

II 文献調査結果

1 立地企業の状況

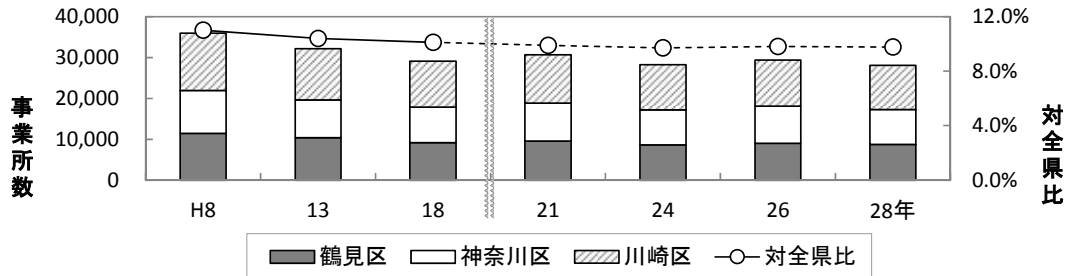
(1) 産業の集積状況

ア 事業所数・従業者数

- 京浜3区の平成28年の事業所数は約28,000事業所、従業者数は約39万人
- 県内シェアは、平成8年に比べて低下傾向にあるものの平成28年度では事業所数で9.8%、従業者数で11.4%のシェアを維持

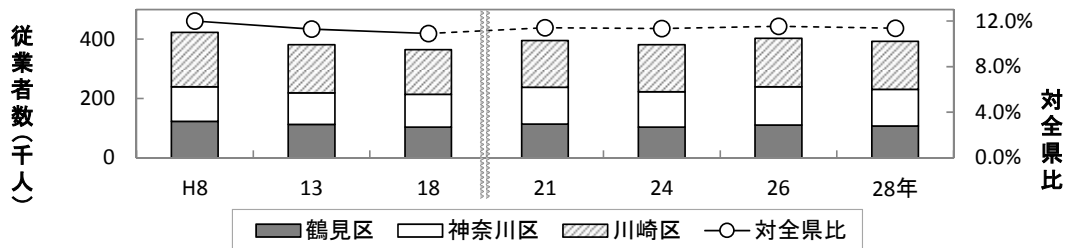
- ・京浜3区の平成28年の事業所数は約28,000事業所、従業者数は約39万人である。
- ・京浜3区の実業所数・従業者数の県内シェアを見ると、事業所数で9.8%、従業者数で11.4%である。
- ・平成8年からの県内シェアの推移を見ると、事業所数で1.2%、従業者数で0.6%の減少にある。

図表II-1 京浜3区の実業所数の推移



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H26年	H28年
京浜3区	35,901	32,173	29,112	30,662	28,225	29,369	28,118
鶴見区	11,489	10,360	9,152	9,585	8,632	9,050	8,754
神奈川区	10,474	9,304	8,723	9,261	8,594	9,041	8,525
川崎区	13,938	12,509	11,237	11,816	10,999	11,278	10,839
対全県比	11.0%	10.4%	10.1%	9.9%	9.7%	9.8%	9.8%

図表II-2 京浜3区の実業者数の推移



区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H26年	H28年
京浜3区	423,399	381,423	364,814	395,743	382,014	403,696	393,357
鶴見区	122,746	113,040	102,967	113,740	103,438	110,405	107,135
神奈川区	116,762	105,926	110,989	124,007	119,472	128,847	124,380
川崎区	183,891	162,457	150,858	157,996	159,104	164,444	161,842
対全県比	12.0%	11.3%	10.9%	11.4%	11.3%	11.5%	11.4%

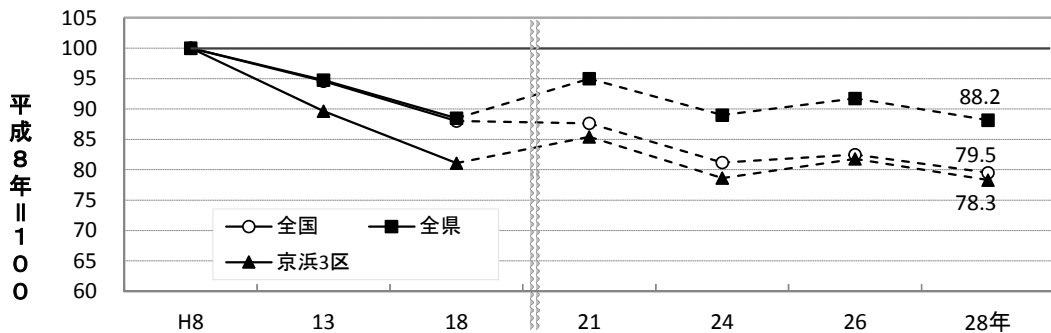
(出所) 総務省「事業所・企業統計調査」「経済センサスー基礎調査」「経済センサスー活動調査」

(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・従業者数は全県に比べて減少率が高く、平成8年比で平成28年の事業所は78.3%、従業者数は92.9%に減少

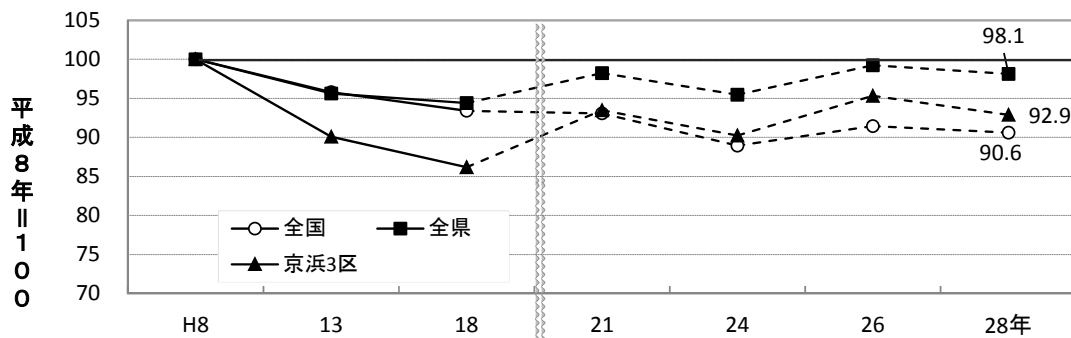
- ・京浜3区の平成28年の事業所数を平成8年比で見ると、全国・全県に比べて減少率が高い。
- ・同様に、京浜3区の平成28年の従業者数を平成8年比で見ると、減少率は全国よりやや低いものの、全県に比べて高い。
- ・事業所数、従業者数ではともに、3区の間でも差が見られており、鶴見区・川崎区で減少幅が大きい。

図表II-3 全国・全県・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	H26年	H28年
全国	100.0	94.5	88.0	87.6	81.2	82.5	79.5
全県	100.0	94.8	88.5	95.0	89.0	91.7	88.2
京浜3区	100.0	89.6	81.1	85.4	78.6	81.8	78.3
鶴見区	100.0	90.2	79.7	83.4	75.1	78.8	76.2
神奈川区	100.0	88.8	83.3	88.4	82.1	86.3	81.4
川崎区	100.0	89.7	80.6	84.8	78.9	80.9	77.8

図表II-4 全国・全県・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	H26年	H28年
全国	100.0	95.8	93.4	93.1	88.9	91.5	90.6
全県	100.0	95.6	94.4	98.2	95.5	99.2	98.1
京浜3区	100.0	90.1	86.2	93.5	90.2	95.3	92.9
鶴見区	100.0	92.1	83.9	92.7	84.3	89.9	87.3
神奈川区	100.0	90.7	95.1	106.2	102.3	110.4	106.5
川崎区	100.0	88.3	82.0	85.9	86.5	89.4	88.0

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

（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。

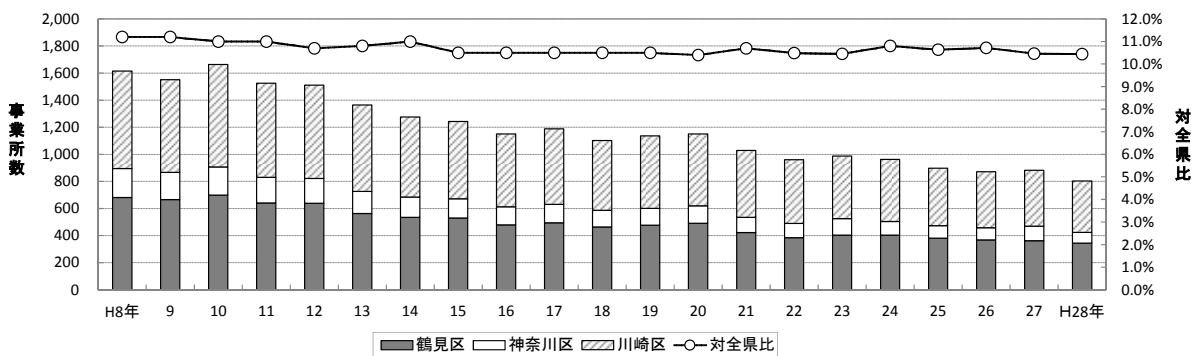
イ 製造業

① 事業所数

- 京浜3区の平成28年の製造業事業所数は804事業所、県内シェアは10.4%
- 京浜3区の実業所数は全国・全県と同程度の水準で減少傾向

- ・京浜3区の平成28年の製造業事業所数（従業者4人以上）は804事業所で、平成11年以降減少傾向にある。県内シェアでは10.4%となっており、平成10年以降は10.5%前後で推移している。
- ・平成20年のリーマンショック以降、京浜3区の実業所数は減少傾向が続いており、平成8年を100とした場合の実業所数は49.8ポイントと、50ポイントを割り込んでいる。

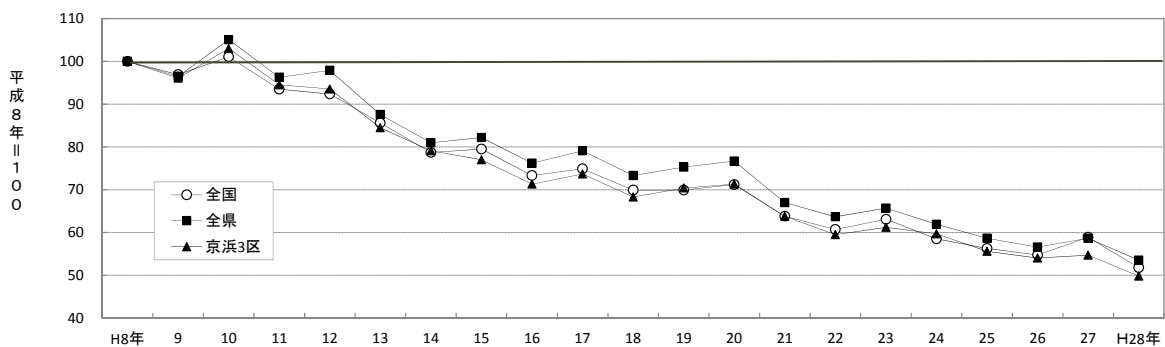
図表II-5 京浜3区の実業所数の推移（従業者4人以上）



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	H26年	H27年	H28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	872	883	804
鶴見区	682	666	700	641	639	563	536	529	480	494	463	477	491	422	384	403	404	382	368	363	345
神奈川区	213	200	208	189	183	163	148	143	133	137	123	124	129	114	106	122	101	92	90	107	79
川崎区	719	685	755	696	688	638	593	571	538	558	516	535	531	493	470	463	458	423	414	413	380
対全県比	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%	10.7%	10.5%	10.4%

（出所）H8年からH22年、H24年からH26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」、H27年は総務省「平成28年経済センサス活動調査」、H28年は「工業統計調査 神奈川県結果報告」

図表II-6 全国・全県・京浜3区の実業所数の推移（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	H26年	H27年	H28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	54.8	58.9	51.8
全県	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	56.6	58.7	53.5
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	55.8	54.0	54.7	49.8

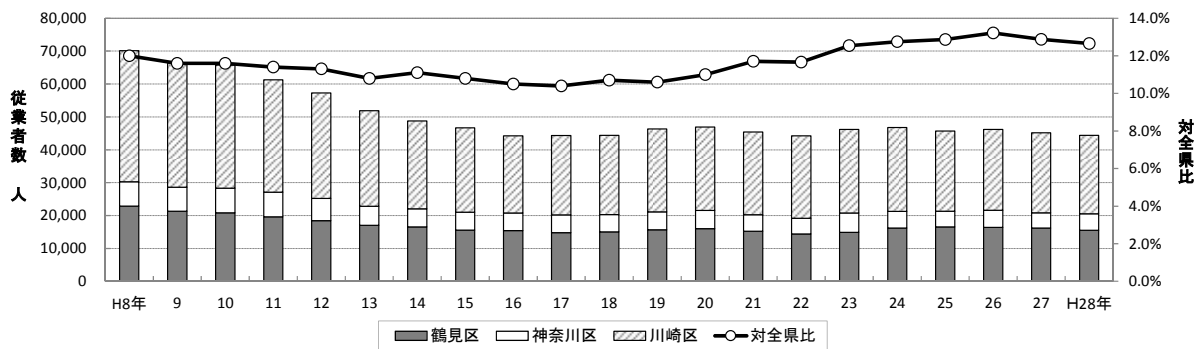
（出所）H8年からH22年、H24年からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサス活動調査」、H28年は「工業統計調査 神奈川県結果報告」

② 従業者数

- 京浜3区の平成28年の製造業従事者数は約44,394人、県内シェアは12.7%
- 平成23年以降、県内シェアは12%台（平成26年は13.2%）で推移

- ・京浜3区の平成28年の製造業従業者数は44,394人、県内シェアは12.7%である。
- ・京浜3区の製造業従業者数は鶴見区が平成25年以降、川崎区が平成26年以降、ともに減少傾向とあるが、神奈川区は平成28年に前期比増に転じ、県内シェアは概ね12%台で推移している。
- ・平成8年以降の増減では、平成26年以降、全県は約60%の横ばい推移に対し、京浜3区は平成26年に前期比増に転じたものの、以降若干の減少傾向で推移している。

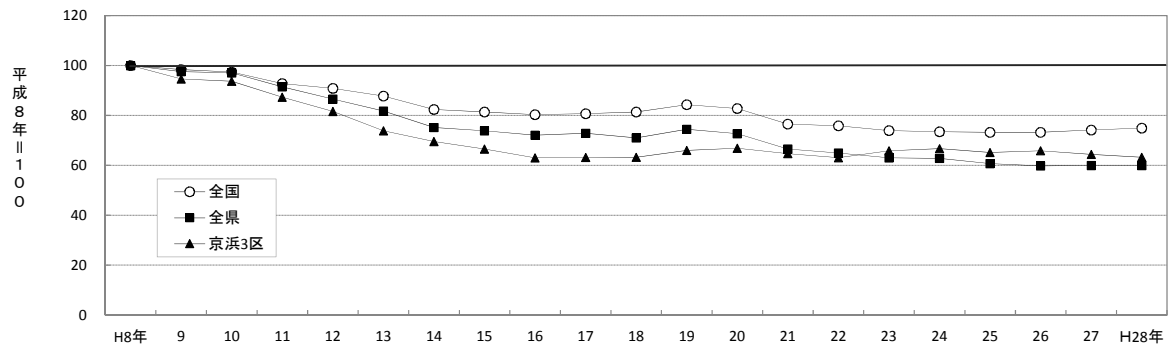
図表II-7 京浜3区の製造業従業者数の推移（従業者4人以上）



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	H26年	H27年	H28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	46,202	45,163	44,394
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	16,386	16,212	15,520
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	5,251	4,637	5,002
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	24,565	24,314	23,872
対全県比	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%	13.2%	12.9%	12.7%

（出所）H8年からH22年、H24年からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサスー活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサスー活動調査」、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

図表II-8 全国・全県・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	H26年	H27年	H28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	73.3	74.2	74.9
全県	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	59.8	60.0	60.0
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	65.9	64.4	63.3

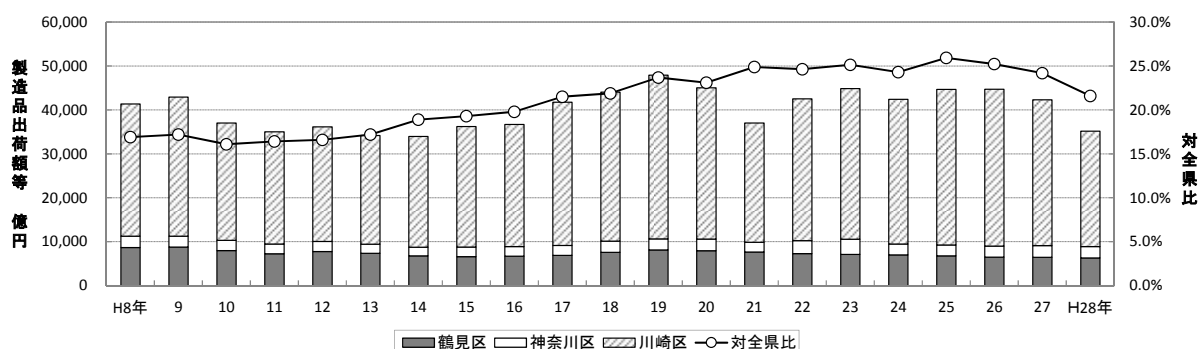
（出所）H8年からH22年、H24年からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサスー活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサスー活動調査」、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

③ 製造品出荷額

- 京浜3区の平成28年の製造品出荷額は約3兆5,166億円、県内シェアでは21.6%
- 平成26年まで出荷額は増加傾向にあったが、平成27年以降、減少に変化

- ・京浜3区の平成28年の製造品出荷額は3兆5,166億円、県内シェアは21.6%である。
- ・リーマンショックの影響で平成21年に大きく落ち込んだ以降、平成26年まで出荷額は増加傾向にあったが、平成27年以降、減少に転じている。
- ・平成8年以降の増減を見ると、京浜3区は平成22年以降、100ポイントを上回る推移をたどっていたが、平成28年は川崎区の減少が大きく影響し85ポイントまで減少した。

図表II-9 京浜3区の製造品出荷額等の推移（従業者4人以上）

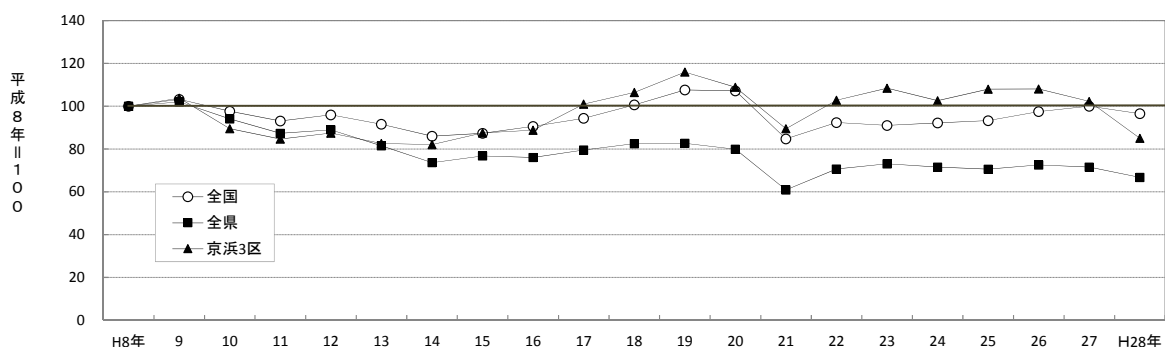


(単位:億円)

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	H26年	H27年	H28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	44,709	42,285	35,166
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	6,491	6,427	6,308
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	2,532	2,663	2,575
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	35,687	33,195	26,283
対全県比	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%	25.2%	24.2%	21.6%

(出所) H8年からH22年、H24年からH26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」、H27年は総務省「平成28年経済センサス活動調査」、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

図表II-10 全国・全県・京浜3区の製造品出荷額等の推移
(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	H26年	H27年	H28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	97.5	100.0	96.5
全県	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	72.6	71.6	66.7
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	108.1	102.2	85.0

(出所) H8年からH22年、H24年からH26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」、H27年は総務省「平成28年経済センサス活動調査」、H28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

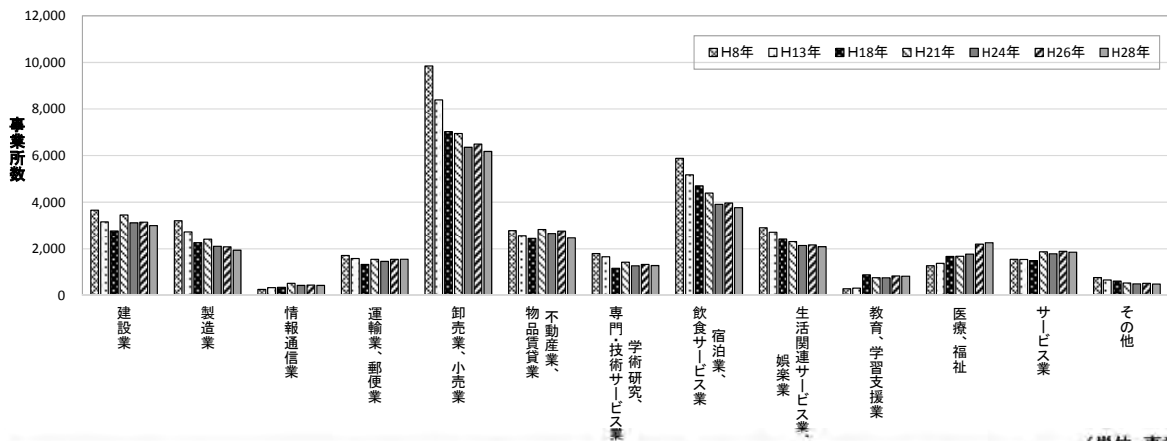
ア 産業別事業所数・従業者数

① 事業所数

- 産業大分類別事業所数が多いのは「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「教育・学習支援業」「医療、福祉」「情報通信業」
- 事業所数の減少が対平成8年比で30%以上の産業は「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28年の産業大分類別事業所数は、「卸売業、小売業」(6,182事業所)が最も多く、次いで「宿泊業、飲食サービス業」(3,763事業所)、「建設業」(2,996事業所)の順である。
- ・平成8年からの増減率を見ると、「教育・学習支援業」「医療、福祉」「情報通信業」等が増加している。一方、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」等である。

図表II-11 京浜3区の産業大分類別事業所数の推移



(単位:事業所)

区分	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H26年	H28年 (対H8年増減率)
全産業	35,901	32,173	29,112	30,662	28,225	29,369	28,118 (-21.7%)
建設業	3,652	3,154	2,762	3,448	3,110	3,135	2,996 (-18.0%)
製造業	3,202	2,727	2,261	2,414	2,107	2,086	1,939 (-39.4%)
情報通信業	258	333	341	523	429	445	429 (66.3%)
運輸業、郵便業	1,711	1,586	1,333	1,546	1,453	1,552	1,553 (-9.2%)
卸売業、小売業	9,848	8,391	7,031	6,951	6,355	6,494	6,182 (-37.2%)
不動産業、物品賃貸業	2,778	2,551	2,441	2,827	2,651	2,758	2,474 (-10.9%)
学術研究、専門・技術サービス業	1,798	1,658	1,162	1,425	1,267	1,327	1,276 (-29.0%)
宿泊業、飲食サービス業	5,883	5,172	4,704	4,388	3,905	3,969	3,763 (-36.0%)
生活関連サービス業、娯楽業	2,900	2,704	2,421	2,309	2,137	2,164	2,092 (-27.9%)
教育、学習支援業	286	312	879	756	758	832	820 (186.7%)
医療、福祉	1,274	1,375	1,669	1,677	1,768	2,196	2,256 (77.1%)
サービス業	1,547	1,544	1,492	1,870	1,790	1,890	1,850 (19.6%)
その他	764	666	616	528	495	521	488 (-36.1%)

(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

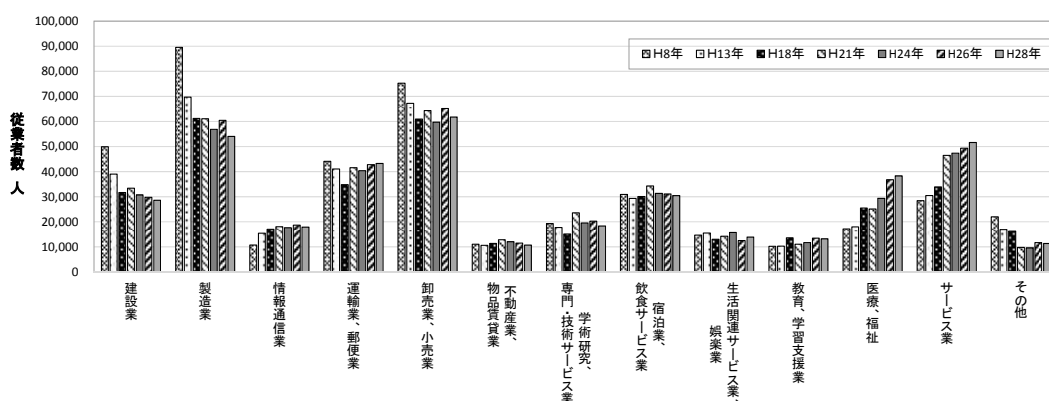
(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

② 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28年の産業大分類別従業者数は、「卸売業、小売業」(61.7千人)が最も多く、次いで「製造業」(54.0千人)、「サービス業」(51.6千人)の順である。
- ・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「医療、福祉」(123.1%)が最も高く、次いで「サービス業」(81.5%)、「情報通信業」(65.3%)の順である。
- ・一方で、減少が顕著な業種は「建設業」(-42.7%)が最も高く、次いで「製造業」(-39.6%)、「卸売業、小売業」(-17.9%)である。

図表II-12 京浜3区の産業大分類別従業者数の推移



区分	(単位:人)						
	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H26年	H28年 〔対H8年増減率〕
全産業	423,399	381,423	364,814	395,743	382,014	403,696	393,357 (-7.1%)
建設業	49,917	39,013	31,698	33,414	30,717	29,779	28,600 (-42.7%)
製造業	89,519	69,700	61,184	61,087	56,856	60,414	54,048 (-39.6%)
情報通信業	10,809	15,504	17,035	18,020	17,627	18,671	17,860 (65.2%)
運輸業、郵便業	44,145	41,067	34,817	41,533	40,365	42,735	43,251 (-2.0%)
卸売業、小売業	75,244	67,210	60,998	64,323	59,690	65,143	61,762 (-17.9%)
不動産業、物品賃貸業	11,058	10,656	11,418	12,840	12,072	11,533	10,715 (-3.1%)
学術研究、専門・技術サービス業	19,308	17,739	15,183	23,540	19,483	20,307	18,277 (-5.3%)
宿泊業、飲食サービス業	30,904	29,312	30,054	34,334	31,386	31,141	30,425 (-1.5%)
生活関連サービス業、娯楽業	14,664	15,535	13,074	14,259	15,736	12,552	13,906 (-5.2%)
教育、学習支援業	10,214	10,271	13,658	11,066	11,692	13,511	13,195 (29.2%)
医療、福祉	17,176	17,986	25,490	25,130	29,401	36,797	38,323 (123.1%)
サービス業	28,453	30,537	33,886	46,421	47,400	49,368	51,633 (81.5%)
その他	21,988	16,893	16,319	9,776	9,589	11,745	11,362 (-48.3%)

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

(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。

イ 産業別製造業事業所数

- 平成 28 年の製造業産業中分類別の事業所数は「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」が多数
 - 事業所数の減少が目立つのは「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」と、主要業種の減少が顕著
- ・京浜 3 区の平成 28 年の製造業産業中分類別事業者数は、「金属製品」(179 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」(157 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」(95 事業所) の順である。
- ・平成 8 年からの増減率を見ると、「石油製品・石炭製品」(変わらず) 以外、全ての区分で減少しており、製造業全体では半減 (-50.2%) している。

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

区分	事業所数											増減(H28-H8)	
	H8年	H11年	H16年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	増減数	増減率
製造業	1,614	1,526	1,151	1,029	960	988	963	897	872	883	804	-810	(-50.2%)
金属製品	359	340	274	231	217	205	209	197	189	191	179	-180	(-50.1%)
はん用機器+生産用機器+業務用機器	323	312	240	211	190	197	182	169	166	166	157	-166	(-51.4%)
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	115	102	95	-126	(-57.0%)
食料品	118	121	88	75	70	68	74	62	62	72	59	-59	(-50.0%)
化学工業	60	63	54	55	55	55	61	57	55	57	53	-7	(-11.7%)
輸送用機器	86	71	54	47	45	57	48	45	42	48	43	-43	(-50.0%)
鉄鋼業	72	71	53	52	48	53	49	47	46	47	41	-31	(-43.1%)
印刷・同関連業	93	93	63	55	51	47	50	47	46	41	39	-54	(-58.1%)
その他	41	39	30	31	31	30	32	30	29	28	30	-11	(-26.8%)
プラスチック製品	67	62	48	42	41	40	37	35	34	36	27	-40	(-59.7%)
石油製品・石炭製品	18	18	16	20	19	19	19	19	19	18	18	0	(0.0%)
窯業・土石製品	31	29	23	19	17	21	19	18	18	19	15	-16	(-51.6%)
パルプ・紙・紙加工品	26	27	20	12	12	16	13	11	14	11	13	-13	(-50.0%)
非鉄金属	19	21	15	12	11	13	13	14	13	13	12	-7	(-36.8%)
家具・装備品	29	27	17	8	7	6	6	6	7	8	7	-22	(-75.9%)
繊維工業	18	16	9	9	6	12	7	5	4	9	5	-13	(-72.2%)
ゴム製品	14	9	7	8	6	8	7	6	6	7	5	-9	(-64.3%)
飲料・たばこ・飼料	6	5	5	6	6	6	6	4	3	4	4	-2	(-33.3%)
木材・木製品	11	10	6	6	6	6	5	5	4	6	2	-9	(-81.8%)
なめし革・同製品・毛皮	2	3	1	1	1	1	0	0	0	0	0	-2	(-100.0%)

(出所) H8年からH22年、H24からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成 24 年経済センサスー活動調査」、H27年は「平成 28 年経済センサスー活動調査」、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

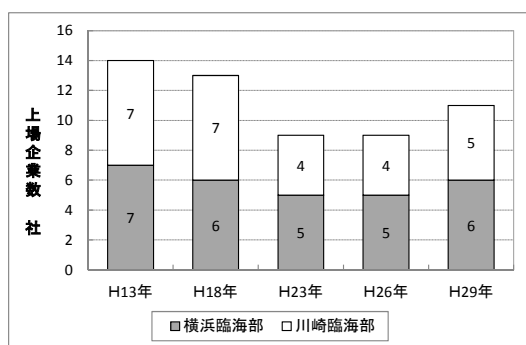
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況

ア 企業本社

- 平成 29 年時点の京浜臨海部の上場企業の本社は全体で 11 社、うち製造業は 7 社
- 平成 13 年比では 3 社減少

- ・平成 29 年時点の京浜臨海部における上場企業の本社は 11 社あり、業種別では製造業が 7 社である。
- ・近年の動きでは、日本配合飼料(株)が平成 27 年 10 月に親会社フィード・ワン(株)（横浜市神奈川区鶴屋町）により吸収合併され、(株)DNAチップ研究所が平成 27 年 11 月に本店を横浜市鶴見区末広町から東京都港区に移転し、ペプチドリーム(株)が平成 29 年 7 月に、本店を東京都目黒区から川崎市川崎区殿町に移転している。

図表II-14 京浜臨海部における上場企業及び本社数の推移



商号	臨海部	業種	市場
横浜丸魚 株式会社	横浜	卸売業	JASDAQ
横浜魚類 株式会社	横浜	卸売業	JASDAQ
株式会社 JVCケンウッド	横浜	電気機器	東証第一部
株式会社 エイアンドティ	横浜	電気機器	JASDAQ
東京エレクトロンデバイス 株式会社	横浜	卸売業	東証第一部
東部ネットワーク 株式会社	横浜	倉庫・運輸関連業	JASDAQ
プレス工業 株式会社	川崎	輸送用機器	東証第一部
ペプチドリーム 株式会社	川崎	サービス業	東証第一部
三菱化工機 株式会社	川崎	機械	東証第一部
東亜石油 株式会社	川崎	石油・石炭製品	東証第二部
日本鑄造 株式会社	川崎	鉄鋼	東証第二部

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」、帝国データバンク企業概要データベース「COSMOS2」

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			H29年			H29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	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	11	6	5	-3	-1	-2
建設業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
製造業	10	5	5	6	2	4	6	2	4	7	3	4	-3	-2	-1
食料品	3	3	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	-3	-3	0
石油・石炭製品	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
化学	1	1	0	0	0	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	0	0	0	-1	0	-1
鉄鋼	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
機械	1	0	1	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	2	2	0	1	1	0
輸送用機器	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
卸売業	3	2	1	2	2	0	2	2	0	3	3	0	0	1	-1
小売業	0	0	0	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	1	1	0	1	1	0
サービス業	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」、帝国データバンク企業概要データベース「COSMOS2」

イ 研究所

● 平成 28 年の京浜 3 区の自然科学研究所は 54 事業所で、県内のシェアは約 14%

・平成 28 年の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、全県では平成 26 年に比べ約 10%の減少となったが、京浜 3 区では 2 事業所ながら増加、近年では川崎区における増加が目立っている。

図表II-16 全国・全県・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	全県	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
H26年	5,641	439	52	25	6	21
H28年	4,575	392	54	25	5	24

区分	全県 (全国比)	京浜3区 (全県比)			
		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%
H26年	7.8%	11.8%	5.7%	1.4%	4.8%
H28年	8.6%	13.8%	6.4%	1.3%	6.1%

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

(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、川崎市では平成23年の京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定以降、その効果を活かした立地が増加

・横浜エリアでは鶴見区末広区域に理化学研究所、横浜市新技術創造館（リーディングベンチャープラザ）などの研究開発施設の立地が進み、川崎エリアでは浜川崎区域における企業によるサイエンスパークの開設や、殿町区域における大規模工場跡地への研究開発施設集積計画を推進、同区域をキングスカイフロントと命名、世界的な成長が見込まれるライフサイエンス・環境分野を中心に、世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点となっている。殿町、THINK、末広区域、新子安区域などが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。

近年では、自社敷地内に研究施設の設置や既存施設の増設などの動きが目立っている。

図表II-17 京浜臨海部における主な研究所等の立地状況

区分	横浜市鶴見区・神奈川区	川崎市川崎区
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※3 ・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(株)ダウ日本開発センター※4
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※5	・川崎化成工業(株)川崎工場(千鳥)技術研究所
H23年	—	・(公財)実験動物中央研究所
H24年	—	・旭化成ケミカルズ(株) 川崎イノベーションセンター(研究開発棟)※6
H25年	—	・川崎生命科学・環境研究センター(LiSE)
H26年	・澁澤倉庫(株)澁澤ABCビルディング1号館	・(地独)神奈川県立産業技術総合研究所 ・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	・東亜建設工業(株)新研究棟(技術研究開発センター内)	・富士フイルムRIファーマ(株)川崎PETラボ※7 ・クリエートメディック(株)クリエートメディック研究開発センター ・ライフイノベーションセンター(LIG)
H29年	—	・メドトロニック イノベーションセンター ・(公社)日本アイソトープ協会・川崎技術開発センター
H30年	・(株)ユーグレナ バイオジェット・ディーゼル燃料製造実証プラント	・国立医薬品食品衛生研究所 ・味の素(株)クライアント・イノベーションセンター

(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（統合生命医科学研究センター、環境資源科学センター、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。平成30年：統合生命医科学研究センターとライフサイエンス技術基盤研究センター 機能性ゲノム解析部門を統合により、理化学研究所 生命医科学研究センター

※2 現・(株)JVCケンウッド ※3 現・AGC(株) ※4 平成26年に横浜市神奈川区へ移転

※5 現・三菱ケミカル(株) ※6 現・旭化成(株) ※7 現・富士フイルム富山化学(株)

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 ²	約5,000m ²	—
延床面積	実験棟：2,683m ² 研究棟：約2,869m ²	1号館：鉄筋造5階建て約5,390m ² 2号館：鉄筋造4階建て約3,180m ²	鉄骨造2階建て約6,000m ²
施設概要	実験棟：7室 約455m ² ×1室、約445m ² ×4室 約230m ² ×1室、約215m ² ×1室 研究棟：6室 約150m ² ×3室、約100m ² ×3室 (標準区画) 約75m ² ×1室、約50m ² ×8室	1号館 ・オフィス 19室 ・ラボ 18室 2号館 ・オフィス 8室 ・ラボ 18室	実験室仕様(バイオ研究室)：20室 事務室仕様(居室)14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 (Think京浜ビル2階一部に設置)	テクノハブイノベーション川崎 (Think)全体施設	ライフイノベーションセンター
所在地	川崎区南渡田町1-1	川崎区南渡田町1-1	川崎区殿町3-25-22
開設時期	平成16年	平成15年4月	平成28年
敷地面積	83,336.60m ²	83,336.60m ²	鉄骨造4階建て約8,000m ²
延床面積	602.14m ²	約45,000m ² (内京浜ビル20,345m ²)	約16,000m ²
施設概要	14室をKSPと提携し運営。週2日を KSPよりIM業務委託。	研究施設として実験室・事務所等 の諸室をJFEグループ及び一般に賃 貸。	1～3階：130m ² ～1,600m ² 4階：34m ² ～508m ²

(出所)川崎市、神奈川県

ウ 倉庫

① 倉庫業事業所数

● 平成 28 年の倉庫業事業所は 275 事業所。全県比に占める割合はほぼ 1 / 3、平成 24 年に大きく減少したが、平成 21 年と同程度に回復

- ・平成 28 年の京浜 3 区における倉庫業事業所は 275 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% を占める。平成 24 年に大きく減少したが、平成 21 年と同程度まで戻している。
- ・平成 13 年と比べると、大黒ふ頭を擁する鶴見区の増加が目立ち、東扇島を擁する川崎区の事業所数も堅調に推移している。

図表II-20 全国・全県・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	全県	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
H26年	10,351	818	271	114	35	122
H28年	10,605	819	275	113	33	129

区分	全県 (全国比)	京浜3区 (全県比)	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%
H26年	7.9%	33.1%	13.9%	4.3%	14.9%
H28年	7.7%	33.6%	13.8%	4.0%	15.8%

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

（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。

② 大型物流施設の整備事例

- ファンドによる投資物件として整備、e コマースの進展により不動産業者の事業参入やまた大手商社による大規模施設の開発や運用も進展
- e コマースの進展により、限られたスペースでの多層階マルチテナント型の大型物流施設が増加

- ・京浜臨海部では、エネルギー産業や製造業などの大規模な施設・工場跡地に、大型物流施設の立地が進んできている。
- ・従来の製造業の物流子会社や卸売業、トラック運送業・倉庫業者などが、独自に施設を立ち上げるだけではなく、ファンドによる投資物件として整備する、また、e コマースの進展により不動産業者の事業参入、また平成 15 年頃からは大手商社による大規模施設の開発や運用も進んできている。
- ・e コマース事業者に求められる物流施設は単なる箱ではなく、個包装対パレット、高在庫回転率、多品種商材等への対応となっており、要望に対処可能となるスペースはさらに広大となってきた。また、立地は利便性のよい高速道路のインターチェンジ付近や、沿岸臨海部などへの要望が強いため、従来の低層型ではなく多層階マルチテナント型の大型施設が増えてきている。

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
		AMBプロパティ マネジメント	AMB鶴見ディストリビューション センター	平成20年	マルチテナント型貨物物流施設
		プロロジス	プロロジスパーク横浜鶴見	平成20年	マルチテナント型貨物物流施設
		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
	生麦	プロロジス	プロロジスパーク横浜	平成17年	マルチテナント型貨物物流施設
		アスクル	ASKUL Logi PARK横浜	平成28年	物流施設
	大黒町	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	マルチテナント型貨物物流施設
		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
		築港	横浜化学品センター第2倉庫	平成22年	危険物倉庫 ※平成24年拡張
		日陸	横浜物流センター	平成23年	物流施設
		大和ハウス工業	DPL横浜大黒	平成26年	マルチテナント型物流センター
末広町	オカムラ物流	鶴見物流センター	平成18年	物流施設	
神奈川区	守屋町	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
	池上新町	SGリアルティ	SGリアルティ横浜	平成24年	物流施設
		レーザー 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
川崎区	殿町	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 ※平成28年増床
		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)
	水江町	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
		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
	浮島	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)
		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
		丸一海運	東京化学品センター	平成26年	危険物倉庫
		三菱商事ロジスティク ス	MCUD川崎II	平成29年	物流施設
		日本レップ	J-REPROジステーション東扇島	平成20年	マルチテナント型貨物物流施設
	東扇島	POSCO-JYPC (ボスコ・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
		ニチレイロジグループ	東扇島物流センター	平成23年	冷蔵・冷凍倉庫
扇島	三井埠頭	扇島ヤード	平成27年	物流倉庫	

(出所) 新聞記事、各社ホームページ等より作成
 ※上記は竣工当時の事業者・施設名を記載

2 土地利用

(1) 土地利用の状況

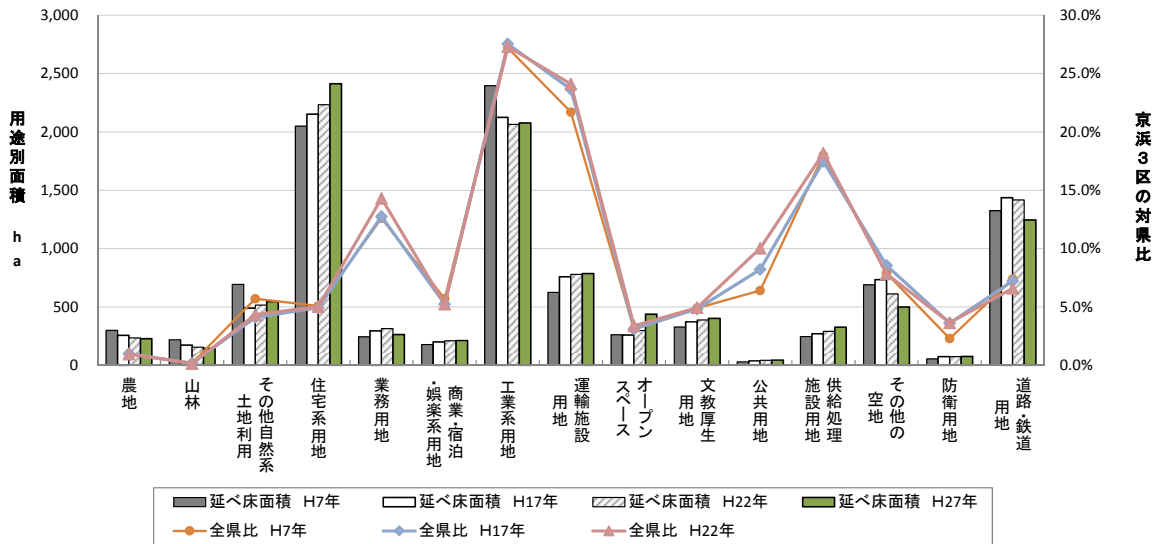
ア 土地利用

① 用途別土地利用面積

- 平成 27 年の京浜 3 区の用途別土地利用面積は「住宅系用地」が 2,413ha で最も多く、次いで「工業系用地」(2,077ha)となっており、「工業系用地」は減少、「運輸施設用地」は増加
- 平成 22 年の全県比では、「工業系用地」が県全体の 1 / 4 以上をシェアし、「運輸施設用地」も 1 / 4 弱のシェア

- ・平成 27 年の京浜 3 区の用途別土地利用面積は「住宅系用地」が 2,413ha で最も多く、次いで「工業系用地」(2,077ha)、「道路・鉄道用地」(1,245ha)である。
- ・平成 7 年から平成 27 年にかけて特に増加した用途は「住宅系用地」(+364ha)、「オープンスペース」(+176ha)、「運輸施設用地」(+160ha)等である。
- ・一方、特に減少した用途は「工業系用地」(-319ha)、「その他の空地」(-192ha)、「その他自然系土地利用」(-146ha)等である。
- ・平成 22 年の全県比では、「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/17年/22年/27年※)



区分	計	用途別															
		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	9,643	300	220	693	2,049	245	177	2,396	626	262	329	30	246	690	54	1,325
	H17年	9,640	257	174	491	2,153	296	201	2,125	759	260	372	37	271	734	74	1,436
	H22年	9,637	235	156	517	2,235	315	210	2,066	780	297	388	43	291	612	75	1,418
	H27年	9,703	227	146	547	2,413	263	213	2,077	786	438	402	45	327	499	75	1,245
	H27年-H7年	61	-73	-73	-146	364	18	36	-319	160	176	73	15	82	-192	21	-80
対H7年増減率	0.6%	-24.3%	-33.3%	-21.1%	17.8%	7.2%	20.1%	-13.3%	25.6%	67.1%	22.3%	49.5%	33.2%	-27.8%	37.9%	-6.1%	
全県比	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」、(ただし、平成 27 年度については、速報値)、及び平成 27 年の各区データは横浜市、川崎市資料

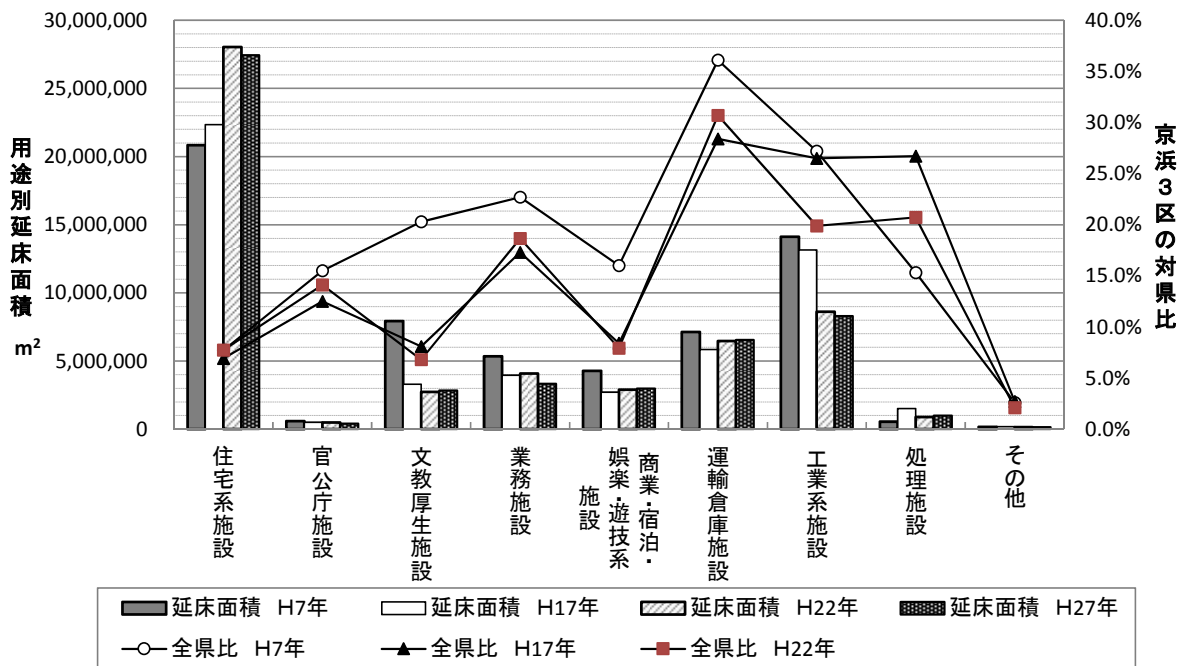
※平成 27 年度が調査基準年度となる第 10 回都市計画基礎調査は、平成 31 年度末とりまとめ予定

② 用途別建築延床面積

- 平成 27 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
- 平成 22 年の全県比では、「工業系施設」約 2 割、「運輸倉庫施設」約 3 割と、高い比率をシェア

- ・平成 27 年の京浜 3 区の用途別建築延床面積は、「住宅系施設」(27,433 千㎡) が最も多く、次いで「工業系施設」(8,261 千㎡)、「運輸倉庫施設」(6,553 千㎡) である。
- ・平成 7 年と平成 27 年を比較すると「住宅系施設」は 6,591 千㎡増加し、逆に「工業系施設」(-5,826 千㎡)、文教厚生施設 (-5,096 千㎡) は減少している。
- ・平成 22 年の全県比では、「工業系施設」は延床面積が減少しているものの、比率は 19.9%と全県内の約 2 割を占めている。「運輸倉庫施設」も平成 22 年の全県比では 30.7%と約 3 割を占めている。

図表 II-23 京浜 3 区における用途別延べ床面積の推移 (平成 7 年/17 年/22 年/27 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
	H27年度	52,944	27,433	398	2,835	3,331	2,977	6,553	8,291	979	146
対H7年増減率	H27年-H7年	-7,988	6,591	-193	-5,096	-2,009	-1,309	-570	-5,826	441	-18
		-13.1%	31.6%	-32.7%	-64.3%	-37.6%	-30.5%	-8.0%	-41.3%	82.1%	-10.9%
全県比	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%
	H22年	10.1%	7.7%	14.1%	6.8%	18.7%	7.9%	30.7%	19.9%	20.7%	2.1%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」、(ただし、平成 27 年度については、速報値)、及び平成 27 年の各区データは横浜市、川崎市資料

※平成 27 年度が調査基準年度となる第 10 回都市計画基礎調査は、平成 31 年度末とりまとめ予定

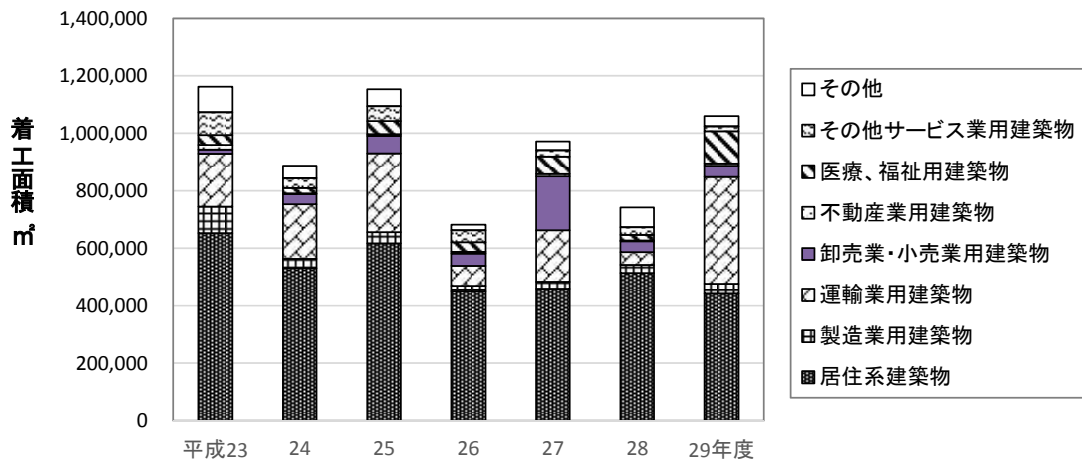
イ 建築物の建設状況

① 用途別建築着工面積

- 平成 29 年度の全建築物の着工面積は平成 28 年度から増加
- 近年は「運輸業用建築物」「医療、福祉用建築物」の増加が顕著で、「製造業用建築物」は平成 26 年度から緩やかな増加基調

- ・平成 29 年度の京浜 3 区における全建築物の着工面積は 1,059 千㎡で、平成 28 年度から 317 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 443 千㎡と最も多く、次いで「運輸業用建築物」(374 千㎡)、「医療、福祉用建築物」(114 千㎡)である。
- ・平成 23 年度以降の推移を見ると、全建築物の着工面積は毎年増減を繰り返し、平成 28 年度には 742 千㎡と低迷していたが、平成 29 年度は 1,060 千㎡に回復している。
- ・用途別建築着工面積の推移では、「製造業用建築物」が平成 26 年度よりゆるやかな増加を続けている。近年の顕著な動きとしては「運輸業用建築物」と「医療、福祉用建築物」において平成 28 年度から平成 29 年度にかけて大きく増加している。

図表 II-24 京浜 3 区の用途別建築着工面積の推移



区分		H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
全建築物計		1,163,275	885,914	1,153,484	682,439	971,076	742,413	1,059,733	
居住系	居住専用住宅	562,697	494,631	532,253	425,751	427,975	474,370	413,170	
	居住専用準住宅	1,152	4,171	10,573	2,145	4,729	8,983	2,472	
	居住産業併用建築物	89,111	32,041	73,987	23,181	24,955	29,315	26,969	
非居住系	製造業用建築物	92,597	31,810	38,348	16,774	24,713	28,468	32,327	
	運輸業用建築物	183,405	190,802	274,794	70,845	180,632	45,366	374,359	
	卸売業・小売業用建築物	14,068	35,412	60,830	43,001	188,434	37,153	36,187	
	不動産業用建築物	16,248	1,853	5,577	5,710	7,973	3,246	8,181	
	医療、福祉用建築物	34,400	19,467	46,631	33,794	58,888	19,803	113,638	
	その他サービス業用建築物	79,411	34,535	51,854	41,185	22,492	26,742	16,832	
	その他	農林水産業用建築物	90	326	138	106	368	247	26
		鉱業、建設業用建築物	1,113	6,369	797	4,524	4,523	3,553	3,132
		電気・ガス・熱供給・水道業用建築物	445	773	23,373	1,947	753	2,682	6,188
		情報通信用建築物	1,066	0	0	60	0	0	0
		金融・保険業用建築物	1,144	495	6,493	0	0	0	0
		飲食店・宿泊業用建築物	1,234	2,495	653	1,593	2,990	18,282	5,715
		教育・学習支援業用建築物	82,866	15,210	24,782	11,417	11,856	36,244	12,732
		公務用建築物	2,168	13,800	1,112	362	7,828	4,935	5,153
他に分類されない建築物	60	1,724	1,289	44	1,967	3,024	2,652		

(出所) 国土交通省「建築着工統計」

② 土地利用転換

- 大規模工場跡地の土地利用転換が進展
- 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数

- ・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)※1	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27年竣工	
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(住宅地)	平成18年 ～平成20年竣工
川崎区	港町	○日本コロンビア	◆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・新研究開発センター ●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・川崎PETラボ※2 ●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29年10月開設 平成29年開設 平成28年6月開設 平成28年4月開設 平成28年開設 竣工時期未定 竣工時期未定
		○三菱石油	○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	平成19年開店
■ロジポート川崎			平成20年竣工	

地区	転換前	転換後	時期	
川 崎 区	夜光	○東洋ガラス	■大和ハウス工業 DPL川崎夜光	平成29年稼働
	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) ◆ビオラ川崎(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23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
	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 □東京電力	□扇島風力発電所 □扇島太陽光発電所	平成22年竣工 平成23年竣工

○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

※1 現・MFLP横浜大黒

※2 現・富士フィルム富山化学

ウ 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 40 万㎡、川崎臨海部が約 160 万㎡で、どちらも緑地面積の割合は増加
- 川崎臨海部では、工場数が減少し、緑地面積も縮小
 - ・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 30 年 12 月現在で横浜臨海部が約 40 万㎡、川崎臨海部が約 160 万㎡である。
 - ・横浜臨海部では、平成 26 年から平成 30 年の間に工場数に変動はないが、緑地面積は約 2 万㎡の拡大、川崎臨海部においては、工場数は 4 事業所減少し、緑地面積は 3 万㎡弱縮小している。

図表 II-26 京浜臨海部における特定工場の緑地面積

区分	時点	工場数	敷地面積(㎡)	緑地面積(㎡)	緑地面積の割合(%)
横浜臨海部	平成23年8月	30	3,594,774	360,254	10.0%
	平成26年12月	30	3,821,295	381,583	10.0%
	平成30年12月	30	3,742,945	402,181	10.7%
川崎臨海部	平成23年8月	79	15,692,901	1,628,070	10.4%
	平成26年12月	78	15,278,473	1,623,679	10.6%
	平成30年12月	74	14,836,859	1,594,624	10.7%

(出所)横浜市、川崎市

- 港湾緑地は、横浜臨海部が約 14.9 万㎡、川崎臨海部が約 32.3 万㎡
- 都市公園は、横浜臨海部が約 8.6 万㎡、川崎臨海部が約 18.9 万㎡
 - ・港湾緑地とは、港湾法に定める港湾環境整備施設の一つで、臨港地区内に整備される緑地を指す。平成 30 年 3 月現在で横浜臨海部が約 14.9 万㎡、川崎臨海部が約 32.3 万㎡となっている。
 - ・都市公園は、都市公園法に基づき設置され、国営公園及び地方公共団体が設置する公園及び緑地がある。平成 30 年 3 月現在で、横浜臨海部が約 8.6 万㎡、川崎臨海部が約 18.9 万㎡となっている。

図表 II-27 港湾緑地・都市公園

区分	時点	港湾緑地(㎡)	都市公園(㎡)
横浜臨海部	平成30年3月	149,180	86,051
川崎臨海部	平成30年3月	323,480	189,355

(出所)横浜市、川崎市

3 都市基盤整備

(1) 鉄道

ア 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」
- 構想路線として「東海道貨物支線貨客併用化」「川崎アプローチ線」「横浜環状鉄道（日吉～鶴見）」が存在

・京浜臨海部及び周辺の旅客鉄道路線で、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、広域からの通勤・通学や来街者などの利便性向上に向けた鉄道ネットワークの充実を図るべく、京浜臨海部における重要な交通手段であるJR鶴見線の活性化や鶴見駅の機能強化など、鉄道利用者の利便性向上に向けた検討を進めている。

図表Ⅱ-28 京浜臨海部の鉄道路線図



(出所) 交通政策審議会答申第198号 (2016.4) より京浜臨海部再編整備協議会作成

< J R 鶴見線の輸送力強化と鶴見駅の利便性向上に向けた取組 >

・ J R 鶴見線は、京浜臨海部内の企業への通勤や学校への通学などに必要不可欠であり、エリア全体にとって非常に重要な路線で、朝夕時間帯における輸送力の確保に加え、需要創出の取組と連動した昼間時間帯のサービス水準の充実など、快適で利便性の高い鉄道路線となるよう鉄道事業者と連携して取り組んでいる。

・ また、川崎市において臨海部の基幹的交通軸として検討が進められている川崎アプローチ線の取組と連携し、臨海部の鉄道ネットワーク形成に向けた検討を進めている。

・ 鶴見駅の利便性の向上としては、神奈川東部方面線（相鉄・ J R 直通線）から直通する電車の鶴見駅停車を目指し、ホーム設置及び駅舎改良の検討、あわせて歩行者デッキ等の整備による回遊性向上、多くの人が集うことができる施設等、交通ターミナルとしての機能の充実を検討する。

・ 鶴見線の輸送力強化としては、京急鶴見駅への特急電車の停車など、さらなる利便性の向上について、鉄道事業者の協力を得ながら実現に向け検討を進めている。また、末広区域へのアクセスを担う重要な路線として京浜臨海部と鶴見駅周辺地区との連絡を強化するため、朝夕時間帯の輸送力確保による混雑緩和や昼間時間帯のサービス水準拡充に向け、鉄道事業者と連携しながら検討を進めている。

< 東海道貨物支線貨客併用化、川崎アプローチ線及び横浜環状鉄道 >

・ 東海道貨物支線貨客併用化、川崎アプローチ線及び横浜環状鉄道は、2030 年（平成 42 年）を念頭に置いた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年 4 月、交通政策審議会答申第 198 号）において、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置付けられている。

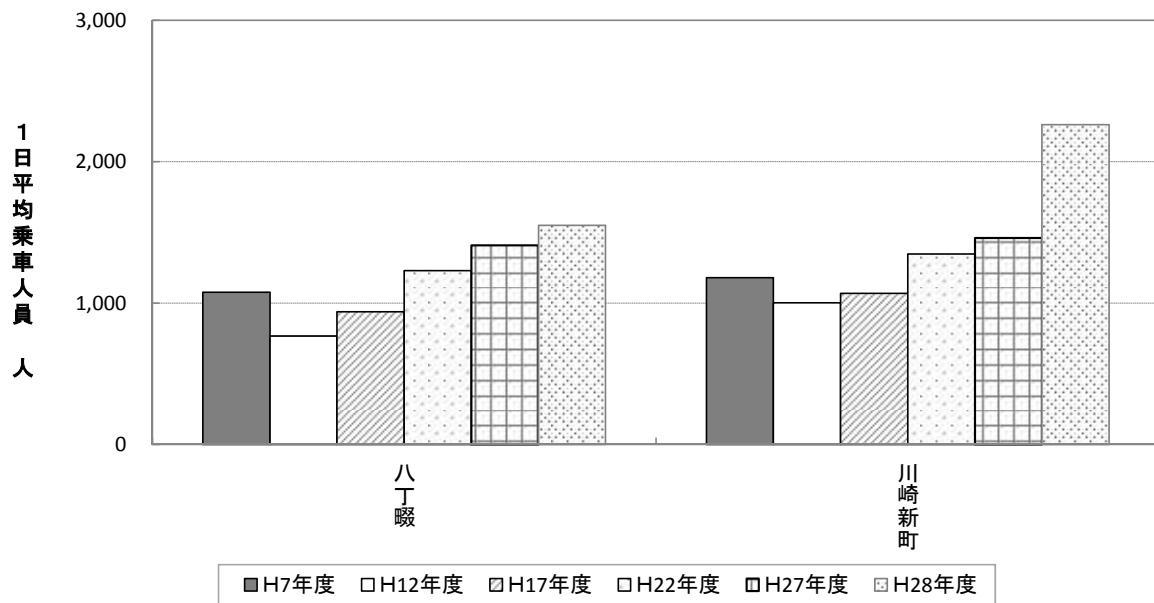
イ 鉄道の利用状況

① 旅客（JR南武支線・東海道線・京浜東北線・横須賀線・鶴見線）

[JR南武支線]

- JR南武支線の1日平均乗車人員は、平成12年度以降、増加基調で、川崎新町駅は対平成22年度比で167.7%増加
- ・ JR南武支線の1日平均乗車人員は、八丁畷駅、川崎新町駅とも、平成12年度以降、増加基調となっている。
- ・ 平成28年度は、対平成22年度比で八丁畷駅が125.9%、川崎新町では167.7%となっている。

図表 II-29 JR南武支線の各鉄道駅における1日平均乗車人員の推移



区分	H7年度	H12年度	H17年度	H22年度	H27年度	H28年度	対H22年度比	
							H28-H22(人)	H28/H22(%)
八丁畷	1,076	768	940	1,230	1,409	1,549	319	125.9
川崎新町	1,180	1,003	1,069	1,348	1,461	2,261	913	167.7
小田栄	-	-	-	-	-	-	-	-
浜川崎	-	-	-	-	-	-	-	-

(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

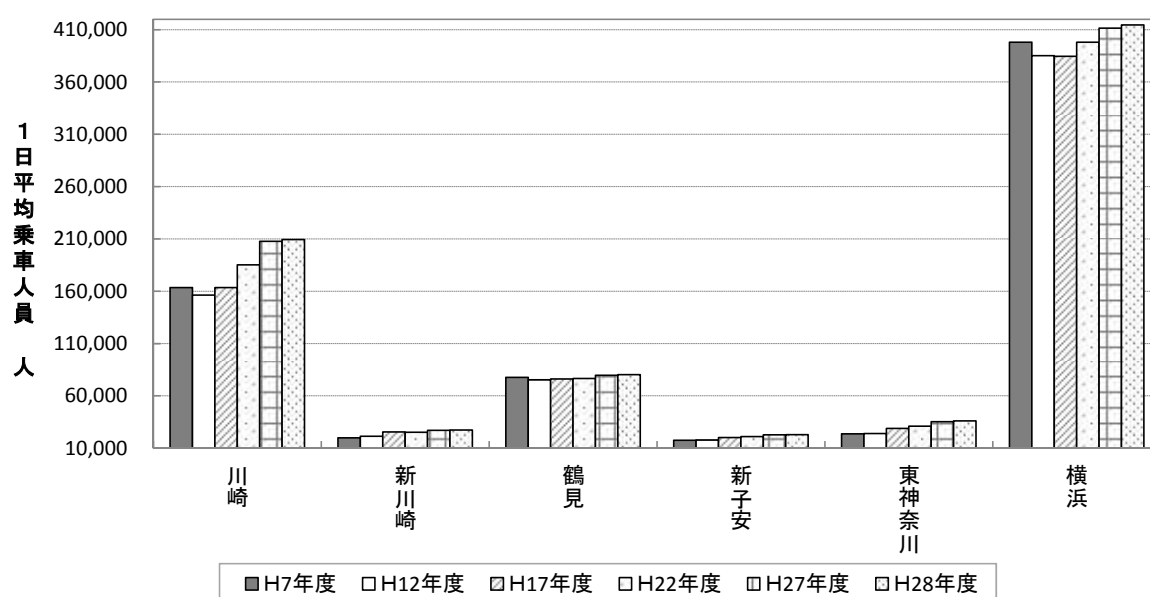
※小田栄駅、浜川崎駅は無人駅であり、正確な乗車人員が把握できなくなったとして、乗車人員の公表がなくなったため、集計できない。

[J R 東海道線・京浜東北線・横須賀線]

● 京浜臨海部周辺の J R 主要鉄道駅における 1 日平均乗車人員は、横浜駅が突出して多く、依然増加傾向

- ・ J R 東海道線・京浜東北線・横須賀線の主要鉄道駅における平成 28 年度の 1 日平均乗車人員では、横浜駅が 414.6 千人と突出して多く、次いで川崎駅が 209.4 千人、鶴見駅が 80.1 千人、東神奈川駅が 35.9 千人の順である。
- ・平成 28 年度は、対平成 22 年度比で東神奈川駅が 116.2% と一番高く、次いで川崎駅(113.0%)、新子安(108.8%) の順、人数では、川崎駅が 24,180 人の増加と抜き出ており、次いで横浜駅が 16,631 人、東神奈川駅が 5,019 人の増加となっている。

図表 II-30 J R 東海道線・京浜東北線・横須賀線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	H22年度	H27年度	H28年度	対H22年度比	
							H28-H22(人)	H28/H22(%)
川崎	163,468	156,291	163,495	185,300	207,725	209,480	24,180	113.0
新川崎	19,725	21,468	25,544	25,159	27,085	27,264	2,105	108.4
鶴見	77,653	75,233	76,197	76,665	79,672	80,182	3,517	104.6
新子安	17,497	17,812	20,185	21,087	22,551	22,934	1,847	108.8
東神奈川	23,681	23,980	28,751	30,965	35,304	35,984	5,019	116.2
横浜	397,963	385,023	384,594	398,052	411,383	414,683	16,631	104.2

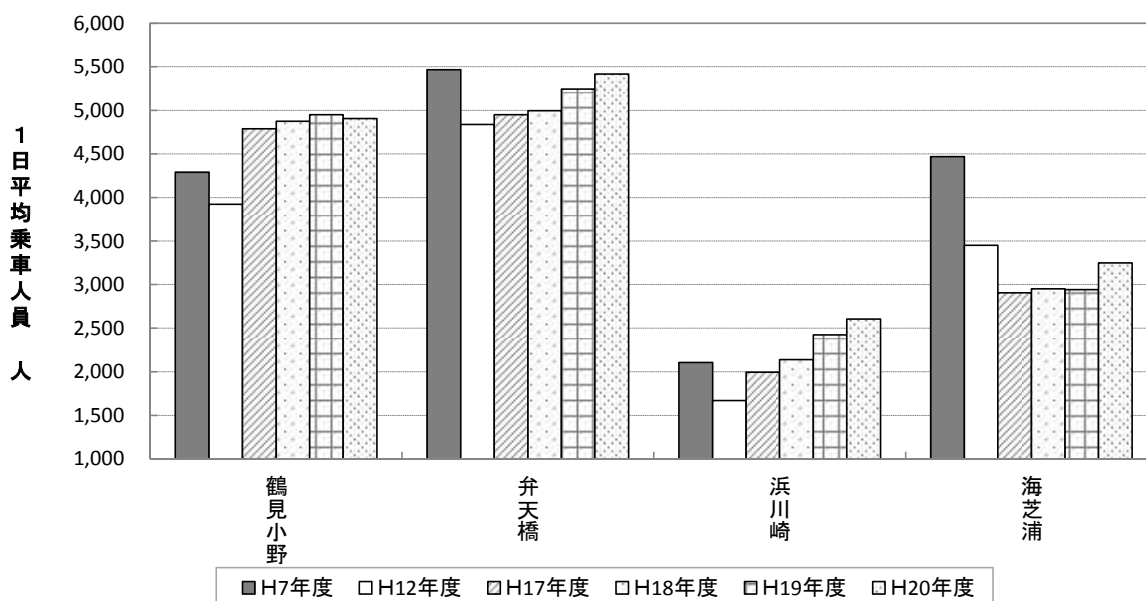
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[J R 鶴見線]

● J R 鶴見線の 1 日平均乗車人員は平成 18 年度以降増加傾向

- ・ J R 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、対平成 12 年比で、海芝浦駅のみ若干の減少となっているが、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 J R 鶴見線の各鉄道駅における 1 日平均乗車人員の推移



区分	H7年度	H12年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	対H12年度比	
							H20-H12(人)	H20/H12(%)
鶴見小野	4,289	3,922	4,788	4,875	4,949	4,906	984	125.1
弁天橋	5,467	4,839	4,949	4,996	5,244	5,416	577	111.9
浜川崎	2,107	1,669	1,996	2,139	2,422	2,606	937	156.1
海芝浦	4,469	3,451	2,905	2,951	2,943	3,250	-201	94.2

(出所) 川崎市「川崎市統計書」、神奈川県「神奈川県県勢要覧」より作成

※ J R 鶴見線は、平成 20 年に鶴見駅を除く各駅が無人化となり、正確な乗車人員が把握できなくなったとして、乗車人員の公表がなくなったため、集計できない。

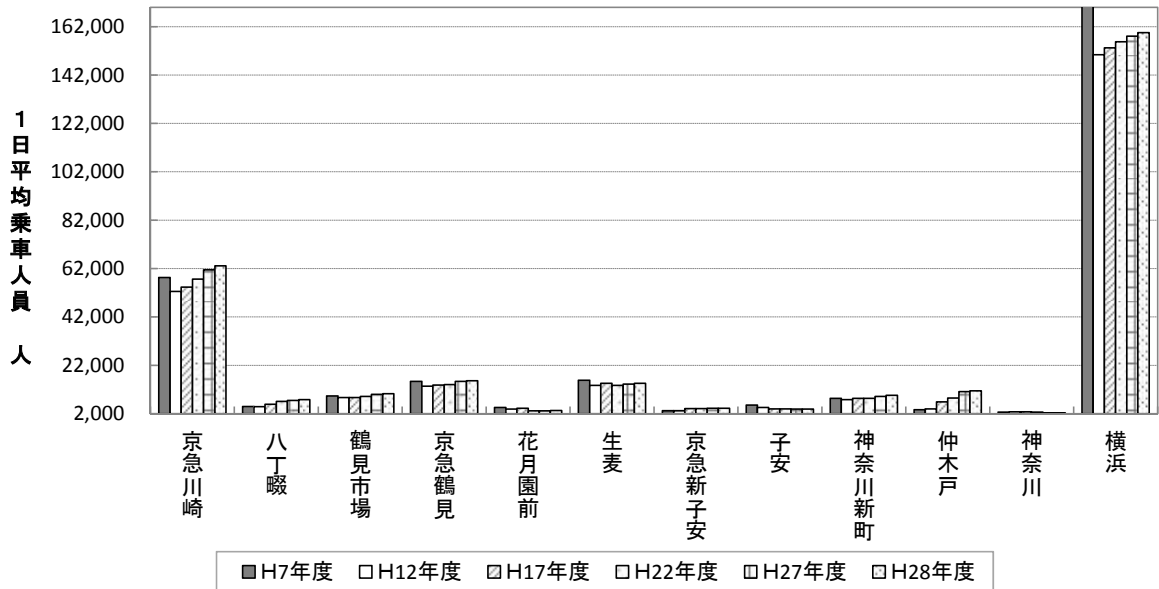
② 旅客（京急本線・京急大師線）

[京急本線]

● 京浜臨海部周辺の京急本線の主要鉄道駅における1日平均乗車人員は、横浜駅が突出して多く、対平成22年度比で一番高い駅は仲木戸駅で134.3%

- ・京急本線の主要駅における平成28年度の1日平均乗車人員では、横浜駅が159.5千人と突出して多く、次いで京急川崎駅が63.1千人、京急鶴見駅が15.6千人、生麦駅が14.6千人の順である。
- ・平成28年度は、対平成22年度比で仲木戸駅が134.3%と一番高く、次いで神奈川新町駅（114.7%）、鶴見市場駅（111.6%）、京急鶴見駅（111.1%）の順、人数では、京急川崎駅が5,453人の増加で最も多く、次いで横浜駅が3,797人、仲木戸駅が2,917人の増加となっている。

図表 II-32 京急本線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	H22年度	H27年度	H28年度	対H22年度比	
							H28-H22(人)	H28/H22(%)
京急川崎	58,310	52,493	54,287	57,642	61,416	63,095	5,453	109.5
八丁畷	4,963	4,875	5,907	7,056	7,392	7,758	702	109.9
鶴見市場	9,377	8,708	8,710	9,163	9,991	10,229	1,066	111.6
京急鶴見	15,320	13,308	13,780	14,033	15,390	15,594	1,561	111.1
花月園前	4,495	3,832	4,190	3,200	3,210	3,318	118	103.7
生麦	15,849	13,694	14,529	13,707	14,272	14,555	848	106.2
京急新子安	3,237	3,214	4,059	4,076	4,182	4,197	121	103.0
子安	5,517	4,594	4,014	4,035	3,846	3,864	-171	95.8
神奈川新町	8,310	7,792	8,294	8,297	9,150	9,515	1,218	114.7
仲木戸	3,645	4,012	6,849	8,499	11,095	11,416	2,917	134.3
神奈川	2,689	2,807	2,744	2,665	2,365	2,275	-390	85.4
横浜	170,569	150,358	153,304	155,748	158,099	159,545	3,797	102.4

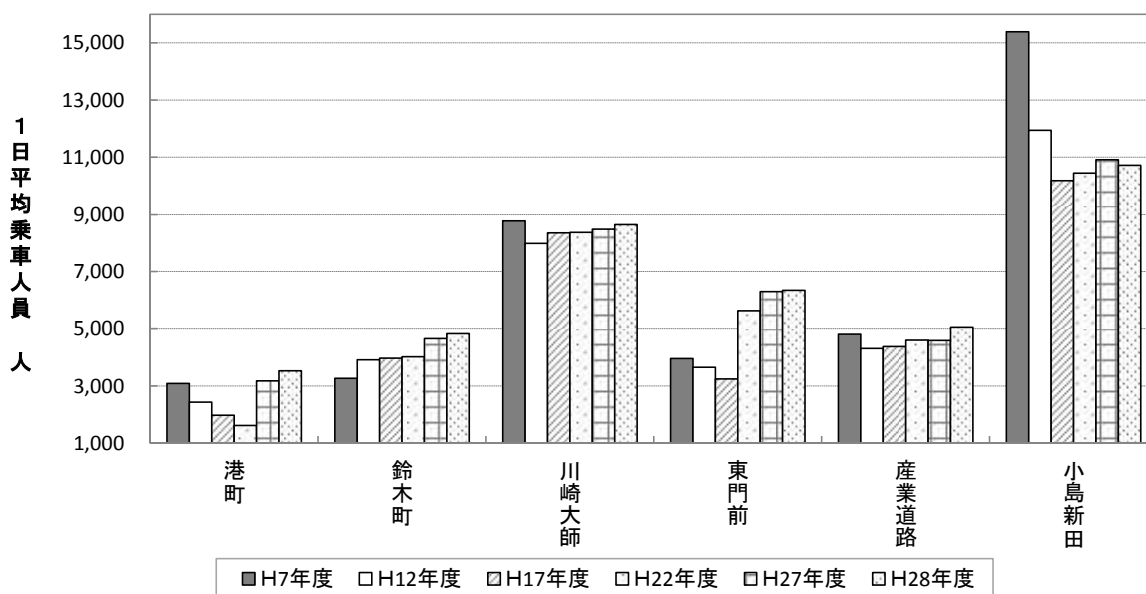
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[京急大師線]

● 京急大師線における平成 28 年度の 1 日平均乗車人員では、小島新田駅が 10.7 千人で最も多く、対平成 22 年度比では港町駅が 219.4%と突出

- ・京急大師線における平成 28 年度の 1 日平均乗車人員では、小島新田駅が 10.7 千人で最も多く、次いで川崎大師駅が 8.6 千人、東門前駅が 6.3 千人、産業道路駅が 5.0 千人の順である。
- ・平成 28 年度は、対平成 22 年度比で港町駅が 219.4%と突出して高く、次いで鈴木町駅(120.1%)、東門前駅(112.7%)、産業道路駅(109.6%)の順、人数では、港町駅が 1,923 人の増加で最も多く、次いで鈴木町駅が 808 人、東門前駅が 716 人の増加となっている。

図表 II-33 京急大師線の各鉄道駅における 1 日平均乗車人員の推移

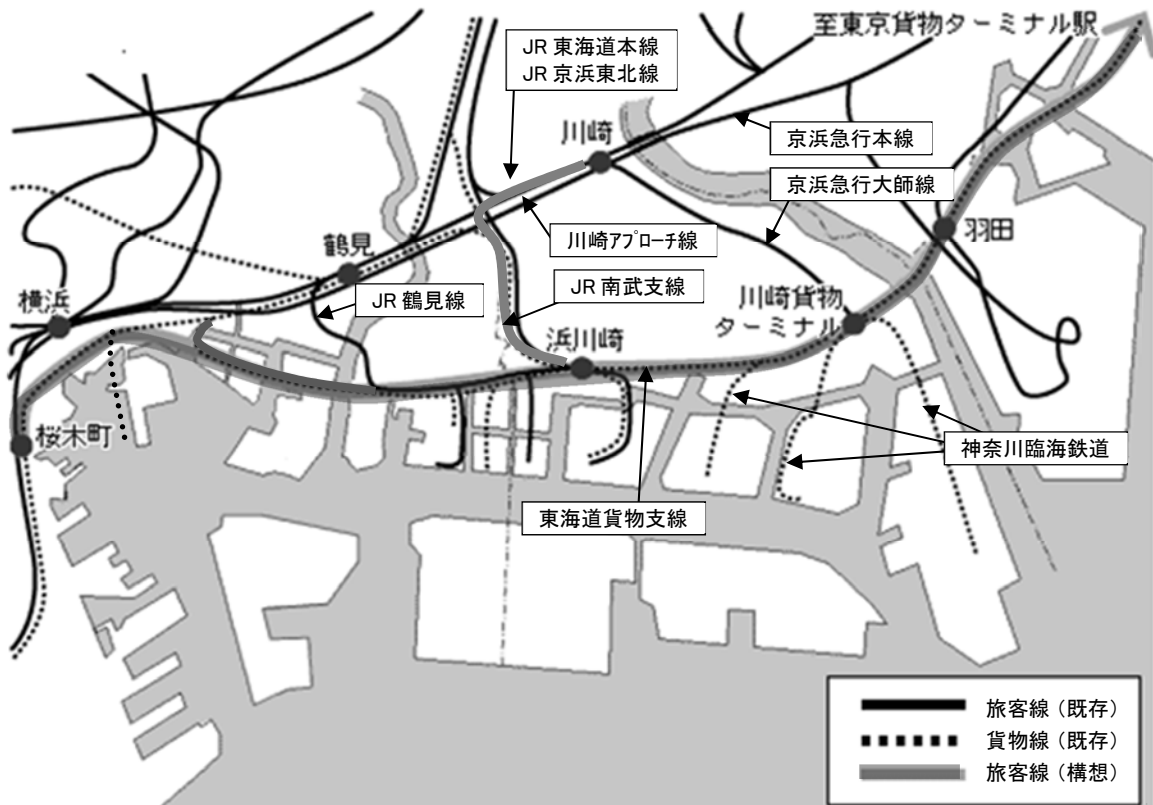


区分	H7年度	H12年度	H17年度	H22年度	H27年度	H28年度	対H22年度比	
							H28-H22(人)	H28/H22(%)
港町	3,088	2,438	1,973	1,610	3,184	3,533	1,923	219.4
鈴木町	3,270	3,917	3,977	4,026	4,661	4,834	808	120.1
川崎大師	8,783	7,987	8,352	8,368	8,483	8,642	274	103.3
東門前	3,961	3,651	3,251	5,628	6,293	6,344	716	112.7
産業道路	4,813	4,315	4,377	4,607	4,600	5,049	442	109.6
小島新田	15,382	11,942	10,179	10,437	10,916	10,716	279	102.7

(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

図表 II-34 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	[既存路線]	[既存路線]
	・JR東海道本線	・JR南武支線
	・JR京浜東北線	・京浜急行大師線
	・JR鶴見線	
	・京浜急行本線	
	[構想]	[構想]
貨物線	[既存路線]	[既存路線]
	・東海道貨物支線	・神奈川臨海鉄道



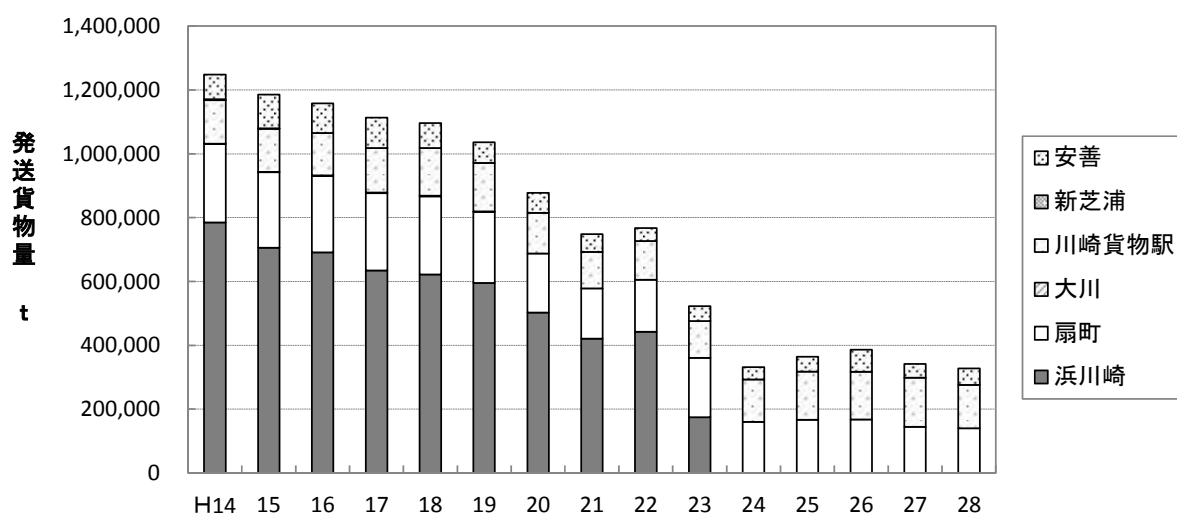
(出所)横浜市_京浜臨海部再編整備マスタープラン(平成9年策定)

③ 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、浜川崎駅は平成 23 年 9 月をもって貨物の取扱いを廃止

- ・平成 28 年度の取扱貨物量のうち、発送が最も多いのは、扇町駅で 140 千 t、次いで川崎貨物駅が 136.3 千 t となっている。
- ・平成 28 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 117.5 千 t、次いで扇町駅が 16.4 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 23 年 9 月をもって貨物の取扱いがなくなった。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-35 京浜臨海部における貨物線の取扱貨物量の推移（発送）

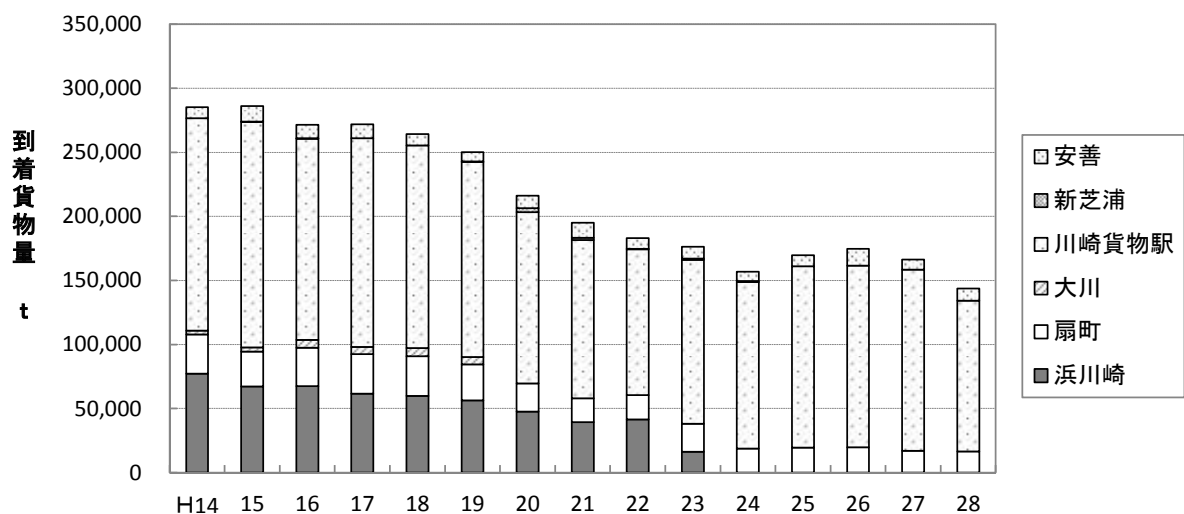


(単位:t)

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	H25年度	H26年度	H27年度	H28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	-	-	32	-	-
扇町	245.532	236.992	239.792	241.836	244.790	222.936	184.996	157.760	163.170	184.926	160.480	166.600	167.960	144.840	140.080
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	151.363	148.780	154.163	136.360
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	46.088	69.136	42.864	51.396

(注) 浜川崎駅は、東亜石油扇町工場へ続く専用線による H23 年 9 月の最終出荷をもって貨物の取扱いを廃止
(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-36 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	H25年度	H26年度	H27年度	H28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	—	—	32	—	—
扇町	30,413	27,086	29,988	30,941	31,073	28,195	21,812	18,560	19,200	21,760	18,800	19,600	19,760	17,040	16,480
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	141,457	141,744	141,254	117,573
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	8,600	13,208	7,916	9,700

※浜川崎駅は東亜石油扇町工場へ続く専用線によるH23年9月の最終出荷をもって廃止
 (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

ア 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、羽田空港跡地地区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。
- ・平成 29 年 3 月には横浜北線が開通し、横羽線及び大黒線の生麦ジャンクションと第三京浜の港北ジャンクションがつながり、臨海部と横浜市北部の連携が強化された。
- ・羽田連絡道路の整備は、平成 29 年度から着工し、平成 32 年度に完成を予定している。

図表 II-37 京浜臨海部の主な道路



(出所) 京浜臨海部再生整備協議会資料、国土交通省資料、川崎市資料等を基に作成

イ 道路交通量

- 自動車類交通量は、高速神奈川線 6 号川崎線、一般国道 15 号の増加が顕著
- 大型車混入率では、高速湾岸線が大きく増加、一方、東京大師横浜線は交通量とともに減少が顕著

- ・京浜臨海部の平成 27 年度の自動車類交通量は、平成 22 年度に比べ、一般国道 15 号（一般国道 409 号～一般国道 132 号）が増加率 85.7%と一番高く、次いで高速神奈川 6 号川崎線（川崎区浮島町・61.3%増）、高速神奈川 6 号川崎線（川崎区江川 2 丁目・51.2%増）となっている。
- ・一方、減少が目立ったのは、東京大師横浜線（川崎区大師河原 1 丁目 3）が減少率▲40.5%と大きく減少、次いで東京大師横浜線（川崎区小田 7 丁目 3・▲32.1%）となっている。
- ・大型車の混入率では、高速湾岸線（川崎区扇島）が 19 ポイント上昇、一方、東京大師横浜線（大黒橋通～国道 15 号）は 19.9 ポイント減少している。

図表 II-38 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 27 年度）

	路線名 (観測地点・区間名)	H27年度		H22年度		H27年度/H22年度
		平日12時間 自動車類 交通量(台)	大型車 混入率(%)	平日12時間 自動車類 交通量(台)	大型車 混入率(%)	平日12時間 自動車類 交通量(増減率)
都市高速道路	高速湾岸線(川崎区浮島町)	65,595	37.8%	52,711	40.8%	24.4%
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	61,916	40.1%	49,098	40.2%	26.1%
	高速湾岸線(川崎区扇島)	62,464	38.5%	54,077	19.5%	15.5%
	高速神奈川1号横羽線(川崎区殿町1丁目)	58,956	13.1%	59,087	18.2%	-0.2%
	高速神奈川1号横羽線(川崎区塩浜1丁目)	57,443	13.6%	56,779	18.4%	1.2%
	高速神奈川1号横羽線(鶴見区寛政町)	62,191	13.5%	65,468	15.5%	-5.0%
	高速神奈川1号横羽線(神奈川区守屋町4丁目)	52,794	11.4%	53,449	12.5%	-1.2%
	高速神奈川5号大黒線(鶴見区生麦2丁目)	9,834	17.8%	12,371	24.0%	-20.5%
	高速神奈川6号川崎線(川崎区浮島町)	6,751	24.3%	4,185	16.2%	61.3%
	高速神奈川6号川崎線(川崎区江川2丁目)	3,842	13.2%	2,541	14.2%	51.2%
一般国道	一般国道15号(一般国道409号～一般国道132号)	31,228	26.4%	16,816	22.2%	85.7%
	一般国道15号(川崎区池田1丁目2)	25,940	21.7%	23,905	23.6%	8.5%
	一般国道15号(鶴見区生麦1丁目1)	31,467	27.0%	26,498	23.8%	18.8%
	一般国道132号(川崎区夜光2丁目2)	20,933	49.5%	22,801	50.8%	-8.2%
	一般国道132号(川崎区中島2丁目3)	16,670	27.1%	18,970	28.3%	-12.1%
	一般国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)	18,251	48.8%	17,171	50.4%	6.3%
	一般国道409号(東京大師横浜線～一般国道15号)	17,989	30.0%	14,601	27.9%	23.2%
主要地方道	東京大師横浜線(川崎区大師河原1丁目3)	20,738	39.8%	24,051	40.8%	-13.8%
	東京大師横浜線(川崎区小田7丁目3)	18,440	35.1%	30,976	41.4%	-40.5%
	東京大師横浜線(大黒橋通～国道15号)	14,142	28.9%	20,829	48.8%	-32.1%
一般県道	扇町川崎停車場線(川崎区浅野町1)	10,006	59.7%	9,829	60.2%	1.8%
	扇町川崎停車場線(川崎区大島2丁目6)	9,116	27.9%	9,980	26.5%	-8.7%
市道	殿町夜光線(川崎区小島町1)	10,639	62.2%	10,082	64.6%	5.5%
	皇橋水江町線(川崎区池上新町3丁目5)	14,120	46.1%	12,771	44.4%	10.6%

(出所) 国土交通省「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」

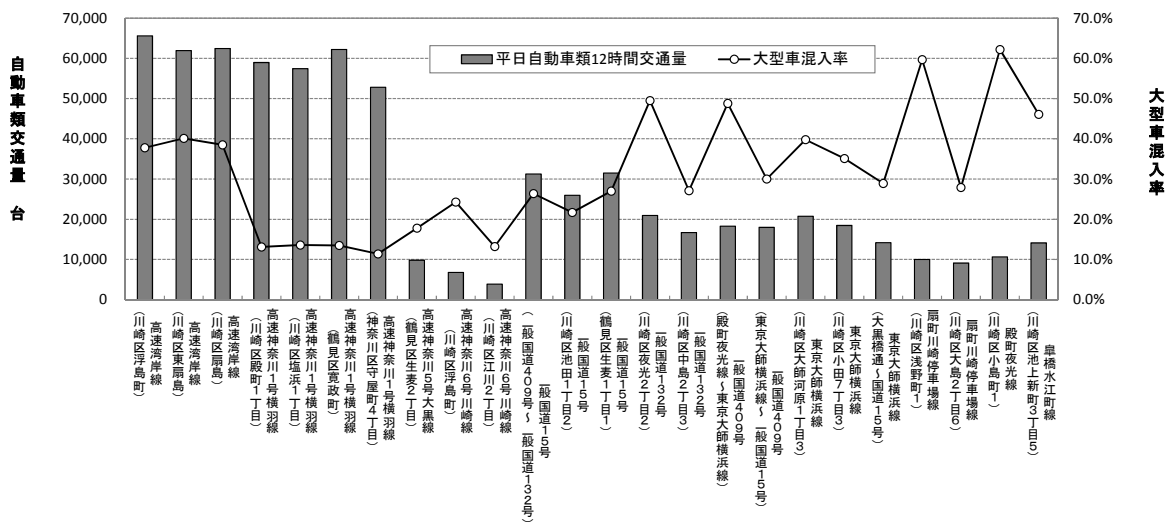
ウ 道路の混雑度等

【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以上と高い路線は、路線に若干変化はあるものの平成22年度、平成27年度ともに11か所

- ・幹線道路の平成27年度の平日混雑度は、皐橋水江町線(川崎区池上新町)が1.98で一番高く、次いで国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)で1.92となっている。
- ・平成22年度において平日混雑度が高かった3か所では、皐橋水江町線(川崎区池上新町)が1.44から1.98と大幅に悪化、一方、東京大師横浜線(大黒橋通～国道15号)は1.62から1.28、一般国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)が2.00から1.92と若干ながら混雑度は低下している。
- ・その他では、一般国道15号(鶴見区生麦1丁目1)が0.81から1.41と悪化が目立つ。

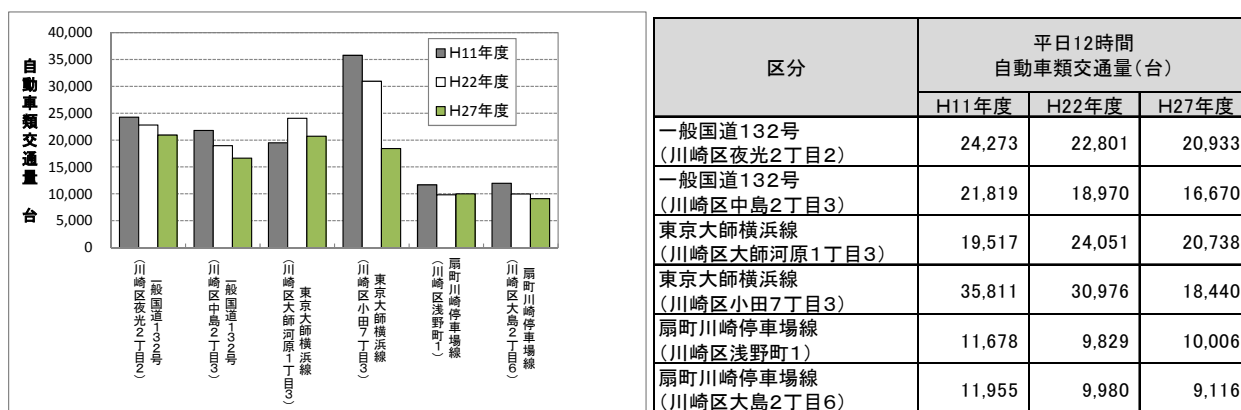
図表 II-39 京浜臨海部の自動車類交通量(平日12時間)及び平日混雑度(平成27年度)



区分	路線名 (観測地点・区間名)	H27年度		H22年度		H27年度-H22年度
		平日12時間 自動車類 交通量(台)	平日混雑度	平日12時間 自動車類 交通量(台)	平日混雑度	平日混雑度 増減
都市高速道路	高速湾岸線(川崎区浮島町)	65,595	0.90	52,711	0.79	0.11
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	61,916	0.91	49,098	0.78	0.13
	高速湾岸線(川崎区扇島)	62,464	1.00	54,077	0.77	0.23
	高速神奈川1号横羽線(川崎区殿町1丁目)	58,956	0.91	59,087	0.98	-0.07
	高速神奈川1号横羽線(川崎区塩浜1丁目)	57,443	0.90	56,779	1.06	-0.16
	高速神奈川1号横羽線(鶴見区寛政町)	62,191	0.98	65,468	1.09	-0.11
	高速神奈川1号横羽線(神奈川区守屋町4丁目)	52,794	0.86	53,449	0.98	-0.12
	高速神奈川5号大黒線(鶴見区生麦2丁目)	9,834	0.18	12,371	0.24	-0.06
	高速神奈川6号川崎線(川崎区浮島町)	6,751	0.15	4,185	0.09	0.06
一般国道	高速神奈川6号川崎線(川崎区江川2丁目)	3,842	0.11	2,541	0.08	0.03
	一般国道15号(一般国道409号～一般国道132号)	31,228	0.83	16,816	0.44	0.39
	一般国道15号(川崎区池田1丁目2)	25,940	0.78	23,905	0.67	0.11
	一般国道15号(鶴見区生麦1丁目1)	31,467	1.41	26,498	0.81	0.60
	一般国道132号(川崎区夜光2丁目2)	20,933	1.24	22,801	1.23	0.01
	一般国道132号(川崎区中島2丁目3)	16,670	1.35	18,970	1.09	0.26
	一般国道409号(殿町夜光線～東京大師横浜線)	18,251	1.92	17,171	2.00	-0.08
	一般国道409号(東京大師横浜線～一般国道15号)	17,989	1.39	14,601	1.23	0.16
主要地方道	東京大師横浜線(川崎区大師河原1丁目3)	20,738	1.09	24,051	1.11	-0.02
	東京大師横浜線(川崎区小田7丁目3)	18,440	0.70	30,976	1.08	-0.38
	東京大師横浜線(大黒橋通～国道15号)	14,142	1.28	20,829	1.62	-0.34
一般県道	扇町川崎停車場線(川崎区浅野町1)	10,006	1.30	9,829	1.25	0.05
	扇町川崎停車場線(川崎区大島2丁目6)	9,116	0.39	9,980	0.25	0.14
市道	殿町夜光線(川崎区小島町1)	10,639	1.05	10,082	1.19	-0.14
	皐橋水江町線(川崎区池上新町3丁目5)	14,120	1.98	12,771	1.44	0.54

(出所) 国土交通省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」

図表 II-40 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・平成 27 年度)



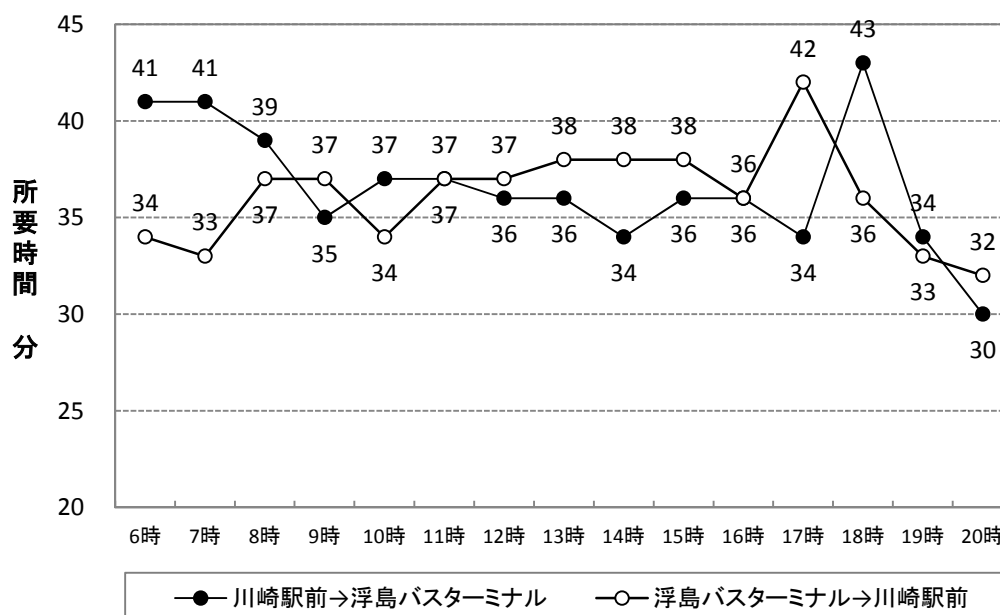
(出所) 国土交通省「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」

【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) である。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-41 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)ホームページ (H30年9月現在)

(3) 港湾

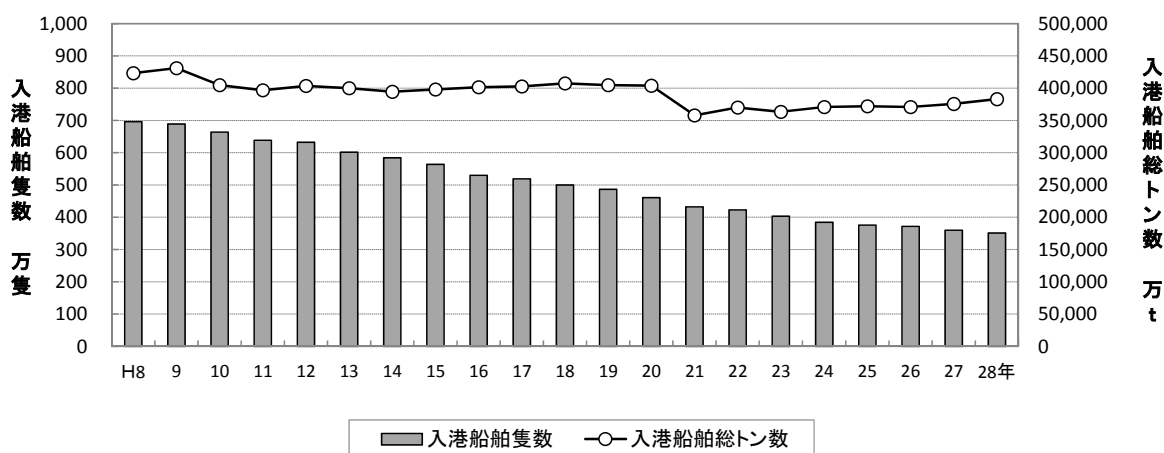
ア 船舶の入港状況

【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ゆるやかな増加基調

- ・平成 28 年の全国の港湾の入港船舶隻数は 3,510 千隻、入港船舶総トン数は 3,830 百万 t である。
- ・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約 50%減少、入港船舶総トン数も 9%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-42 全国港湾の入港船舶隻数、入港総船舶トン数の推移



区分	入港船舶隻数 (隻)	入港船舶総トン数 (t)
H8年	6,957,786	4,231,106,332
9	6,889,352	4,310,229,663
10	6,639,967	4,046,405,211
11	6,387,021	3,968,341,759
12	6,323,937	4,034,827,613
13	6,015,102	4,000,883,600
14	5,841,503	3,946,664,975
15	5,642,274	3,978,723,070
16	5,301,734	4,016,536,976
17	5,190,602	4,026,459,547
18	5,004,663	4,074,540,959
19	4,868,770	4,049,089,316
20	4,608,619	4,038,983,787
21	4,324,046	3,579,781,038
22	4,231,393	3,699,210,101
23	4,036,366	3,632,315,122
24	3,842,949	3,708,460,432
25	3,760,183	3,722,324,273
26	3,718,737	3,710,602,457
27	3,596,395	3,754,747,476
H28年	3,510,866	3,830,976,819

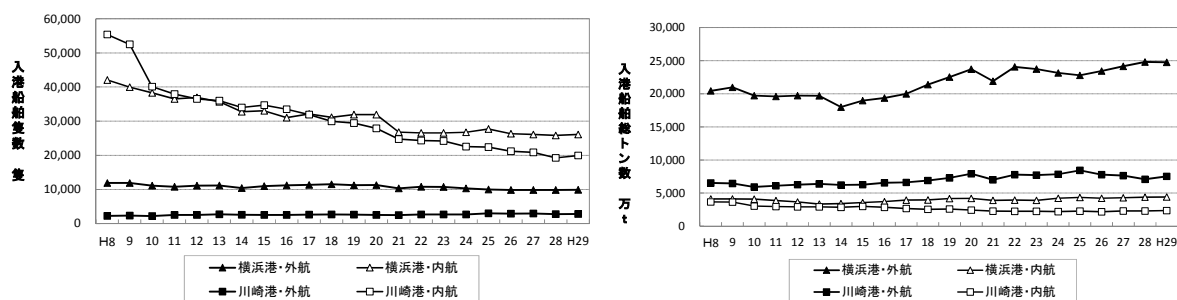
(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

【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減少、内航は横ばい。入港船舶総トン数は外航・内航ともに増加傾向

- ・平成 29 年の横浜港・川崎港の入港船舶隻数は横浜港が外航 9,872 隻・内航 26,104 隻、川崎港が外航 2,821 隻・内航 19,929 隻である。
- ・同様に入港船舶総トン数は横浜港が外航 247.7 百万 t・内航 44.1 百万 t、川崎港が外航 75.2 百万 t・内航 23.5 百万 t である。
- ・横浜港・川崎港の入港船舶隻数の推移は、両港ともに外航・内航共にほぼ横ばい傾向にある。また、入港船舶総トン数では、横浜港、川崎港ともに内航は平成 27 年以降増加傾向、外航は平成 27 年以降、横浜港は増加傾向ながら平成 29 年は前期比若干の減少、川崎港は減少傾向にあったが平成 29 年は増加に転じている。

図表 II-43 横浜港・川崎港の入港船舶隻数・入港船舶総トン数の推移



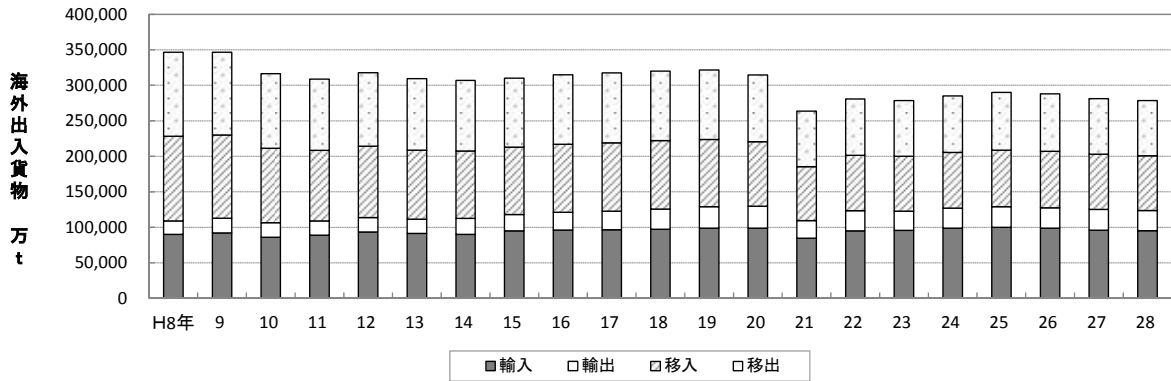
区分	入港船舶隻数(隻)				入港船舶総トン数(t)			
	横浜港		川崎港		横浜港		川崎港	
	外航	内航	外航	内航	外航	内航	外航	内航
H8年	11,917	42,059	2,262	55,388	204,369,839	41,078,387	65,106,714	36,685,287
9	11,908	39,989	2,362	52,471	209,681,307	40,974,489	64,573,835	36,351,306
10	11,091	38,296	2,202	40,088	197,216,393	40,677,068	59,104,347	30,298,970
11	10,772	36,504	2,530	37,917	196,053,691	38,651,163	61,032,186	29,529,561
12	11,114	36,930	2,526	36,501	197,280,987	36,518,524	62,651,757	29,217,453
13	11,144	35,680	2,744	36,016	197,061,127	33,214,303	63,898,852	29,107,244
14	10,409	32,739	2,600	34,029	180,047,314	34,133,505	62,105,403	28,536,694
15	10,982	33,014	2,546	34,698	189,694,073	35,585,184	62,654,695	29,802,166
16	11,214	31,038	2,557	33,477	193,647,519	37,070,127	65,354,201	28,533,248
17	11,323	32,092	2,633	31,909	200,018,281	39,485,185	66,116,882	26,471,847
18	11,506	31,116	2,672	29,941	214,062,413	39,500,020	68,854,211	25,409,667
19	11,264	31,893	2,641	29,465	225,350,108	41,749,281	72,825,943	25,899,237
20	11,308	31,894	2,543	27,927	237,155,165	41,982,711	79,124,530	24,221,149
21	10,316	26,788	2,477	24,727	219,014,536	38,828,861	69,998,590	22,615,079
22	10,765	26,545	2,664	24,305	240,788,506	39,381,820	77,798,026	22,462,527
23	10,709	26,540	2,679	24,202	237,431,276	38,930,101	77,186,318	22,451,632
24	10,313	26,734	2,662	22,568	231,686,787	42,183,228	78,449,228	21,992,259
25	9,970	27,736	3,008	22,439	228,007,909	43,269,068	84,289,161	22,612,960
26	9,863	26,324	2,908	21,194	234,485,541	42,235,655	77,859,068	21,686,885
27	9,865	26,114	2,946	20,892	241,660,331	42,894,902	76,272,026	22,934,547
28	9,849	25,828	2,792	19,245	248,067,044	43,728,364	70,859,451	22,772,458
H29年	9,872	26,104	2,821	19,929	247,782,705	44,121,111	75,298,807	23,556,400

(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

イ 取扱貨物量

- 平成 28 年の全国の海上出入貨物量は 27 億 8,319 万 t で、平成 25 年以降は減少傾向
- ・ 平成 28 年の全国の海上出入貨物量は 27 億 8,319 万 t で、平成 25 年以降は、輸出に大きな変動はないものの、輸入、移入、移出の取扱量で減少が目立ち、減少傾向にある。

図表 II-44 全国の海上出入貨物量の推移



(単位: 万t)

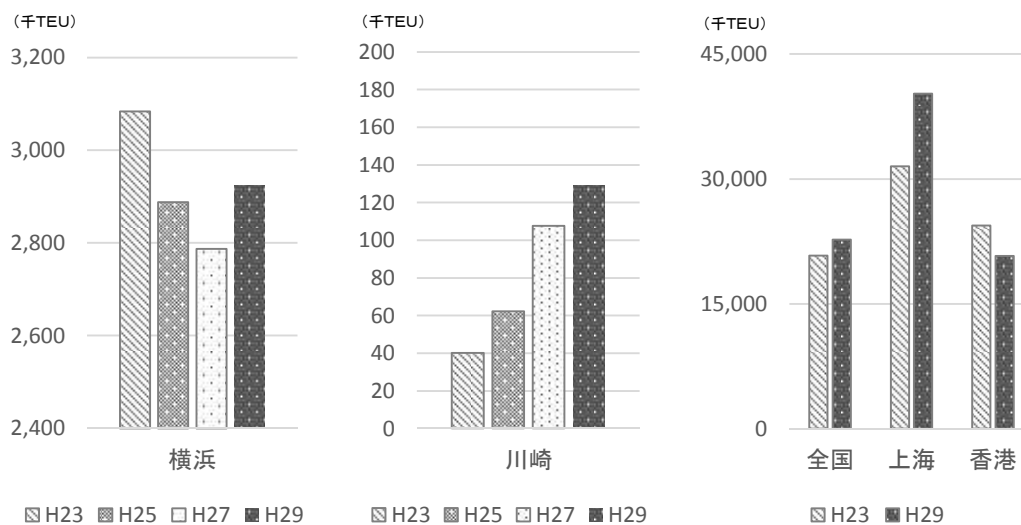
	外国貿易		内国貿易		合計
	輸入	輸出	移入	移出	
H8年	90,201	18,769	119,136	118,389	346,495
9	91,995	20,796	117,225	116,511	346,526
10	85,880	20,505	104,957	105,197	316,540
11	88,886	20,087	99,586	100,182	308,740
12	93,416	20,324	100,445	103,592	317,777
13	91,609	20,020	97,126	100,639	309,393
14	90,333	22,366	94,664	99,361	306,724
15	94,929	22,975	94,963	97,124	309,991
16	96,267	24,936	96,000	97,781	314,985
17	96,566	26,066	96,466	98,307	317,405
18	97,166	28,481	96,485	97,970	320,102
19	98,772	30,383	94,672	97,672	321,500
20	98,924	30,979	90,700	93,975	314,578
21	84,776	24,522	76,006	78,329	263,633
22	94,950	28,585	77,727	79,463	280,725
23	95,532	27,100	77,517	78,247	278,395
24	98,810	28,092	78,657	79,616	285,175
25	100,112	28,969	79,807	81,126	290,013
26	98,887	28,729	79,549	80,687	287,852
27	95,983	29,360	77,750	78,104	281,197
H28	95,171	28,677	76,926	77,546	278,319

(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総じて増加傾向にあるが、世界の主要港との差は拡大

・国内のコンテナ取扱量は、平成 29 年は全国で、22,722 千 TEU と平成 23 年 (20,794 千 TEU) の比べ、約 1 割増となっている。世界の主要港の取扱貨物量は増加傾向にあり、近年アジア諸国の港が上位を占め、上海 (中国・40,230 千 TEU) が 1 位、香港 (中国・20,760 千 TEU) が 5 位となっている。横浜港は平成 25 年、27 年は減少傾向にあったが、平成 29 年は 2,924 千 TEU と増加に転じている。川崎港は平成 25 年以降、増加傾向にあり平成 29 年は 129 千 TEU となっている。

図表 II-45 港湾別コンテナ取扱個数

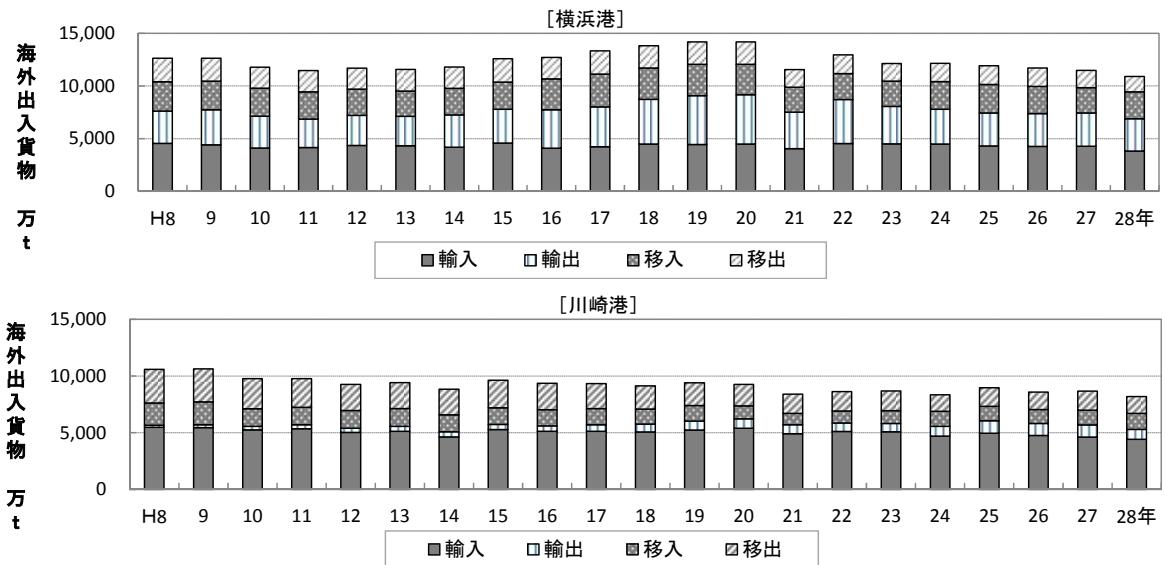


(出所) 国土交通省

● 平成 28 年の海上出入貨物量は横浜港 1 億 911 万 t、川崎港 8,197 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 28 年の海上出入貨物量は、横浜港で 1 億 911 万 t、川崎港で 8,197 万 t となっている。
- ・横浜港の貨物量は平成 21 年に大きく減少、平成 22 年は若干回復したものの、以降、外国貿易の減少傾向が目立つ。川崎港は平成 21 年の減少以降、輸入は減少傾向にあるが、輸出は増加傾向にある。

図表 II-46 横浜港、川崎港の海上出入貨物量の推移



(単位: 万t)

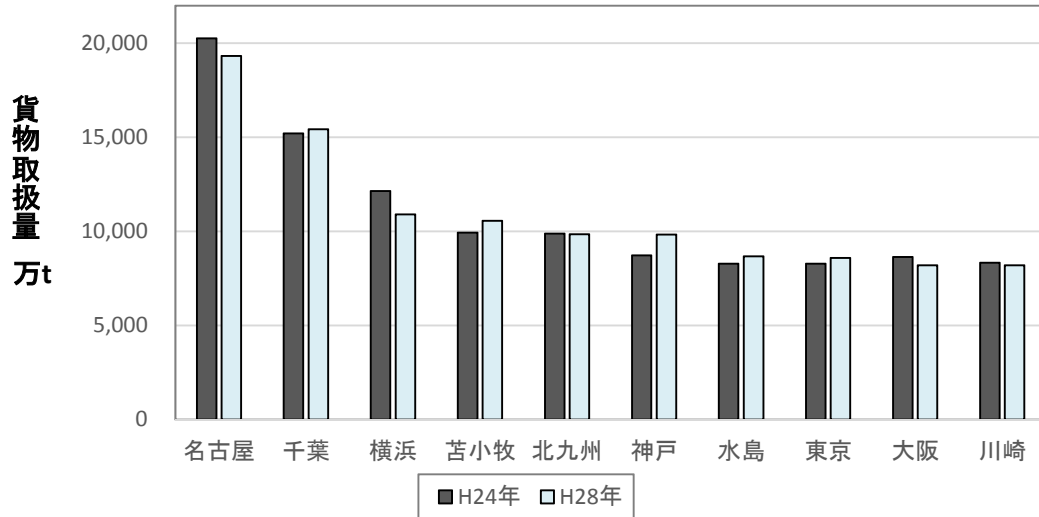
区分	横浜港				川崎港			
	外国貿易		内国貿易		外国貿易		内国貿易	
	輸入	輸出	移入	移出	輸入	輸出	移入	移出
H8年	4,564	3,065	2,764	2,252	5,462	201	1,956	2,960
9	4,422	3,330	2,720	2,174	5,458	251	2,005	2,899
10	4,110	3,041	2,634	1,997	5,253	305	1,551	2,659
11	4,159	2,713	2,568	2,013	5,331	386	1,525	2,522
12	4,346	2,870	2,478	2,005	5,008	368	1,586	2,305
13	4,321	2,806	2,401	2,040	5,116	448	1,566	2,283
14	4,179	3,068	2,524	2,037	4,628	446	1,507	2,244
15	4,589	3,197	2,588	2,223	5,274	465	1,459	2,435
16	4,101	3,645	2,922	2,028	5,132	470	1,418	2,341
17	4,225	3,794	3,113	2,197	5,126	592	1,407	2,197
18	4,496	4,238	2,967	2,118	5,061	698	1,330	2,047
19	4,443	4,630	2,996	2,106	5,225	813	1,353	2,002
20	4,477	4,690	2,891	2,119	5,392	842	1,141	1,899
21	4,049	3,455	2,377	1,672	4,916	786	995	1,715
22	4,529	4,190	2,459	1,786	5,107	762	1,050	1,704
23	4,515	3,560	2,382	1,675	5,076	750	1,103	1,745
24	4,478	3,313	2,625	1,723	4,700	865	1,326	1,438
25	4,295	3,146	2,692	1,784	4,962	1,098	1,267	1,633
26	4,255	3,114	2,586	1,746	4,763	1,062	1,209	1,548
27	4,290	3,159	2,395	1,631	4,604	1,075	1,302	1,686
H28年	3,830	3,062	2,556	1,463	4,404	901	1,393	1,499

(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

● 平成 28 年の貨物取扱量は全国の中で横浜港 3 位、川崎港 10 位

・平成 28 年の全国主要港における貨物取扱量は、平成 24 年と比べ横浜港は 1,227 万 t、川崎港は 132 万 t のともに減少となっており、順位では横浜港は 3 位と変わらず、川崎港は 8 位から 10 位となっている。

図表 II-47 港湾貨物取扱量上位 10 港（平成 24 年・28 年）



平成 28 年

(単位：万 t)

区分		総貨物量	輸出	輸入	内国貿易	内航フェリー
1	名古屋	19,326	5,271	7,576	6,066	412
2	千葉	15,433	953	8,281	6,200	-
3	横浜	10,912	3,062	3,831	4,019	-
4	苫小牧	10,560	107	1,597	3,170	5,687
5	北九州	9,853	722	2,514	2,321	4,297
6	神戸	9,831	2,331	2,842	1,881	2,778
7	水島	8,675	949	4,563	3,163	-
8	東京	8,595	1,337	3,473	2,873	913
9	大阪	8,203	936	2,475	1,663	3,129
10	川崎	8,197	901	4,404	2,892	-

平成 24 年

(単位：万 t)

区分		総貨物量	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・28 港湾取扱貨物量ランキング」

● 輸入では原油が川崎港での輸入貨物が国内7位、野菜・果物で横浜港が国内2位、輸出では完成自動車で横浜港が国内2位、川崎港は5位

- ・平成28年の品種別輸入貨物では、原油で川崎港が9,901千tで国内7位、LNGで川崎港が14,893千tで国内5位、横浜港が8,186千tで国内9位、野菜・果物で横浜港が1,331千tで国内2位、川崎港が452千tで6位となっており、上位10港の合計で、全国取扱量の98.8%と大半を占めている。
- ・同様に輸出貨物は、完成自動車で横浜港が12,650千tで国内2位、川崎港が4,025千tで国内5位となっている。

図表 II-48 輸入・輸出貨物の品種別上位10港（平成28年）

区分	輸入			輸出	
	原油	LNG	野菜・果物	完成自動車	
1	千葉 32,741	木更津 23,834	東京 1,594	名古屋	24,433
2	喜入 29,809	千葉 22,369	横浜 1,331	横浜	12,650
3	四日市 16,782	姫路 19,009	神戸 1,123	三河	9,127
4	水島 15,257	名古屋 16,929	博多 518	広島	4,183
5	堺泉北 12,970	川崎 14,893	大阪 469	川崎	4,025
6	鹿島 10,640	四日市 13,303	川崎 452	苅田	3,862
7	川崎 9,901	堺泉北 8,996	名古屋 318	三田尻中関	2,905
8	名古屋 8,242	新潟 8,509	北九州 70	博多	2,651
9	苫小牧 6,820	横浜 8,186	下関 65	神戸	2,547
10	仙台塩釜 6,552	直江津 4,774	那覇 29	堺泉北	1,034
計(A)	149,714	140,802	5,969	67,417	
全国計(B)	172,359	157,154	6,041	72,485	
A/B(%)	86.9	89.6	98.8	93.0	

(出所) 国土交通省「平成28年港湾統計(年報)」

● 移出貨物量では石油製品が川崎港、横浜港とも上位

● 移入貨物量では川崎港がLPG、原油、石油製品とも上位を占め、横浜港は原油で国内1位

- ・平成28年の品種別移出貨物では、LPGで横浜港が304千tで国内7位、川崎港が296千tで同8位、石油製品で川崎港が12,206千tで国内4位、横浜港が8,632千tで同6位、原油で横浜港が474千tで国内8位となっている。
- ・同様に移入貨物では、LPGで川崎港が313千tで国内5位、石油製品で川崎港が2,954千tで国内4位、横浜港が1,856千tで同8位、原油で横浜港が10,307千tで国内1位、川崎港が2,152千tで同4位となっている。

図表 II-49 移出・移入貨物の品種別上位10港（平成28年）

品種	LPG		石油製品				原油	
	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入
1	千葉 2,130	姫路 456	千葉 25,106	千葉 5,651	喜入 60,397	横浜 10,307		
2	大分 1,228	名古屋 379	水島 15,852	東京 4,191	鹿川 2,841	堺泉北 6,246		
3	四日市 1,065	清水 323	四日市 13,759	博多 3,884	千葉 1,684	岩国 5,613		
4	水島 674	鹿島 318	川崎 12,206	川崎 2,954	金武湾 1,526	川崎 2,152		
5	青森 523	川崎 313	堺泉北 9,193	名古屋 2,801	堺泉北 1,187	水島 1,861		
6	名古屋 405	千葉 302	横浜 8,632	苫小牧 2,619	小名浜 858	日高 579		
7	横浜 304	四日市 291	鹿島 8,032	新潟 2,028	苫小牧 482	和歌山下津 408		
8	川崎 296	堺泉北 289	苫小牧 7,988	横浜 1,856	横浜 474	仙台塩釜 346		
9	東播磨 292	石狩湾新 278	宇部 6,663	仙台塩釜 1,845	徳山下松 458	小名浜 282		
10	徳山下松 283	水島 277	和歌山下津 5,337	釧路 1,648	直江津 444	伏木富山 238		
計(A)	7,201	3,227	112,768	29,477	70,351	28,032		
全国計(B)	9,258	5,681	135,248	66,613	71,124	29,640		
A/B(%)	77.8	56.8	83.4	44.3	98.9	94.6		

(出所) 国土交通省「平成28年港湾統計(年報)」

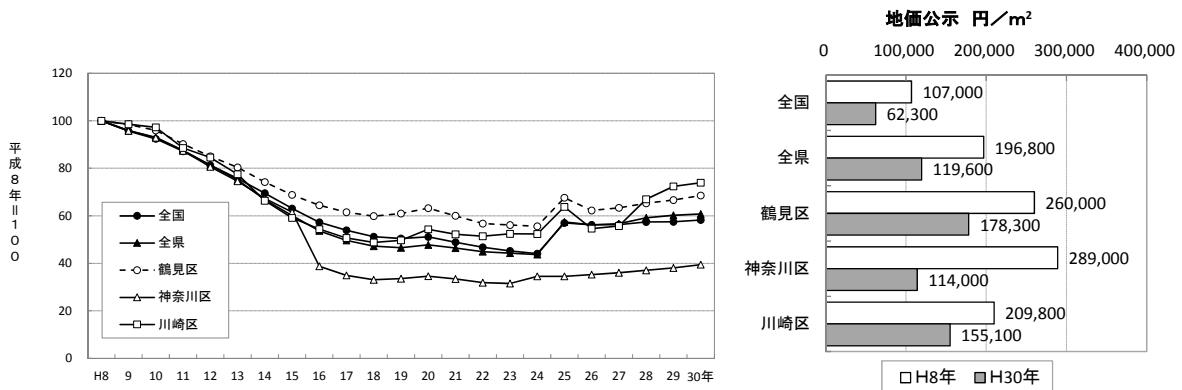
4 社会的条件

(1) 地価動向

- 京浜3区の工業地の1㎡あたり平均価格は、鶴見区、川崎区は全県平均よりも高いが、神奈川県は全県平均よりも若干低い
- 工業地の1㎡あたりの平均価格の推移は、全県平均、京浜3区ともに平成8年以降下降し、その後は横ばいの傾向にあったが、近年は概ね上昇傾向にある

- ・京浜3区における平成30年の工業地の1㎡あたり平均価格は、鶴見区が178,300円、川崎区が155,100円と全県平均の119,600円を上回っているが、神奈川県は114,000円と全県平均の価格を若干下回っている。
- ・工業地の1㎡あたり平均価格は、平成8年を100とすると、全県平均は平成24年の43.7を底として、平成30年は60.8に回復した。また、京浜3区においては、鶴見区は平成24年の55.6を底として平成30年は68.6に、川崎区は平成18年の48.8を底として平成30年は73.9に、それぞれ全県平均を上回る回復をしたが、神奈川県は平成23年の31.5を底として平成30年は39.4と、回復の度合いは全県平均や他の2区を下回った。

図表 II-50 全国・全県・京浜3区の工業地の平均地価の推移



区分	工業地平均(円/㎡)					工業地平均(H8年=100)				
	全国	全県	鶴見区	神奈川県	川崎区	全国	全県	鶴見区	神奈川県	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
9	102,400	188,700	256,000	277,000	206,800	95.7	95.9	98.5	95.8	98.6
10	98,900	183,000	249,500	268,500	204,000	92.4	93.0	96.0	92.9	97.2
11	93,200	172,300	234,500	252,500	185,800	87.1	87.6	90.2	87.4	88.6
12	87,000	160,200	221,000	233,000	177,400	81.3	81.4	85.0	80.6	84.6
13	81,000	147,900	209,000	215,500	162,600	75.7	75.2	80.4	74.6	77.5
14	74,400	131,400	193,000	194,500	139,200	69.5	66.8	74.2	67.3	66.3
15	67,500	118,200	179,000	178,000	124,000	63.1	60.1	68.8	61.6	59.1
16	61,300	105,600	167,500	112,000	114,100	57.3	53.7	64.4	38.8	54.4
17	57,700	97,600	160,000	101,000	106,300	53.9	49.6	61.5	34.9	50.7
18	54,800	93,000	155,700	95,500	102,400	51.2	47.3	59.9	33.0	48.8
19	54,000	91,600	158,500	96,900	104,300	50.5	46.5	61.0	33.5	49.7
20	54,700	94,000	164,300	100,000	114,000	51.1	47.8	63.2	34.6	54.3
21	52,300	91,300	156,000	96,500	109,500	48.9	46.4	60.0	33.4	52.2
22	50,000	88,400	147,500	92,000	107,800	46.7	44.9	56.7	31.8	51.4
23	48,400	87,100	145,800	91,000	110,000	45.2	44.3	56.1	31.5	52.4
24	47,200	86,000	144,500	99,700	109,800	44.1	43.7	55.6	34.5	52.3
25	61,000	113,000	175,700	99,700	133,800	57.0	57.4	67.6	34.5	63.8
26	60,100	110,600	161,800	102,000	114,500	56.2	56.2	62.2	35.3	54.6
27	60,200	111,500	164,700	104,000	116,800	56.3	56.7	63.3	36.0	55.7
28	61,400	116,500	169,700	107,000	140,500	57.4	59.2	65.3	37.0	67.0
29	61,500	118,500	173,300	110,000	151,900	57.5	60.2	66.7	38.1	72.4
H30年	62,300	119,600	178,300	114,000	155,100	58.2	60.8	68.6	39.4	73.9

(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

ア 都市計画関連

① 用途地域

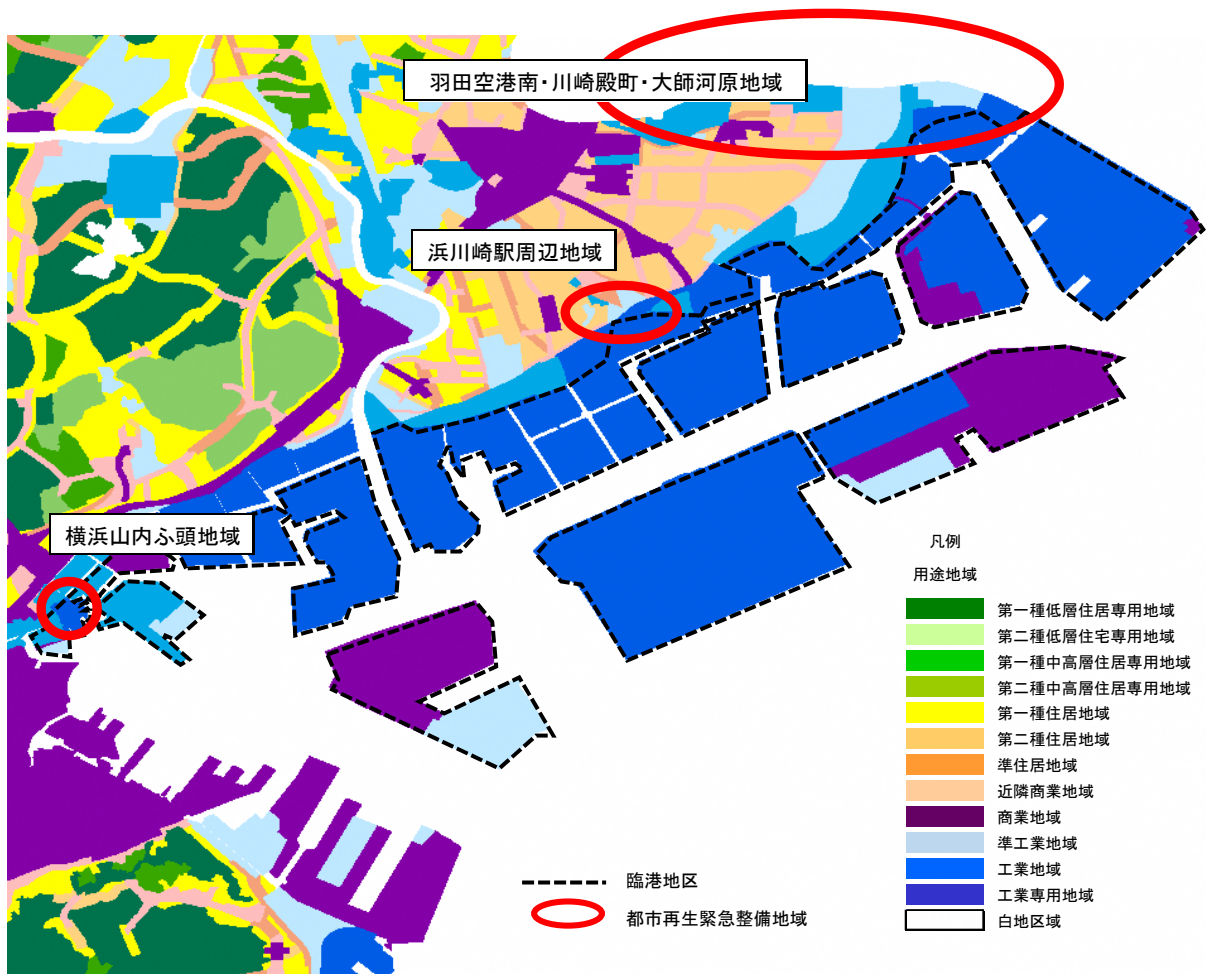
京浜臨海部では、都市計画法に基づく用途地域として、産業道路より海側の地域は概ね工業専用地域又は工業地域に指定されている。工業専用地域、工業地域以外では、川崎区の産業道路と運河に挟まれた地区の一部等で準工業地域に指定されているほか、臨港地区の商港区である鶴見区の大黒ふ頭、神奈川区の出田町、川崎区の千鳥町、東扇島等で商業地域に指定されている。

② 臨港地区

京浜臨海部では、運河より海側の地区はほぼ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である。

図表 II-51 京浜臨海部の用途地域等指定



(出所)「京浜臨海部再編整備協議会ホームページ」

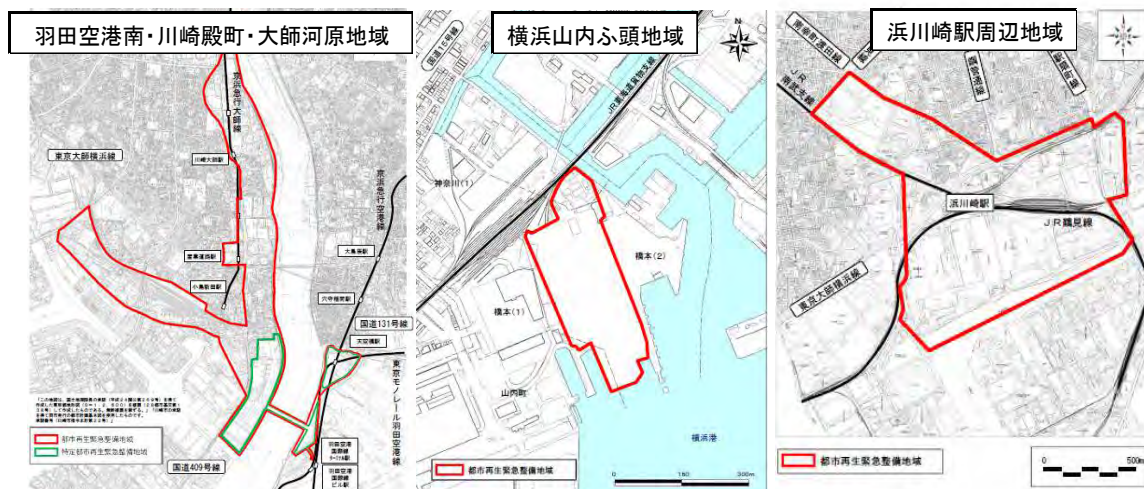
③都市再生緊急整備地域

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、平成14年10月に「川崎殿町・大師河原地域」と「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た。

以降、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、平成24年1月に指定区域が拡大されるとともに、殿町地区が特定都市再生緊急整備地域に指定され、平成28年11月に東京都大田区の羽田空港跡地地区及び連絡道路等の区域を追加した「羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域」として新たに指定されている。

図表 II-52-1 京浜臨海部の都市再生緊急整備地域



(出所) 内閣府

図表 II-52-2 京浜臨海部における都市再生緊急整備地域（概要）

区分	川崎市川崎区			横浜市神奈川区
	羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域	特定都市再生緊急整備地域	浜川崎駅周辺地域	横浜山内ふ頭地域
整備の目標	国際拠点空港である羽田空港に近接する大田区羽田空港南地区、川崎市殿町・大師河原地区において、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、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、都市機能の集積を進め、東京圏のビジネス機能、新産業創造・発信機能を支え、日本経済の持続的な発展を牽引する国際競争拠点を形成	国家戦略特区における東京圏の重要なエリアである羽田空港南地区と殿町地区において、羽田空港を中心とした連携を強化し、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業・情報等を集めるとともに、ライフサイエンス分野等におけるイノベーションや、東京圏の国際化と活性化に寄与する機能形成を通じ、東京圏のビジネス機能、新産業創造・発信機能を支える成長戦略拠点を形成	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、みらい21地区と一体となった横浜臨海部の複合拠点を形成
都市開発事業を通じて進捗すべき都市機能に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○羽田空港周辺・京浜臨海部の特長と強みを活かした「ヒト・モノ・ビジネス」の交流促進や連携強化を図ることにより、日本の魅力・強みを集め、世界を惹きつける魅力的な都市環境を形成するとともに、イノベーションを創出する研究開発機能やそれを支える多様な機能を強化 ○成長戦略拠点の形成を支えるインフラ整備等による交通ネットワークの強化 	<ul style="list-style-type: none"> (南渡田) <ul style="list-style-type: none"> ○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) <ul style="list-style-type: none"> ○南渡田地区の研究開発拠点に隣接した、良好な居住機能を中心とした複合市街地の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○成長戦略拠点の形成を支える羽田空港南地区と殿町地区とを結ぶ連絡道路の整備とバス等による両地区間のアクセスの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路川崎駅前線の整備 ○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 ○憩いやうる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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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関し必要な事項	○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	○羽田空港南地区、殿町地区における導入機能について、相互補完、連携しながら都市開発事業を促進	-	○海に向かう空間的な広がりを確保するため、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	-	<ul style="list-style-type: none"> ◎川崎生命科学・環境研究センター整備事業 ◎殿町プロジェクトⅡ ◎(仮称)殿町プロジェクトホテル棟／Ⅰ棟新築工事 	-	-
都市再生特別地区	-	-	-	山内ふ頭周辺地区
国際競争拠点都市整備事業	-	◎東京都市計画道路補助線街路第333号線、東京都市計画道路環状第8号線及び川崎市計課3・4・29号殿町羽田空港線	-	-

(出所) 内閣府地方創生推進室

④ 都市再生総合整備事業

「都市再生総合整備事業」は、大都市圏等の臨海部や既成市街地を中心に発生している大規模工場跡地等低未利用地において、都市再生をうながすトリガー（引き金）となる地区への都市基盤施設等の集中的な整備を実施するとともに、都市拠点の形成に資する民間都市開発事業等を促進することにより、円滑な土地利用転換を公民協働で推進することを目的としている。

都市構造再編の観点から都市基盤施設整備、面的整備及び拠点形成等の重点的な実施が必要不可欠な地域等であり、国土交通大臣が指定する相当規模の地域として、京浜臨海部地域（面積：4,400ha）、川崎中部・新鶴見都心地域（面積：2,000ha）の2地区が、都市・居住環境整備重点地域に指定されている。

イ 工場立地法

工場立地法は、工場立地が環境の保全を図りつつ適正に行われるようにするため、特定工場（敷地面積が9,000m²以上、又は建築物の建築面積の合計が3,000m²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等、国民経済の健全な発展と国民の福祉の向上に寄与することを目的とした法律で、昭和48年に制定された。

平成8年の現行基本方針の策定時以降、平成24年6月15日の工場立地法施行規則等の一部改正により、売電用の太陽光発電施設について環境施設として位置づけ、平成27年5月25日の工場立地に関する準則の一部改正により、一部業種の生産施設面積率の上限が65%に引き上げられるなど、都度の見直しが行われている。

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、平成29年4月には、工場立地法市準則条例を一部改正し、重複緑地を緑地面積に算入できる割合を25%から50%に引き上げた。

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。

また、基本方針の目標年次である平成22年を迎えたことから、同基本方針策定後の社会経済環境の変化、同基本方針に基づく工場の緑地整備等の進展状況、国における工場立地法の制度見直し状況と市としてのこれまでの対応等を踏まえ、「川崎市特定工場緑地整備基本方針」の検証を行い、検証結果を踏まえ、引き続き、現行基本方針における実現可能な当面の目標と将来の目標の設定による段階的な工場緑化を目指している。

ウ 京浜臨海部に関連する国の制度等

① 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。

② 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 月に殿町区域(キングスカイフロント・川崎市川崎区)、末広区域(横浜サイエンスフロンティア・横浜市鶴見区)ほか、計 4 か所にて国の指定を受け、平成 25 年 10 月には区域の変更(追加)についても指定、平成 29 年 4 月から新たな計画期間が始まった。

③ 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。

横浜市では、制度を活用した取組として、住宅容積率の緩和を活用した国家戦略住宅整備事業(横浜駅きた西口鶴屋地区)等を行っている。

④ 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省によりコンテナ港湾について「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」、京浜臨海部を含む京浜港（東京港、横浜港、川崎港）が、阪神港とともに選定された（平成 22 年 8 月）。

国際コンテナ戦略港湾においては、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進するとともに、その運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により公 設民営化等を通じ、国際競争力の強化を図るため、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律が平成 23 年 12 月に全面施行された。

平成 26 年 10 月に阪神港の港湾運営会社となる「阪神国際港湾株式会社」、平成 28 年 1 月には京浜港の港湾運営会社となる「横浜川崎国際港湾株式会社」が国の出資を受け設立され、東西の国際コンテナ戦略港湾において国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

⑤ 国際旅客船拠点形成港湾

国土交通省は、日本へのクルーズ船寄港が急増する中、民間による投資と公共による受入環境の整備を組み合わせた、新たなプロジェクトスキームによる国際クルーズ拠点形成を目指している。横浜港は、平成 29 年 6 月の港湾法（以下「法」という。）の一部改正により、法第 2 条の 3 第 1 項の規定に基づき、平成 29 年 7 月 26 日に、国土交通大臣から「国際旅客船拠点形成港湾」の指定を受けたことにより、法第 50 条の 16 第 1 項の規定に基づき、「横浜港国際旅客船拠点形成計画」を作成した。

⑥ 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、緊急輸送活動の支援業務や、岸壁・航路の応急復旧や障害物の除去等による交通の確保、運送事業者に対する輸送の要請、船舶、航空機を用いた緊急輸送の支援を行う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東扇島地区基幹的広域防災拠点が設置されており、拠点内に整備された首都圏臨海部防災センターでは、365 日 24 時間体制で職員が常駐する宿日直体制をとって、大規模災害に備えている。また、平成 20 年 4 月には東扇島東公園として整備され、防災についても意識しつつ、人々の魅力的な憩いの場として活用されている。

図表 II-53 京浜臨海部における特区制度認定状況

[国家戦略特区]

	区域名	事業主体	規制改革事項改革事項等	区域計画認定年月
	東京圏	公立大学法人 横浜市立大学	病床規制に係る医療法の特例	H26年12月
	東京圏	神奈川県	外国人家事支援人材の受入れに係る出入国管理及び難民認定法の特例	H27年12月
	東京圏	公立大学法人 横浜市立大学附属病院	保険外併用療養に関する特例	H27年10月
	東京圏	神奈川県	保育士資格に係る児童福祉法等の特例(地域限定保育士試験の実施)	H27年9月
	東京圏	横浜市	都市公園の占用許可に係る都市公園法の特例	H28年4月
	東京圏	神奈川県	保育士資格に係る児童福祉法等の特例(多様な主体による試験実施)	H29年12月
	東京圏	神奈川県	創業人材の受入れに係る出入国管理及び難民認定法の特例	H30年12月
	東京圏	内閣府、横浜市	人材流動化支援施設の設置	H31年2月

[構造改革特区]

特区の名称	申請地方 公共団体名	区域の範囲	特区の概要	認定年月	構造改革特区 認定取り消し	全国展開にて 再認定
国際物流特区	横浜市	横浜港臨港地区(横浜市金沢区八景島の全域を除く。)及び特別工業地区(金沢産業団地地区及び鳥浜工業団地地区)	横浜港において、国際基幹航路の受け入れに対応した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の推進を図る。	H15年4月	H19年3月	H19年3月
国際環境特区	神奈川県 /川崎市	川崎市の区域の一部(川崎市川崎区の区域のうち県道東京大師横浜以南の区域)	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	H15年5月		
DME(ジメチルエーテル)普及モデル特区	神奈川県 /横浜市	横浜市鶴見区及び神奈川県並びに川崎市川崎区の区域の一部(京浜臨海部)	京浜臨海部は、石油化学工業の集積地であり、ジメチルエーテル(DME)などの新エネルギーや石油化学製品に関する研究開発などの取組みも活発化していることから、DME普及モデル事業を当地域で実施することにより、その研究開発の進展や普及を促進し、京浜臨海部の活性化を図る。	H15年5月	H17年7月	H17年7月
京浜臨海部再生特区	神奈川県 /横浜市	横浜市鶴見区及び神奈川県の一部(臨海部の工業地域及び工業専用地域)	産業の空洞化が進み、早急に再編整備を図る必要がある京浜臨海部において、理化学研究所横浜研究所等を中心に、研究開発型企業等が集積しつつある特色を活かして、バイオ・ITなど今後成長が期待できる産業の集積、既存立地企業の高付加価値型生産構造への転換、新技術・新製品など研究開発の振興等による国際競争力のある新たな産業拠点の形成を図る。	H15年5月	H19年3月	H19年3月
国際臨空産業・物流特区	神奈川県 /川崎市	横浜市鶴見区及び神奈川県並びに川崎市川崎区の区域の一部(京浜臨海部)	京浜臨海部が、首都圏の大消費地に隣接していること、広域交通網の結節点であることなどの地域特性を活かし、我が国の中枢を担う一大貿易拠点である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。	H15年5月	H17年11月	H17年11月

[総合特区]・国家戦略特区

特区の名称	申請地方 公共団体名		実現を図る目標	認定年月
京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区	神奈川県/ 横浜市/川崎市		個別化・予防医療時代に対応した、グローバル企業による革新的医薬品・医療機器の開発・製造と健康関連産業の創出	H23年12月

[総合特区]・地域活性化総合特区

該当なし				
------	--	--	--	--

エ 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：セレクト神奈川 100
- 横浜市：横浜市企業立地等促進特定地域における支援措置に関する条例
- 川崎市：産業立地促進資金制度

図表 II-54 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	セレクト神奈川100	横浜市企業立地等促進特定地域における支援措置に関する条例 (横浜市企業立地促進条例)※1	産業立地促進資金
対象業種等	(対象産業) 未病関連産業、ロボット関連産業、エネルギー関連産業、観光関連産業、先進・先端産業(先端素材関連産業、先端医療関連産業、IT/エレクトロニクス関連産業、輸送用機械器具関連産業) (対象業種) 製造業、電気業(発電所に限る)、情報通信業、卸売業(ファブレス企業に限る)、小売業(デューティーフリーショップに限る)、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業(ホテルに限る)、娯楽業(テーマパークに限る)	(京浜臨海地域) ・環境・エネルギー又は健康・医療の産業分野 ・自然科学研究分野 ・製造業	川崎市が定める産業拠点地区及び工業専用地域に進出する、川崎市の認定あるいは確認を受けた中堅・中小企業者等
対象施設	研究所、本社、工場、ホテル等	・取得型：本社、研究所、工場、賃貸研究所、賃貸工場 ・テナント型：本社・研究所	・運転資金(移転費用等) ・設備資金(土地取得費、建物建設費、敷金、入居保証金、改装費及び機械設備費等)
対象地域	工場：工業系用途地域 研究所・本社・ホテル等：住居系を除く地域	特定地域※2	川崎市が定める産業拠点地区及び工業専用地域に進出
投資条件	大企業：20億円以上 中小企業：5,000万円以上 ※ホテルを除く	大企業：50億円以上 中小企業：1億円以上	運転資金 2億8,000万円 設備資金 20億円
雇用条件	大企業：50人以上 中小企業：10人以上 ※ホテルを除く	・取得型：新規雇用 ・テナント型：従業者数100人以上増※3	
支援等	・補助金 ・税制措置 ・融資制度(中小・中堅企業のみ) ※特区制度活用の場合さらなる優遇措置あり	・取得型：助成金 ・テナント型：法人市民税法人税割額の軽減	融資 ・運転資金 7年以内 (うち据置期間 1年以内) ・設備資金 15年以内 (うち据置期間 1年以内)

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市

- ※1 現行の条例は、平成30年4月1日から平成33年3月31日までに申請をした事業が対象となる
- ※2 特定地域以外の市域も対象(特定地域に立地する場合の要件以外に、その他一定の要件を満たす必要あり)
- ※3 拡張本社等設置の場合は、「既存の本社等の従業者数の2倍以上」の要件も満たす必要あり

図表 II-55 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

	神奈川県	横浜市	川崎市
区分	セレクト神奈川100 (支援事業認定制度)	横浜市企業立地等促進特定地域 等における支援措置に関する条例 (横浜市企業立地促進条例)	川崎市先端産業創出支援制度 (イノベート川崎) ※現在は受付終了
工場	[川崎市] ・京セラ ・生命科学インスティテュート	・日産自動車 ・太陽油脂 ・ジャパンマリンユナイテッド ・三菱ケミカル ・さくらGS ・安田倉庫 ・マルアキフーズ ・JXTGエネルギー ・岩井の胡麻油	・エリーパワー
研究所	[横浜市] ・日亜化学工業 ・AGC ・ユーグレナ [川崎市] ・川澄化学工業 ・テラファーマ ・Agilis GTRI Japan	・AGC ・ユーグレナ ・鶴見臨港鉄道 ・澁澤倉庫 ・東芝エネルギーシステムズ ・三菱ケミカル ・日本通運 ・東京ガス ・日亜化学工業 ・JVCケンウッド	・ペプチドリーム ・実験動物中央研究所
発電所	[横浜市] ・Jバイオフードリサイクル		

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市

5 環境

(1) 京浜臨海部の環境の現状

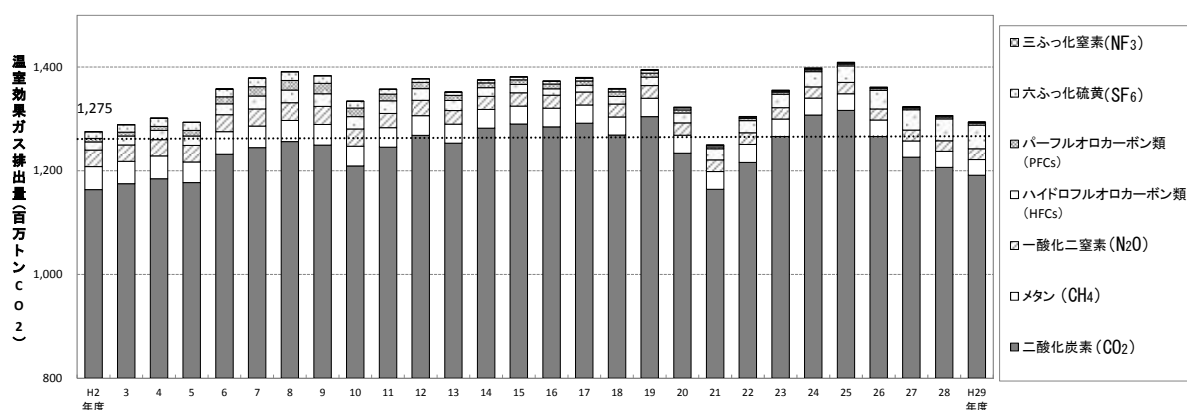
ア 温暖化

① 温室効果ガスの排出状況

● 平成 29(2017)年度の我が国の温室効果ガス排出量は 12 億 9,400 万 t-CO₂ で、平成 26(2014)年度以降は減少傾向

- ・我が国の温室効果ガス総排出量は平成 22 (2010) 年度から 4 年連続で増加していたが、平成 26 (2014) 年度からは 4 年連続で減少し、平成 29 (2017) 年度は 12 億 9,400 万 t-CO₂ となり、平成 28 (2016) 年度からは 1,200 万 t-CO₂ 減少 (1.0%減少) した。

図表 II-56 我が国の温室効果ガス排出量の推移



(単位:百万 t-CO₂)

区分	H2年度	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29年度
合計	1,275	1,289	1,301	1,293	1,358	1,379	1,391	1,383	1,334	1,357	1,378	1,352	1,375	1,381	1,373	1,380	1,359	1,395	1,323	1,250	1,305	1,356	1,398	1,409	1,362	1,324	1,307	1,294
二酸化炭素(CO ₂)	1,164	1,175	1,185	1,177	1,232	1,244	1,256	1,249	1,209	1,245	1,268	1,253	1,282	1,290	1,285	1,291	1,269	1,304	1,234	1,164	1,216	1,266	1,307	1,316	1,266	1,226	1,207	1,191
メタン(CH ₄)	44.3	43.1	44.0	39.9	43.3	41.8	40.6	39.8	37.9	37.8	37.8	36.7	36.1	34.7	35.8	35.6	35.1	35.4	35.0	34.1	34.7	33.7	32.9	32.5	31.9	31.1	30.8	30.5
一酸化二窒素(N ₂ O)	31.7	31.4	31.6	31.5	32.7	33.0	34.2	35.0	33.4	27.2	29.7	26.1	25.6	25.5	25.3	24.9	24.8	24.2	23.5	22.8	22.3	21.9	21.5	21.6	21.2	20.8	20.5	20.4
ハイドロフルオロカーボン類(HFCs)	15.9	17.3	17.8	18.1	21.1	25.2	24.6	24.4	23.7	24.4	22.9	19.5	16.2	16.2	12.4	12.8	14.6	16.7	19.3	20.9	23.3	26.1	29.3	32.1	35.8	39.2	42.5	45.7
パーフルオロカーボン類(PFCs)	6.5	7.5	7.6	10.9	13.4	17.6	18.3	20.0	16.6	13.1	11.9	9.9	9.2	8.9	9.2	8.6	9.0	7.9	5.7	4.0	4.2	3.8	3.4	3.3	3.4	3.3	3.4	3.5
六ふっ化硫黄(SF ₆)	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	4.7	4.2	2.4	2.4	2.2	2.2	2.1	2.1	2.2	2.2	2.1
三ふっ化窒素(NF ₃)	0.03	0.03	0.03	0.04	0.08	0.20	0.19	0.17	0.19	0.32	0.29	0.29	0.37	0.42	0.49	1.5	1.4	1.6	1.5	1.4	1.5	1.8	1.5	1.6	1.1	0.57	0.63	0.45

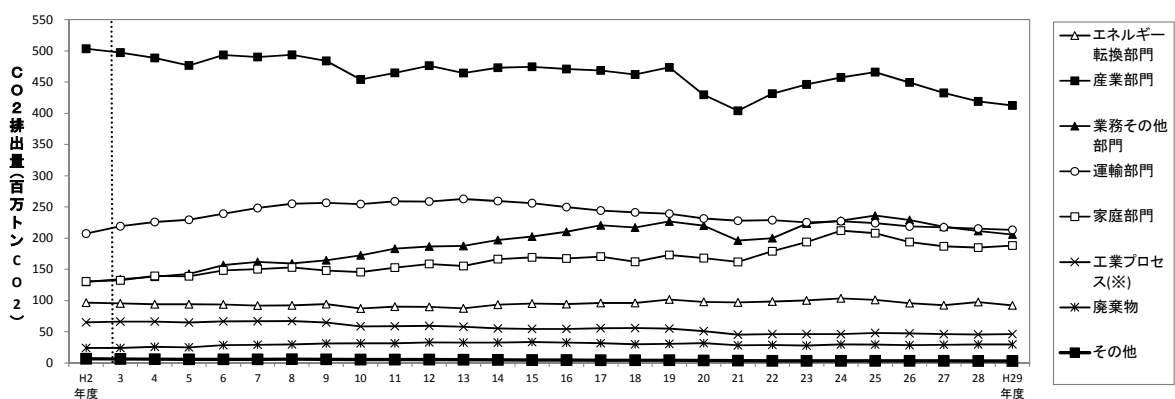
(出所) 国立研究開発法人国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ」

※平成 2 (1990) 年度～28 (2016) 年度は確報値。平成 29 (2017) 年度のみ速報値。温室効果ガス排出量の算定方法については継続的な改善が推奨されており、毎年、最新の算定方法に基づき過去に遡って再計算した値を報告することとなっています。このため、過去の発表資料中の排出量の数値と最新の値は異なることがあります。

- 平成 29 (2017) 年度の我が国の CO₂ の部門別排出量 (電気・熱配分後) は、「産業部門」が 4 億 1,300 万 t-CO₂ と最多
- 近年の推移では各部門ともおおむね減少傾向にあり、「運輸部門」は、平成 25 (2013) 年度以降 5 年連続、「産業部門」、「業務その他部門」は平成 26 (2014) 年度以降 4 年連続の前年度比減少

- ・温室効果ガスのうち、二酸化炭素 (CO₂) の部門別排出量 (電気・熱配分後) は、平成 29 (2017) 年度では「産業部門」が 4 億 1,300 万 t-CO₂ と最多となっており、平成 22 (2010) 年度以降、平成 25 (2013) 年度まで増加傾向となっていたが、平成 26 (2014) 年度に減少に転じ、4 年連続前年度を下回ってきている。
- ・近年の推移では各部門ともおおむね減少傾向にあり、「運輸部門」は、平成 25 (2013) 年度以降 5 年連続で前年度比減少、「業務その他部門」も前述の「産業部門」と同様に平成 26 (2014) 年度以降 4 年連続の同減少となっている。
- ・平成 29 (2017) 年度では「家庭部門」が若干ながら前年度比増加 (1.8%増加) となっているものの、すべての部門で「日本の約束草案」で定める基準年 (2013 年度) の数値を下回っている。

図表 II-57 我が国の CO₂ の部門別排出量の推移 (電気・熱配分後)



区分	(単位: 百万トンCO ₂)																											
	H2年度	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	H29年度
計	1,164	1,175	1,184	1,176	1,231	1,243	1,254	1,247	1,204	1,240	1,262	1,246	1,279	1,287	1,282	1,286	1,264	1,301	1,228	1,160	1,209	1,260	1,303	1,311	1,263	1,222	1,201	1,191
エネルギー 転換部門	96.7	95.4	94.0	94.1	93.7	92.0	92.1	94.2	87.1	90.2	90.0	87.4	93.3	95.1	94.4	95.9	95.9	101.8	97.8	97.1	98.4	100.2	103.3	101.0	95.8	92.5	97.4	92.3
産業部門	503.5	497.2	488.7	476.5	493.4	490.1	493.7	484.1	454.2	464.8	476.5	464.5	473.1	474.4	471.1	468.5	462.2	473.6	429.6	404.0	431.5	446.2	457.6	466.0	449.3	432.7	419.0	412.6
業務その他 部門	129.9	134.0	138.3	142.7	156.7	161.7	159.5	164.4	172.4	183.1	186.8	187.4	197.0	202.7	210.2	220.6	217.2	226.9	219.9	196.1	200.0	223.1	228.0	236.3	229.0	218.2	211.5	205.8
運輸部門	207.3	219.2	225.9	229.4	239.3	248.4	255.0	256.6	254.5	258.9	258.5	262.7	259.5	255.9	249.7	244.2	241.3	239.2	231.6	227.9	228.8	225.2	227.0	224.2	218.9	217.5	215.2	213.2
家庭部門	130.6	132.5	139.3	138.8	148.3	150.4	153.0	148.1	145.5	152.7	158.7	155.4	166.3	169.3	167.5	170.5	162.1	172.9	168.1	161.9	178.8	193.8	211.9	207.8	193.8	187.0	184.9	188.2
工業プロセス (※)	65.1	66.2	66.2	64.9	66.4	66.8	67.3	64.7	58.6	58.9	59.4	58.0	55.3	54.6	54.5	55.6	55.9	55.1	50.8	45.3	46.3	46.2	46.3	48.0	47.4	46.2	45.7	46.2
廃棄物	24.0	24.2	26.0	25.0	28.6	29.1	29.6	31.2	31.4	31.4	32.9	32.5	32.8	33.5	32.7	31.7	29.9	30.5	31.9	28.2	28.7	28.0	29.8	29.4	28.5	29.0	29.7	29.8
その他	6.6	6.4	6.1	5.9	5.7	5.9	6.0	5.9	5.5	5.5	5.6	5.1	4.9	4.7	4.5	4.5	4.4	4.4	4.0	3.7	3.6	3.5	3.5	3.5	3.4	3.3	3.3	3.2

(出所) 国立研究開発法人国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ」

※平成 25 (2013) 年度以降は「工業プロセス及び製品の使用」

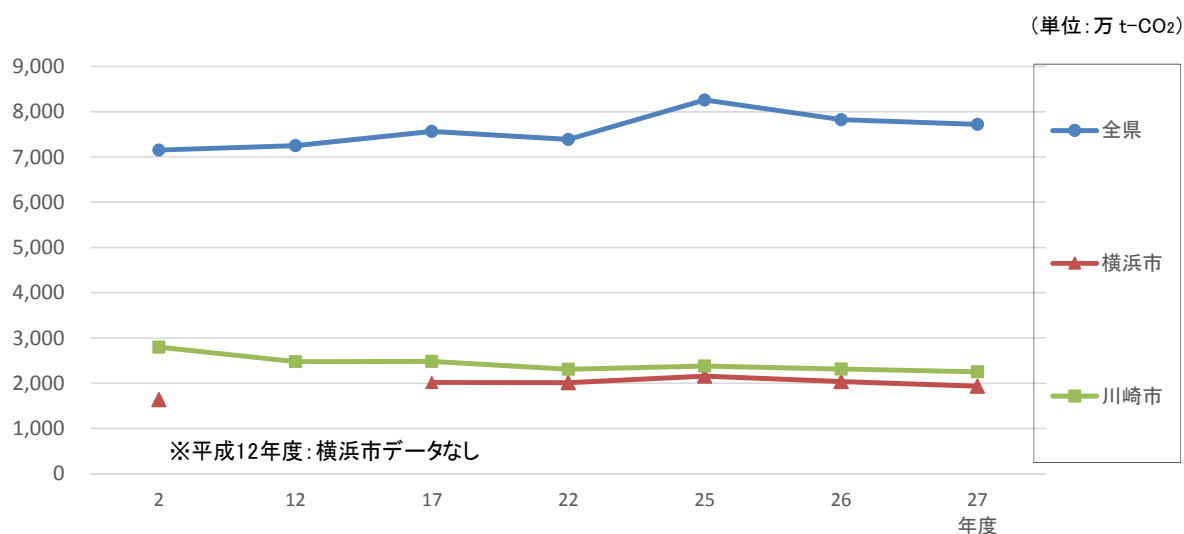
※各年度の合計は、エネルギー転換部門 (電気熱配分誤差) を差し引いた数値。

※平成 2 (1990) 年度~28 (2016) 年度は確報値。平成 29 (2017) 年度のみ速報値。温室効果ガス排出量の算定方法については継続的な改善が推奨されており、毎年、最新の算定方法に基づき過去に遡って再計算した値を報告することとなっています。このため、過去の発表資料中の排出量の数値と最新の値は異なることがあります。

● 温室効果ガス排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度に比べ減少

- ・平成 27 (2015) 年度の全県の温室効果ガス排出量は 7,721 万 t-CO₂ (速報値)、そのうち横浜市は 1,934 万 t-CO₂、川崎市は 2,253 万 t-CO₂ で、いずれも平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度を下回っている。
- ・全県比では、横浜市は 25.0%、川崎市は 29.2%となっており、両市で全県の 54.1%を占める。
- ・対基準年増減率では全県が平成 25 (2013) 年度比 6.5%減で、横浜市は平成 25 (2013) 年度比 10.4%減と、ともに減少傾向にある。また、川崎市は 20.6%減と高率にて減少傾向を維持している。

図表 II-58 全県・横浜市・川崎市の温室効果ガス排出状況



	温室効果ガス排出量(万t-CO ₂)※カッコ内は対基準年増減率						
	平成 2 (1990) 年度	平成 12 (2000) 年度	平成 17 (2005) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度
全県	7,149	7,250	7,562	7,388	8,256	7,825	7,721
	-	-	-	-	-	-5.2%	-6.5%
横浜市	1,636	データなし	2,020	2,010	2,159	2,039	1,934
	-	-	-	-	-	-5.6%	-10.4%
川崎市	※1 2,799	2,478	2,487	2,308	2,383	2,317	2,253
	-	-11.5%	-11.1%	-17.6%	-14.9%	-17.2%	-19.5%

	対県比						
	平成 2 (1990) 年度	平成 12 (2000) 年度	平成 17 (2005) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度
全県	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
横浜市	22.9%	データなし	26.7%	27.2%	26.2%	26.1%	25.0%
川崎市	39.2%	34.2%	32.9%	31.2%	28.9%	29.6%	29.2%

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成

(注) 基準年については、神奈川県及び横浜市は平成 25 (2013) 年度、川崎市は平成 2 (1990) 年度 (※ 1)

(注) 神奈川県の平成 27 (2015) 年度は速報値、横浜市の平成 27 (2015) 年度は確報値、川崎市の平成 27 (2015) 年度は改定値

(注) 国の算定マニュアルの改定、統計書の修正等に伴い再算定した数字であり、これまでの公表値と異なる

※ 1 川崎市の基準年度の数値は、二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O) は 1990 年度、HFCs、PFCs、六ふっ化窒素 (SF₆)、三ふっ化窒素 (NF₃) は 1995 年度

● 全県の二酸化炭素（CO₂）排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに、平成 26（2014）年度以降、2 年連続で前年度に比べ減少

● 全県比では横浜市は 25.7%、川崎市は 29.8%で、県全体の 6 割弱のシェア

- ・平成 27（2015）年度の全県の二酸化炭素（CO₂）排出量は 7,383 万 t-CO₂（速報値）で、平成 26（2014）年度以降、2 年連続で前年度に比べ減少している。そのうち横浜市は 1,897 万 t-CO₂、川崎市は 2,202 万 t-CO₂ で、両市とも 2 年連続で前年度を下回っている。
- ・全県比では横浜市は 25.7%、川崎市は 29.8%で、温室効果ガス同様、全県の 6 割弱を占める。
- ・対基準年増減率では、全県が 7.3%減、横浜市は 10.8%減、川崎市は 13.6%減となっている。
- ・産業部門に限定すると、平成 27（2015）年度の二酸化炭素（CO₂）排出量は全県（2,543 万 t-CO₂（速報値））、横浜市（220 万 t-CO₂）、川崎市（1,361 万 t-CO₂）となっており、川崎市が全県に占める割合は 53.5%である。

図表 II-59 全県・横浜市・川崎市の二酸化炭素（CO₂）排出状況

	二酸化炭素排出量(万t-CO ₂)※カッコ内は対基準年増減率						
	平成 2 (1990) 年度	平成 12 (2000) 年度	平成 17 (2005) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度
全県	6,763	6,934	7,291	7,127	7,968	7,516	7,383
	-	-	-	-	-	-5.7%	-7.3%
うち産業部門	2,936	2,618	2,726	2,403	2,681	2,484	2,543
	-	-	-	-	-	-7.3%	-5.2%
横浜市	1,588	データなし	1,973	1,962	2,125	2,001	1,897
	-	-	-	-	-	-5.8%	-10.8%
うち産業部門	326	データなし	274	253	245	230	220
	-	-	-	-	-	-6.2%	-10.2%
川崎市	2,547	2,331	2,399	2,261	2,337	2,271	2,202
	-	-8.5%	-5.8%	-11.3%	-8.2%	-10.8%	-13.6%
うち産業部門	1,731	1,466	1,523	1,411	1,470	1,405	1,361
	-	-15.3%	-12.0%	-18.5%	-15.1%	-18.8%	-21.4%

	対県比						
	平成 2 (1990) 年度	平成 12 (2000) 年度	平成 17 (2005) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 26 (2014) 年度	平成 27 (2015) 年度
全県	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	23.5%	-	27.1%	27.5%	26.7%	26.6%	25.7%
うち産業部門	11.1%	-	10.0%	10.5%	9.1%	9.3%	8.7%
川崎市	37.7%	33.6%	32.9%	31.7%	29.3%	30.2%	29.8%
うち産業部門	58.9%	56.0%	55.9%	58.7%	54.8%	56.6%	53.5%

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成

(注) 基準年については、神奈川県及び横浜市は平成 25（2013）年度、川崎市は平成 2（1990）年度（※1）

(注) 神奈川県の平成 27（2015）年度は速報値、横浜市の平成 27（2015）年度は確報値、川崎市の平成 27（2015）年度は改定値

(注) 国の算定マニュアルの改定、統計書の修正等に伴い再算定した数字であり、これまでの公表値と異なる

② 国の温暖化対策の動向

平成9（1997）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（1998）年に制定・公布された。

京都議定書が発効した平成17（2005）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（2008）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。

平成27（2015）年のCOP21において、2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際的枠組みである「パリ協定」が採択された。国では、「温室効果ガス排出量を2030年度に2013年度比26.0%削減」という新たな温室効果ガス削減目標を定め、平成28（2016）年5月の法改正では、地球温暖化対策計画に定める事項に温室効果ガスの排出の抑制等のための普及啓発の推進及び国際協力に関する事項を追加し、また、地方公共団体実行計画について共同して策定することができる旨を規定するとともに記載事項の例示を追加した。同年5月には、地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、温対法に基づく「地球温暖化対策計画」を閣議決定した。

③ 県・市の温暖化対策

神奈川県は「神奈川県地球温暖化対策推進条例」（平成21（2009）年7月制定）に基づき、県の地球温暖化対策に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る基本的な計画として、平成22（2010）年3月に「神奈川県地球温暖化対策計画」を策定、その後の状況の変化を踏まえ、平成28（2016）年10月に計画を改定した。

主な見直し、改定内容

- 1 新たな温室効果ガス削減目標の設定
- 2 適応策の追加
- 3 分散型エネルギーシステムの構築に向けた取組など施策の追加

2030年度の県内の温室効果ガスの総排出量を、2013年度比で27%削減すること、また、長期的な目標として、2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指している。

横浜市では、パリ協定・SDGs採択後の世界の潮流や、国の地球温暖化対策計画・適応計画の策定、気候変動の影響等を踏まえ、本市の温暖化対策（緩和策・適応策）・エネルギー施策の更なる強化を図るため、平成30（2018）年10月に横浜市地球温暖化対策実行計画を改定した。

本計画では、パリ協定採択後の世界の潮流等を踏まえ、2050年も見据えて「今世紀後半のできるだけ早い時期における温室効果ガス実質排出ゼロ（脱炭素化）の実現」を、本市の温暖化対策の目指す姿（ゴール）としている。温室効果ガスの排出量削減について、2020年度22%、2030年度30%削減の中長期目標と、2050年度80%以上削減の長期的な目標を設定し、

施策の展開を図っていく。

川崎市は川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例に基づき、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」を2018年3月に改定するとともに、新たな基本計画に基づく「川崎市地球温暖化対策推進実施計画」を策定、30施策により2030年度までに1990年度比30%以上の温室効果ガス削減を目指し、地球温暖化対策等が産業振興、防災対策、健康維持等にも寄与する「マルチベネフィット」の視点を活かして取組を進めることで、温室効果ガス排出量の削減等に取り組んでいく。

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(2009)年に「神奈川県地球温暖化対策推進条例」を制定している。原油換算エネルギー使用料1500k1/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「事業活動温暖化対策計画書制度」として義務づけ、また、温室効果ガス削減の取組として、再生可能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、推進してきている。

以降、同条例に基づき、平成22(2010)年3月に「神奈川県地球温暖化対策計画」を策定、平成25(2013)年7月には「再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例」を制定、また、平成26(2014)年4月には「かながわスマートエネルギー計画」の策定により、分散型エネルギーシステムの構築に向けた取組を進めてきている。

平成28(2016)年10月には、国の動向等を踏まえ、「神奈川県地球温暖化対策計画」を改定し、新たに設定した「2030年度の県内の温室効果ガスの総排出量を2013年度比で27%削減」という目標の達成に向けて取り組んでいる。

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(2010)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1500k1/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(2014)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。また、平成30(2018)年12月には横浜市地球温暖化対策実行計画の改訂、低炭素電気の普及を促進する制度の創設、その他、法令の整備等に伴う関係規程等が整理され、平成31年4月より施行される。

c) 川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例

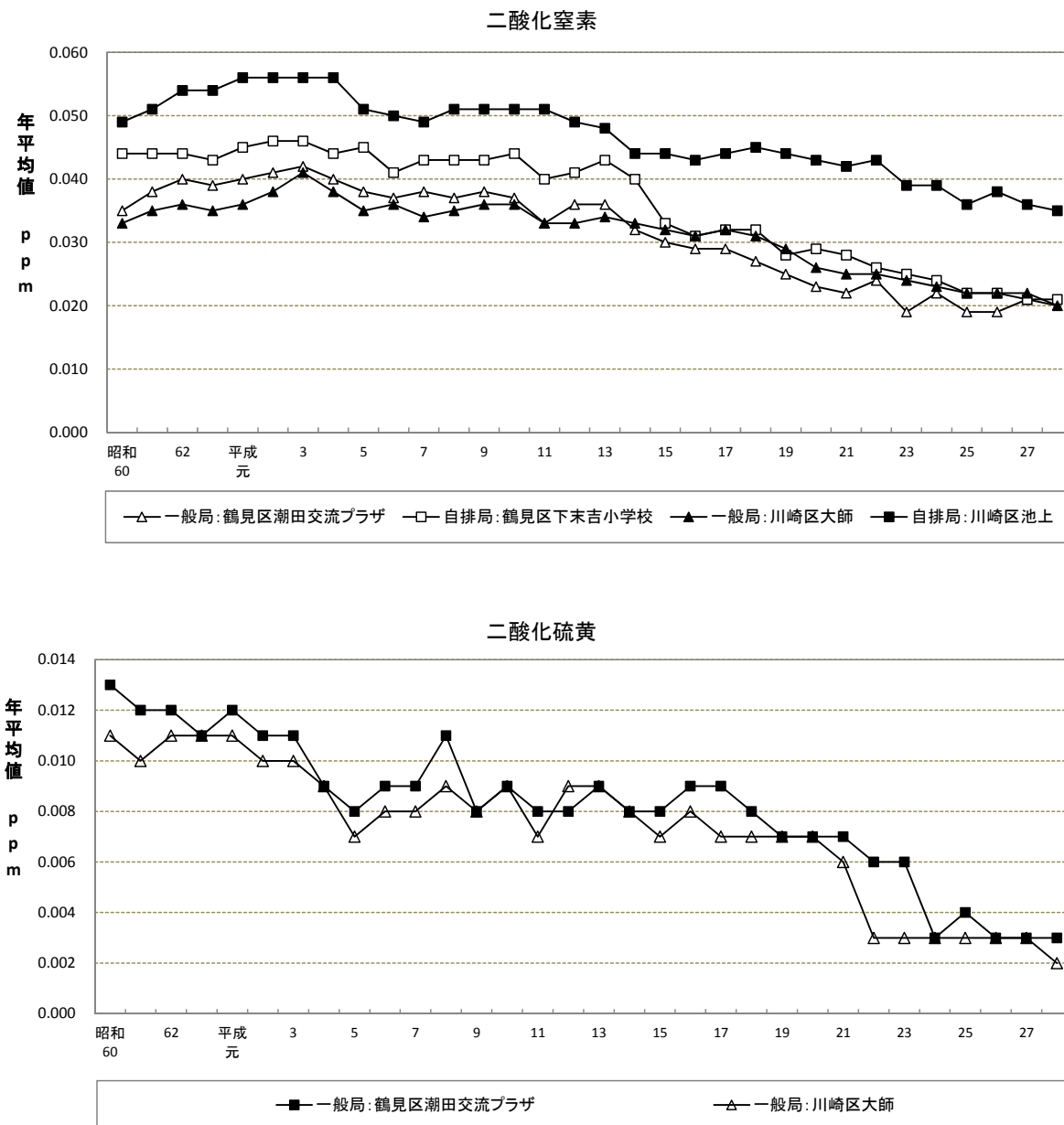
川崎市では、「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」を平成22(2010)年4月に施行し、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため、地球温暖化対策基本計画等を定めている。平成30(2018)年11月に計画が改訂され、2030年度までに1990年度比30%以上(2013年度比では20%以上)の温室効果ガス排出量の削減を目指すこととしている。

イ 大気

● 平成 27 年度の京浜臨海部周辺における二酸化窒素の大気中濃度の年平均値は、平成元年度に比べ二酸化窒素は概ね半減、二酸化硫黄は 1 / 4 まで低下

- ・平成 27 年度の京浜臨海部周辺における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減少傾向に有り、平成元年に比べほぼ半減している。
- ・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、平成元年度に比べ概ね 1 / 4 まで低下してきている。

図表 II-60 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	0.038	0.044	0.035	0.051	0.012	0.010
62	0.040	0.044	0.036	0.054	0.012	0.011
63	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	0.041	0.046	0.038	0.056	0.011	0.010
3	0.042	0.046	0.041	0.056	0.011	0.010
4	0.040	0.044	0.038	0.056	0.009	0.009
5	0.038	0.045	0.035	0.051	0.008	0.007
6	0.037	0.041	0.036	0.050	0.009	0.008
7	0.038	0.043	0.034	0.049	0.009	0.008
8	0.037	0.043	0.035	0.051	0.011	0.009
9	0.038	0.043	0.036	0.051	0.008	0.008
10	0.037	0.044	0.036	0.051	0.009	0.009
11	0.033	0.040	0.033	0.051	0.008	0.007
12	0.036	0.041	0.033	0.049	0.008	0.009
13	0.036	0.043	0.034	0.048	0.009	0.009
14	0.032	0.040	0.033	0.044	0.008	0.008
15	0.030	0.033	0.032	0.044	0.008	0.007
16	0.029	0.031	0.031	0.043	0.009	0.008
17	0.029	0.032	0.032	0.044	0.009	0.007
18	0.027	0.032	0.031	0.045	0.008	0.007
19	0.025	0.028	0.029	0.044	0.007	0.007
20	0.023	0.029	0.026	0.043	0.007	0.007
21	0.022	0.028	0.025	0.042	0.007	0.006
22	0.024	0.026	0.025	0.043	0.006	0.003
23	0.019	0.025	0.024	0.039	0.006	0.003
24	0.022	0.024	0.023	0.039	0.003	0.003
25	0.019	0.022	0.022	0.036	0.004	0.003
26	0.019	0.022	0.022	0.038	0.003	0.003
27	0.021	0.021	0.022	0.036	0.003	0.003
H28年度	0.020	0.021	0.020	0.035	0.003	0.002

(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

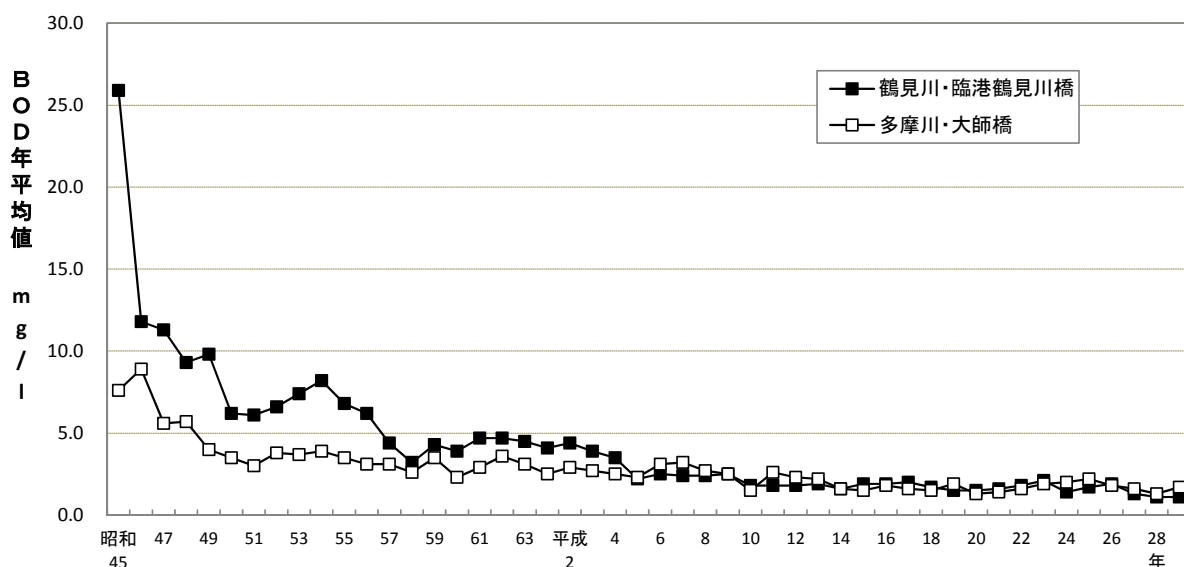
(参考) 環境基準：二酸化窒素…1時間値の1日平均値が0.04ppm から0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること
二酸化硫黄…1時間値の1日平均値が0.04ppm 以下であり、かつ1時間値が0.1ppm 以下であること

ウ 水質

● 昭和40年代以降、鶴見川・多摩川ともに水質は大幅に改善が進んでおり、鶴見川は平成28年から29年は1.1mg/lと過去最低値で推移、多摩川も平成26年以降は1mg/l台で推移

- ・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（生物化学的酸素要求量）は、公害問題が顕在化してきた昭和40年代に河川浄化事業が開始（昭和44年）され、以降、平成5年からは清流ルネッサンス21が開始、平成9年には河川法が改正され、昭和45年に比べて大幅に改善が進んできている。
- ・鶴見川は平成5年に2mg/l台まで改善、平成10年には1mg/l台まで改善が進み、以降若干の上下はあるものの平成28年から29年は1.1mg/lと過去最低値にて推移している。多摩川では平成元年には2mg/l台まで改善が進み、以降、大きな悪化なく、平成26年以降は1mg/l台にて推移してきている。

図表 II-61 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
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
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
区分	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年									
鶴見川・臨港鶴見川橋	1.5	1.6	1.8	2.1	1.4	1.7	1.9	1.3	1.1	1.1									
多摩川・大師橋	1.3	1.4	1.6	1.9	2.0	2.2	1.8	1.6	1.3	1.7									

(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

- 神奈川県、横浜市、川崎市と、岩谷産業、東芝ほか賛同企業と共同で、京浜臨海部での低炭素水素活用実証プロジェクトを推進

- ・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。

- ・横浜市では、日産自動車横浜工場のコージェネによる蒸気を、熱需要の大きいJ-オイルミルズ横浜工場へ供給する、分散型エネルギーシステムの排熱面的利用を、東京ガスエンジニアリングソリューションズの協力のもとに実現し、約3%の省エネルギーと約6%のCO₂排出量削減につなげている。

- ・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。

- ・神奈川県、横浜市、川崎市は、岩谷産業、東芝、トヨタ自動車、豊田自動織機、トヨタタービンアンドシステム、日本環境技研とともに、京浜臨海部における再生可能エネルギーを活用した、低炭素な水素サプライチェーンモデルの構築を図る実証プロジェクトに取り組んでいる。本実証プロジェクトでは、横浜市風力発電所（ハマウィング）敷地内に、風力発電を利用し水を電気分解して低炭素の水素を製造し、貯蔵・圧縮するシステムを整備した。さらに、ここで製造した水素を、簡易水素充填車により輸送し、横浜市内や川崎市内の青果市場や工場・倉庫等に導入する燃料電池フォークリフトで使用するといったサプライチェーンの構築を目指し、平成27年7月より実証試験を開始している。

図表 II-62 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
	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)(ソーラーテクノパーク)	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	—
	CSDソーラー扇島太陽光発電所 (株)ユーグレナ	太陽光発電 バイオジェット・ディーゼル燃料製造実証	平成27年稼働 平成30年竣工
川崎市	東京電力ホールディングス・川崎市 浮島太陽光発電所	太陽光発電(メガソーラー)	平成23年稼働
	東京電力ホールディングス 扇島太陽光発電所	太陽光発電(メガソーラー)	平成23年稼働
	JXTGエネルギー(株)扇島風力発電所	風力発電	平成22年稼働
	川崎バイオマス発電(株)川崎バイオマス発電所	バイオマス発電(木質チップ等)	平成23年稼働
	(株)京浜バイオマスパワー 京浜バイオマス発電所	バイオマス発電(木質ペレット等)	平成27年稼働
※1 ↑	岩谷産業(株)、(株)東芝、トヨタ自動車(株)、 (株)豊田自動織機、(株)トヨタタービンアンドシステム、 日本環境技研(株)	「低炭素水素」利活用実証プロジェクト	平成27年稼働

※1 神奈川県・横浜市・川崎市共同 企業名は参画企業

(出所)横浜市資料、川崎市資料、各企業公表資料等より作成

※再生可能エネルギー：太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマス

図表 II-63 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

企業・施設名	施設内容等	備考
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
AGC(株)	廃棄物リサイクル率99%以上(2009、2010年度100%)	—
東京ガス(株)	マイクログリッド実証実験	平成18年開始
(株)扇島パワー	天然ガス発電	平成22年稼働
日産自動車(株)、(株)J-オイルミルズ、東京ガスエンジニアリングソリューションズ(株)	分散型エネルギーシステムの面的利用	平成28年稼働
(株)Jバイオフードリサイクル	食品リサイクル・バイオガス発電	平成30年竣工
東京電力フェUEL&パワー(株) 横浜火力発電所	コンバインドサイクル(ACC)発電の高効率化	平成29年稼働
(株)デイシイ	リサイクルセメント施設	昭和58年稼働
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
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	—
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
コアレックス三栄(株)	難再生古紙リサイクル	平成14年稼働
東京電力カフェUEL&パワー(株) 川崎火力発電所	高効率火力発電(MACC II)	平成28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
(株)クレハ環境 ウェステックかながわ	廃熱利用による自家発電施設	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

6 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。

ア 神奈川県・横浜市・川崎市による方針・計画等

① 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。

② 羽田空港を核としたまちづくりや空港周辺のアクセス整備

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27年度3月に75万回を達成したが、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、国と神奈川県、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た。その後、平成28年7月の第4回協議会において、住民意見や自治体要望を踏まえた「環境影響等に配慮した方策」が国より示され、羽田空港の国際線増便の必要性について改めて関係自治体と共有認識を確認した。

また、国と関係自治体は、引き続き協力して、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先を見据え、環境影響等に配慮しつつ、2020年までに羽田空港の年約3.9万回の空港処理能力拡大の実現に取組むことを確認した。

(出典：平成29年交通安全白書、羽田空港のこれから v.5.0.1)

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、羽田空港跡地地区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、具体策が検討された。

平成 28 年 4 月に開催された第 3 回委員会では、県が、連絡道路の意義を踏まえ、既存の政令市への枠組みを超えた支援をすることについて国や県を含む関係自治体で確認され、平成 29 年 2 月の県の川崎市への支援の枠組が決定した。その後、連絡道路は平成 29 年 10 月に現場に着手し、現在工事が進められている。

③ 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、港湾機能向上化策など 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。

イ 神奈川県の方針・計画等

① 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）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 年度に実施した。

② 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。

また、平成 30 年 3 月に平成 30 年度から 32 年度までの重点的な取組の追加等を行う改訂を行った。

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。

ウ 横浜市の方針・計画等

① 京浜臨海部再編整備マスタープラン

横浜市では、京浜臨海部における生産機能の海外移転による産業の空洞化等に対応するため、平成9年に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定、推進してきたが、先端技術の普及による技術革新の進展、環境や防災への意識の高まりなど社会経済情勢の変化を踏まえ、平成29年3月「横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会」を設置し、プランの見直しを進め、平成30年9月に改定した。

改訂後のマスタープランでは、京浜臨海部が国際的な産業拠点として今後も世界をリードするエリアとしていくために、「グローバルイノベーション」と「インダストリアルエンターテインメント」を戦略の柱に掲げており、あわせて都市環境の整備と実施体制の構築により、20年後の将来像を『多様なヒト・モノ・地域をつなげ、新たな価値を創造・発信する産業空間』としたまちづくりを推進していく。

また、早期に新たな土地利用が見込まれる「末広町地区」、「守屋町・恵比須町・宝町地区のうち一部（新子安地区）」、「山内ふ頭周辺地区」については、「エリアプラン」を示し、具体的な取組を推進する。

1. 国際競争力強化・魅力向上に向けた2つの柱（戦略Ⅰ）

（1）Global Innovation －「技術革新」により世界をリードする産業空間－

① 「世界最先端技術の創出拠点」の形成

製造業における生産・供給体制がグローバルに展開されているなか、国際競争力のある産業拠点として発展を続けるために、研究開発を通じた付加価値の高い技術や、高度な生産ノウハウなどを生み出し、マザー工場や先端技術工場としての役割を果たし、世界に技術を発信する先進的な産業技術拠点を目指す。

② 社会を支える「ものづくり技術の高度化」

京浜臨海部の特性である、海に面した輸出入に有利な立地、大消費地への近接性、工業系用途地域としての土地利用といった製造業にとっての強みを活かしつつ、設備更新や新技術の導入を通じたものづくりの効率化・高度化を目指す。

③ 「新たな成長産業」の集積

AI、IoT、健康・医療分野をはじめ、今後生まれる成長分野の産業集積を進めることで、世界をリードする技術を生み出し、産業地域としてのポテンシャルの向上を目指す。

④ 「オープンイノベーション」による新たな価値の創出

ライフサイエンスや新エネルギーなど、大きく成長が期待される分野の企業立地を生かし、企業単独での研究開発に加え、様々な分野の企業やベンチャー企業、大学等の教育機関、公的な研究開発期間など様々な人々がオープンに繋がり、イノベーションが起こる地域としていく。

⑤ 国際競争を勝ち抜く「物流拠点」の形成

製造業のサプライチェーン化の進展に伴い、倉庫などのロジスティクス施設の重要性が益々高まるなか、京浜臨海部では、大黒ふ頭を中心に、これまで培われてきた高い技術やノウハウを備えた物流施設が集積しており、これを維持・発展させながら、付加価値の高いロジスティクス機能の強化・集積を図ることで、産業としての物流の更なる競争

力強化を目指す。

(2) Industrial Entertainment –多くの人で賑わう魅力ある「産業観光」–

① 「産業観光」によるブランド力の向上

京浜臨海部が紡いできた日本の工業化の礎となった歴史や、ものづくり産業における世界最先端の技術に、研究者や来街者が触れ合い楽しめる産業観光の取組を進め、エンターテインメント性のある魅力的な産業空間を形成することにより、立地企業及び地域のブランド力やイメージなどのポテンシャルの向上を図り、技術や産業の更なる発展に繋げていく。

② 横浜都心や海とつながる「賑わい形成」

京浜臨海部は、横浜都心臨海部に隣接した良好なロケーションを有する地域であり、国内外から多くの観光客が訪れる都心臨海部と、京浜臨海部におけるエンターテインメント性の高い取組の連携を図り、港全体で賑わいを形成していく。

2. 都市環境の整備（戦略Ⅱ）

(1) 新たな魅力の創出に向けた都市空間の形成

地域を取り巻く環境の変化や新たなニーズに対応し、先端産業が集積する地域にふさわしい快適で人を引き付ける都市空間を形成する。

(2) 地域を支える交通環境の充実

通勤・通学者及び来街者にとって利便性が高くわかりやすい交通環境を実現するとともに、企業活動を支えモノの移動の円滑化につながる道路ネットワークを形成する。

(3) 社会の持続可能性に貢献する環境システムの形成

自然環境と産業が調和した空間形成を図り、環境面から社会全体の持続可能性に貢献する。

(4) 災害に強い産業空間の形成

就業者の安全性確保及び企業活動継続のため、ソフト・ハード両面での防災・減災に取り組む。

3. プラン実現のための体制（戦略Ⅲ）

立地企業等と行政が目標を共有し、立地企業によるエリアマネジメントや、行政と地域が一体となったまちづくりの推進、行政組織同士の連携など、それぞれの特性を最大限発揮できる体制づくりを進めることで、取組の実効性を高める。

② 横浜サイエンスフロンティア

横浜市では、京浜臨海部研究開発拠点の形成に向け、鶴見区末広町地区(約160ha)を(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、産業界の優れた技術力と大学等の研究開発力を結集し、既存産業の経営革新と新たな産

業の創出を目指す「産学交流ゾーン」を設定し、横浜市産学共同研究センター、横浜新技術創造館（リーディングベンチャープラザ）など関連施設の整備、運営を行っている。

③ 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。

エ 川崎市の方針・計画等

① 臨海部ビジョン

川崎市では、世界規模で大規模な社会経済環境の変化が起こる中でも、川崎臨海部を、川崎市のまちづくりの基本目標のひとつである「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、30年後を見据えた臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示す、「臨海部ビジョン」を平成30年3月に策定した。

基本戦略は、「30年後の将来像」に基づき、関係者がビジョンの実現に主体性を持ちながら取り組めるよう、分野別に設定、各戦略はそれぞれに影響、連携し合いながら、臨海部の価値を上げ、「30年後の将来像」の実現に向けた9つの基本戦略に基づいて、直近10年以内に先導的・モデル



的に取り組む具体的なプロジェクトとして13のリーディングプロジェクトを設定し、具体化に向けた検討を行っている。

リーディングプロジェクト

1. 新産業拠点形成プロジェクト
2. 資産活用・投資促進プロジェクト
3. 水素エネルギー利用推進プロジェクト
4. 低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト
5. 港湾物流機能強化プロジェクト
6. 臨海空間を活かした地域活性化プロジェクト
7. 世界に誇れる人材育成プロジェクト
8. 働きたい環境づくりプロジェクト
9. 緑地創出プロジェクト
10. 職住近接促進プロジェクト
11. 企業活動見える化プロジェクト
12. 災害対応力向上プロジェクト
13. 交通機能強化プロジェクト

② 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。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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に基づき実施することとしている。また、当面整備する内容についてより具体的に取りまとめた「塩浜 3 丁目周辺地区 土地利用計画」を、平成 29 年 5 月に策定している。

⑥ 浮島 1 期地区土地利用基本方針

川崎市では、川崎臨海部を取り巻く状況の変化等を踏まえ、浮島 1 期地区の恵まれた立地ポテンシャルを活かし、臨海部全体の活性化や持続的な発展を推進するため、本格的土地利用に向けた基本的な考え方を示す方針として、「浮島 1 期地区土地利用基本方針」を策定している。同方針では、土地利用の基本的な考え方を① 交通利便性や立地特性を活かした機能形成、② 既存環境関連施設を活かした機能形成、③ 緑地・レクリエーションに係る機能形成、④ 浮島ジャンクションを活かした機能形成とし、陸海空の結節点としての特性や、恵まれた立地ポテンシャルを活用した「新たな交流拠点」を形成することにより、臨海部の価値向上を目指すこととしている。

⑦ 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」、「資料編」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「オープンスペースの確保」において、「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。その後も東日本大震災から得られた教訓等を踏まえて改定し、新たな行動計画を追加するなど取組を充実してきた。同戦略では、施策の柱の一つとして「臨海部等の安全対策」を掲げている。

⑧ 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」を踏まえ、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就業者等の生命、身体及び財産を守ることを目的としている。

平成 27 年度の「神奈川県石油コンビナート等防災計画」の修正を踏まえ、平成 29 年 11 月に改定し、避難計画の具体化と県石油コンビナート等川崎地区現地防災本部の招集事業所の見直し等を行った。

(2) 京浜臨海部に関する主な組織

ア 神奈川県、横浜市、川崎市が関与する組織

① 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。

② 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。

③ 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。

④ 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。

⑤ 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。

⑥ 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。

⑦ 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。

⑧ 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。共通課題の検討や広報活動などの取組を進めている。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。

イ 横浜市が関与する組織

① 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 ※平成 31 年 3 月現在）で構成する協議会で、地元立地企業の交流促進や、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。

ウ 川崎市が関与する組織

① 川崎臨海部活性化推進協議会

「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、「川崎臨海部再生リエゾン推進協議会」が平成 15 年 9 月に発足した。臨海部ビジョンの策定を受け、その進捗管理を行う役割を担う場として、平成 30 年 7 月に、現協議会名へ改称した。

② 国際戦略構想会議

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、「国際戦略拠点形成会議」が平成 23 年 3 月に発足した。平成 26 年度からは、発起人メンバーを構成員とする「国際戦略構想会議」として新たに設置され、川崎臨海部を中心とした我が国の成長をけん引する本市政策に反映すべき構想について意見交換を行っている。

③ 川崎臨海部防災協議会

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。

エ 民間における取組組織

① 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。