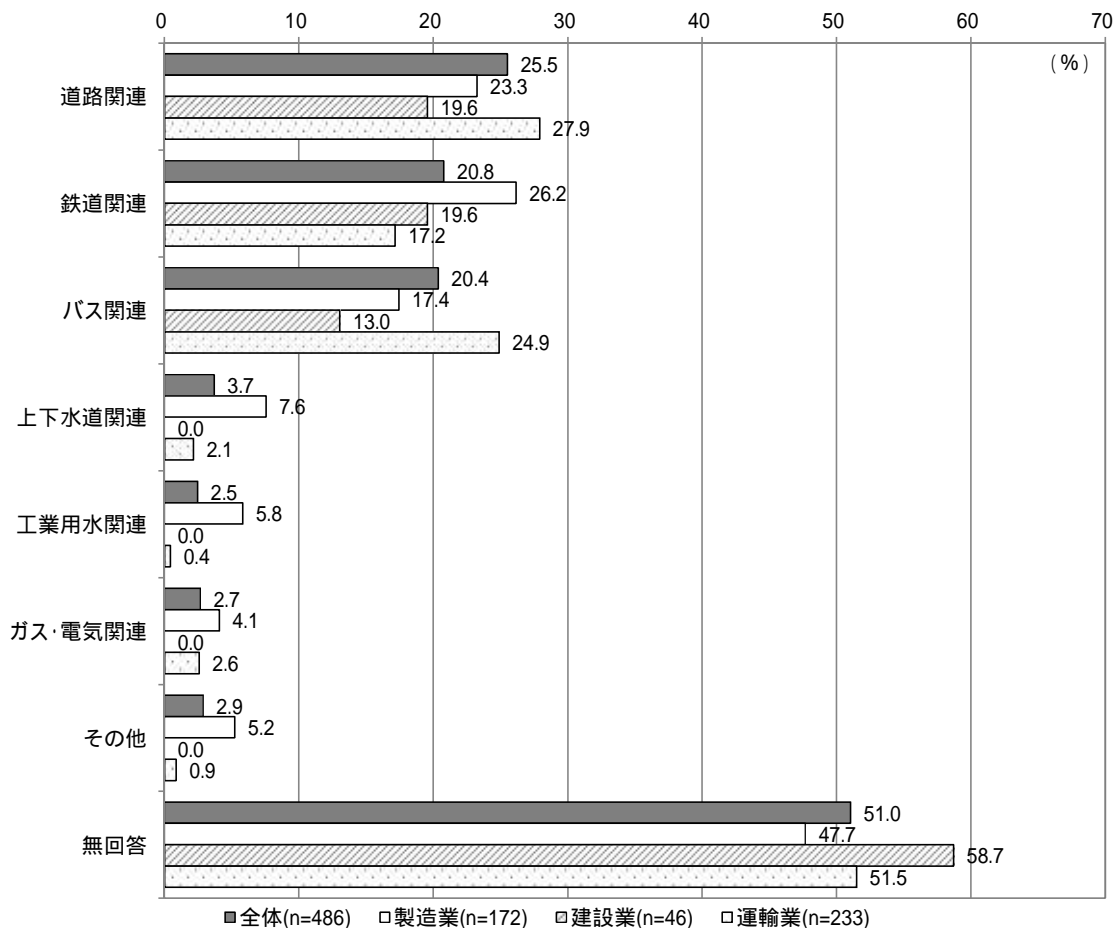
図表III-105 公共インフラの整備や改善等に対する要望



製造業は「鉄道関連」が1/4強、運輸業では「道路関係」が3割弱、「バス関連」が約1/4と多い。

- ・業種別に見ると、製造業では「鉄道関連」(26.2%)が、運輸業では「道路関連」(27.9%)や「バス関連」(24.9%)が他の2業種に比べて多い。
- ・また、「上下水道関連」、「工業用水関連」、「ガス・電気関連」を挙げた事業所の割合は少ないが、その大半を製造業が占めている。

図表III-106 公共インフラの整備や改善等に対する要望 業種別



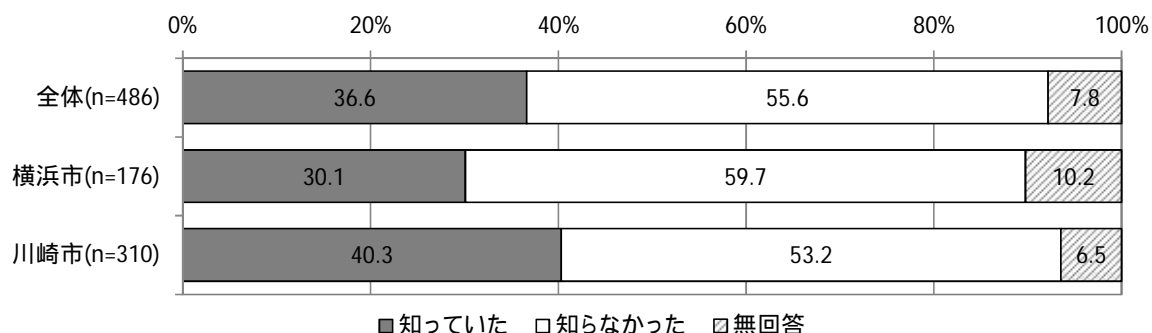
## 5) 東海道貨物支線貨客併用化

### 認知度

東海道貨物支線貨客併用化の認知度は全体で4割弱、横浜市で3割、川崎市で4割。

- ・回答事業所の東海道貨物支線貨客併用化の認知度は「知っていた」（36.6%）、「知らなかった」（55.6%）で、「知らなかった」の割合が多い。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「知っていた」が横浜市では30.1%、川崎市では40.3%と、川崎市の事業所のほうが認知度は高い。

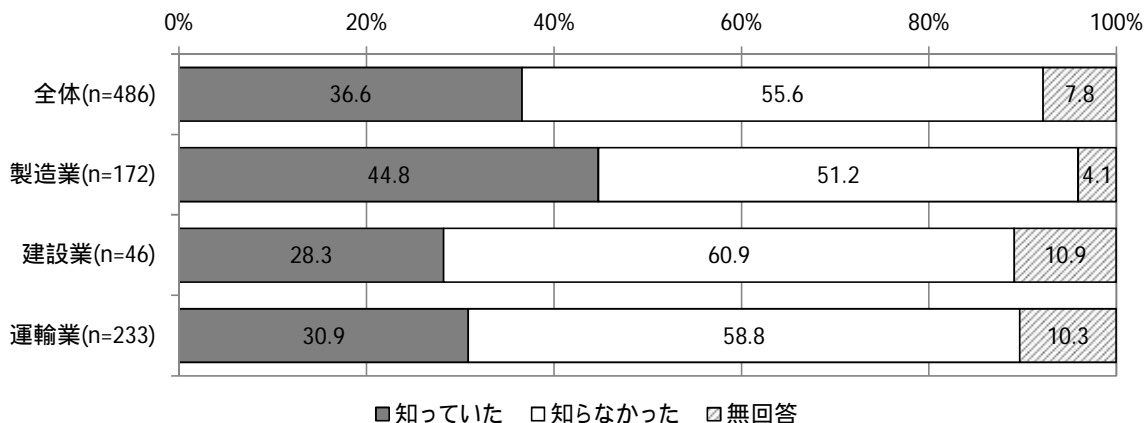
図表III-107 東海道貨物支線貨客併用化の認知度



製造業では他の2業種に比べて認知度が高い。

- ・業種別に見ると、製造業では「知っていた」が44.8%と、他の2業種に比べて認知度が高い。

図表III-108 東海道貨物支線貨客併用化の認知度 業種別

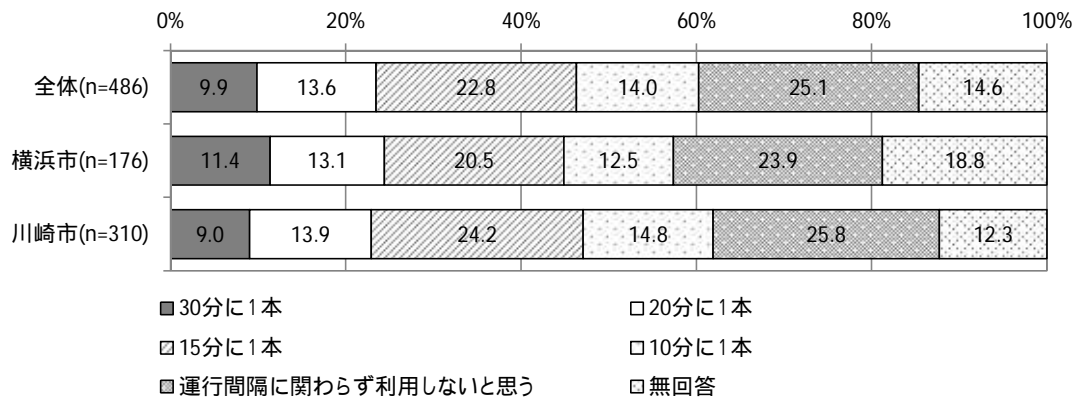


## 希望する運行間隔

利用意向のある事業所は全体の約6割で、運行間隔は「15分に1本」（2割強）、「10分に1本」（14%）と、利用のためには短い運行間隔を希望する事業所が多い。

- ・ 回答事業所のうち利用意向のある事業所の希望する運行間隔は「15分に1本」（22.8%）が最も多く、次いで「10分に1本」（14.0%）、「20分に1本」（13.6%）、「30分に1本」（9.9%）で、利用意向のある事業所は全体で60.3%となっている。
- ・ 一方で、「運行間隔に関わらず利用しない」が約1/4を占めており、理由としては「ルートが合わない」、「バスとのアクセスが不明」等の意見が見られた。

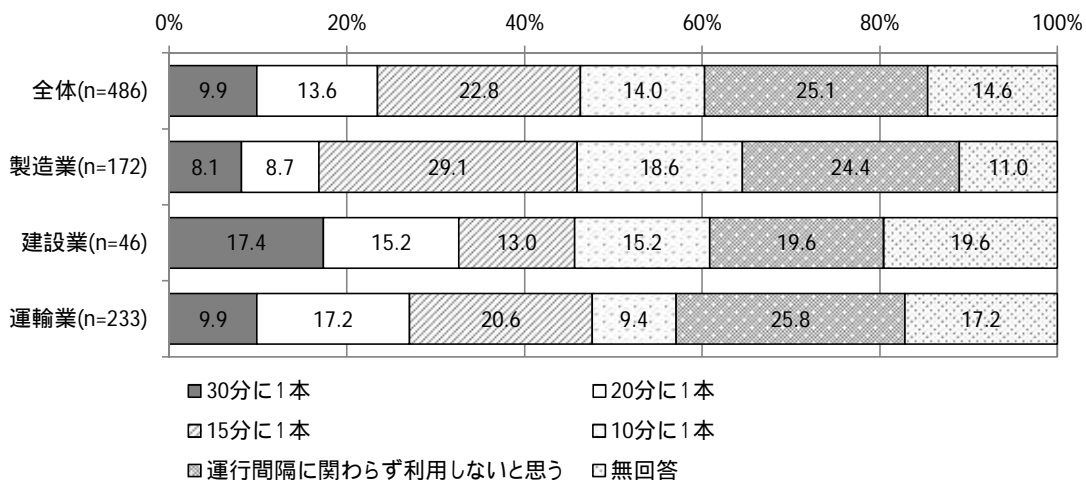
図表III-109 希望する運行間隔



製造業は短い運行間隔を希望する事業所が多く、建設業は「30分に1本」でも2割弱が利用すると回答。

- ・ 業種別に見ると、製造業では「15分に1本」（29.1%）、「10分に1本」（18.6%）と短い間隔の運行を希望する事業所の割合が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業では、「30分に1本」（17.4%）が他の2業種に比べて多く、逆に「運行間隔に関わらず利用しないと思う」（19.6%）が他の2業種に比べて少ない。

図表III-110 希望する運行間隔 業種別



## 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"> <li>一定規模で毎年設備投資を実施</li> <li>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</li> <li>今後は計画的に製造設備の更新を実施予定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>今後も施設建替や設備の新・増設を予定</li> <li>製造を続けながら施設・設備の更新が必要</li> <li>緑地確保等の制約もあり、用地が不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>研究棟の建設に伴い、新しい研究設備も導入予定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設老朽化のため、毎年何らかのメンテナンス等を実施</li> <li>設備老朽化のため設備を更新予定</li> </ul>
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地の不足感はあまりなく、用地拡充等は予定無し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣地にある社宅を解体し、研究棟を建設する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建屋が建築後約40年を経過</li> <li>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</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>全社的に環境に対する取組を実施</li> <li>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</li> </ul>			
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>防災備蓄品は3日分確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>橋が利用できなくなると、孤立してしまう</li> </ul>
市民との共生	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区内の小学校を対象として社会科見学の受入を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同業者の団体等の見学受入を実施</li> <li>養護学校の職場研修を受入</li> <li>実績は無いが、小学校等の社会科見学も受入可</li> </ul>
人材確保・育成		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>新卒研修は名古屋で実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>若年従業員・グローバル人材が不足</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パートタイム労働者が確保し難くなってきた</li> <li>中型免許問題もあり、ドライバが確保できない</li> <li>今後は外国人労働者の雇用も検討</li> </ul>
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海辺のため、研究開発に必要な環境が揃っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道アクセスが良く、パート労働者を雇用し易い</li> </ul>
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6時～7時台前半のバス路線が不足</li> <li>派遣社員等の人件費が他地域に比べて高額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人件費が割高</li> <li>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</li> </ul>
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>手続き関係の簡素化等の弾力的運用を希望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>野良猫により、保管貨物の汚損が生じている</li> <li>近隣の施設に野良猫が住み着いており、対策を希望</li> </ul>
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8時始業のため、6時～7時台前半のバスの増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物支線貨客併用化には以前から期待している</li> <li>日中の電車の本数の増加を希望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋の耐震補強</li> <li>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）</li> </ul>

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"> <li>・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</li> <li>・今後関東地域で400億円の投資</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・用地不足で、緑地の問題もあり、完全な建替（スクラップ&amp;ビルド）はできない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul>
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な用地計画は未定だが、用地は不足</li> <li>・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</li> </ul>
環境			
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・震災後、耐震対策を再検討したが特に問題なし</li> <li>・津波対策として消防ポンプの嵩上げを実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・液化化対策を実施済み</li> <li>・1製品2工場体制を導入</li> </ul>
市民との共生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全面から工場見学は受け入れていない。</li> <li>・最終製品が見えないので、工場見学に向けていない。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生を対象とした出前講座を実施</li> <li>・小学生の社会科見学を中心に、工場見学を広く受入</li> <li>・見学の受入の課題は、バスの駐車場と昼食会場の確保</li> </ul>
人材確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・問題無し</li> <li>・新卒中心に人材確保し、時間をかけて育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・安全体験施設のようなものがあるとよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・30～40代の人材が少ない</li> <li>・インターンシップの受入を行い、他工場も含めて採用</li> </ul>
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供給サイトの関連企業（原料・蒸気等）が近接にあること</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4本/時間のバス路線網があるが、もう少し増えるとよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・容器メーカーが近隣にあり、物流費が安く済む</li> <li>・空港が近く、人員の移動が便利</li> </ul>
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤困難（電車無し、バス混雑）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路混雑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤時間帯は自社でシャトルバスを運行</li> <li>・運河があるのに浚渫費用が高額で利用できない</li> <li>・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</li> <li>・倉庫面積が小さく、在庫が持てない</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
行政への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・工場外の緑地を認める等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工場用の土地の内25%が緑地となるのは大きすぎる</li> </ul>
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港バスの運行</li> <li>・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</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港とのアクセス改善</li> </ul>

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"> <li>・環境測定機器の老朽化に伴い、設備の更新を実施</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
用地展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年6月に操業停止、11月に撤去予定</li> <li>・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</li> </ul>	・現状維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
環境			<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋が遮断された場合、孤立してしまう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・震災後、グループ会社との連携を実施</li> <li>・地区の防災協議会</li> <li>・安否確認システムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・震災後、軽油地下タンク容量を増量</li> </ul>
市民との共生			
人材確保・育成		<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術継承が上手く進まない</li> <li>・新卒採用のミスマッチ</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・ドライバーの高齢化が顕著</li> </ul>
京浜臨海部のメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内拠点間の移動があるため、羽田空港まで自動車で20分の利便性</li> <li>・首都圏に納入先の部品メーカーがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部に顧客が多く、訪問に便利</li> <li>・都心部からの来客は不便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音問題がない</li> </ul>
京浜臨海部のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約先工場に比べると物流費が高い</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ改正の度に、電車の本数が減っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高が止まると、島から出るのに時間がかかる</li> <li>・鉄道・バスの交通アクセスが非常に悪い</li> </ul>
行政への要望			
インフラへの要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の便の改善、できれば電車の本数の増加</li> <li>・鶴見・新子安までのバス路線の整備</li> <li>・駅周辺の排水環境整備</li> <li>・道路環境の整備（大型車通行時の安全確保）</li> <li>・被災時に、埋立地が孤立した場合の交通手段の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

### 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。

## V. 調査結果のまとめ

今回の調査結果から、項目ごとに、京浜臨海部の現状と課題を整理する。

### (1) 産業

#### 【調査結果】

##### 文献調査

京浜3区の事業所数・従業者数は減少傾向も、神奈川県に占める割合は事業所数ベースで9.7%、従業者数ベースで11.3%。

京浜3区の製造品出荷額はリーマンショックの影響から回復しつつあり、神奈川県に占める割合は1/4強と、県経済に与える影響は大きい。

企業本社数は減少傾向。自然科学研究所数は神奈川県の1割以上。倉庫事業所は3割以上で、大型物流施設の立地も進んでいる。

##### アンケート調査

1960年代以前の操業開始が3割弱。

製造業では従業員規模が大きい事業所が多く、正社員数も多い。

過去4年間で売上高が増加した事業所は2割弱、減少が約3割。特に建設業は減少が4割弱と多い。

過去4年間に設備投資を実施した事業所は36%。今後の設備投資計画がある事業所は34%で、設備投資の理由は施設・設備の老朽化が7割弱。

今後の設備投資上の問題点・課題は資金不足が2割弱と多いが、用地不足も1割弱。行政への要望では、投資への助成・融資・優遇税制を求める声が最も多い。

##### ヒアリング調査

製造業は生産品目によって多少異なるが、概ね業績は横ばい～好調。

運輸業も業績は横ばいだが、運賃値上げも行えるようになってきている。

建設業は人材不足等もあり、業績は低迷。大手製造業では、継続的に設備投資を実施しており、今後も計画的に設備投資を実施する予定。業績の良い事業所では、新製品製造等に向けた大規模な設備投資も計画。設備投資上の問題点・課題は、用地が不足していることや、施設建替えの際の緑地面積確保等。

仕入先等の関連企業の近隣立地が京浜臨海部の立地メリットとなっている。

現在の投資への助成等は大規模な新規事業等を対象としており、地方部等の企業誘致に積極的な他地域に比べて製造業への支援が少ないとの指摘も。

#### 【今後の課題】

事業所数・従業者数で神奈川県全体の1割、製造品出荷額で1/4強を占める京浜臨海部は、県経済に大きな影響を与える重要な産業拠点であり、引き続き産業競争力を確保していく必要がある。

近年の京浜臨海部では、1960年代以前操業の事業所が約3割を占めるなど老朽化が進んでおり、製造業を中心に設備投資の機運は高まっているが、投資への助成等の支援や法規制の緩和などを求める声も多い。また、京浜臨海部の立地メリットとして、仕入先等の関連企業が近隣に立地していることを挙げる事業所も多く、これら企業集積による効率的な生産体制を確保・維持していくことも重要である。

今後は、新たに集積が進む研究開発施設等の高付加価値を生み出す事業所について、その経済効果を周辺に波及させていくことも求められる。

生産拡大や老朽化対策としての適切な設備投資の実現に向けた支援

企業集積を活かした効率的な生産体制の確保・維持

高付加価値を生み出す事業所の存続・誘致・創設とともに、近隣企業への効果の波及

## (2) 土地利用

### 【調査結果】

#### 文献調査

「工業系」の土地利用面積、建築延床面積は減少傾向にあるが、神奈川県に占める割合は土地利用面積で1/4以上、建築延床面積では約2割と大きい。

近年は「運輸系」の建築着工面積の増加が顕著。ファンド系施設などの大規模物流施設も増加。

大規模工場跡地の土地利用転換が進んでおり、住宅や環境関連施設、研究開発施設、物流施設等への用途転換事例が多く見られる。

工場立地法に基づく特定工場の緑地面積は、敷地面積の約1割を占め、着々と増加。

#### アンケート調査

今後の用地展開は8割が「現状維持」、「用地拡大」は4%に留まる。

今後、事業所の移転を予定している事業所は全体で13事業所（製造業・建設業・運輸業各4事業所、その他1事業所）。

平成26年の遊休地・低未利用地は5件・53haで、面積は平成22年より増加しているが、有効な跡地利用について検討中であり、早期の解消・減少可能性もあり。

今後、京浜臨海部内で用地取得意向のある事業所は2.7%・13事業所。

#### ヒアリング調査

具体的な用地取得を検討している事業所は見られなかったが、施設の建て替えや新增設には用地が不足しているとの事業所も見られた。

製造業を中心に工業専用地域やコンビナート地域であること、仕入先等の関連企業が近隣にあること、港湾近接であること等が操業上のメリットとなっている。新たに取得した用地の場合、工場立地法や環境アセスメント等の規制により緑地を最大25%確保しなければならず、また消防法等の産業保安関連法令などの規制もあり、効率的な活用ができないことを問題視しており、工場敷地内以外での緑地の確保等、法規制の弾力的な運用を求めている。

## 【今後の課題】

平成 26 年度調査における遊休地・低未利用地面積は前回調査時より増加しているが、その大半は発生してまだ間もなく、有効な跡地利用について検討されているところであった。京浜臨海部全体の傾向としても、大規模工場跡地の物流施設や研究開発施設等への土地利用転換が進んでおり、やや用地不足の感もある。今後は、京浜臨海部内の既存立地企業による利用も含め、限られた土地をより有効に活用することが求められる。

一方、特定工場の緑地面積は増加傾向にあるが、その分企業の負担も小さくない。企業からは、工場立地法やアセス条例による緑地確保などの各種法規制が、工業地帯・臨海部であることのメリットを減少させているとの声も聞かれた。こうした問題が、今後の京浜臨海部における有効な土地利用や適切な設備投資の実現に向けての課題となっており、各種規制の弾力的運用の拡大や規制緩和等について検討が必要である。

既存立地企業も含めた産業集積拠点としての土地利用誘導の促進と遊休地・低未利用地の解消

京浜臨海部としてのメリットを最大限に活かした既存立地企業の存続

緑地規制等各種法規制の弾力的運用の拡大と規制緩和

### (3) 都市基盤整備

#### 【調査結果】

##### 文献調査

京浜臨海部の鉄道路線は「JR鶴見線」「JR南武支線」「京急大師線」のみ。構想段階では、「東海道貨物支線貨客併用化」「川崎アプローチ線（仮称）」等。

京浜臨海部の鉄道駅の平均乗車人員は概ね横ばい～微増。

鉄道貨物線の取扱貨物量は大きく減少、特に浜川崎駅は減少が顕著で平成24年度には取扱無し。

道路網は臨海部と内陸部を結ぶ縦断方向の整備が遅れ、道路混雑や渋滞が多いが、交通量自体は概ね減少傾向。

横浜港・川崎港ともに平成21年に海上出入貨物量が大きく減少し、依然として低迷。世界の主要港における地位も低下。

##### アンケート調査

京浜臨海部の立地メリットは高速道路近接が5割強、港湾近接が4割弱と交通利便性を上げる事業所が多い一方で、京浜臨海部の立地デメリットも道路の混雑や鉄道アクセスの悪さがともに4割弱と、交通面での不便性が挙げられている。

空港近接は大きなメリットとしては挙げられていない。

公共インフラの整備に対する要望は道路関連、鉄道関連、バス関連がそれぞれ2割以上と多く、自由回答でも事業所ごとの実情に応じた具体的な要望が多数回答されている。特に、横浜市でバス、川崎市で鉄道と道路混雑に関する要望が多い。

バスでは、路線網や本数、運行時間帯の拡大等を求める声が多く、鉄道では、JR鶴見線の増発を求める声が多い。

渋滞対策の要望、特に産業道路及び国道409号線の渋滞解消を求める声が多い。違法駐車取締強化の要望も比較的多い。

##### ヒアリング調査

鉄道・バス等の利便性は地域ごとに異なっている。公共交通のアクセス不便性は、特に運輸業等のパートタイム労働者の確保を困難にさせる要因の一つとなっている。大手事業所では自社負担で通勤用のバスの運行を行っている。

道路混雑も、地域によって事情が異なっており、車線規制の変更や横断歩道の撤去等具体的な要望が出されている。

仕入・出荷における海上輸送の利用実態は事業所によって異なるが、かつては海上輸送を利用していた事業所でも浚渫費用の増加等により、トラック輸送に転換しているケースも見られる。

拠点を全国展開している大手事業所では、出張時の利用等において、空港近接がメリットとして挙げられた。

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、京浜臨海部の競争力が相対的に低下しているとの指摘もあった。

## 【今後の課題】

京浜臨海部は、高速道路や港湾への近接性が大きな立地メリットである一方、道路混雑や鉄道アクセスの悪さなど交通面での不便さが立地のデメリットとなっている。交通利便性については、従業員の通勤面だけでなく、人材確保の面でも大きな課題となっており、ＪＲ鶴見線の運行本数増加やバスの運行体制充実を求める声が多く聞かれた。また、道路混雑も企業活動において大きな課題となっており、交通渋滞の緩和が求められている。

また、立地メリットとして港湾近接を挙げた事業所は多いが、横浜港・川崎港の取扱貨物量は低迷しており、世界の主要港における地位も低下している。港湾機能の充実・強化により、立地メリットを確保していくことが必要である。

公共インフラに関しては、地域ごとに求める要望が多様であり、各地域の実情に応じた対応が求められる。

ＪＲ鶴見線の運行本数増加やバス交通の運行体制充実等、交通利便性の向上  
道路の整備等による交通利便性の向上や交通渋滞の緩和  
港湾機能の充実・強化  
各地域の実情に応じたインフラの整備



#### (4) 環境

##### 【調査結果】

###### 文献調査

CO<sub>2</sub>排出量は、横浜市・川崎市で神奈川県約6割を占めている。  
工場等の産業部門のCO<sub>2</sub>排出量では、横浜市は神奈川県全体の1割強、川崎市は約3/4を占めており、京浜臨海部の占める割合は大きい。  
産業部門の対基準年比のCO<sub>2</sub>減少率は神奈川県(-26.1%)、横浜市(-23.1%)、川崎市(-20.9%)と、CO<sub>2</sub>削減が着実に進んでいる。  
大気中の二酸化窒素・二酸化硫黄濃度、多摩川・鶴見川の水質は過去に比べて大きく改善。  
立地企業による環境への取組は、大手企業を中心に再生可能エネルギー等の取組、省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組が展開されている。

###### アンケート調査

「ISO14001の取得」は約3割、「省エネの担当者設置」は約2割、「取り組んでいない」も3割弱。取り組んでいない事業所は運輸業に多い。  
取組の課題は「人材不足」「担当部署がない」「資金不足」等。  
その他、ポイ捨て、不法投棄、雑草駆除・樹木剪定、野良猫対策等を求める声も多い。

###### ヒアリング調査

大手製造業では環境に対する取組は一定程度浸透している。  
社員の意識統一のために工場長からのメッセージ配信や省エネイベントを行っている製造業も見られる。  
運輸業ではエコドライブが導入されているが、CO<sub>2</sub>排出量削減よりも、コスト削減に主眼が置かれている。

## 【今後の課題】

京浜臨海部を含む横浜市・川崎市のCO<sub>2</sub>排出量は神奈川県全体の約6割を占めており、工場等の産業部門では横浜市が県全体の1割強、川崎市が約3/4を占めている。一方で、産業部門の対基準年比のCO<sub>2</sub>減少率は横浜市が-23.1%、川崎市が-20.9%と、着実にCO<sub>2</sub>排出量の削減が進んでおり、産業部門において、今後も継続的にCO<sub>2</sub>を削減していくことが求められる。

特に、環境への取組が進んでいない運輸業への取組普及や、企業へのインセンティブ確保、業界団体や行政による人材の育成、大手事業所で行っているCO<sub>2</sub>排出量削減の取組等を地域内の企業に普及させるなど、企業間連携や情報共有の推進も必要となっている。

その他、ポイ捨てや不法投棄、野良猫対策等の環境対策を求める事業所も多く、地域の実情に応じた環境改善への対応が必要となる。

産業部門における継続的なCO<sub>2</sub>の削減

環境に関する取組に必要な人材の育成

CO<sub>2</sub>の更なる削減に向けた、地域内の企業間連携や情報共有等の推進

地域ごとの環境改善への対応

## (5) 防災

### 【調査結果】

#### 文献調査

東日本大震災による京浜臨海部立地企業の建物被害は横浜市で 42%、川崎市で 27%。液状化発生や護岸・係留施設の被害はいずれも 1 割未満と少数。

#### アンケート調査

東日本大震災の影響は「物流機能の混乱」が 4 割強、停電が 1 / 4、施設・設備の損壊が 15%。

防災に関する取組のうち、「防災訓練の定期的な実施」は 6 割強と浸透。その他、「避難場所の確保」が 3 割強、「防災備蓄用倉庫の設置」も 1 / 4 強。

東日本大震災後に開始した取組は「BCPの作成」が 16%、「防災備蓄用倉庫の設置」が 13%、「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」が 9%と比較的多い。防災面の課題は「災害の種類や程度の想定が難しい」が 1 / 4 以上、その他「資金不足」「時間の余裕がない」「人材不足」等。京浜臨海部の立地デメリットで「災害発生時の被災リスクが高い」は第 3 位。

#### ヒアリング調査

大企業の事業所では防災に対する取組は一定程度浸透しており、耐震性の確保などの防災面での設備投資も多く見られる。

津波避難用施設が敷地内にはない事業所では、高い建物を所有する近隣事業所との協力関係を検討し、共同で防災訓練を実施している事業所もある。地域単位での防災協議会等への参加・協力もある。

BCPの作成や帰宅困難者対策の検討にあたり、災害の種類や程度の想定が困難との意見が見られる。

埋立地のため、橋が通行不能となった場合の代替移動手段を希望する事業者も見られる。

## 【今後の課題】

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災は、防災に対する社会的関心を高めるとともに、国内企業の事業活動に大きな影響を及ぼしたが、京浜臨海部は、我が国を代表する産業集積拠点であり、その立地企業の事業活動が継続的に行われることが重要である。さらに、京浜臨海部は市街地に隣接しているだけでなく、いくつもの島により形成されているため、従業者等の災害発生時の避難が困難になる恐れがある。

上記の認識のもと、立地企業が防災に関する対策を実施することが求められるが、防災訓練や避難場所の確保、備蓄用倉庫等の取組は一定程度浸透しており、今後は災害発生時における立地企業の事業活動の早期復旧・継続を可能にするための B C P 作成の普及が課題となる。そのためにも、業界団体や行政により、災害規模に応じた被害想定や帰宅困難時の行動規範等の作成が求められる。

また、事業所単独での対策が困難な場合なども想定し、津波避難用施設の利用協定や共同防災訓練、地域単位での災害時協定等、近隣企業との連携を通じた防災体制の強化も課題となる。

その他、京浜臨海部は災害発生時の被災リスクが高いと認識されており、津波対策や橋梁の耐震性向上、橋梁が使用できなくなった場合の代替移動手段の確保等、京浜臨海部特有の問題に対する防災対策の強化も求められる。

### B C P 作成の普及

災害規模に応じた被害想定や帰宅困難時の行動規範等の作成

近隣企業との連携や地域内での協定等を通じた防災対策の確立

京浜臨海部特有の問題に対する防災対策の強化

## (6) 市民との共生

### 【調査結果】

#### アンケート調査

市民との共生の取組内容は「イベント・活動の共催・参加」が1/4強、「社会科見学や職場体験等の受入」が11%も、「取り組んでいない」が5割弱と最多。取り組んでいない事業所は運輸業に多い。工場見学・事業所見学の受入は約3割の事業所で何らかが実施されている。建設業では受入事業所が1割未満と少ないものの、業種的に見学がなじまないと認識。

#### ヒアリング調査

社会貢献活動や企業PRの一環として、地域の生徒・学生の社会科見学の受入や小中学校への出前講座を実施している事業所が見られる。情報セキュリティ面や安全性の確保、見学に適さない製品の製造等を理由に社会科見学等を受け入れない事業所もある。社会科見学等の受入に必要な事項として、バスの駐車場や昼食会場の確保、従業員の受入負担軽減等が挙げられた。

### 【今後の課題】

京浜臨海部では、近年、東扇島東公園などの公共公園や緑地が整備され、同公園や立地企業の開催する各種イベントには多くの市民が訪れている。また、工場見学や工場夜景等が各種メディアで取り上げられるなど、産業観光という観点から注目を集めている。

以上の観点から、既に一定程度普及している立地企業の地域イベント等への参加に加え、今後もより一層地域・社会と企業活動との良好な関係を構築していくため、社会ニーズの高い産業観光や社会科見学等の受入の普及・推進が求められる。

特に、産業観光や社会科見学等の受入には、従業員の受入負担が大きく、企業側からはその軽減が求められている。加えて、企業としての受入メリットの明確化とともに、地域における受入体制の整備等も今後の課題であり、企業と地域が協力して、体制を整備していくことが求められる。

産業観光や社会科見学等の受入による、地域・社会と企業活動との良好な関係の構築  
産業観光や社会科見学等における、企業と地域が協力した受入体制の整備

## (7) 人材確保・育成

### 【調査結果】

#### アンケート調査

「従業員の高齢化」を問題視する事業所は4割強、「若年従業員の確保」も1/4強。製造業・運輸業では「技術継承」を問題視する事業所が約1/4。

建設業は「技術者の確保ができない」が3割強と特に多く、一方で今後従業員を増員予定の事業所は3割強と多い。

業界団体・行政に望む取組・支援は「助成制度の紹介」「セミナー・研修の充実」等。京浜臨海部の立地デメリットでは「人材を得にくい」が4位に挙げられている。

#### ヒアリング調査

インターンシップの受入を行っている事業所は見られるが、直接採用に結び付かないケースも多い。

過去の不況による採用未実施や企業再編等の影響により、30代～40代の中堅従業員が不足しており、技術継承が進まない事業所が見られる。

通勤の不便性によりパートタイム労働者の確保が困難になっている。その他、通勤の不便性は短時間勤務やフレックス勤務の弊害との意見も見られた。

運輸業ではドライバー不足が顕在化しており、免許制度の変更( )を要望。

OJTによる人材育成を行っている事業所が多いが、一部には保安や安全に関する研修やセミナーの実施を求める事業所もあった。

平成19年度に施行された現行の自動車免許制度では、普通免許で運転できる車両が2t車に限定され、4t車の運転には中型免許が必要となる。平成18年度以前の制度では、普通免許で4t車まで運転できたため、現行の免許制度はドライバーの採用を困難とさせる要因の一つとなっている。

## 【今後の課題】

人口減少社会に突入した我が国においては、労働力不足や従業員の高齢化、技術継承が大きな課題になっており、特に建設業の人材不足や運輸業におけるトラックドライバー不足が顕著である。

高齢化の進む京浜臨海部立地企業において、企業活動に必要な労働力を確保し、これまで蓄積してきた確かな技術を継承し、企業の競争力を確保していくため、インターンの受入支援や合同就職説明会の開催等、地域の高校・大学や業界団体との連携も含めた人材確保の体制整備を進めることが求められている。

また、人材育成の観点では、これまで企業によって行われてきたOJTによる育成に頼るだけでなく、企業のニーズに即した業界団体等による研修・セミナーを通じた人材育成を行うことも今後の課題である。

これまで企業に蓄積してきた確かな技術の継承  
地域の高校・大学や業界団体との連携も含めた人材確保の体制整備  
事業者のニーズに即した業界団体等による研修・セミナーの充実

## VI. 卷末資料

### 1. 文献調査関連資料

#### (1) 京浜臨海部の産業別従業者

京浜臨海部(横浜市鶴見区、神奈川県、川崎市川崎区のうち産業道路から海側)の産業別従業者数の推移

(従業者数)

(単位:人)

産業分類	H8年	H13年	産業分類	H18年	産業分類	H21年
農林漁業、鉱業	35	23	農林漁業、鉱業	31	農林漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	154
建設業	8,239	7,340	建設業	7,517	建設業	5,692
製造業	53,877	43,164	製造業	39,346	製造業	40,042
電気・ガス・熱供給・水道業	1,383	892	電気・ガス・熱供給・水道業	751	電気・ガス・熱供給・水道業	959
運輸・通信業	23,479	21,997	情報通信業	4,069	情報通信業	2,265
			運輸業	19,262	運輸業、郵便業	25,201
卸売・小売業、飲食店	10,377	10,050	卸売・小売業	9,217	卸売業、小売業	10,461
			飲食店、宿泊業	161	宿泊業、飲食サービス業	222
金融・保険業	205	253	金融・保険業	428	金融業、保険業	1,396
不動産業	293	335	不動産業	1,167	不動産業、物品賃貸業	9,297
サービス業	14,076	16,301	教育、学習支援業	1,264	教育、学習支援業	1,348
			医療、福祉	324	医療、福祉	720
			複合サービス業	134	複合サービス業	551
			サービス業	13,039	サービス業	959
					学術研究、専門・技術サービス業	60
					生活関連サービス業、娯楽業	11,267
公務	683	692	公務	794	公務	783
計	112,647	101,047	計	97,504	計	111,377

(構成比)

産業分類	H8年	H13年	産業分類	H18年	産業分類	H21年
農林漁業、鉱業	0.0%	0.0%	農林漁業、鉱業	0.0%	農林漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	0.1%
建設業	7.3%	7.3%	建設業	7.7%	建設業	5.1%
製造業	47.8%	42.7%	製造業	40.4%	製造業	36.0%
電気・ガス・熱供給・水道業	1.2%	0.9%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.8%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.9%
運輸・通信業	20.8%	21.8%	情報通信業	4.2%	情報通信業	2.0%
			運輸業	19.8%	運輸業、郵便業	22.6%
卸売・小売業、飲食店	9.2%	9.9%	卸売・小売業	9.5%	卸売業、小売業	9.4%
			飲食店、宿泊業	0.2%	宿泊業、飲食サービス業	0.2%
金融・保険業	0.2%	0.3%	金融・保険業	0.4%	金融業、保険業	1.3%
不動産業	0.3%	0.3%	不動産業	1.2%	不動産業、物品賃貸業	8.3%
サービス業	12.5%	16.1%	教育、学習支援業	1.3%	教育、学習支援業	1.2%
			医療、福祉	0.3%	医療、福祉	0.6%
			複合サービス業	0.1%	複合サービス業	0.5%
			サービス業	13.4%	サービス業	0.9%
					学術研究、専門・技術サービス業	0.1%
					生活関連サービス業、娯楽業	10.1%
公務	0.6%	0.7%	公務	0.8%	公務	0.7%
計	100.0%	100.0%	計	100.0%	計	100.0%

(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサス - 基礎調査」



## (2) 京浜3区の職業別従業者

京浜3区(横浜市鶴見区、神奈川県、川崎市川崎区)就業者数と職業別割合の推移(従業地ベース)

区分	京浜3区				全国			
	H7年	H12年	H17年	H22年	H7年	H12年	H17年	H22年
就業者数(万人)	43.2	40.0	39.0	36.3	6,414.2	6,297.8	6,150.6	5,961.1
専門的・技術的職業従事者	14.0%	14.8%	14.7%	16.2%	12.5%	13.5%	13.8%	14.5%
管理的職業従事者	4.6%	3.2%	2.5%	2.6%	4.1%	2.9%	2.4%	2.4%
事務従事者	20.2%	20.5%	20.5%	20.3%	18.9%	19.2%	19.3%	18.4%
販売従事者	12.9%	13.8%	13.1%	12.2%	14.8%	15.1%	14.5%	13.4%
農林漁業作業	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	5.9%	5.0%	4.8%	3.9%
運輸・通信従事者(注1)	5.2%	5.3%	5.0%	5.3%	3.7%	3.6%	3.4%	3.5%
生産工程・労務作業(注2)	33.6%	31.6%	30.2%	26.4%	30.1%	29.3%	28.3%	24.9%
保安職業従事者	1.2%	1.3%	1.5%	1.6%	1.5%	1.6%	1.7%	1.8%
サービス職業従事者	6.8%	1.8%	8.4%	9.5%	7.8%	8.8%	10.0%	11.5%
分類不能の職業	1.1%	7.5%	3.9%	5.7%	0.6%	1.2%	1.8%	5.7%

(注1) 平成22年は「輸送・機械運転従事者」

(注2) 平成7年は「技能工、採掘・製造・建設作業及び労務作業」。平成12年、17年は「生産工程・労務作業」。平成22年は「運搬・清掃・包装等、建設・採掘及び生産工程従事者」。

(出所) 総務省「国勢調査」

## (3) 京浜3区的全産業の年齢・職業別従業者

京浜3区における全産業の年齢・職業別従業者比率(従業地ベース・H22年)

区分	合計	専門的・ 技術的 職業 従事者	管理的職 業従事者	事務 従事者	販売 従事者	サービ ス職 業従 事者	保安職 業従 事者	農林漁 業従 事者	運搬・ 清掃・ 包装等 従事者	輸送・ 機械運 転従 事者	生産工 程従 事者	建設・ 採掘 従事者	分類不 能の 職業
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
15～19	2%	0%	0%	0%	3%	4%	1%	1%	2%	0%	2%	1%	4%
20～24	6%	6%	0%	4%	9%	11%	5%	3%	6%	3%	6%	5%	11%
25～29	9%	13%	1%	8%	10%	8%	9%	6%	7%	5%	8%	8%	12%
30～34	10%	14%	2%	11%	9%	8%	9%	8%	9%	8%	10%	10%	10%
35～39	12%	14%	4%	14%	12%	9%	8%	8%	11%	13%	14%	14%	11%
40～44	12%	14%	7%	13%	11%	9%	7%	9%	10%	14%	12%	13%	9%
45～49	11%	12%	10%	13%	10%	8%	8%	7%	9%	12%	11%	10%	7%
50～54	9%	9%	12%	11%	9%	8%	9%	7%	8%	10%	9%	9%	6%
55～59	10%	8%	15%	11%	9%	10%	14%	12%	11%	12%	12%	11%	7%
60～64	10%	6%	21%	9%	8%	12%	17%	12%	13%	13%	10%	11%	8%
65～69	5%	3%	13%	3%	5%	8%	9%	8%	9%	6%	5%	6%	7%
70～74	2%	1%	7%	1%	3%	4%	3%	8%	4%	2%	2%	2%	5%
75～79	1%	1%	5%	1%	2%	1%	1%	7%	1%	0%	1%	1%	3%
80～84	0%	0%	3%	0%	1%	1%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	2%
85歳以上	0%	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%

(出所) 総務省「国勢調査」

#### (4) 京浜3区の製造品出荷額等

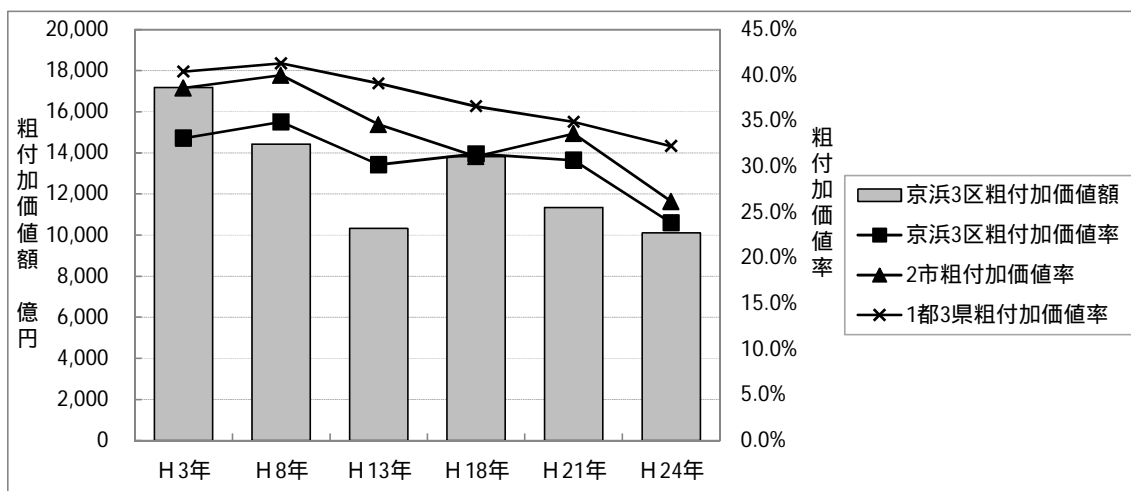
##### 製造品出荷額等の推移

区分	製造品出荷額等(億円)						対全国シェア					
	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年
全国	3,130,684	2,866,674	3,148,346	2,652,590	2,887,276	2,920,921	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
鶴見区	8,643	7,330	7,582	7,640	6,986	6,757	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.2%	0.3%
神奈川区	2,616	2,083	2,567	2,241	2,475	2,495	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%
川崎区	30,105	24,750	33,904	27,134	32,962	35,429	1.0%	0.9%	1.1%	1.0%	1.1%	1.2%
京浜3区	41,365	34,163	44,053	37,016	42,423	44,681	1.3%	1.2%	1.4%	1.4%	1.5%	1.8%

(出所) 経済産業省「工業統計」、H25年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

(5) 京浜3区の粗付加価値額と粗付加価値率

京浜3区の粗付加価値率の推移



〔粗付加価値額〕

(単位: 億円)

区分	H3年	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
1都3県	333,298	294,875	239,710	211,182	164,071	161,819
埼玉県	70,134	63,352	54,523	56,511	46,198	44,149
千葉県	47,622	47,726	38,086	38,328	32,056	28,381
東京都	101,274	86,303	73,754	45,240	32,800	35,183
神奈川県	114,268	97,494	73,346	71,103	53,017	54,106
2市	50,273	43,506	28,829	29,147	22,741	22,116
横浜市	26,576	22,967	16,462	16,199	12,613	12,239
川崎市	23,697	20,539	12,368	12,949	10,128	9,877
京浜3区	17,188	14,432	10,331	13,829	11,350	10,107
鶴見区	3,551	3,090	2,604	3,456	3,045	2,611
神奈川区	2,770	1,092	722	831	721	483
川崎区	10,867	10,251	7,005	9,542	7,584	7,013

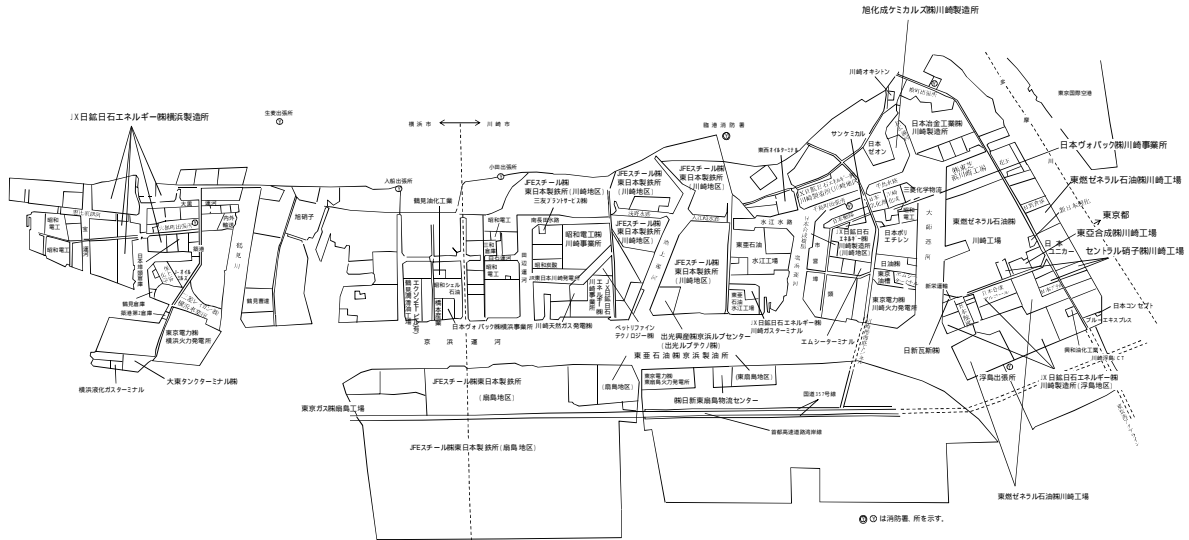
〔粗付加価値率〕

区分	H3年	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年
1都3県	40.4%	41.3%	39.1%	36.6%	34.9%	32.2%
埼玉県	39.4%	41.4%	39.1%	39.7%	39.2%	36.4%
千葉県	38.0%	39.7%	35.0%	29.5%	26.0%	22.9%
東京都	43.5%	43.9%	44.5%	43.7%	40.9%	42.9%
神奈川県	39.6%	39.9%	36.9%	35.3%	35.7%	31.0%
2市	38.6%	40.0%	34.6%	31.1%	33.6%	26.2%
横浜市	40.6%	41.6%	36.6%	33.1%	38.4%	28.6%
川崎市	36.5%	38.3%	32.3%	28.9%	29.2%	23.6%
京浜3区	33.1%	34.9%	30.2%	31.4%	30.7%	23.8%
鶴見区	41.9%	35.7%	35.5%	45.6%	39.9%	37.4%
神奈川区	35.2%	41.7%	34.7%	32.4%	32.2%	19.5%
川崎区	30.6%	34.0%	28.3%	28.1%	28.0%	21.3%

(出所) 経済産業省「工業統計」

(6) 京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域

京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域及び特定事業所  
(平成 24 年 4 月 1 日現在)



(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」(平成 24 年 4 月)

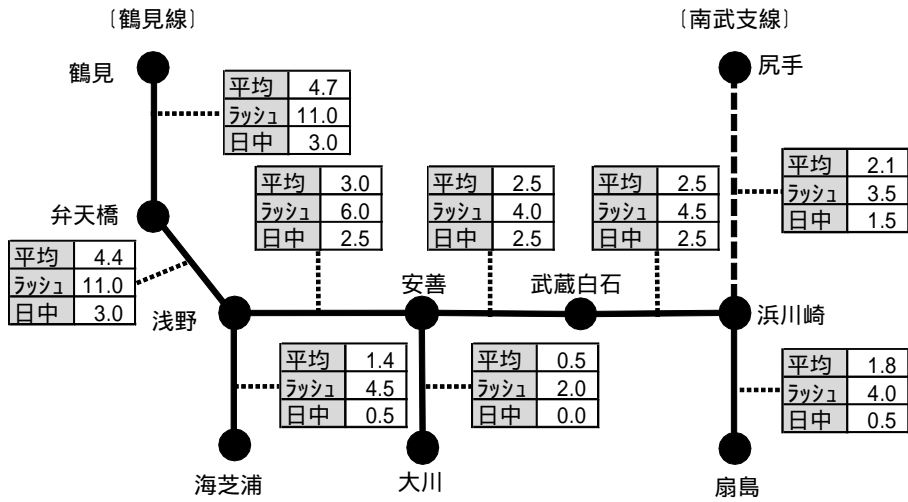
京浜臨海部の特定事業所数 (平成 23 年 4 月 1 日現在)

区分	特定事業所数	第一種事業所	第二種事業所
京浜臨海地区	76	37	39
横浜市	21	9	12
川崎市	55	28	27

(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」(平成 24 年 4 月)

(7) 鶴見線・南武支線の列車本数

鶴見線・南武支線の列車本数



参考 行き先別列車本数(平成27年2月現在)

路線名		行き先	総本数	7～8時台	11～14時台
鶴見線	鶴見	弁天橋	10	2	-
	鶴見	海芝浦	26	8	2
	鶴見	大川	9	4	-
	鶴見	浜川崎	12	-	8
	鶴見	扇町	33	8	2
	弁天橋	海芝浦	1	-	-
	弁天橋	武蔵白石	1	-	-
	弁天橋	扇町	1	-	-
	計		93	22	12
南武支線	尻手	浜川崎	37	7	6

(出所) JR 東日本ホームページ

## 2. アンケート調査関係資料

### (1) アンケート調査票

管理No.

## 京浜臨海部立地企業動向調査 アンケート調査票

### 【ご記入にあたってのお願い】

- ・ご回答は、該当する選択肢の番号に○印を付けるか、必要事項を回答欄にご記入下さい。
- ・なお、選択肢については、単数回答のものと複数回答可のものがありますので、ご注意ください。
- ・従業員数や売上高については、社全体ではなく貴事業所のみの数値をご回答下さい。
- ・各設問への回答は、特に指定がない場合、平成26年7月1日現在の状況をご記入下さい。

### 0. 貴事業所について

貴事業所の概要について、お答え下さい。

①貴事業所名	(社名) (事業所名)
②所在地	〒 (ふりがな)
③担当者氏名	
④担当部署・役職	(部署) (役職)
⑤担当者連絡先	(TEL) (FAX)
⑥メールアドレス	
⑦ホームページURL	
⑧操業開始年	現在地での操業開始年：西暦_____年
⑨資本金・出資金	(※法人のみ記入) _____万円
⑩事業所面積	全敷地面積 約_____㎡
	上記の全敷地面積のうちの建築面積 約_____㎡
	建築年数 _____年 (複数ある場合は主な施設)
⑪事業所用地の所有形態	該当する番号に○を付け、「2」「3」の場合は、( )、【 】内にもご記入下さい。 1. 自社所有 2. 自社所有 (面積：_____㎡) と借地 (面積：_____㎡) ⇒ 【借地先は：1. 関係会社 2. 役員 3. その他】 3. 全部借地 ⇒ 【借地先は：1. 関係会社 2. 役員 3. その他】
⑫営業(操業)状況	事業所の営業(操業)時間は _____時 ~ _____時
⑬主な製造品・取り扱い製品、研究対象	(具体的にご記入下さい)
⑭業種	1. 製造業 [ ] ← 下記の業種から該当する番号をひとつご記入下さい。 2. 建設業 3. 電気・ガス・熱供給・水道業 4. 運輸業 5. 産業廃棄物処理業 6. その他の業種 (具体的に：_____)

(製造業の場合) (※主なものひとつ)

1. 食料品	9. 石油製品・石炭製品	17. はん用機械器具
2. 飲料・たばこ・飼料	10. プラスチック製品	18. 生産用機械器具
3. 繊維工業品	11. ゴム製品	19. 業務用機械器具
4. 木材・木製品	12. なめし革・同製品・毛皮	20. 電子部品・デバイス・電子回路
5. 家具・装飾品	13. 窯業・土石製品	21. 電気機械器具
6. バルブ・紙・紙加工品	14. 鉄鋼	22. 情報通信機械器具
7. 印刷・同関連品	15. 非鉄金属	23. 輸送用機械器具
8. 化学工業製品	16. 金属製品	24. その他の製造業 (具体的に：_____)

## I. 貴事業所の現状について

問1. 貴事業所の機能は、以下のどれにあたりますか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

1. 本社	2. 支社・支店	3. 営業所	
4. 生産	5. 研究・開発	6. 物流・倉庫	7. その他（具体的に： _____）

問1-1. 過去4年以内に機能の一部を転換、付加もしくは削除しましたか。該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、「1. 機能を転換した」、「2. 機能を付加した」、または「3. 機能を削除した」を選択した場合は、その内容を問1. の回答番号でご記入下さい。

1. 機能を転換した	⇒ 問1. の回答番号でいうと、 _____ 番の機能を _____ 番の機能に転換
2. 機能を付加した	⇒ 問1. の回答番号でいうと、 _____ 番の機能を付加
3. 機能を削除した	⇒ 問1. の回答番号でいうと、 _____ 番の機能を削除
4. 機能の変更はしていない	

問1-2. 問1. で「1. 本社」とご回答の方に伺います。

現在地での操業経緯について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、「2. 他の地域から全面的に移転した」を選択した場合は、移転前の都道府県をご記入下さい。

1. 操業開始時から現在地で操業	
2. 他の地域から全面的に移転した	⇒ 【 移転前は _____ 都・道・府・県 】

問2. 貴事業所における従業員数をご記入下さい。

区 分	従業員数	
		うち女性
合計（A+B）	人	人
A. 正規従業員（正社員・正職員等）	人	人
Aのうち、研究開発に従事する従業員	人	人
B. 非正規従業員（パート・アルバイト等）	人	人

問2-1. 貴事業所における過去4年間の従業員数の推移について、該当するものに○をお付け下さい（従業員の区別別にそれぞれ○をひとつ）。

区 分	増 減（それぞれ○をひとつ）		
従業員合計（A+B）	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
A. 正規従業員（正社員・正職員等）	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
Aのうち、研究開発に従事する従業員	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
B. 非正規従業員（パート・アルバイト等）	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい

問2-2. 貴事業所では、今後概ね3年程度のうちに、従業員増減の予定・計画はありますか。該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、増員・減員予定がある場合は、そのおよその人数をご記入下さい。

1. 増員予定【約 _____ 人】	2. 減員予定【約 _____ 人】	3. 現状維持	4. 未定
--------------------	--------------------	---------	-------

問2-3. 問2-2. で、「1. 増員予定」とご回答の方に伺います。

増員予定の職種について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

1. 製造従業者・作業員・運転手等	4. 技術・研究開発職
2. 事務職	5. その他（具体的に： _____）
3. 営業職	

問3. 貴事業所における直近決算年度の売上高（製造品出荷額等）をご記入下さい。

区分	直近決算年度
売上高（製造品出荷額等）	百万円

問3-1. 貴事業所における過去4年間の売上高（製造品出荷額等）の推移について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

- |           |           |          |
|-----------|-----------|----------|
| 1. 増加している | 2. 減少している | 3. 概ね横ばい |
|-----------|-----------|----------|

問3-2. 貴事業所における過去4年間の売上高（製造品出荷額等）の増減の理由について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |          |          |             |               |
|----------|----------|-------------|---------------|
| 1. 新製品開発 | 5. 事業多角化 | 9. 物流合理化    | 13. 生産拠点の海外移転 |
| 2. 技術革新  | 6. 製品差別化 | 10. 生産設備の新設 | 14. 事業所機能の転換  |
| 3. 市場開拓  | 7. 営業力強化 | 11. 生産設備の撤去 | 15. その他       |
| 4. 納期短縮  | 8. 景気変動  | 12. 同業他社の撤退 | (具体的に: )      |

問4. 貴事業所の過去4年間に於ける新たな設備投資等について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。また、「1. 行った」を選択した場合は、「その内容」についても、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |   |
|---|
| 1. 行った<br>⇒<内容> 1. 施設の新・増設 2. 施設建替 3. 設備の新・増設 4. 設備更新 5. 用地拡張 |
| 2. 行っていない   |

問5. 今後の貴事業所の機能について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |            |                |
|------------|----------------|
| 1. 現状維持    | 5. 機能の付加       |
| 2. 現状機能の拡大 | 6. 製品の転換       |
| 3. 機能の転換   | 7. その他（具体的に: ) |
| 4. 機能の削除   |                |

問5-1. 問5.で、「3. 機能の転換」または「5. 機能の付加」とご回答の方に伺います。導入予定の機能について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。また、選択した番号の具体的な内容をご記入下さい。

- |            |                |            |
|------------|----------------|------------|
| 1. 営業機能    | 2. 生産機能        | 3. 研究・開発機能 |
| 4. 物流・倉庫機能 | 5. その他（具体的に: ) |            |

<機能の転換または付加の具体的な内容>



問6. 貴事業所における今後の設備投資計画の有無について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。  
また、「1. 計画がある」を選択した場合は、その内容・理由・時期についても、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

1. 計画がある
⇒<内容> 1. 施設の新・増設 2. 施設建替 3. 設備の新・増設 4. 設備更新
⇒<理由> 1. 事業拡大 2. 施設・設備の老朽化 3. その他（具体的に _____）
⇒<時期> 1. 1年以内 2. 3年以内 3. 5年以内 4. 10年以内 5. 未定
2. 計画はない

問6-1. 貴事業所における今後の設備投資を検討するに当たって、問題点・課題となるものに○をお付け下さい。（○はいくつでも）。

1. 資金不足	3. 各種法規制（具体的に： _____）
2. 用地不足	4. その他（具体的に： _____）
	5. 特になし

問7. 貴事業所における今後の用地展開について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。  
また、「1. 現状維持」以外を選択した場合は、その理由についてもご記入下さい。

1. 現状維持	2. 用地の拡大	3. 用地の縮小	4. 事業所の移転
5. 事業所の廃止	6. その他（具体的に： _____）		
<その理由>			

問7-1. 問7. で、「4. 事業所の移転」または「5. 事業所の廃止」とご回答の方に伺います。  
移転または廃止のおよその時期と、移転の場合は移転予定先をご記入下さい。

移転または廃止の時期 _____ 年 _____ 月頃	移転予定先は	→国内：（ _____ 都・道・府・県）
		→国外：（国名 _____）

問7-2. 問7. で、「4. 事業所の移転」または「5. 事業所の廃止」とご回答の方に伺います。  
移転または廃止後の跡地利用について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

1. 自社利用	2. 売却	3. 賃貸	4. 未定・検討中
---------	-------	-------	-----------

## II. 貴事業所内の土地利用について

問8. 現在、貴事業所内には、遊休地・低未利用地がありますか。該当するものに○をお付け下さい(○はひとつ)。  
 <遊休地・低未利用地とは>

遊休地 : 全く利用されていない土地(利用されていない施設・建物の敷地も含みます)

低未利用地 : 利用度が著しく低いまたは非本来的・暫定的な利用がなされている土地(同様の利用がなされている施設・建物の敷地も含みます)

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1. なし(全的に有効利用している) | → ※問8-6にお進み下さい |
| 2. 遊休地がある          |                |
| 3. 低未利用地がある        | → ※問8-1にお進み下さい |

問8-1. 問8.で、「2. 遊休地がある」または「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。  
 遊休地・低未利用地の面積をご記入下さい。

約 _____ m <sup>2</sup>	→ 更地 _____ m <sup>2</sup>	
	→ 建物あり _____ m <sup>2</sup>	
		→ 工場 _____ m <sup>2</sup>
		→ 倉庫 _____ m <sup>2</sup>
		→ その他 _____ m <sup>2</sup>

問8-2. 問8.で、「2. 遊休地がある」または「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。  
 その遊休地・低未利用地の状態について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |             |                     |              |
|-------------|---------------------|--------------|
| 1. 自社で暫定利用中 | 2. 他社に賃貸            | 3. 全く利用していない |
| 4. 売却先を検討中  | 5. その他(具体的に: _____) |              |

問8-3. 問8.で、「2. 遊休地がある」または「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。  
 遊休地・低未利用地の状態に至った理由について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                    |                     |          |
|--------------------|---------------------|----------|
| 1. 事業機能の他地域への移転・集約 | 2. 事業内容の転換          | 3. 事業の縮小 |
| 4. 業績不振            | 5. その他(具体的に: _____) |          |

問8-4. 問8.で、「2. 遊休地がある」または「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。  
 遊休地・低未利用地の状態になってからの期間について、該当するものに○をお付け下さい(○はひとつ)。

- |         |             |             |         |
|---------|-------------|-------------|---------|
| 1. 1年未満 | 2. 1年以上3年未満 | 3. 3年以上5年未満 | 4. 5年以上 |
|---------|-------------|-------------|---------|

問8-5. 問8.で、「2. 遊休地がある」または「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。  
 遊休地・低未利用地の今後の利用について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |         |       |                     |
|---------|-------|---------------------|
| 1. 自社利用 | 2. 売却 | 3. 賃貸               |
| 4. 交換   | 5. 未定 | 6. その他(具体的に: _____) |

問8-6. 問8.で、「1. なし」とご回答の方に伺います。  
 遊休地・低未利用地が解消した状況について、該当するものに○をお付け下さい(○はひとつ)。  
 また、「1.」の場合は、何年前に解消したか、その方法や現在の土地利用についてもご回答下さい。

1. 約 _____ 年前に解消した	→ <解消したときの方法>
	1. 自社利用    2. 売却    3. 賃貸    4. 交換
	5. その他(具体的に: _____)
2. もともとなかった	→ <現在の土地利用>
	1. 生産用敷地として利用
	2. 研究開発敷地として利用
	3. 物流用地として利用
	4. その他(具体的に: _____)

問9. 今後、京浜臨海部内の事業所用地について、事業用として自社で利用しなくなる土地や施設（売却先や賃貸先が決定したものを含む）が新たに発生する見込みはありますか。見込みについて、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、「1.見込みがある」を選択した場合は、その内容についてもご回答下さい。

1. 見込みがある	→	<面積>	約	_____	m <sup>2</sup>	
2. 見込みはない	→	<時期>	1. 1年以内	2. 5年以内	3. 未定	
3. 分からない	→	<理由>	1. 事業所移転	2. 事業所廃止	3. 事業縮小	4. 機能移転
			5. その他（具体的に：_____）			
	→	<発生時の利用方法>				
			1. 売却	2. 賃貸	3. 交換	4. 未定（予定なし）
			5. その他（具体的に：_____）			

問10. 現在、用地・施設等を賃借されている事業所にお伺いします。

今後、新たに用地を取得して事業を展開する予定について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

1. 京浜臨海部内で用地を取得する予定がある、または、取得したいと思っている	
2. 京浜臨海部以外で用地を取得する予定がある、または、取得したいと思っている	
3. 用地を取得する予定はない	
4. その他（具体的に：_____）	

### Ⅲ. 貴事業所の各分野における取組について

問1 1. 環境に関する取組についてお伺いします。

環境に関して貴事業所で取り組まれているものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 「ISO14001」を取得	8. 自治体を実施している環境に関する支援制度・認証制度の活用
2. 「エコアクション21」を認証・登録	9. 国内クレジット制度に参加
3. 「エコステージ」のある段階の認証を取得	10. 環境関連の資格取得の奨励
4. グリーン調達を実施	11. 省エネの担当者設置
5. 自主参加型国内排出量取引制度 (JVETS) に参加	12. 太陽光、風力発電等の再生可能エネルギーを利用
6. 環境会計の実施	13. その他 (具体的に: )
7. 中小企業向け環境マネジメントシステム「KES」のいずれかの段階の認証を取得・登録	14. 取り組んでいない

問1 1-1. 環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由は次のうちどれでしょうか (○はいくつでも)。

1. 資金不足	6. 必要な技術がない
2. 人材不足	7. 自社の活動分野にあまり関係がない
3. 取り組むメリットが不明確	8. 法的には義務づけられていないので
4. 社員の意識が統一しにくい	9. その他 (具体的に: )
5. 担当する部署がない	

問1 2. 電気料金の値上げについてお伺いします。

東日本大震災以降の電気料金の値上げによる貴事業所の事業活動への影響について、該当するものに○をお付け下さい (○はひとつ)。

1. 大きな影響がある	2. 多少の影響がある
3. ほとんど影響はない	4. その他 (具体的に: )

問1 2-1. 電気料金の値上げに対して、貴事業所で講じている対応策について、該当するものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 操業日・時間の変更	9. 電力会社との契約内容の見直し
2. 生産調整	10. 契約電力会社の追加・変更
3. 生産地の移転	11. 他事業所との電力の融通
4. 設備や照明などを省エネ型に更新	12. 電気料金以外のコスト (人件費以外) の削減
5. 電力以外のエネルギー利用の拡大	13. 人件費の削減
6. 再生可能エネルギーの導入	14. 製品・サービスの値上げ
7. 自家発電設備の導入 (再生可能エネルギー除く)	15. その他 (具体的に: )
8. エネルギーマネジメントシステムの導入	16. 特に対策を講じていない

問1 2-2. 電気料金の値上げに対して今後検討又は実施したい対応策について、問1 2-1の選択肢の番号をご記入下さい (いくつでも可)。

--



問16. **人材確保・育成に関する取組**についてお伺いします。

貴事業所で**人材確保・育成**について**問題点・課題**と感じている点は何ですか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1. 技術者が確保できない        | 7. グローバル人材の不足        |
| 2. 単純労働者が確保できない      | 8. 従業員の高齢化           |
| 3. 若年従業員が確保できない      | 9. 若年従業員が定着しない       |
| 4. 近隣地域での採用が困難       | 10. OJT以外の人材育成の機会がない |
| 5. 技術継承がうまく進まない      | 11. その他（ )           |
| 6. 後継者や経営の中核となる人材の不足 | 12. 特にない             |

問16-1. **人材確保・育成**について、**業界団体・行政**に希望する**取組・支援**について○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. 業界団体による共同就職説明会       | 6. 業界団体によるセミナー・研修の充実    |
| 2. 京浜臨海部企業を対象とした共同就職説明会 | 7. 人材育成・雇用に関する各種助成制度の紹介 |
| 3. 近隣地域を対象とした共同就職説明会    | 8. その他（ )               |
| 4. インターンシップの受入れ支援       | 9. 特にない                 |
| 5. 高校訪問等への支援            |                         |

#### IV. 京浜臨海部全般及び行政への要望等について

問17. 貴事業所が京浜臨海部に立地しているメリットと思われるものは、次のうちどれにあたりますか。上位3つまでに○をお付け下さい。

1. 首都圏市場がある	7. 鉄道アクセス良好	13. 行政の支援策の充実
2. 情報が得やすい	8. バス路線網・本数が充実	14. 住宅地から離れている
3. 人材が得やすい	9. 関連企業が多い	15. 工業地帯のイメージが定着
4. 高速道路近接	10. 基盤技術を持つ中小企業集積	16. 土地利用等の法規制緩和
5. 港湾近接	11. 情報通信基盤が整っている	17. その他
6. 空港近接	12. 研究開発機能の集積	(具体的に: )

問18. 貴事業所が京浜臨海部に立地しているデメリットと思われるものは、次のうちどれにあたりますか。上位3つまでに○をお付け下さい。

1. 地価が高い	8. 鉄道アクセスが悪い	15. 環境が悪い
2. 用地が確保しにくい	9. バス路線網・本数が不十分	16. 災害発生時の被災リスクが高い
3. 情報が得にくい	10. インフラコストが高い	17. 住宅が隣接している
4. 人材が得にくい	11. 関連企業が少ない	18. 工業地帯のイメージが定着
5. 人件費が高い	12. 基盤技術を持つ中小企業が少ない	19. 土地利用等の法規制が強い
6. 道路整備の遅れ	13. 研究開発機能が少ない	20. その他
7. 道路の混雑	14. 行政の支援策が不十分	(具体的に: )

問19. 事業活動に関する行政へのご要望について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。また、その具体的な内容についてもご記入下さい。

1. 投資への助成・融資・税制優遇	6. 人材情報の提供
2. 事業展開に必要な用地情報の提供	7. 技術支援
3. 規制緩和・弾力的運用	8. 経営相談
(具体的に: )	9. 人材育成への支援
4. 事業継続のための融資	10. その他(具体的に: )
5. 立地企業間の情報交換の場の提供	

<その具体的な内容> (複数回答された場合は、回答番号もあわせてご記入下さい)

問20. 公共インフラの整備や改善等に対するご要望について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。また、その具体的な内容についてもご記入下さい。

1. 道路関連	(具体的に: )
2. 鉄道関連	(具体的に: )
3. バス関連	(具体的に: )
4. 上下水道関連	(具体的に: )
5. 工業用水関連	(具体的に: )
6. ガス・電気関連	(具体的に: )
7. その他	(具体的に: )

問2 1. 東海道貨物支線貨客併用化についてお伺いします。

京浜臨海部を走る貨物専用線である「東海道貨物支線」に旅客列車を走らせる「貨客併用化」について、神奈川県、横浜市、川崎市、東京都、大田区、品川区では協議会を作り、実現に向けた検討を行っています。

この取組を知っていましたか。該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

- |          |           |
|----------|-----------|
| 1. 知っていた | 2. 知らなかった |
|----------|-----------|

問2 1-1. 「貨客併用化」は、貨物列車と旅客列車が線路を併用することから、運行本数に限りがあります。また、貨物列車とのダイヤ調整が課題となりますが、貨客併用化が実現した場合、どの位の運行間隔なら利用しますか（○はひとつ）。

- |           |                                |
|-----------|--------------------------------|
| 1. 30分に1本 | 5. 運行間隔に関わらず利用しないと思う<br>(理由: ) |
| 2. 20分に1本 |                                |
| 3. 15分に1本 |                                |
| 4. 10分に1本 |                                |



品川、東京テレポートから天空橋、浜川崎を通り、桜木町に至るルートを検討しています。

問2 2. その他、事業に当たって支障となっていることや行政に対するご意見・ご要望等をご記入下さい。

身近なお困りごと（例：野良猫が多い、●●地区の不法投棄対策してほしいなど）でも構いませんので、自由にご記入下さい。

以上で調査は終了です。ご協力、誠に有難うございました。



京浜臨海部立地企業動向調査 報告書

平成 27 年 3 月

委託者 京浜臨海部再編整備協議会

受託者 株式会社日本能率協会総合研究所