

Ⅲ アンケート調査結果

1 調査概要

(1) 調査対象

京浜臨海部に立地する下表に記載の所在地・業種の821事業所に対してアンケート調査を実施した。

図表Ⅲ-1 アンケート調査対象

①所在地
横浜市神奈川区・鶴見区及び川崎市川崎区のうち、産業道路より海側（※）の区域 （ヨコハマポートサイド地区を除く） ※生麦JCT以西については、首都高速横羽線より海側の区域
②業種
製造業、運輸・通信業、建設業、電気・ガス・水道・熱供給業 ほか

(2) 調査方法

アンケート調査は電話により調査の事前案内及び担当者確認を行い、郵送及び調査員による訪問配布等により実施、郵送による回収、必要に応じて訪問にて回収した。

(3) 調査実施時期

平成29年8月～平成30年1月に調査を実施した。

(4) 調査項目

以下の分野別に調査項目を設定した。

図表Ⅲ-2 アンケート調査項目

0. 事業所概要
・事業所名、所在地、操業開始年、資本金・出資金 ・事業所面積、事業所用地の所有形態 ・営業（操業）状況、主な製造品・取り扱い製品、研究対象、業種 等
1. 事業所の現状
・従業員数、従業員数の推移・増減員予定 ・売上高、売上高の推移 ・設備投資の実施有無、今後の機能・設備投資・用地展開 等
2. 事業所内の土地利用について
・遊休地・低未利用地の現状・見込み ・今後の用地取得 等
3. 事業所の各分野における取組について
・環境分野、再生エネルギー・水素、防災・減災、工場・事業所見学 ・人材確保・育成の各分野における取組 等
4. 京浜臨海部全般及び行政への要望等について
・京浜臨海部における立地メリット・デメリット ・事業活動に関する要望、インフラ整備・改善に対する要望 ・事業の支障となっていることや行政への意見・要望 等

(5) 回収状況

図表Ⅲ-3 配布・回収状況

項目	事業所数	備考
A. 調査対象事業所数	821事業所	協議会により選定 (内訳 横浜市：319事業所 川崎市：502事業所)
B. 調査対象事業所数 (実際)	775事業所	821事業所に対し、電話による事前コール(調査案内)を実施、うち事業所の統廃合、移転(京浜臨海部外)など、46事業所を除く (内訳 横浜市：304事業所 川崎市：471事業所)
C. 調査票配布数	730事業所	郵送・訪問配布 ※電話による事前コールにて送付拒否など、45事業所除く (内訳 横浜市：281事業所 川崎市：449事業所)
D. 調査票回収数 (回収率 D/B)	467事業所	郵送・訪問回収 (内訳 横浜市：175事業所 川崎市：292事業所)
E. 有効回収数 (有効回収率 E/B)	467事業所	同上 (内訳 横浜市：175事業所 川崎市：292事業所)

2. 調査結果

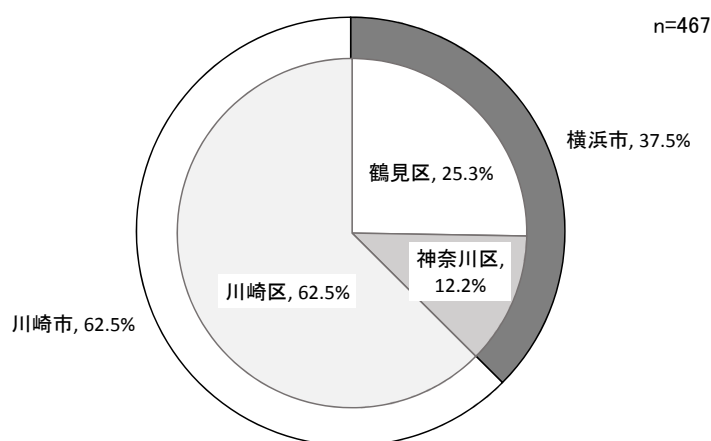
(1) 回答事業所の概要

ア 所在地

● 所在地は、「横浜市」が37.5%、「川崎市」が62.5%

- ・ 回答事業所の所在地は「横浜市」が37.5%、「川崎市」が62.5%である。

図表Ⅲ-4 所在地（回答事業所）

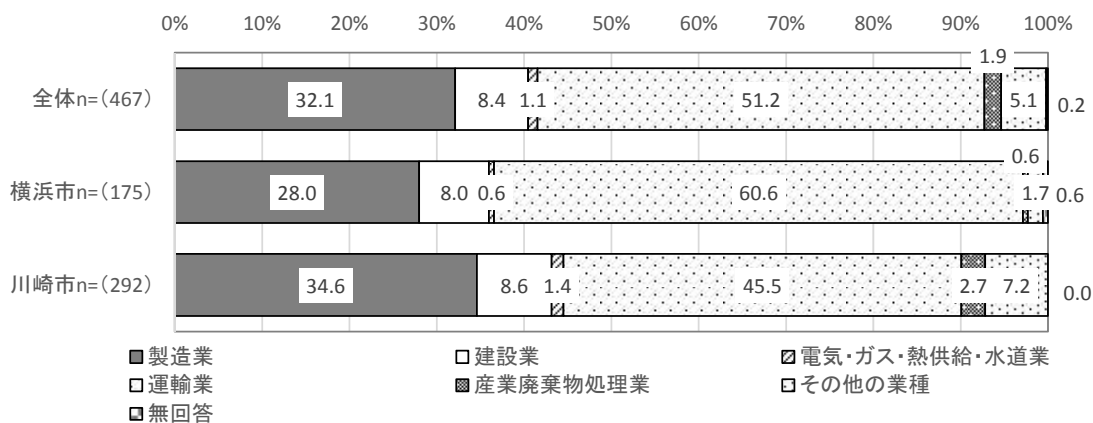


イ 業種

● 業種は、「運輸業」が51.2%、「製造業」が32.1%、「建設業」が8.4%

- ・ 回答事業所全体の業種は、「運輸業」が51.2%、「製造業」が32.1%で、「建設業」が8.4%と、上位3業種合計は91.7%と9割以上を占めた。その他では「電気・ガス・熱供給・水道業」(1.1%)や「産業廃棄物処理業」(1.9%)と少数である。
- ・ 横浜市・川崎市別で見ても、「運輸業」が横浜市(60.6%)、川崎市(45.5%)とともに最も多く、次いで「製造業」が横浜市(28.0%)、川崎市(34.6%)の順である。

図表Ⅲ-5 業種

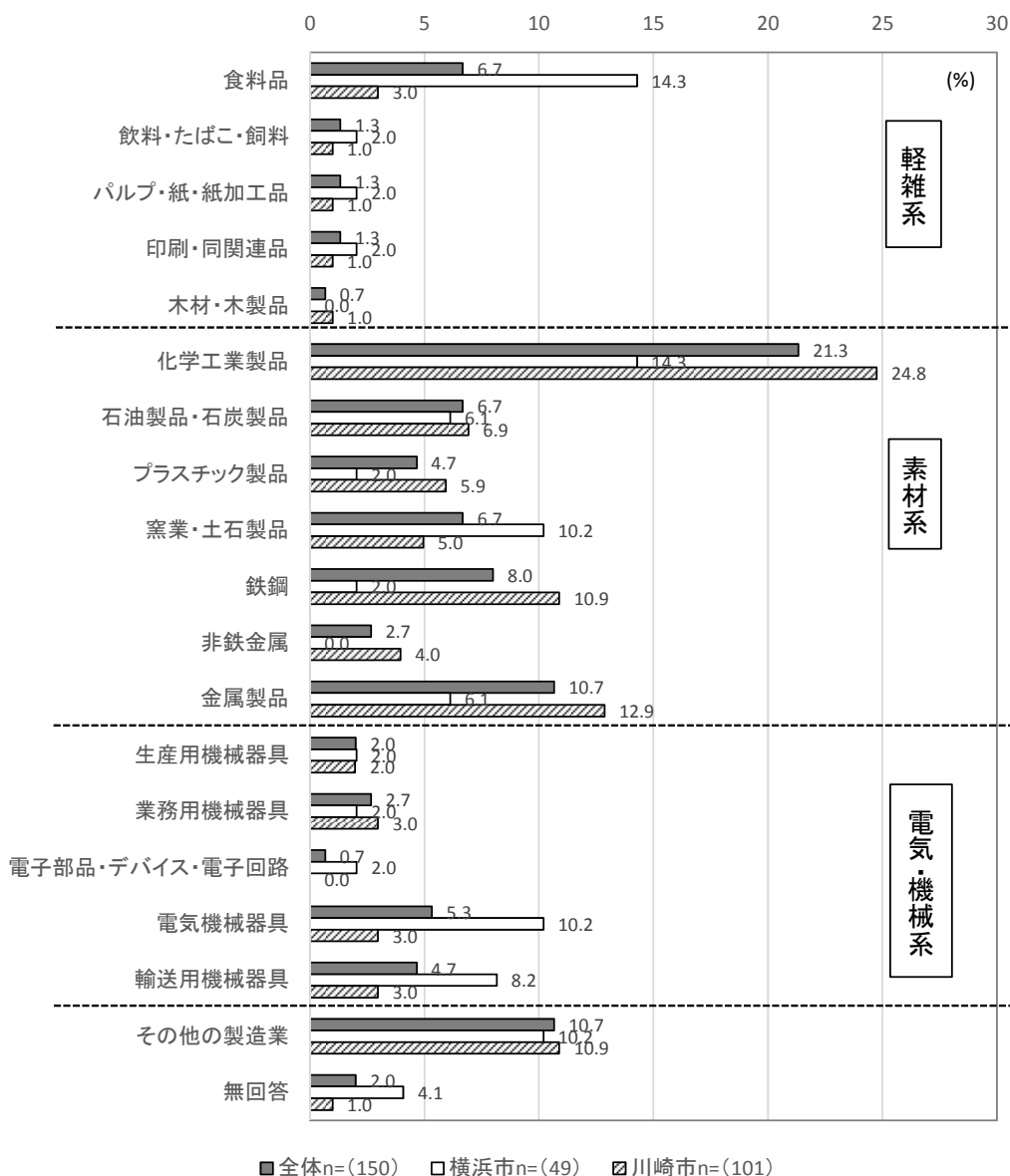


ウ 主な製造品（製造業のみ）

● 製造業では、前回調査と変わらず「化学工業製品」が最も多く、次いで「金属製品」「鉄鋼」と素材系の事業所

- ・ 製造業者の主な製造品は、全体では「化学工業製品」（21.3%）が最も多く、次いで「金属製品」（10.7%）、「鉄鋼」（8.0%）の順となり、素材系の事業所が上位である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「食料品」、「化学工業製品」がともに14.3%で最も多く、次いで「窯業・土石製品」「電気機械器具」がともに10.2%である。川崎市では「化学工業製品」（24.8%）が最も多く、次いで「金属製品」（12.9%）、「鉄鋼」（10.9%）の順である。
- ・ 「繊維工業品」「家具・装備品」「ゴム製品」「なめし革・同製品・毛皮」「汎用機械器具」「情報通信機械器具」の事業所からの回答はなかった。

図表Ⅲ-6 主な製造品（製造業のみ）

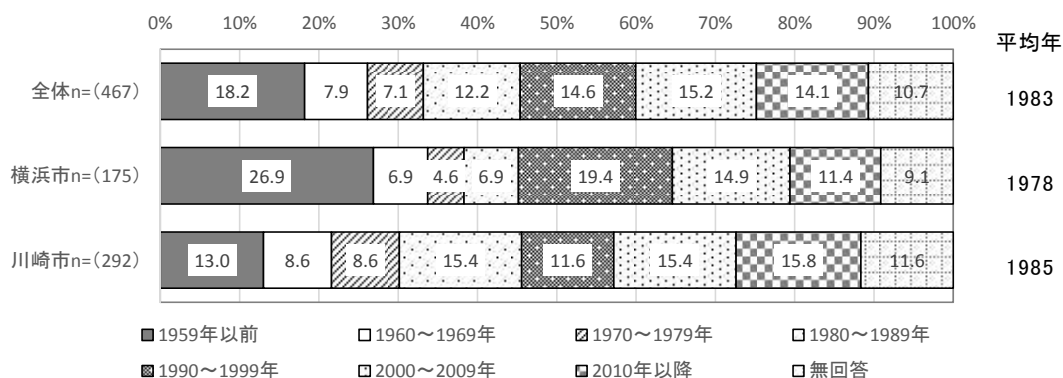


エ 操業開始年

● 操業開始年は平均で1983年。横浜市は操業開始後60年以上の古い事業所が多く、川崎市は操業20年以内の事業所が30%以上

- ・ 操業開始年は、全体では「1959年以前」（18.2%）が最も多く、次いで「2000～2009年」（15.2%）、「1990～1999年」（14.6%）の順である。1959年代以前操業の事業所が多い一方、2000年代以降の事業所も約3割となっている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「1959年以前」が26.9%と突出して多く、1/4以上の事業所が占めている。一方、川崎市では「2010年以降」が15.8%で最も多くなっており、対照的な結果である。

図表Ⅲ-7 操業開始年

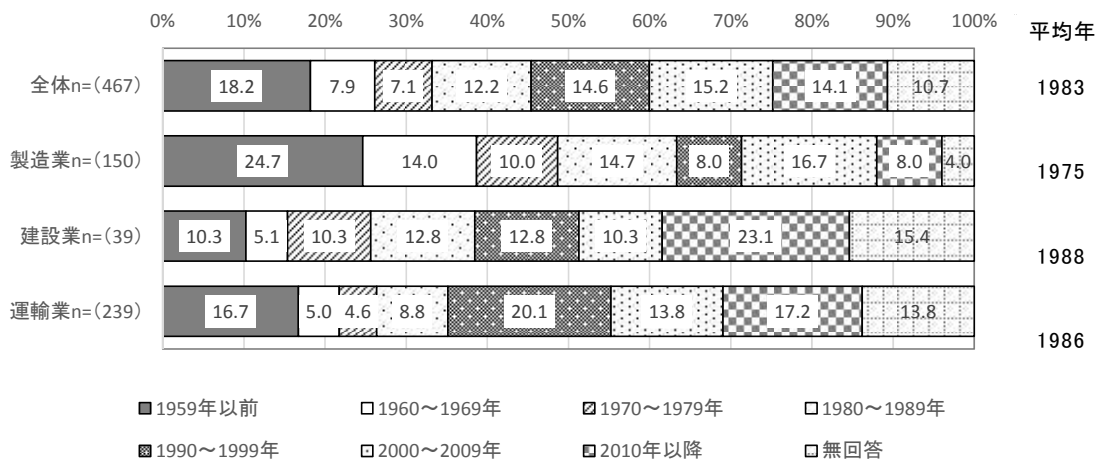


● 製造業の操業開始年は平均で1975年、建設業は1988年、運輸業は1986年

● 製造業は1960年代以前が4割超、一方、運輸業は1990年代以降が約半数

- ・ 業種別に操業開始年を見ると、製造業では「1959年以前」（24.7%）が最も多く、平均で1975年と全体よりも操業開始が古い。
- ・ 建設業では「2010年以降」（23.1%）と最も多く、新たな事業所の操業が目立っている。
- ・ 運輸業では「1990～1999年」（20.1%）が最も多いが、次いで「2010年以降」が17.2%と10年未満の操業事業所も増えてきている。

図表Ⅲ-8 操業開始年 業種別

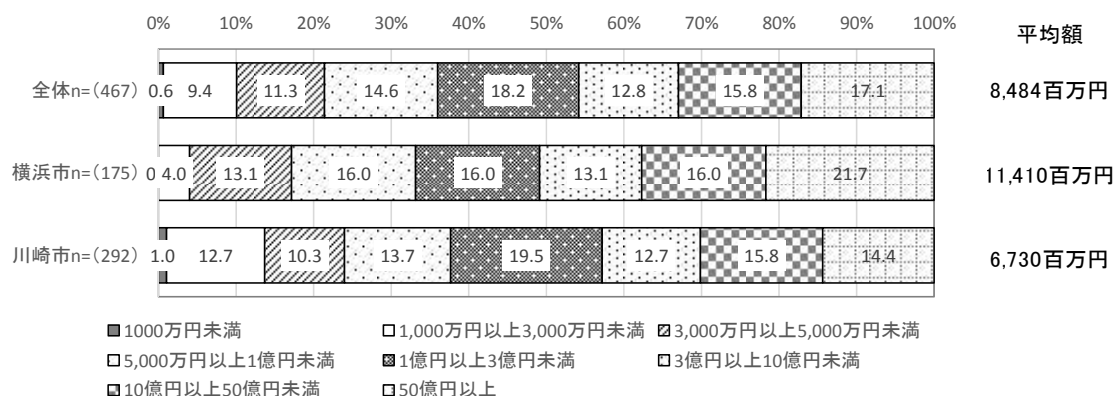


オ 資本金・出資金

● 資本金・出資金の額は、横浜市は「50億円以上」が2割超、川崎市は「1億円以上3億円未満」が19.5%で最多

- 回答事業所全体の資本金・出資金は「1～3億円未満」（18.2%）が最も多く、次いで「50億円以上」（17.1%）、「10億円以上50億円未満」（15.8%）の順である。
- 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「50億円以上」（21.7%）と2割を超え、全体を上回っており、資本規模の大きい事業所の集積が多く、平均額では100億円を超えた。川崎市では「1億円以上3億円未満」（19.5%）、次いで「10億円以上30億円未満」（15.8%）となっており、資本規模の大きい事業所も相応にあるも、中小規模の事業所も多く、平均額は67億3,000万円である。

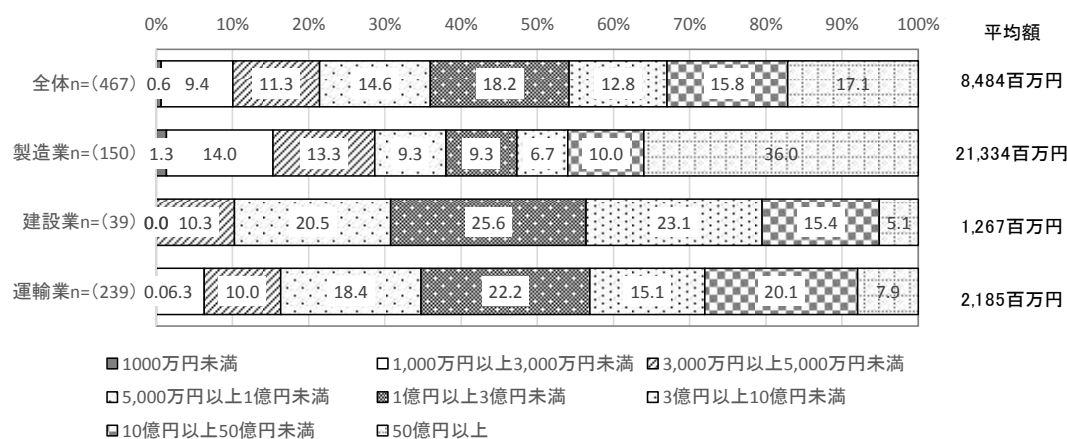
図表Ⅲ-9 資本金・出資金



● 製造業の資本金・出資金は平均で21,334百万円と突出しており、建設業は1,267百万円、運輸業は2,175百万円

- 業種別に資本金・出資金を見ると、製造業では「50億円以上」（36.0%）と最も多い、一方で「5,000万円未満」の合計は27.3%と、二極分化の傾向となっている。平均額では213億34百万円と全体を大きく上回っている。
- 建設業では、「5,000万円以上10億円未満」の合計で69.2%と約7割を占め、資本金・出資金の少ない事業所又は多い事業所が他の業種に比べて少ない。
- 運輸業では、「1億円以上3億円未満」（22.2%）が最も多く、「10億円以上50億円未満」（20.1%）、「5千万円以上1億円未満」（18.4%）の順と、他の業種に比べて偏りが少ない。

図表Ⅲ-10 資本金・出資金 業種別



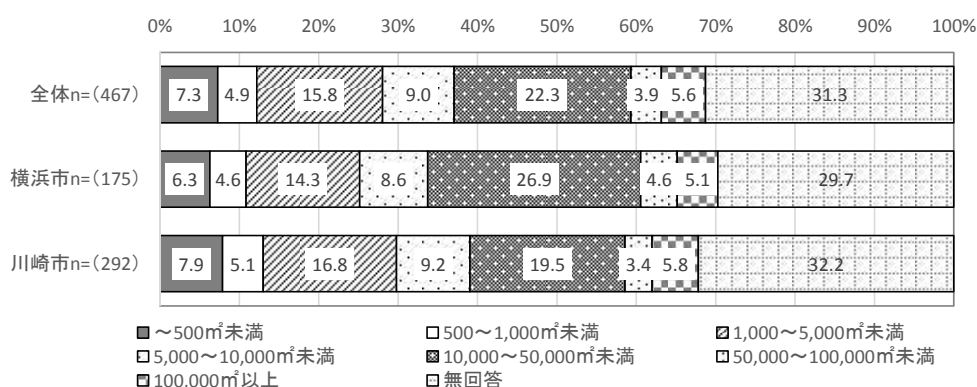
カ 事業所面積

【敷地面積】

● 敷地面積「10,000～50,000㎡未満」の事業所が全体の22.3%、横浜市では26.9%と1/4以上

- ・ 回答事業所全体の敷地面積は「10,000～50,000㎡未満」（22.3%）が最も多く、次いで「1,000～5,000㎡未満」（15.8%）である。
- ・ 横浜市・川崎市別で見ても、「10,000～50,000㎡未満」横浜市（26.9%）、川崎市（19.5%）が最も多く、次いで「1,000～5,000㎡未満」横浜市（14.3%）、川崎市（16.8%）の順である。

図表Ⅲ-11 事業所面積（敷地面積）

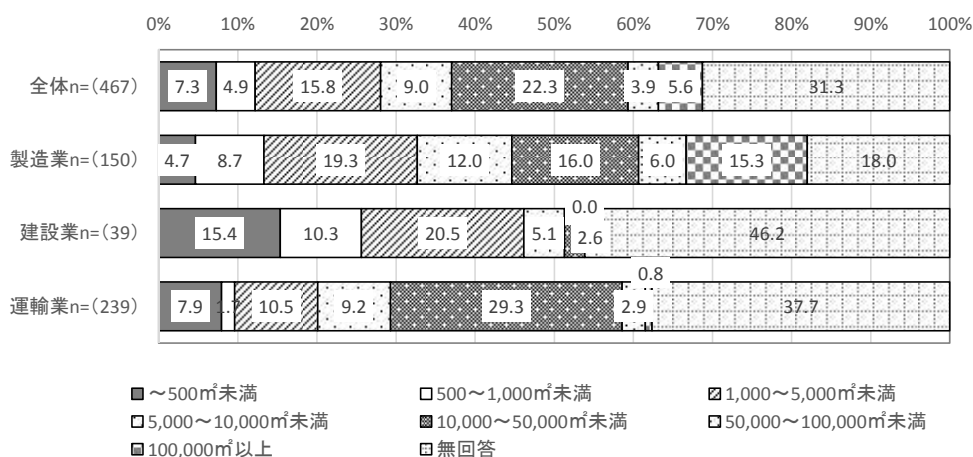


● 製造業、建設業とも「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多く、運輸業では「10,000～50,000㎡未満」の事業所が最多

● 「100,000㎡以上」の大きな敷地面積の事業所は製造業が約9割

- ・ 業種別に敷地面積を見ると、「1,000～5,000㎡未満」が製造業（19.3%）、建設業（20.5%）で最も多いが、製造業では「100,000㎡以上」（15.3%）と大規模事業所の比率も高い。一方、建設業は「500㎡未満」（15.4%）と規模が小さい事業所も他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「10,000～50,000㎡未満」（29.3%）が約3割と最も多い。

図表Ⅲ-12 事業所面積（敷地面積）業種別

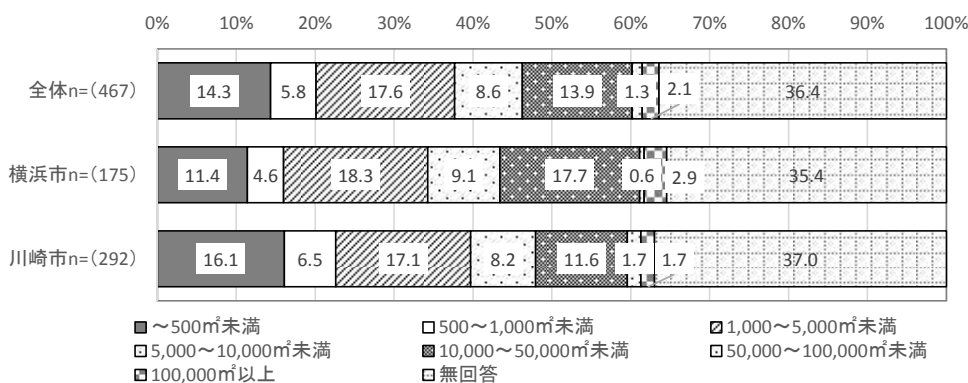


【建築面積】

● 建築面積「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多いが、「1,000㎡未満」の事業所も約2割

- ・ 回答事業所全体の建築面積は「1,000～5,000㎡未満」（17.6%）が最も多く、次いで「～500㎡未満」（14.3%）である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「1,000～5,000㎡未満」が横浜市（18.3%）、川崎市（17.1%）でともに最も多いが、横浜市は次いで「10,000～50,000㎡未満」（17.7%）であるのに対し、川崎市は「～500㎡未満」（16.1%）と小規模企業の割合が多い。

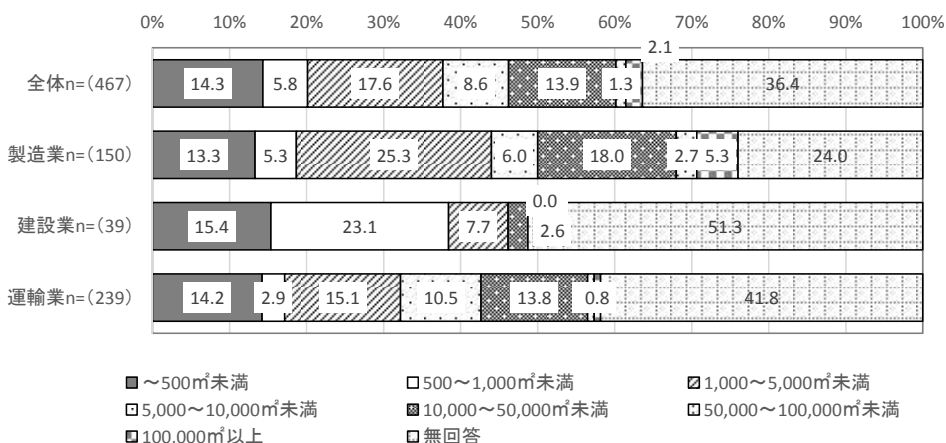
図表Ⅲ-13 事業所面積（建築面積）



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

- ・ 業種別に建築面積を見ると、製造業は「1,000～5,000㎡未満」（25.3%）が最も多く、次いで「10,000～50,000㎡未満」（18.0%）の順であるが、「～500㎡未満」も13.3%と規模の小さい事業所も一定程度見られる。
- ・ 建設業は「500～1,000㎡未満」（23.1%）が最も多く、次いで「～500㎡未満」（15.4%）となっており、無回答を除くと約8割を占める。
- ・ 運輸業は「1,000～5,000㎡未満」（15.1%）が最も多く、次いで「～500㎡未満」（14.2%）であるが、「10,000～50,000㎡未満」（13.8%）、「5,000～10,000㎡未満」（10.5%）と偏りが少ない。

図表Ⅲ-14 事業所面積（建築面積） 業種別

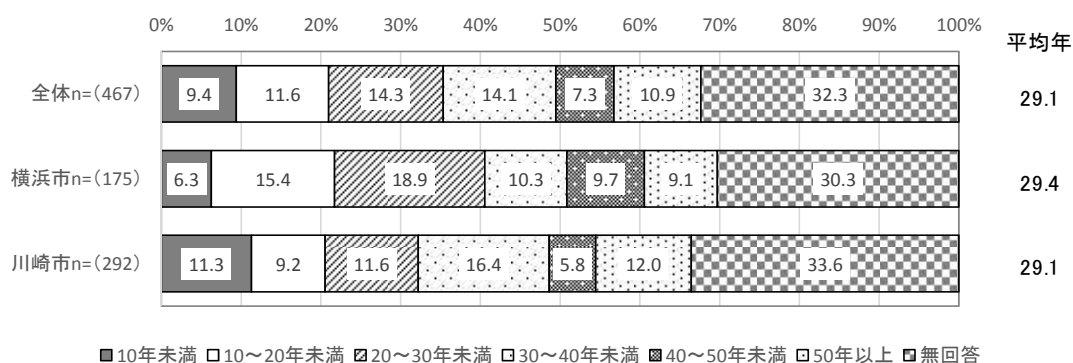


キ 建築年数

● 事業所の建築年数は平均で29.1年

- 回答事業所全体の建築年数は「20～30年未満」（14.3%）が最も多く、平均では29.1年である。
- 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「20～30年未満」（18.9%）が最も多く、次いで「10～20年未満」（15.4%）である。一方、川崎市は「30～40年未満」（16.4%）が最も多く、次いで「50年以上」（12.0%）と若干建築年数の高さが目立つが、「10年未満」が11.3%と新しい事業所も増えており、平均では29.1年と全体と同年である。

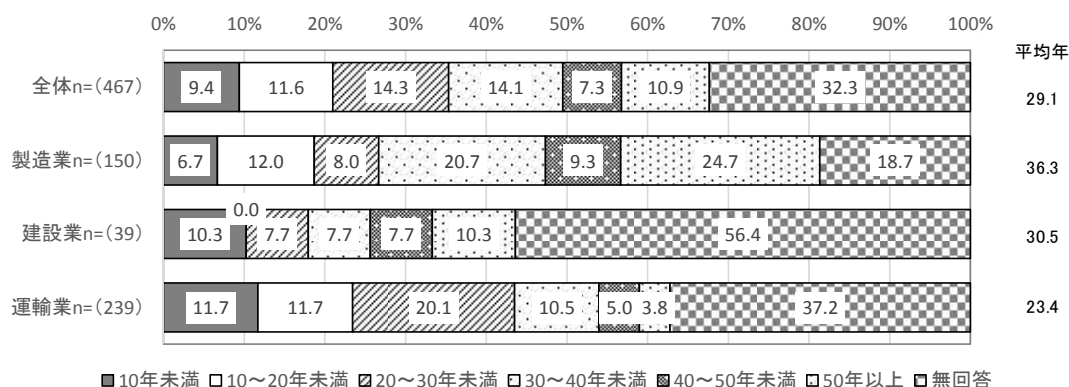
図表Ⅲ-15 建築年数



● 建築年数の平均は製造業36.3年、建設業30.5年に対し、運輸業は23.4年

- 建築年数を業種別に見ると、製造業では「50年以上」（24.7%）が最も多く、次いで「30～40年未満」（20.7%）と、他の2業種と比べて古い事業所の割合が多い傾向が見られる。
- 建設業は概ね平均的、運輸業は「20～30年未満」（20.1%）が最も多く、次いで「10年未満」、「10～20年未満」（11.7%）が同率で続き、平均で23.4年と全体を下回っている。

図表Ⅲ-16 建築年数 業種別

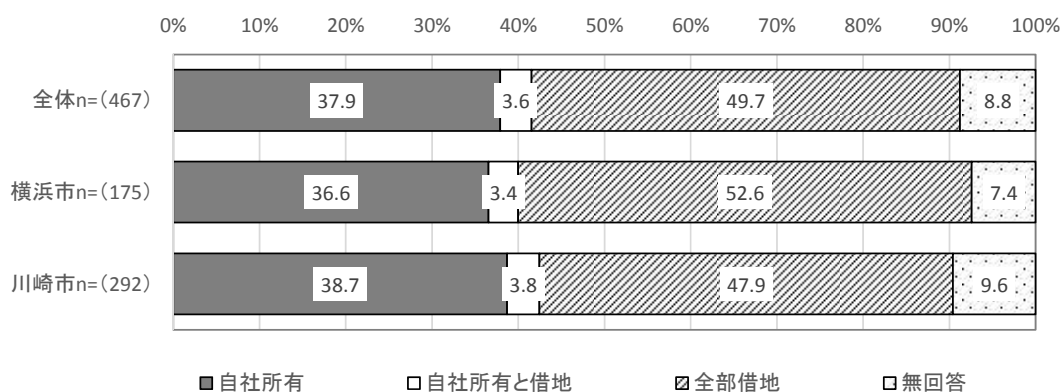


ク 事業所用地の所有形態

● 事業所用地の所有形態は、全体では「全部借地」(49.7%)が最も多く、横浜市は「全部借地」が52.6%と5割超

- ・ 事業所用地の所有形態は、全体では「全部借地」(49.7%)が最も多く、次いで「自社所有」(37.9%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「自社所有」(36.6%)に対し、川崎市は「自社所有」(38.7%)と若干上回っている。また、横浜市は「全部借地」が52.6%と5割を超えている。

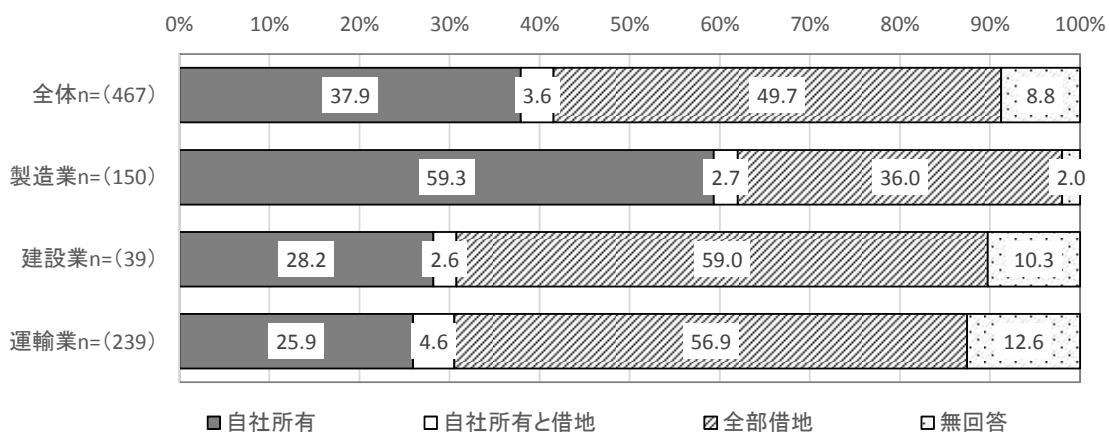
図表Ⅲ-17 事業所用地の所有形態



● 「自社所有」の割合は製造業59.3%、建設業28.2%、運輸業25.9%

- ・ 事業所用地の所有形態を業種別に見ると、製造業は「自社所有」(59.3%)の割合が多い。一方、建設業・運輸業は「自社所有」(順に28.2%、25.9%)の割合が少なく、「全部借地」(順に59.0%、56.9%)の割合が多い。

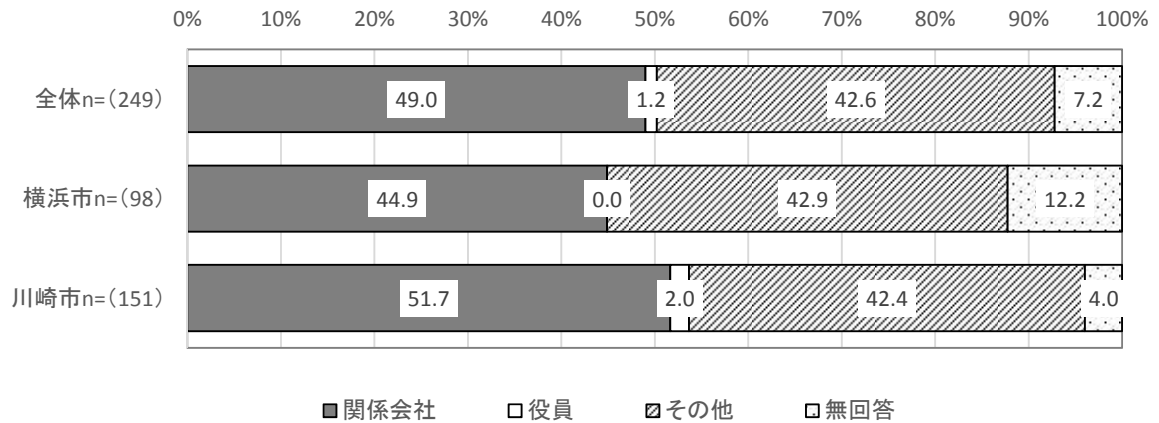
図表Ⅲ-18 事業所用地の所有形態 業種別



● 事業用地の借地先は「関係会社」49.0%が全体で最も多く、川崎市は、「関係会社」が5割超

- ・ 事業用地で借地のある回答事業所全体の借地先は「関係会社」（49.0%）が最も多く、次いで「その他」（42.6%）である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、川崎市は「関係会社」が51.7%と5割を超えている。

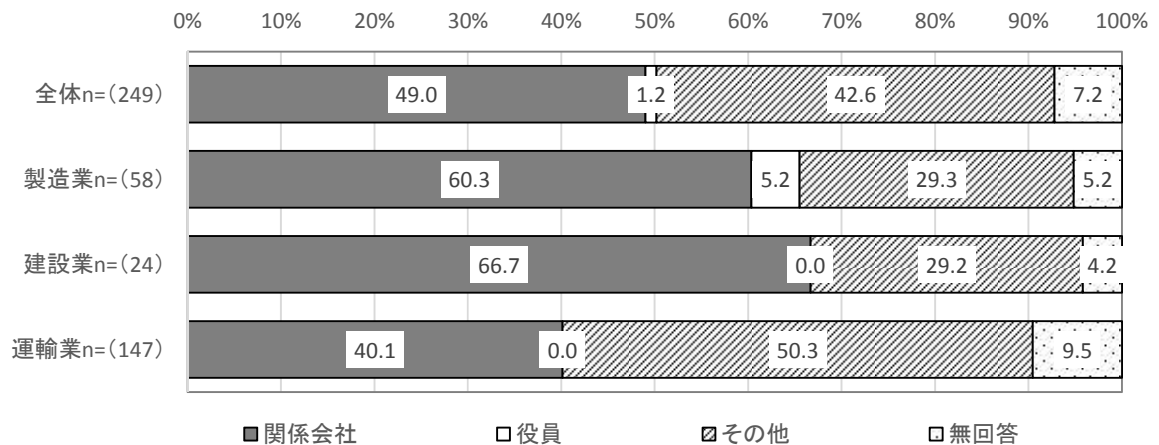
図表Ⅲ-19 事業所用地の借地先



● 製造業、建設業は「関係会社」の割合が6割超

- ・ 事業用地で借地のある回答事業所の借地先を業種別に見ると、製造業、建設業は「関係会社」（順に60.3%、66.7%）の割合が6割を超え、運輸業は「その他」の割合が50.3%で最も多い。

図表Ⅲ-20 事業所用地の借地先 業種別

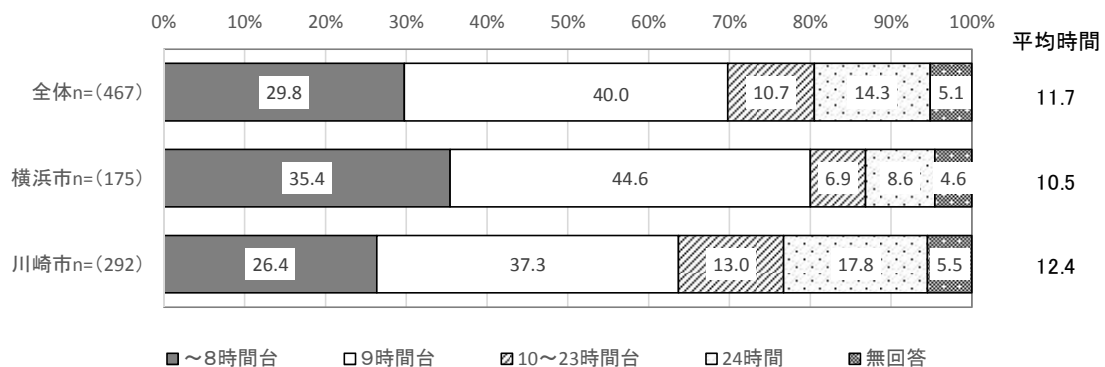


ケ 営業（操業）時間

【営業時間】

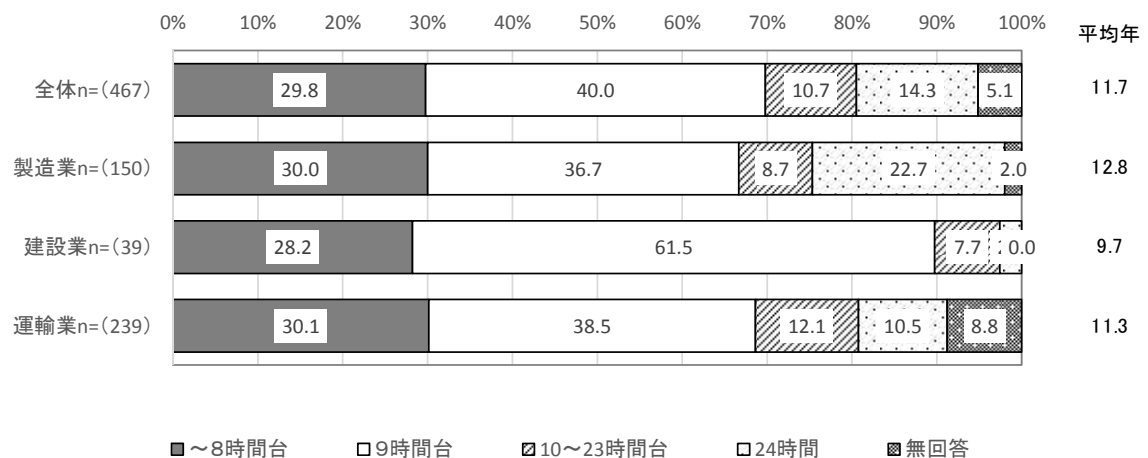
- 営業（操業）時間は「9時間台」が約4割と最も多く、平均では11.7時間
- 「24時間」は横浜市（8.6%）、川崎市（17.8%）
 - ・ 回答事業所全体の営業（操業）時間は「9時間台」（40.0%）が最も多く、次いで「～8時間台」（29.8%）の順、平均では11.7時間である。
 - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市、川崎市とも「9時間台」（順に44.6%、37.3%）が最も多く、次いで「～8時間台」（順に35.4%、26.4%）と順位に変わりはないが、平均年では横浜市（10.5時間）に対し、川崎市（12.4時間）と営業時間が長い事業所が比較的多く、「24時間」も（順に8.6%、17.8%）と川崎市の比率が高い。

図表Ⅲ-21 営業（操業）時間



- すべての業種で「9時間台」の割合が多いが、建設業では6割超
- 「24時間」は製造業で2割超
 - ・ 営業（操業）時間を業種別に見ると、3業種とも「9時間台」が最も多いが、建設業（61.5%）に対し、製造業（36.7%）、運輸業（38.5%）と、割合に差が出ている。
 - ・ 「24時間」の事業所は製造業の22.7%が最も多く、次いで運輸業が10.5%である。

図表Ⅲ-22 営業（操業）時間 業種別

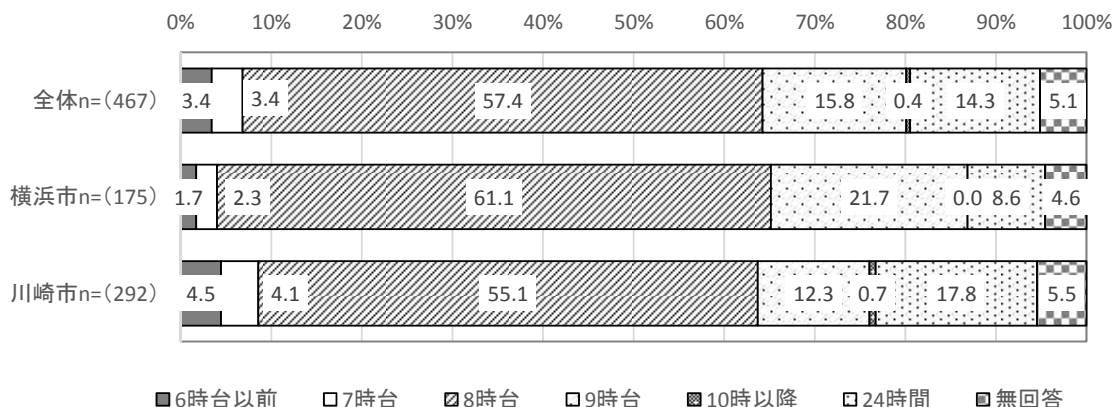


【始業時間】

● 始業時間は、横浜市は「8時台」と「9時台」で約3/4

- 回答事業所全体の始業時間は「8時台」（57.4%）が最も多く、次いで「9時台」（15.8%）、「24時間」（14.3%）の順である。「8時台」と「9時台」の2つの時間帯で3/4近くを占めている（73.2%）。
- 横浜市・川崎市別に見ても、「8時台」（順に61.1%、55.1%）がともに過半数を上回っているが、川崎市は「24時間」（17.8%）が次いで高くなっている。

図表Ⅲ-23 始業時間

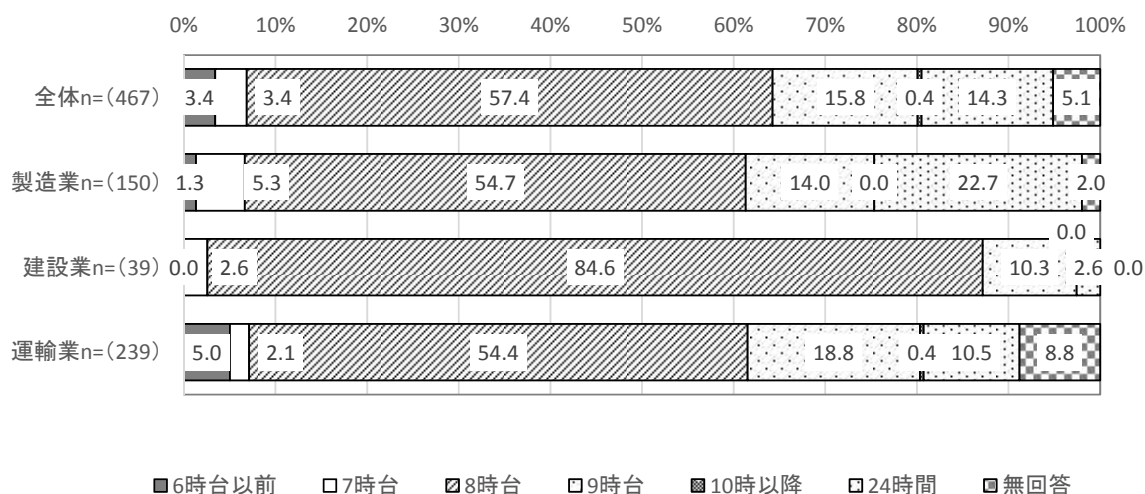


● 建設業は「8時台」が84.6%と他の2業種に比べて多く、「9時台」含めると約95%

● 運輸業は「6時台以前」の早い時間帯の事業所が5.0%

- 始業時間を業種別にみると、建設業は「8時台」が84.6%と他の2業種に比べて多く、「9時台」含めると約95%。
- 製造業は「8時台」（54.7%）、「9時台」（14.0%）の合算で約7割を占めるが、「24時間」（22.7%）と2割を超えている。運輸業は「6時台以前」（5.0%）の割合が他の業種に比べて多い。

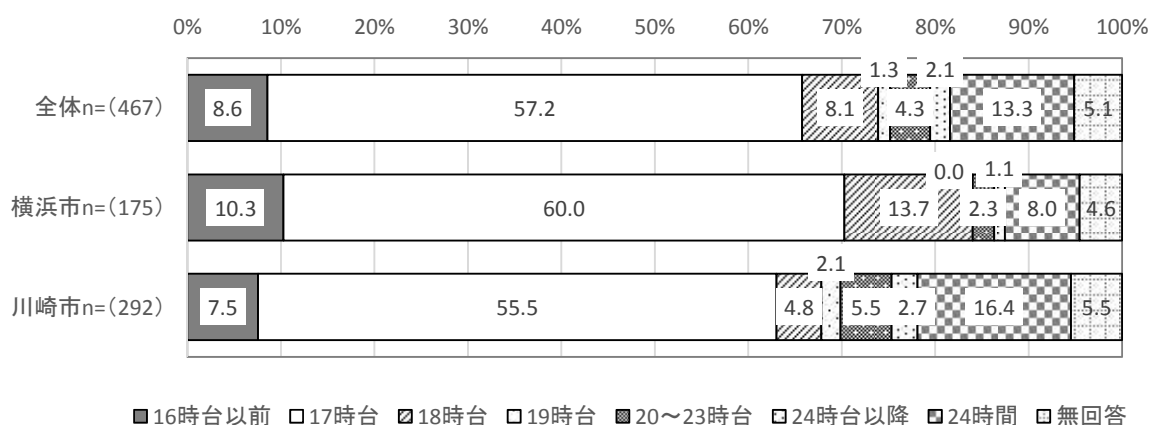
図表Ⅲ-24 始業時間 業種別



【終業時間】

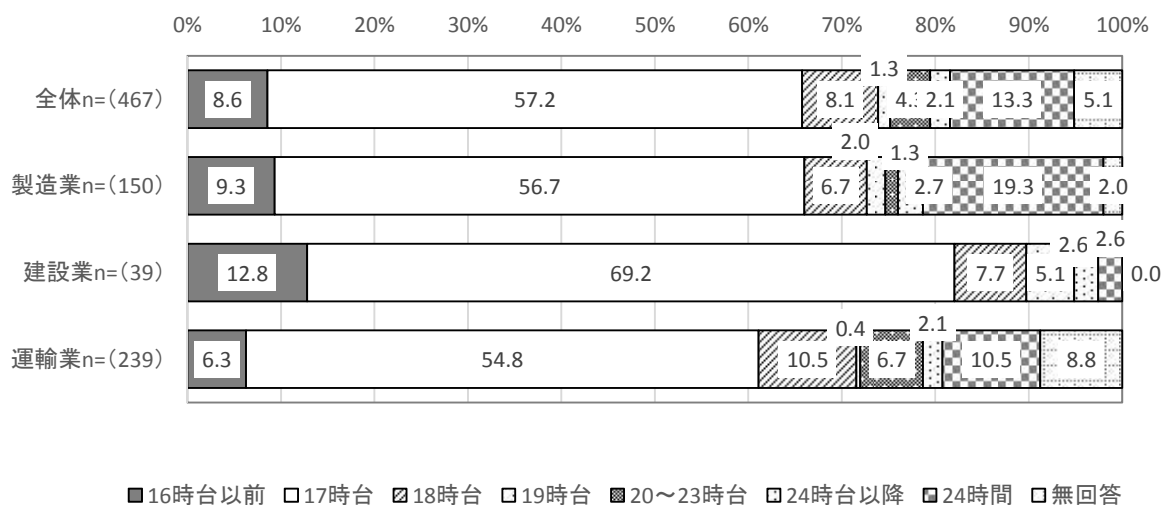
- 終業時間は「17時台」が最も多いものの、次いで高いのは「24時間」
- 川崎市は横浜市に比べて全体的に時間帯にばらつき
 - ・ 回答事業所全体の終業時間は「17時台」（57.2%）が最も多く、次いで「24時間」（13.3%）、「16時台以前」（8.6%）である。
 - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「17時台」（60.0%）が最も多く、次いで「18時台」（13.7%）で合算すると3/4弱を占める。一方、川崎市は「17時台」（55.5%）が最も多いものの、次いで「24時間」（16.4%）と、横浜市よりもばらつきが目立つ。

図表Ⅲ-25 終業時間



- 建設業の終業時間は「17時台」以前で8割以上
 - ・ 終業時間を業種別に見ると、「17時台」が製造業（56.7%）、建設業（69.2%）、運輸業（54.8%）と全業種とも最も高い。「24時間」が多かったのは製造業（19.3%）、運輸業（10.5%・同率で「18時台」）、一方、建設業は「16時台以前」（12.8%）である。

図表Ⅲ-26 終業時間 業種別



(2) 事業所の現状

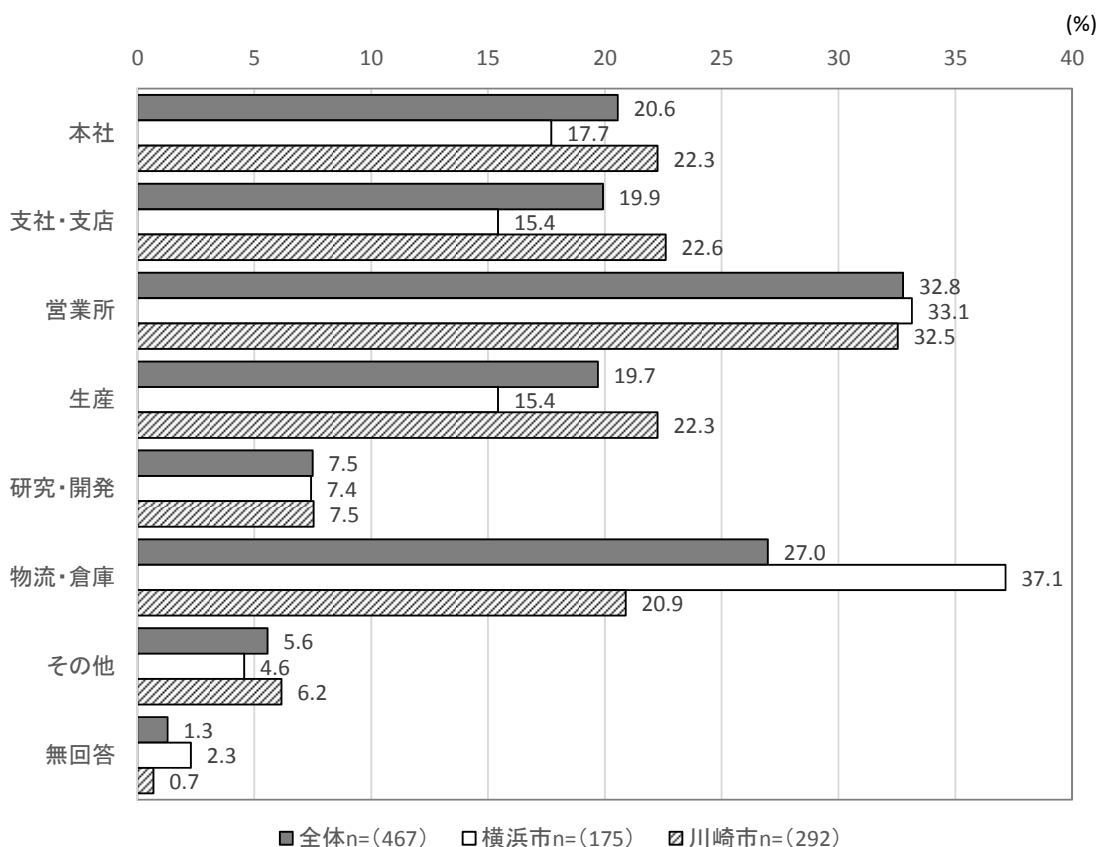
ア 事業所の機能

① 現状

- 事業所の機能は「営業所」が約1/3、「物流・倉庫」が約1/4、「本社」が約1/5
- 横浜市は「物流・倉庫」が約4割、「営業所」が約3割。川崎市は「営業所」が約3割、「本社」、「支社・支店」、「生産」「物流・倉庫」が約2割

- ・ 回答事業所全体の事業所の機能は「営業所」(32.8%)が最も多く、次いで「物流・倉庫」(27.0%)、「本社」(20.6%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「物流・倉庫」(37.1%)が最も多く、次いで「営業所」(33.1%)、川崎市は「営業所」(32.5%)が最も多く、「本社」(22.3%)、「支社・支店」(22.6%)、「生産」(22.3%)がほぼ同率が続いている。

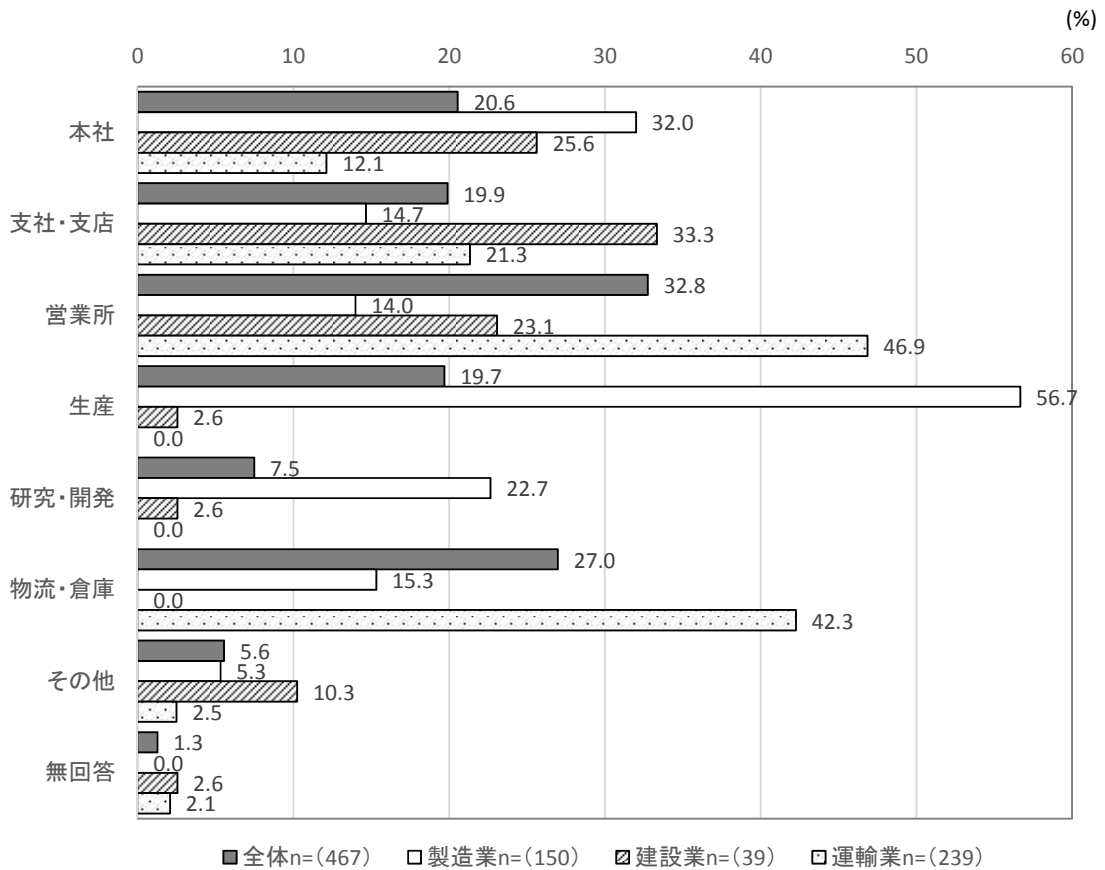
図表Ⅲ-27 事業所の機能



● 「研究・開発」は製造業で22.7%

- 業種別に事業所の機能を見ると、製造業では「生産」(56.7%)が最も多く、次いで「本社」(32.0%)、また、建設業は「支社・支店」(33.3%)、次いで「本社」(25.6%)、運輸業では「営業所」(46.9%)、次いで「物流・倉庫」(42.3%)が多い。
- 「研究・開発」は製造業で22.7%と、他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-28 事業所の機能 業種別

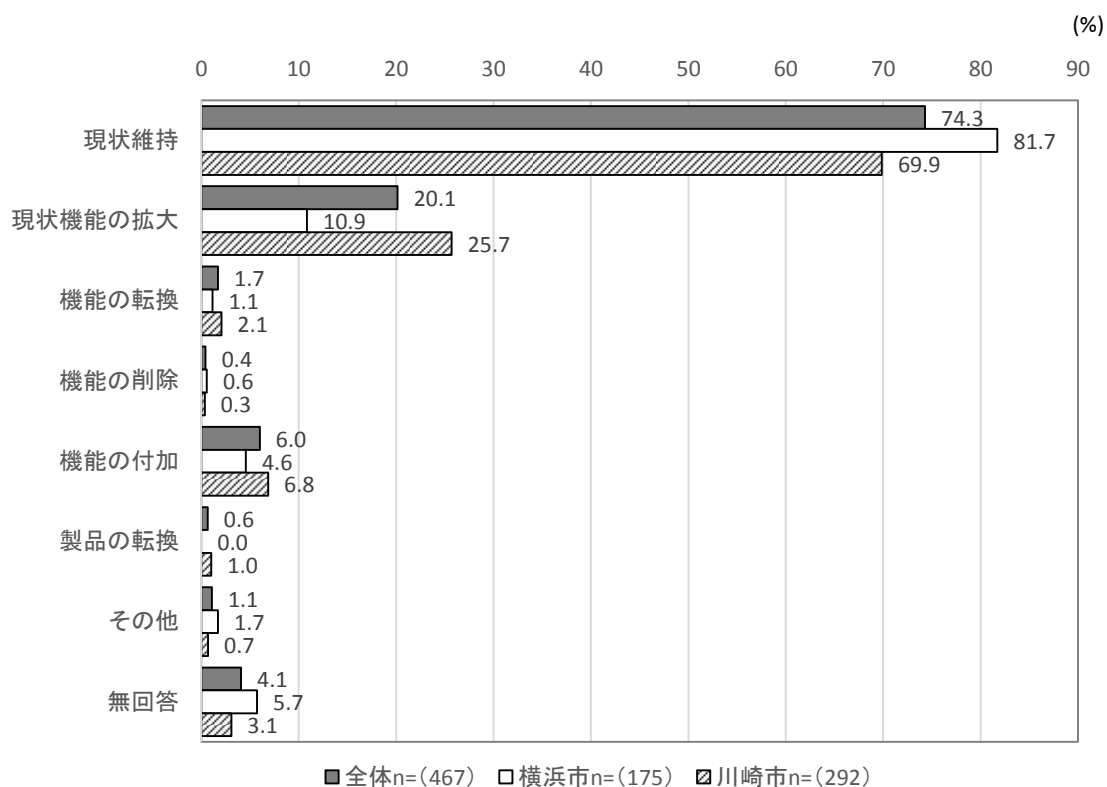


② 今後の事業所の機能

- 今後の事業所の機能は「現状維持」が約3/4、「現状機能の拡大」は約2割
- 川崎市は「現状機能の拡大」が1/4超

- ・ 回答事業所全体の今後の事業所の機能についての意向は「現状維持」(74.3%)が最も多く、次いで「現状機能の拡大」(20.1%)となっており、以降は「機能の付加」(6.0%)、「機能の転換」(1.7%)と少数にとどまる。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「現状維持」が8割超え、一方、川崎市は「現状機能の拡大」が25.7%と1/4を超えている。

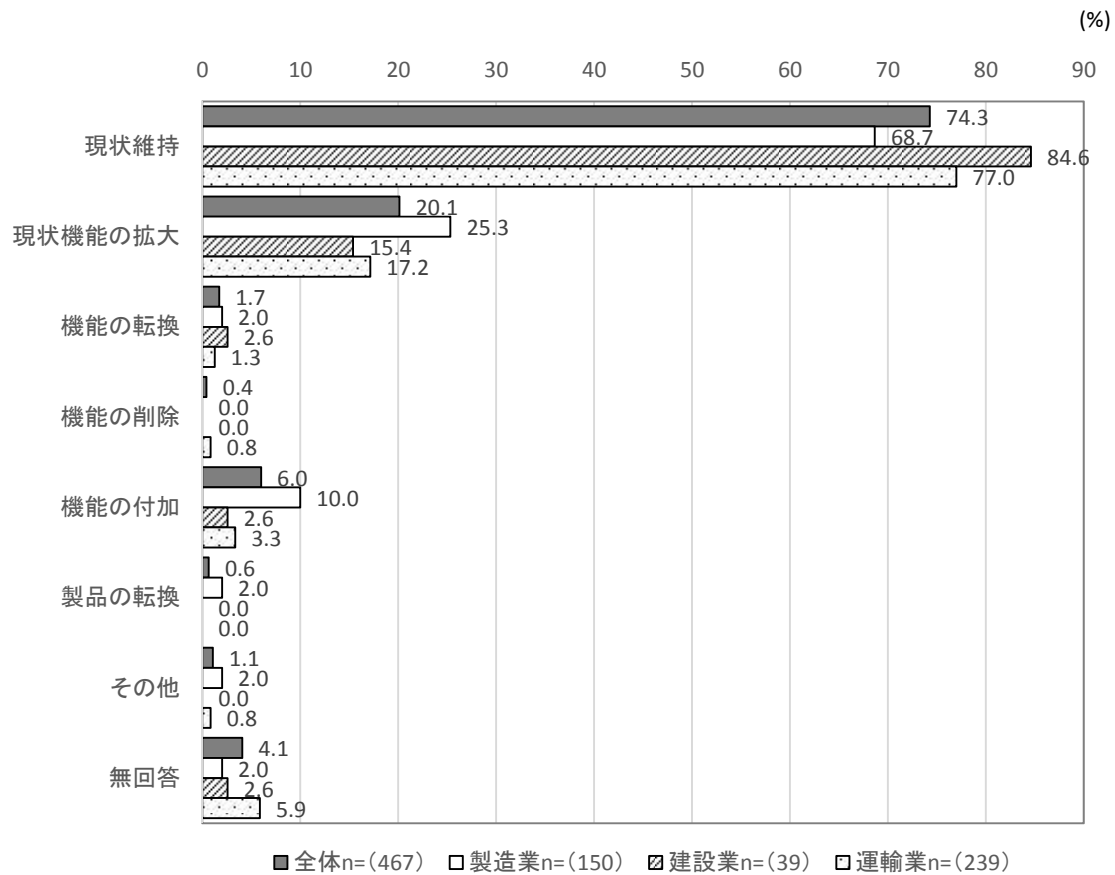
図表Ⅲ-29 今後の事業所の機能



● 製造業・建設業は「現状機能の拡大」が約2割と比較的によく、製造業は「機能の付加」も約1割

- 業種別に見ると、いずれの業種も「現状維持」が製造業（68.7%）、建設業（84.6%）、運輸業（77.0%）と最も高いが、「現状機能の拡大」も（順に25.3%・15.4%、17.2%）と、現業での維持・拡充意向が高い。
- また、製造業では「機能の付加」（10.0%）が他の2業種に比べて若干多い。

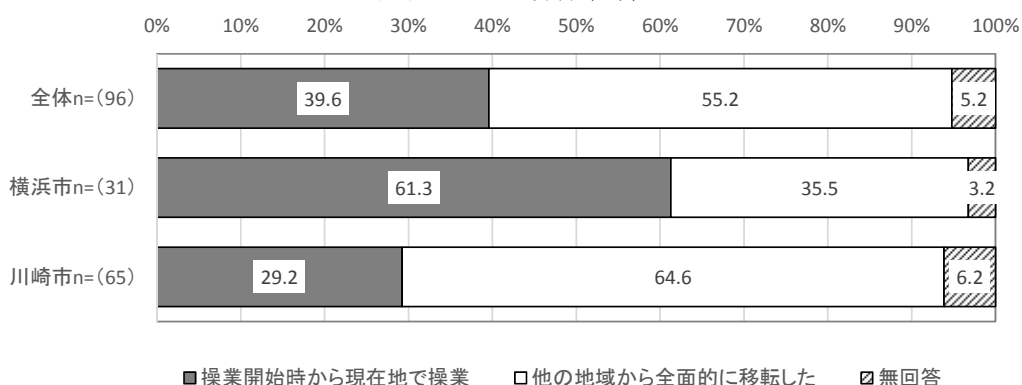
図表Ⅲ-30 今後の事業所の機能 業種別



イ 操業経緯（本社のみ）

- 「本社」機能のある事業所のうち「現在地で操業開始」は約4割、「他地域から全面的に移転」は5割超
- 「操業開始時から現在地で操業」は横浜市が約6割に対し、川崎市は約3割
 - ・ 「本社」機能のある事業所のうち、「操業開始時から現在地で操業」は39.6%、「他の地域から全面的に移転した」は55.2%である。
 - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「操業開始時から現在地で操業」は横浜市が61.3%に対し、川崎市は29.2%、「他の地域から全面的に移転した」は横浜市で35.5%に対し、川崎市は64.6%と対照的である
 - ・ なお、「他の地域から全面的に移転した」事業所の内訳を見ると、神奈川県内からの移転が約3/4を占めていた。

図表Ⅲ-31 操業経緯



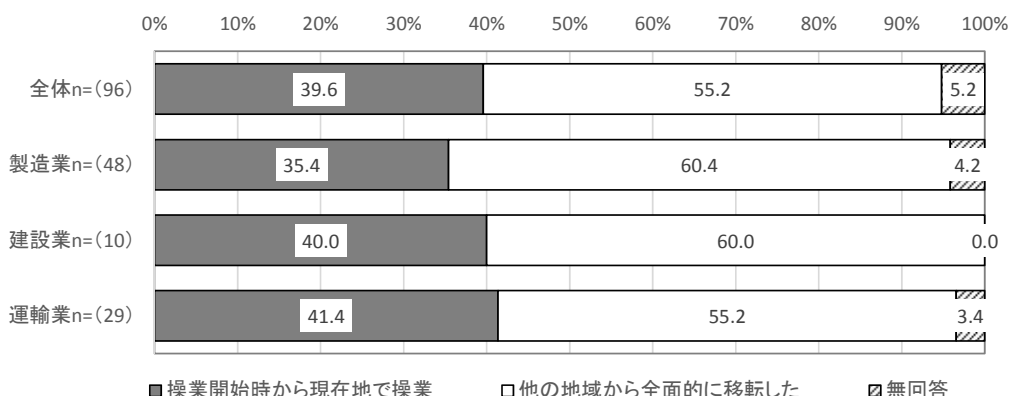
[移転もと地域の状況]

	事業所数	移転もと地域			
		神奈川県	東京都	千葉県	未回答
現在地で操業開始	47	-	-	-	-
他地域から全面的に移転	58	39	12	2	5
構成比（※未回答を除く）		73.6%	22.6%	3.8%	-

- 事業所機能が本社で、創業地が現所在地となっている事業所は建設業、運輸業が約4割、製造業は35.4%

- ・ 業種別に見ると、全業種とも「他地域から全面移転した」が（順に60.4%、60.0%、55.2%）と最も多く、「操業開始時から現在地で操業」では建設業、運輸業が約4割である。

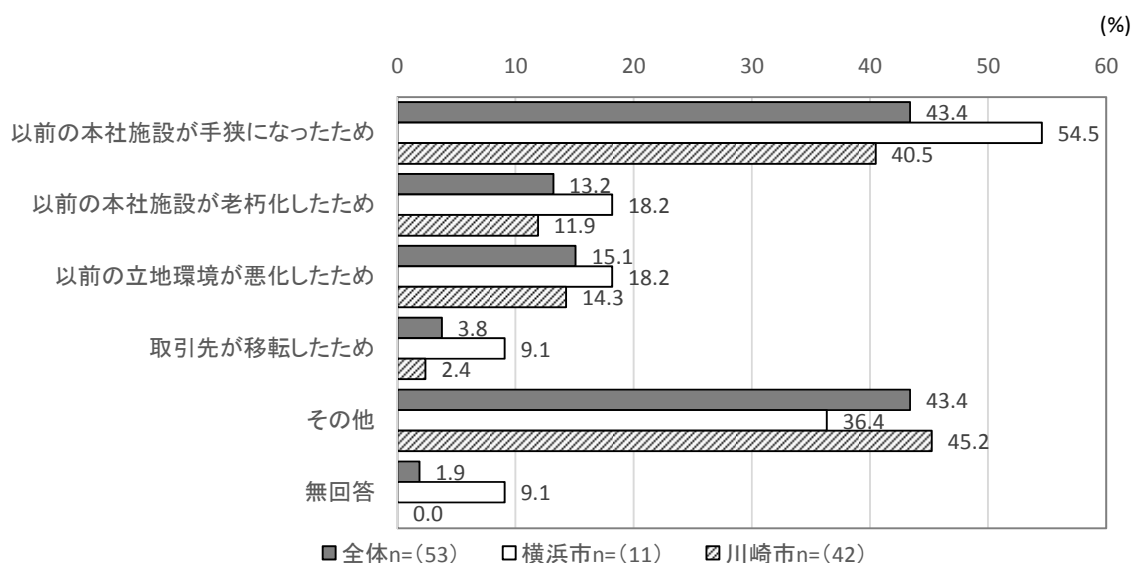
図表Ⅲ-32 操業経緯 業種別



● 事業所機能が本社で、他地域から移転し現所在地となっている事業所の移転理由は、「以前の本社施設が手狭になったため」が4割超

- ・ 全体では「以前の本社施設が手狭になったため」（43.4%）と最も多く、次いで「以前の立地環境が悪化したため」（15.1%）である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、両市ともに「以前の本社施設が手狭になったため」（順に54.5%、40.5%）が最も多く、横浜市は次いで「以前の本社施設が老朽化したため」、「以前の立地環境が悪化したため」（18.2%）が同率で続き、川崎市は「以前の立地環境が悪化したため」（14.3%）と続いている。

図表Ⅲ-33 他地域から移転した理由



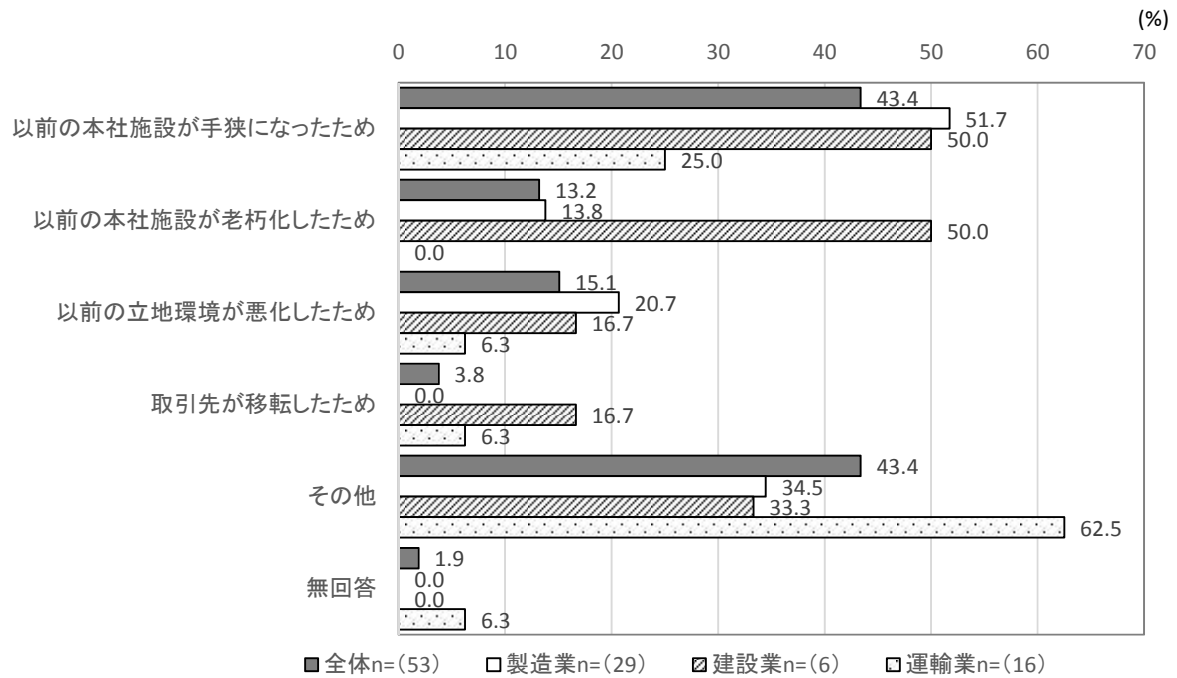
[その他回答の主なコメント]

- 製造業
 - ・ 地域再開発の一環として(横浜市)
 - ・ 合理化のため(川崎市)
- 建設業
 - ・ 組織変更の為(川崎市)
- 運輸業
 - ・ ビジネス環境の変化(横浜市)
 - ・ 米軍統治規制により(川崎市)
 - ・ 設備費用軽減のため(川崎市)
 - ・ 経費削減(川崎市)

● 事業所機能が本社で、他地域から移転し現所在地となっている事業所の移転理由は、製造業では「以前の本社施設が手狭になったため」が5割超

- ・ 業種別に見ると、製造業では「以前の本社施設が手狭になったため」（51.7%）と5割超えで最も多く、次いで「以前の立地環境が悪化したため」（20.7%）である。
- ・ 建設業では、「以前の本社施設が手狭になったため」、「以前の本社施設が老朽化したため」が同率50.0%で最も多く、運輸業は「以前の本社施設が手狭になったため」（25.0%）が最も多い結果である。

図表Ⅲ-34 他地域から移転した理由 業種別



[その他回答の主なコメント]

■ 製造業

- ・ 生産の合理化と無公害化を実現するため浅野町工業団地に移転(川崎市)
- ・ 工場機能集約(川崎市)

■ 建設業

- ・ 川崎市より誘致(川崎市)

■ 運輸業

- ・ 営業所、倉庫と統合したため。(川崎市)
- ・ グループ会社の浮島設立(川崎市)
- ・ 親会社所存地である川崎市に移転することで、情報共有のスピードアップを図る(川崎市)
- ・ 千鳥町再整計画に伴って(川崎市)

ウ 従業員数

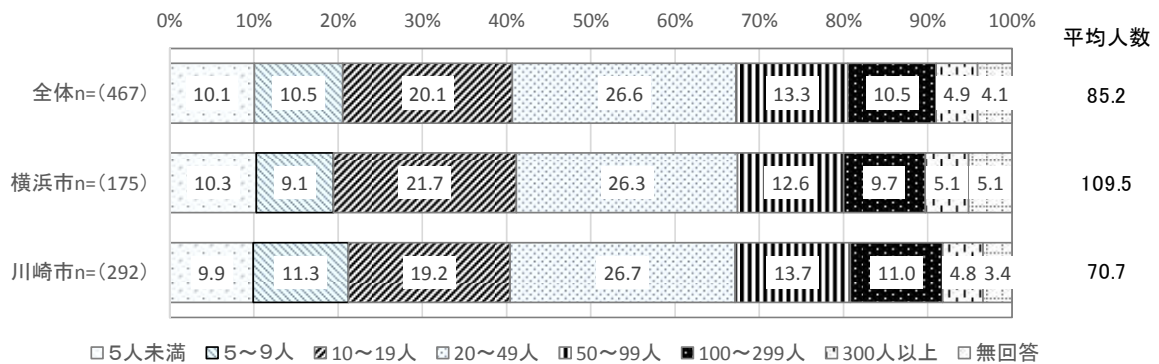
① 従業員数の現状

【従業員数合計】

● 従業員数は「50人未満」の事業所で67.3%と約2/3を占めるが、「100人以上」も15.4%で、平均では85.2人

- ・ 回答事業所全体の従業員数は「20～49人」（26.6%）が最も多く、次いで「10～19人」（20.1%）、「5～9人」、「100～299人」が各10.5%の順で、50人未満の事業所では67.3%と約2/3を占める。一方、「100人以上」（10.5%）、「300人以上」（4.9%）と100人以上で15.4%を占め、全体平均では85.2人。
- ・ 横浜市・川崎市別にみると、横浜市は平均で109.5人、川崎市は平均で70.7人となっており、1事業所当たりの従業員数では約40名の差が出ている。

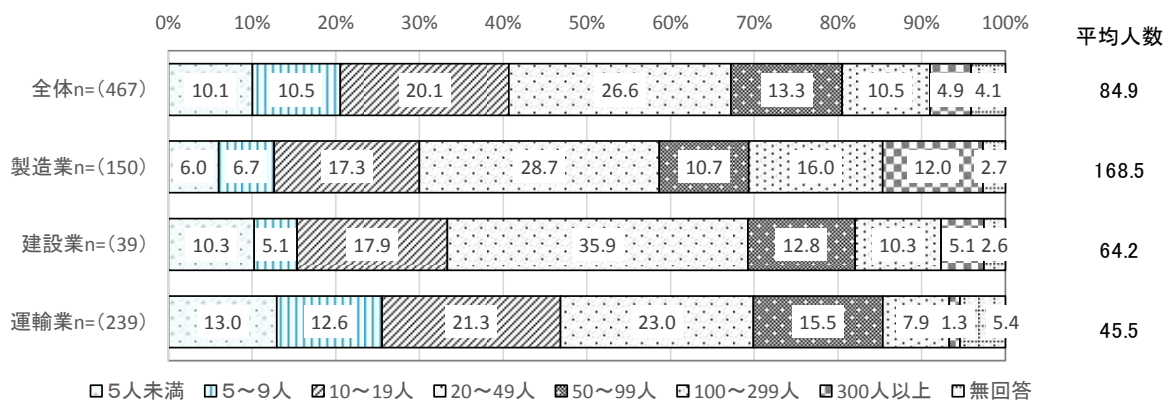
図表Ⅲ-35 従業員数合計



● 製造業は「100～299人」の事業所が約3割で、平均人数は168.5人

- ・ 従業員数合計を業種別に見ると、全業種とも「20～49人」が（順に28.7%、35.9%、23.0%）最も多い。製造業は「100～299人」で約3割に対し、運輸業は19名以下で約5割と従業員規模が小さい事業所が目立ち、平均人数は製造業168.5人、建設業64.2人、運輸業45.5人である。

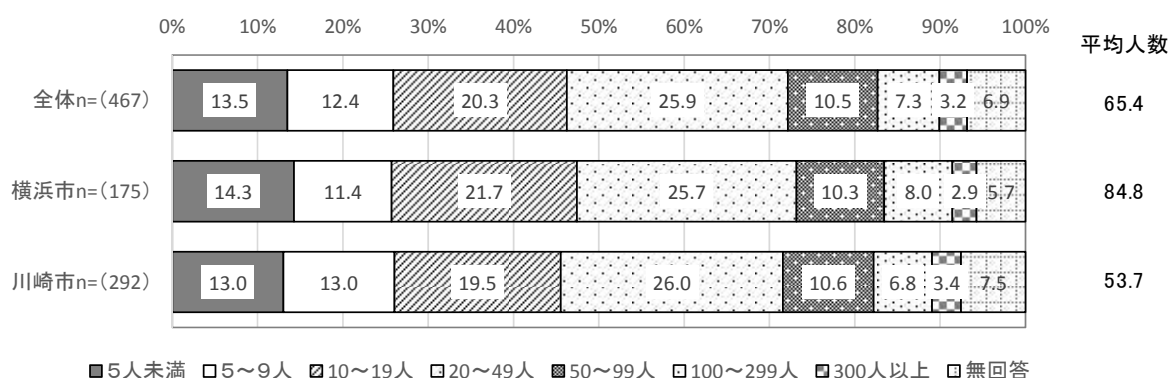
図表Ⅲ-36 従業員数合計 業種別



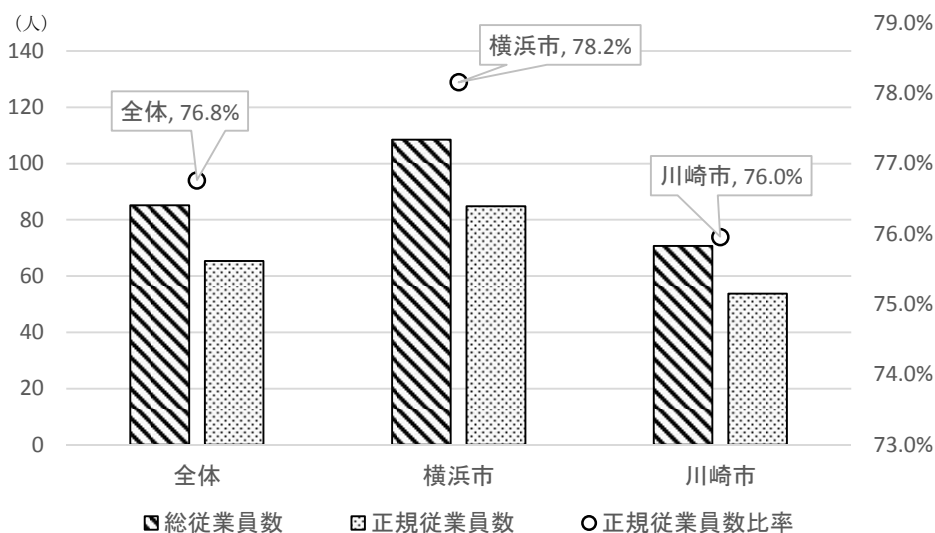
【正規従業員数】

- 正規従業員数は「50人未満」の事業所が7割以上
- 正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合は76.8%
 - ・ 回答事業所全体の正規従業員数（正社員・正職員）は「20～49人」（25.9%）で最も多く、次いで「10～19人」（20.3%）、「5人未満」（13.5%）の順となっており、50人未満の事業所で7割以上を占める。正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）は76.8%である。
 - ・ 横浜市・川崎市別にみると、横浜市が平均で84.8人、川崎市は平均で53.7人である。
 - ・ 正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）では、横浜市78.2%、川崎市76.0%とほぼ同率である。

図表Ⅲ-37 正規従業員数



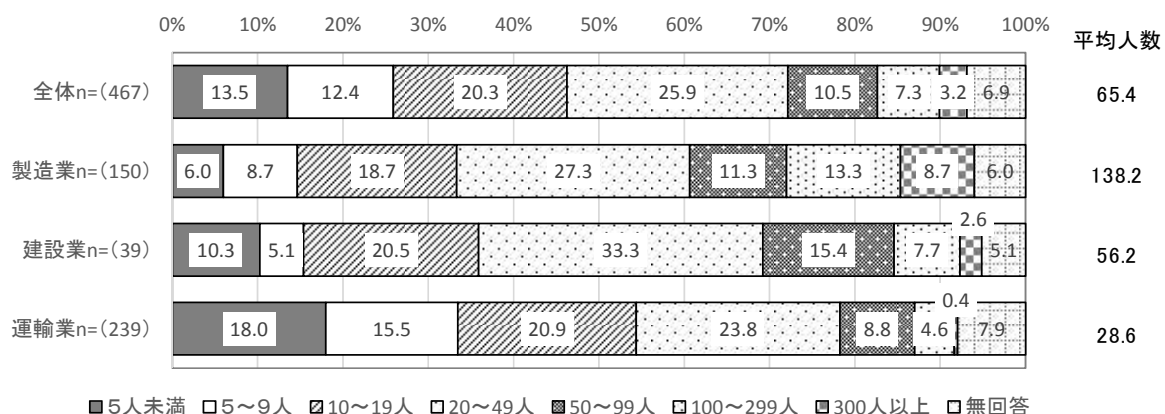
[正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）]



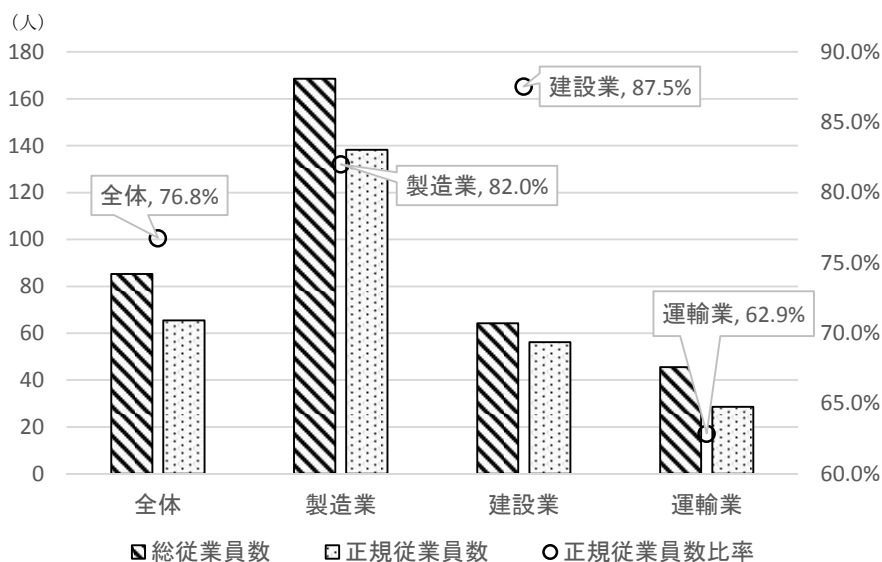
- 正規従業員数平均は製造業が138.2人、建設業が56.2人、運輸業が28.6人
- 正規従業員数が従業員数合計に占める割合は、建設業が最も高く、次いで製造業、運輸業の順

- ・ 正規従業員数を業種別に見ると、全業種とも「20～29人」が（順に27.3%、33.3%、23.8%）と最も多いが、100人以上では製造業が20%超えに対し、建設業は約10%、運輸業は約5%である。
- ・ 正規従業員数の平均人数は建設業（138.2人）、建設業（56.2人）、運輸業（28.6人）で、正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）は製造業（82.0%）、建設業（87.5%）、運輸業（62.9%）である。

図表Ⅲ-38 正規従業員数 業種別



[正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）]

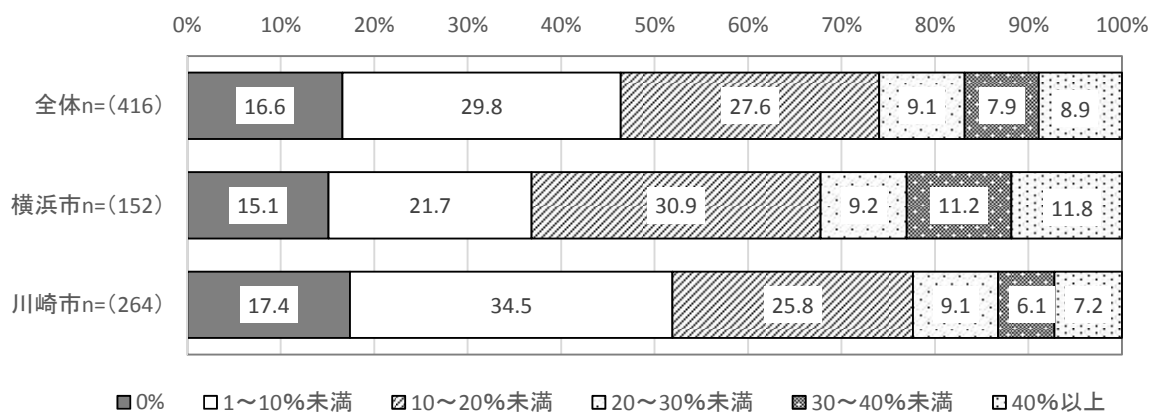


【女性従業員比率】

● 従業員数合計に占める女性従業員比率は「1～10%未満」の事業所が約3割。「10～20%未満」、「20～30%未満」との合算で約2/3

- ・ 回答事業所全体の従業員数合計に占める女性従業員比率は「1～10%未満」（29.8%）が最も多く、次いで「10～20%未満」（27.6%）の順で、「0%（=女性従業員がいない）」の事業所は16.6%である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「10～20%未満」（30.9%）が最も多く、「30～40%」、「40%以上」の構成比も二桁である。川崎市は「1～10%未満」（34.5%）が最も多く、「10～20%」との合算で約6割である。

図表Ⅲ-39 女性従業員比率

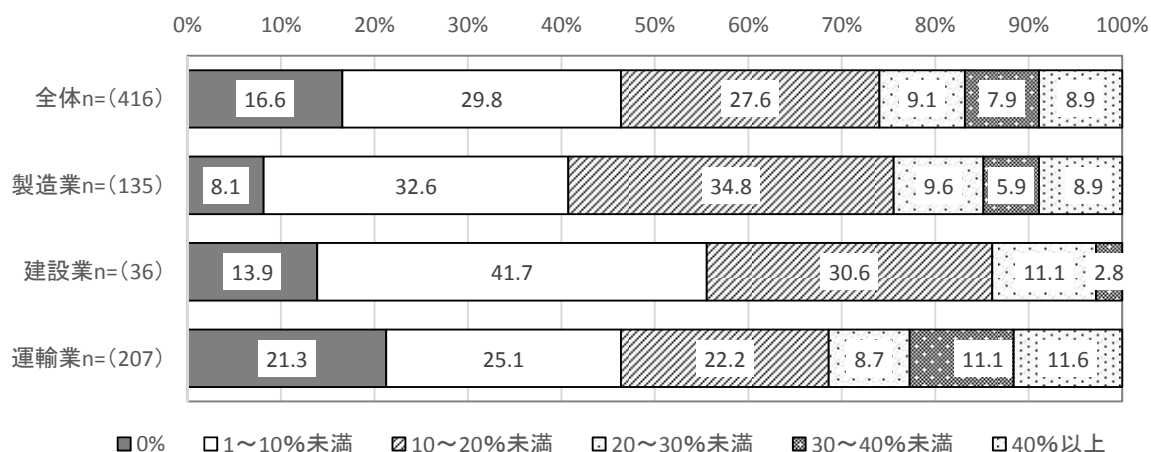


(注) 集計母数は従業員数合計及び女性従業員数の合計を回答している416事業所（以下、同様）。

● 従業員数合計に占める女性従業員比率は、運輸業で高い傾向がみられる、一方、雇用していない事業所の比率も高率

- ・ 女性従業員比率を業種別に見ると、運輸業は「30～40%未満」（11.1%）、「40%以上」（11.6%）と他の2業種に比べて比率が高いが、「0%」も21.3%と比率が高い。
- ・ 建設業は「1～10%未満」、「10～20%未満」の合算で7割を超えている。

図表Ⅲ-40 女性従業員比率 業種別

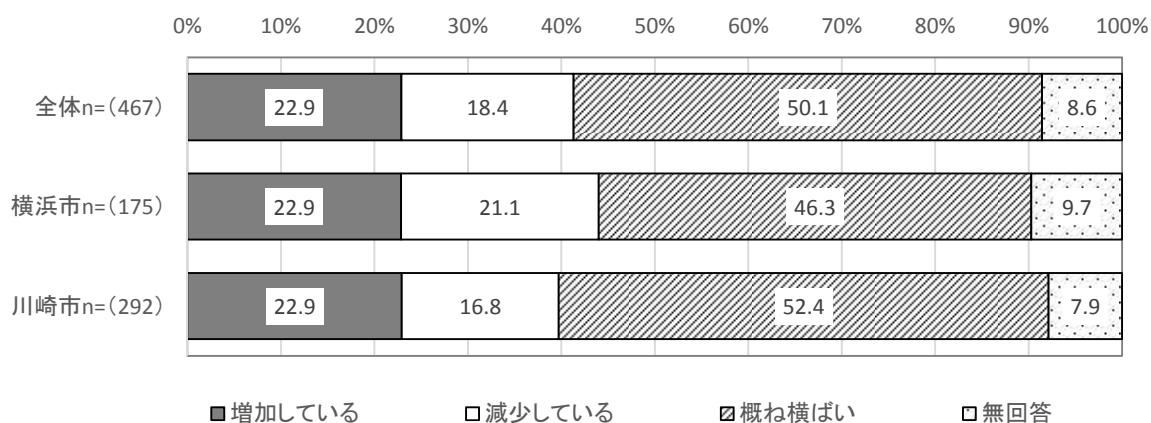


② 過去4年間の従業員数の増減

● 過去4年間の従業員数は「概ね横ばい」が約半数を占め、「増加」は「減少」を上回る2割超

- ・ 回答事業所全体の過去4年間の従業員数の増減は「概ね横ばい」（50.1%）が最も多く、次いで「増加している」（22.9%）、「減少している」（18.4%）の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、両市ともに「増加している」は22.9%で同率、一方、横浜市の「減少している」は21.1%と川崎市に比べ割合が若干多い。

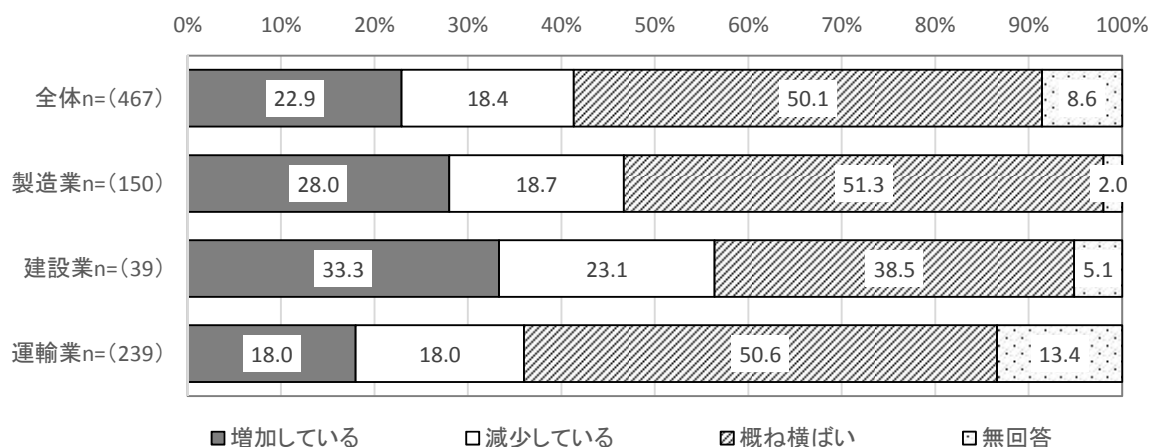
図表Ⅲ-41 過去4年間の従業員数の増減



● 建設業で「増加している」が1/3

- ・ 業種別に見ると、建設業では「増加している」（33.3%）と他業種を上回っているが、「減少している」、23.1%と2極化の傾向がみられる。

図表Ⅲ-42 過去4年間の従業員数の増減 業種別



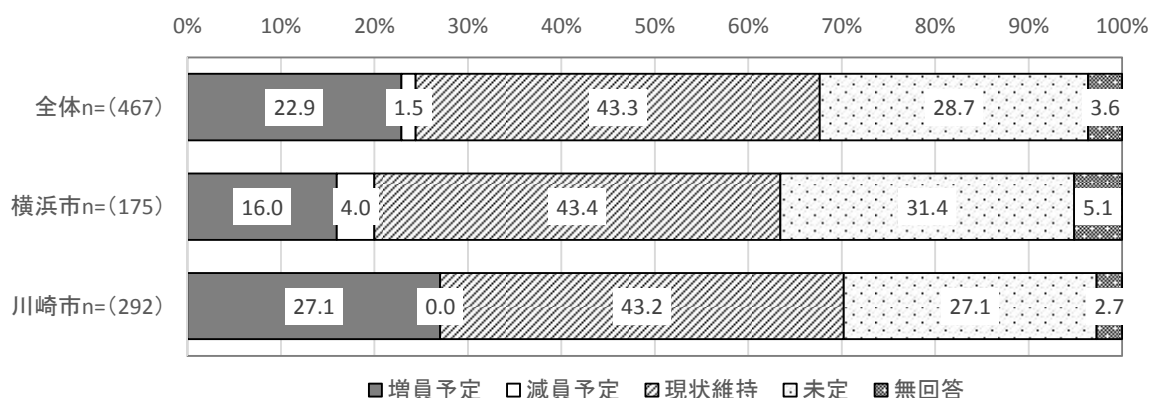
③ 今後3年間の従業員数の増減予定・計画

● 従業員の「増員予定」は2割超、一方、「減員予定」は1.5%

● 「増員予定」の割合は横浜市が16.0%、川崎市は27.1%

- ・ 回答事業所全体の今後3年間の従業員数の増減予定・計画は「現状維持」(43.3%)が最も多く、次いで「未定」(28.7%)である。「増員予定」(22.9%)に対し、「減員予定」(1.5%)に比べて大幅に多いが、「未定」の比率も一定程度高く、先行きを見通せない状況が窺える。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、川崎市の「増員予定」(27.1%)の割合が、横浜市を10ポイント以上上回っている。

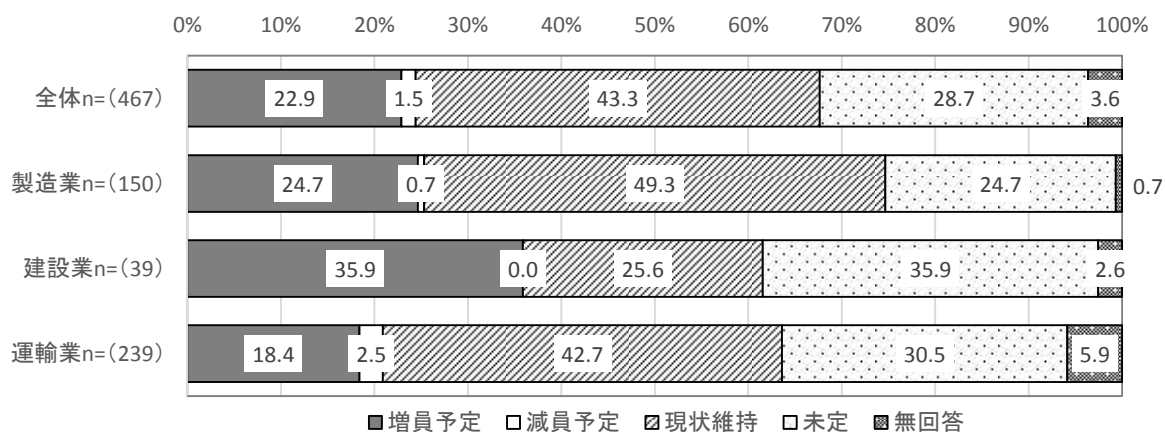
図表Ⅲ-43 今後3年間の従業員数の増減予定・計画



● 「増員予定」は建設業で1/3を上回り、製造業は約1/4、運輸業は1/6強

- ・ 業種別に見ると、「増員予定」は建設業で35.9%と他の2業種に比べて多く、製造業では24.7%、運輸業は18.4%である。

図表Ⅲ-44 今後3年間の従業員数の増減予定・計画 業種別

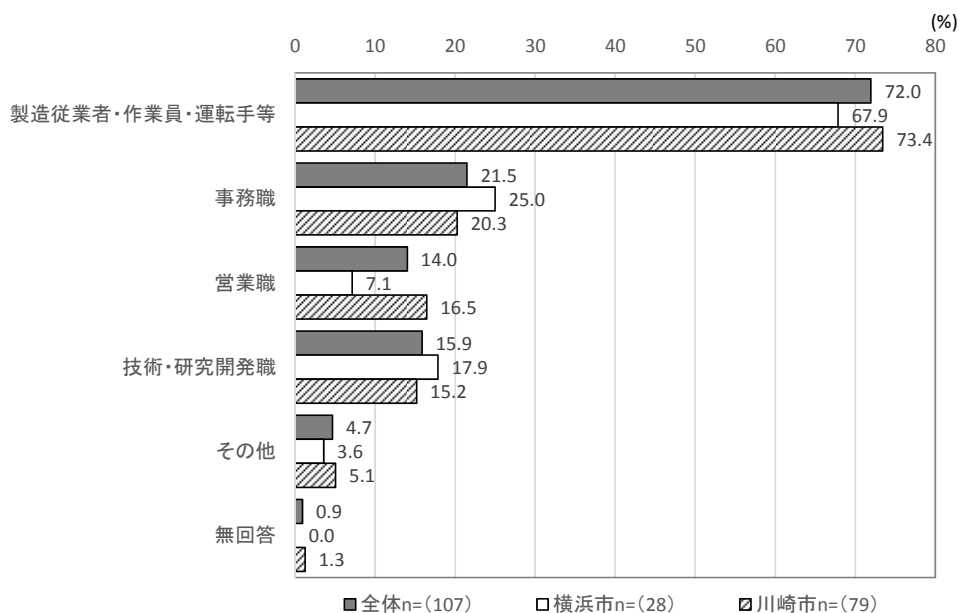


④ 増員予定の職種

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

- ・ 回答事業所全体の増員予定の職種は「製造業従業者・作業員・運転手等」(72.0%)が最も多く、次いで「事務職」(21.5%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「製造業従業者・作業員・運転手等」(67.9%)が最も高く、次いで「事務職」(25.0%)、「技術研究開発職」(17.9%)の順で、川崎市では「製造業従業者・作業員・運転手等」(73.4%)の割合が多い。

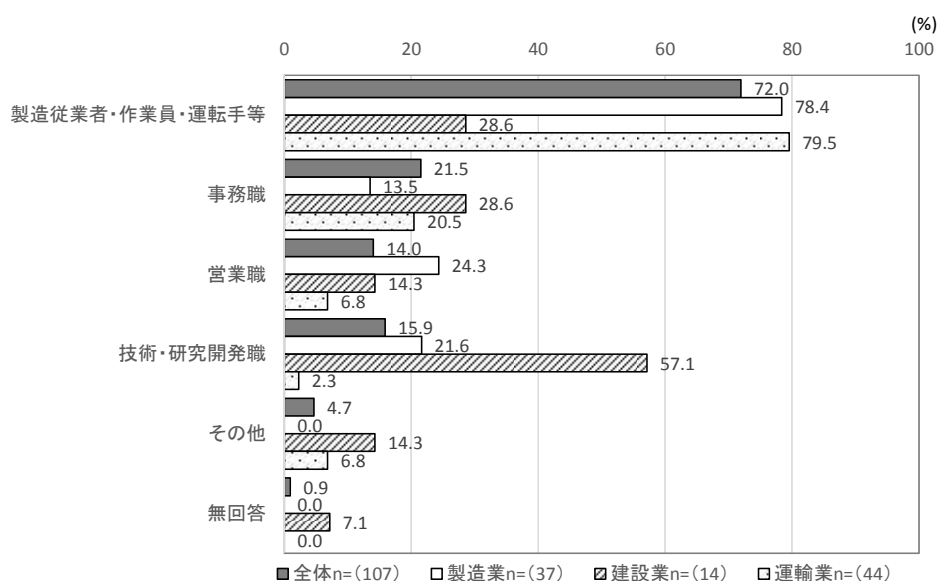
図表Ⅲ-45 増員予定の職種



● 「技術・研究開発職」は製造業2割超、建設業では母数は少ないものの5割超

- ・ 業種別に見ると、製造業・運輸業ともに「製造業従業者・作業員・運転手等」(順に78.4%、79.5%)が最も多く、建設業は「技術・研究開発職」(57.1%)が最も多い。

図表Ⅲ-46 増員予定の職種 業種別

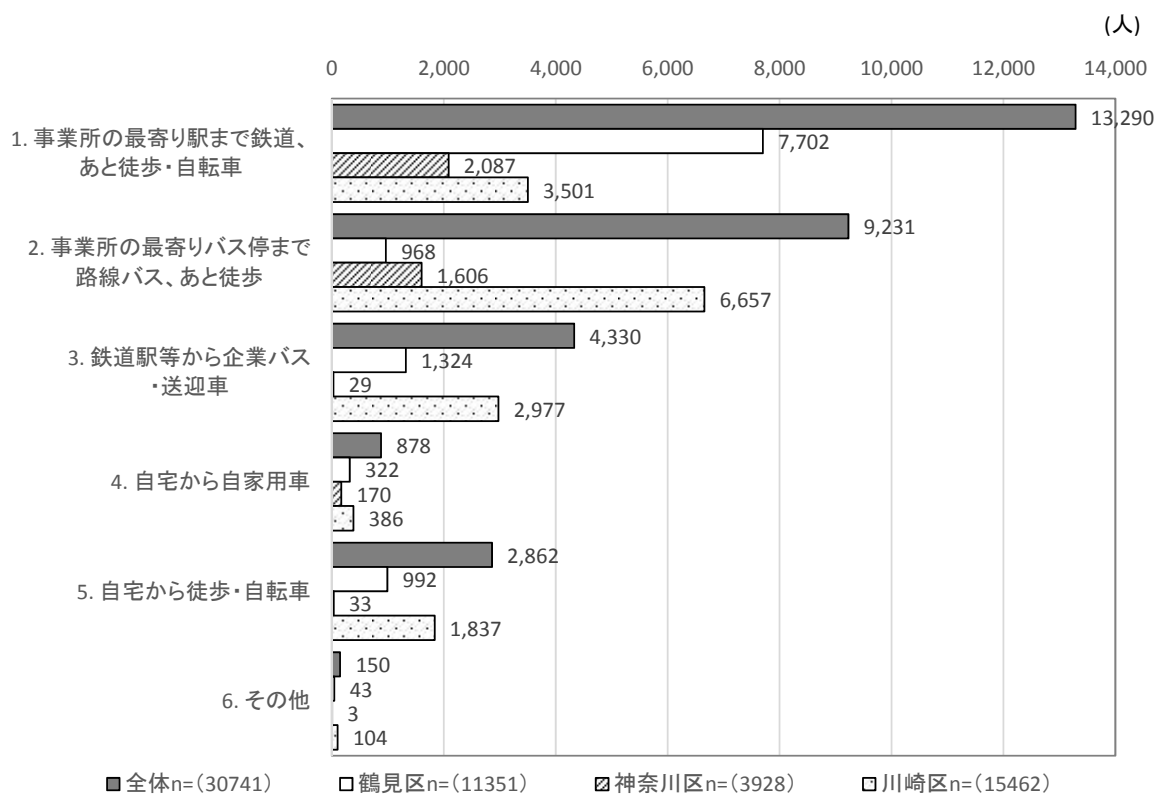


エ 従業員の通勤手段

① 事業所までの通勤における最終手段

- 通勤における最終手段では、「最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車」が4割超
- 「路線バス利用から事業所まで徒歩」は、神奈川区、川崎区で4割超、鶴見区は1割弱
- ・ 回答事業所全体の通勤における最終手段は「事業所の最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車」（13,290人・43.2%）が最も多く、次いで「事業所の最寄りバス停まで路線バス、あと徒歩」（9,231人・30.0%）である。
- ・ 京浜3区別に見ると、鶴見区では「事業所の最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車」（7,702人・67.9%）が圧倒的に多く、次いで「鉄道駅等から企業バス・送迎車」（1,324人・11.7%）である。
- ・ 神奈川区では「事業所の最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車」（2,087人・53.1%）が5割を超え、川崎区では「事業所の最寄りバス停まで路線バス、あと徒歩」（6,657人・43.1%）の割合が最も多い。
- ・ 項目別で「事業所の最寄りバス停まで路線バス、あと徒歩」が、神奈川区、川崎区では4割超えに対し、鶴見区は8.5%と少ない。

図表Ⅲ-47 事業所までの通勤における最終手段



※アンケート調査では、事業所の負担を減らすため、通勤手段について、構成比率が100%になるように割合を回答いただいた。

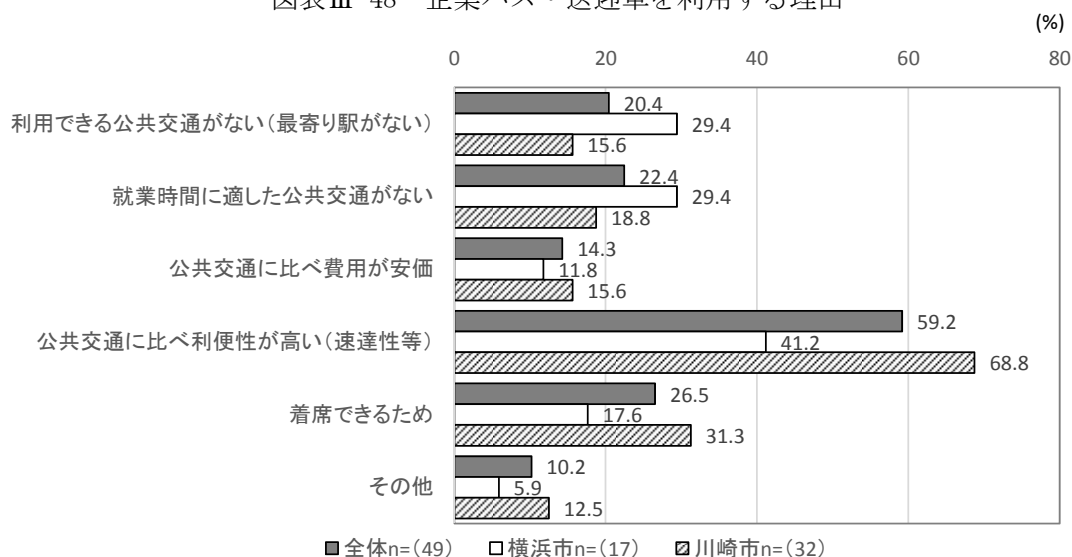
※グラフの人数は、総従業員数に通勤手段の割合をかけて算出した。

② 企業バス・送迎車を利用する理由

● 企業バス・送迎車を利用する理由は、「公共交通に比べ利便性が高い」が約6割

- ・ 回答事業所全体の企業バス・送迎車を利用する理由は「公共交通に比べ利便性が高い（速達性等）」（59.2%）が最も多く、約6割を占めた。
- ・ 横浜市・川崎市別では、横浜市は「利用できる公共交通がない（最寄り駅がない）」、「就業時間に適した公共交通がない」の回答がともに29.4%で川崎市より多い。一方、川崎市では「着席できるため」（31.3%）、「公共交通に比べ費用が安価」（15.6%）が横浜市に比べ若干多い。

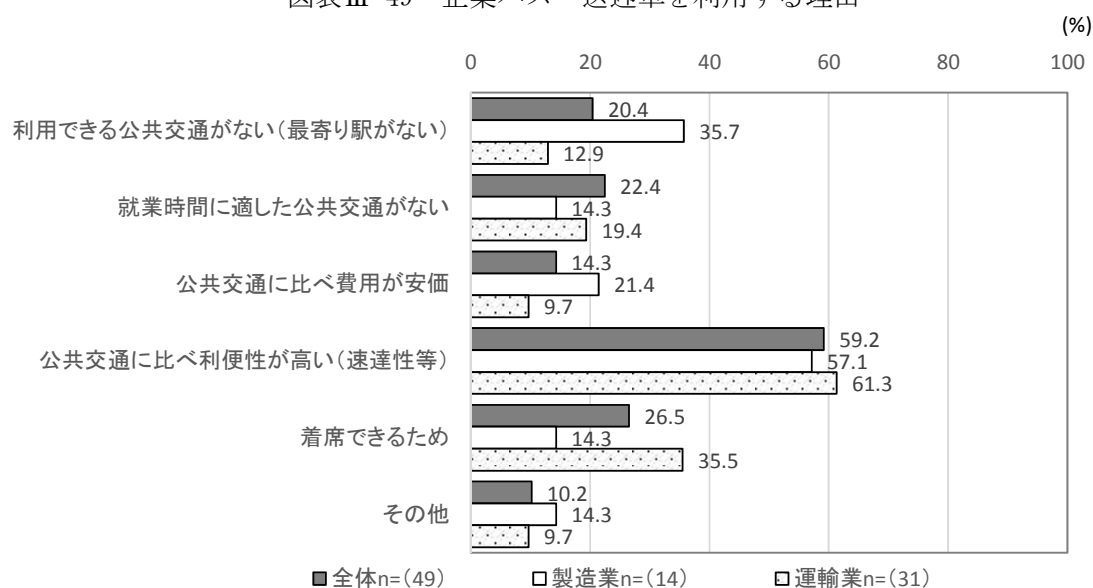
図表Ⅲ-48 企業バス・送迎車を利用する理由



● 企業バス・送迎車を利用する理由は、「公共交通に比べ利便性が高い」が約6割

- ・ 業種別に見ると、製造業・運輸業ともに「公共交通に比べ利便性が高い（速達性等）」（順に57.1%、61.3%）が最も多く、「利用できる公共交通がない（最寄り駅がない）」で、製造業（35.7%）が運輸業（12.9%）に比べ若干多い。

図表Ⅲ-49 企業バス・送迎車を利用する理由



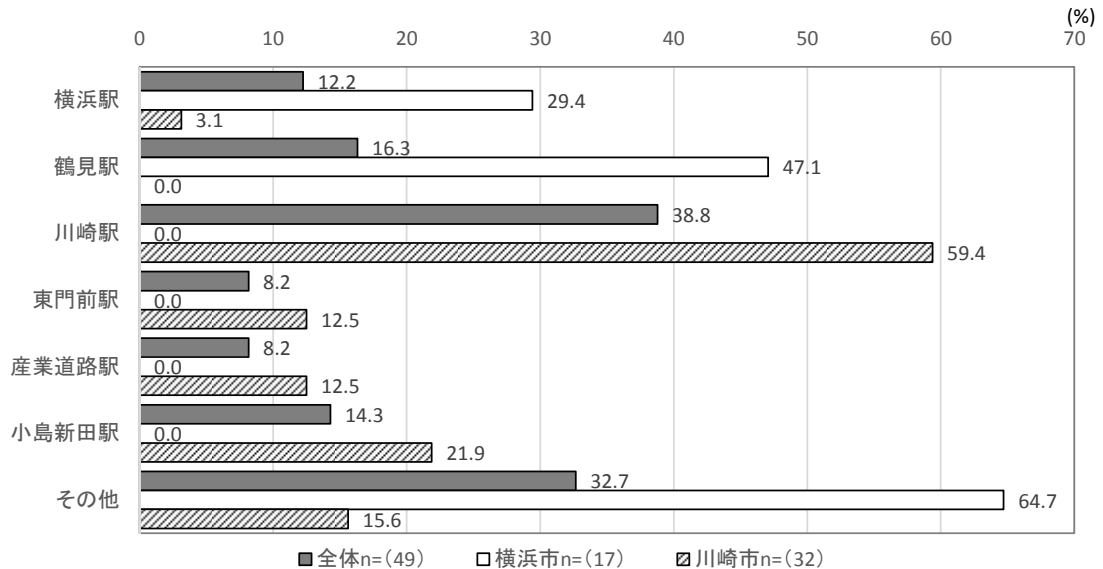
※建設業は回答母数が2件と少ないため図表から除外した。

③企業バス・送迎車の発着駅

● 企業バス・送迎車の発着駅は、「川崎駅」が約4割

- ・ 回答事業所全体の企業バス・送迎車の発着駅は「川崎駅」（38.8%）との回答が27事業所と最も多く、次いで「鶴見駅」（16.3%）、「小島新田駅」（14.3%）の順である。
- ・ その他の回答としては、新子安駅が4事業所、浜川崎駅と生麦駅が各3事業所など複数の回答があった。

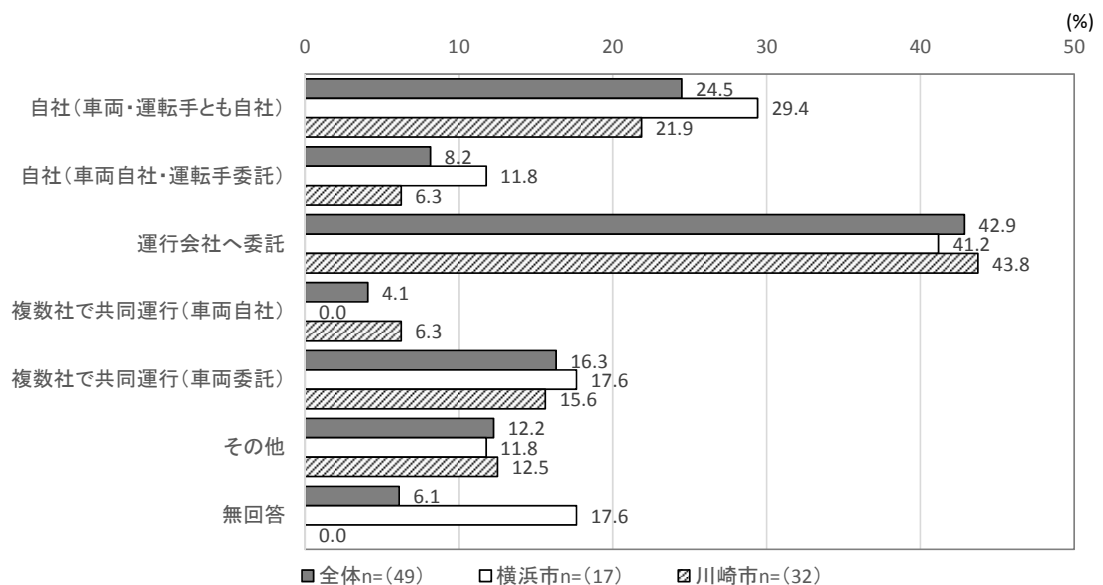
図表Ⅲ-50 企業バス・送迎車の発着駅



● 企業バス・送迎車の運行主体は、「運行会社へ委託」が4割超

- ・ 回答事業所全体の企業バス・送迎車の運行主体は「運行会社へ委託」（42.9%・21事業所）が最も多く、次いで「自社（車両・運転手とも自社）」（24.5%）である。

図表Ⅲ-51 企業バス・送迎車の運行主体



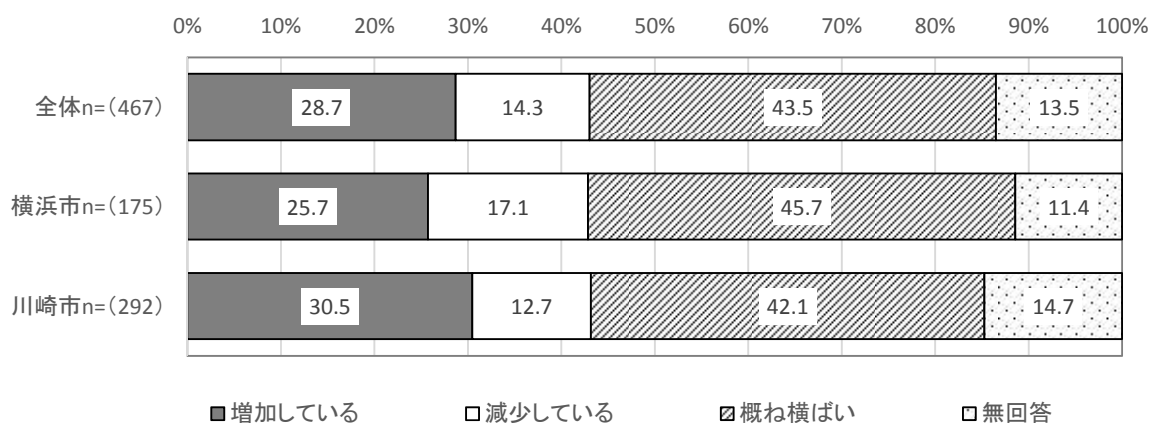
オ 売上高

① 過去4年間の売上高の推移

● 過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」が4割超、「増加」は3割弱

- ・ 回答事業所全体の過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」(43.5%)が最も多く、「増加している」(28.7%)、「減少している」(14.3%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「増加している」は横浜市(25.7%)に対し、川崎市(30.5%)と3割を超えた。

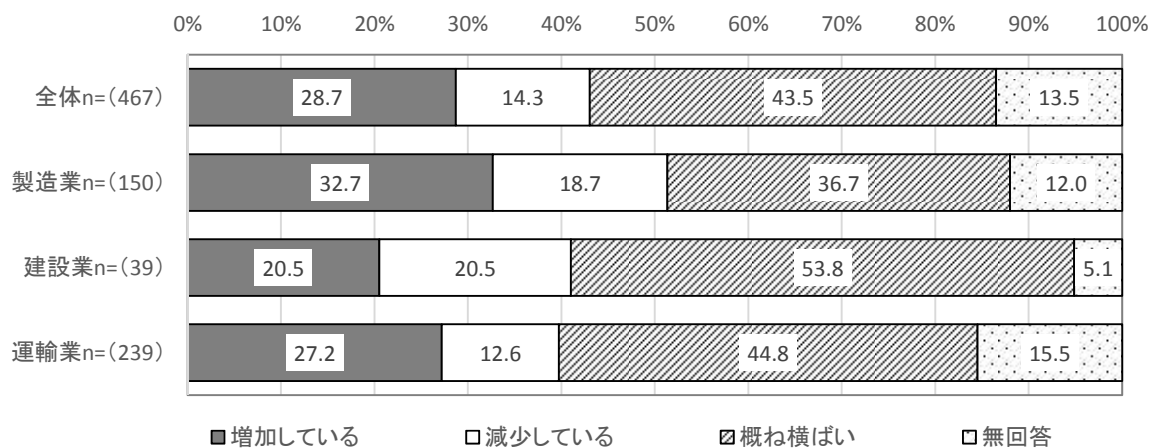
図表Ⅲ-52 過去4年間の売上高の推移



● 製造業は「増加している」が32.7%と約1/3

- ・ 業種別に見ると、製造業は「増加している」が32.7%と約1/3を占めている。建設業は「概ね横ばい」が5割を超え、「増加している」、「減少している」が約2割で同率である。運輸業は「増加している」が3割弱に対し、「減少している」が1割超と増加が減少の2倍以上である。

図表Ⅲ-53 過去4年間の売上高の推移 業種別



② 売上高の増減理由

● 売上高の増減理由は「景気変動」が約3割と圧倒的に多く、「営業力強化」も1割以上、その他理由は1割以下で分散傾向

- ・ 回答事業所全体の売上高の増減理由は、「景気変動」(28.9%)が最も多く、次いで「営業力強化」(17.1%)、「市場開拓」(9.9%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。
- ・ 「その他」の理由としては、競合激化、取引先の減少などマイナス要因が多い。以下は増加理由コメントの一部分。

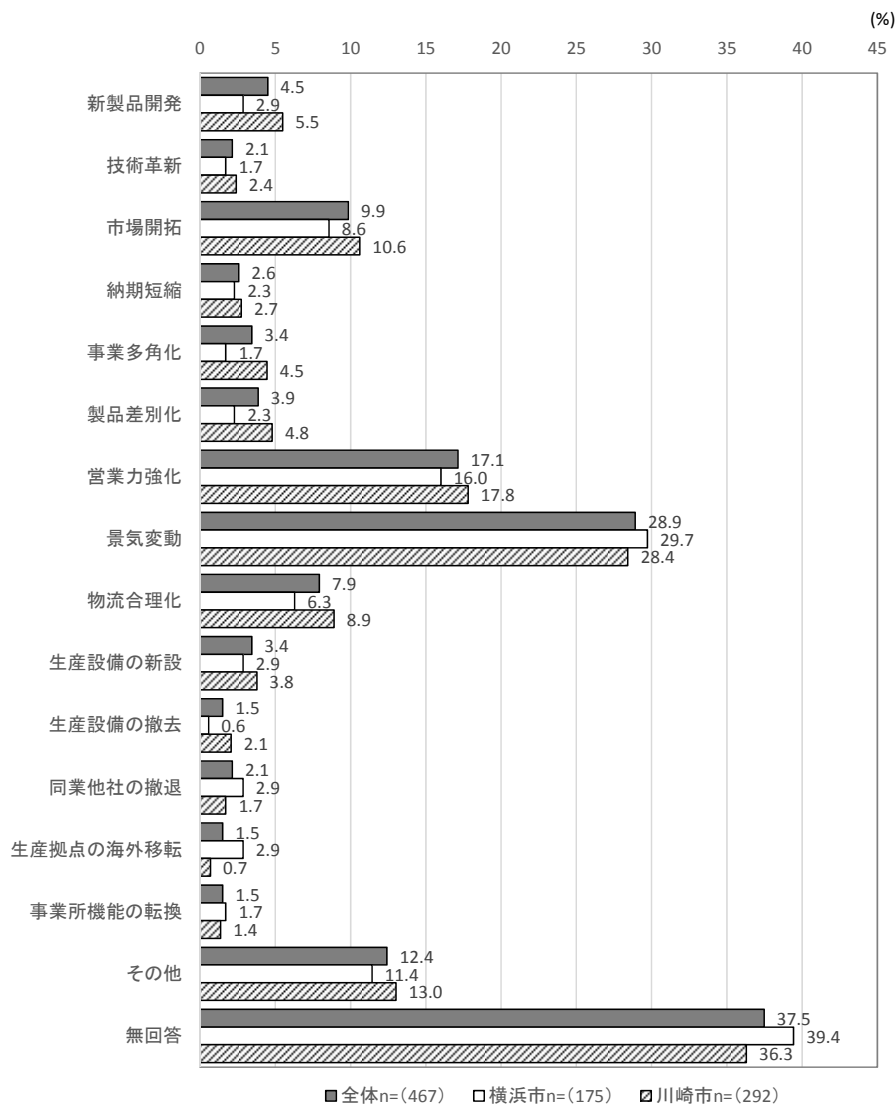
■ 運輸業

- ・ 配送エリア拡大(横浜市)
- ・ 新規顧客の増加(横浜市)
- ・ 貨物取扱い増による(横浜市)
- ・ 荷主からの注文増(横浜市)
- ・ 契約件数増(川崎市)
- ・ 保管施設の増設(川崎市)

■ 製造業

- ・ 受注増(川崎市)
- ・ 羽田発航空機増便による。(川崎市)
- ・ 市場拡大(川崎市)
- ・ 不採算案件を受注しないため(川崎市)

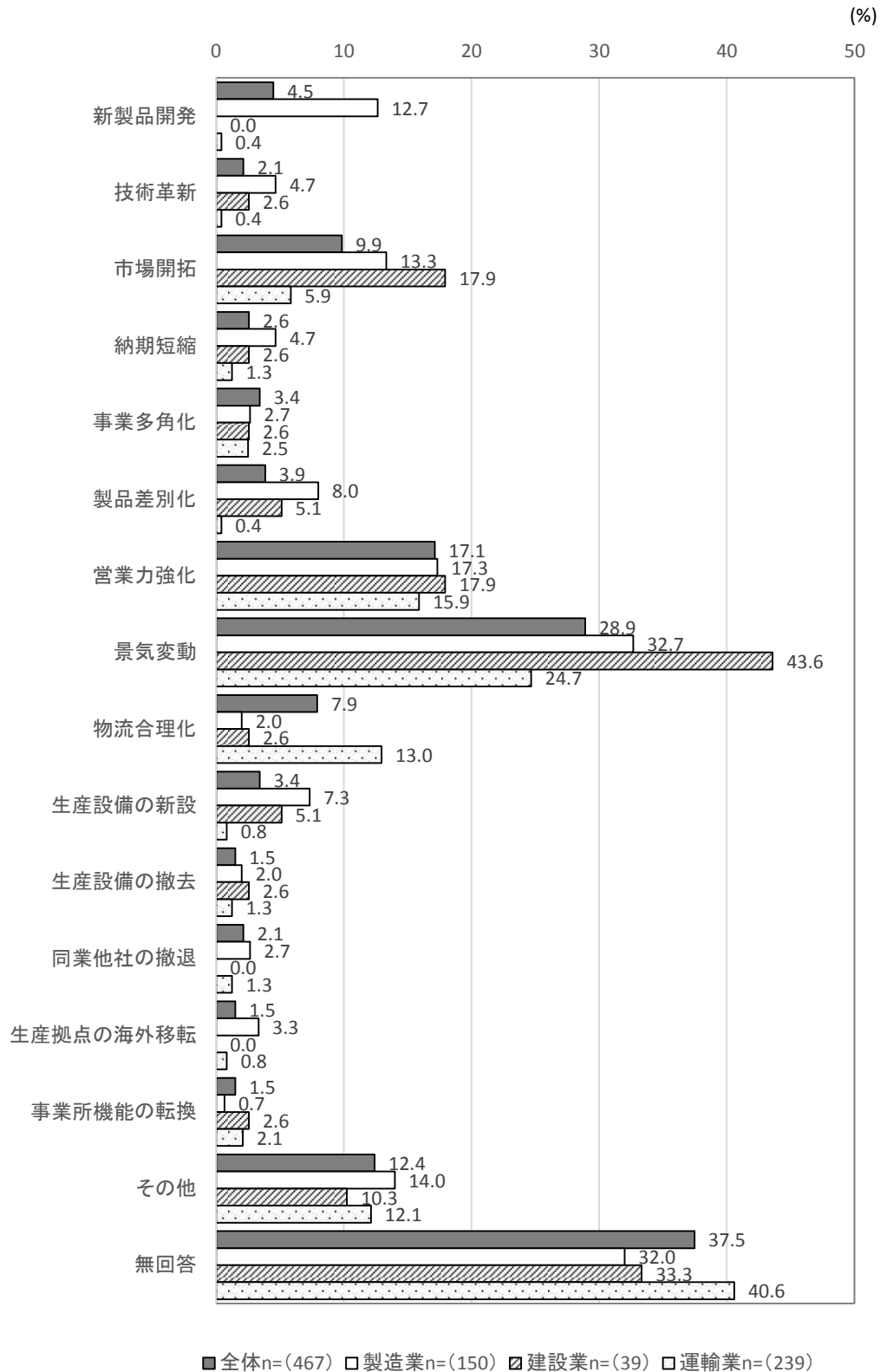
図表Ⅲ-54 売上高の増減理由



● 建設業は「景気変動」を理由に挙げる事業所が4割超

- 業種別に見ると、すべての業種が「景気変動」を理由としての回答が最も多いが、建設業（43.6%）が最も高く、次いで製造業（32.7%）、運輸業（24.7%）の順である。

図表Ⅲ-55 売上高の増減理由 業種別



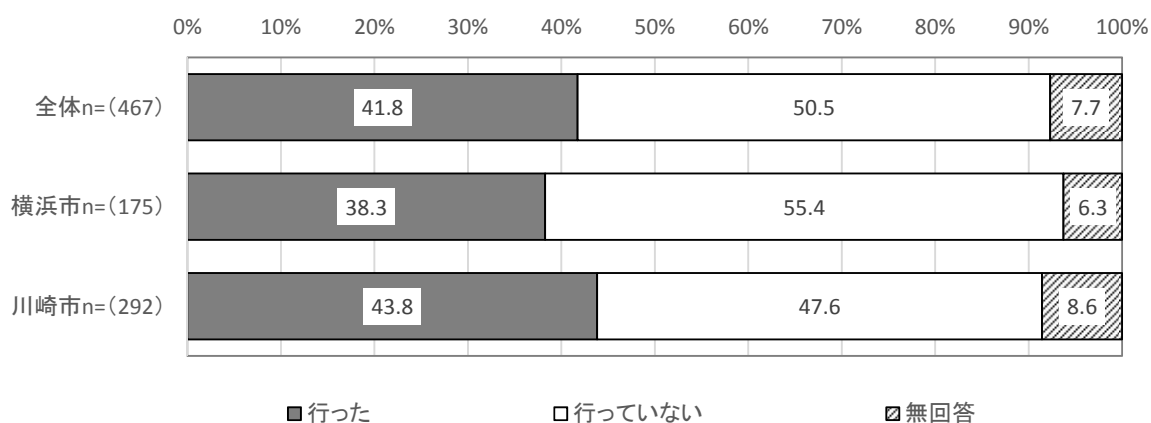
カ 設備投資

① 過去4年間の設備投資等の実施有無

● 過去4年間に設備投資を実施した事業所は4割超、一方、行っていないは約半数

- ・ 回答事業所全体のうち、過去4年間に設備投資を「行った」事業所は41.8%となっており、「行っていない」(50.5%)に比べて少ない。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「行った」との回答は川崎市が43.8%に対し、横浜市は38.3%と、川崎市が若干多い。

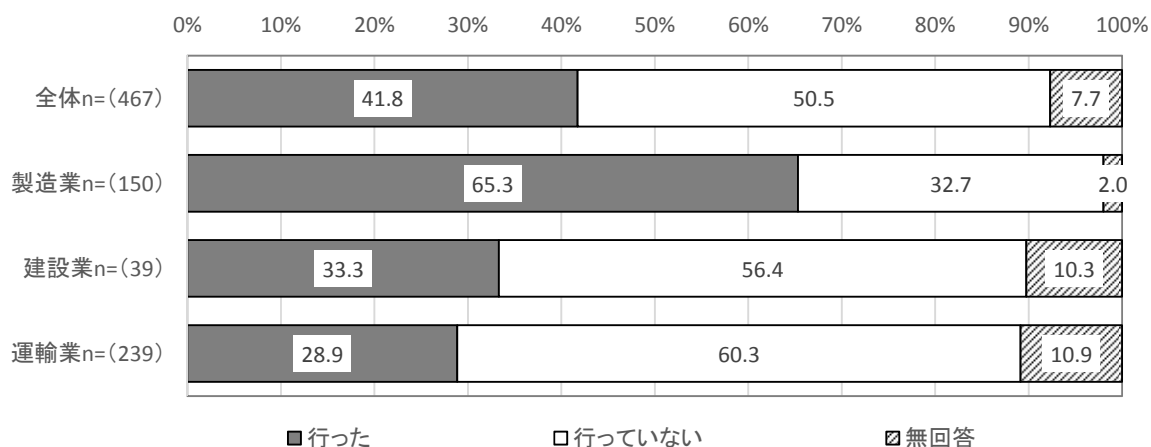
図表Ⅲ-56 過去4年間の設備投資実施有無



● 製造業では過去4年間に65.3%の事業所が設備投資を実施

- ・ 過去4年間の設備投資実施有無を業種別に見ると、「行った」との回答は、製造業(65.3%)が6割を超え、次いで建設業(33.3%)、運輸業(28.9%)の順である。

図表Ⅲ-57 過去4年間の設備投資実施有無 業種別

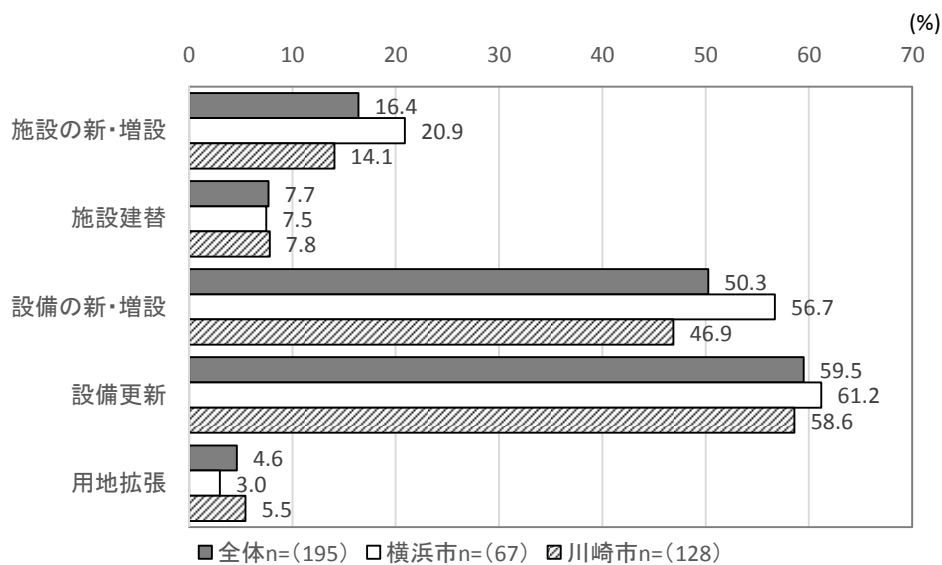


② 過去4年間の設備投資等の内容

● 過去4年間の設備投資の内容は「設備更新」が約6割、「設備の新・増設」も5割超

- ・ 回答事業所全体の過去4年間の設備投資の内容は「設備更新」(59.5%)が最も多く、ついで「設備の新・増設」(50.3%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「設備更新」(61.2%)と6割を超え、川崎市(58.6%)と6割弱である。

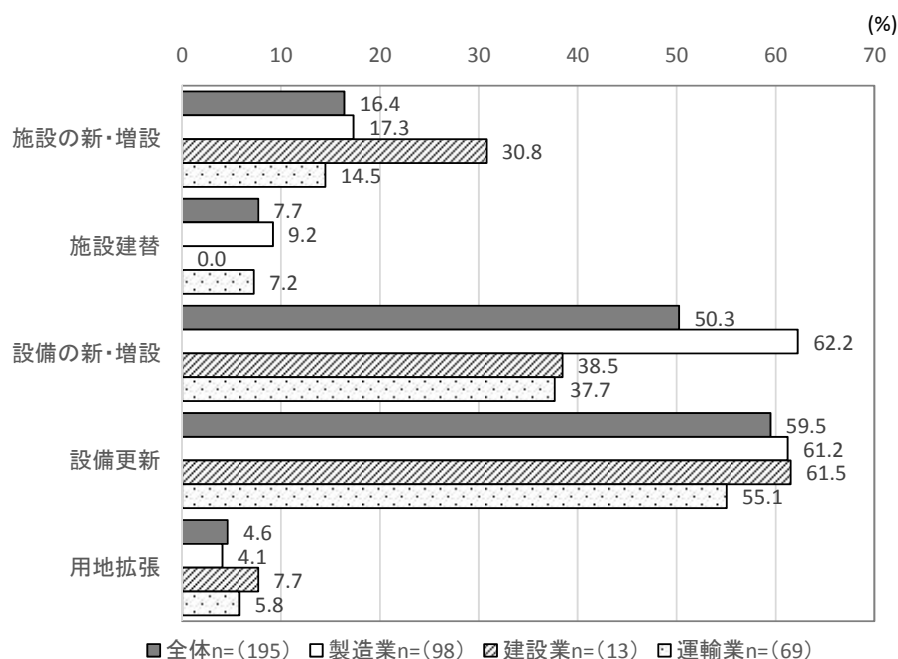
図表Ⅲ-58 過去4年間の設備投資の内容



● 製造業、建設業で「設備更新」が6割超

- ・ 過去4年間の設備投資内容を業種別で見ると、製造業は「設備の新設・増設」、「設備更新」で6割超え、建設業も「設備更新」で6割を超えた。運輸業は「設備更新」が55.1%と5割を超えた。

図表Ⅲ-59 過去4年間の設備投資の内容 業種別

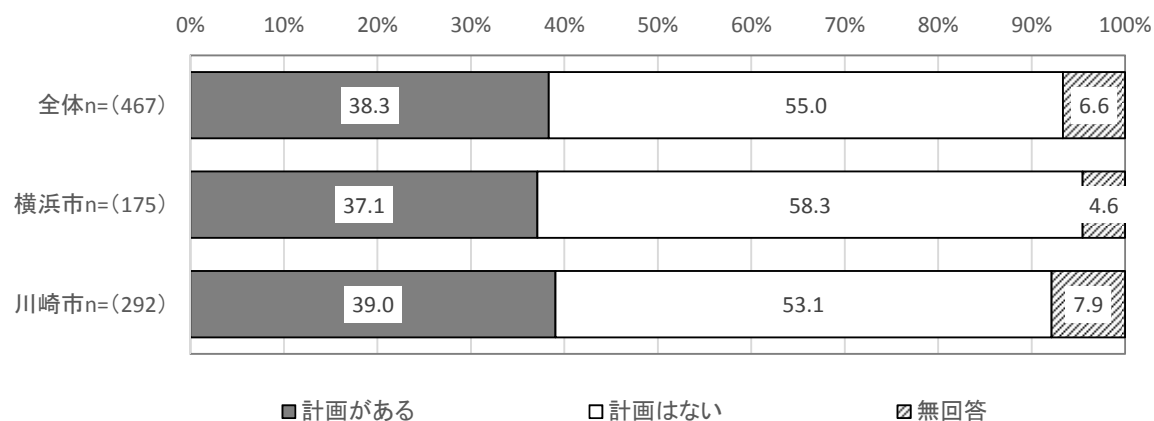


③ 今後の設備投資計画

● 今後の設備投資計画が「ある」事業所は3割超、「ない」事業所は5割超

- ・ 回答事業所全体のうち、今後の設備投資について「計画がある」と回答した事業所は38.3%、一方、「計画はない」との回答は55.5%と5割を超えた。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

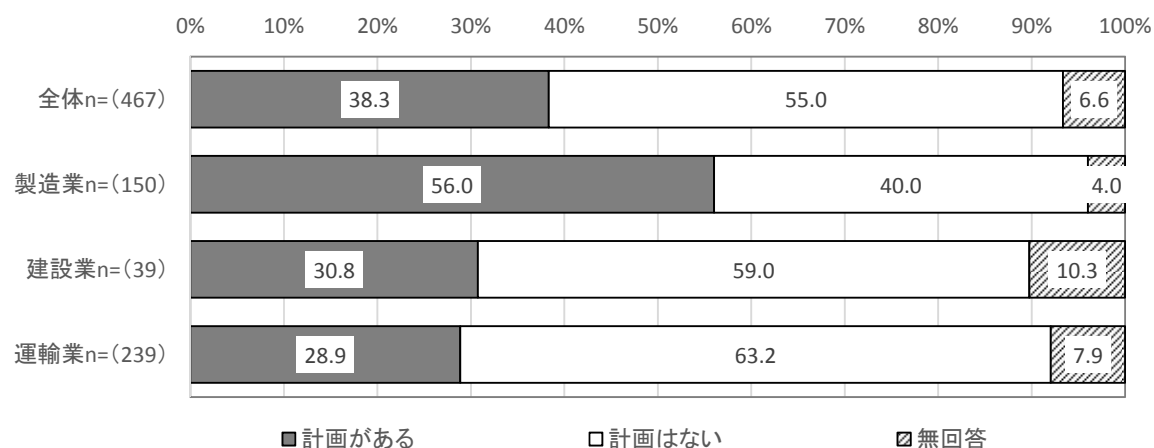
図表Ⅲ-60 今後の設備投資計画の有無



● 製造業では設備投資計画がある事業所が5割超

- ・ 業種別に見ると、製造業は設備投資の「計画がある」と回答した事業所が56.0%と5割を超えたが、建設業、運輸業では「計画はない」との回答が約6割である。

図表Ⅲ-61 今後の設備投資計画の有無 業種別



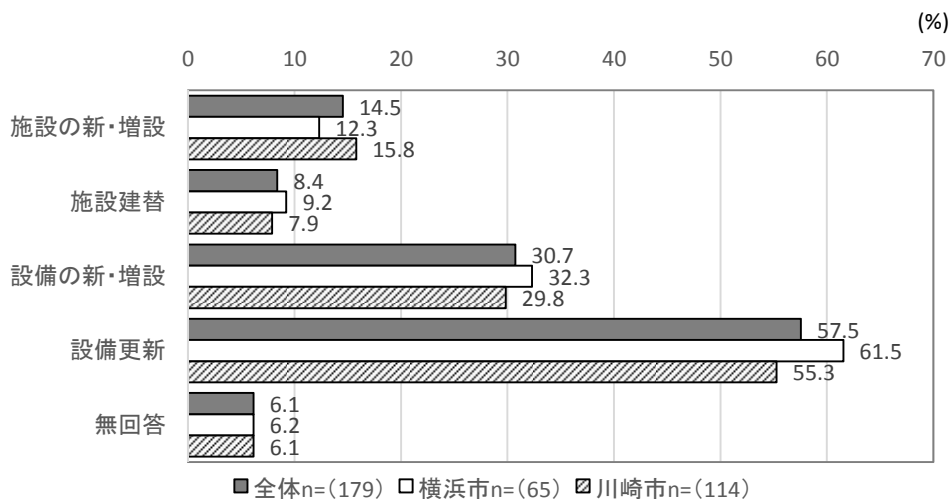
④ 今後の設備投資計画の内容・理由

【内容】

● 設備投資計画の内容は「設備更新」が6割弱と多く、「設備の新・増設」は約3割と、過去4年間の状況との比較では減少傾向

- ・ 設備投資計画の内容は「設備更新」(57.5%)が最も多く、次いで「設備の新・増設」(30.7%)である。
- ・ 過去4年間(P118、図表Ⅲ-58参照)と比較すると、「施設の新・増設」は若干の減少、「施設建替」、「設備更新」は同程度、「設備の新・増設」は減少が目立つ。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「設備更新」は横浜市で61.5%、川崎市では55.3%とともに5割を超えている。

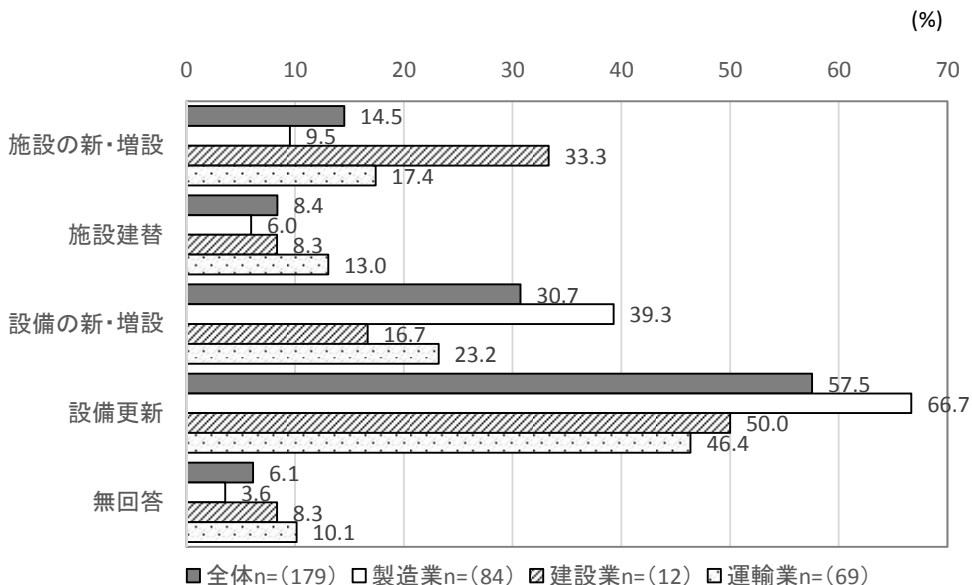
図表Ⅲ-62 設備投資計画の内容



● 製造業は「設備更新」(66.7%)、「設備の新・増設」が約4割と多いが、「施設の新・増設」、「施設建替」の合算では運輸業が30.4%

- ・ 業種別に見ると、すべての業種で「設備更新」(順に66.7%、50.0%、46.4%)が最も多く、製造業では、次いで「設備の新・増設」(39.3%)、建設業では「施設の新・増設」(33.3%)、運輸業では「設備の新・増設」(23.2%)である。

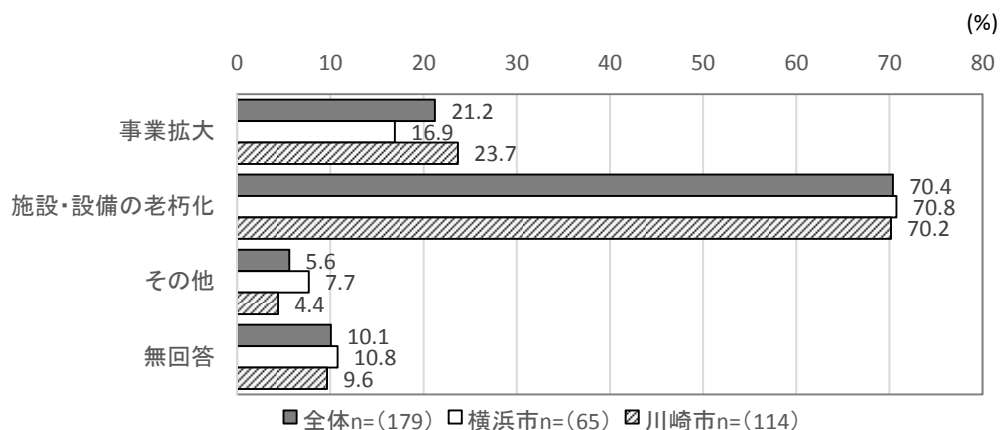
図表Ⅲ-63 設備投資計画の内容 業種別



【理由】

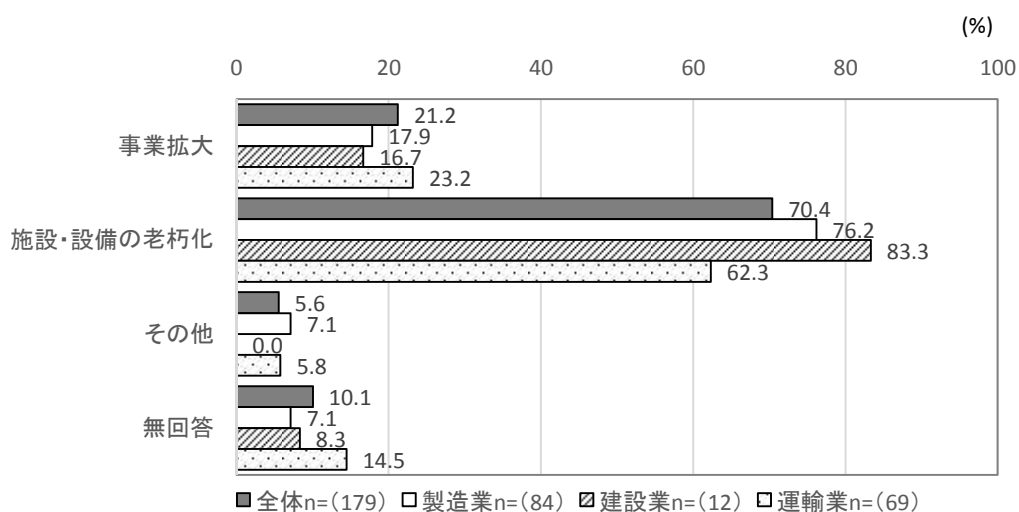
- 設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」が7割超、「事業拡大」は2割超
 - ・ 設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」（70.4%）が最も多く、「事業拡大」（21.2%）と続いている。
 - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「施設・設備の老朽化」はともに70%超えと変わりはないが、「事業の拡大」では川崎市が23.7%に対し、横浜市は16.9%と川崎市が若干多い。

図表Ⅲ-64 設備投資計画の理由



- 他の業種に比べ比率が高いのは「施設・設備の老朽化」は建設業、「事業拡大」では運輸業
 - ・ 業種別に見ると、すべての業種で「施設・設備の老朽化」（順に76.2%、83.3%、62.3%）を挙げ、「事業拡大」では運輸業（23.2%）、製造業（17.9%）、建設業（16.7%）の順である。

図表Ⅲ-65 設備投資計画の理由 業種別

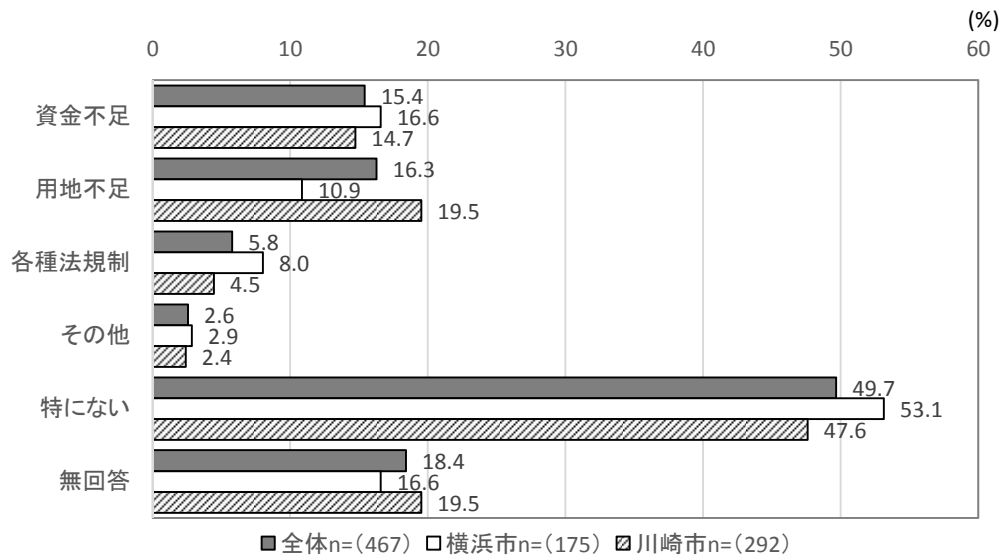


⑤ 今後の設備投資を検討する際の問題点・課題

● 設備投資上の問題点・課題は「特にない」が約半数を占めるが、川崎市では「用地不足」が2割弱

- ・ 回答事業所全体における今後の設備投資における問題点は「特にない」（49.7%）が最も多いものの、「用地不足」（16.3%）、「資金不足」（15.4%）も一定程度見られる。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「用地不足」の回答が、横浜市（10.9%）に対し、川崎市（19.5%）と横浜市を若干上回っている。

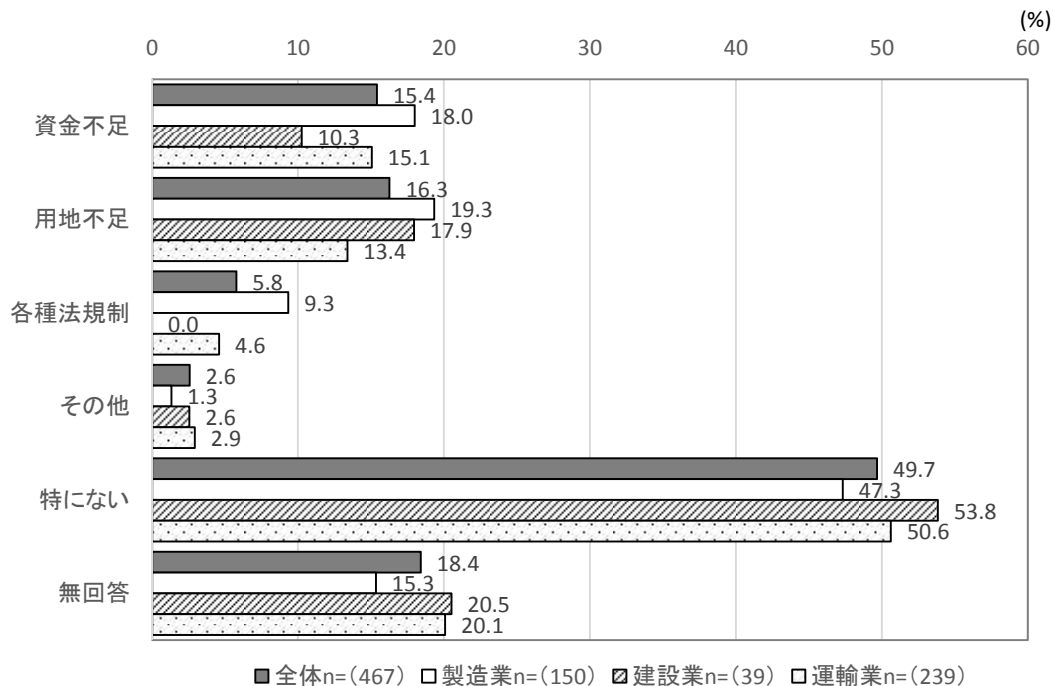
図表Ⅲ-66 今後の設備投資における問題点・課題



● 製造業は「資金不足」、「用地不足」とも2割弱

- ・ 業種別に見ると、「特にない」は全業種とも5割前後と差はないが、製造業は「資金不足」（18.0%）、「用地不足」（19.3%）が他の2業種に比べて若干多い。

図表Ⅲ-67 今後の設備投資における問題点・課題 業種別



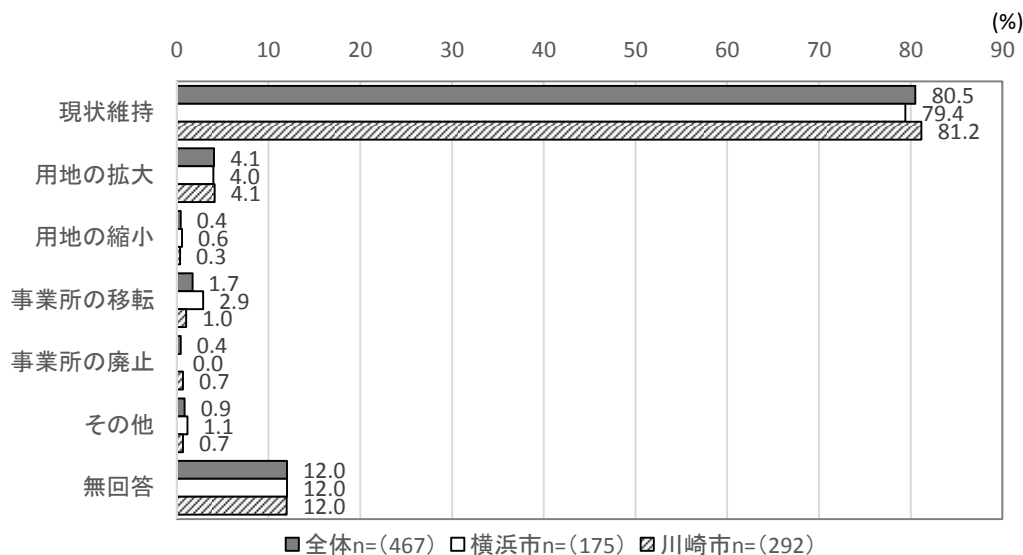
キ 用地展開

① 今後の用地展開の意向

● 今後の用地展開は「現状維持」が約8割。「用地の拡大」は約4%

- 回答事業所全体における今後の用地展開の意向は、「現状維持」(80.5%)が全体の約8割を占める。「用地の拡大」は4.1%で19事業所、「事業所の移転」は1.7%で8事業所である。

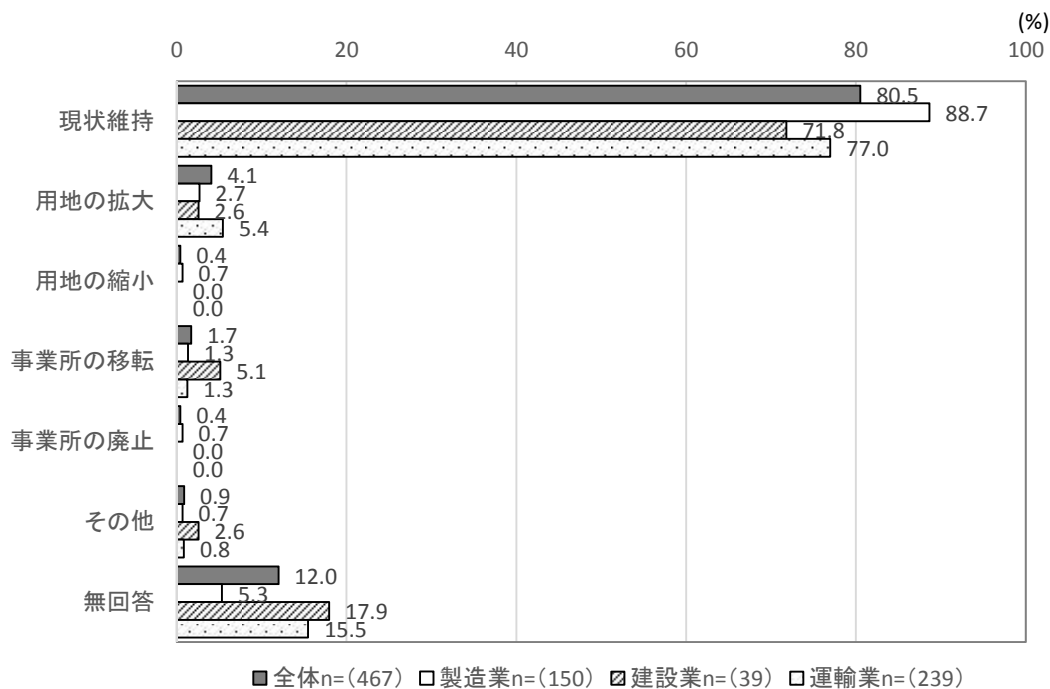
図表Ⅲ-68 今後の用地展開の意向



● 「用地の拡大」では運輸業が他の2業種に比べて多く5.4%、回答数は13事業所

- 業種別に見ると、製造業は「現状維持」(88.7%)と他の2業種に比べて多く、「用地の拡大」では運輸業が5.4%で他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-69 今後の用地展開の意向 業種別



② 事業所の移転・廃止の理由・時期・移転先・跡地利用

● 移転・廃止の理由は「統廃合」「立地環境」「老朽化」「賃借条件」等。移転先として多いのは神奈川県内

- ・ 事業所の移転・廃止の理由は「統廃合」「立地環境」「老朽化」「賃借条件」等、様々な理由が挙げられている。
- ・ 移転先を具体的に記載している事業所6事業所は、全て神奈川県内に移転する予定である。

図表Ⅲ-70 事業所の移転・廃止の理由・時期・移転先・跡地利用

所在市	業種	移転/廃止	理由	移転又は廃止の時期		移転先 (都道府県)	跡地利用
				年	月頃		
横浜市	製造業	移転	工場に集約の可能性あり	2023		神奈川県	未定・検討中
横浜市	製造業	移転	立地が悪い ランニングコスト問題、広すぎる			神奈川県	
横浜市	建設業	移転	事務所オフィスは親会社から賃借しており、耐震性建物ではないため、一担退去する必要がある			神奈川県	未定・検討中
横浜市	運輸業	移転	主力取引先以外への営業、付加価値向上	2019	12	神奈川県	自社利用
横浜市	その他	移転		2019	1	神奈川県	売却
川崎市	製造業	廃止	高齢のため	2021	4		売却
川崎市	建設業	移転	建物の老朽化、手狭			神奈川県	未定・検討中
川崎市	運輸業	移転	借りている事務所なので契約満了で移転する予定				
川崎市	運輸業	移転		未定	未定		未定・検討中
川崎市	その他	廃止	借地の返却	2025	3		

(3) 土地利用

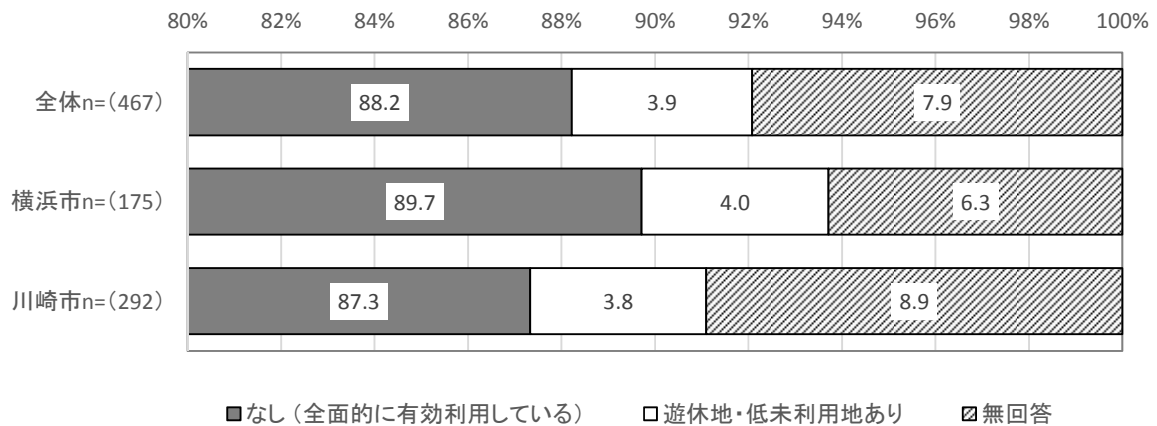
ア 遊休地・低未利用地

① 遊休地・低未利用地の推移

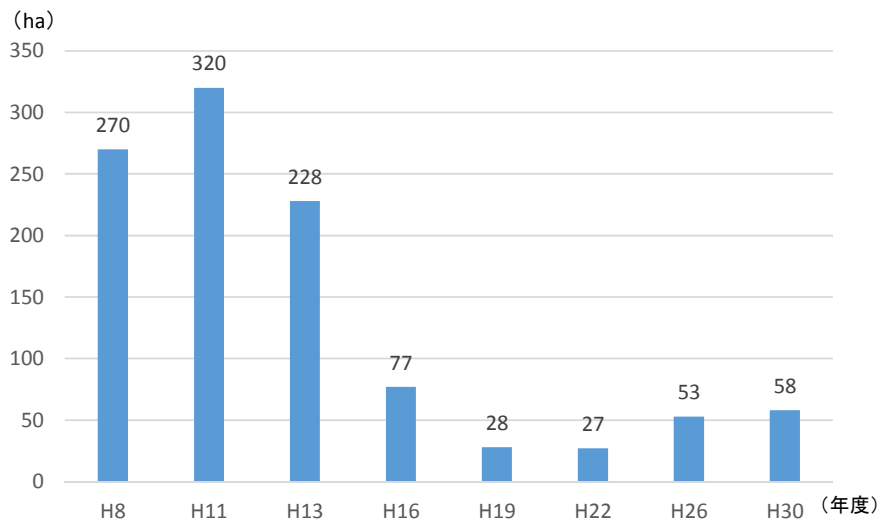
● 平成30年度の遊休地・低未利用地は8件・58.3haで、平成26年度に比べて件数、面積とも若干の増加

- ・ 回答事業所全体の遊休地・低未利用地があると回答した事業所は18事業所（3.9%）、うち、面積が判明している回答で、今後の活用予定として「売却」、「賃貸」との回答は各1件、「未定」との回答は6件で、同8件の合計面積は約58.3haである。
- ・ 横浜市、川崎市別では、遊休地・低未利用地があると回答した事業所は横浜市7事業所（4.0%）に対し、川崎市11事業所（3.8%）である。
- ・ なお、平成26年度の調査では遊休地・低未利用地が合計5件・約53haが確認されており、前回に比べ、件数で3件、面積で約5.3haの増加である。

図表Ⅲ-71 遊休地・低未利用地の状況



図表Ⅲ-72 遊休地・低未利用地の推移



- (注1) 平成22年度以前の面積には発生見込み分を含む。
- (注2) 遊休地・低未利用地の定義は次のとおり。
遊休地：全く利用されていない土地（利用されていない施設・建物の敷地も含む）
低未利用地：利用度が著しく低い又は非本来的・暫定的な利用がなされている土地（同様の利用がなされている施設・建物の敷地も含む）
- (注3) 上記に加え、平成26年度の判断基準は以下に拠っている。
- ①現時点で遊休地化・低未利用地化していても、売却・賃貸が決定している場合もしくは自社利用を想定している場合は、対象外とする。
 - ②敷地内の一部が遊休地化・低未利用地化している場合は、敷地全体に対する割合や面積規模、単独での土地利用の可否などを考慮して判断する。
 - ③事業所の廃止・移転が見込まれている場合でも、調査結果取りまとめ時点で操業中の場合は、対象外とする。
- (注4) 平成30年度の判断基準は、上記（注3）①を基本に判断する。

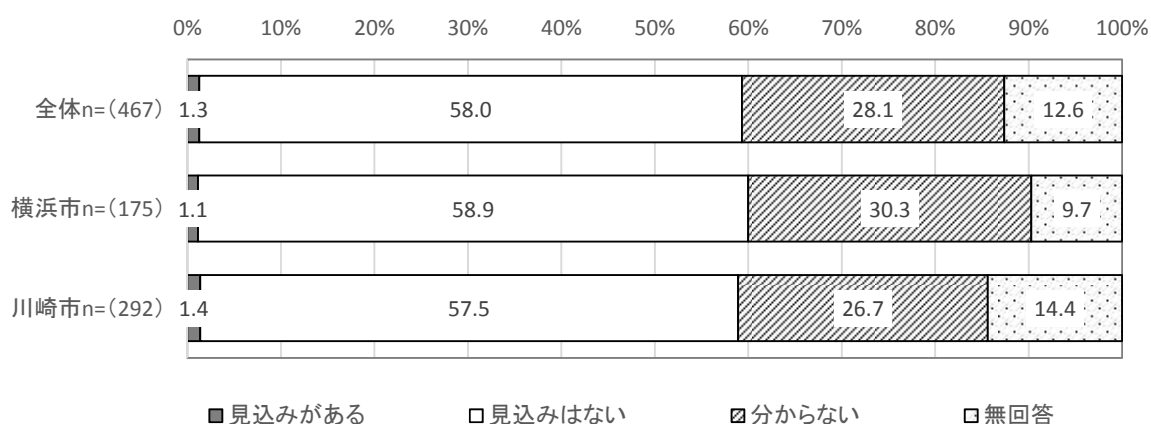
イ 今後の事業所用地の見込み

① 事業用として利用しなくなる土地・施設の発生見込み

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

- ・ 回答事業所全体の事業用として自社で利用しなくなる土地・施設の発生見込みについて、「見込みがある」(1.3%・6事業所)は少数で、面積の合計は約2.6haである。
- ・ ただし、「分からない」(28.1%)も全体の1/4以上である。
- ・ 業種別では、「見込みがある」は製造業1事業所、運輸業2事業所、その他業種3事業所である。

図表Ⅲ-73 事業用として利用しなくなる土地・施設の発生見込み



図表Ⅲ-74 事業用として利用しなくなる土地・施設の具体的内容

所在市	大分類	時期	理由	利用方法
横浜市	運輸業	未定	道路拡張のため	売却
	その他	1年以内	事業所移転	-
川崎市	製造業	5年以内	-	-
	運輸業	-	-	未定(予定なし)
	その他	未定	事業所廃止	借地の返却
	その他	-	-	-

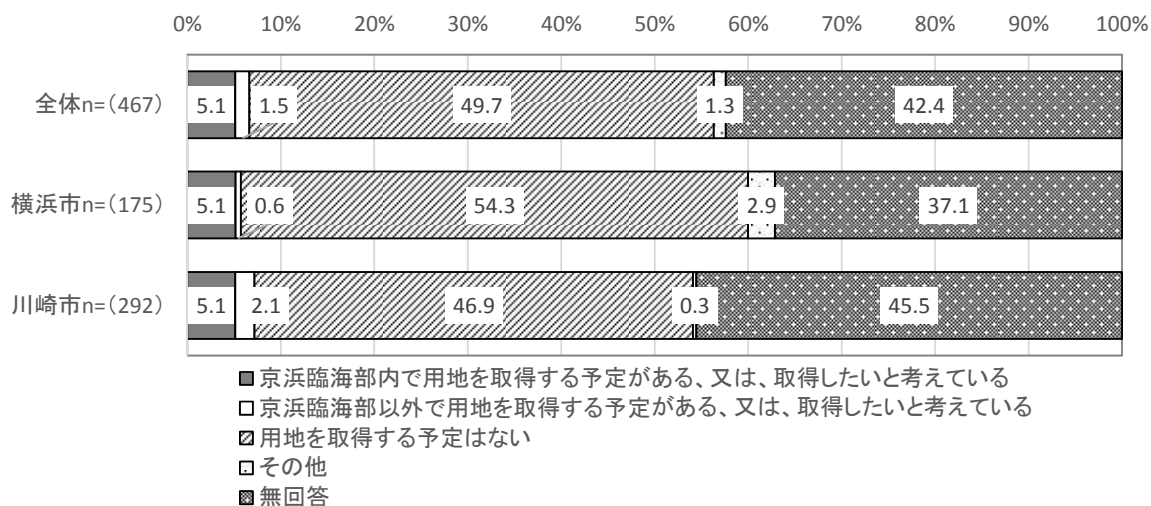
② 今後の用地・施設等の取得見込み

● 京浜臨海部で用地の取得見込みのある事業所は24事業所と少数だが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（6事業所）の4倍

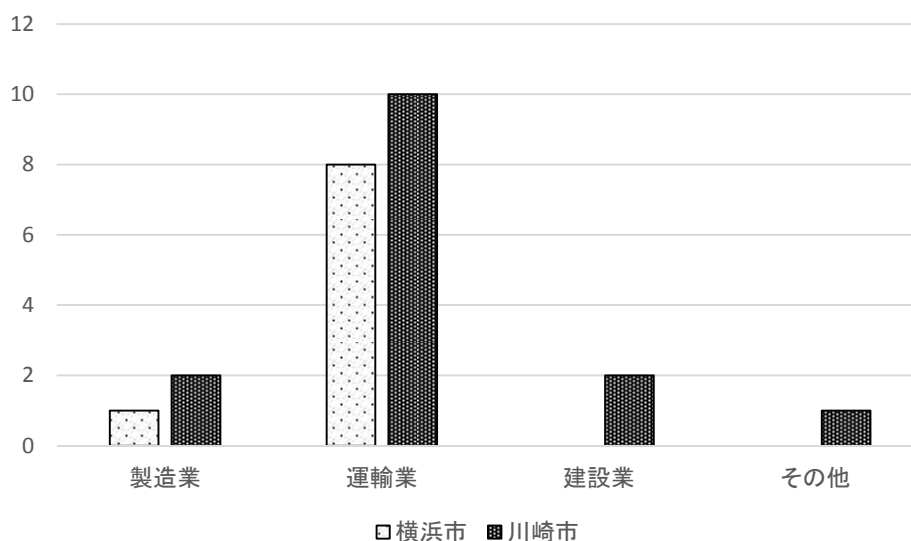
● 取得見込みのある事業所は運輸業が18事業所

- ・ 回答事業所全体の今後の用地・施設等の取得見込みについて「京浜臨海部内で取得予定・取得したい」と回答した事業所は5.1%（24事業所）と少数であるが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（6事業所、P127、図表Ⅲ-73 参照）よりも多い。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。
- ・ なお、「京浜臨海部内で取得予定・取得したい」と回答した事業所の業種の内訳は製造業3事業所、建設業2事業所、運輸業18事業所である。

図表Ⅲ-75 今後の用地・施設等の取得見込み



[取得見込先]



(4) 各分野における取組

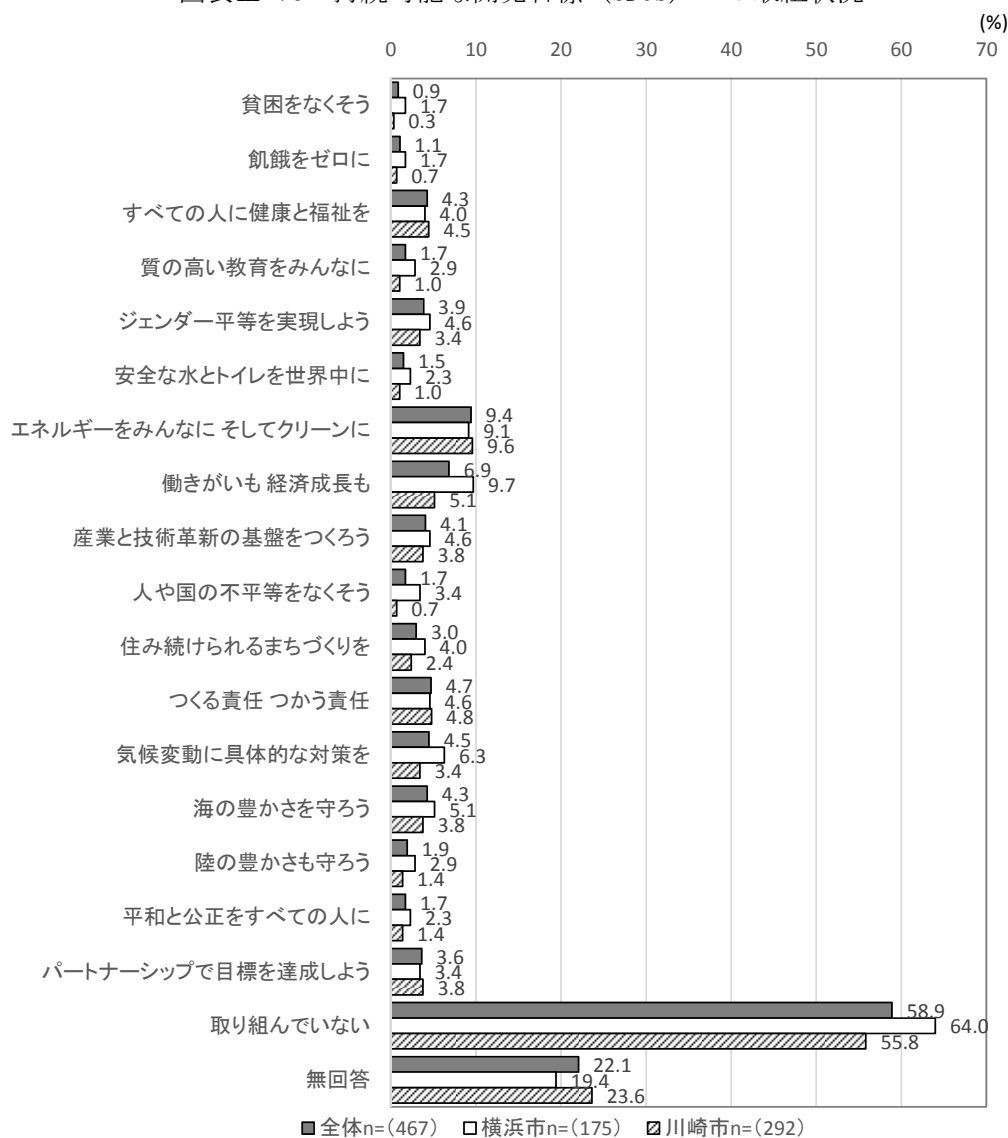
ア 持続可能な開発目標 (SDGs) への取組

① 持続可能な開発目標 (SDGs) への主な取組

● 「エネルギーをみんなに そしてクリーンに」が約1割、その他項目にも幅広く取り組んでいるが、取り組んでいないも6割弱

- ・ 回答事業所全体の事業用として持続可能な開発目標 (SDGs) への取組状況は、「エネルギーをみんなに そしてクリーンに」(9.4%・44事業所)が最も多く、次いで「働きがいも 経済成長も」(6.9%・32事業所)、「つくる責任 つかう責任」(4.7%・22事業所)の順である。
- ・ ただし、「取り組んでいない」(58.9%)も全体の6割弱である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、横浜市では「働きがいも 経済成長も」(9.7%)が最も多く、川崎市では「エネルギーをみんなに そしてクリーンに」(9.6%)と横浜市を若干上回っている。

図表Ⅲ-76 持続可能な開発目標 (SDGs) への取組状況

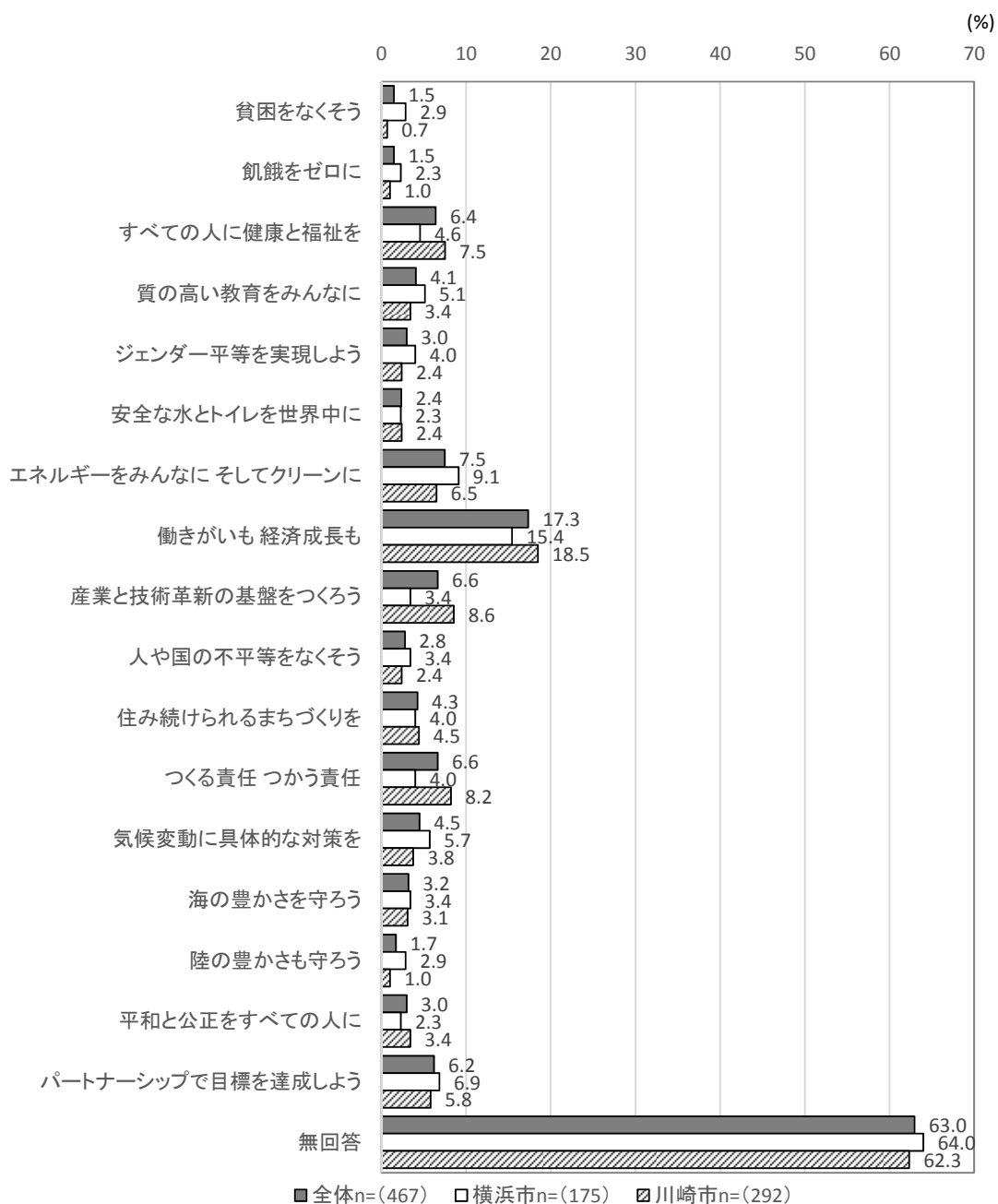


② 今後検討又は実施したい持続可能な開発目標（SDGs）への主な取組

● 「働きがいも 経済成長も」が2割弱、その他項目も幅広く検討されている

- ・ 回答事業所全体の事業用として今後検討又は実施したい持続可能な開発目標（SDGs）への取組状況は、「働きがいも 経済成長も」（17.3%・81事業所）が最も多く、次いで「エネルギーをみんなに そしてクリーンに」（7.5%・35事業所）、「産業と技術革新の基盤をつくろう」と、「つくる責任 つかう責任」が（6.6%・31事業所）である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「働きがいも 経済成長も」の回答が、横浜市（15.4%）に対し、川崎市（18.5%）と横浜市を若干上回っている。

図表Ⅲ-77 今後検討又は実施したい持続可能な開発目標（SDGs）



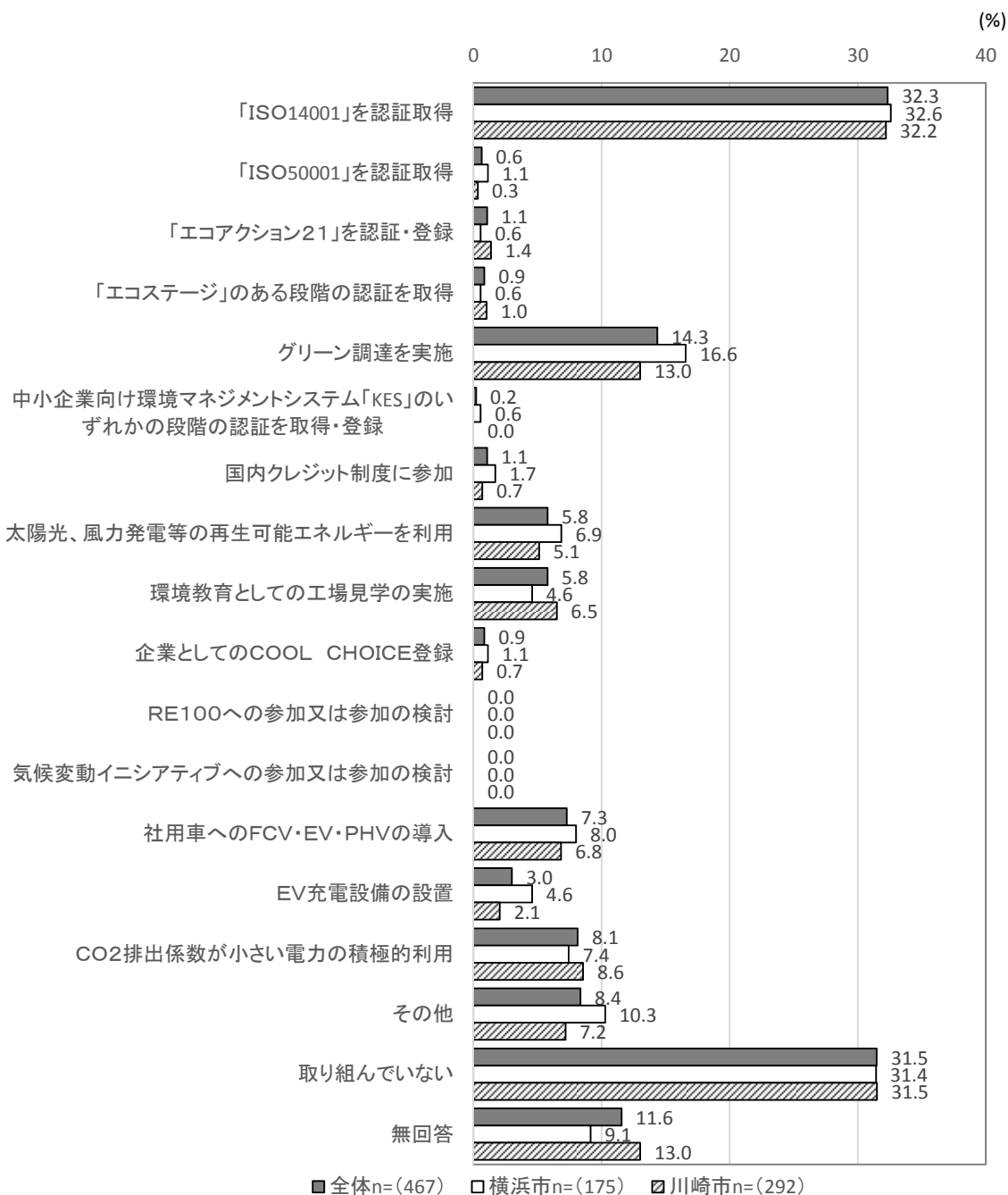
イ 環境に関する取組

① 取組内容

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

- ・ 回答事業所全体の環境に対する取組の実施状況は、「『ISO14001』を取得」（32.3%）が最も多いが、「取り組んでいない」事業所も31.5%と約3割を占めている。
- ・ 以下「グリーン調達を実施」（14.3%）、「CO2排出係数が小さい電力の積極的利用」（8.1%）となっており、これらの取組が比較的多い。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

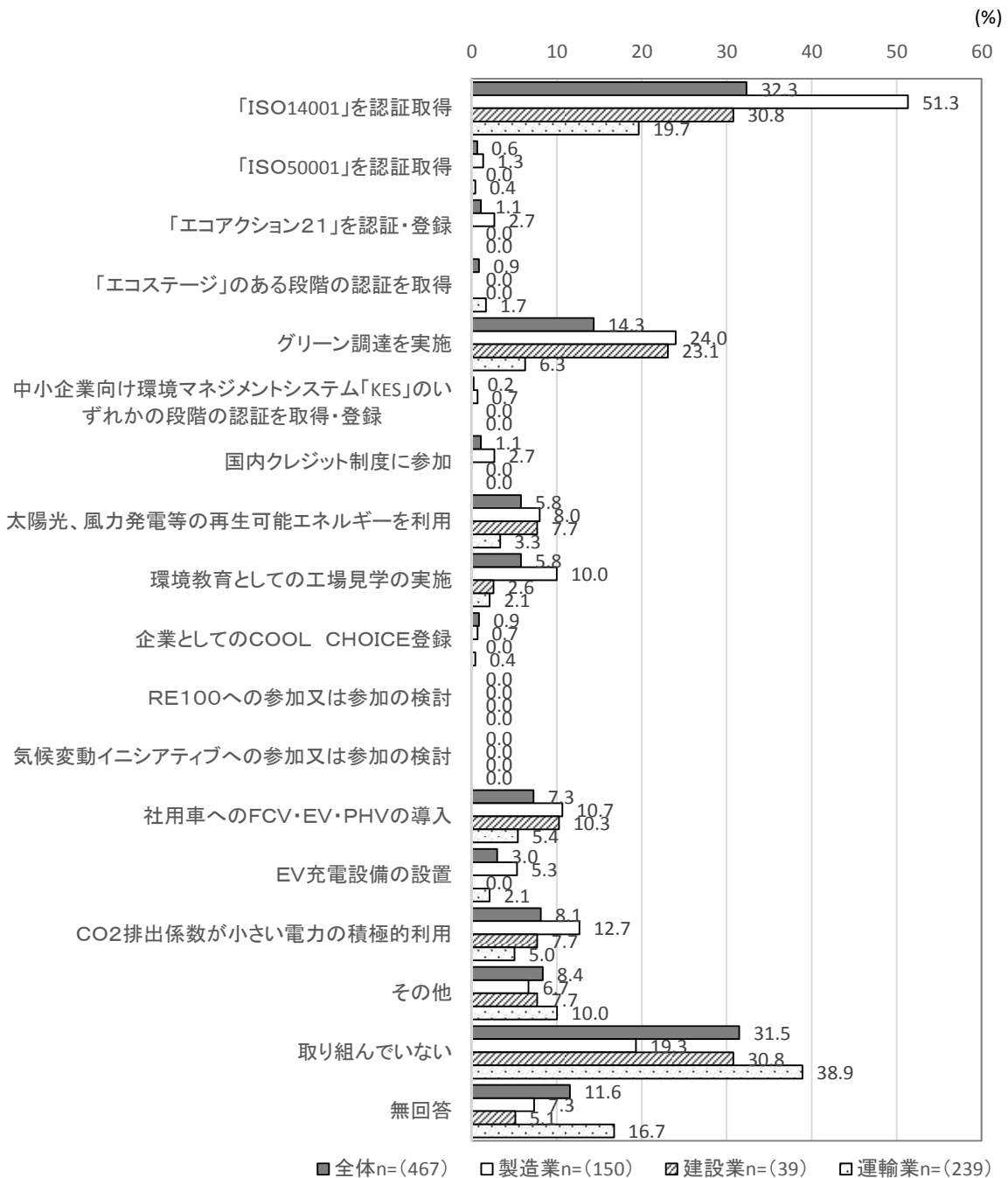
図表Ⅲ-78 環境に対する取組の実施状況



● 製造業は環境に対する取組が進んでおり、運輸業は「取り組んでいない」が4割弱

- ・ 業種別に見ると、製造業は「『ISO14001』を取得」（51.3%）や「グリーン調達を実施」（24.0%）が多い。
- ・ 建設業は「『ISO14001』を取得」（30.8%）や「グリーン調達を実施」（23.1%）は製造業に次いで多い。
- ・ 運輸業は「『ISO14001』を取得」（19.7%）や「グリーン調達を実施」（6.3%）等では全体の平均を大きく下回っている。「その他」（10.0%）には「グリーン経営認証」や「エコドライブ」等があるものの、「取り組んでいない」（38.9%）は他の2業種に比べて若干多い。

図表Ⅲ-79 環境に対する取組の実施状況 業種別



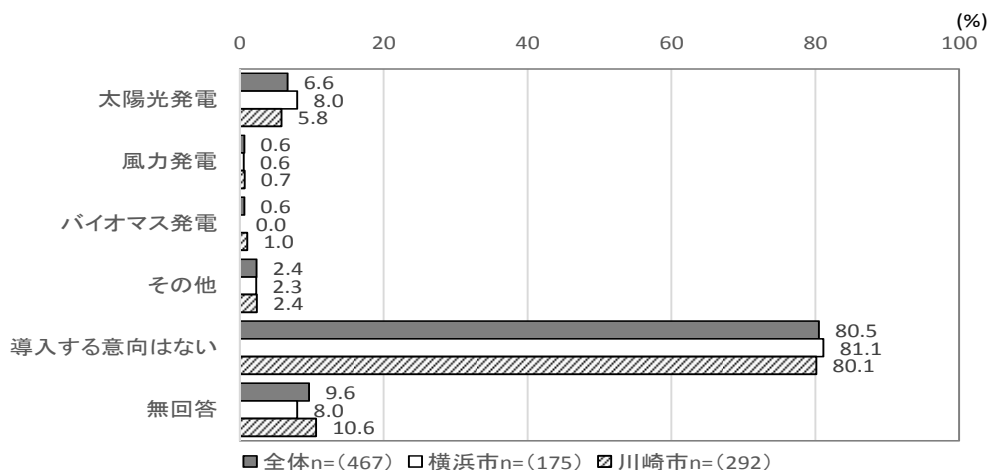
ウ 再生可能エネルギーに関する取組

① 再生可能エネルギーの導入意向

● 再生可能エネルギーの導入意向は「太陽光発電」等で1割弱、「導入する意向はない」が約8割

- ・ 回答事業所全体の再生可能エネルギーの導入意向は、「太陽光発電」(6.6%)が最も多い。
- ・ ただし、「導入する意向はない」(80.5%)が全体の約8割である。

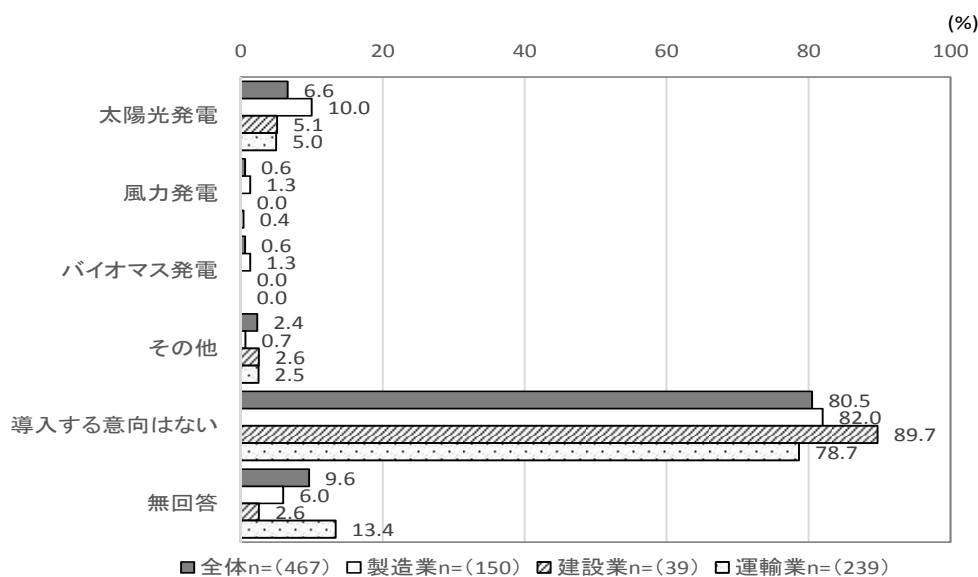
図表Ⅲ-80 再生可能エネルギーの導入意向



● 再生可能エネルギーの導入意向は、全ての業種において「太陽光発電」等が約1割、「導入する意向はない」が約8割

- ・ 業種別に見ると、製造業は「太陽光発電」(10.0%)が最も多く、「風力発電」(1.3%)、「バイオマス発電」(1.3%)の導入意向もわずかだが見られる。
- ・ 建設業は「太陽光発電」(5.1%)が製造業に次いで多いが、「導入する意向はない」(89.7%)は他の2業種に比べて1割弱多い。
- ・ 運輸業は「太陽光発電」(5.0%)のみの回答である。

図表Ⅲ-81 再生可能エネルギーの導入意向 業種別

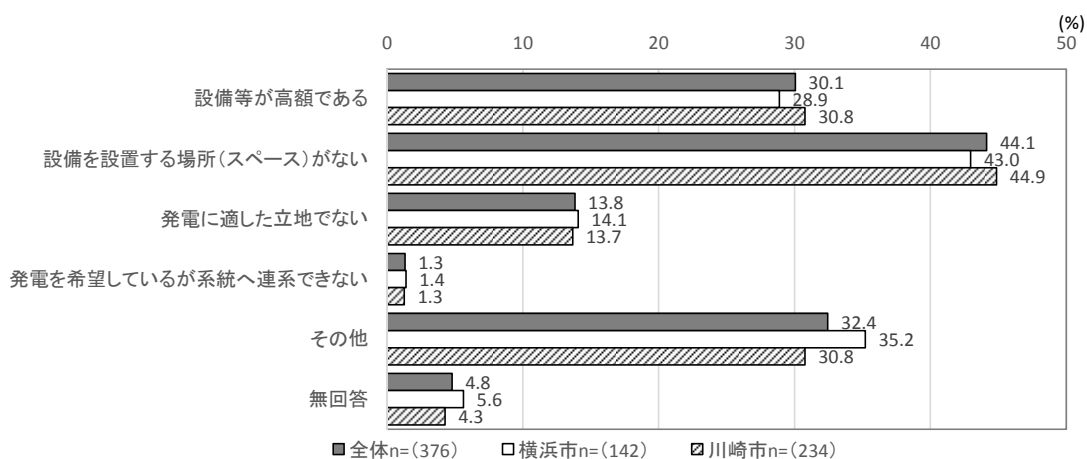


② 導入しない理由

● 再生可能エネルギーを導入しない理由は「設備を設置する場所（スペース）がない」が4割超、「設備等が高額である」が約3割

- 回答事業所全体の事業用として再生可能エネルギーを導入しない理由は、「設備を設置する場所（スペース）がない」（44.1%）が最も多く、次いで「設備等が高額である」（30.1%）である。
- その他の回答では、「賃借・借地のため等」を理由とする事業所が最も多く64事業所、「建物・施設の老朽化等」が11事業所である。

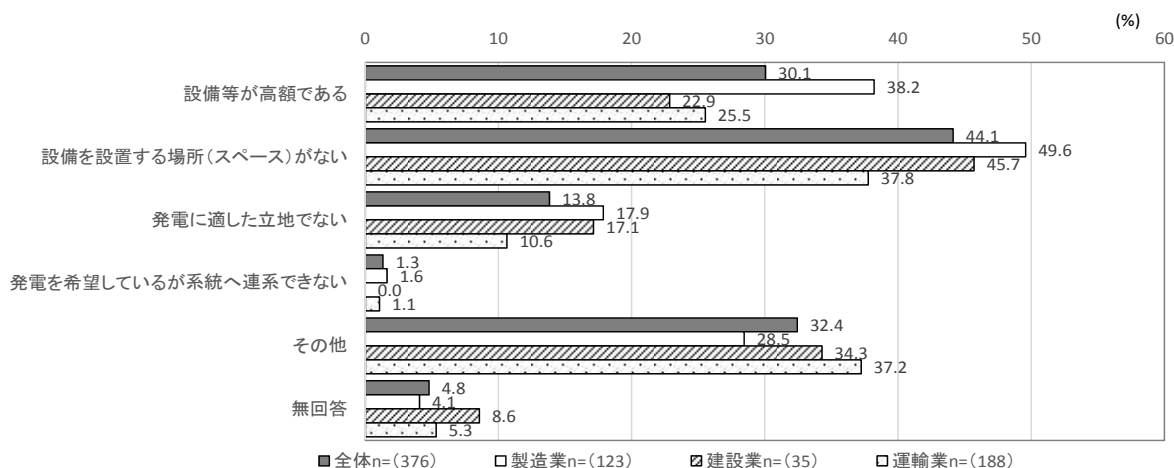
図表Ⅲ-82 再生可能エネルギーを導入しない理由



● 製造業は「設備を設置する場所（スペース）がない」が5割弱、「設備等が高額である」が4割弱

- 業種別に見ると、製造業は「設備を設置する場所（スペース）がない」（49.6%）が最も多く、次いで「設備等が高額である」（38.2%）も他2業種に比べて多い。
- 建設業は「設備を設置する場所（スペース）がない」（45.7%）が多いが、「設備等が高額である」（22.9%）は他2業種に比べて少ない。
- 運輸業は「設備を設置する場所（スペース）がない」（37.8%）が多いが、「発電に適した立地でない」（10.6%）は他2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-83 再生可能エネルギーを導入しない理由 業種別

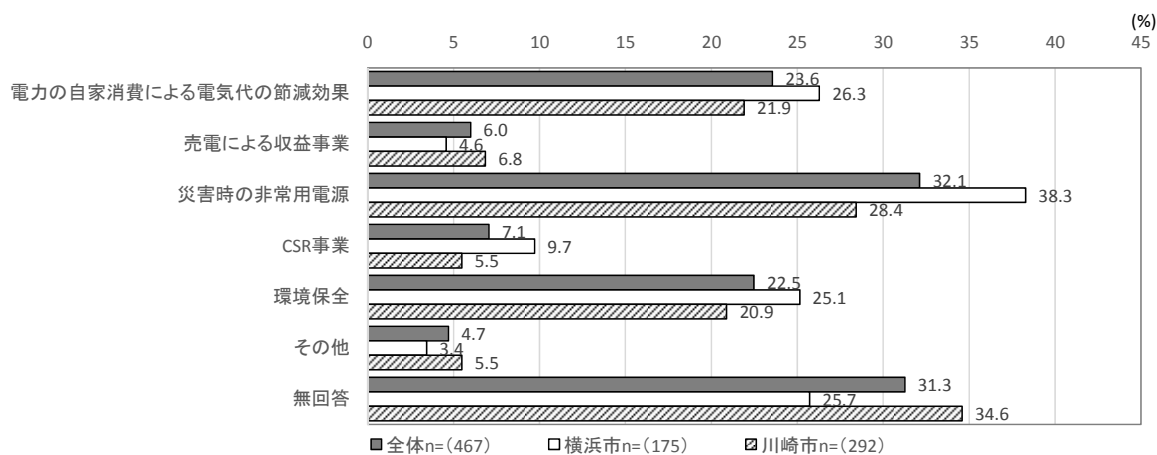


③ 利活用について興味のあるもの

● 利活用について興味のあるものの理由は「災害時の非常用電源」が約3割

- 回答事業所全体の利活用について興味のあるものの理由は、「災害時の非常用電源」(38.3%)が最も多く、次いで「電力の自家消費による電気代の節減効果」(23.6%)、「環境保全」(22.5%)の順である。
- 横浜市・川崎市別では、「災害時の非常用電源」など上位項目の回答が、横浜市が川崎市を若干上回っている。

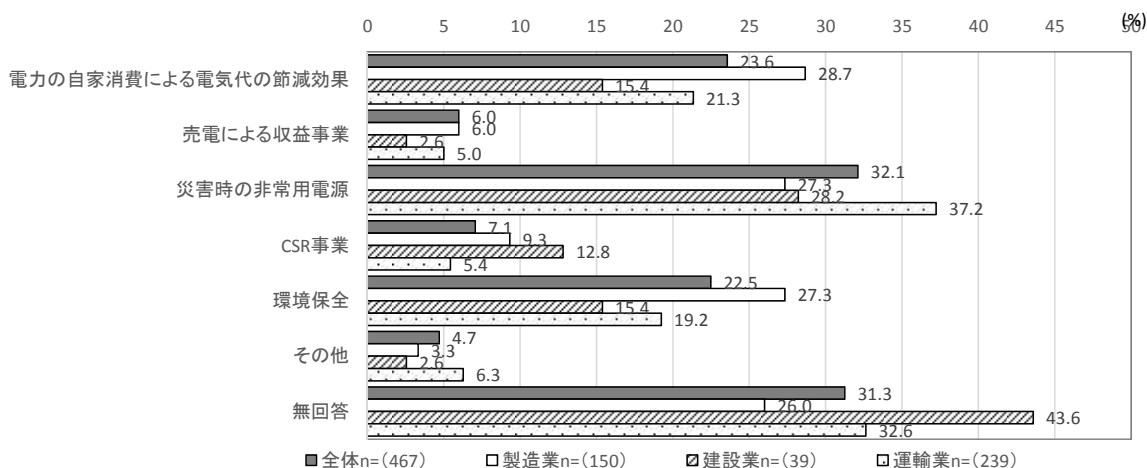
図表Ⅲ-84 利活用について興味のあるもの



● 製造業は「電力の自家消費による電気代の節減効果」が3割弱、運輸業は「災害時の非常用電源」が4割弱

- 業種別に見ると、製造業は「電力の自家消費による電気代の節減効果」(28.7%)が最も多く、次いで「災害時の非常用電源」、「環境保全」(27.3%)がともに多い。
- 建設業は「災害時の非常用電源」(28.2%)が多く、「CSR事業」(12.8%)が他の2業種に比べて多い。
- 運輸業は「災害時の非常用電源」(37.2%)が最も多く、次いで「電力の自家消費による電気代の節減効果」(21.3%)、「環境保全」(19.2%)の順である。

図表Ⅲ-85 利活用について興味のあるもの 業種別



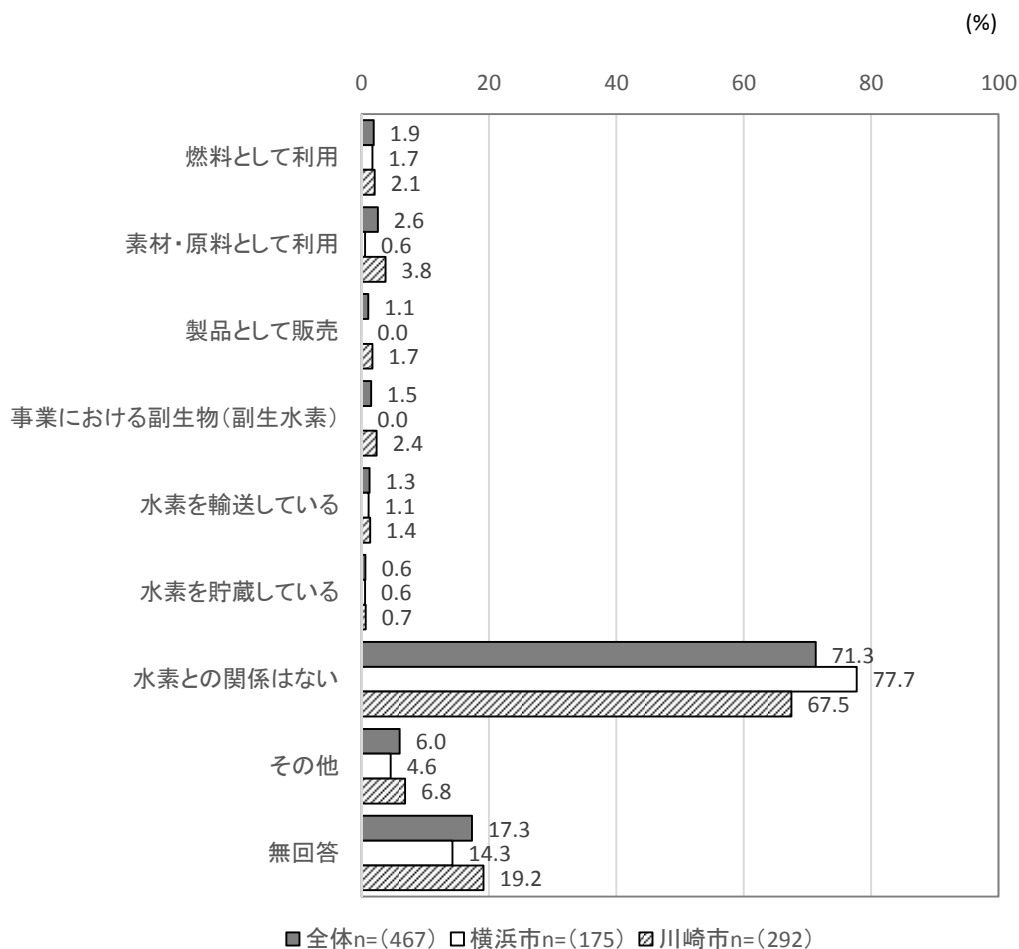
エ 水素に対する関わり

① 水素に対する関わり状況

● 水素に関する事業所での関わり状況は「水素との関係はない」が約7割

- 回答事業所全体の水素に関する事業所での関わり状況は「素材・原料として使用」(2.6%)が多く、次いで「燃料として使用」(1.9%)、「事業における副生物(副生水素)」(1.5%)の順となっており、全体の1割に満たない。
- 「水素との関係はない」(71.3%)が全体の約7割である。

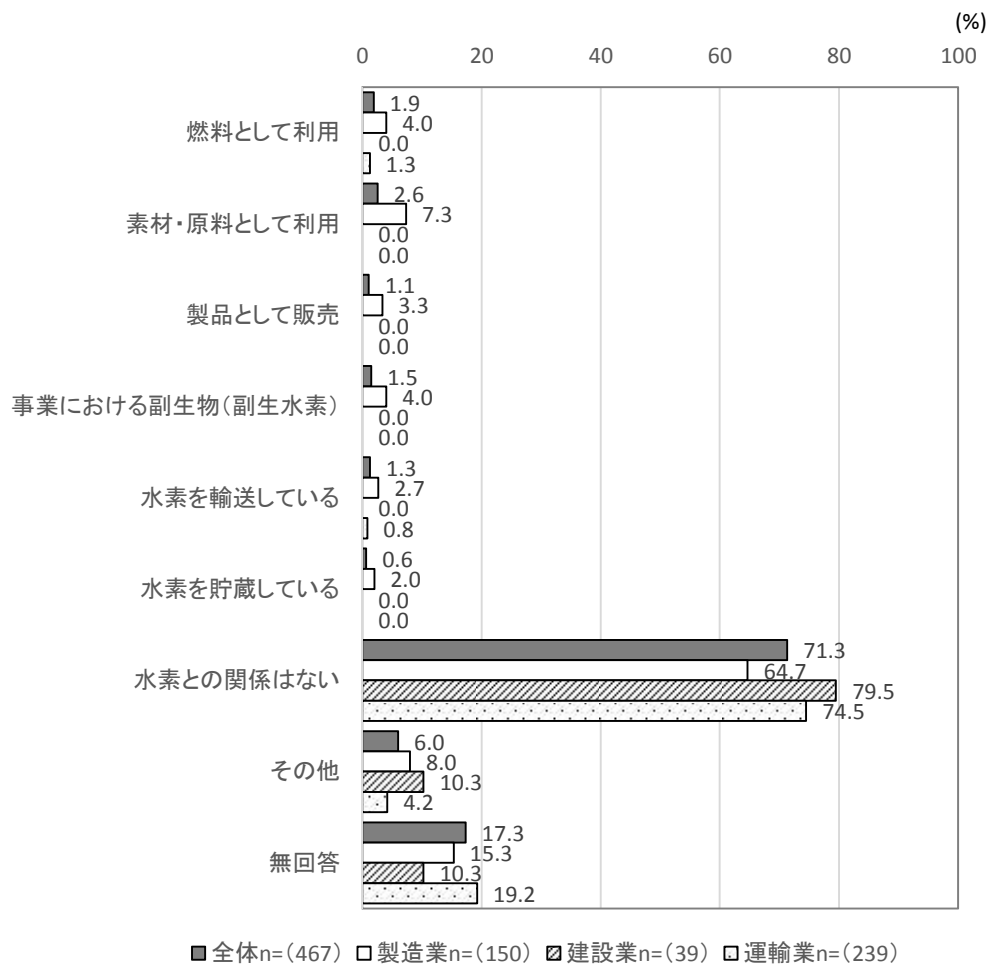
図表Ⅲ-86 水素に対する関わり状況



● 製造業は「素材・原料として利用」が11事業所、運輸業は「燃料として利用」が3事業所、「水素を輸送している」が2事業所

- 業種別に見ると、製造業は「素材・原料として利用」(7.3%)が11事業所で最も多く、次いで「燃料として利用」、「事業における副生物(複製水素)」がともに(4.0%)6事業所である。
- 運輸業は「燃料として利用」、「水素を輸送している」の回答が若干あるが、建設業は関わりのある項目回答はなかった。

図表Ⅲ-87 水素に対する関わり状況 業種別

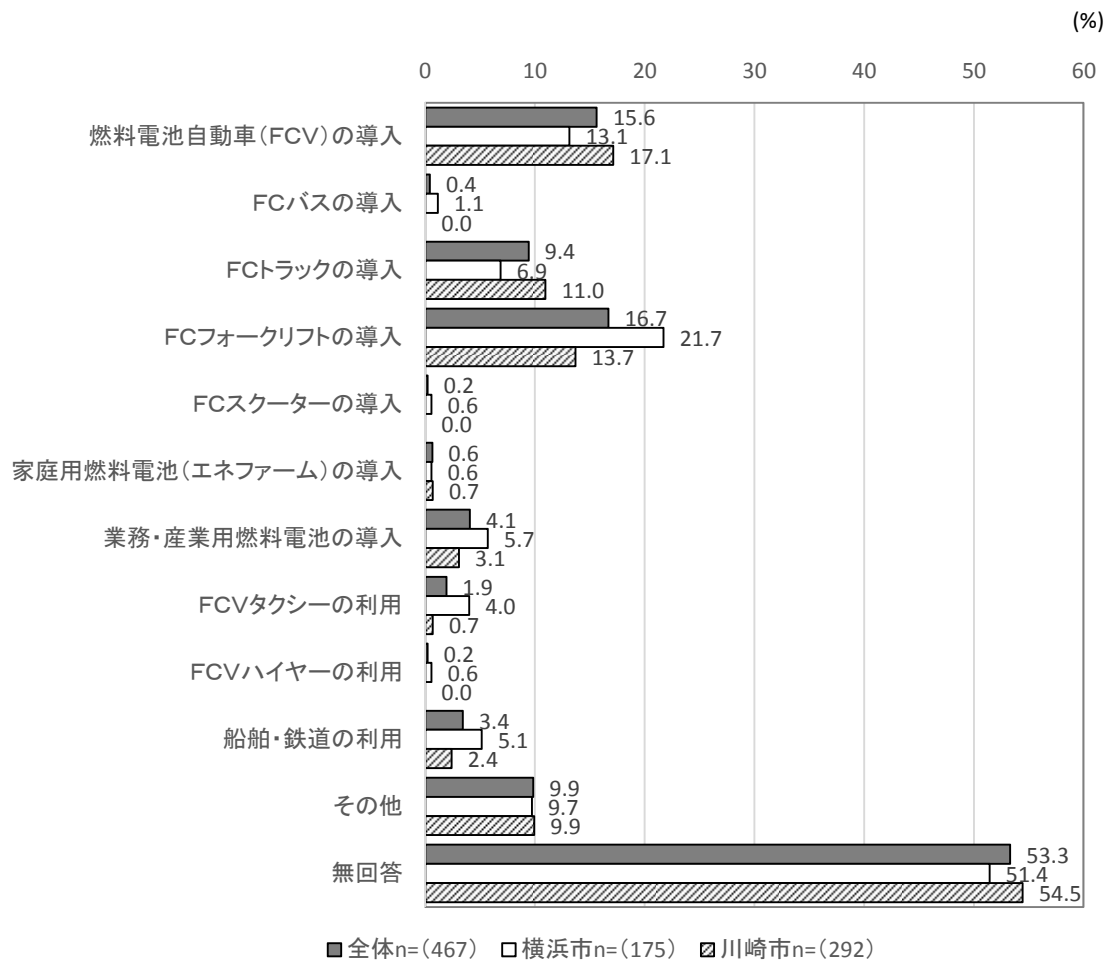


② 将来導入・利用の可能性のある製品

● 将来導入・利用の可能性のある製品は「FCフォークリフトの導入」と「燃料電池自動車（FCV）の導入」が2割弱

- 回答事業所全体の将来導入・利用の可能性のある製品は、「FCフォークリフトの導入」（16.7%）が多く、「低炭素水素」利活用実証プロジェクトの推進が奏功している結果である。次いで「燃料電池自動車（FCV）の導入」（15.6%）、「FCトラックの導入」（9.4%）の順である。
- 横浜市・川崎市別では、「FCフォークリフトの導入」の回答が、横浜市（21.7%）に対し、川崎市（13.7%）と横浜市が若干上回っているが、「燃料電池自動車（FCV）の導入」では横浜市（13.1%）に対し、川崎市（17.1%）と横浜市を若干上回っている。

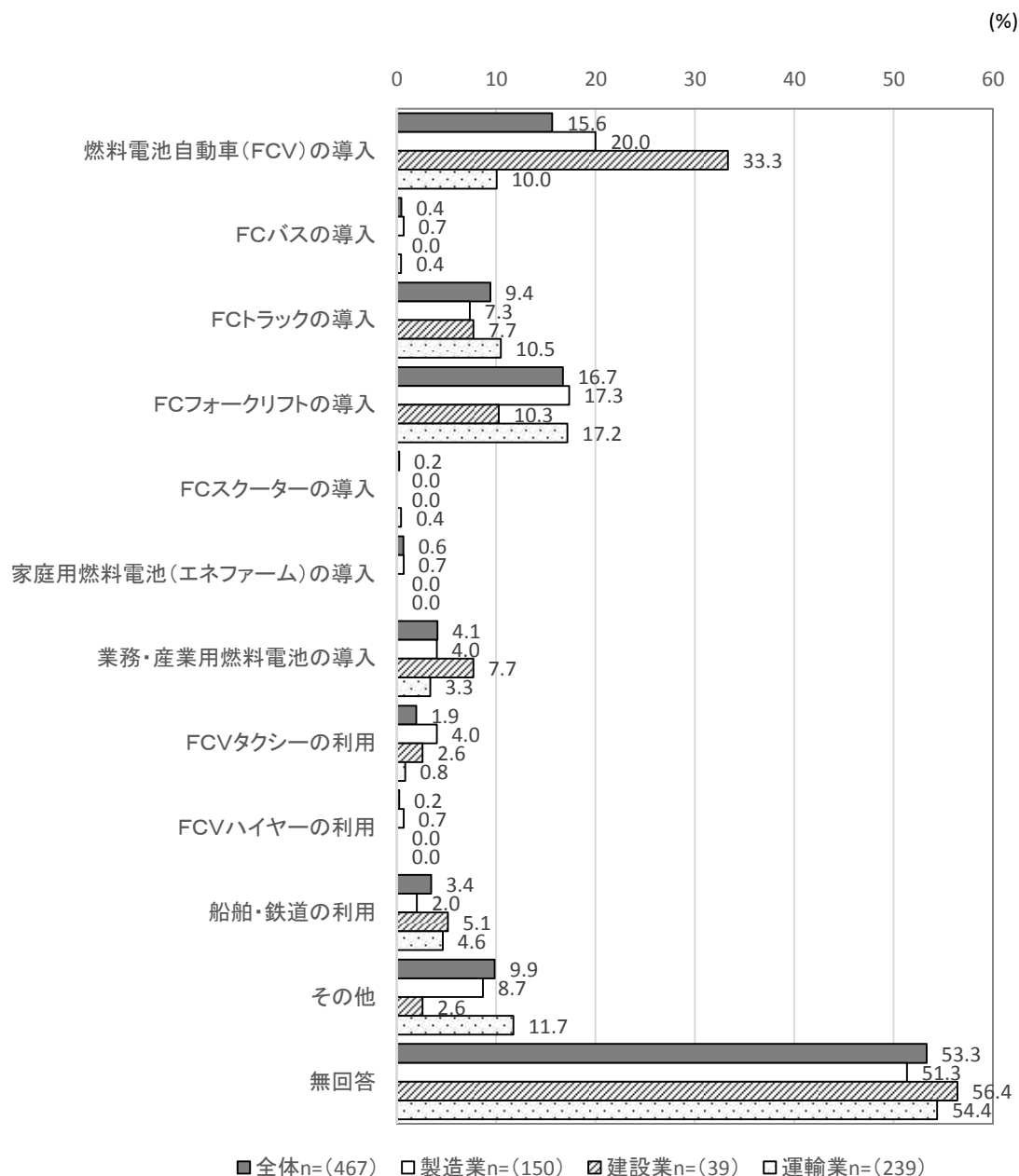
図表Ⅲ-88 将来導入・利用の可能性のある製品



● 建設業は「燃料電池自動車（FCV）の導入」が3割超

- ・ 業種別に見ると、製造業は「燃料電池自動車（FCV）の導入」（20.0%）が多く、次いで「FCフォークリフトの導入」（17.3%）が多い。
- ・ 建設業は「燃料電池自動車（FCV）の導入」（33.3%）が最も多く、「業務・産業用燃料電池の導入」（7.7%）も他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「FCフォークリフトの導入」（17.2%）が多く、次いで「FCトラックの導入」（10.5%）、「燃料電池自動車（FCV）の導入」（10.0%）の順である。

図表Ⅲ-89 将来導入・利用の可能性のある製品 業種別

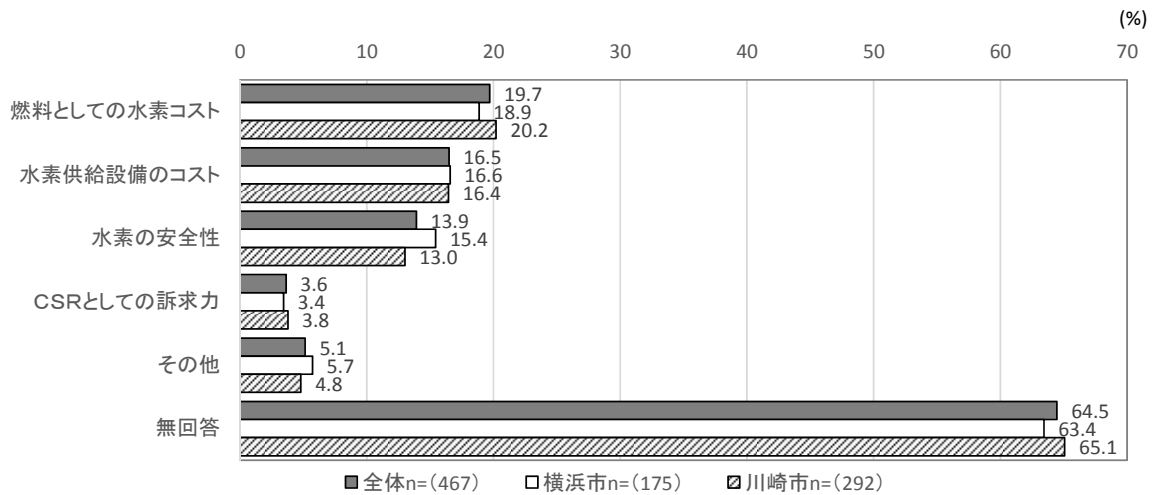


③ 導入に当たっての課題

● 導入するに当たっての課題は「燃料としての水素コスト」「水素供給設備のコスト」が2割弱、「水素の安全性」が1割超

- ・ 回答事業所全体の導入するに当たっての課題は、「燃料としての水素コスト」(19.7%)が多く、次いで「水素供給設備のコスト」(16.5%)、「水素の安全性」(13.9%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

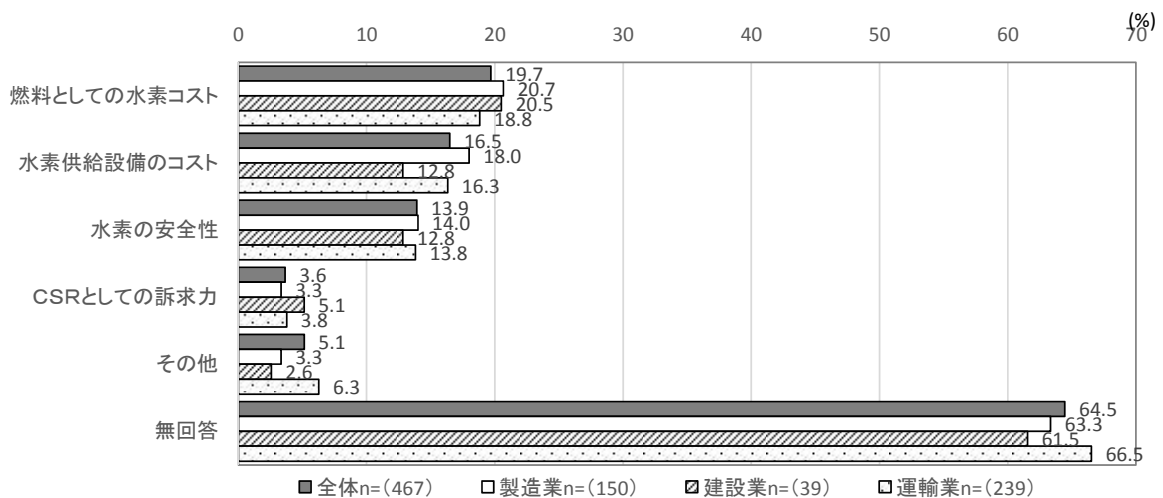
図表Ⅲ-90 導入するに当たっての課題



● 導入するに当たっての課題は「燃料としての水素コスト」「水素供給設備のコスト」「水素の安全性」の順

- ・ 業種別に見ると、製造業は「燃料としての水素コスト」(20.7%)が最も多く、次いで「水素供給設備のコスト」(18.0%)の順である。
- ・ 建設業は「水素供給設備のコスト」(12.8%)が他の2業種に比べて少ない。
- ・ 運輸業は「燃料としての水素コスト」(18.8%)が多く、次いで「水素供給設備のコスト」(16.3%)、「水素の安全性」(13.8%)の順である。

図表Ⅲ-91 導入するに当たっての課題 業種別

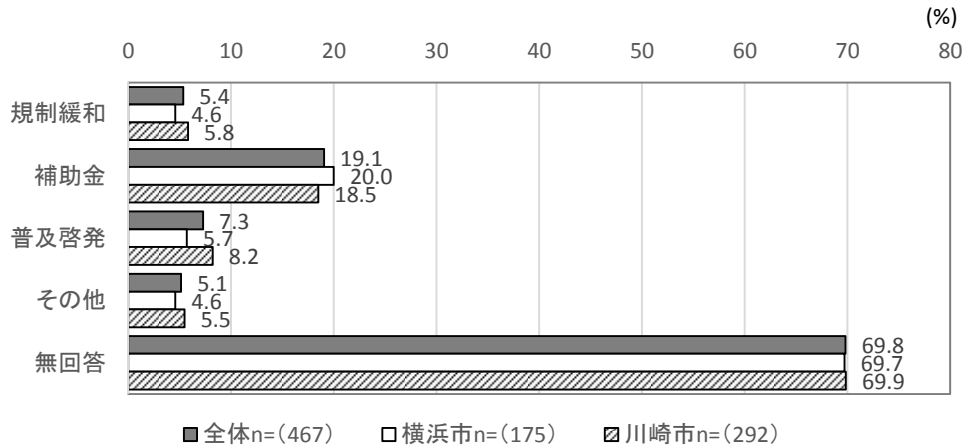


④ 導入に際し行政に求めること

● 導入に際し行政に求めることは「補助金」が約2割

- ・ 回答事業所全体の導入に際し行政に求めることは、「補助金」(19.1%)が最も多く、次いで「普及啓発」(7.3%)、「規制緩和」(5.4%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「補助金」の回答は、横浜市(20.0%)に対し、川崎市(18.5%)と横浜市が若干高いが、「普及啓発」、「規制緩和」の回答では川崎市が若干上回っている。

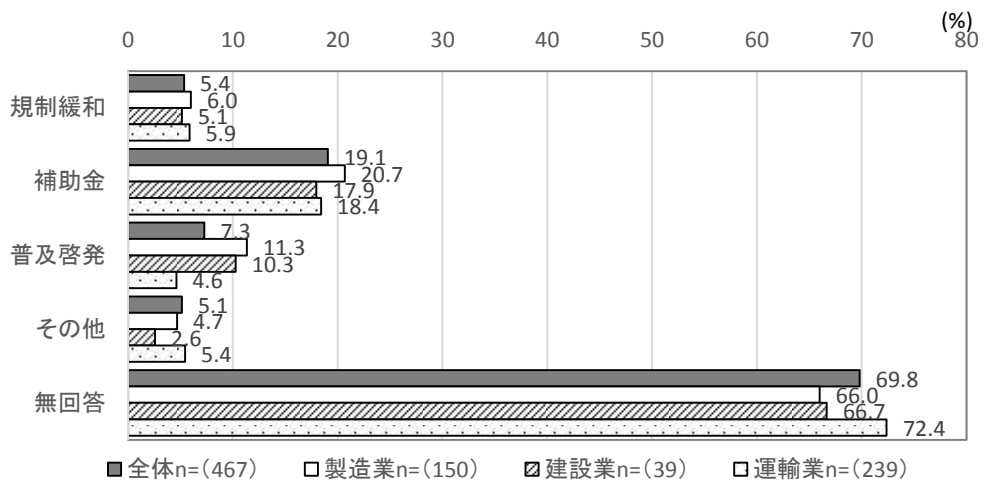
図表Ⅲ-92 導入に際し行政に求めること



● 導入するに当たっての課題は「補助金」「普及啓発」「規制緩和」の順

- ・ 業種別に見ると、製造業は「補助金」(20.7%)が最も多く、次いで「普及啓発」(11.3%)の順である。
- ・ 建設業は「補助金」(17.9%)が多く、次いで「普及啓発」(10.3%)が多い。
- ・ 運輸業は「補助金」(18.4%)が多く、「普及啓発」(4.6%)は他の2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-93 導入に際し行政に求めること 業種別



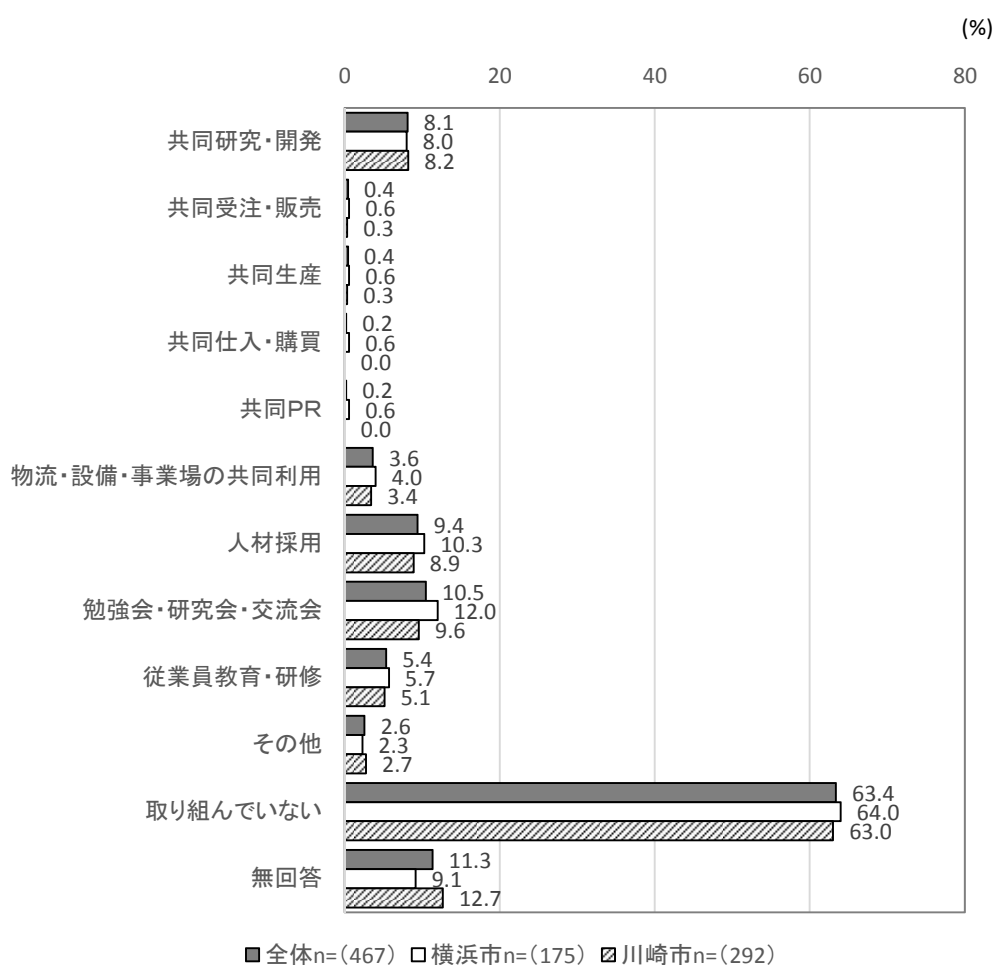
オ 他社又は大学等との連携について

① 事業連携について取り組まれているもの

● 他社又は大学等との連携に関する取組は「勉強会・研究会・交流会」、「人材採用」が約1割だが、「取り組んでいない」も6割超

- ・ 回答事業所全体の他社又は大学等との連携に関する取組は、「勉強会・研究会・交流会」（10.5%）が多く、次いで「人材採用」（9.4%）、「共同研究・開発」（8.1%）の順である。
- ・ ただし、「取り組んでいない」（63.4%）も全体の6割超である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

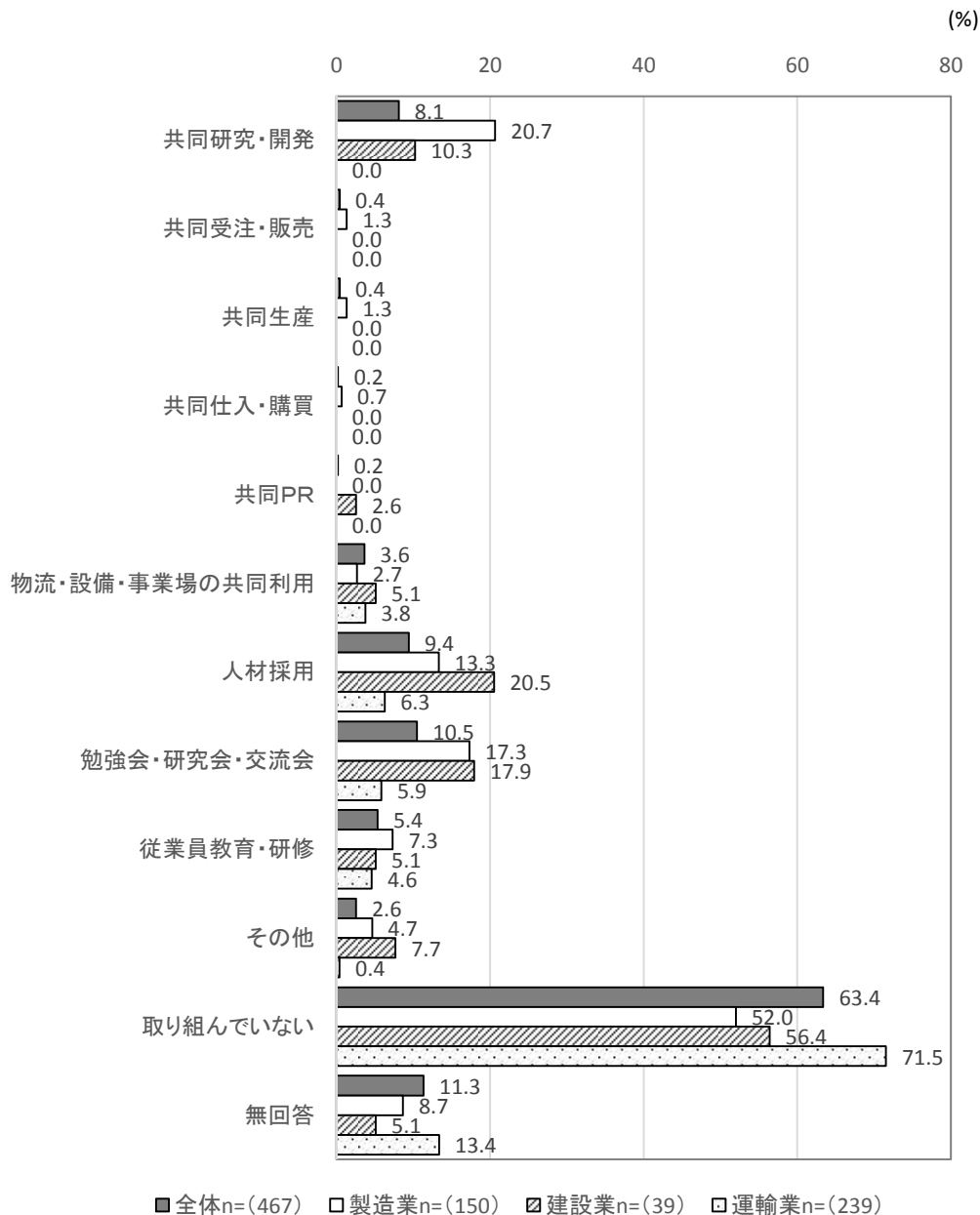
図表Ⅲ-94 取り組んでいる事業連携



● 製造業は「共同研究・開発」が約2割。建設業は「人材採用」が約2割

- ・ 業種別に見ると、製造業は「共同研究・開発」（20.7%）が最も多く、次いで「勉強会・研究会・交流会」（17.3%）が多い。
- ・ 建設業は「人材採用」（20.5%）が最も多く、次いで「勉強会・研究会・交流会」（17.9%）が多い。
- ・ 運輸業は「取り組んでいない」（71.6%）が他の2業種に比べて1割超多い。

図表Ⅲ-95 取り組んでいる事業連携 業種別

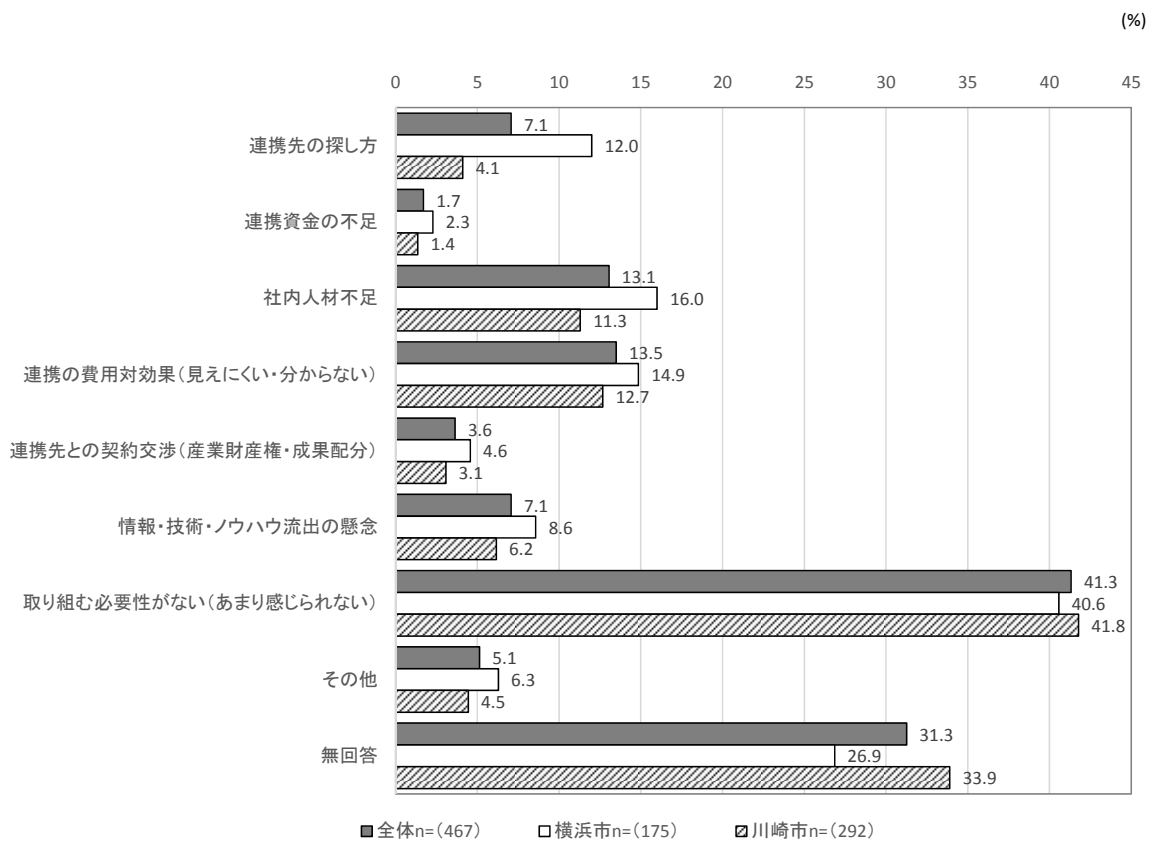


② 事業連携について取り組まない理由もしくは課題

● 取り組まない理由は「社内人材不足」が2割弱、「連携の費用対効果（見えにくい・分からない）」、「連携先の探し方」と「情報・技術・ノウハウ流出の懸念」が1割超だが、「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」も4割超

- ・ 回答事業所全体の取り組まない理由は、「連携の費用対効果（見えにくい・分からない）」（13.5%）が多く、次いで「社内人材不足」（13.1%）である。
- ・ 「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」（41.3%）も全体の4割超である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「連携先の探し方」の回答が、横浜市（12.0%）に対し、川崎市（4.1%）と横浜市が若干上回っている。

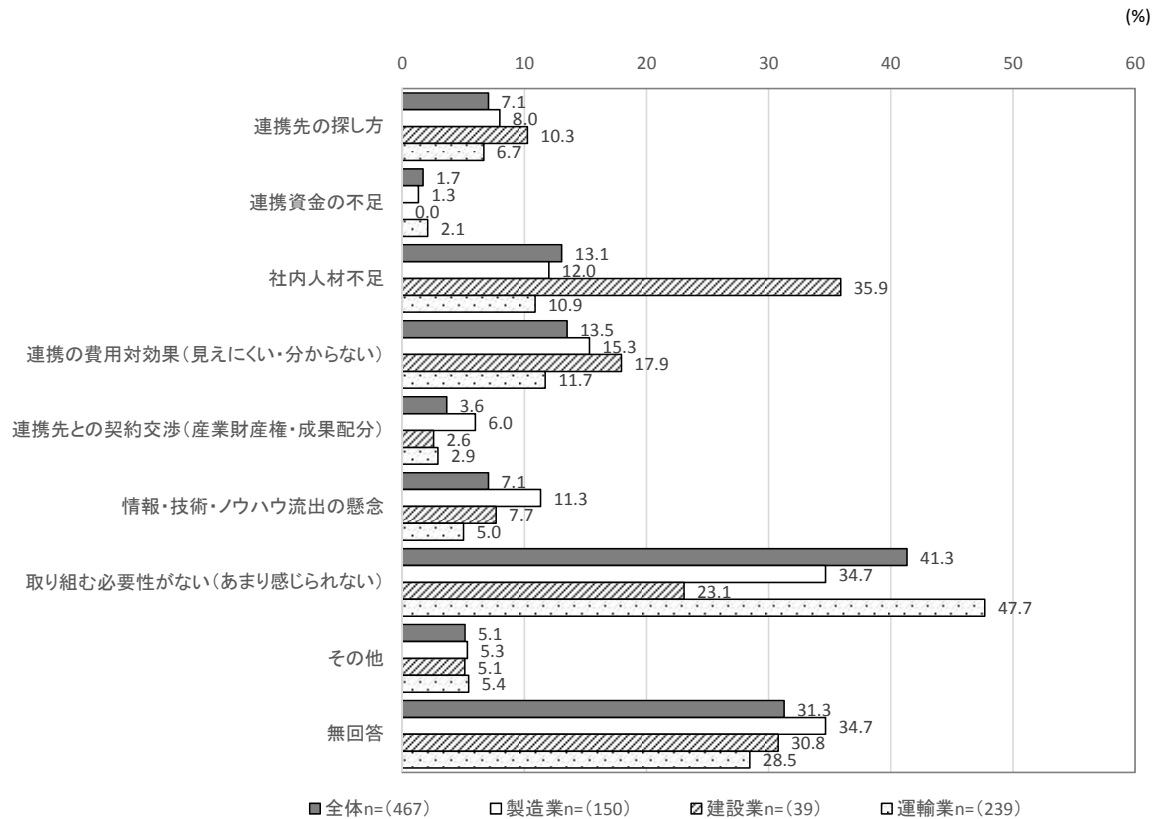
図表Ⅲ-96 取り組まない理由・課題



● 建設業は「社内人材不足」が4割弱

- 業種別に見ると、製造業は「情報・技術・ノウハウ流出の懸念」(11.3%)が他の2業種に比べて多い。
- 建設業は「社内人材不足」が35.9%と、他の2業種に比べて多く、次いで「連携の費用対効果(見えにくい・分からない)」(17.9%)が多い。
- 運輸業は「取り組む必要性がない(あまり感じられない)」(47.7%)が他の2業種に比べて1割超多い。

図表Ⅲ-97 取り組んでいる事業連携 業種別



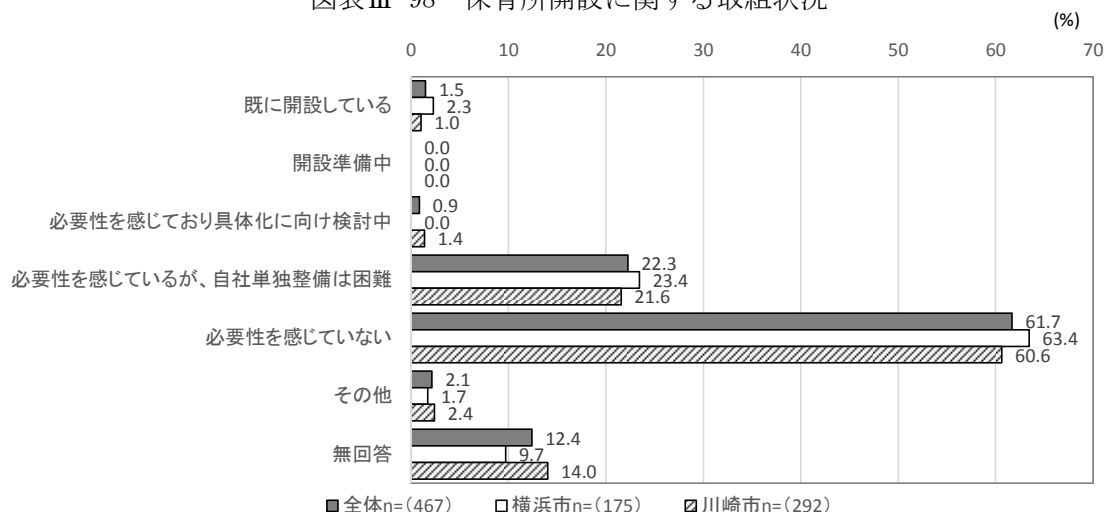
カ 子育て環境等について

① 保育所開設について取り組まれているもの

● 保育所開設に関する取組状況は「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」が2割超、「必要性を感じていない」が6割超

- ・ 回答事業所全体の保育所開設に関する取組状況は、「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」(22.3%)が最も多く、「既に開設している」(1.5%)、「必要性を感じており具体化に向け検討中」(0.9%)等の取組は1割に満たない。
- ・ ただし、「必要性を感じていない」(61.7%)も全体の6割超である。

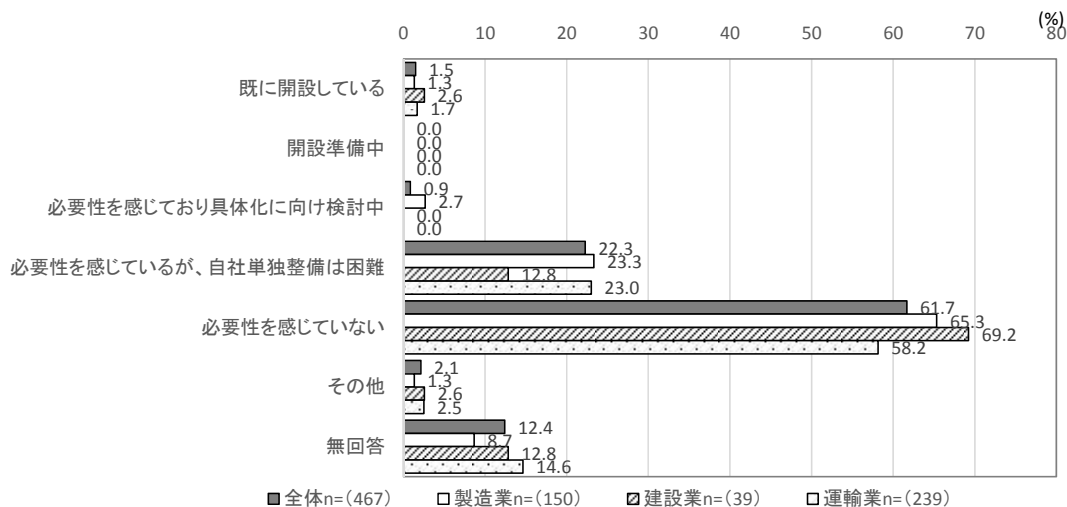
図表Ⅲ-98 保育所開設に関する取組状況



● 保育所開設に関する取組状況は「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」「必要性を感じていない」が主な回答であり、業種による大きな差は見られない

- ・ 業種別に見ると、製造業は「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」(2.7%)が他の2業種に比べて比較的多い。
- ・ 建設業は「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」(12.8%)が他の2業種に比べて少なく、「必要性を感じていない」(69.2%)が他の2業種に比べて比較的多い。
- ・ 運輸業は「必要性を感じていない」(58.2%)が他の2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-99 保育所開設に関する取組状況 業種別

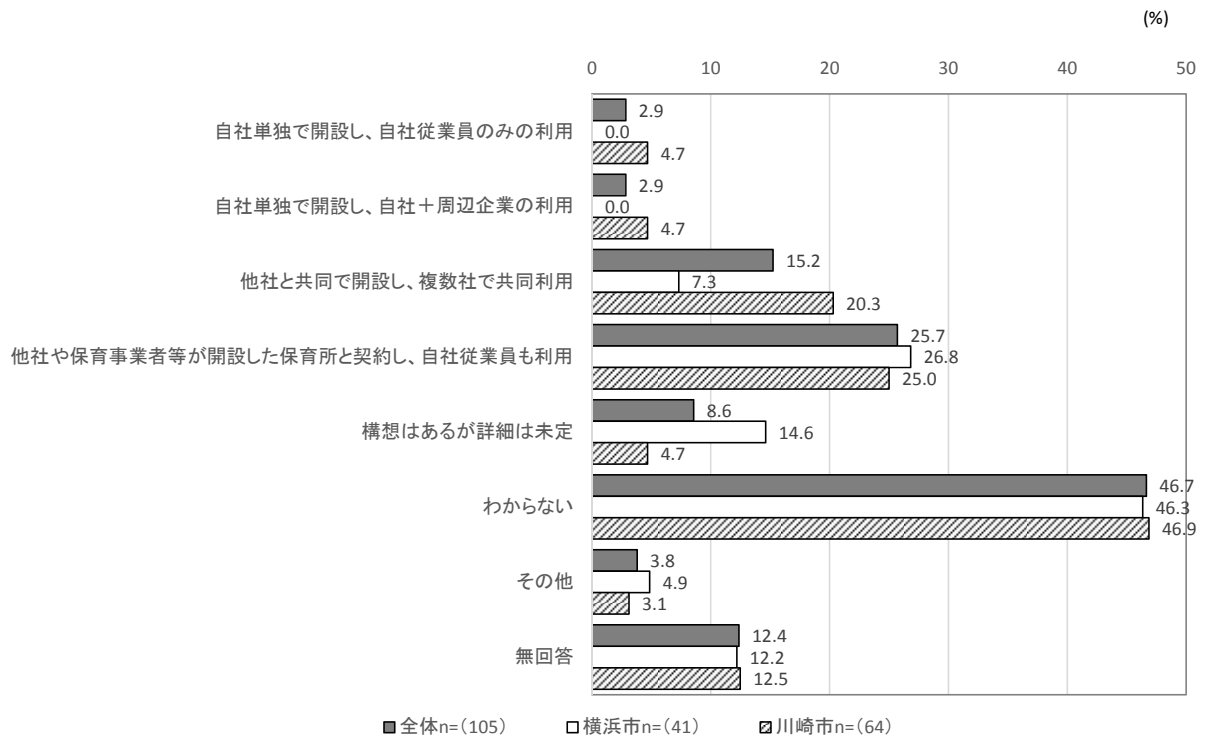


② 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態

● 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態は「他社や保育事業者等が開設した保育所と契約し、自社従業員も利用」が3割弱、「他社と共同で開設し、複数社で共同利用」が2割弱

- 回答事業所全体の保育所開設について検討中の開設形態、又は具体化可能な形態は、「他社や保育事業者等が開設した保育所と契約し、自社従業員も利用」(25.7%)が多く、次いで「他社と共同で開設し、複数社で共同利用」(15.2%)が多い。
- 横浜市・川崎市別では、「他社と共同で開設し、複数社で共同利用」の回答が、横浜市(7.3%)に対し、川崎市(20.3%)と横浜市を上回っているが、「構想はあるが詳細は未定」の回答は、横浜市(14.6%)に対し、川崎市(4.7%)と横浜市が上回っている。

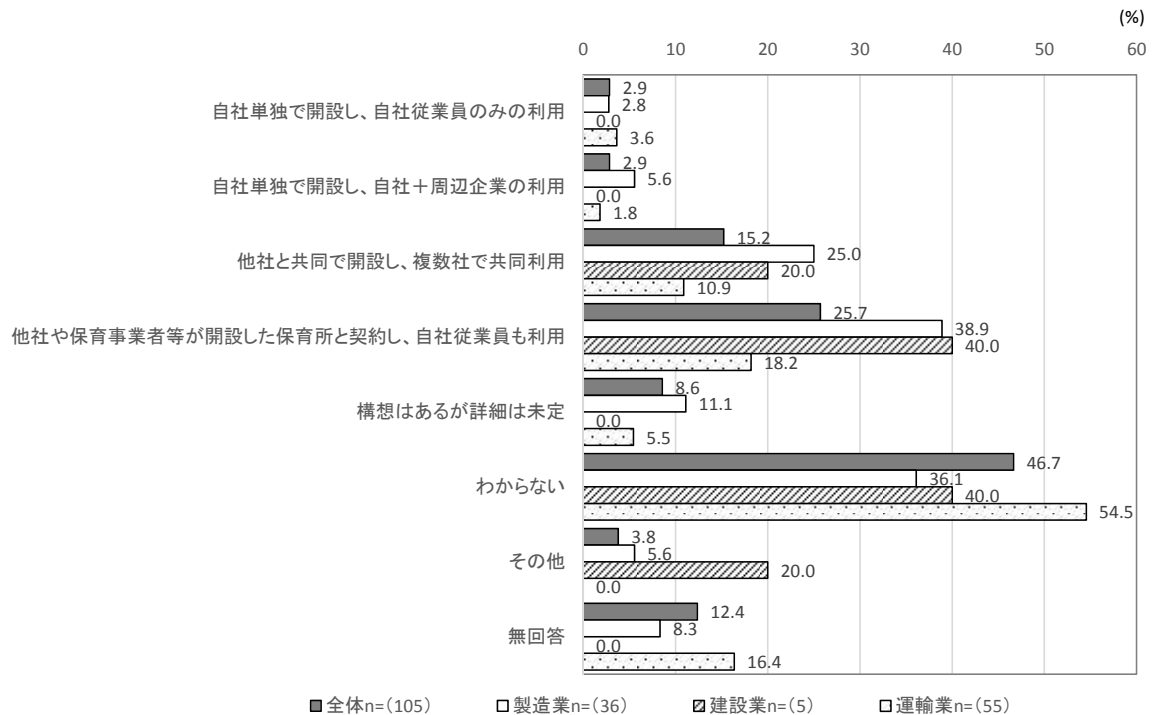
図表Ⅲ-100 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態



● 製造業と建設業は「他社や保育事業者等が開設した保育所と契約し、自社従業員も利用」が約4割

- 業種別に見ると、製造業は「他社や保育事業者等が開設した保育所と契約し、自社従業員も利用」(38.9%)が多く、次いで「他社と共同で開設し、複数社で共同利用」(25.0%)が多い。「自社単独で開設し、自社+周辺企業の利用」(5.6%)も他の2業種に比べて比較的多い。
- 建設業は「他社や保育事業者等が開設した保育所と契約し、自社従業員も利用」(40.0%)が最も多く、次いで「他社と共同で開設し、複数社で共同利用」(20.0%)が多い。

図表Ⅲ-101 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態 業種別



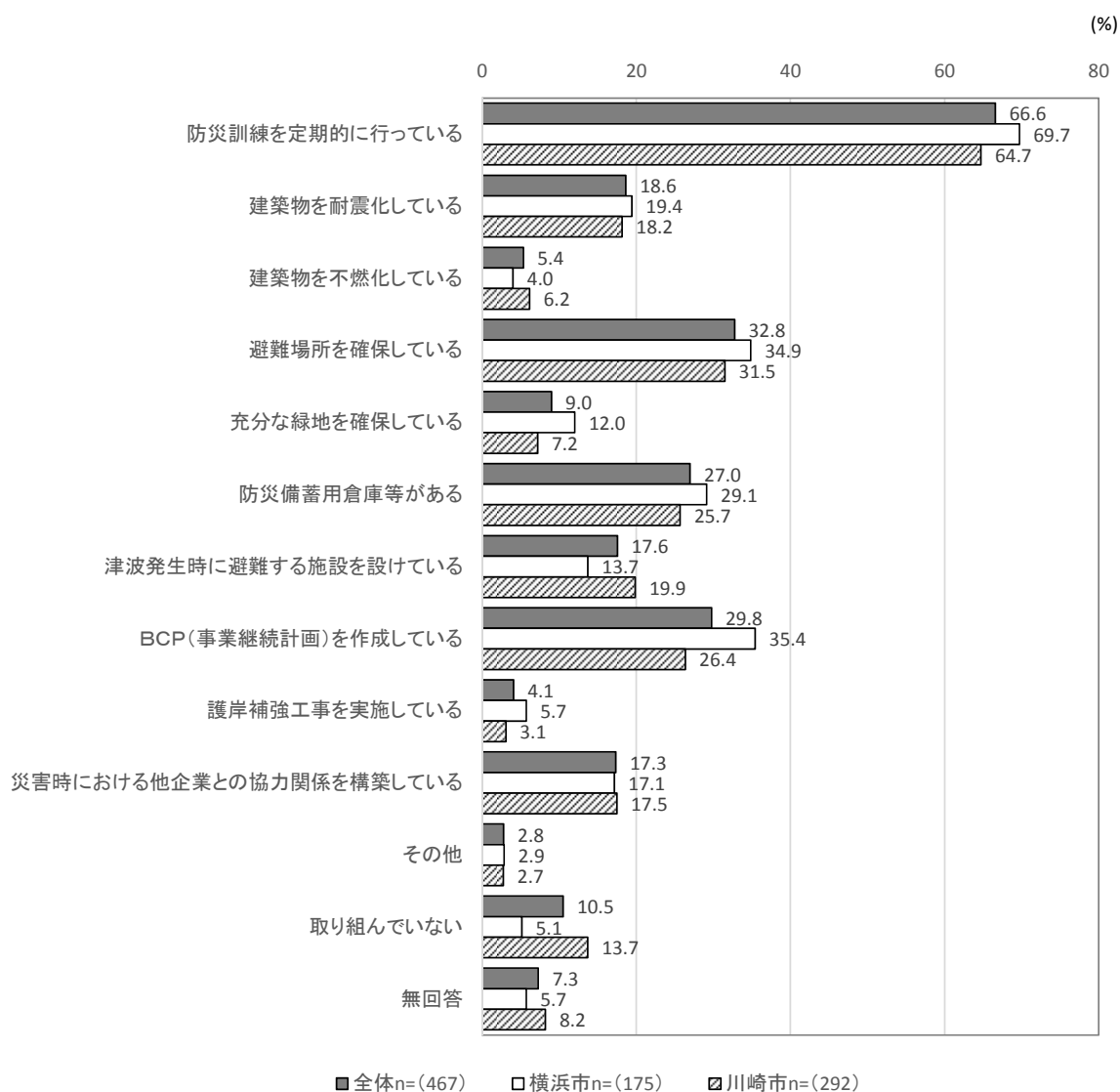
キ 防災・減災及び早期復旧に関する取組

② 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組

● 「防災訓練を定期的実施」しているが回答事業所全体の7割弱

- 回答事業所全体の防災に関して実施している取組は「防災訓練を定期的に行っている」(66.6%)が最も多く、次いで「避難場所を確保している」(32.8%)、「BCP(事業継続計画)を作成している」(29.8%)、「防災備蓄用倉庫等がある」(27.0%)である。
- 横浜市・川崎市別に見ると、総じて横浜市の事業所のほうが取組割合は多いが、「津波避難施設の設置」は川崎市が約2割と多くなっている。

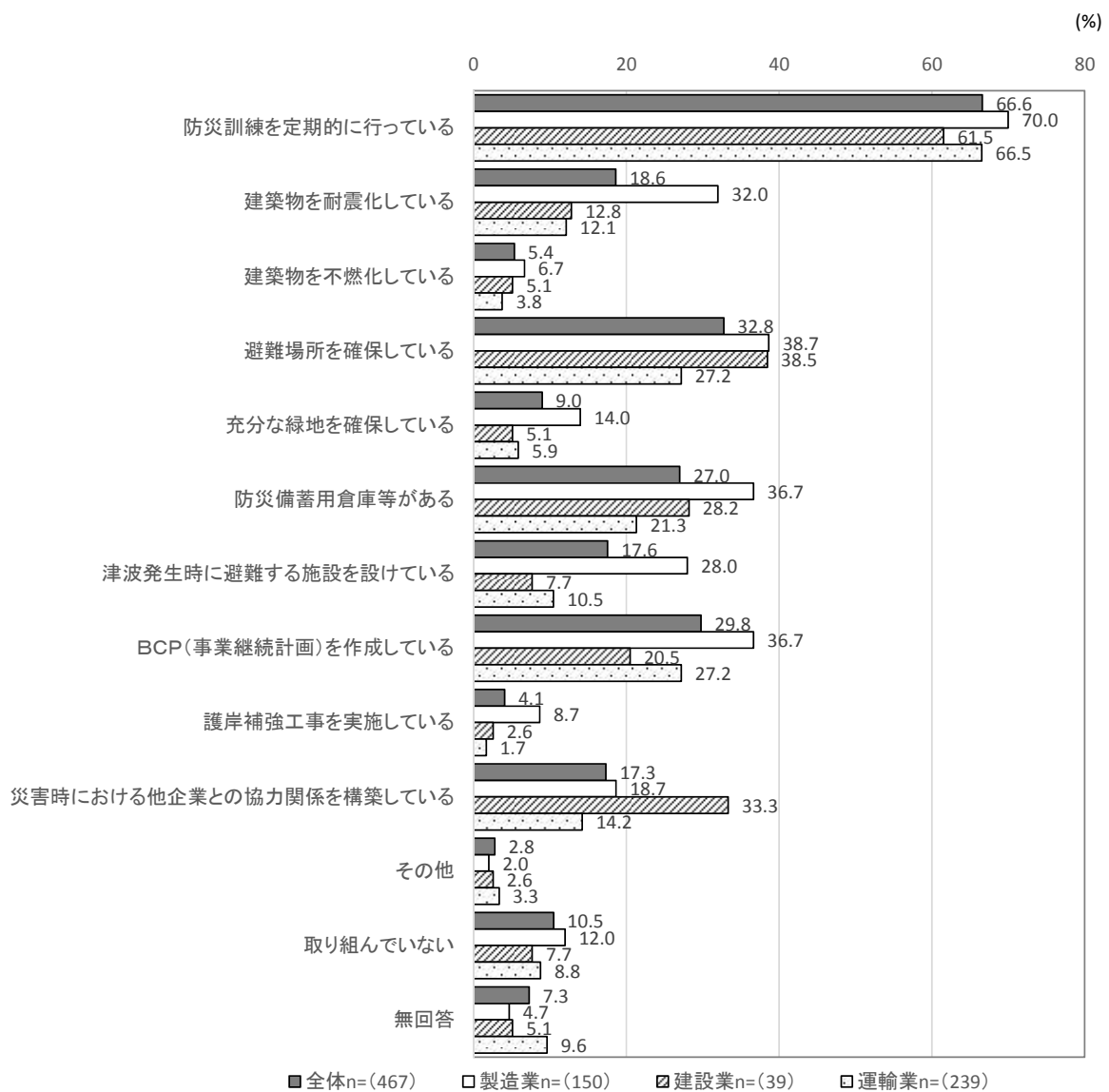
図表Ⅲ-102 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組



- 「防災訓練の実施」は製造業で7割に普及、建設業、運輸業でも6割超と続き、「避難場所を確保している」は製造業、建設業で4割弱、運輸業でも3割弱の普及
- 製造業では「建物を耐震化している」が3割、建設業では「災害時における他企業との協力関係の構築」が約1/3

- ・ 業種別に見ると、比較的多くの事業所が実施している「防災訓練を定期的に行っている」は6～7割、「避難場所を確保している」は製造業、建設業が38%台に対し、運輸業は約28%と若干少ない。
- ・ 製造業では「建築物を耐震化している」(32.0%)が、建設業では「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」(33.3%)が他の2業種に比べて比較的多い。
- ・ 建設業では「BCP(事業継続計画)の作成」が20.5%と他の2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-103 防災に関して実施している取組 業種別

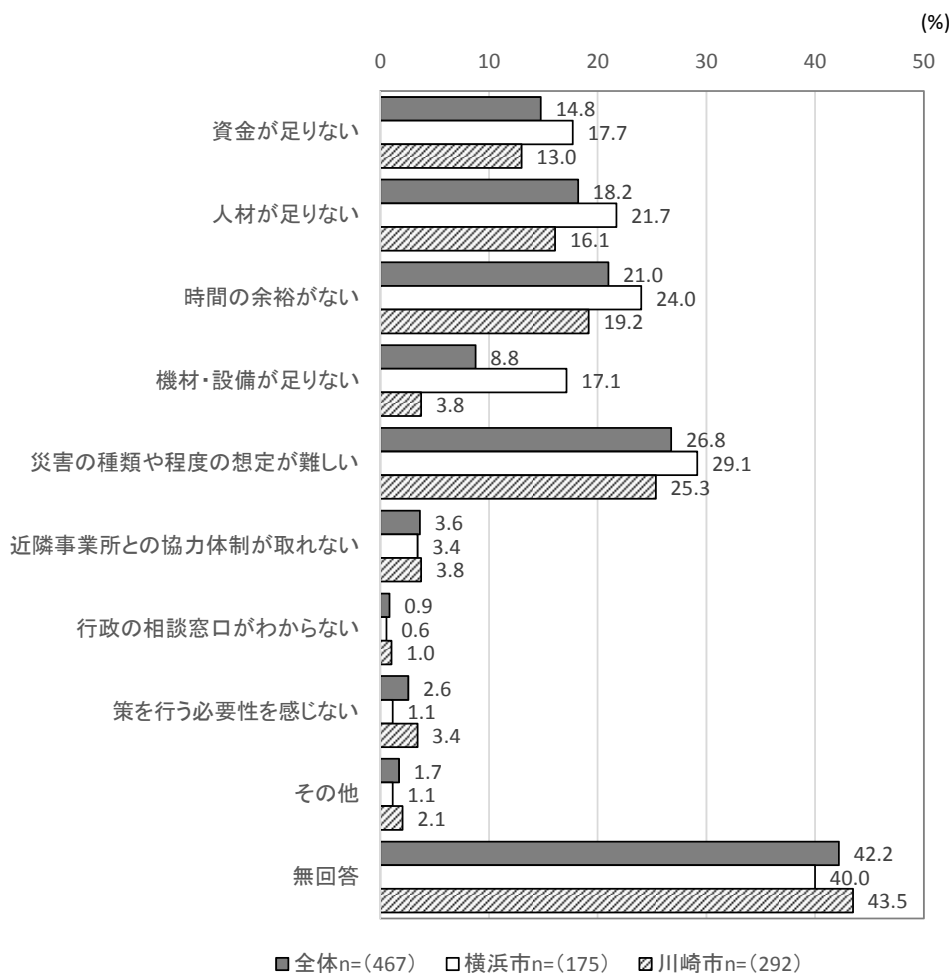


④ 取組における課題・取り組まない理由

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

- ・ 回答事業所全体の防災に関する取組における課題や取り組まない理由は「災害の種類や程度の想定が難しい」(26.8%)が最も多く、次いで「時間の余裕がない」(21.0%)、「人材不足」(18.2%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「災害の種類や程度の想定が難しい」の回答が、横浜市(29.1%)に対し、川崎市(25.3%)、「時間の余裕がない」の回答が、横浜市(24.0%)に対し、川崎市(19.2%)と、総じて横浜市が若干上回っている。

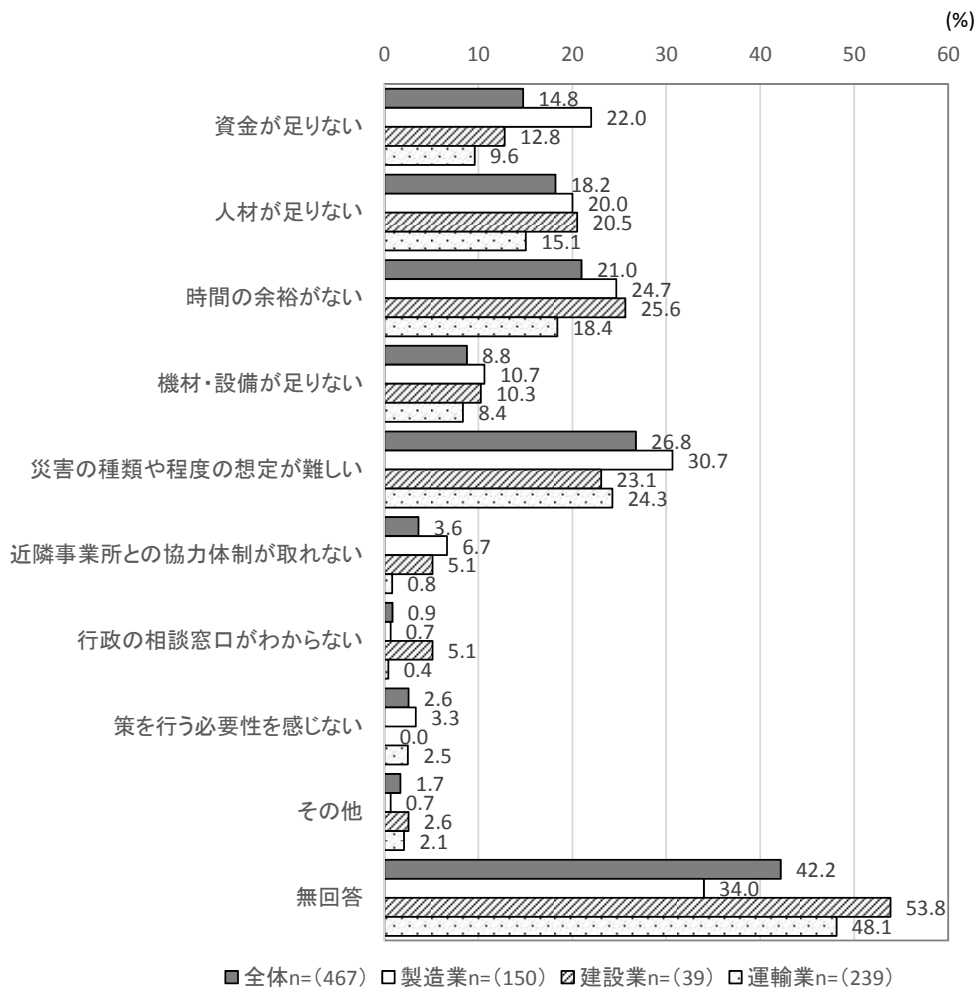
図表Ⅲ-104 防災に関する取組における課題や取り組まない理由



● 製造業では「資金不足」が1/4弱、建設業では「時間の余裕がない」が約1/4

- ・ 業種別に見ると、製造業では「資金不足」が22.0%と、他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業では「時間の余裕がない」が25.6%、他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業では「人材が足りない」（15.1%）、「時間の余裕がない」（18.4%）が、他の2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-105 防災に関する取組における課題や取り組まない理由 業種別

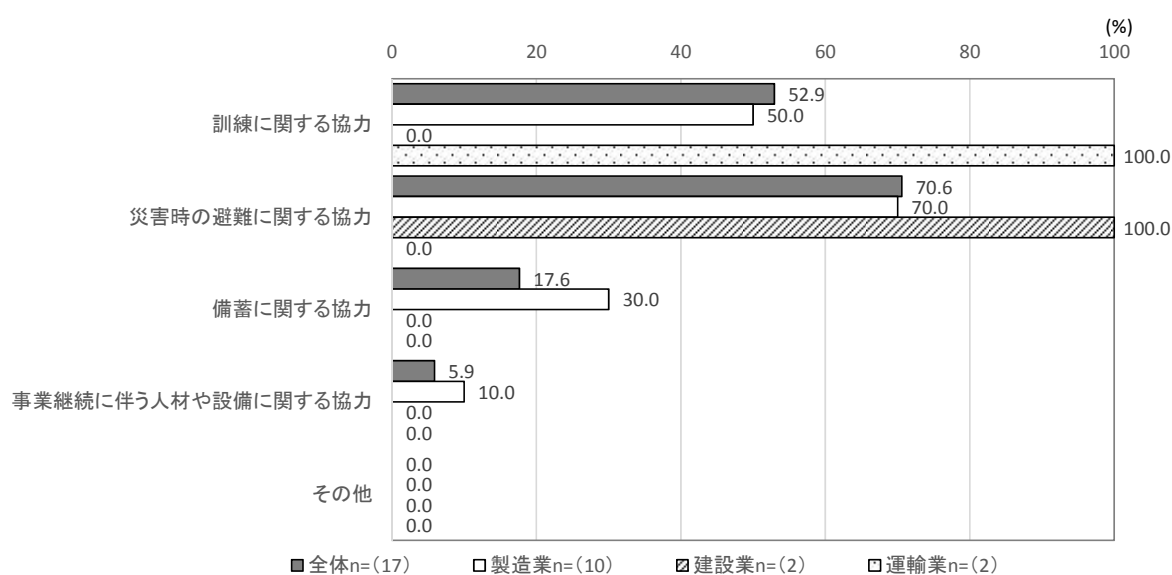


⑤ 防災に関する近隣事業所との協力体制

● 防災に関して近隣事業所と協力体制が取れない事業所が、希望する協力体制は「災害時の避難に関する協力」が約7割、「訓練に関する協力」が5割超

- ・ 防災に関する取組における課題や取り組まない理由で「近隣事業所との協力体制が取れない」と回答した事業所の、希望する協力体制は「災害時の避難に関する協力」（70.6%）が最も多く、次いで「訓練に関する協力」（52.9%）、「備蓄に関する協力」（17.6%）の順である。
- ・ 業種別では、「災害時の避難に関する協力」は製造業（7事業所）、建設業（2事業所）、「訓練に関する協力」は製造業（5事業所）、運輸業（2事業所）である。

図表Ⅲ-106 防災に関して近隣事業所と協力体制が取れない事業所が希望する協力体制



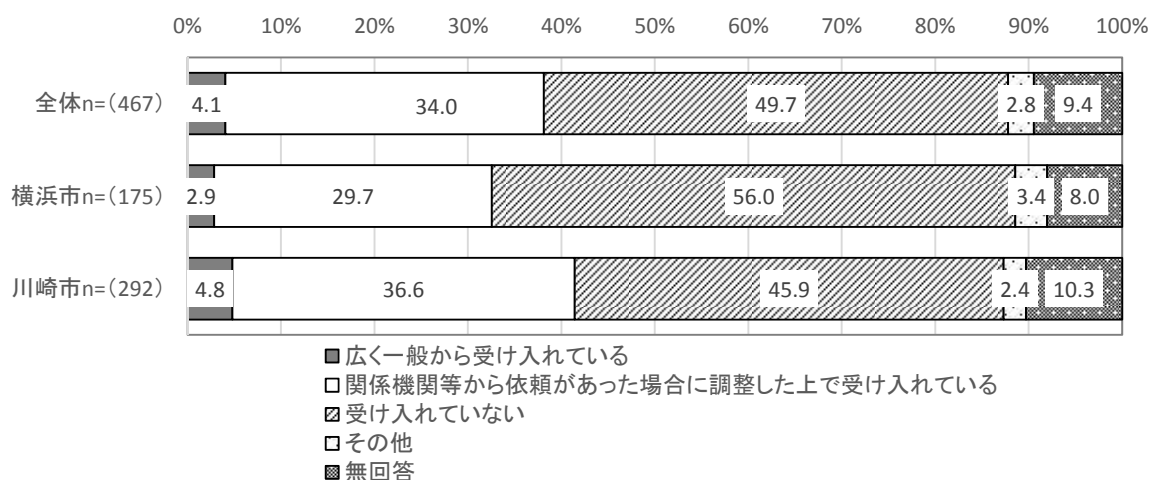
ク 市民との共生

① 工場見学・事業所見学の受入状況

● 工場見学・事業所見学について何らかの受入を行っている事業所は全体の4割弱。横浜市は32.6%、川崎市が41.4%

- ・ 回答事業所全体の工場見学・事業所見学の受入状況は「広く一般から受け入れている」(4.1%)と「関係機関等から依頼があった場合に調整した上で受け入れている」(34.0%)を合わせて38.1%が何らかの受入を行っている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、何らかの受入を行っている事業所は横浜市が32.6%、川崎市が41.4%と、川崎市のほうが多い。

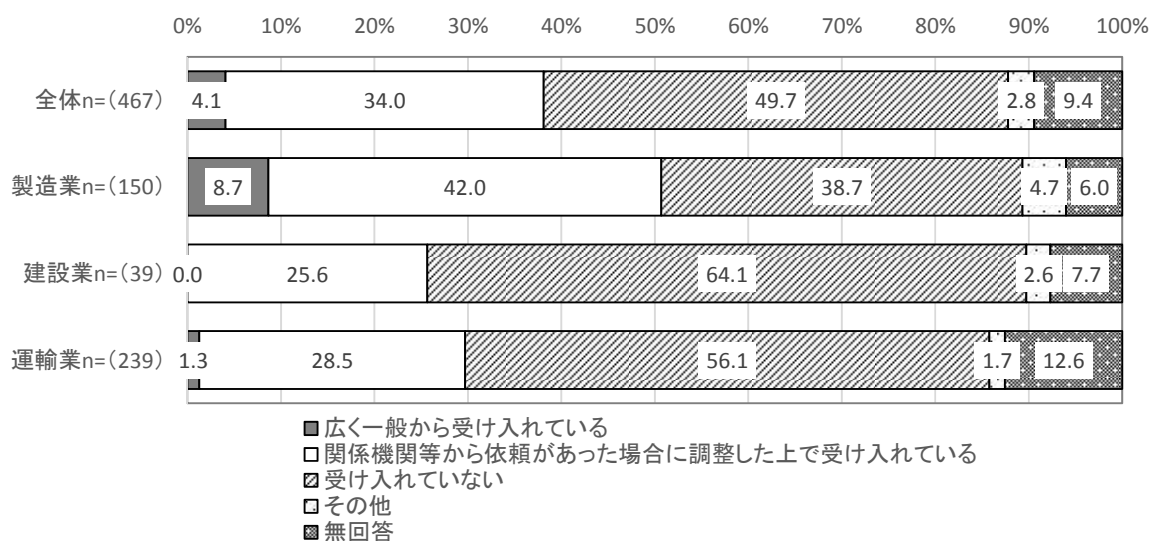
図表Ⅲ-107 工場見学・事業所見学の受入状況



● 製造業は何らかの受入を行っている事業所が約5割超え、次いで運輸業は約3割、建設業は3割弱

- ・ 業種別に見ると、何らかの受入を行っている事業所は製造業(50.7%)が最も多く5割超え、次いで運輸業(29.8%)、建設業(25.6%)である。

図表Ⅲ-108 工場見学・事業所見学の受入状況 業種別



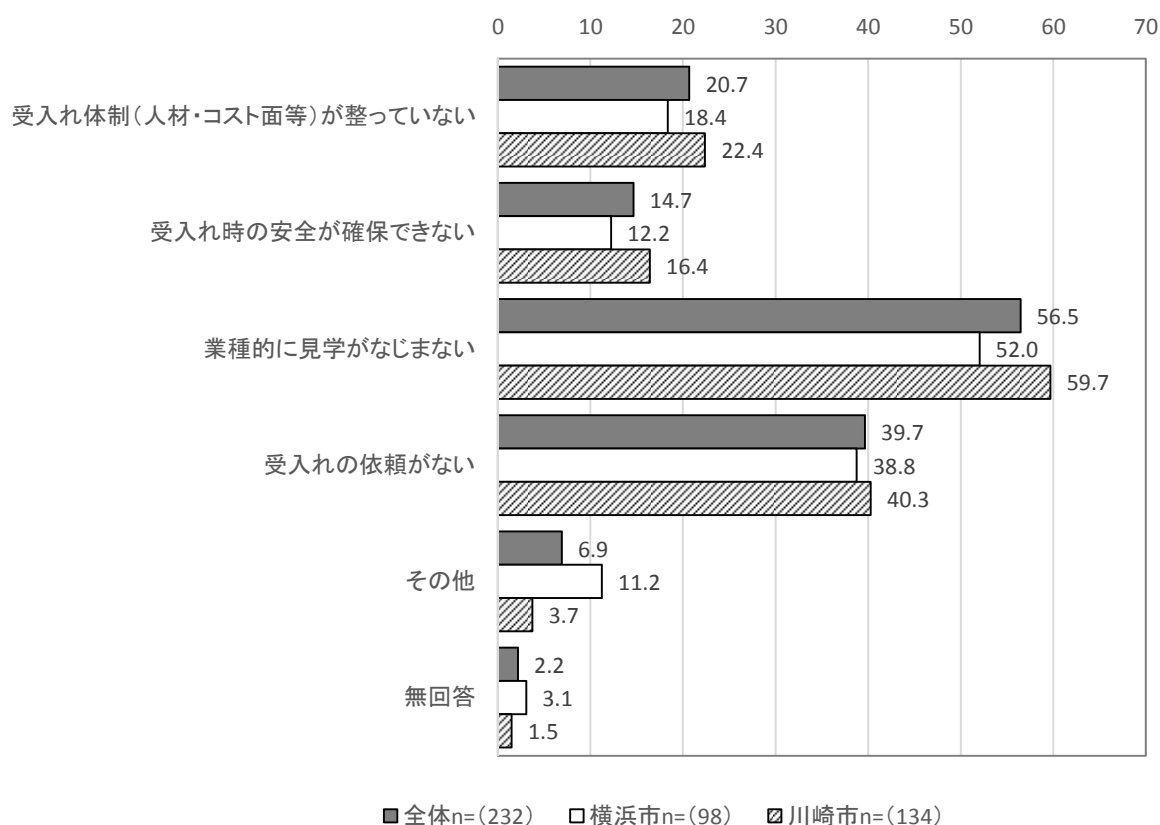
② 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由

● 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由は「業種的に見学がなじまない」が6割弱、「受入れの依頼がない」では約4割

- ・ 回答事業所のうち、工場見学・事業所見学を受け入れていない232事業所の受け入れていない理由は、「業種的に見学がなじまない」(56.5%)が最も多く、次いで「受入れの依頼がない」(39.7%)となっており、これら2つを理由に挙げる事業所が多い。
- ・ 「その他」の理由としては、「下請け業者であること」「施設が親会社や他社のものであること」「守秘義務や技術情報の守秘」が挙げられている。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「業種的に見学がなじまない」の回答が、横浜市(52.0%)に対し、川崎市(59.7%)と6割近い。

図表Ⅲ-109 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由

(%)

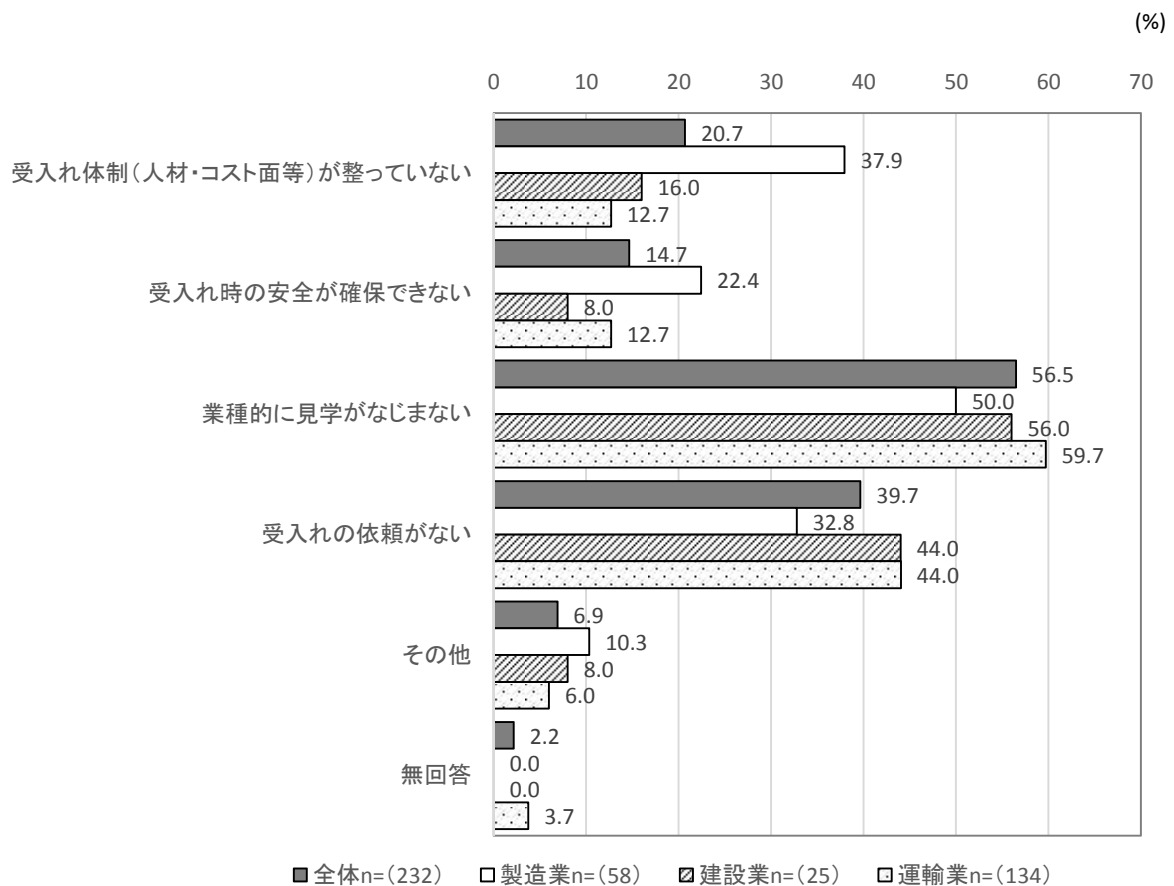


● 製造業は「受入れ体制が整っていない」が4割弱と最も多く、受入れ依頼やニーズはあっても未受入

● 建設業・運輸業は受入れ依頼やニーズが少ない

- ・ 業種別に見ると、製造業は「受入れ体制（人材面・コスト面等）が整っていない」（37.9%）が他2業種に比べ多く、受入れ依頼やニーズはあっても、受け入れられていない状況と考えられる。また、「受入れ時の安全が確保できない」（22.7%）も同様に多い。
- ・ 建設業は「業種的に見学がなじまない」（56.0%）や「受入れの依頼がない」（44.0%）が多く、受入れ依頼やニーズ自体が少ないと考えられる。
- ・ 運輸業は「受入れ体制（人材・コスト面等）が整っていない」（12.7%）は少ないが、「業種的に見学がなじまない」（59.7%）や「受入れの依頼がない」（44.0%）が多く、受入れ体制は比較的整っているものの、受入れ依頼やニーズが少ないと考えられる。

図表Ⅲ-110 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由 業種別

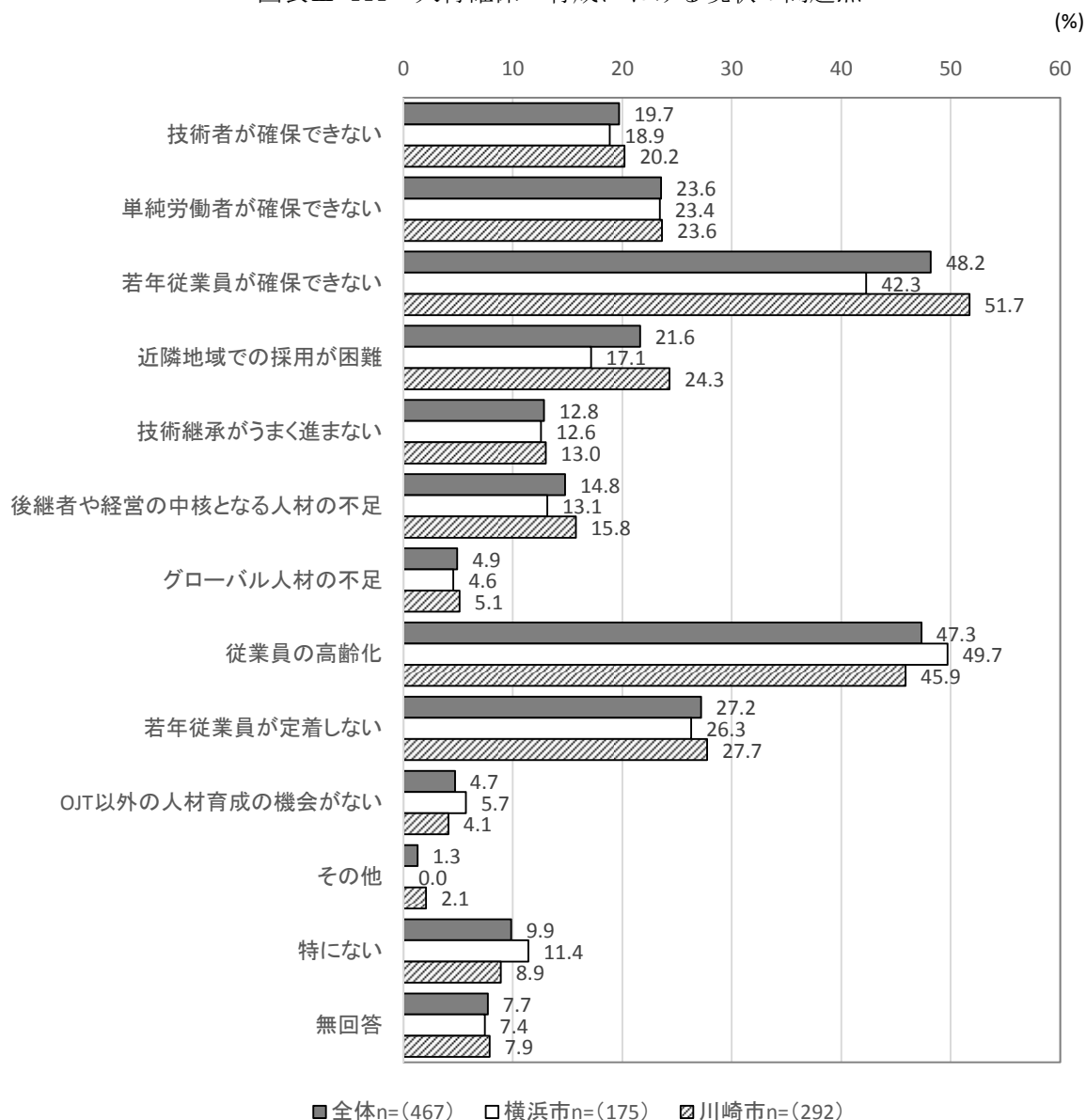


ケ 人材確保・育成に関する取組

① 人材確保・育成における現状の問題点

- 人材確保・育成の問題点は「若年従業員が確保できない」と「従業員の高齢化」が圧倒的に多く5割弱
- 多くの選択肢で、問題点として挙げる事業所の割合が横浜市よりも川崎市の方が多い
- ・ 回答事業所全体の人材確保・育成における現状の問題点は「若年従業員が確保できない」(48.2%)、「従業員の高齢化」(47.3%)が他の問題点に比べて圧倒的に多く、次いで「若年従業員が定着しない」(27.2%)となっており、高齢化や若年者不足の実態が浮かび上がる。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると「従業員の高齢化」「OJT以外の人材育成の機会がない」を除き、いずれの選択肢でも川崎市のほうが問題点として挙げる事業所の割合が多い。

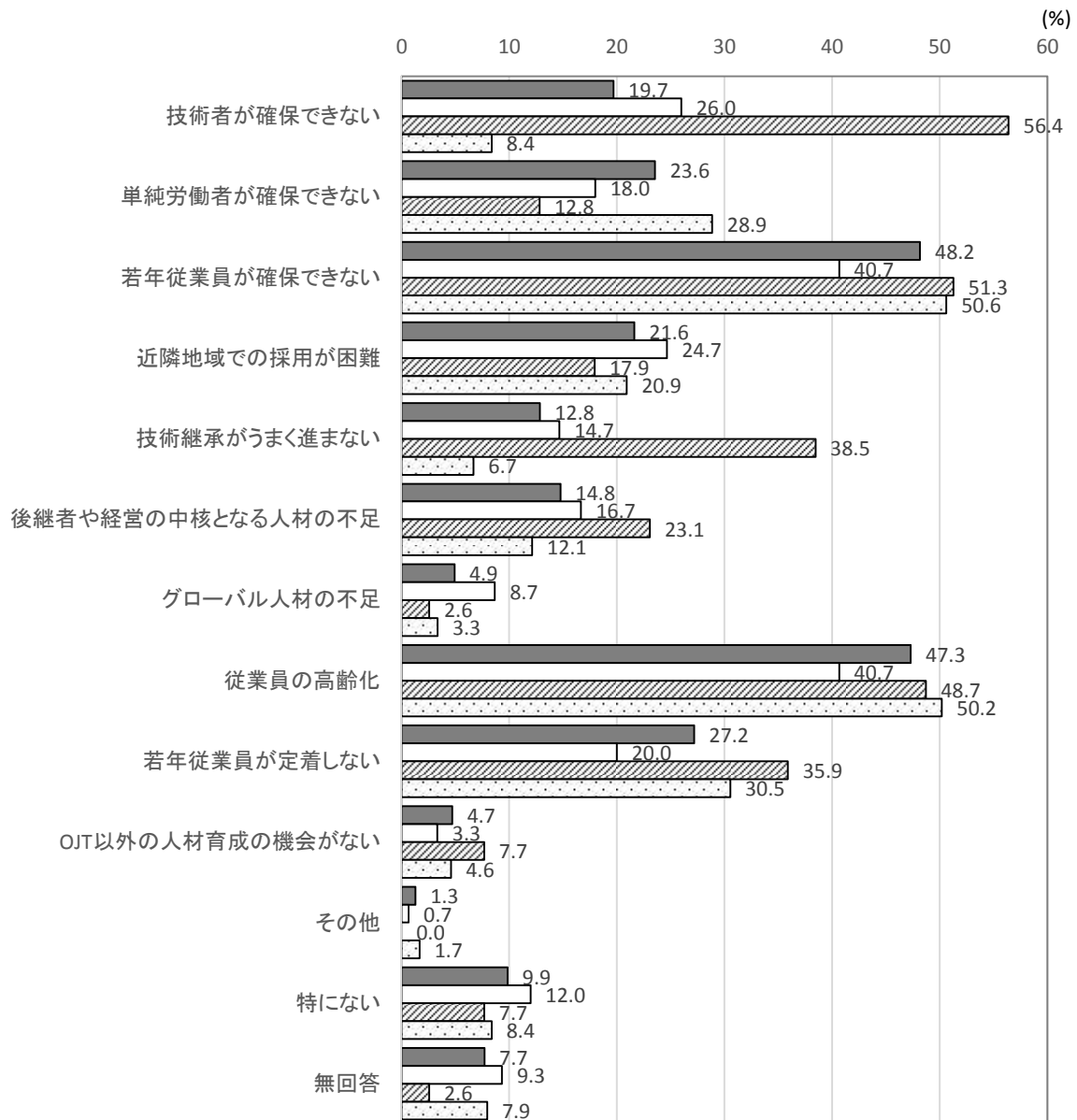
図表Ⅲ-111 人材確保・育成における現状の問題点



● 製造業は「技術者が確保できない」が約1/4、建設業は技術者の確保に問題があるため、技術継承に影響、運輸業は若年従業員や単純労働者の確保に課題

- 業種別では、いずれの業種も「若年従業員が確保できない」、「従業員の高齢化」が4割を超えている。
- 製造業では「技術者が確保できない」(26.0%)、「近隣地域での採用が困難」(24.7%)が多い。
- 建設業は「技術者が確保できない」(56.4%)や「若年従業員が定着しない」(35.9%)、「技術継承がうまく進まない」(38.5%)が他の2業種に比べて多い。技術者が確保できない状況下で技術継承が進んでおらず、従業員が高齢化していると考えられる。
- 運輸業は「単純労働者が確保できない」(28.9%)が他の2業種に比べて多く、人材確保に苦慮している様子が伺える。

図表Ⅲ-112 人材確保・育成における現状の問題点 業種別



■全体n=(467) □製造業n=(150) ▨建設業n=(39) □運輸業n=(239)

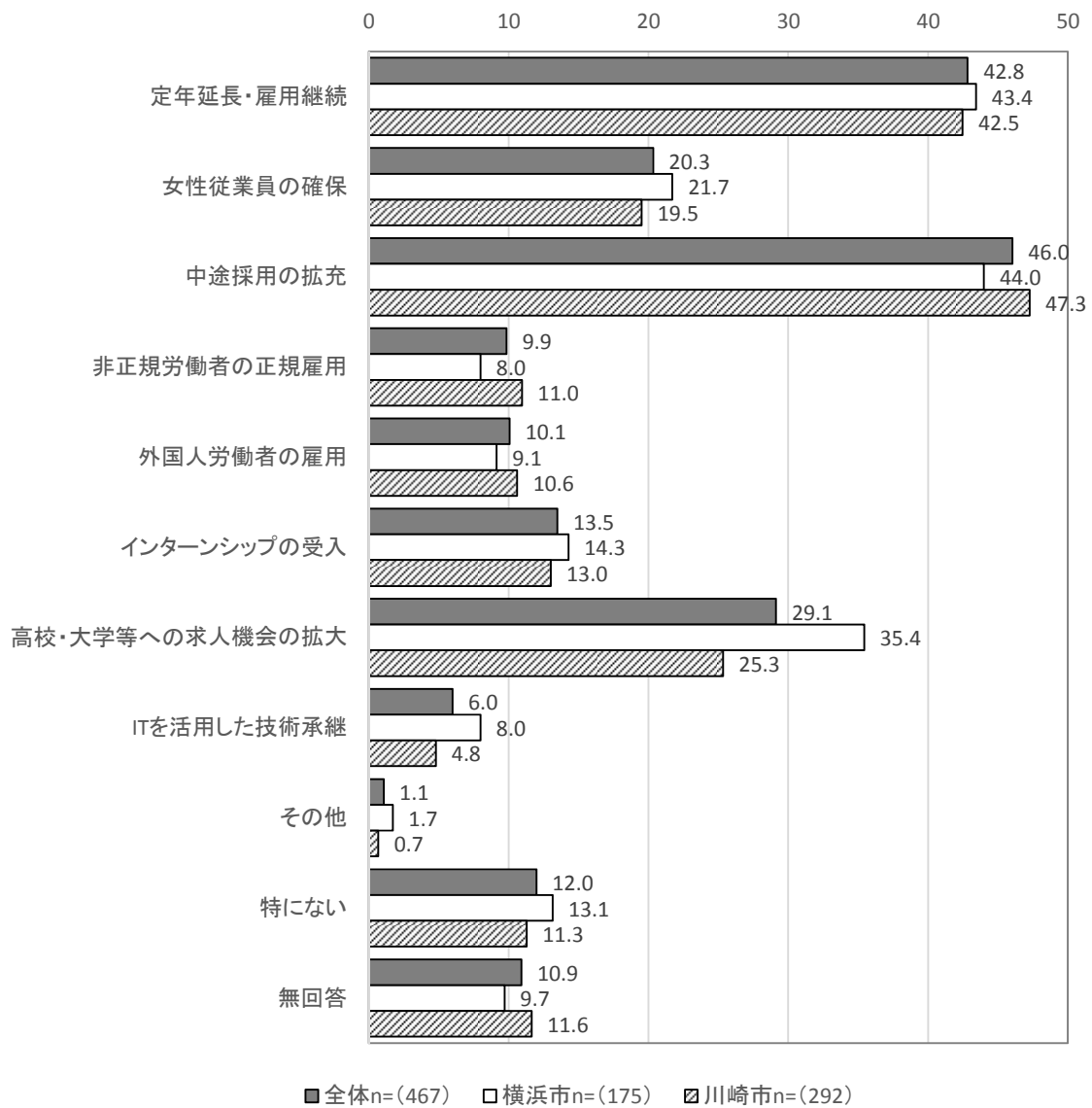
② 人材確保・育成に関して実施している、もしくは関心のある又は検討中の取組

● 人材確保・育成に関して実施している、もしくは関心のある又は検討中の取組は「中途採用の拡充」が5割弱、「定年延長・雇用継続」が4割超

- ・ 回答事業所全体の人材確保・育成に関して実施している、もしくは関心のある又は検討中の取組は「中途採用の拡充」（46.0%）、「定年延長・雇用継続」（42.8%）が他の問題点より多く、次いで「高校・大学等への求人機会の拡大」（29.1%）、「女性従業員の確保」（20.3%）となっており、高齢化や若年者不足に加え、労働力不足の実態が浮かび上がる。
- ・ 横浜市・川崎市を比較すると、横浜市は「高校・大学等への求人機会の拡大」（35.4%）が多く、川崎市は「中途採用の拡充」（47.3%）が比較的多い。

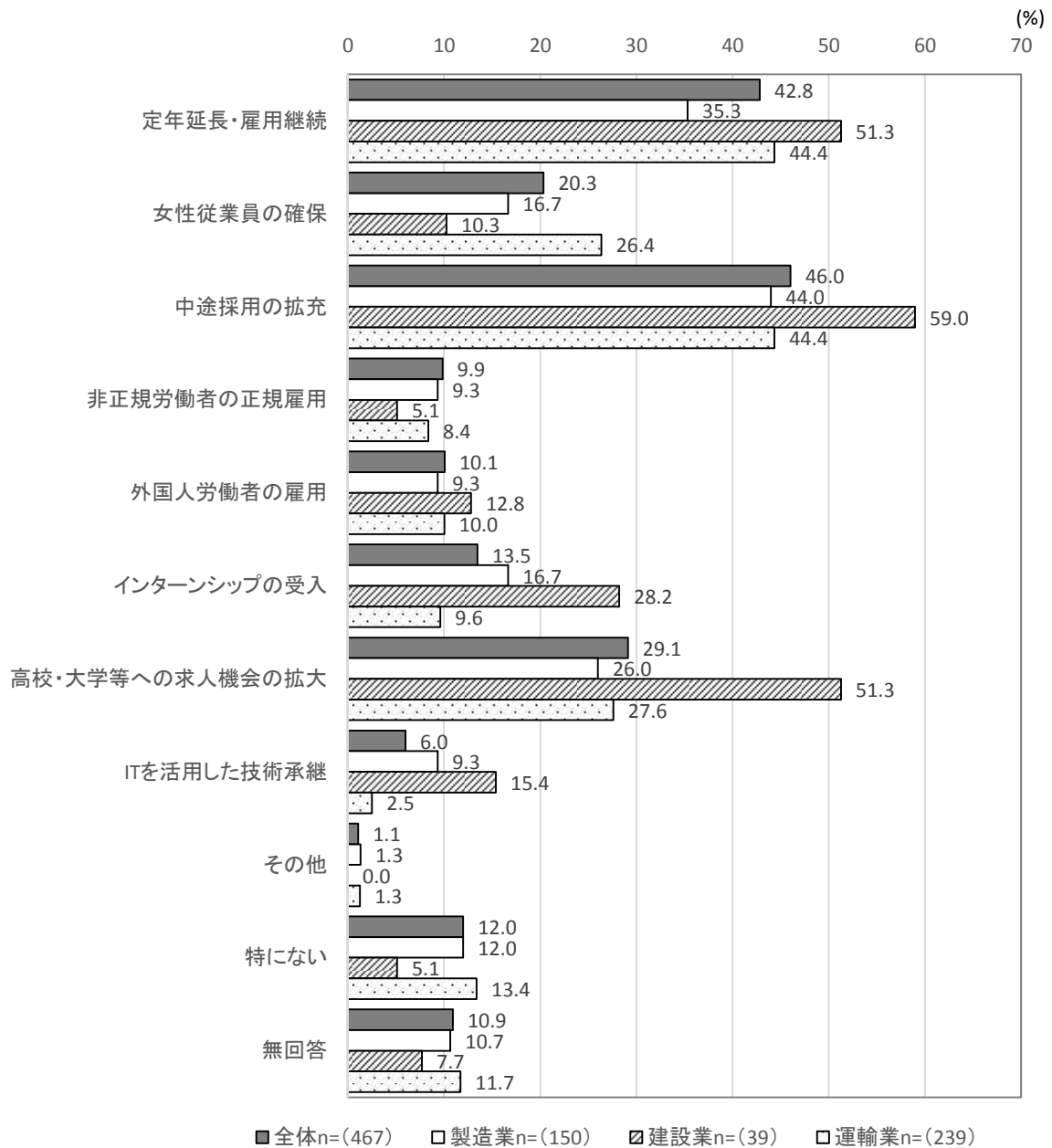
図表Ⅲ-113 人材確保・育成に関して実施、もしくは関心のある又は検討中の取組

(%)



- 全ての業種において「中途採用の拡充」が4割超
- 建設業は上記2つに加え「高校・大学等への求人機会の拡大」が5割超
- ・ 製造業では「中途採用の拡充」(44.0%)、「定年延長・雇用継続」(35.3%)が多いが、全体的には他の2業種と比較して割合が小さい。
- ・ 建設業は「中途採用の拡充」(59.0%)が最も多く、次いで「定年延長・雇用継続」(51.3%)、「高校・大学等への求人機会の拡大」(51.3%)が特に多い。「インターンシップの受入」(28.2%)も他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「女性従業員の確保」(26.4%)が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-114 人材確保・育成に関して実施、もしくは関心のある又は検討中の取組 業種別

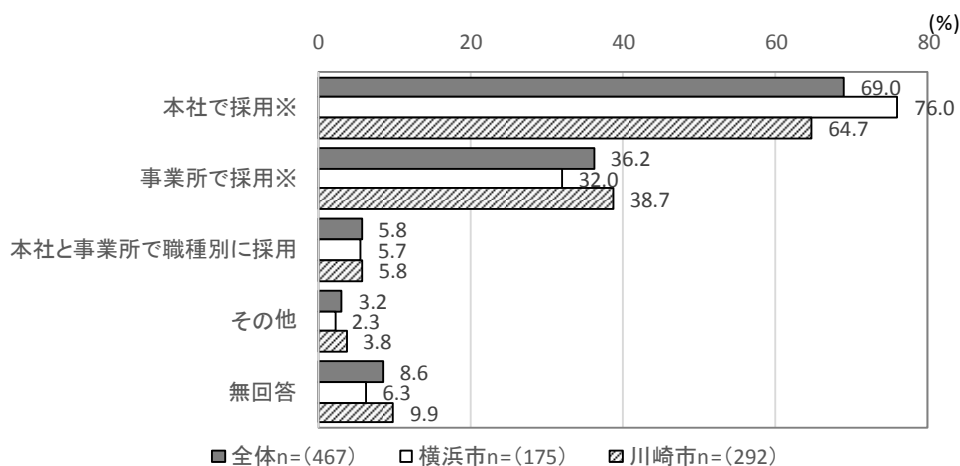


③ 人材確保に関する取組

● 人材確保に関する取組についての過去3年間の採用状況は「本社で採用」が7割弱、「事業所で採用」が4割弱

- ・ 回答事業所全体の人材確保に関する取組についての過去3年間の採用状況は「本社で採用」(69.0%)、「事業所で採用」(36.2%)が多い。
- ・ 横浜市・川崎市を比較すると、横浜市は「本社で採用」(76.0%)が、川崎市より約1割多い。

図表Ⅲ-115 過去3年間の採用状況

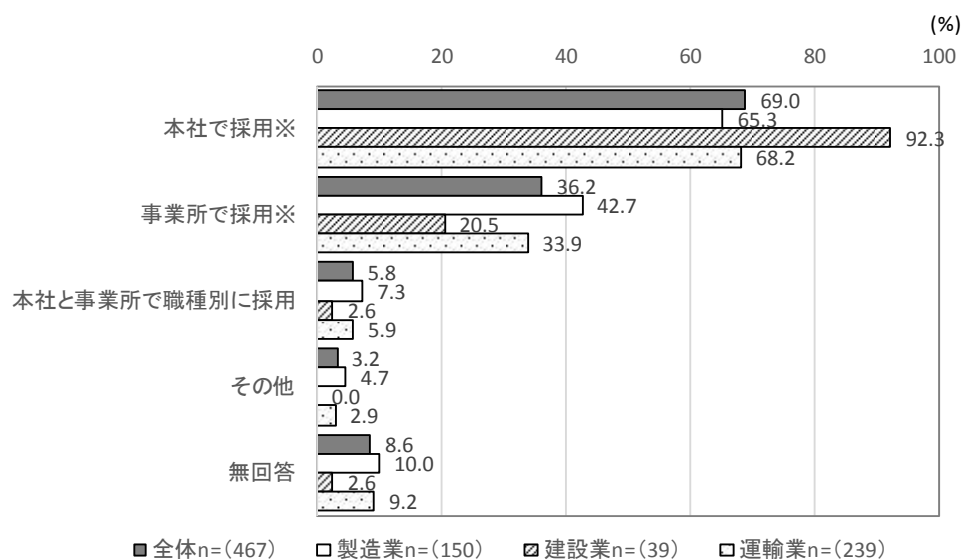


※大学院卒業・大学卒業・専門学校卒業・高専卒業・高校卒業・中途採用・その他

● 全ての業種において「本社で採用」が6割超、建設業は9割超

- ・ 製造業は「事業所で採用」(42.7%)が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業は「本社で採用」(92.3%)が最も多く、「事業所で採用」(20.5%)は他の2業種に比べて少ない。
- ・ 運輸業は「本社で採用」(68.2%)が多く、次いで「事業所で採用」が多い。

図表Ⅲ-116 過去3年間の採用状況 業種別



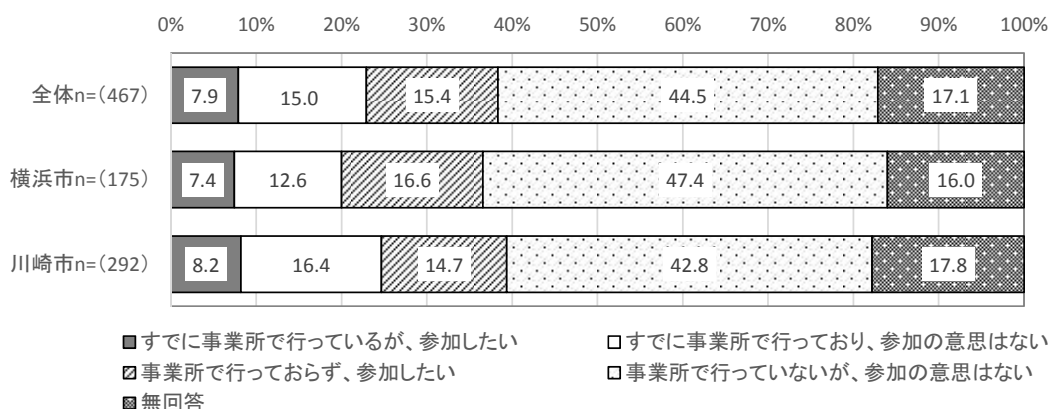
※大学院卒業・大学卒業・専門学校卒業・高専卒業・高校卒業・中途採用・その他

④ 人材育成に関する取組

● 人材育成に関する取組への参加意向は、域内事業者が参加可能となる人材育成の共通プログラム【安全管理（オペレーターの育成）、キャリア形成（マネジメント層の育成）、新技術の導入（IOT等の活用）等】への参加意向は「参加したい」が2割超。「参加の意思はない」が6割弱

- ・ 回答事業所全体の参加意向は「すでに事業所で行っているが、参加したい」（7.9%）、「事業所で行っておらず、参加したい」（15.4%）を合わせて2割超である。
- ・ ただし、「事業所で行っていないが、参加の意思はない」（44.5%）も全体の4割超である。

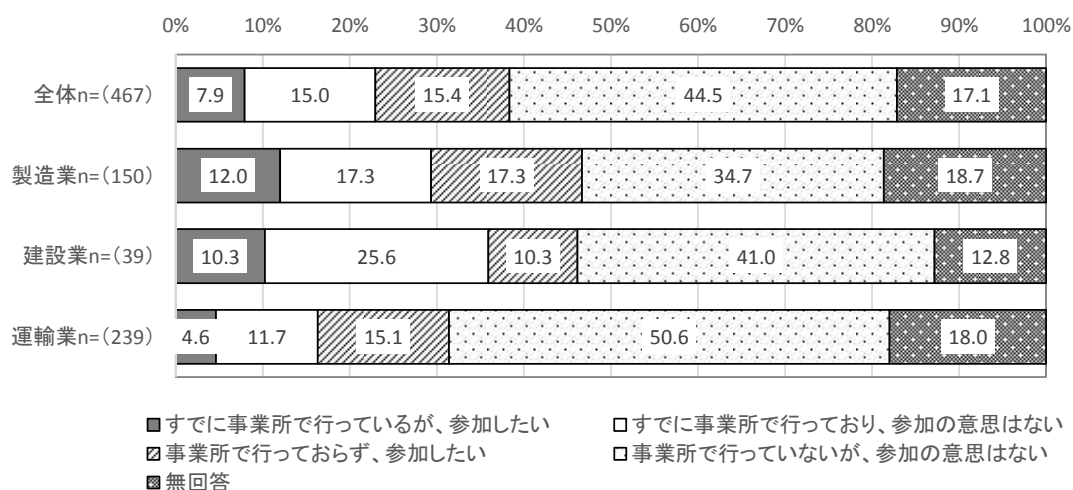
図表Ⅲ-117 参加意向について



● 製造業は「参加したい」が3割弱。建設業、運輸業は「参加したい」が約2割

- ・ 製造業は「すでに事業所で行っているが、参加したい」（12.0%）、「事業所で行っておらず、参加したい」（17.3%）が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業は「すでに事業所で行っており、参加の意思はない」（25.6%）が他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「すでに事業所で行っており、参加の意思はない」（11.7%）が他の2業種に比べて少なく、「事業所で行っていないが、参加の意思はない」（50.6%）と他の2業種に比べて特に多い。

図表Ⅲ-118 参加意向について 業種別



(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等

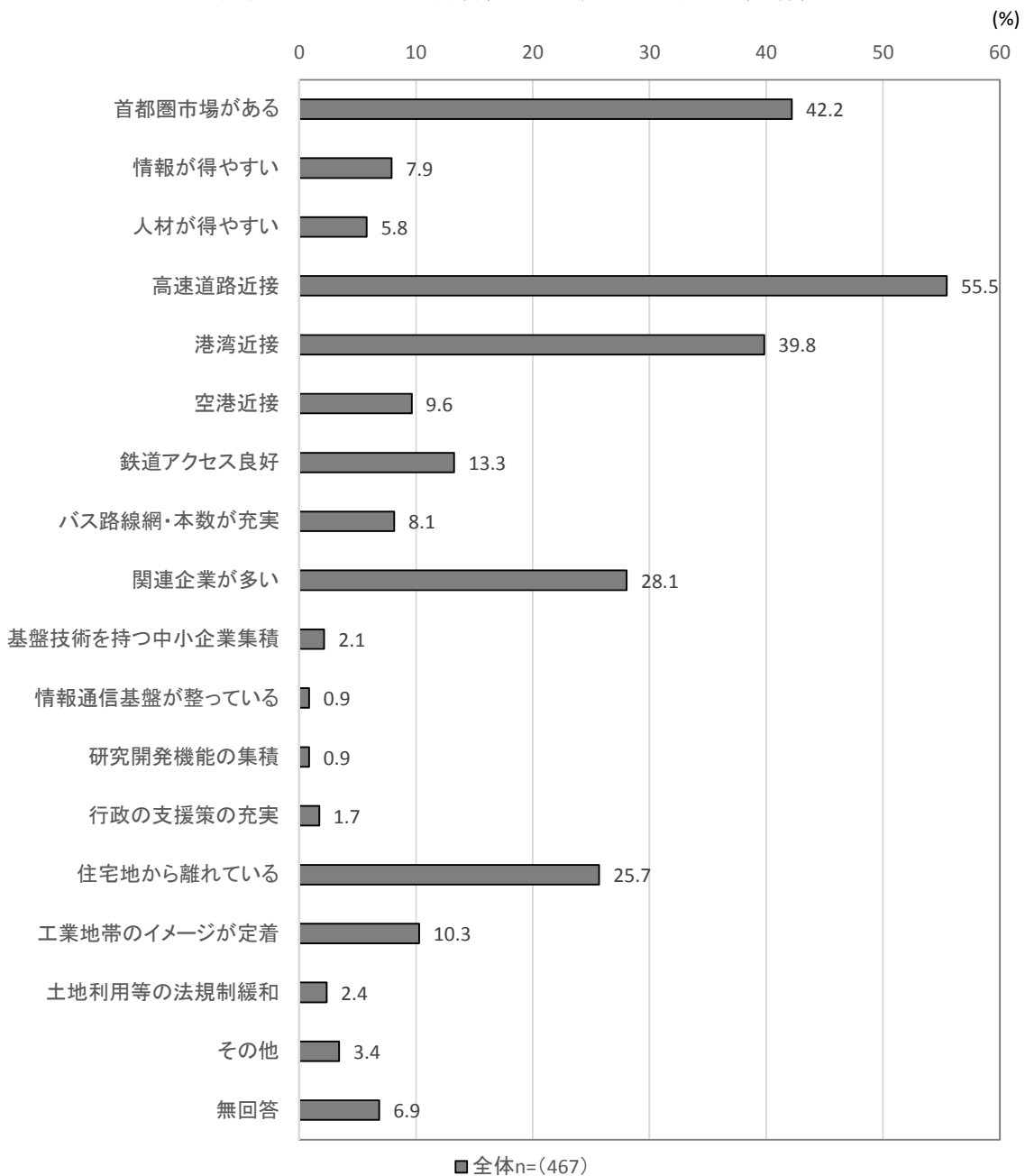
ア 京浜臨海部に立地するメリット

【全体】

● 京浜臨海部に立地するメリットは、「高速道路近接」「港湾近接」などの交通利便性、「首都圏市場がある」といった顧客の近接性や企業の集積

- ・ 回答事業所全体の京浜臨海部に立地するメリットは「高速道路近接」(55.5%)が最も多く、次いで「首都圏市場がある」(42.2%)、「港湾近接」(39.8%)となっており、いずれも3割を超えている。
- ・ その他としては、「関連企業が多い」「住宅地から離れている」等が見られた。

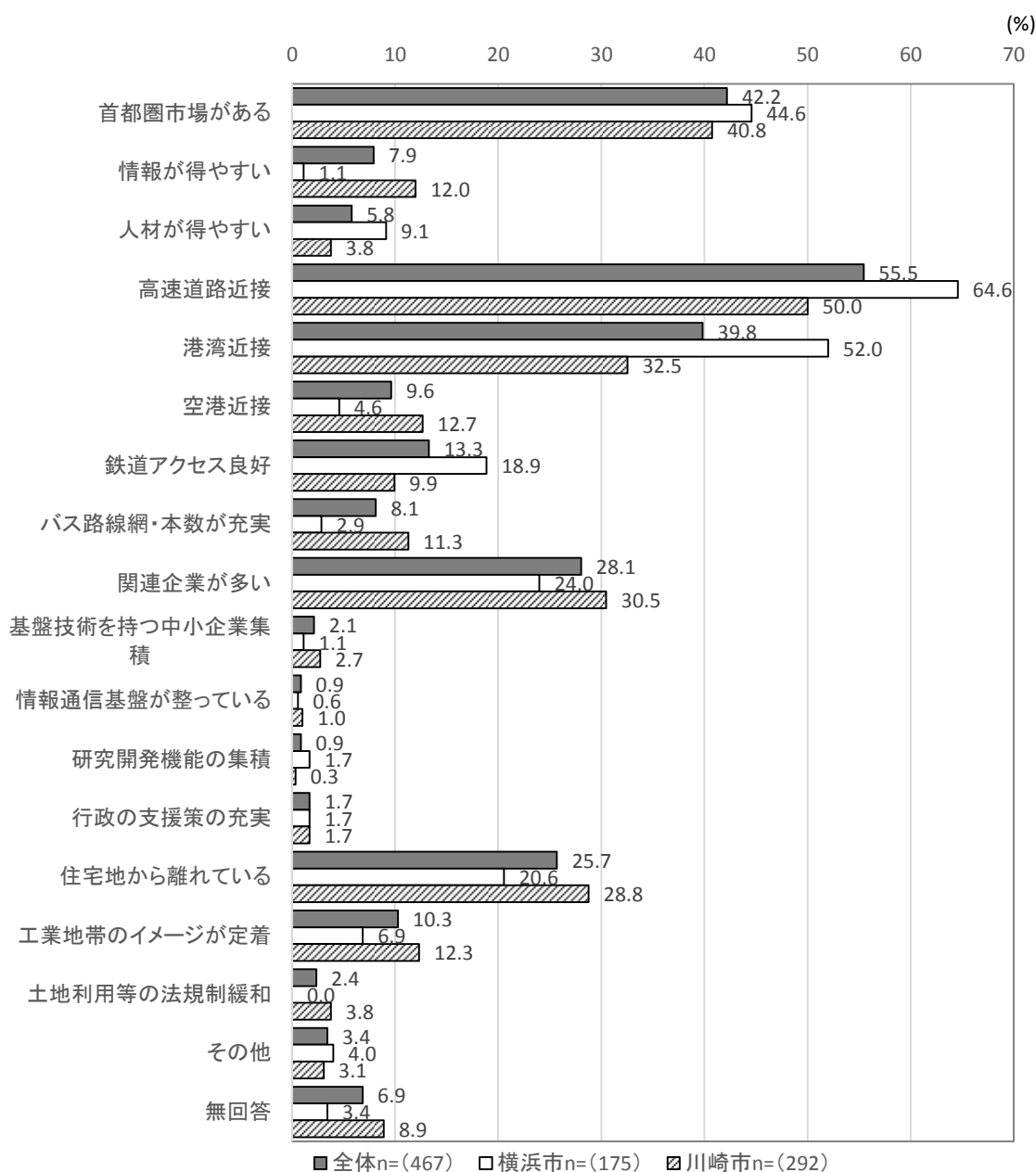
図表Ⅲ-119 京浜臨海部に立地するメリット (全体)



【横浜市・川崎市別】

- 横浜市のメリットとして川崎市に比べ多いのは「高速道路近接」「港湾近接」「鉄道アクセス良好」
 - 川崎市のメリットとして横浜市に比べ多いのは「関連企業が多い」「住宅地から離れている」「工業地帯のイメージが定着」「空港近接」「情報が得やすい」
- ・ 横浜市・川崎市別で比較すると、横浜市が特に多いのは「高速道路近接」（64.6%）、「港湾近接」（52.0%）等である。
 - ・ 逆に、川崎市が特に多いのは「関連企業が多い」（30.5%）、「住宅地から離れている」（28.8%）、「空港近接」（12.7%）、「工業地帯のイメージが定着」（12.3%）、「情報が得やすい」（12.0%）等である。

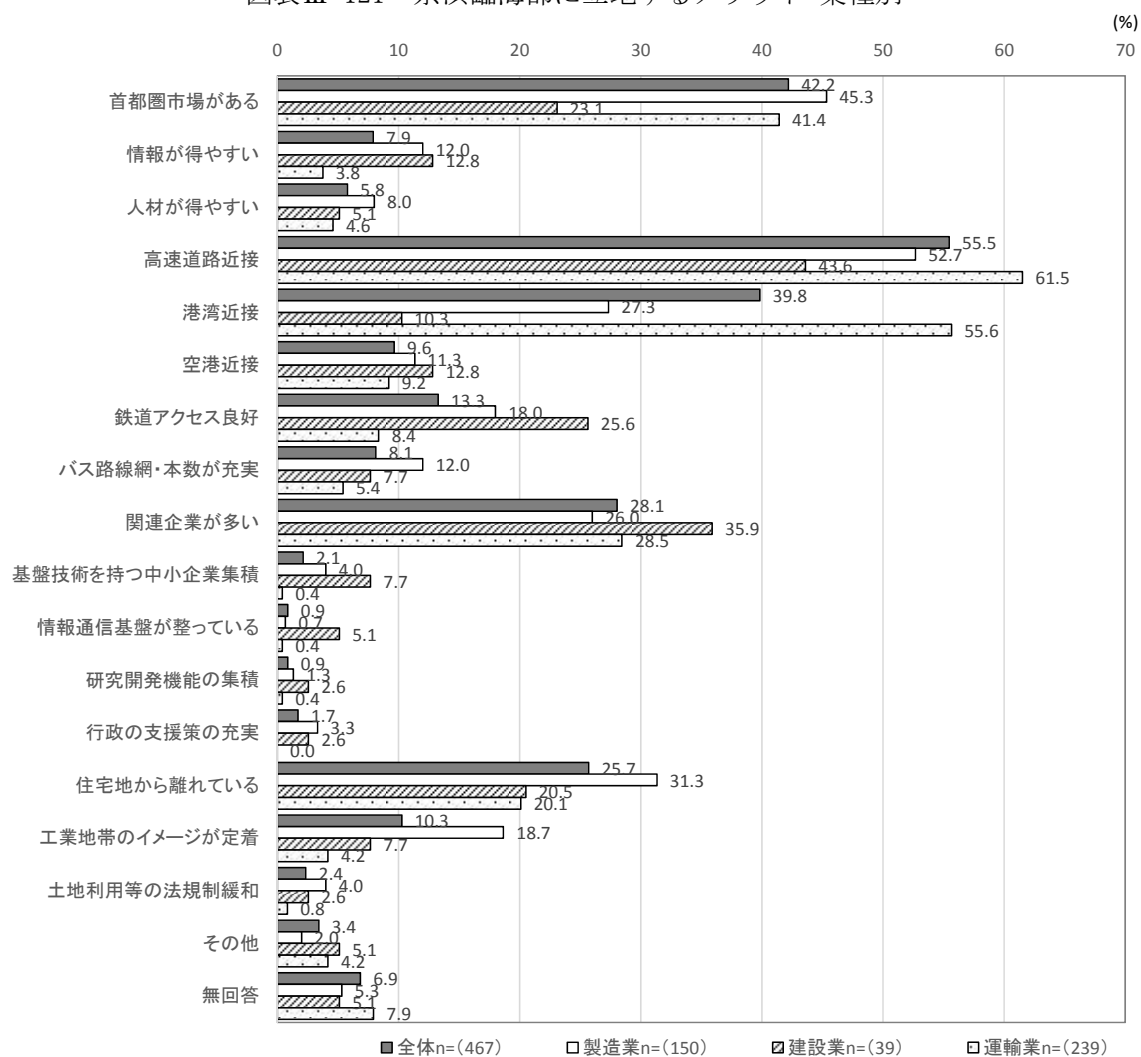
図表Ⅲ-120 京浜臨海部に立地するメリット（横浜市・川崎市別）



【業種別】

- いずれの業種でもメリットとして最も多い回答は「高速道路近接」
- 製造業では「首都圏市場がある」（4割超）や「住宅地から離れている」（約3割）が多く、建設業では「関連企業が多い」（4割弱）が多い。運輸業では「港湾近接」（6割弱）や「首都圏市場がある」で約4割
- ・ 業種別に見ると、いずれの業種も「高速道路近接」（製造業52.7%、建設業43.6%、運輸業61.5%）が最も多い。
- ・ 製造業では、次いで「首都圏市場がある」（45.3%）、「住宅地から離れている」（31.3%）、「港湾近接」（27.3%）の順となっており、特に「住宅地から離れている」が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業では、次いで「関連企業が多い」（35.9%）、「鉄道アクセス良好」（25.6%）の順となっており、特に「関連企業が多い」が他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業では「高速道路近接」（61.5%）が多いが、「港湾近接」（55.6%）が他の2業種に比べて圧倒的に多く、次いで「首都圏市場がある」（41.4%）、「関連企業が多い」（28.5%）の順である。「空港近接」は1割弱と少ない。

図表Ⅲ-121 京浜臨海部に立地するメリット 業種別



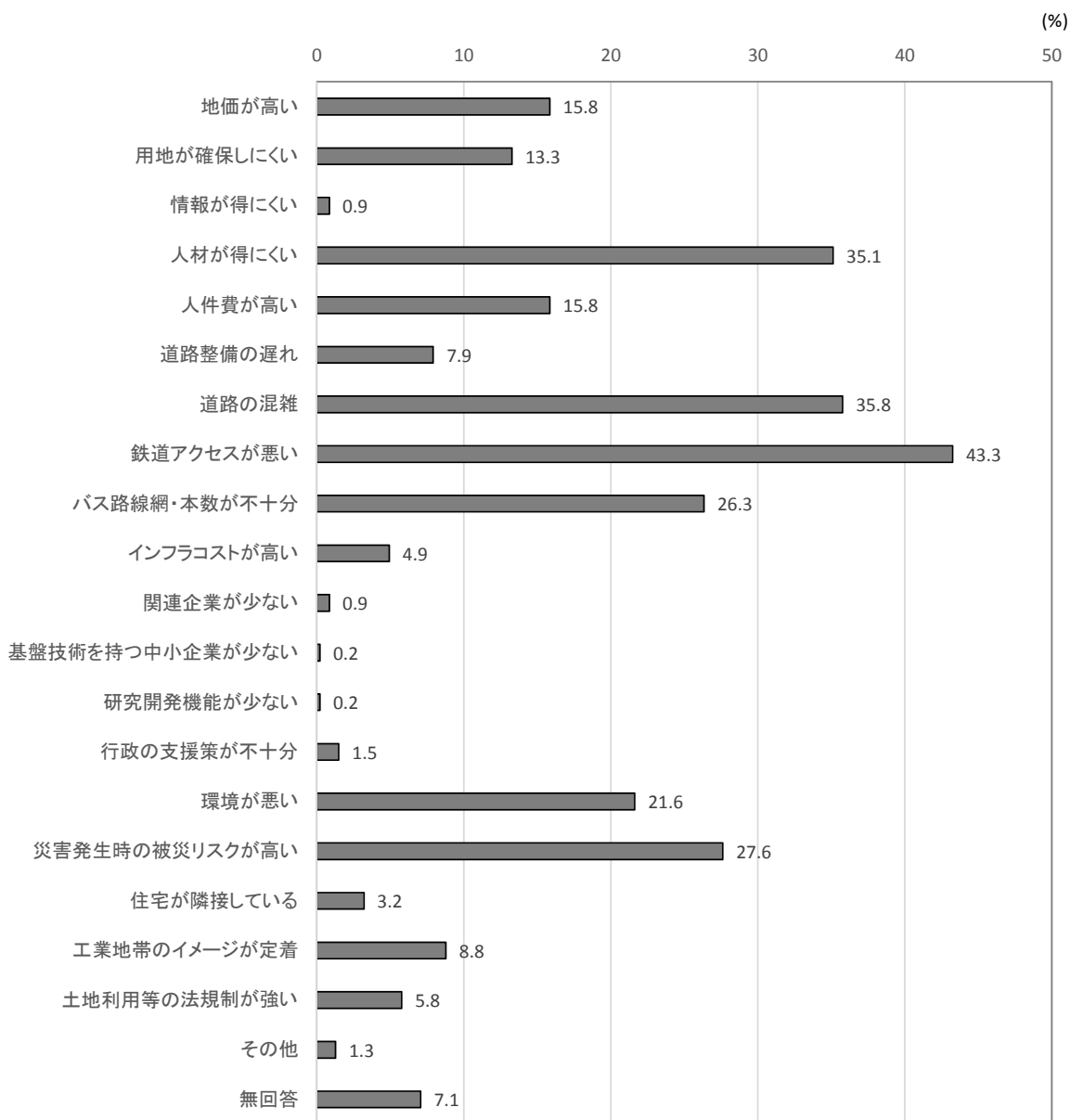
イ 京浜臨海部に立地するデメリット

【全体】

● 京浜臨海部に立地するデメリットは、「鉄道アクセスが悪い」「道路の混雑」など交通面、「災害発生時の被災リスクが高い」との防災面、「人材が得にくい」といった雇用面の問題

- ・ 回答事業所全体の京浜臨海部に立地するデメリットは「鉄道アクセスが悪い」(43.3%)が最も多く、次いで「道路の混雑」(35.8%)、「人材が得にくい」(35.1%)、「災害発生時の被災リスクが高い」(27.6%)となっており、これらのデメリットが1/4を超えている。
- ・ 「その他」としては、「飲食店が少ない」「環境規制が厳しい」「ゴミの不法投棄が多い」等の意見が見られた。

図表Ⅲ-122 京浜臨海部に立地するデメリット (全体)



■ 全体n=(467)

【横浜市・川崎市別】

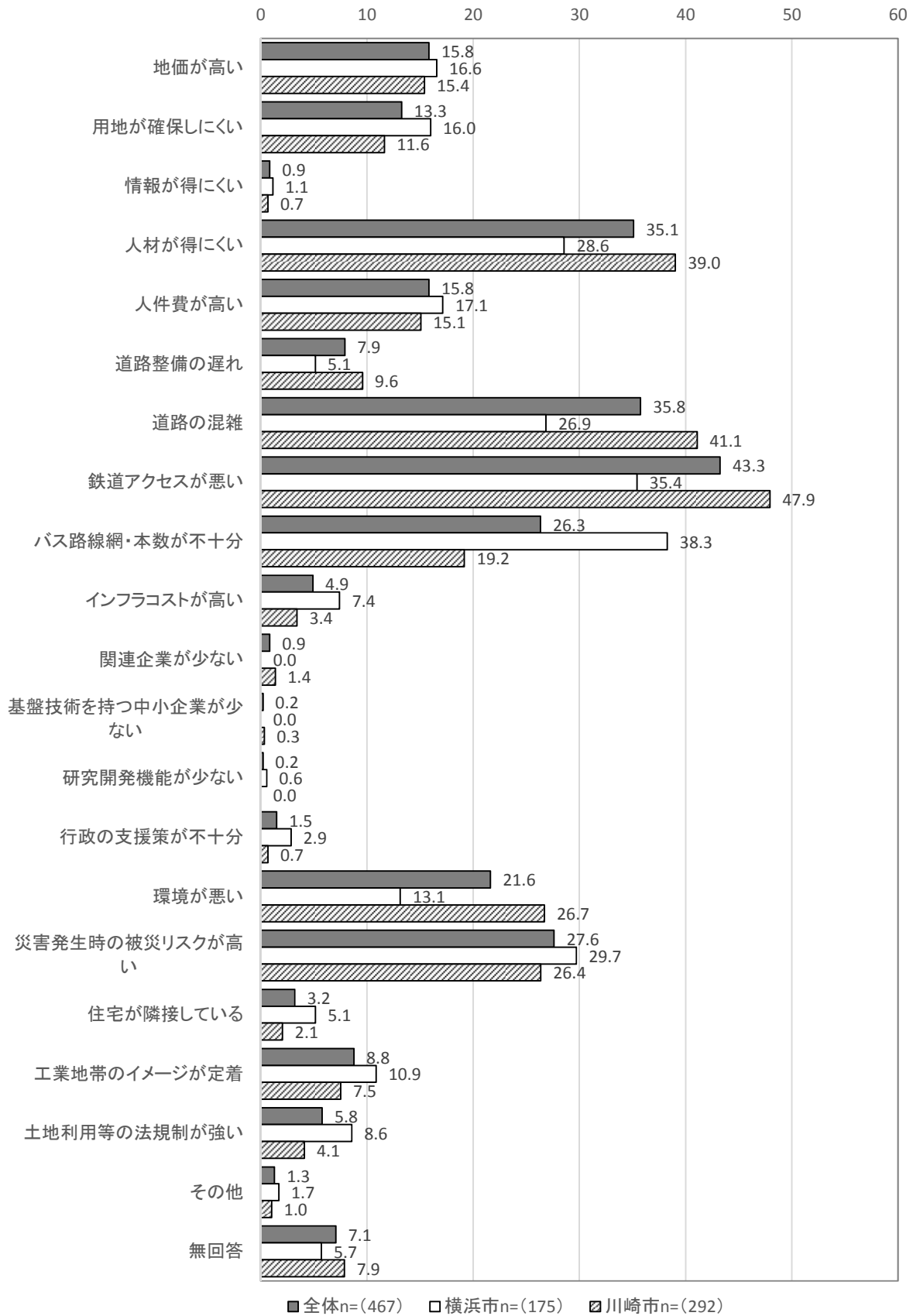
- 横浜市のデメリットで、川崎市に比べて特に多いのは「バス路線網・本数が不十分」
- 川崎市のデメリットで、横浜市に比べて多いのは「鉄道アクセスが悪い」「道路の混雑」「人材が得にくい」「環境が悪い」

・ 横浜市・川崎市別では、横浜市が特に多いのは「バス路線網・本数が不十分」(38.3%)である。

・ 逆に、川崎市が特に多いのは「鉄道アクセスが悪い」(47.9%)、「道路の混雑」(41.1%)、「人材が得にくい」(39.0%)、「環境が悪い」(26.7%)等である。

図表Ⅲ-123 京浜臨海部に立地するデメリット（横浜市・川崎市別）

(%)

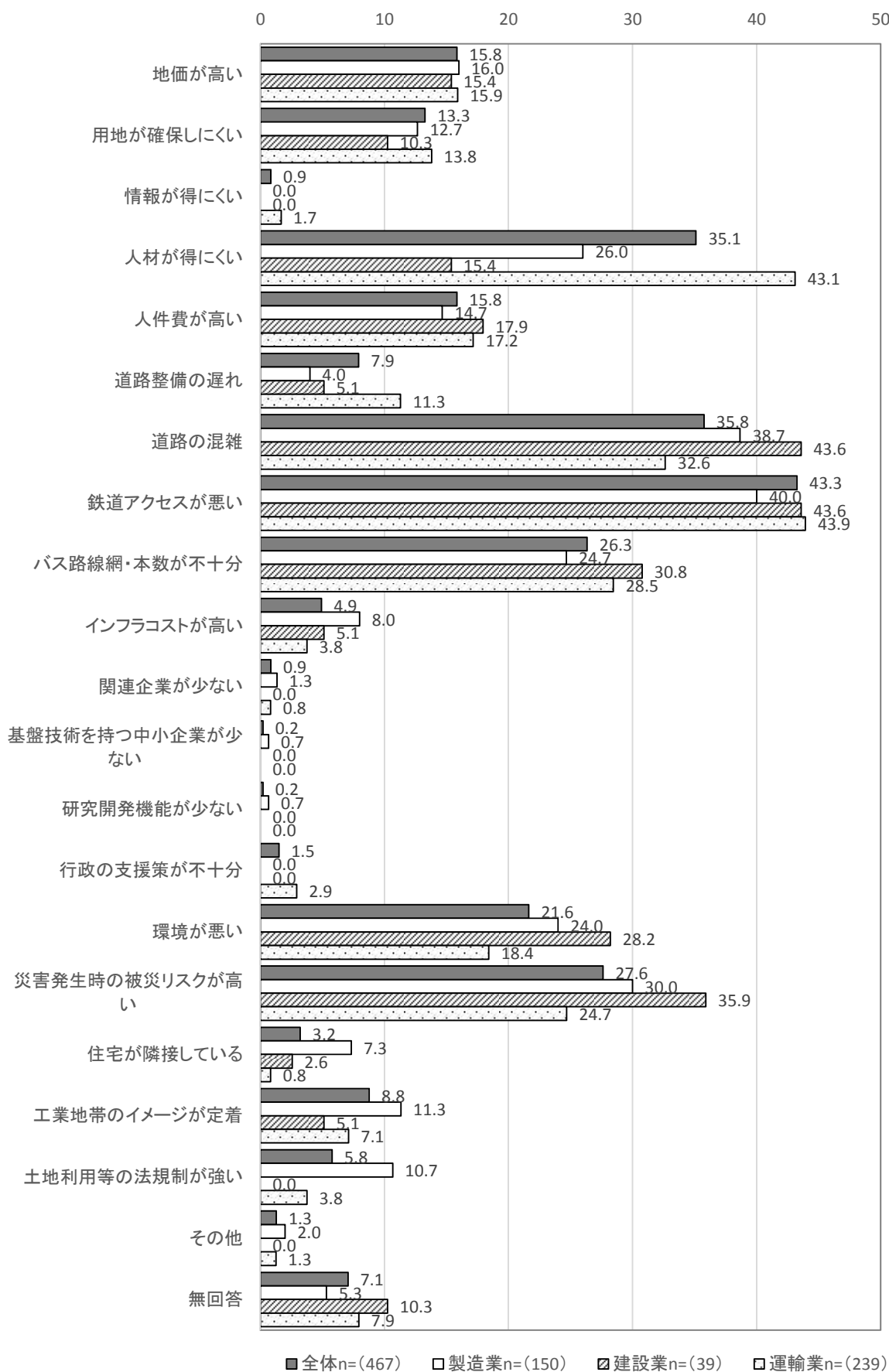


【業種別】

- いずれの業種も多いのは、「鉄道アクセスが悪い」と「道路の混雑」
- 製造業では「災害発生時の被災リスクが高い」が約3割
- 建設業では「災害発生時の被災リスクが高い」（4割弱）、「バス路線網・本数が不十分」（約3割）、「環境が悪い」（3割弱）
- 運輸業で他の2業種に比べて特に多いのは「人材が得にくい」で4割超
 - ・ 業種別に見ると、いずれの業種も「鉄道アクセスが悪い」（製造業40.0%、建設業43.6%、運輸業43.9%）が最も多く、「道路の混雑」（製造業38.7%、建設業43.6%、運輸業32.6%）も多い。
 - ・ 製造業では、続いて「災害発生時の被災リスクが高い」（30.0%）、「人材が得にくい」（26.0%）、「バス路線網・本数が不十分」（24.7%）、「環境が悪い」（24.0%）の順である。また、「土地利用等の法規制が強い」（10.7%）、「インフラコストが高い」（8.0%）等が他の2業種と比べて多い。
 - ・ 建設業では、続いて「災害発生時の被災リスクが高い」（35.9%）、「バス路線網・本数が不十分」（30.8%）の順である。また、「人件費が高い」（17.9%）、「環境が悪い」（28.2%）等が他の2業種と比べて多い。
 - ・ 運輸業では「人材が得にくい」（43.1%）、「道路整備の遅れ」（11.3%）が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-124 京浜臨海部に立地するデメリット 業種別

(%)

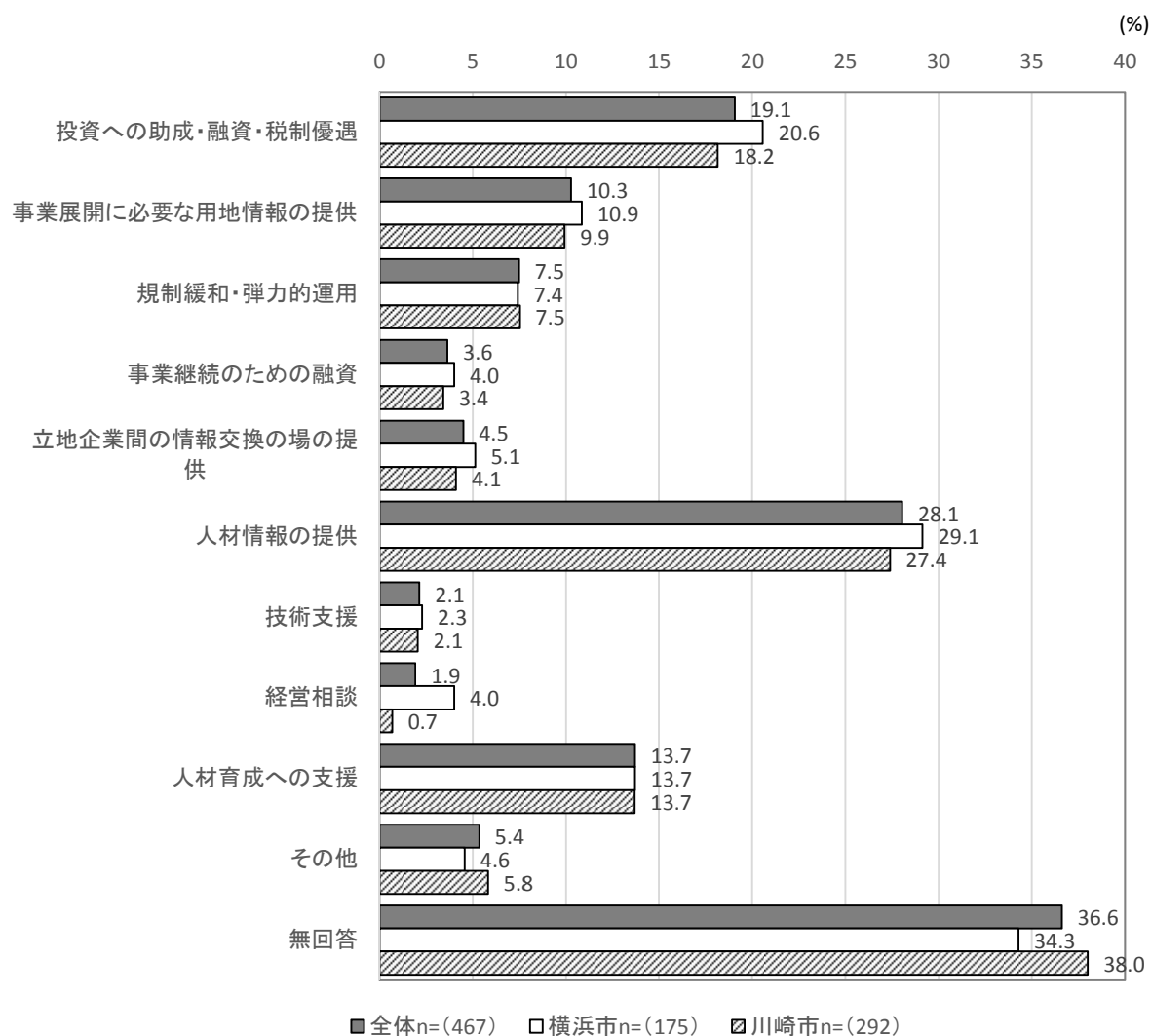


ウ 事業活動に関する行政への要望

● 事業活動に関する行政への要望は「人材情報の提供」（3割弱）が最も多く、次いで「投資への助成・融資・税制優遇」（2割弱）が多く、「人材育成への支援」は1割超

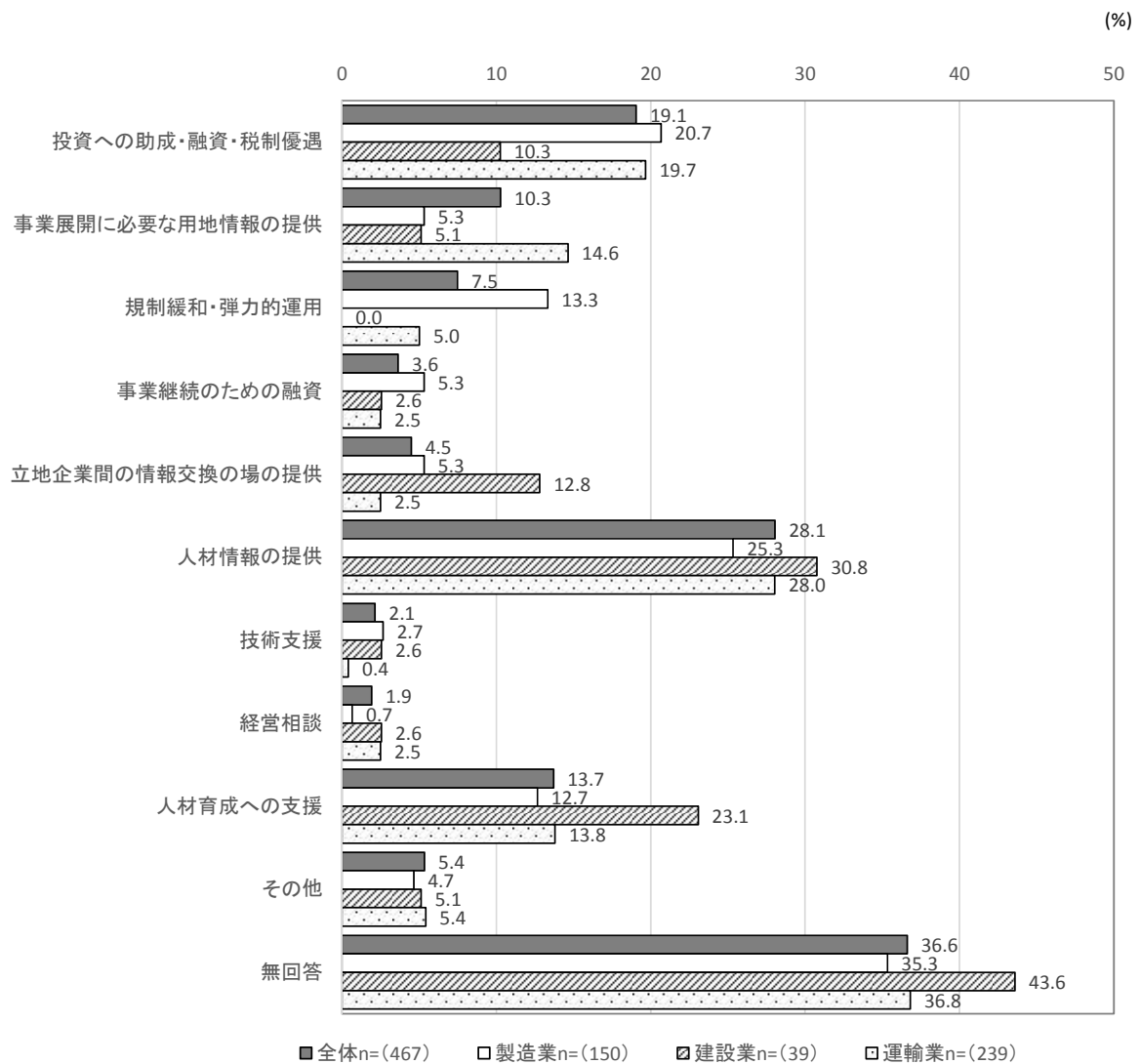
- ・ 回答事業所全体の事業活動に関する行政への要望は「人材情報の提供」（28.1%）が最も多く、次いで「投資への助成・融資・税制優遇」（19.1%）、「人材育成への支援」（13.7%）となっており、これら要望が1割を超えている。
- ・ 「規制緩和・弾力的運用」の具体的内容としては、「工場立地法」「緑化条例」「消防法関連」「環境関連手続き」「中型免許制度」「電気事業法」などが見られた。

図表Ⅲ-125 事業活動に関する行政への要望



- 製造業で他の2業種に比べて多いのは「投資への助成・融資・税制優遇」（約2割）や「規制緩和・弾力的運用」（1割超）
- 建設業で他の2業種に比べて多いのは「人材情報の提供」（約3割）や「人材育成への支援」（2割超）
- 運輸業他の2業種に比べて多いのは「事業展開に必要な用地情報の提供」（1割超）
 - ・ 業種別に見ると、製造業では「投資への助成・融資・税制優遇」（20.7%）、「規制緩和・弾力的運用」（13.3%）等が他の2業種に比べて多い。
 - ・ 建設業では「人材情報の提供」（30.8%）が最も多く、次いで「人材育成への支援」（23.1%）となっており、人材関連の要望が他の2業種に比べて多い。逆に、「投資への助成・融資・税制優遇」（10.3%）は他の2業種に比べて特に少ない。
 - ・ 運輸業では「人材情報の提供」（28.0%）が最も多く、次いで「投資への助成・融資・税制優遇」（19.7%）であるが、これらは事業所全体と同程度の水準となっている。逆に「事業展開に必要な用地情報の提供」（14.6%）は1割超だが、他の2業種に比べて特に多い。

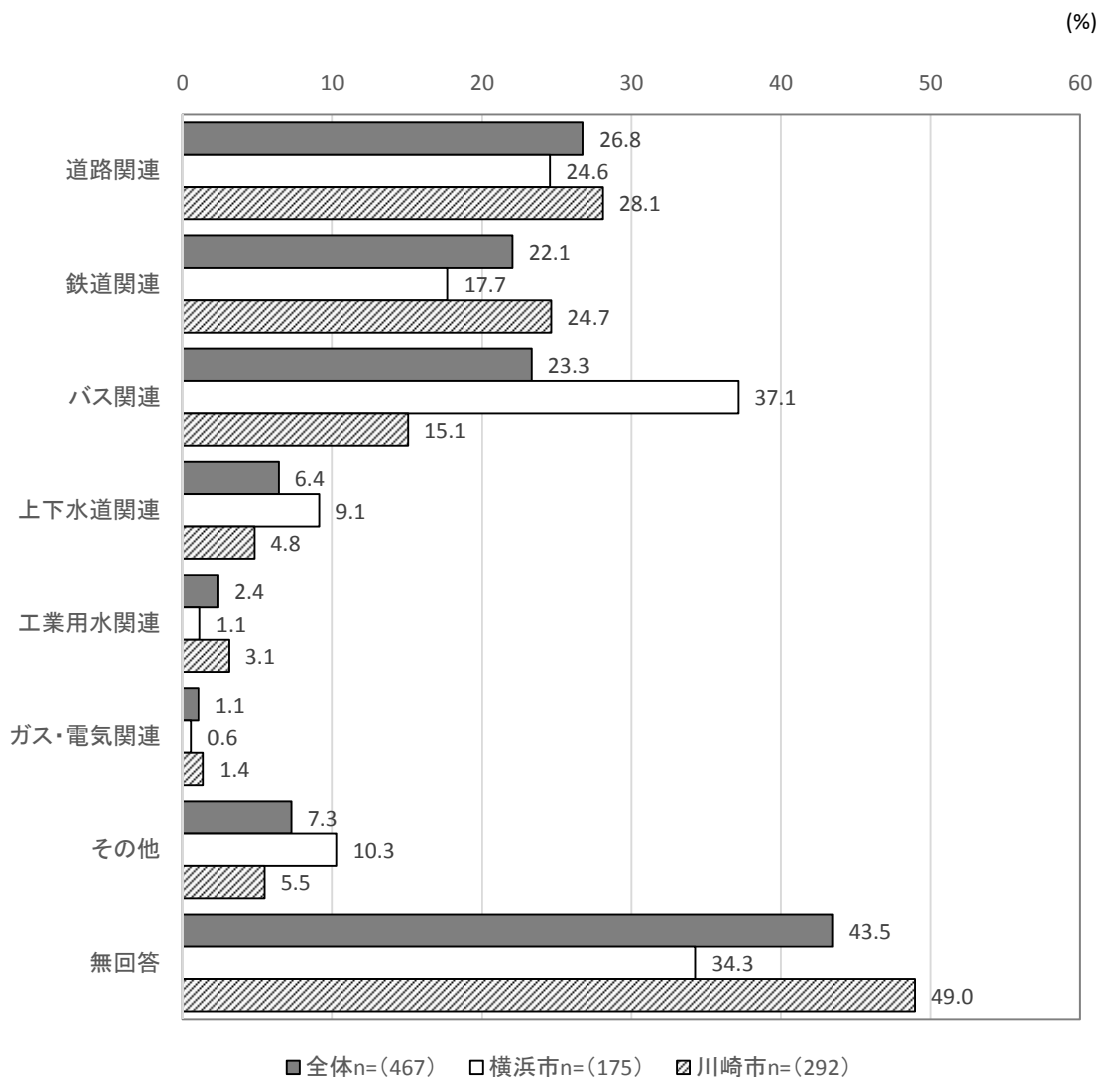
図表Ⅲ-126 事業活動に関する行政への要望 業種別



エ 公共インフラの整備や改善等に対する要望

- 公共インフラの整備や改善等に対する要望は「道路関連」が1 / 4 超、「鉄道関連」と「バス関連」が約2割
- 横浜市で特に多いのは「バス関連」、川崎市では「道路関連」「鉄道関連」
 - ・ 回答事業所全体の公共インフラの整備や改善等に対する要望は「道路関連」(26.8%)が最も多く、次いで「バス関連」(23.3%)、「鉄道関連」(22.1%)となっており、これらが2割を超えて特に多い。「上下水道関連」(6.4%)や「工業用水関連」(2.4%)、「ガス・電気関連」(1.1%)は少数。
 - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「バス関連」(37.1%)が川崎市に比べて特に多く、川崎市では「道路関連」(28.1%)、「鉄道関連」(24.7%)が横浜市に比べて多い。
 - ・ 具体的な内容としては、「道路関連」は産業道路や409号線等の渋滞緩和、違法駐車への対応、東扇島地区へのアクセス充実など、「鉄道関連」は鶴見線の増便や京急大師線の延伸など、「バス関連」は運行時間帯と便数増などに関するものが多く見られた。

図表Ⅲ-127 公共インフラの整備や改善等に対する要望



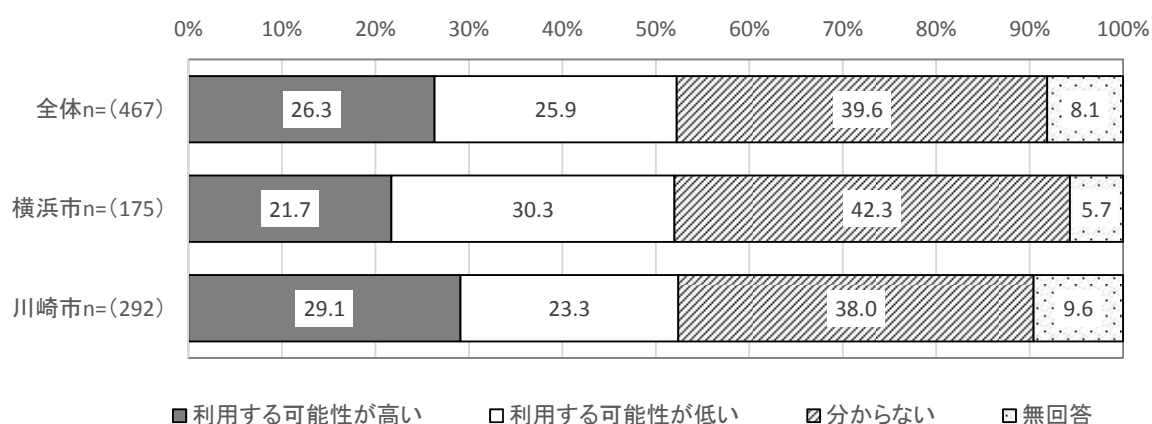
オ 東海道貨物支線貨客併用化

① 利用意向

● 東海道貨物支線貨客併用化した場合の利用意向は全体で3割弱、横浜市で2割超、川崎市で3割弱

- ・ 回答事業所の東海道貨物支線貨客併用化した場合の利用意向は「利用する可能性が高い」(26.3%)、「利用する可能性が低い」(25.9%)で、「利用する可能性が高い」の割合のほうが多い。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「利用する可能性が高い」が横浜市では21.7%、川崎市では29.1%と、川崎市の事業所のほうが利用する可能性は高い。

図表Ⅲ-128 東海道貨物支線貨客併用化した場合の利用意向

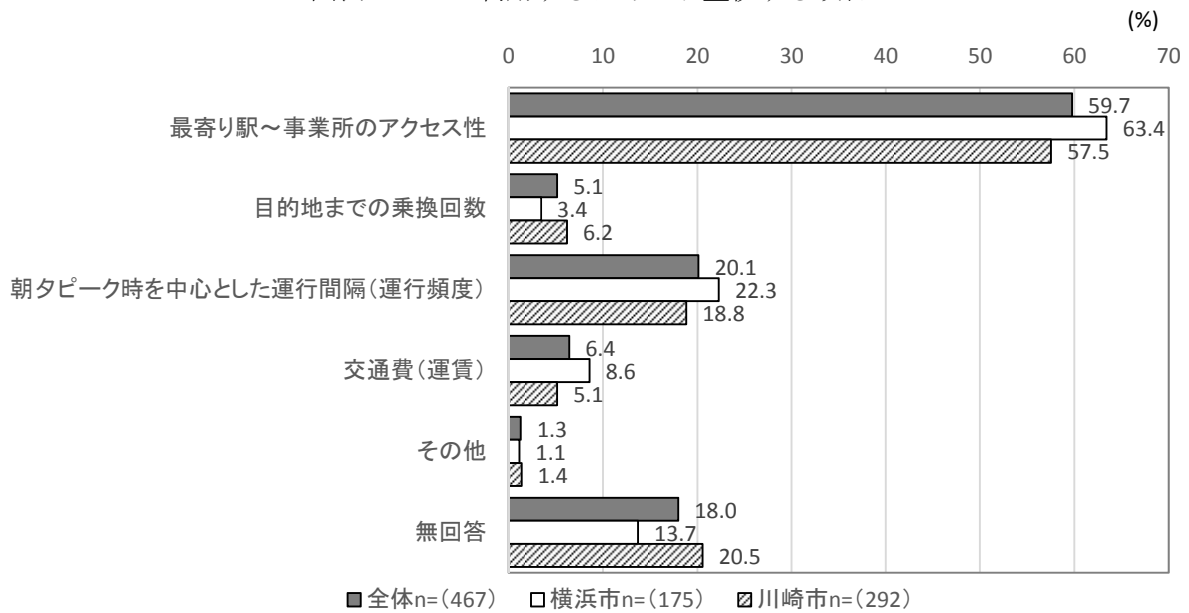


② 利用するにあたり重視する項目

● 東海道貨物支線貨客併用化を利用するにあたり重視する項目は「最寄り駅～事業所のアクセス性」が全体の約6割

- ・ 回答事業所のうち利用するにあたり重視する項目は「最寄り駅～事業所のアクセス性」(59.7%)が最も多く、次いで「朝夕ピーク時を中心とした運行間隔(運行頻度)」(20.1%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

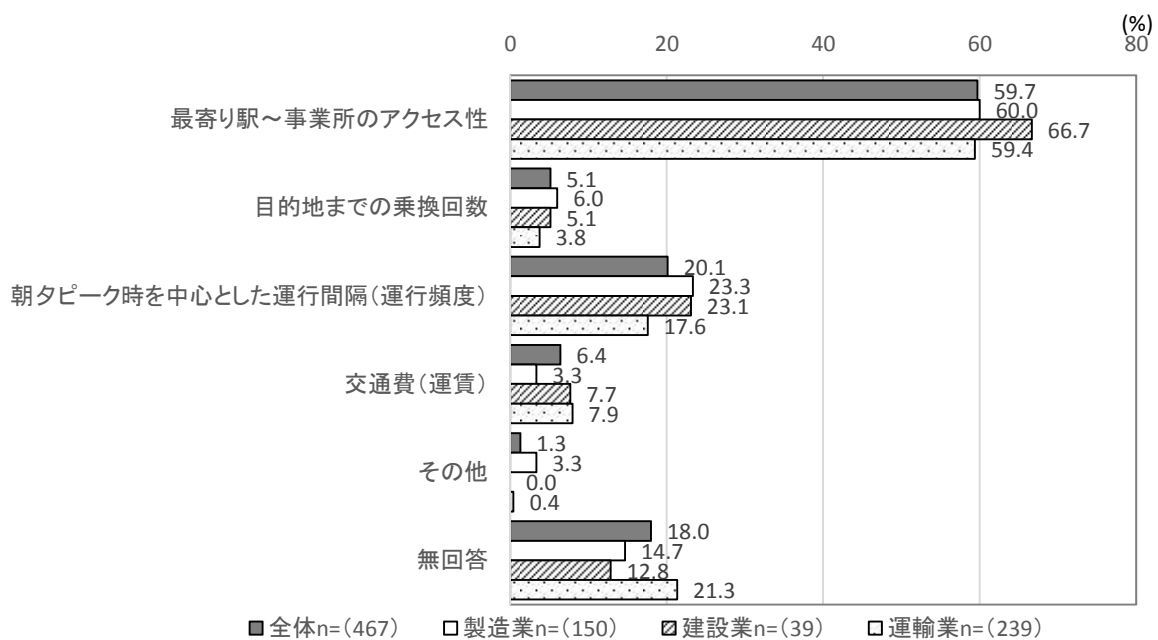
図表Ⅲ-129 利用するにあたり重視する項目



● 全ての業種において「最寄り駅～事業所のアクセス性」が5割超

- ・ 業種別に見ると、建設業では「最寄り駅～事業所のアクセス性」(66.7%)が他の2業種に比べて比較的多い。

図表Ⅲ-130 利用するにあたり重視する項目 業種別



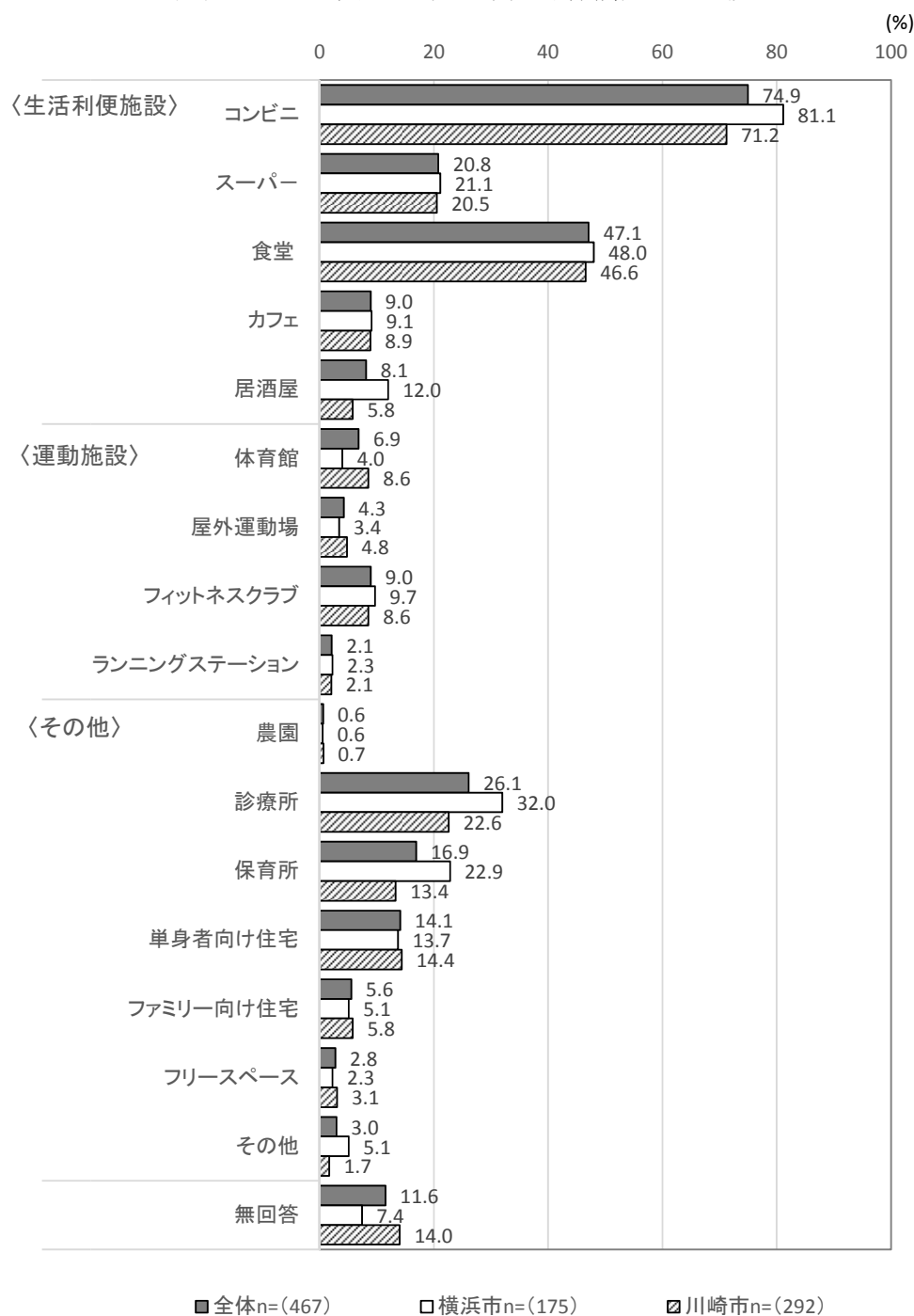
カ 事業所周辺施設

① 利用の要望が高い事業所周辺の施設

● 事業所の周辺において、就業時間中又は就業時間外に利用する施設として要望が高い施設は、生活利便施設として「コンビニ」で約3/4

- ・ 回答事業所の周辺において、就業時間中又は就業時間外に利用する施設として要望が高い施設は、生活利便施設として「コンビニ」（74.9%）、運動施設として「フィットネスクラブ」（9.0%）、その他施設で「診療所」（26.1%）が、各々最も多かった。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

図表Ⅲ-131 利用の要望が高い事業所周辺の施設



● 他の2業種に比べ比較的多い施設は、製造業が「体育館」「フィットネスクラブ」など運動施設、建設業は「単身者向け住宅」、運輸業では「食堂」「診療所」など

- 業種別に見ると、全ての業種で「コンビニ」が一番高いが、製造業では「体育館」(12.7%)、「フィットネスクラブ」(11.3%)など運動施設、建設業では「単身者向け住宅」(20.5%)、また、運輸業では「食堂」(51.9%)、「診療所」(29.3%)などが、他の2業種に比べ比較的多い。

図表Ⅲ-132 利用の要望が高い事業所周辺の施設 業種別

