

# 京浜臨海部立地企業動向調査 報告書

平成31 年 3 月

京浜臨海部再編整備協議会

# 目次

I	調査概要	4
1	目的	4
2	調査内容	4
(1)	文献調査の実施	4
(2)	アンケート調査の実施	4
(3)	ヒアリング調査の実施	4
(4)	調査結果のまとめ	4
3	集計・分析について	5
(1)	京浜3区	5
(2)	京浜臨海部	5
(3)	横浜臨海部	5
(4)	川崎臨海部	6
II	文献調査結果	7
1	立地企業の状況	7
(1)	産業の集積状況	7
(2)	事業所の産業構成	12
(3)	事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況	15
2	土地利用	21
(1)	土地利用の状況	21
3	都市基盤整備	27
(1)	鉄道	27
(2)	道路	37
(3)	港湾	41
4	社会的条件	48
(1)	地価動向	48
(2)	関連法規の適用状況等	50
5	環境	60
(1)	京浜臨海部の環境の現状	60
(2)	立地企業等による環境への取組	69
6	京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組	71
(1)	京浜臨海部に関する方針・計画等	71
(2)	京浜臨海部に関する主な組織	80
III	アンケート調査結果	83
1	調査概要	83
(1)	調査対象	83

(2) 調査方法 .....	83
(3) 調査実施時期 .....	83
(4) 調査項目 .....	83
(5) 回収状況 .....	84
2. 調査結果 .....	85
(1) 回答事業所の概要 .....	85
(2) 事業所の現状 .....	97
(3) 土地利用 .....	125
(4) 各分野における取組 .....	129
(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等 .....	163
IV ヒアリング調査結果 .....	178
1 調査概要 .....	178
2 事業所に対するヒアリング結果 .....	179
(1) A社 .....	179
(2) B社 .....	180
(3) C社 .....	181
(4) D社 .....	182
(5) E社 .....	183
(6) F社 .....	184
(7) G社 .....	185
(8) H社 .....	186
(9) I社 .....	188
(10) J社 .....	189
(11) K団体 .....	190
(12) L団体 .....	191
(13) M社 .....	192
(14) N社 .....	193
(15) 独立行政法人国立高等専門学校機構 .....	195
V 調査結果のまとめ .....	197
(1) 産業 .....	197
(2) 土地利用 .....	199
(3) 都市基盤 .....	200
(4) 環境 .....	202
(5) 防災について .....	204
(6) 人材確保・育成 .....	205
(7) その他 .....	206
VI 巻末資料 .....	207
1 文献調査関連資料 .....	207

(1) 京浜臨海部の産業別従業者 .....	207
(2) 京浜3区の職業別従業者 .....	208
(3) 京浜3区的全産業の年齢・職業別従業者 .....	208
(4) 京浜3区の製造品出荷額等 .....	209
(5) 京浜3区の粗付加価値額と粗付加価値率 .....	210
(6) 京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域 .....	211
(7) 鶴見線・南武支線の列車本数 .....	212
2 アンケート調査関連資料 .....	213
(1) アンケート調査票 .....	213

## I 調査概要

### 1 目的

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

### 2 調査内容

#### (1) 文献調査の実施

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

なお、その際、「京浜臨海部における動向分析調査報告書」（平成27年3月、京浜臨海部再編整備協議会。以下、「前回調査」という。）の調査項目を参考とし、適宜各項目の更新（時点修正）を行った。

#### 【調査の主な項目】

##### ①立地企業の状況

産業の集積状況、事業所の産業構成、事業所の機能別分布状況

##### ②土地利用

土地利用の状況

##### ③都市基盤整備

鉄道、道路、港湾

##### ④社会的条件

地価動向、関連法規の適用状況等

##### ⑤環境

京浜臨海部の環境の現状、立地企業等による環境への取組

#### (2) アンケート調査の実施

京浜臨海部に立地する事業所を対象にアンケート調査を実施した。  
調査概要は83ページ記載のとおり。

#### (3) ヒアリング調査の実施

アンケート調査結果を踏まえ選定した事業所及び京浜臨海部に関係する団体等を対象にヒアリング調査を実施した。  
調査概要は176ページの記載のとおり。

#### (4) 調査結果のまとめ

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

めた。

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

#### 【分析・とりまとめの視点】

- 産業
- 土地利用
- 都市基盤整備
- 環境
- 市民との共生
- 人材確保・育成 等

### 3 集計・分析について

設問により「京浜3区」、「京浜臨海部」、「横浜臨海部」、「川崎臨海部」にて集計・分析を行った。

#### (1) 京浜3区

京浜3区は、横浜市鶴見区、神奈川区及び川崎市川崎区の3区。

#### (2) 京浜臨海部

京浜臨海部とは、横浜市鶴見区及び神奈川区並びに川崎市川崎区のうち、産業道路（県道6号・東京大師横浜線）より海側の区域（ヨコハマポートサイド地区を除く。）を言い、様々な企業が集積する日本有数の工業地帯である。

石油や鉄鋼等、素材系の重厚長大産業を中心として長年にわたり我が国の経済を牽引してきた工業地帯であり、高度なものづくり技術や世界有数の環境技術をもつ企業が集積している。

近年では、従来の産業に加え、環境・ライフサイエンスなどの新たな成長分野の企業や研究所等の立地が進むとともに、世界最高水準の熱効率の火力発電や、太陽光発電、バイオマス発電、風力発電、天然ガス発電などの多様な発電施設が集積するエネルギー拠点としての役割を担っている。

#### (3) 横浜臨海部

横浜臨海部は横浜市鶴見区及び神奈川区のうち、概ね、第一京浜（国道15号）、首都高速道路（羽田線。横浜北線）及び臨港幹線道路より海側の区域、全体で約1,600ヘクタールの広さがあり、エリアごとに異なった様々な機能が集積、多くの就業者が働いており、大規模な経済活動が展開されているという特徴を持っている。また、2000年に開所した理化学研究所横浜研究所（現・理化学研究所横浜事業所）をはじめ、研究開発機能の集積も進んでいる。

#### (4) 川崎臨海部

川崎臨海部とは、川崎市川崎区のうち概ね産業道路より海側の区域を指し、約2,800ヘクタールの広さがあり、鉄鋼、石油、エネルギー、物流等の工場や事業所が集積し、コンビナートを形成している。浮島町や千鳥町を中心に石油産業が集積、また、南渡田や扇島を中心に鉄鋼業の集積があり、千鳥町、水江町、扇町、東扇島を中心にエネルギー施設の集積も見られる。さらに、東扇島には物流施設が集積し、日本最大級の冷凍冷蔵倉庫群も立地している。

## II 文献調査結果

### 1 立地企業の状況

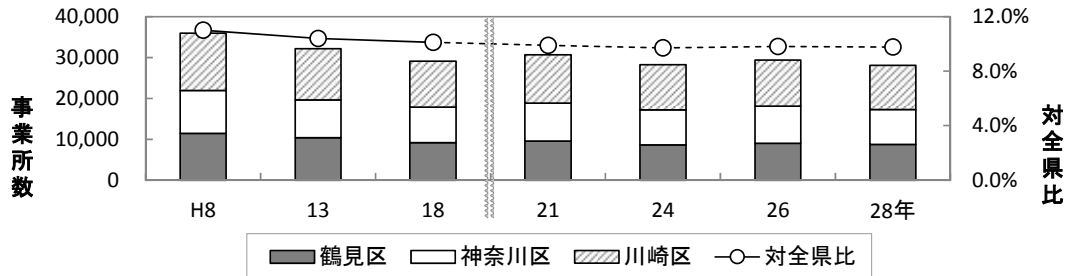
#### (1) 産業の集積状況

##### 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

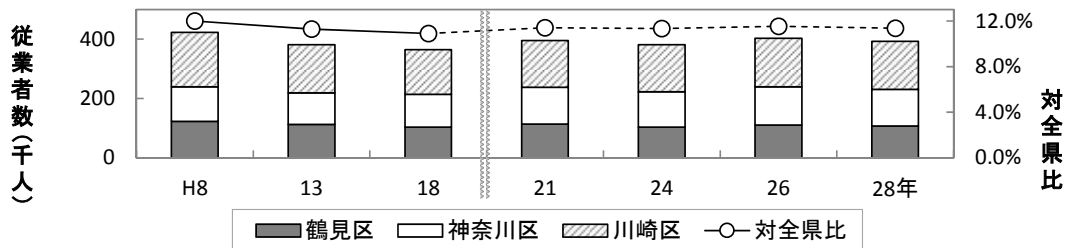
- ・京浜3区の平成28年の事業所数は約28,000事業所、従業者数は約39万人である。
- ・京浜3区の実業所数・従業者数の県内シェアを見ると、事業所数で9.8%、従業者数で11.4%である。
- ・平成8年からの県内シェアの推移を見ると、事業所数で1.2%、従業者数で0.6%の減少にある。

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」

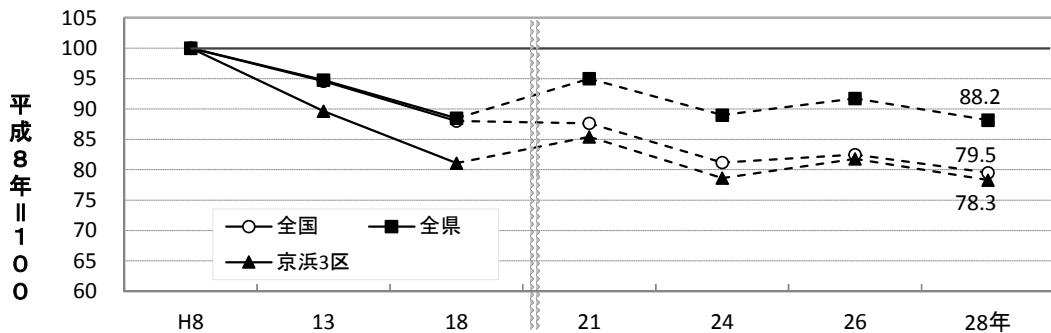
(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。また、平成21年以降の数値は民営事業所のもの。



● 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

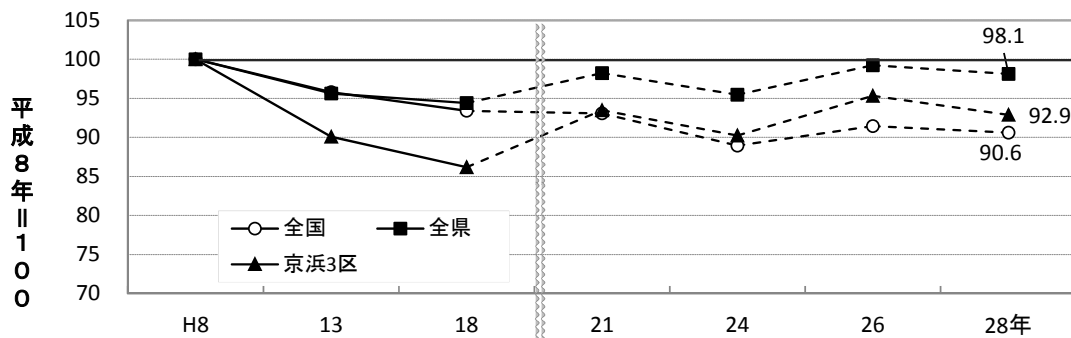
- ・京浜3区の平成28年の事業所数を平成8年比で見ると、全国・全県に比べて減少率が高い。
- ・同様に、京浜3区の平成28年の従業者数を平成8年比で見ると、減少率は全国よりやや低いものの、全県に比べて高い。
- ・事業所数、従業者数ではともに、3区の間でも差が見られており、鶴見区・川崎区で減少幅が大きい。

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。

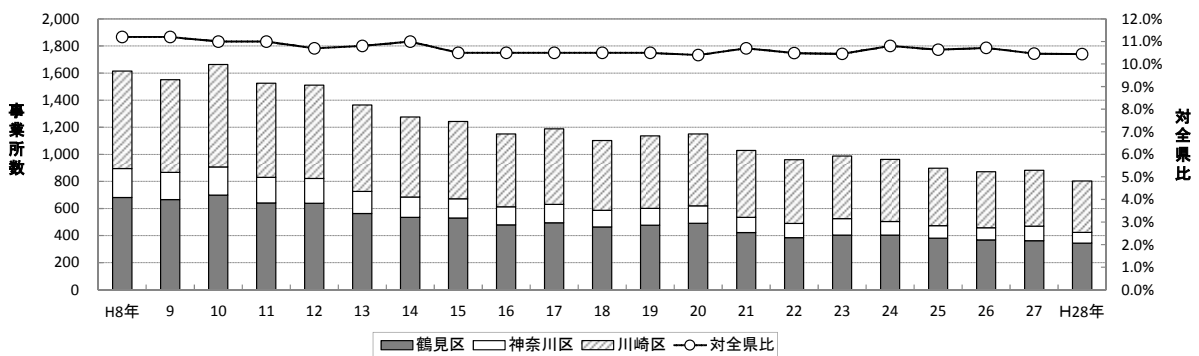
イ 製造業

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。

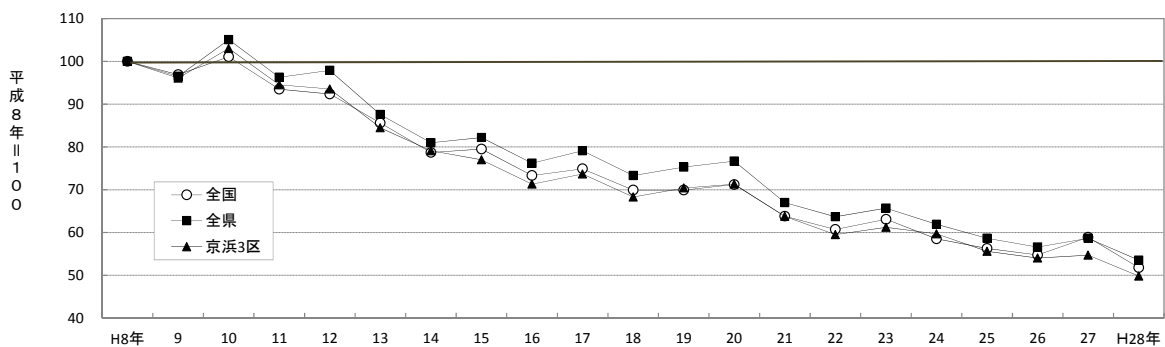
図表II-5 京浜3区の実業所数の推移（従業者4人以上）



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

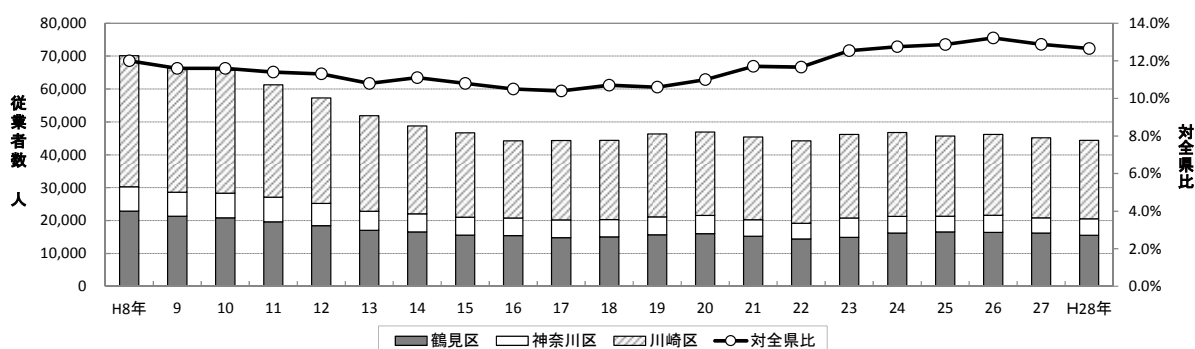
（出所）H8年からH22年、H24年からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサス活動調査」、H28年は「工業統計調査 神奈川県結果報告」

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。

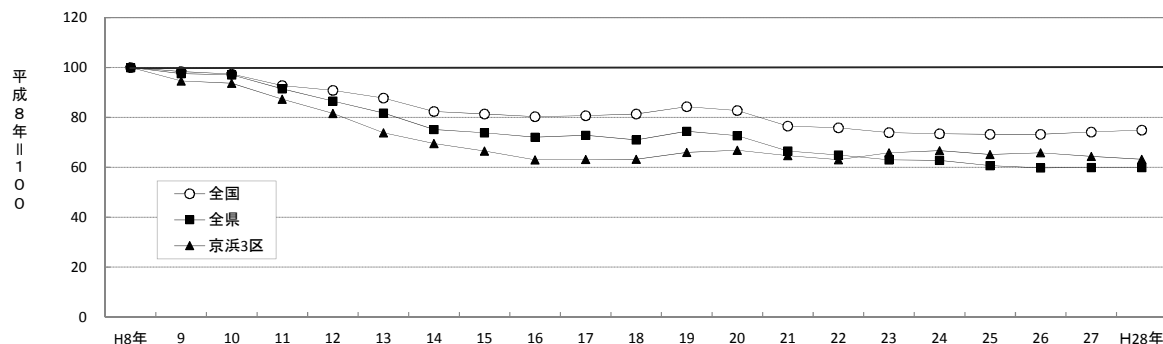
図表II-7 京浜3区の製造業従業者数の推移（従業者4人以上）



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

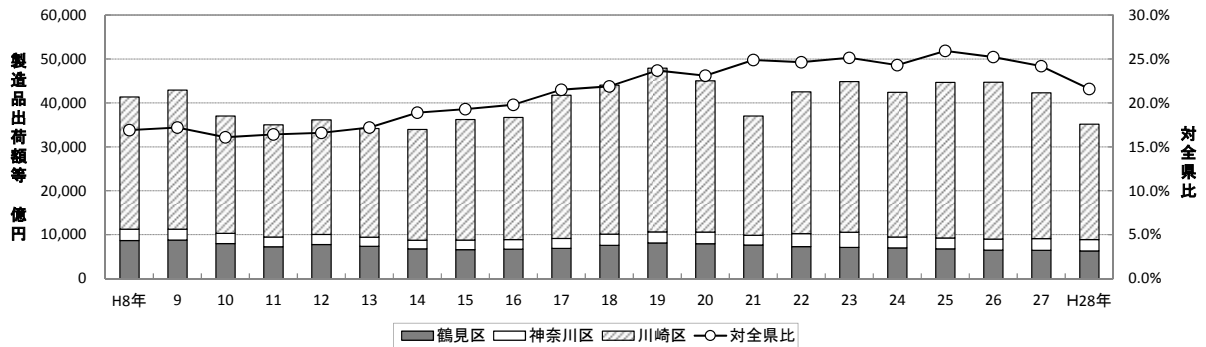
（出所）H8年からH22年、H24年からH26年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサスー活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサスー活動調査」、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」

### 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）

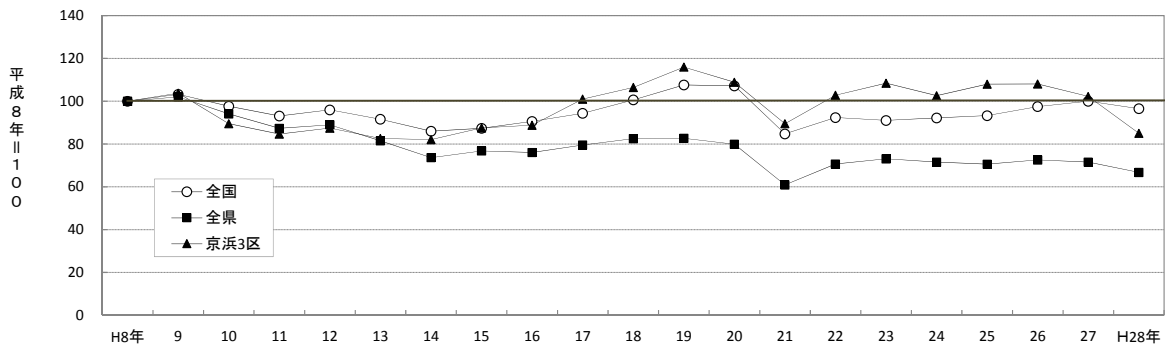


(単位:億円)

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

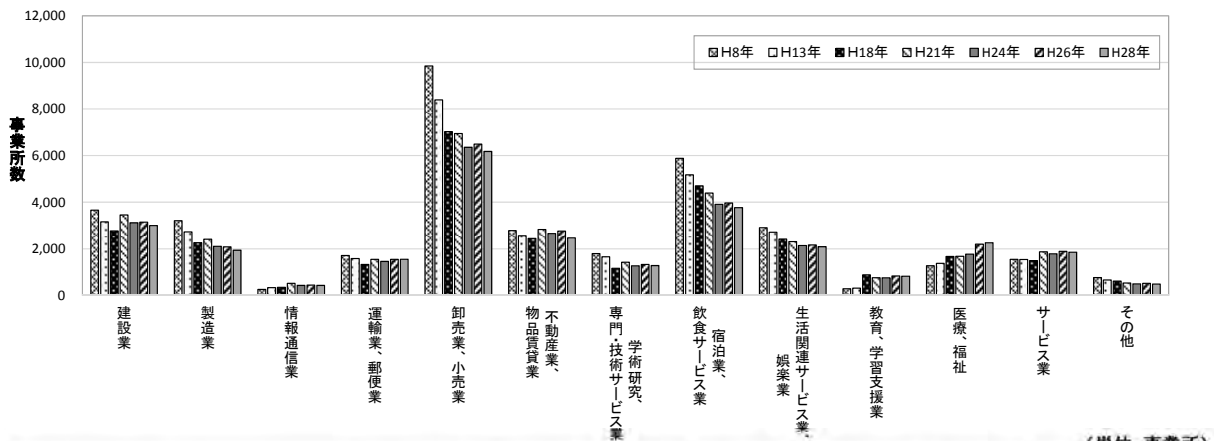
ア 産業別事業所数・従業者数

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

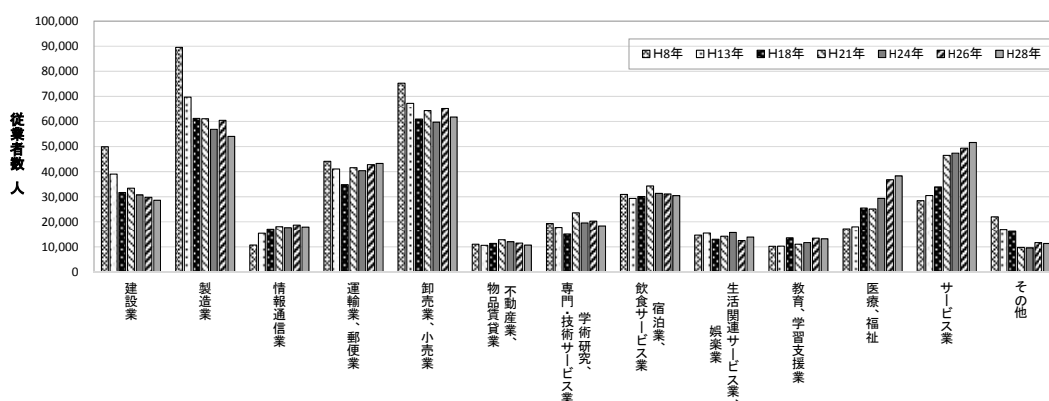
(注) 経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査方法で手法が異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

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」

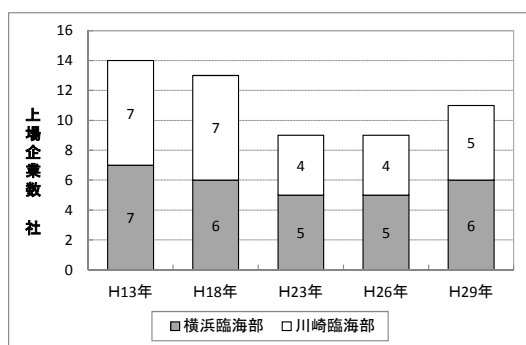
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況

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) ・(地独)神奈川県立産業技術総合研究所
H26年	・澁澤倉庫(株)澁澤ABCビルディング1号館	・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、環境資源科学研究センター、ライフサイエンス技術基盤研究センター）及び横浜事業所が発足。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 <sup>2</sup>	約5,000m <sup>2</sup>	—
延床面積	実験棟：2,683m <sup>2</sup> 研究棟：約2,869m <sup>2</sup>	1号館：鉄筋造5階建て約5,390m <sup>2</sup> 2号館：鉄筋造4階建て約3,180m <sup>2</sup>	鉄骨造2階建て約6,000m <sup>2</sup>
施設概要	実験棟：7室 約455m <sup>2</sup> ×1室、約445m <sup>2</sup> ×4室 約230m <sup>2</sup> ×1室、約215m <sup>2</sup> ×1室 研究棟：6室 約150m <sup>2</sup> ×3室、約100m <sup>2</sup> ×3室 (標準区画) 約75m <sup>2</sup> ×1室、約50m <sup>2</sup> ×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 <sup>2</sup>	83,336.60m <sup>2</sup>	鉄骨造4階建て約8,000m <sup>2</sup>
延床面積	602.14m <sup>2</sup>	約45,000m <sup>2</sup> (内京浜ビル20,345m <sup>2</sup> )	約16,000m <sup>2</sup>
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 <sup>2</sup> ～1,600m <sup>2</sup> 4階：34m <sup>2</sup> ～508m <sup>2</sup>

(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
	生麦	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
		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	
末広町	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	
	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
	SGリアルティ	SGリアルティ横浜	平成24年	物流施設	
川崎区	池上新町	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
		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
	水江町	日本通運	川崎水江物流センター	平成20年	大型物流拠点(倉庫等)
		小野建	東京支店川崎センター	平成22年	鋼材物流拠点、大型ヤード
	浮島	日本物流センター	東京事業所	平成15年	冷蔵冷凍倉庫・物流センター
		昭栄	J&S川崎浮島物流センター	平成19年	物流センター
		日陸	川崎コンテナターミナル	平成20年	コンテナ貨物貯蔵(危険野外貯蔵所) 及び加湿施設(危険物一般取扱所)
		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
	東扇島	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
		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

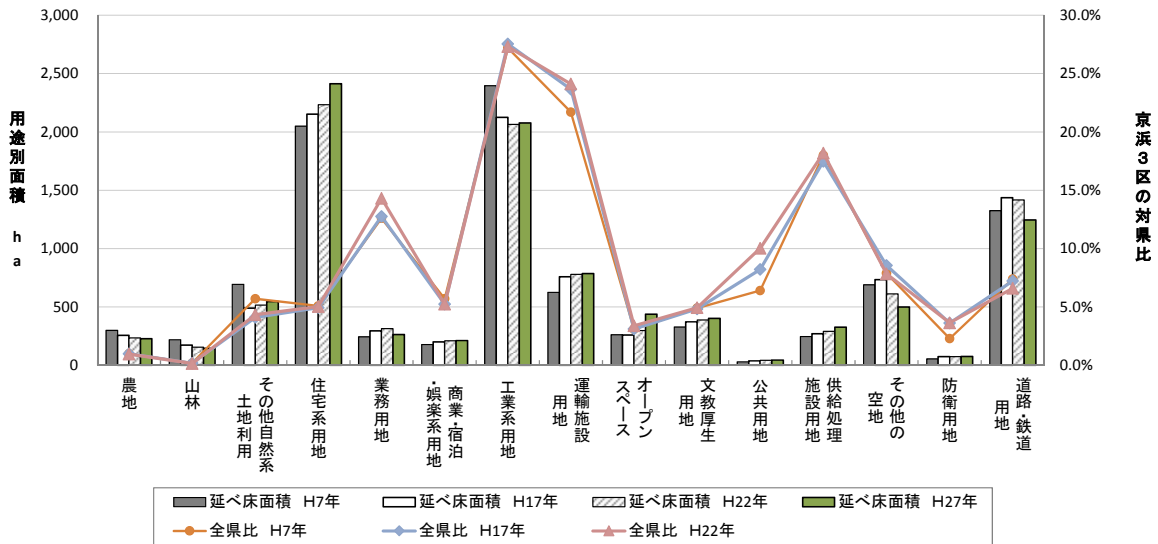
#### ア 土地利用

##### 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%
	H27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

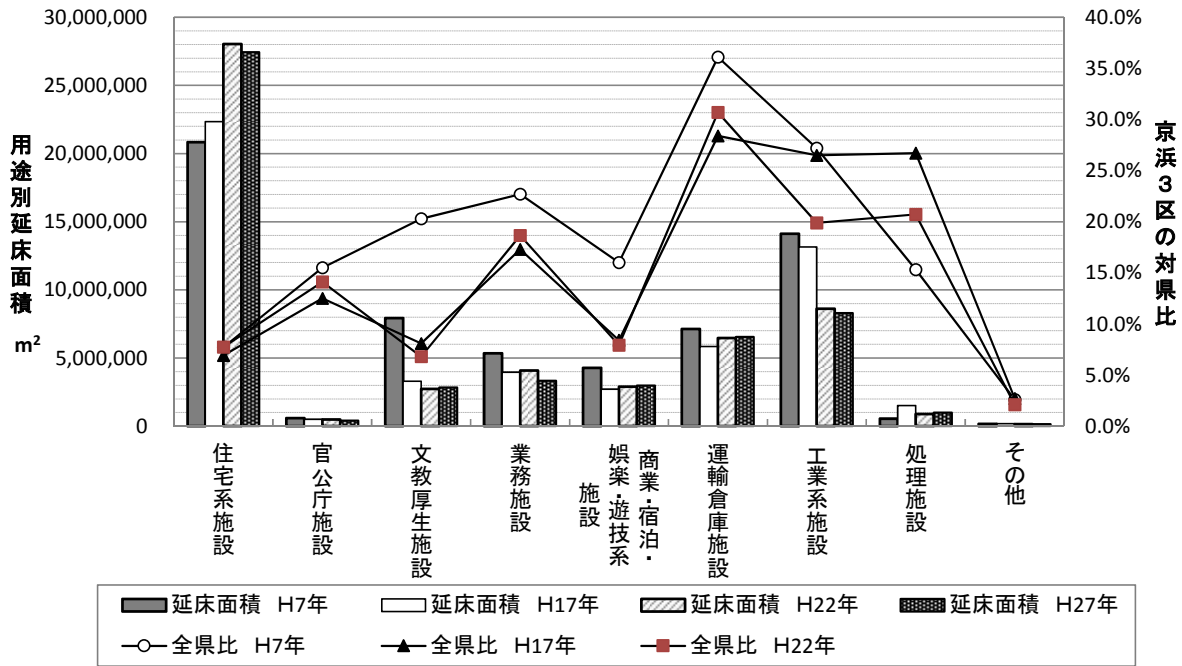
※平成 27 年度が調査基準年度となる第 10 回都市計画基礎調査は、平成 31 年度末とりまとめ予定

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



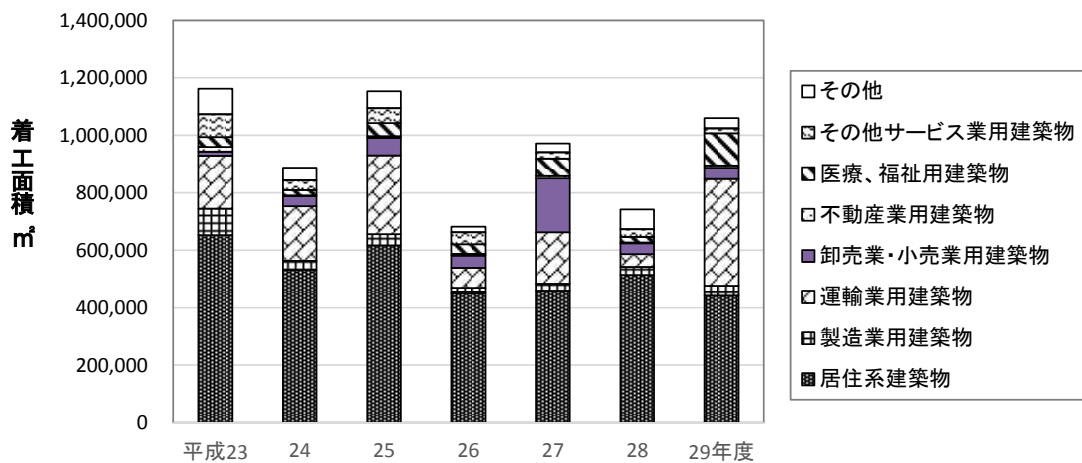
イ 建築物の建設状況

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。

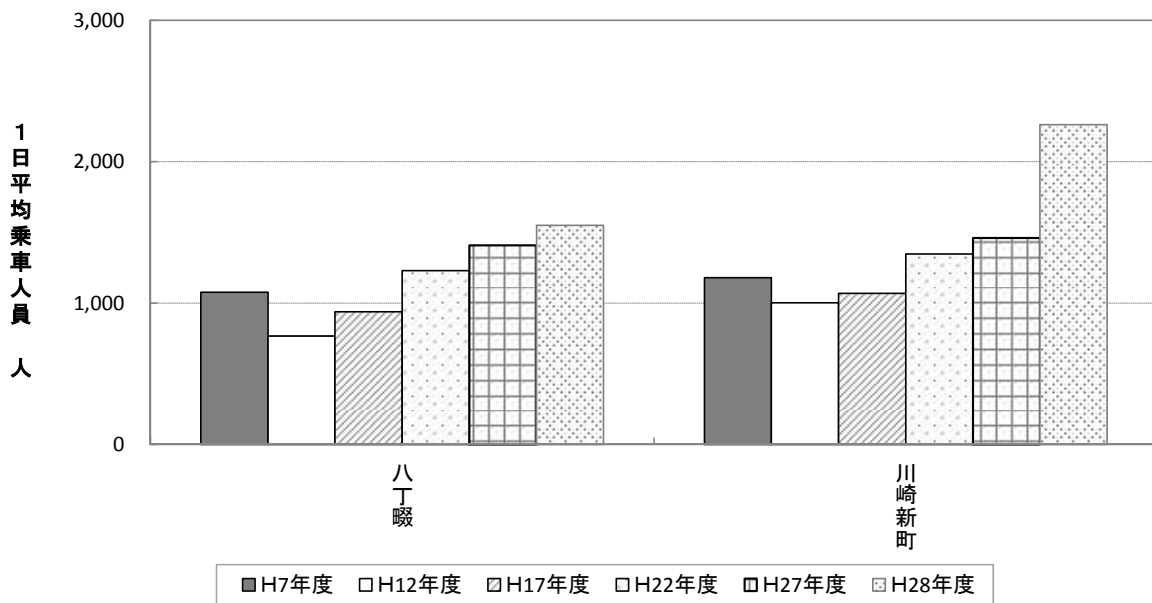
イ 鉄道の利用状況

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」

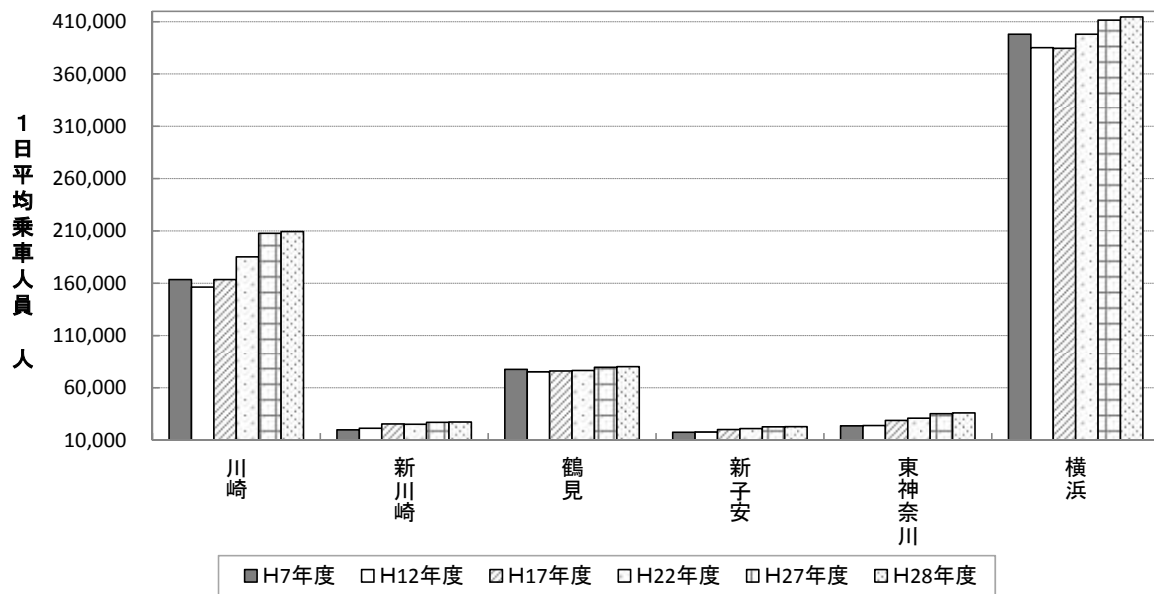
※小田栄駅、浜川崎駅は無人駅であり、正確な乗車人員が把握できなくなったとして、乗車人員の公表がなくなったため、集計できない。

[ 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

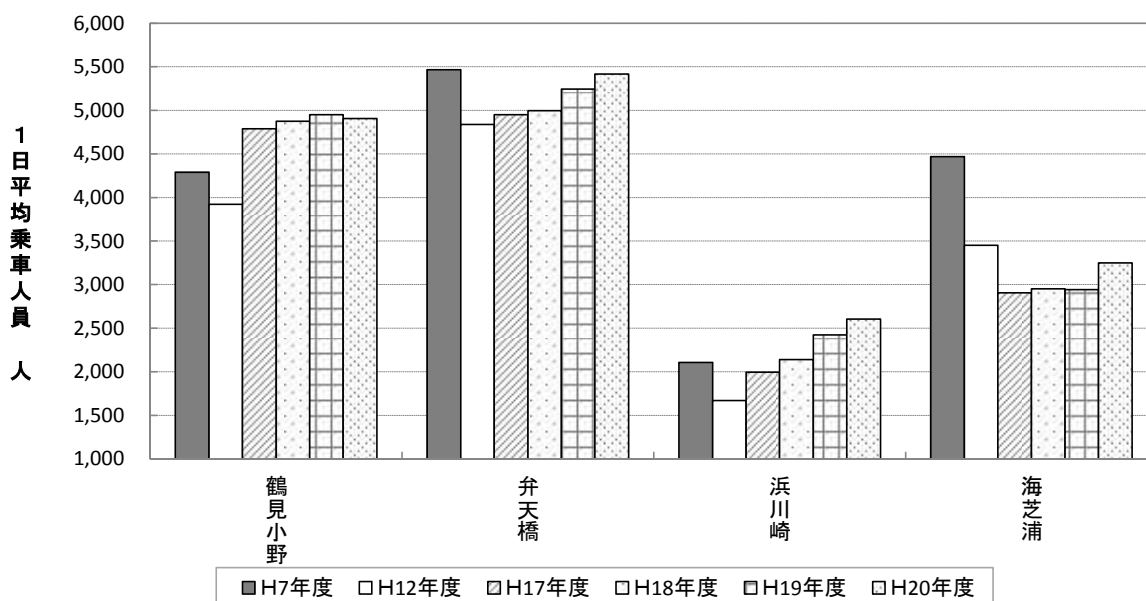
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[ 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。



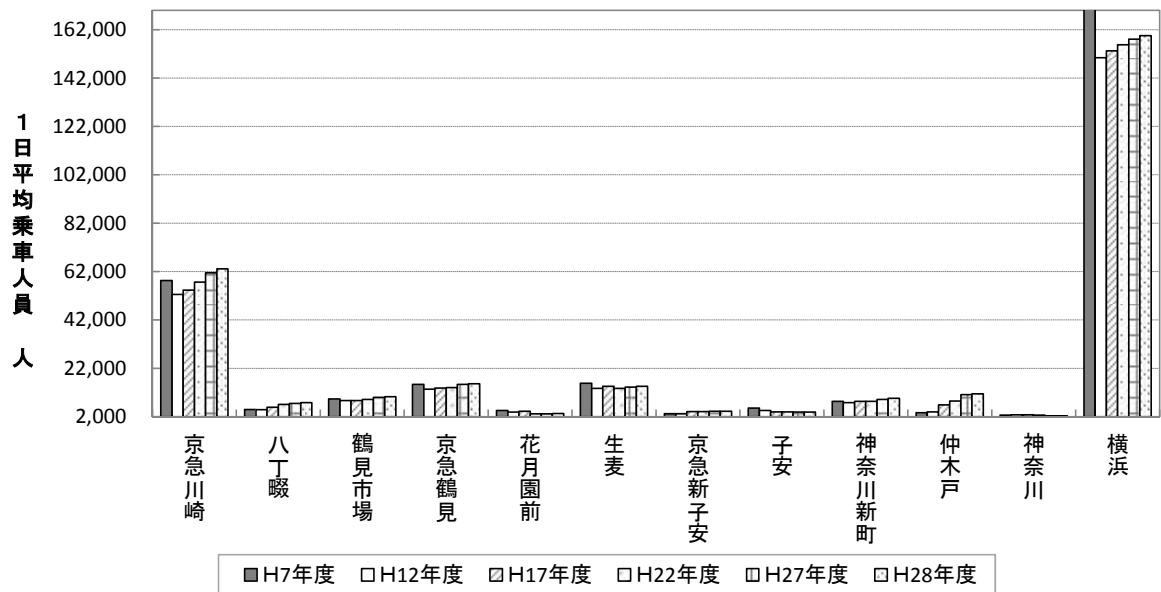
② 旅客（京急本線・京急大師線）

[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

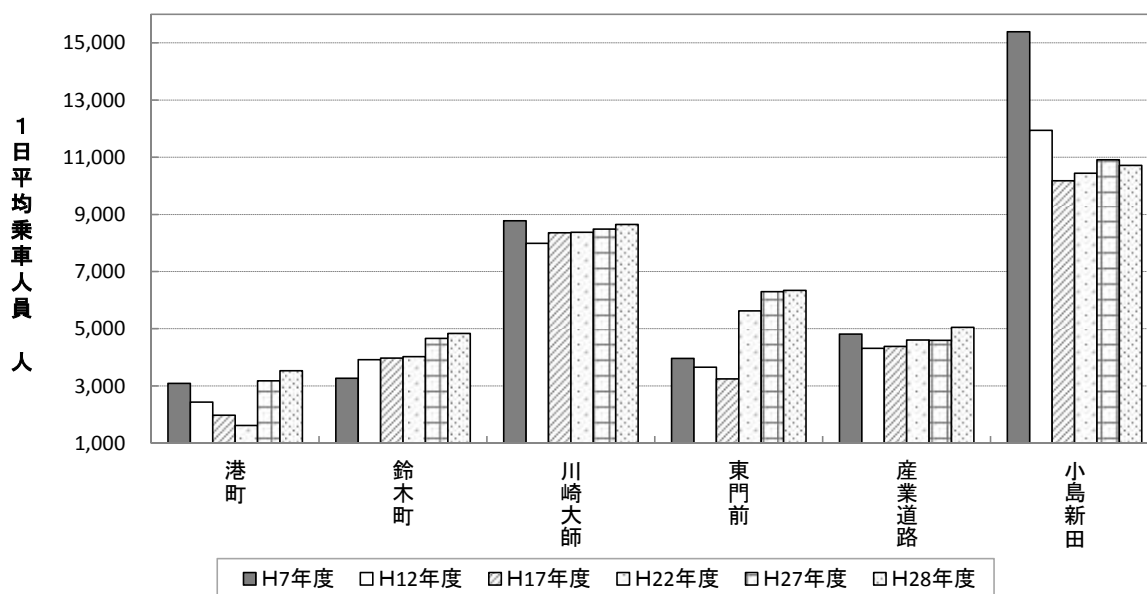
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[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

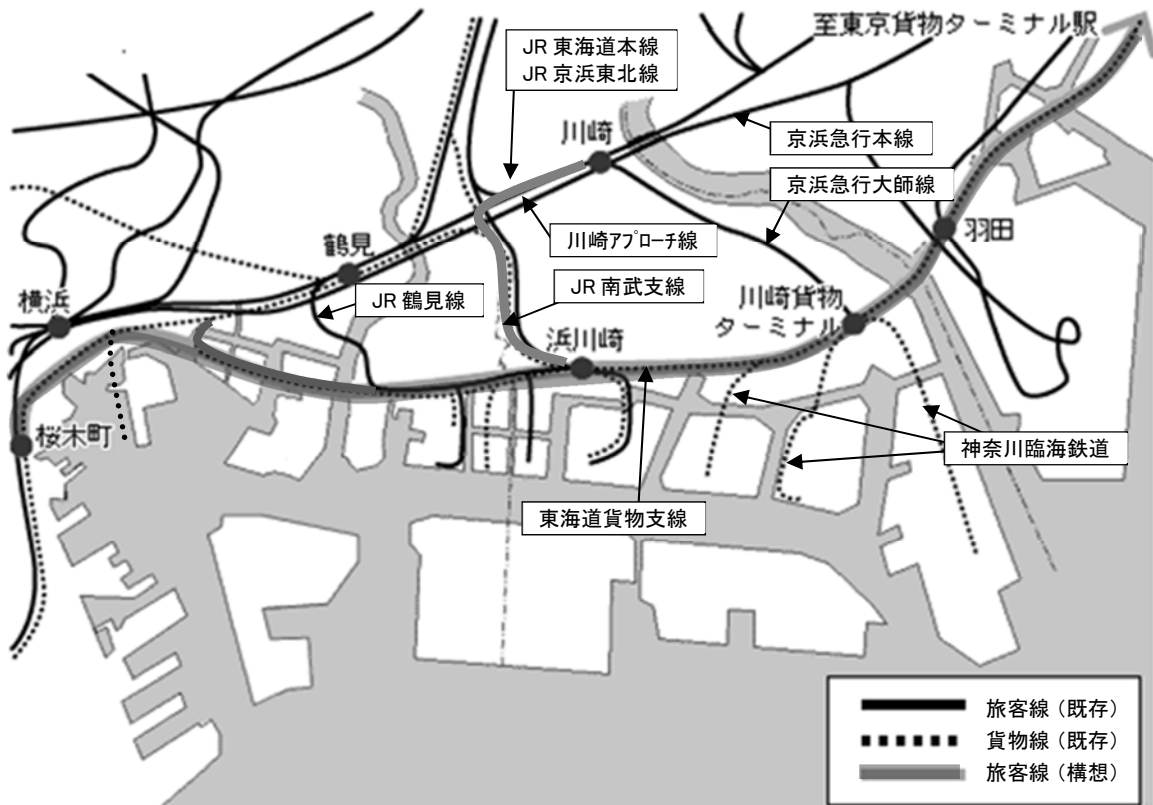


区分	H7年度	H12年度	H17年度	H22年度	H27年度	H28年度	対H22年度比	
							H28-H22(人)	H28/H22(%)
港町	3,088	2,438	1,973	1,610	3,184	3,533	1,923	219.4
鈴木町	3,270	3,917	3,977	4,026	4,661	4,834	808	120.1
川崎大師	8,783	7,987	8,352	8,368	8,483	8,642	274	103.3
東門前	3,961	3,651	3,251	5,628	6,293	6,344	716	112.7
産業道路	4,813	4,315	4,377	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



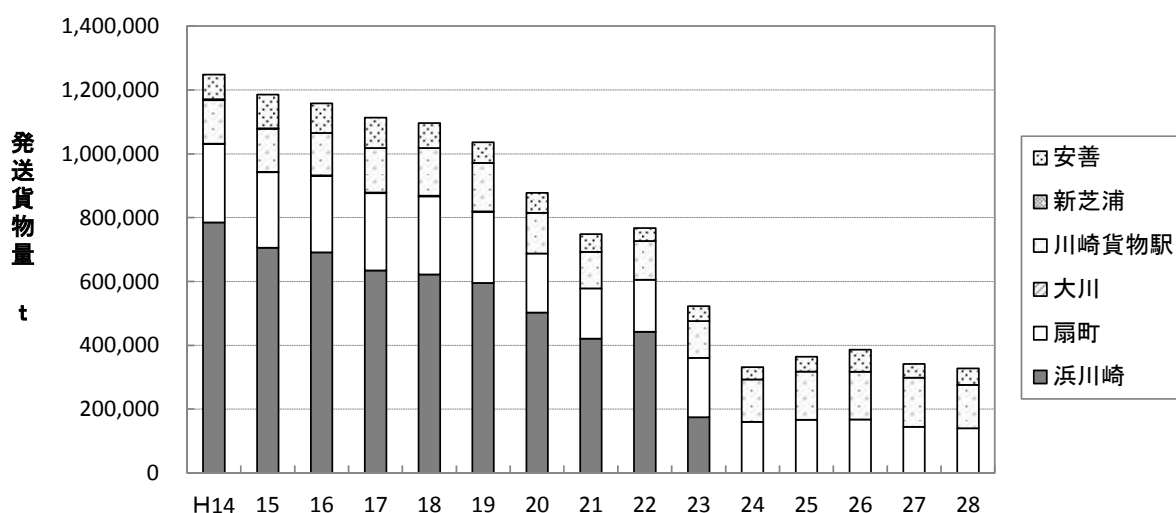
(出所)横浜市\_京浜臨海部再編整備マスタープラン(平成9年策定)

### 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）

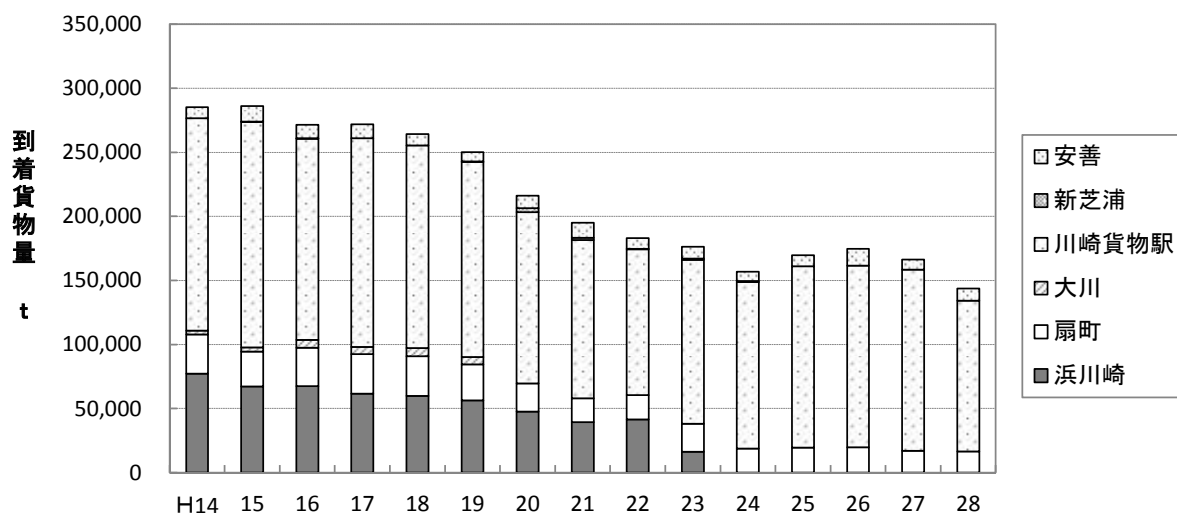


(単位:t)

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」

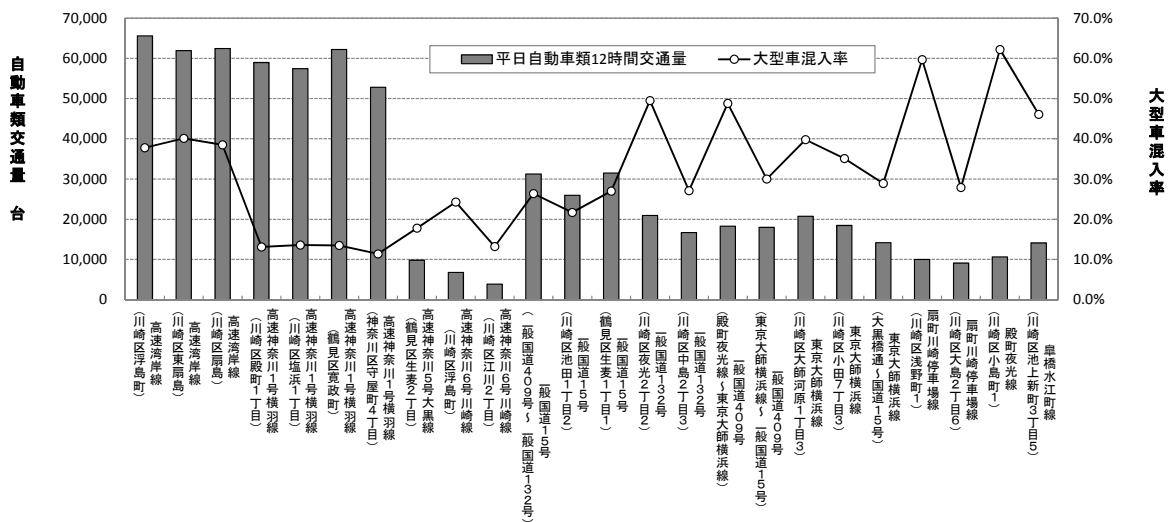


ウ 道路の混雑度等

【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)

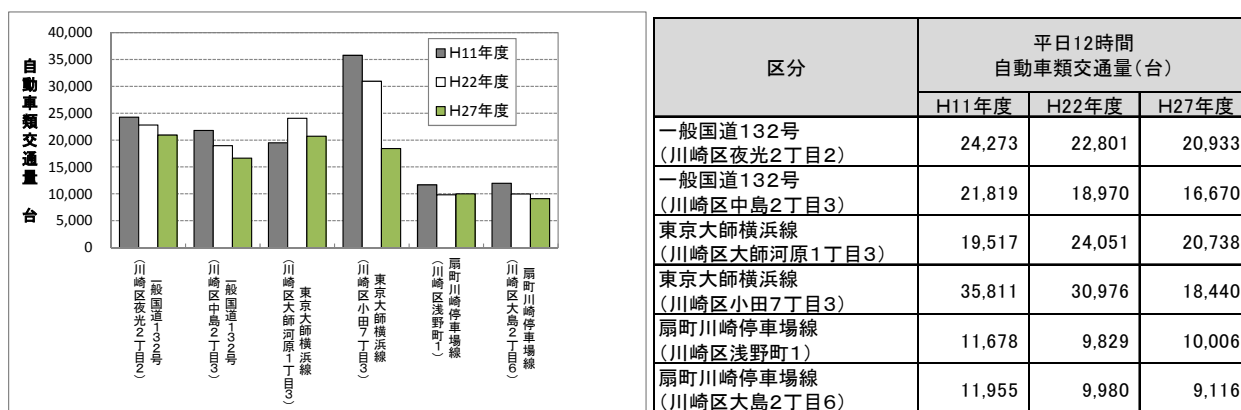


区分	路線名 (観測地点・区間名)	H27年度		H22年度		H27年度-H22年度
		平日12時間 自動車類 交通量(台)	平日混雑度	平日12時間 自動車類 交通量(台)	平日混雑度	平日混雑度 増減
都市高速道路	高速湾岸線(川崎区浮島町)	65,595	0.90	52,711	0.79	0.11
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	61,916	0.91	49,098	0.78	0.13
	高速湾岸線(川崎区扇島)	62,464	1.00	54,077	0.77	0.23
	高速神奈川1号横羽線(川崎区殿町1丁目)	58,956	0.91	59,087	0.98	-0.07
	高速神奈川1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)



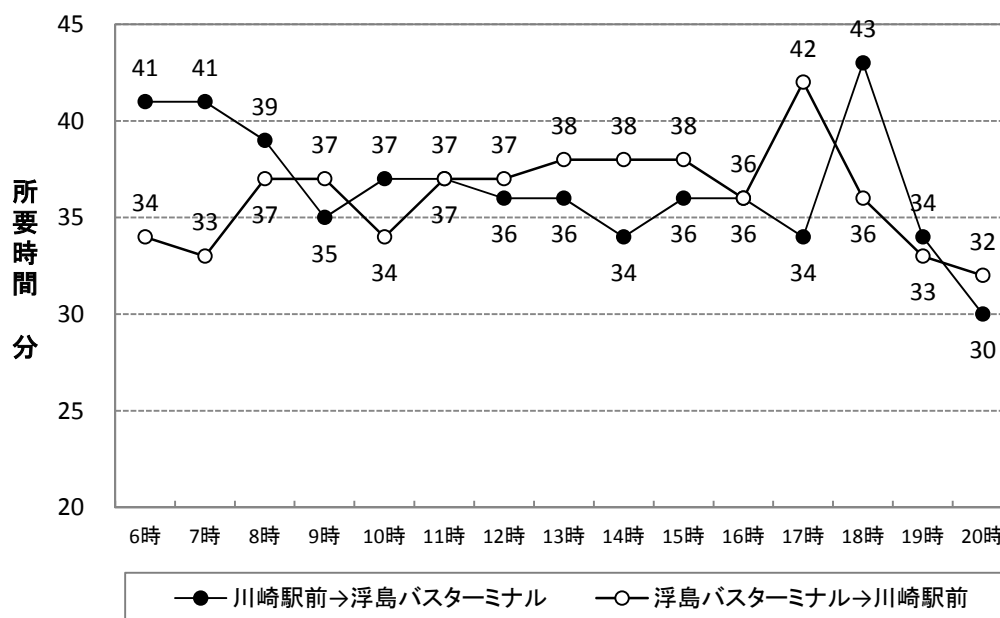
(出所) 国土交通省「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」

【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

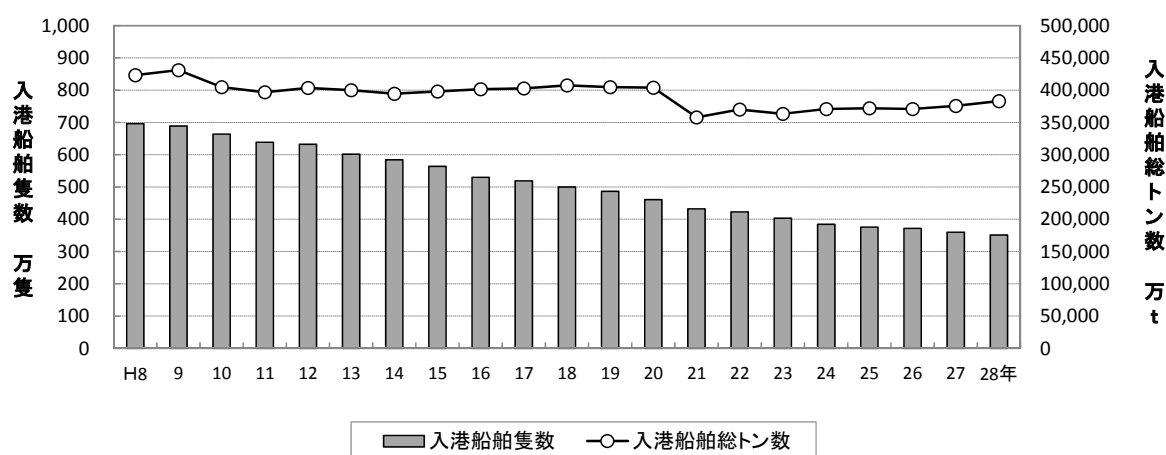
#### ア 船舶の入港状況

##### 【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

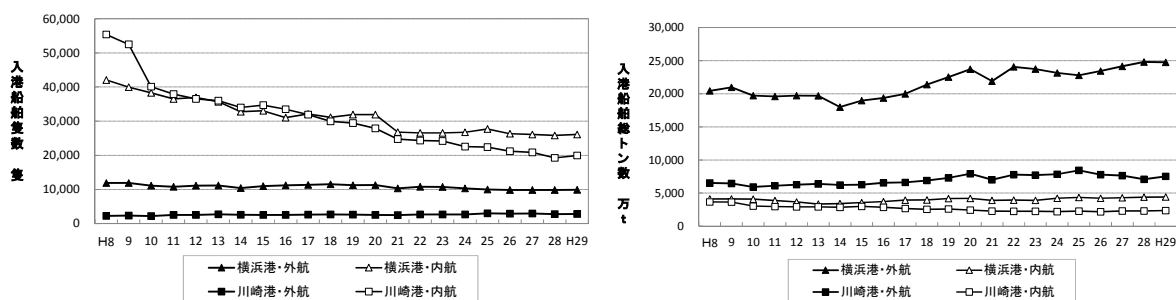
(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

【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



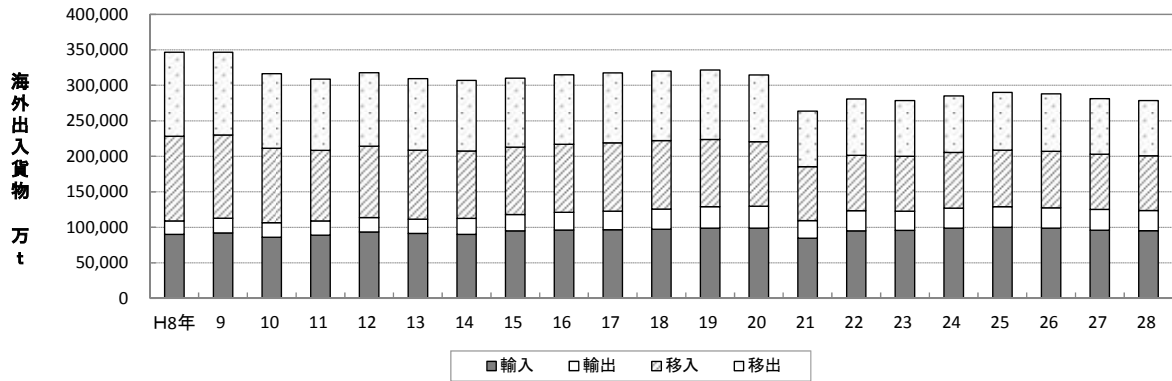
区分	入港船舶隻数(隻)				入港船舶総トン数(t)			
	横浜港		川崎港		横浜港		川崎港	
	外航	内航	外航	内航	外航	内航	外航	内航
H8年	11,917	42,059	2,262	55,388	204,369,839	41,078,387	65,106,714	36,685,287
9	11,908	39,989	2,362	52,471	209,681,307	40,974,489	64,573,835	36,351,306
10	11,091	38,296	2,202	40,088	197,216,393	40,677,068	59,104,347	30,298,970
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)

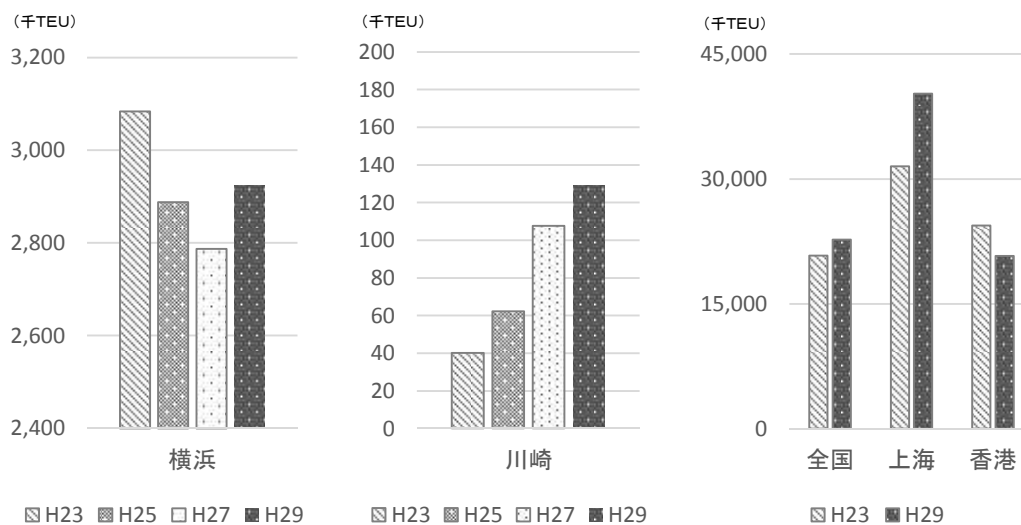
	外国貿易		内国貿易		合計
	輸入	輸出	移入	移出	
H8年	90,201	18,769	119,136	118,389	346,495
9	91,995	20,796	117,225	116,511	346,526
10	85,880	20,505	104,957	105,197	316,540
11	88,886	20,087	99,586	100,182	308,740
12	93,416	20,324	100,445	103,592	317,777
13	91,609	20,020	97,126	100,639	309,393
14	90,333	22,366	94,664	99,361	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

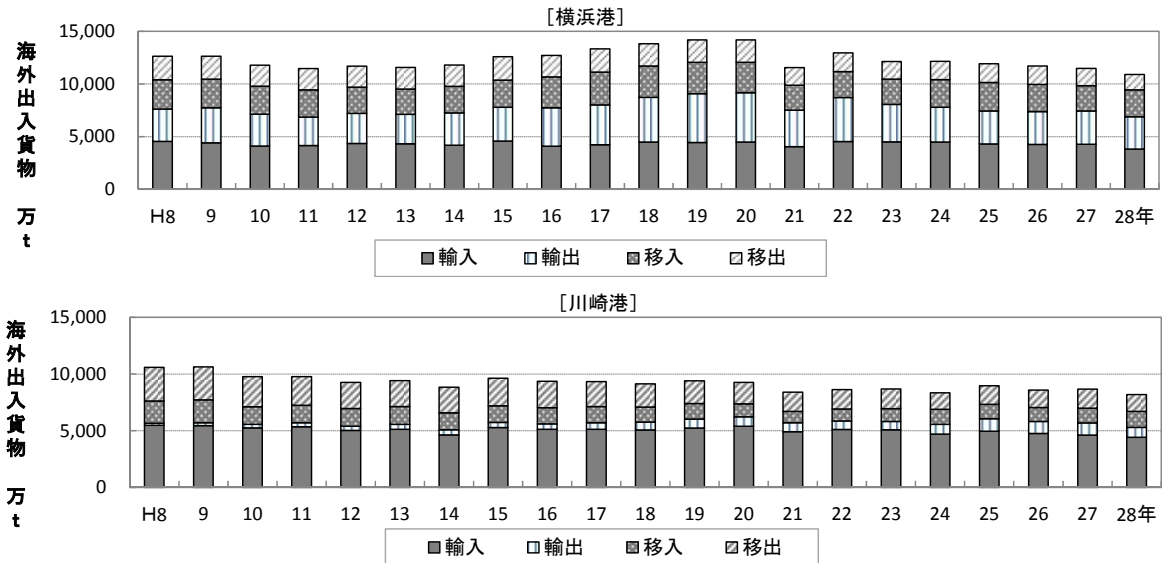


(出所) 国土交通省

● 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)

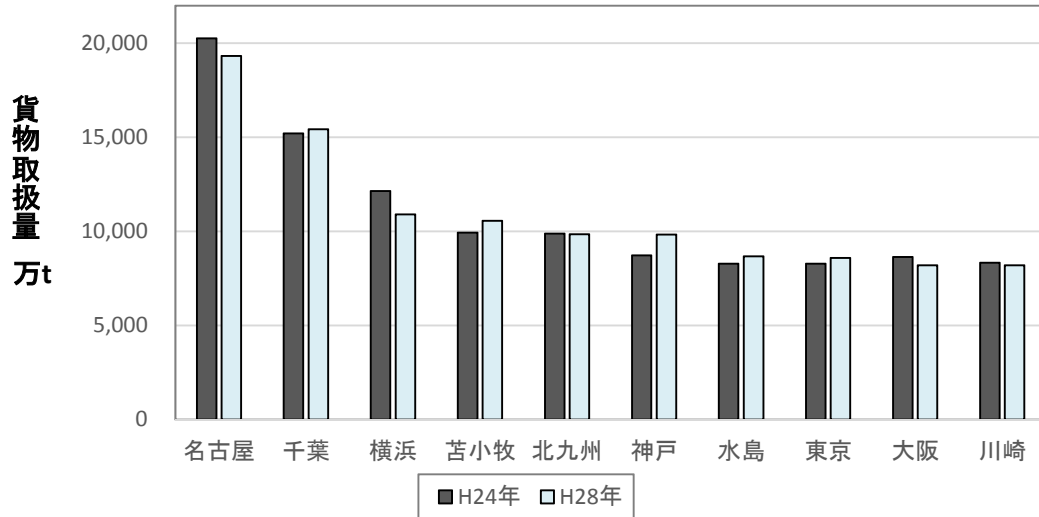
区分	横浜港				川崎港			
	外国貿易		内国貿易		外国貿易		内国貿易	
	輸入	輸出	移入	移出	輸入	輸出	移入	移出
H8年	4,564	3,065	2,764	2,252	5,462	201	1,956	2,960
9	4,422	3,330	2,720	2,174	5,458	251	2,005	2,899
10	4,110	3,041	2,634	1,997	5,253	305	1,551	2,659
11	4,159	2,713	2,568	2,013	5,331	386	1,525	2,522
12	4,346	2,870	2,478	2,005	5,008	368	1,586	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）

(単位:千t)

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）

(単位:千t)

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)」



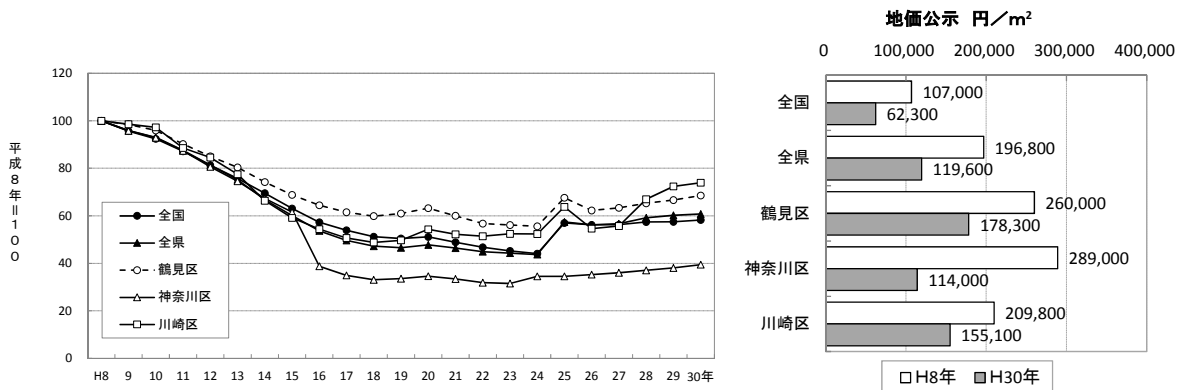
#### 4 社会的条件

##### (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

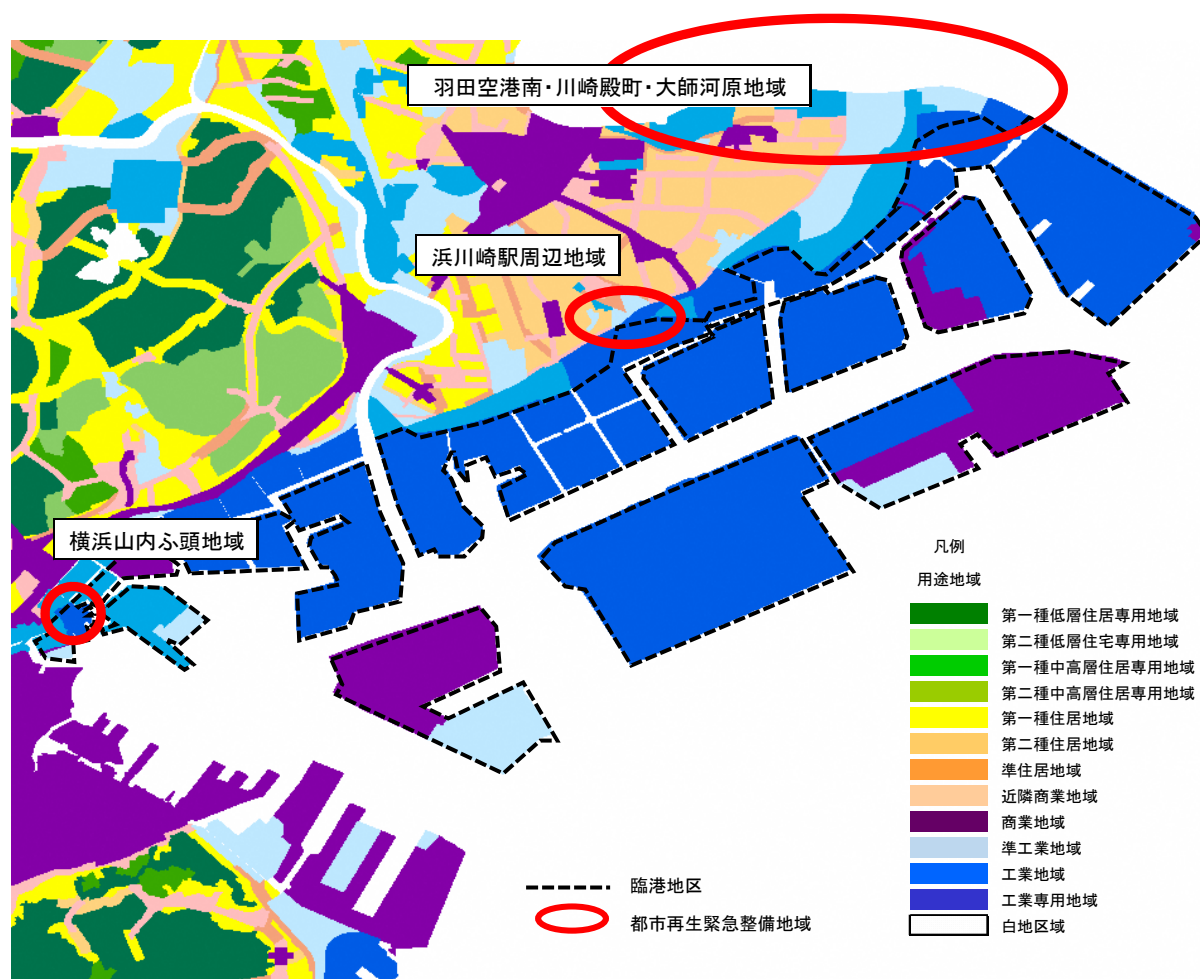
京浜臨海部では、都市計画法に基づく用途地域として、産業道路より海側の地域は概ね工業専用地域又は工業地域に指定されている。工業専用地域、工業地域以外では、川崎区の産業道路と運河に挟まれた地区の一部等で準工業地域に指定されているほか、臨港地区の商港区である鶴見区の大黒ふ頭、神奈川区の出田町、川崎区の千鳥町、東扇島等で商業地域に指定されている。

#### 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」

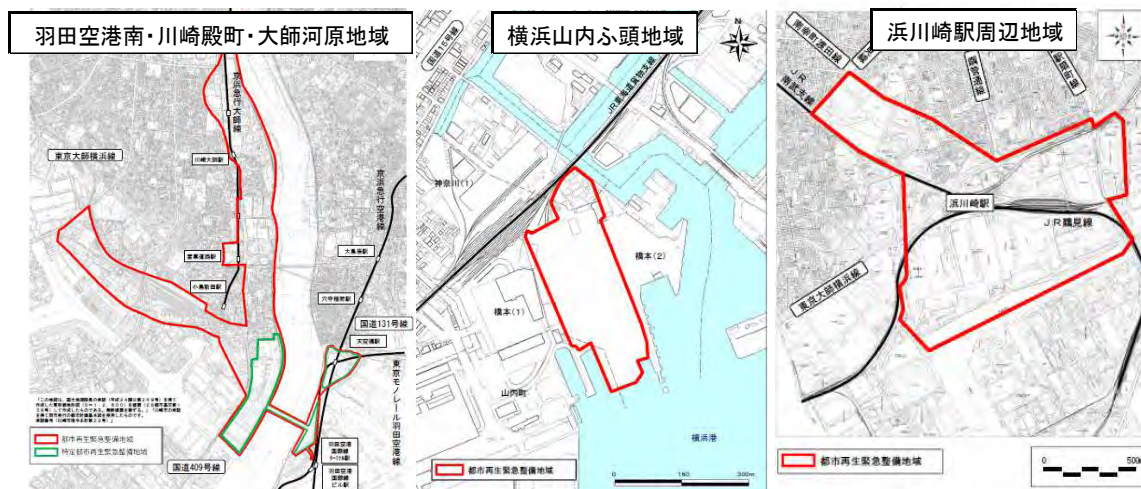
### ③都市再生緊急整備地域

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都心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"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○交通アクセスの向上のための交通ネットワークの強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(南渡田) <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul> </li> <li>(小田栄) <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○業務・商業・居住機能の導入による複合市街地の形成</li> <li>○建築物の耐震化等による防災機能の強化</li> </ul>
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"> <li>○川崎縦貫道路の整備による広域交通アクセスの向上</li> <li>・首都高速道路川崎縦貫線の整備</li> <li>○交通の円滑化・安全対策</li> <li>・国道409号線の整備</li> <li>・臨港道路東扇島水江町線の整備</li> <li>・京急大師線の連続立体交差による踏切渋滞の解消</li> <li>○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</li> <li>○その際、歩行者・自転車ネットワークを整備</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画道路川崎駅扇町線の整備</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○憩いやうるおいを確保する広場、緑地等の整備</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
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"> <li>◎川崎生命科学・環境研究センター整備事業</li> <li>◎殿町プロジェクトII</li> <li>◎(仮称)殿町プロジェクトホテル棟／I棟新築工事</li> </ul>	-	-
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 9,000m<sup>2</sup>以上、又は建築物の建築面積の合計が 3,000m<sup>2</sup>以上）を新設・増設する場合、生産施設に面積制限、一定規模の緑地、環境施設の確保を課す等、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

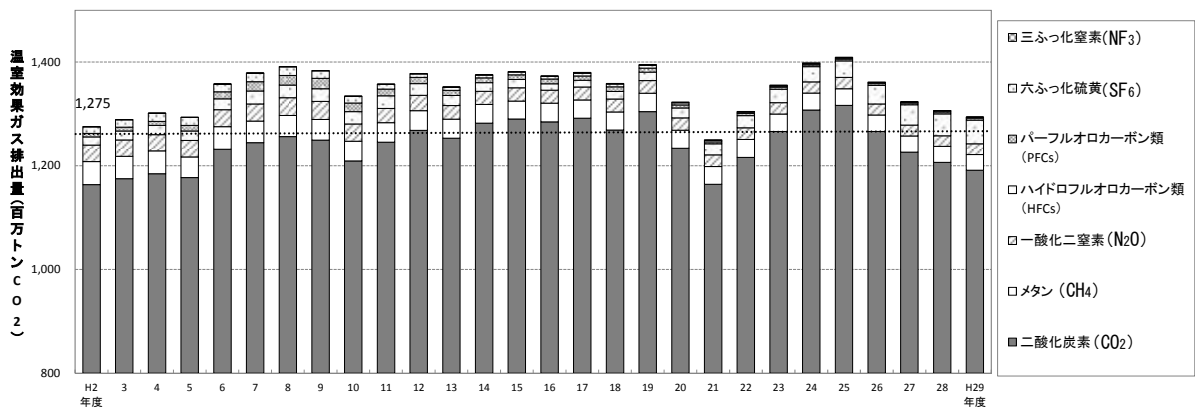
ア 温暖化

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-CO<sub>2</sub> 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-CO<sub>2</sub> となり、平成 28 (2016) 年度からは 1,200 万 t-CO<sub>2</sub> 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-CO<sub>2</sub>)

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 <sub>2</sub> )	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 <sub>4</sub> )	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 <sub>2</sub> 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 <sub>6</sub> )	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 <sub>3</sub> )	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

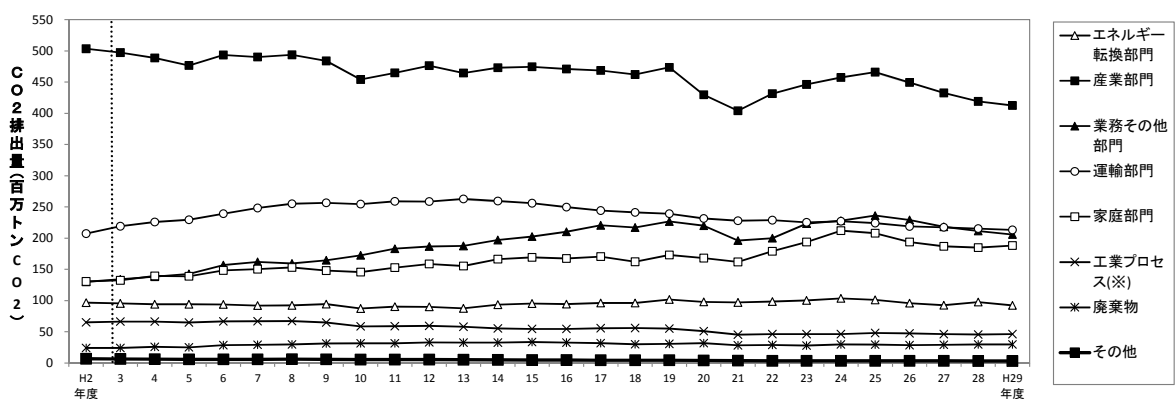
(出所) 国立研究開発法人国立環境研究所「日本の温室効果ガス排出量データ」

※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 CO<sub>2</sub> 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-CO<sub>2</sub> 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（CO<sub>2</sub>）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-CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> ）																											
	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」

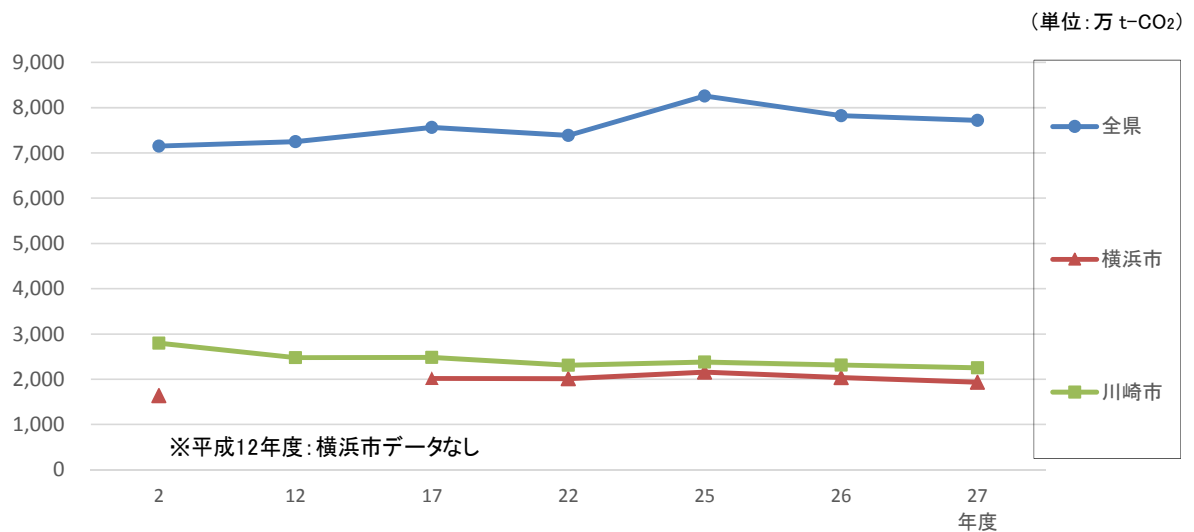
※各年度の合計は、エネルギー転換部門（電気熱配分誤差）を差し引いた数値。

※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-CO<sub>2</sub> (速報値)、そのうち横浜市は 1,934 万 t-CO<sub>2</sub>、川崎市は 2,253 万 t-CO<sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> ) ※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 (CO<sub>2</sub>)、メタン (CH<sub>4</sub>)、一酸化二窒素 (N<sub>2</sub>O) は 1990 年度、HFCs、PFCs、六ふっ化窒素 (SF<sub>6</sub>)、三ふっ化窒素 (NF<sub>3</sub>) は 1995 年度

● 全県の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）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（CO<sub>2</sub>）排出量は 7,383 万 t-CO<sub>2</sub>（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-CO<sub>2</sub>、川崎市は 2,202 万 t-CO<sub>2</sub> 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（CO<sub>2</sub>）排出量は全県（2,543 万 t-CO<sub>2</sub>（速報値））、横浜市（220 万 t-CO<sub>2</sub>）、川崎市（1,361 万 t-CO<sub>2</sub>）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（CO<sub>2</sub>）排出状況

	二酸化炭素排出量(万t-CO <sub>2</sub> )※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

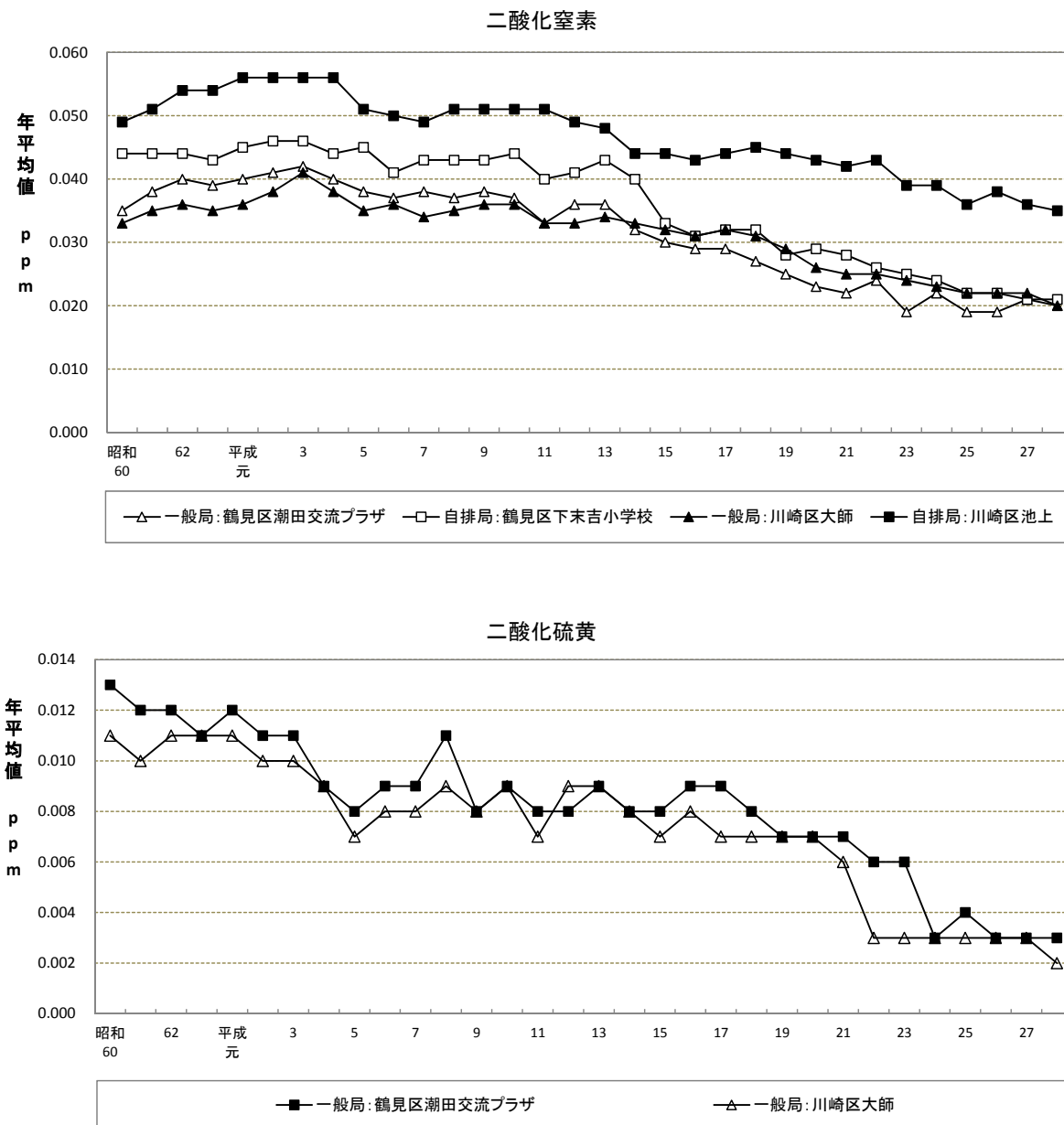
川崎市では、「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例」を平成22(2010)年4月に施行し、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため、地球温暖化対策基本計画等を定めている。平成30(2018)年11月に計画が改訂され、2030年度までに1990年度比30%以上(2013年度比では20%以上)の温室効果ガス排出量の削減を目指すこととしている。

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

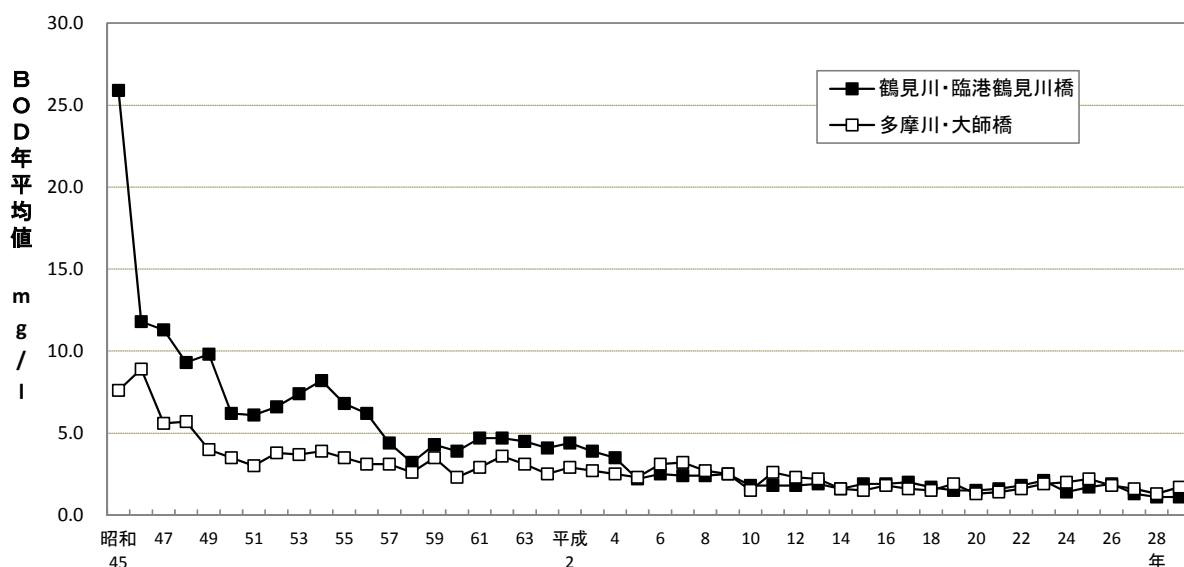
(参考) 環境基準：二酸化窒素…1時間値の1日平均値が0.04ppm から0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること  
二酸化硫黄…1時間値の1日平均値が0.04ppm 以下であり、かつ1時間値が0.1ppm 以下であること

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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>削減等の環境への取組を顕彰する「低CO<sub>2</sub>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。

### 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

<b>①所在地</b>
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
<b>②業種</b>
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

<b>0. 事業所概要</b>
・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
<b>1. 事業所の現状</b>
・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
<b>2. 事業所内の土地利用について</b>
・遊休地・低未利用地の現状・見込み ・今後の用地取得 等
<b>3. 事業所の各分野における取組について</b>
・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
<b>4. 京浜臨海部全般及び行政への要望等について</b>
・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

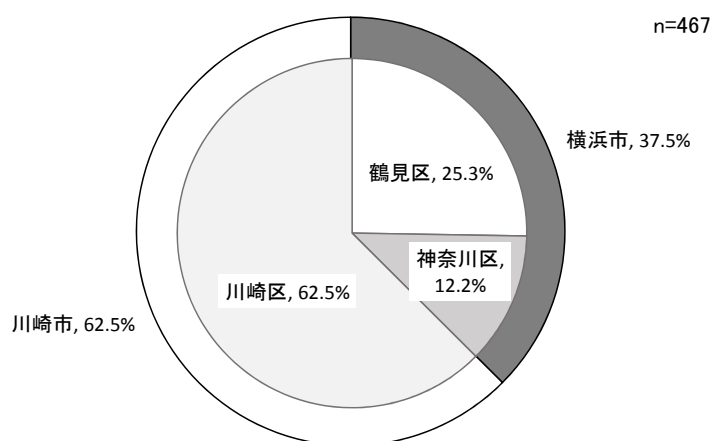
### (1) 回答事業所の概要

#### 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）

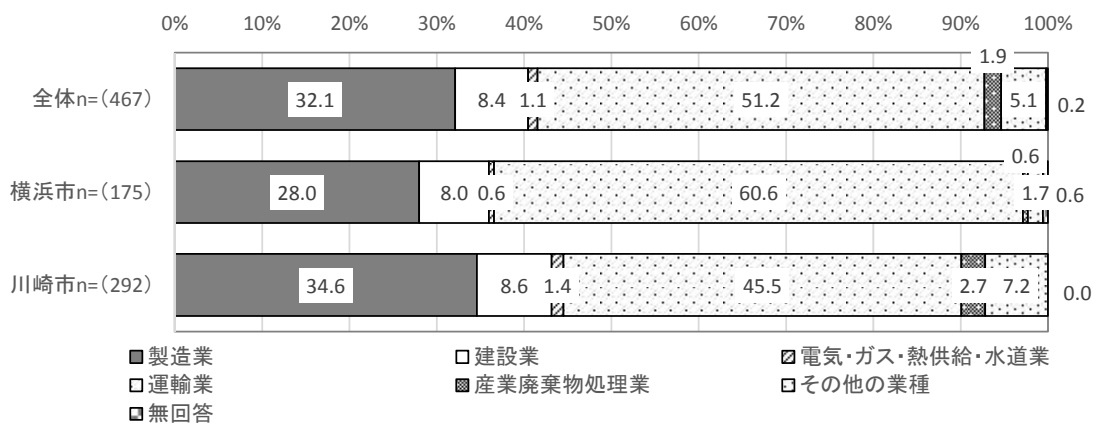


#### イ 業種

● 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

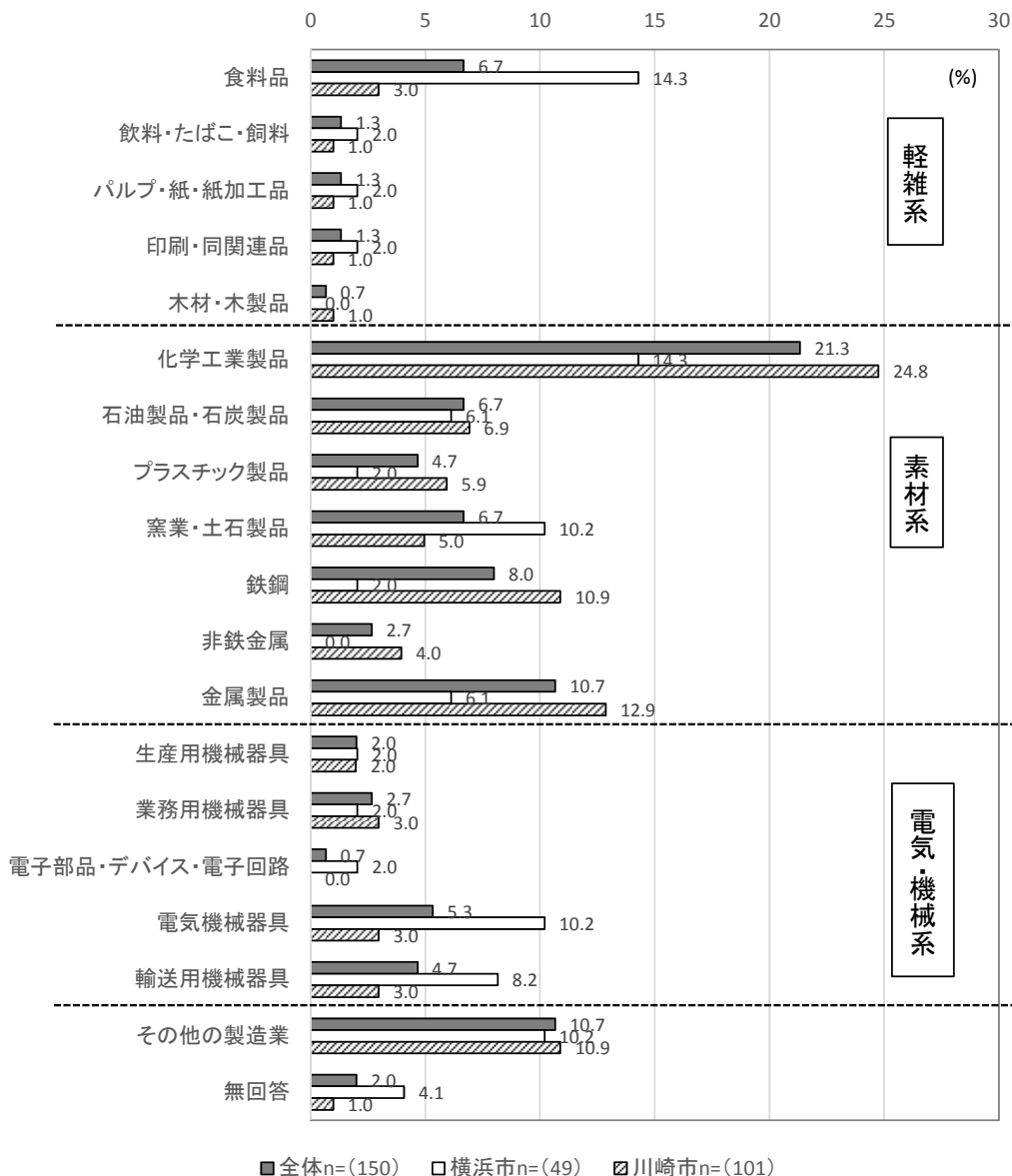


ウ 主な製造品（製造業のみ）

● 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）

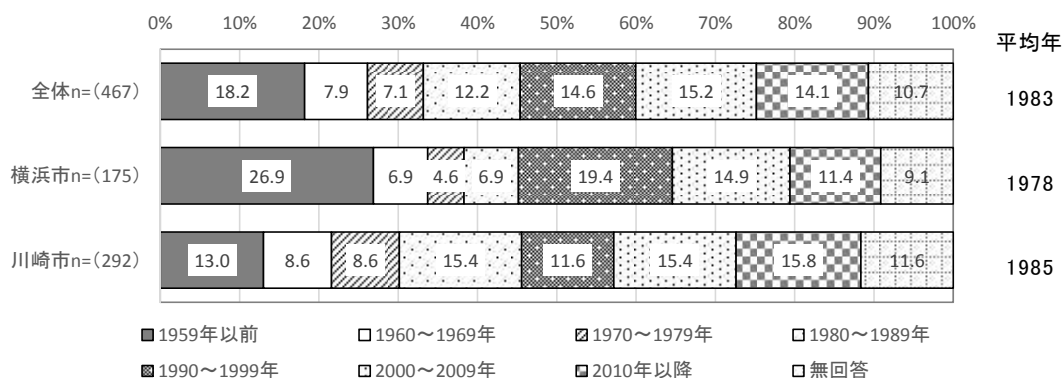


### エ 操業開始年

● 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

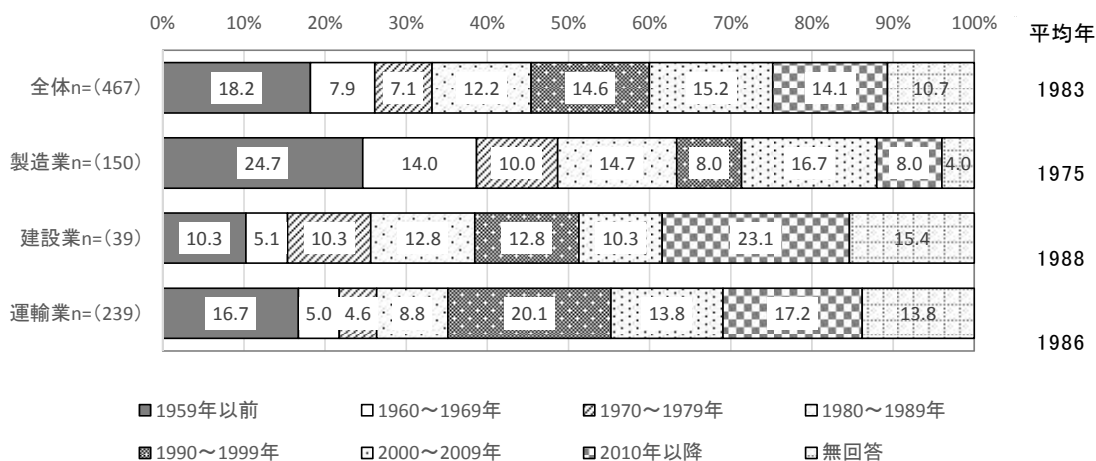


● 製造業の操業開始年は平均で1975年、建設業は1988年、運輸業は1986年

● 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



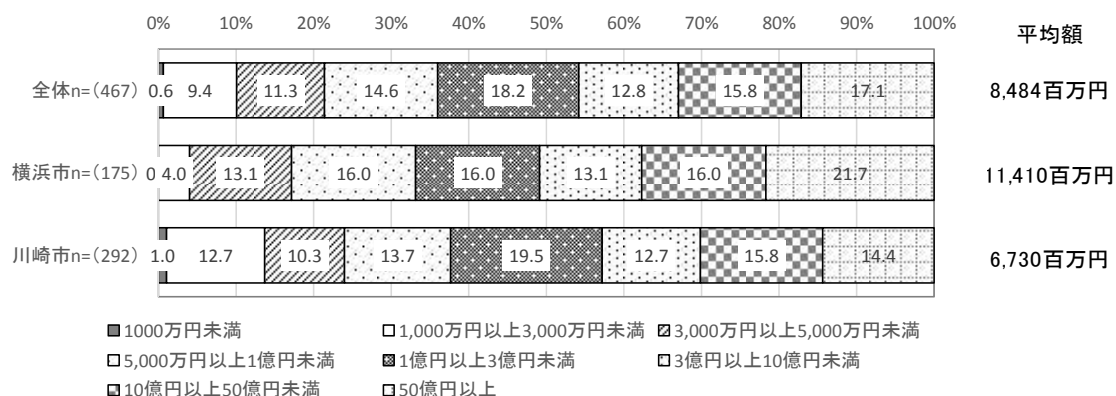


### オ 資本金・出資金

● 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。

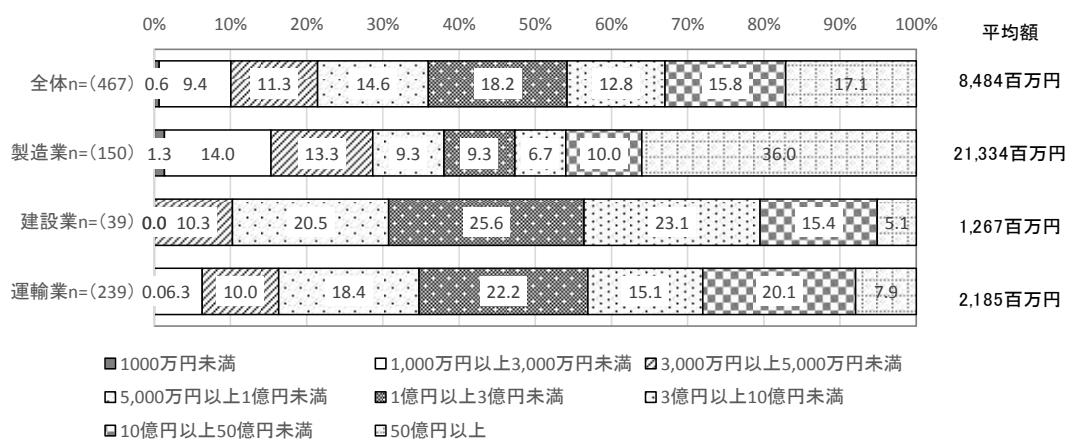
図表Ⅲ-9 資本金・出資金



● 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



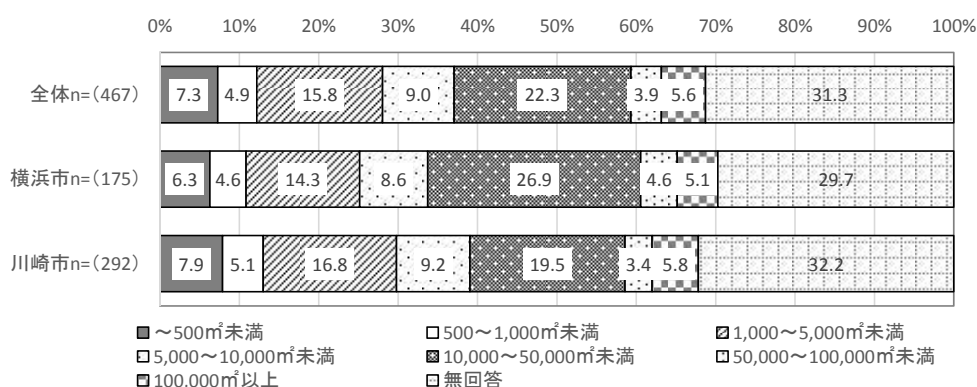
## カ 事業所面積

### 【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）

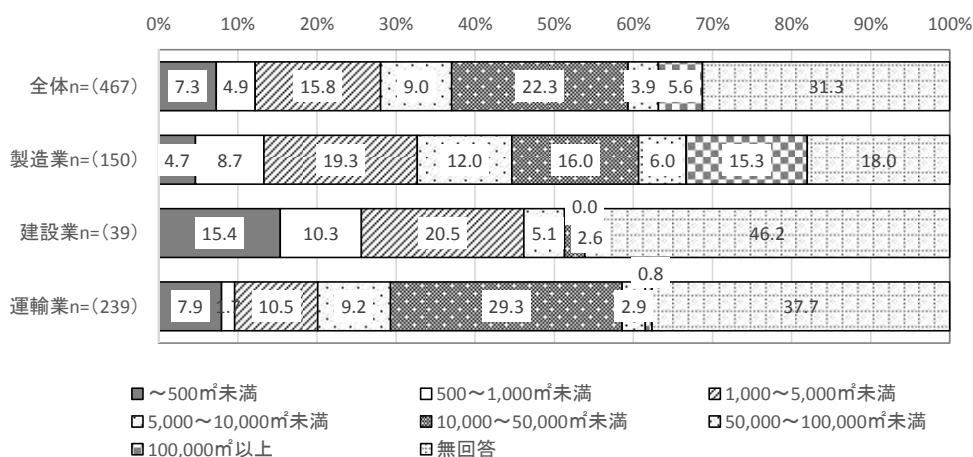


● 製造業、建設業とも「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最も多く、運輸業では「10,000～50,000㎡未満」の事業所が最多

● 「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

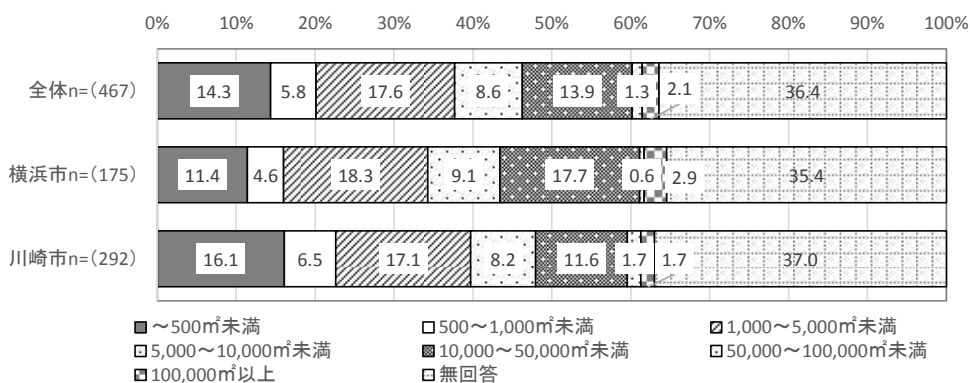


### 【建築面積】

● 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。

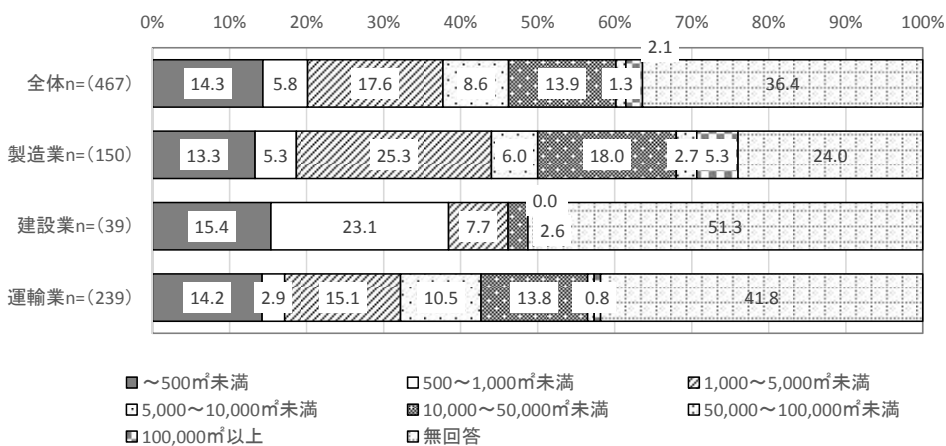
図表Ⅲ-13 事業所面積（建築面積）



● 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

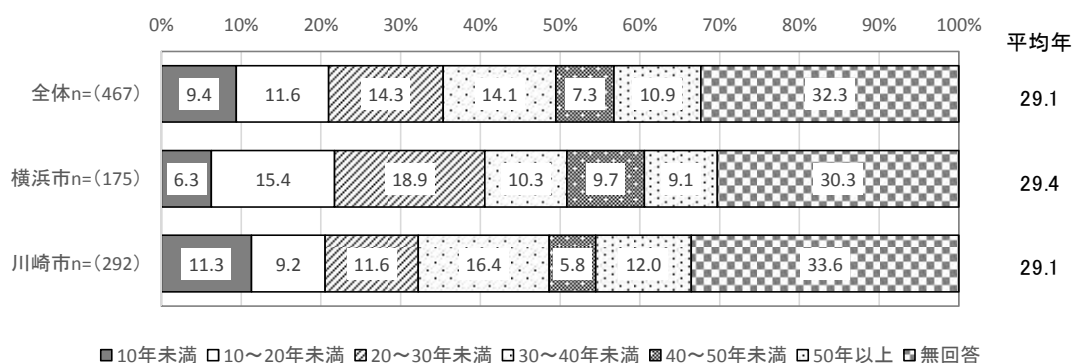


## キ 建築年数

### ● 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。

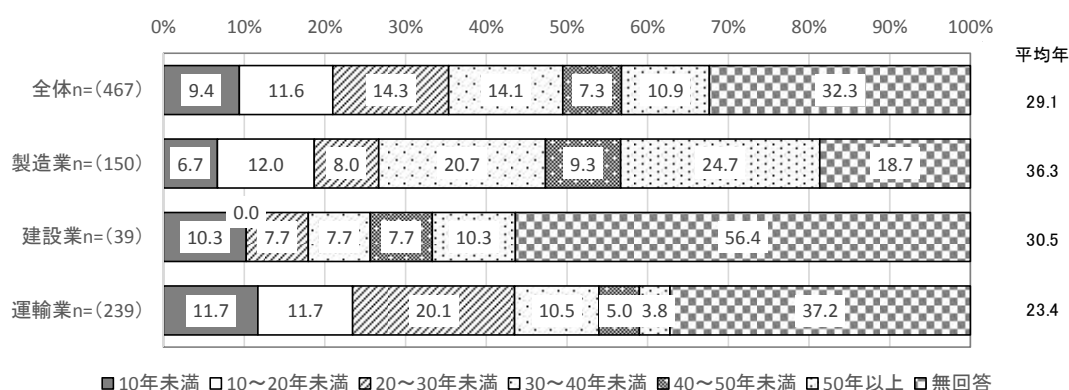
図表Ⅲ-15 建築年数



### ● 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

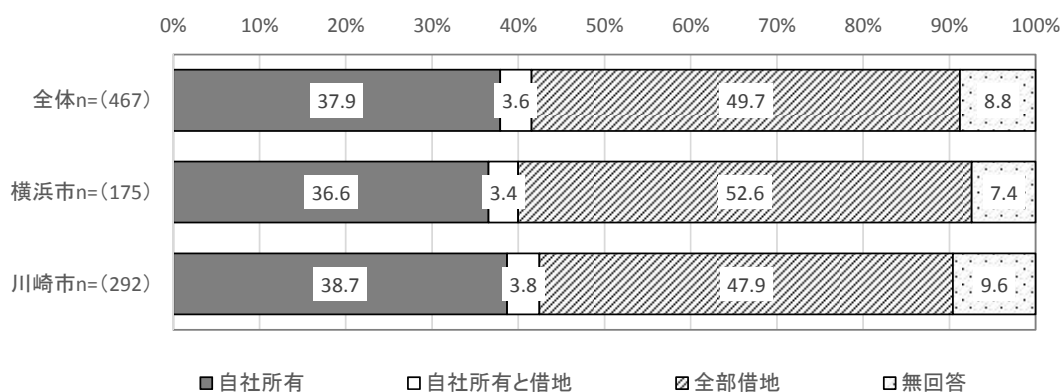


### ク 事業所用地の所有形態

● 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。

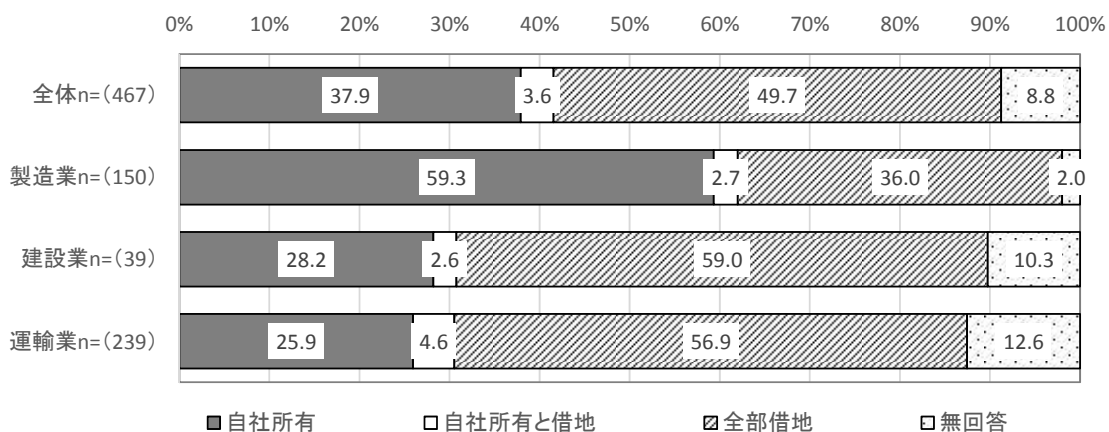
図表Ⅲ-17 事業所用地の所有形態



● 「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。

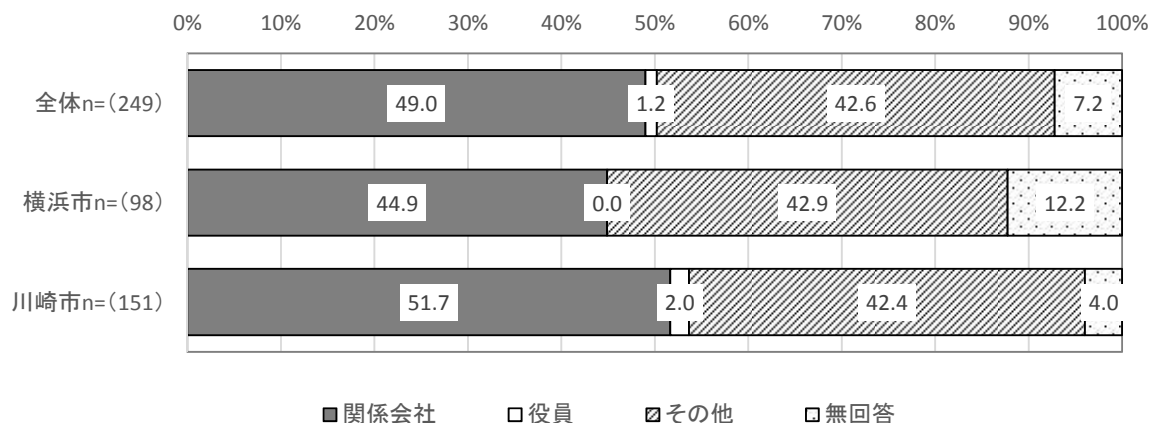
図表Ⅲ-18 事業所用地の所有形態 業種別



● 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。

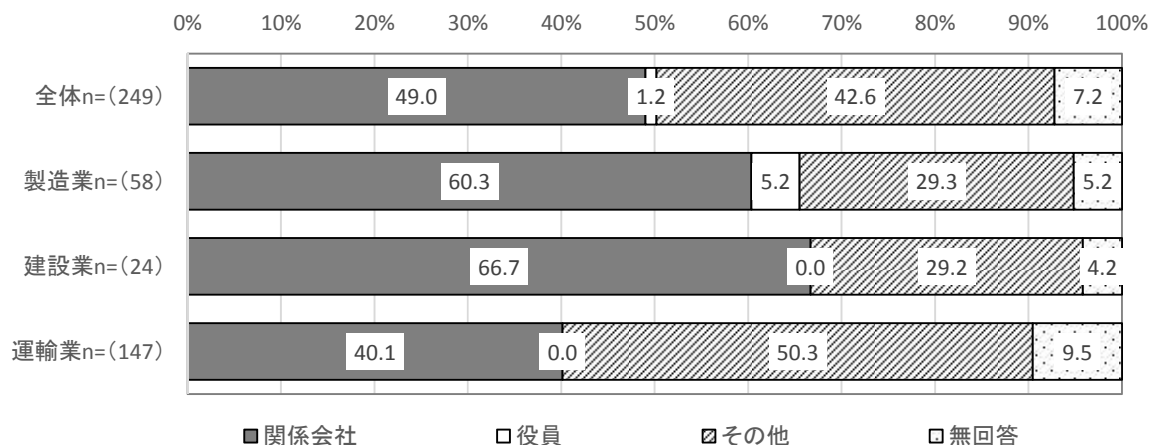
図表Ⅲ-19 事業所用地の借地先



● 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

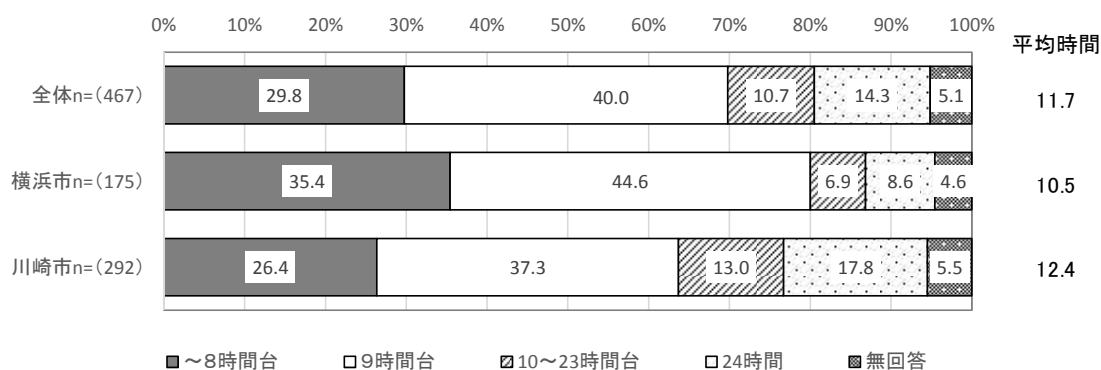


ケ 営業（操業）時間

【営業時間】

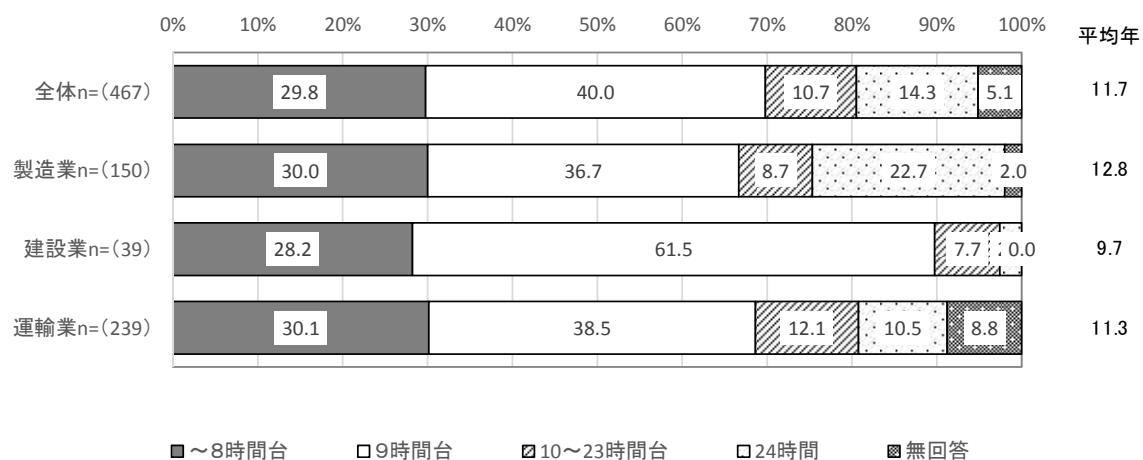
- 営業（操業）時間は「9時間台」が約4割と最も多く、平均では11.7時間
- 「24時間」は横浜市（8.6%）、川崎市（17.8%）
  - ・ 回答事業所全体の営業（操業）時間は「9時間台」（40.0%）が最も多く、次いで「～8時間台」（29.8%）の順、平均では11.7時間である。
  - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市、川崎市とも「9時間台」（順に44.6%、37.3%）が最も多く、次いで「～8時間台」（順に35.4%、26.4%）と順位に変わりはないが、平均年では横浜市（10.5時間）に対し、川崎市（12.4時間）と営業時間が長い事業所が比較的多く、「24時間」も（順に8.6%、17.8%）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



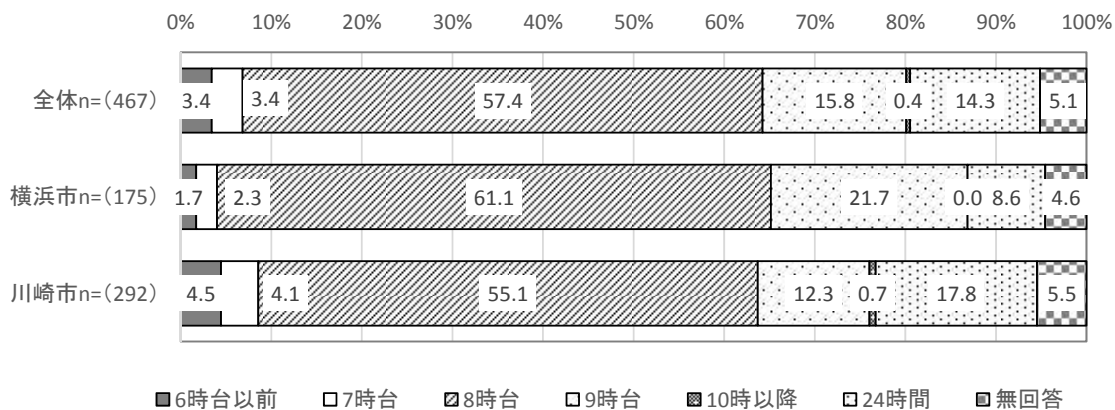


【始業時間】

● 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

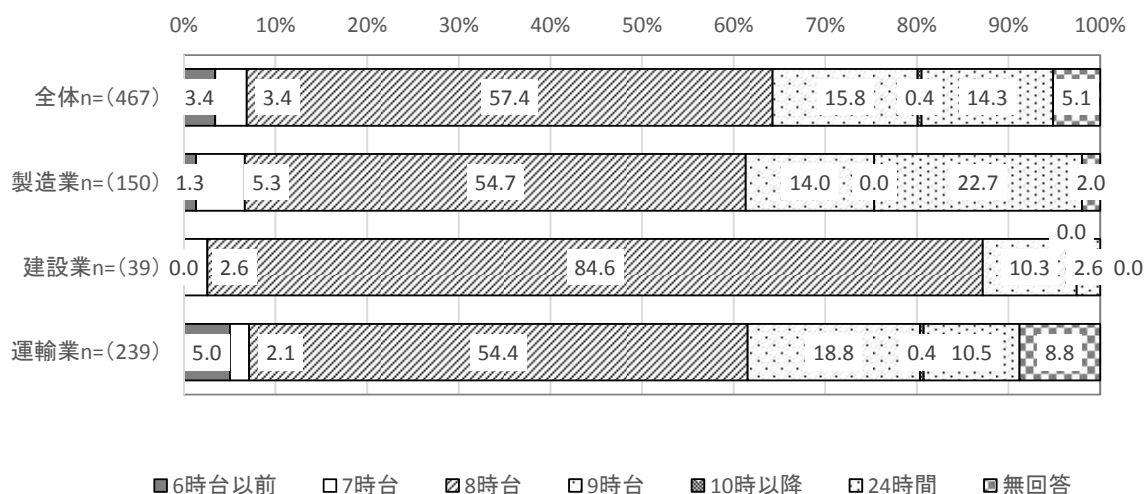


● 建設業は「8時台」が84.6%と他の2業種に比べて多く、「9時台」含めると約95%

● 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

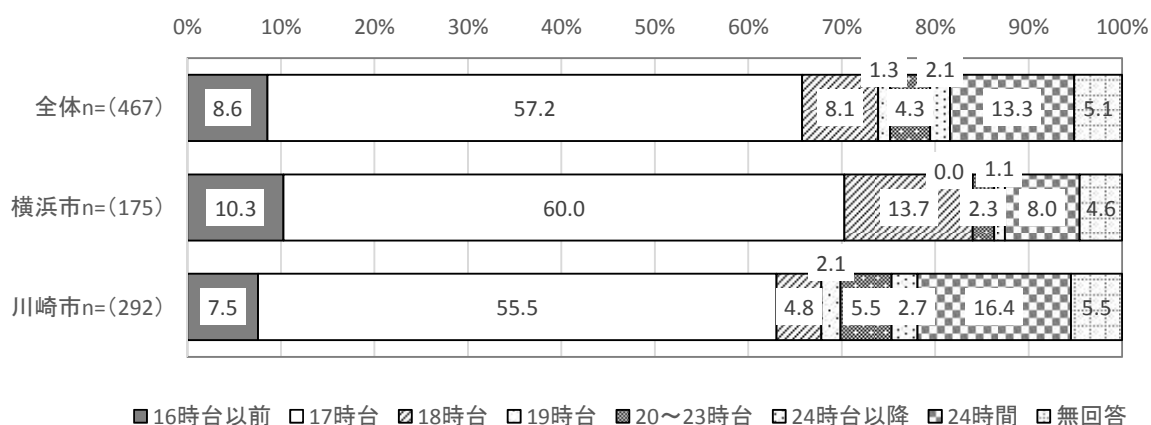




【終業時間】

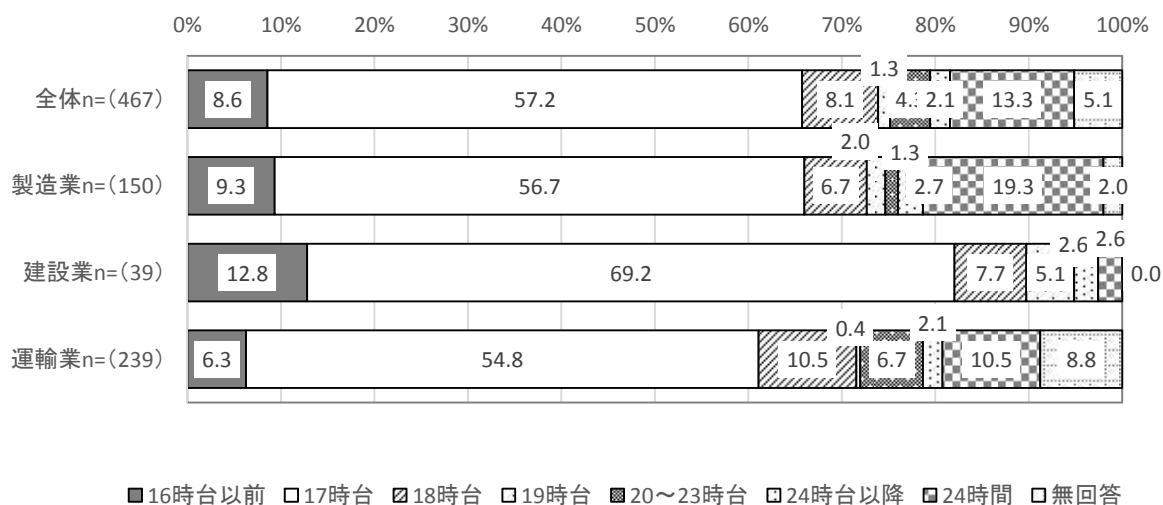
- 終業時間は「17時台」が最も多いものの、次いで高いのは「24時間」
- 川崎市は横浜市に比べて全体的に時間帯にばらつき
  - ・ 回答事業所全体の終業時間は「17時台」（57.2%）が最も多く、次いで「24時間」（13.3%）、「16時台以前」（8.6%）である。
  - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「17時台」（60.0%）が最も多く、次いで「18時台」（13.7%）で合算すると3/4弱を占める。一方、川崎市は「17時台」（55.5%）が最も多いものの、次いで「24時間」（16.4%）と、横浜市よりもばらつきが目立つ。

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

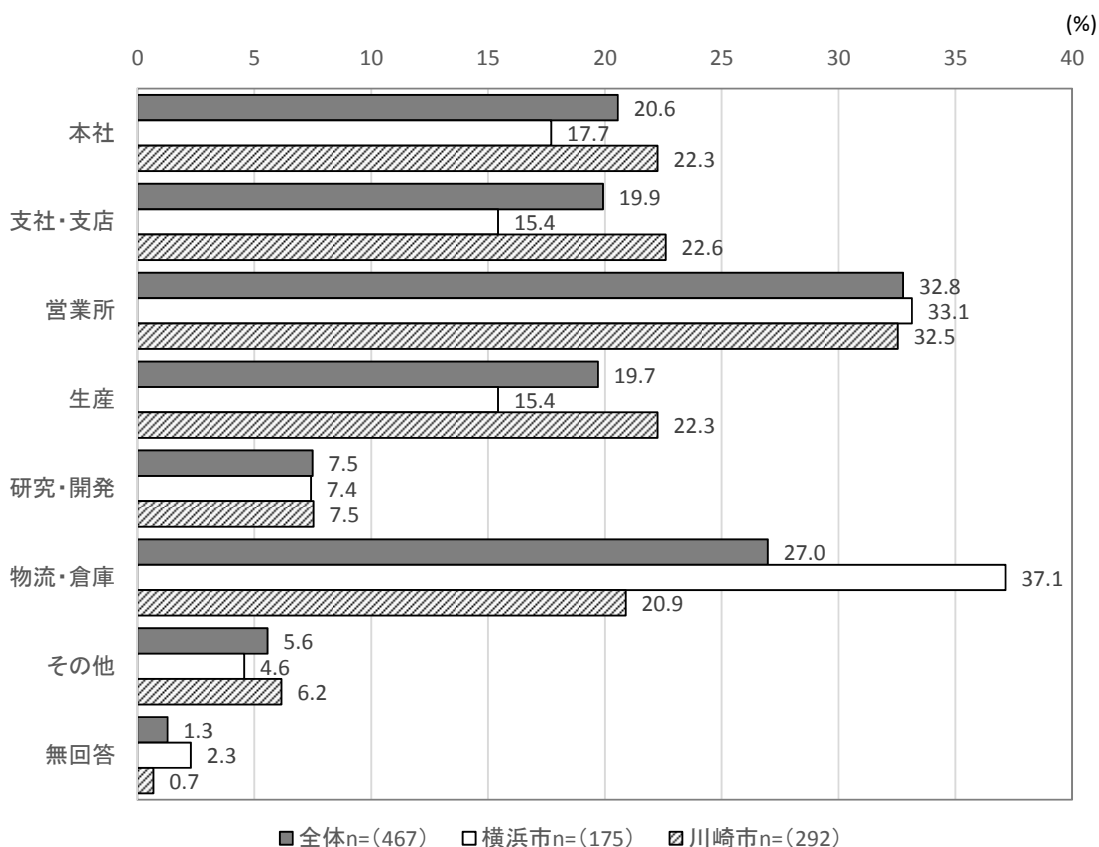
ア 事業所の機能

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。

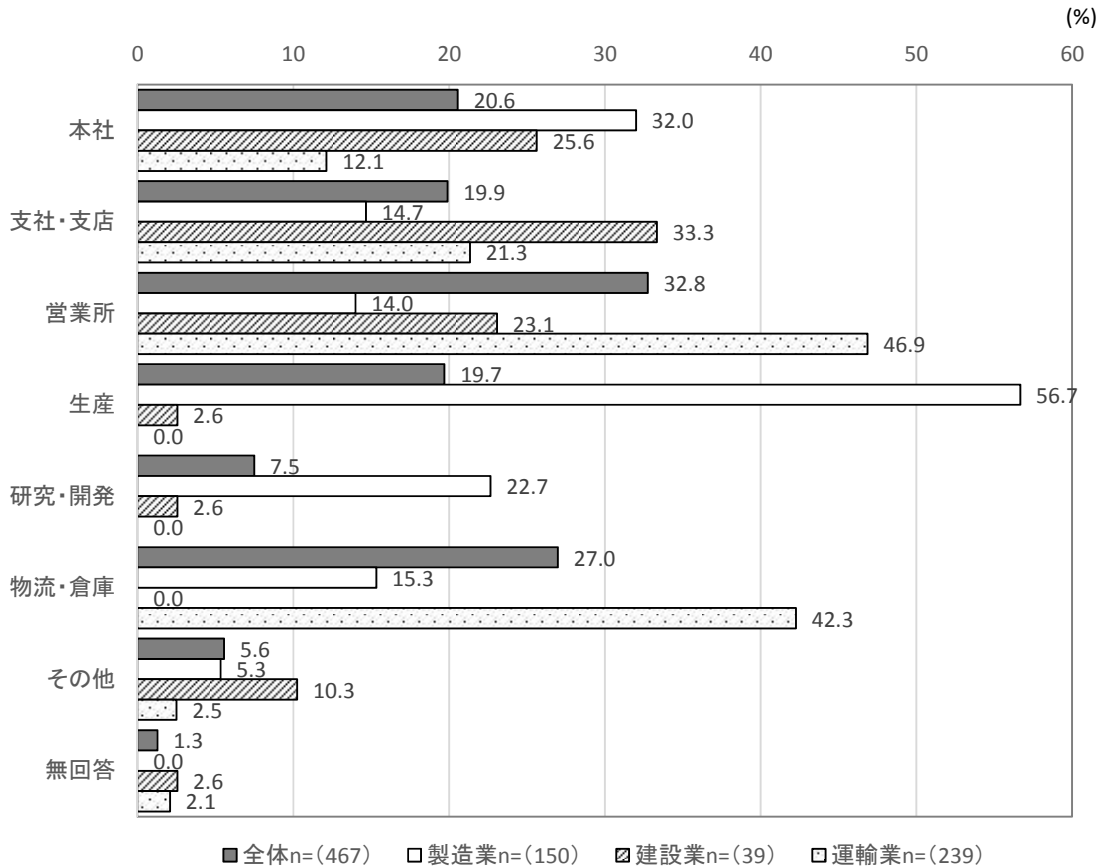
図表Ⅲ-27 事業所の機能



● 「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

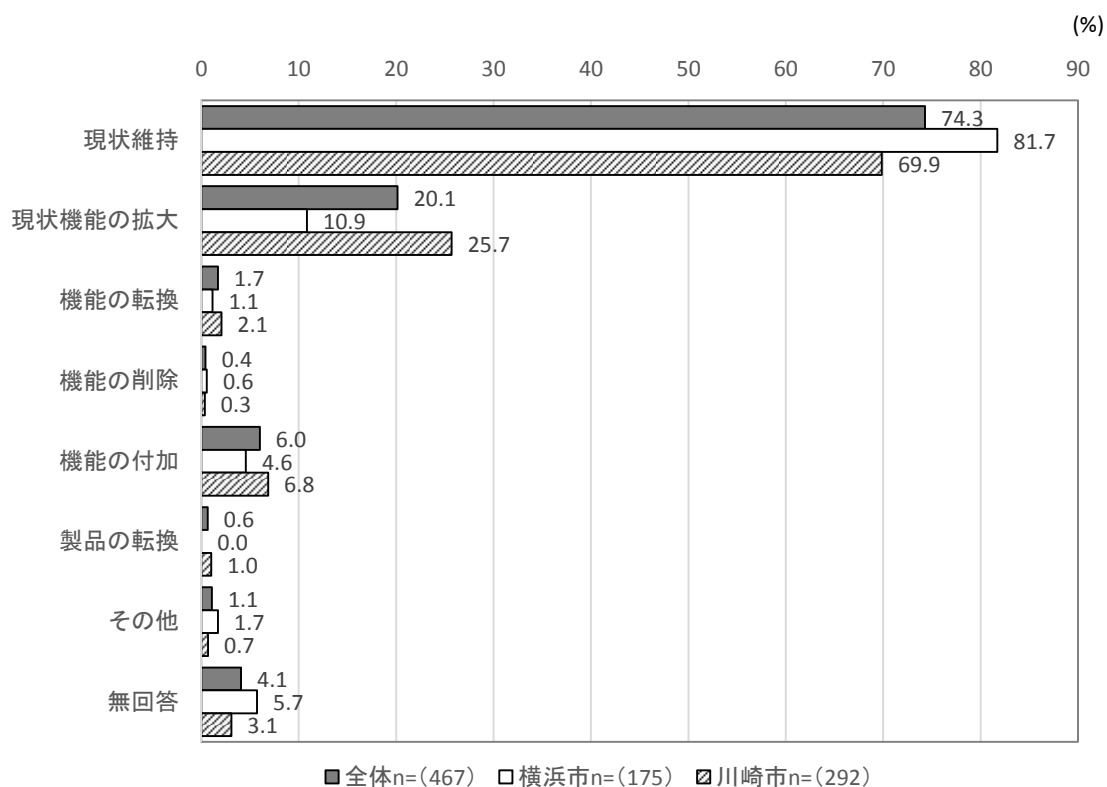


② 今後の事業所の機能

- 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。

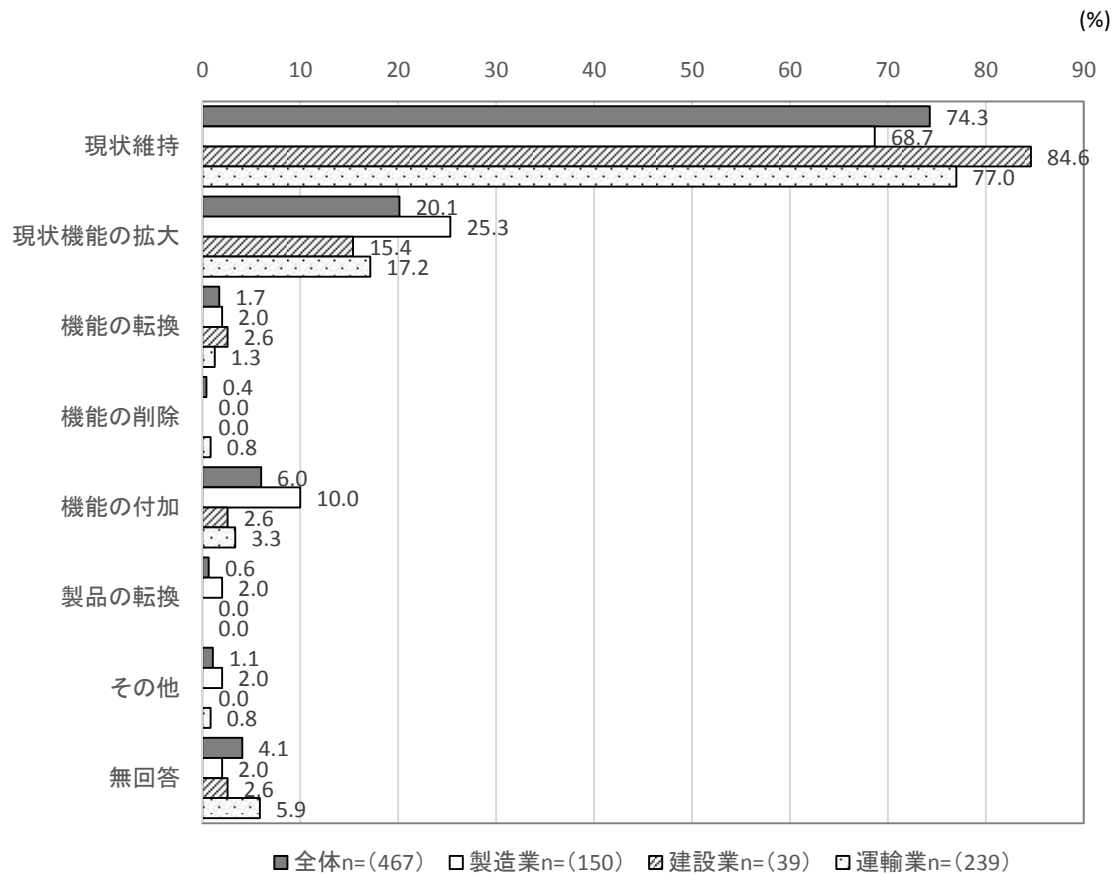
図表Ⅲ-29 今後の事業所の機能



● 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。

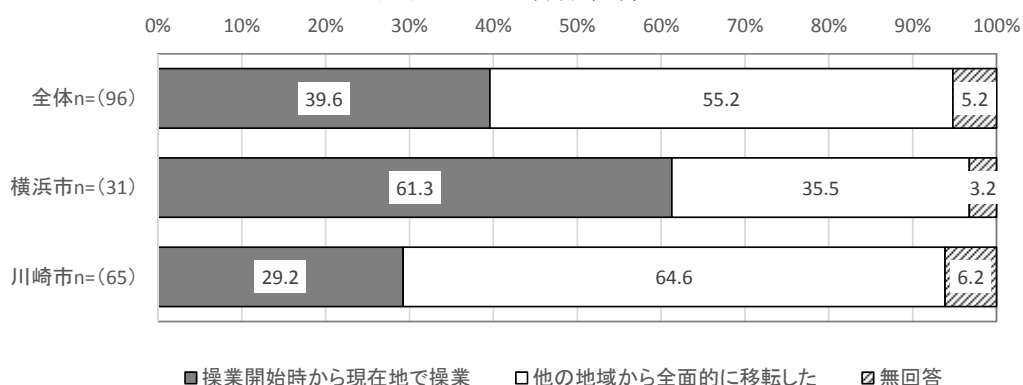
図表Ⅲ-30 今後の事業所の機能 業種別



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



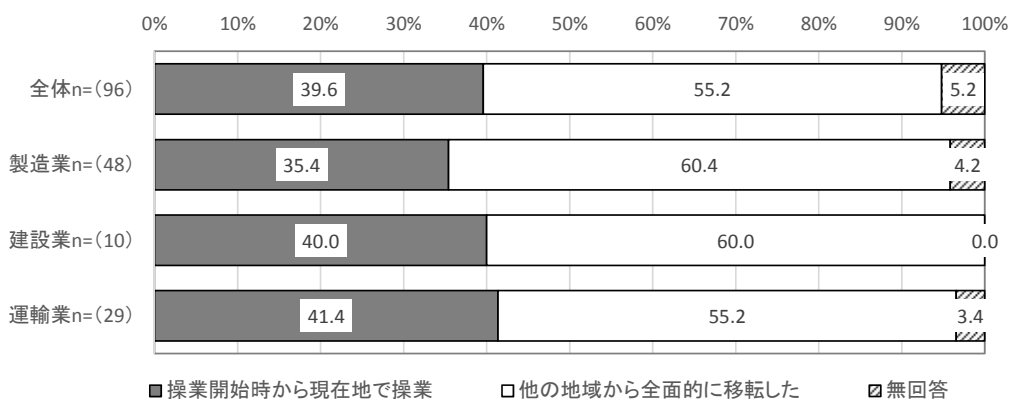
[移転もと地域の状況]

	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。

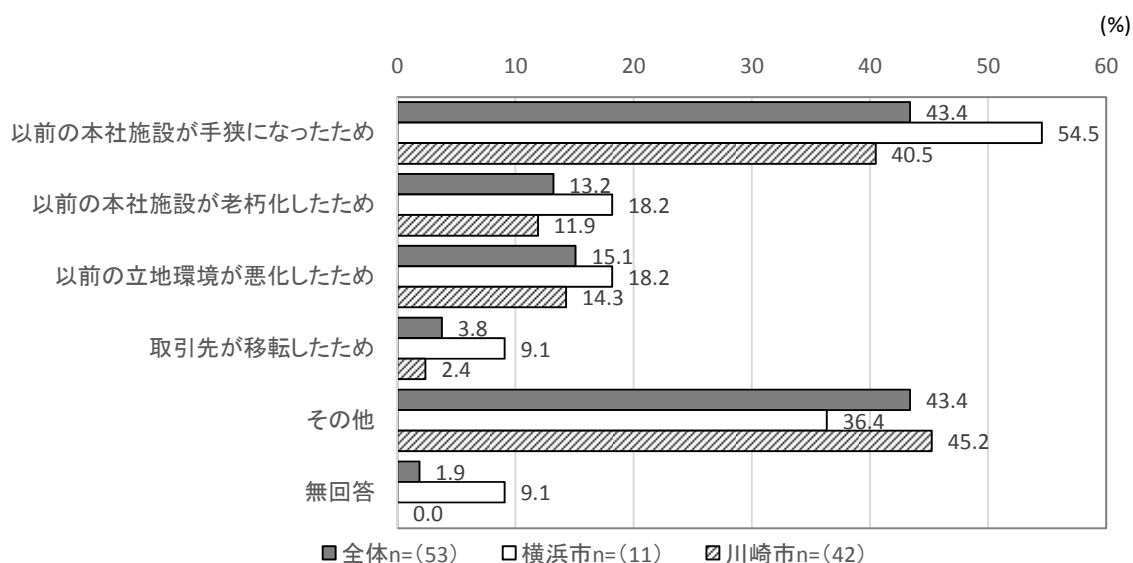
図表Ⅲ-32 操業経緯 業種別



● 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



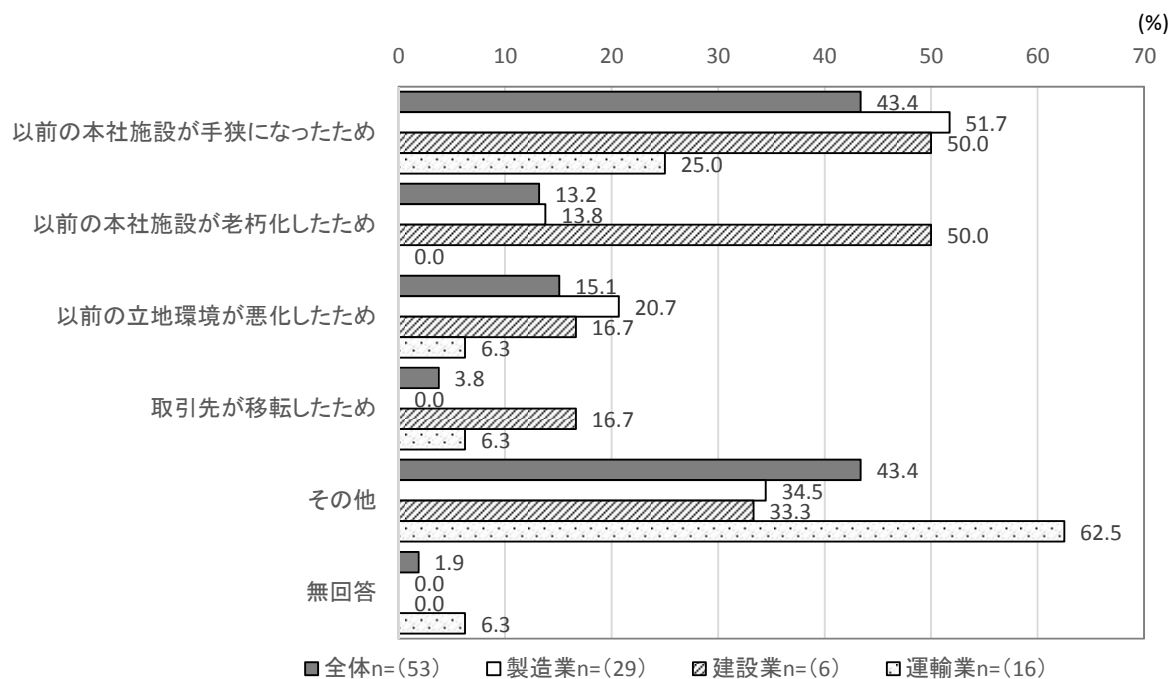
[その他回答の主なコメント]

- 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

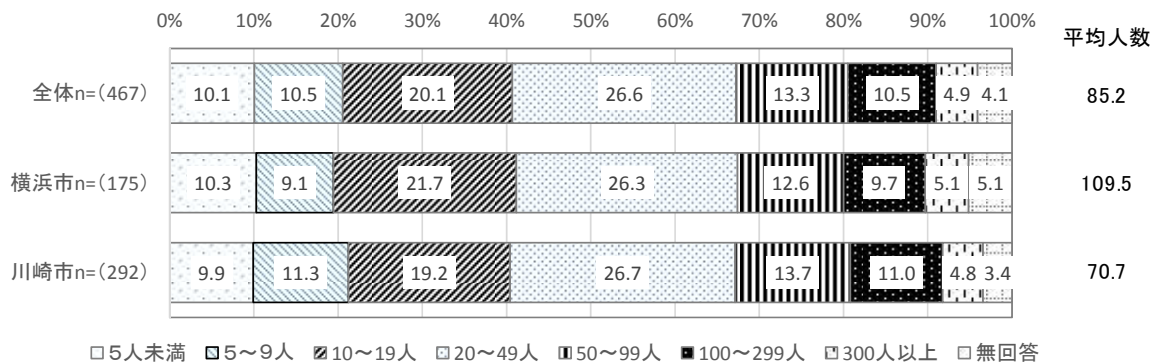
### ① 従業員数の現状

#### 【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。

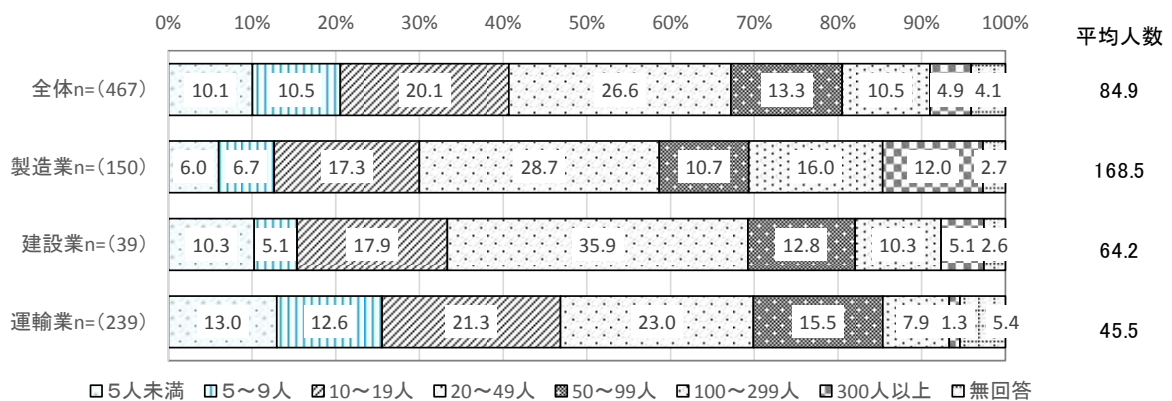
図表Ⅲ-35 従業員数合計



● 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



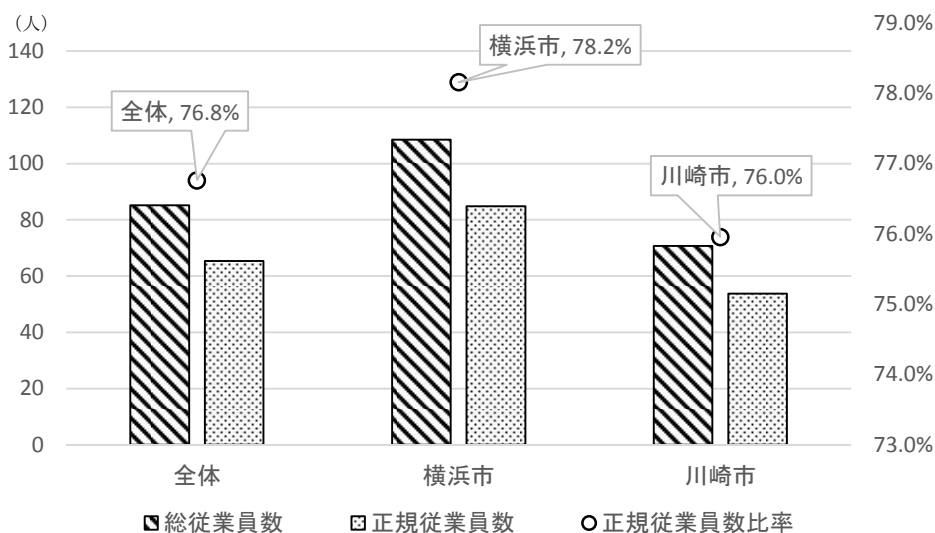
【正規従業員数】

- 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



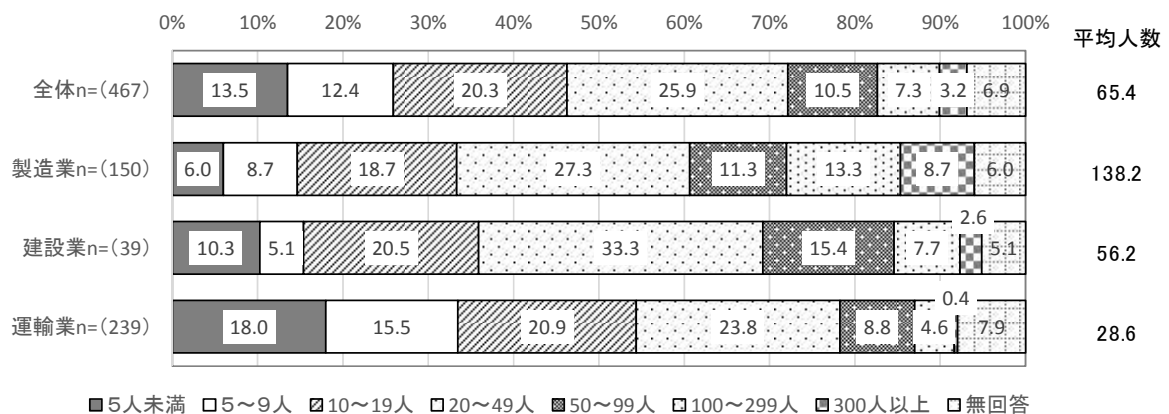
[正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）]



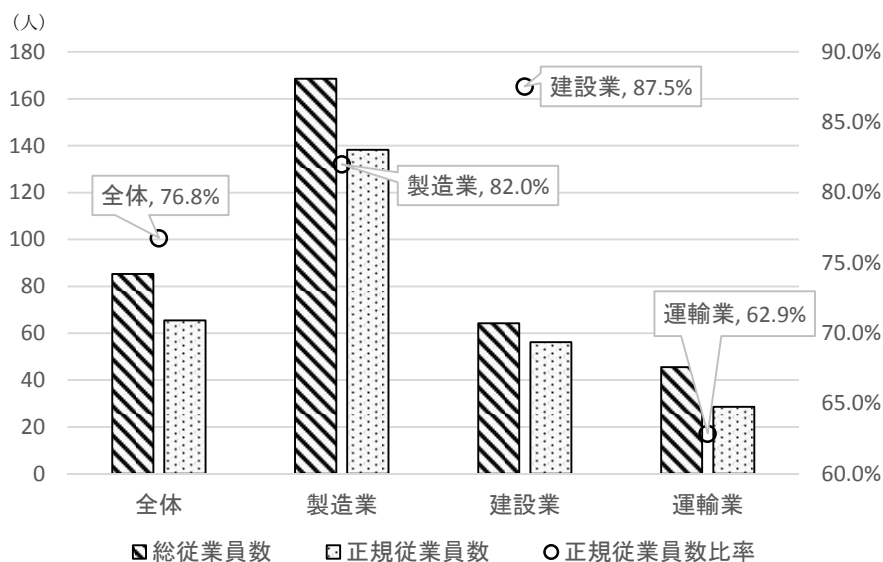
- 正規従業員数平均は製造業が138.2人、建設業が56.2人、運輸業が28.6人
- 正規従業員数が従業員数合計に占める割合は、建設業が最も高く、次いで製造業、運輸業の順

- ・ 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）]

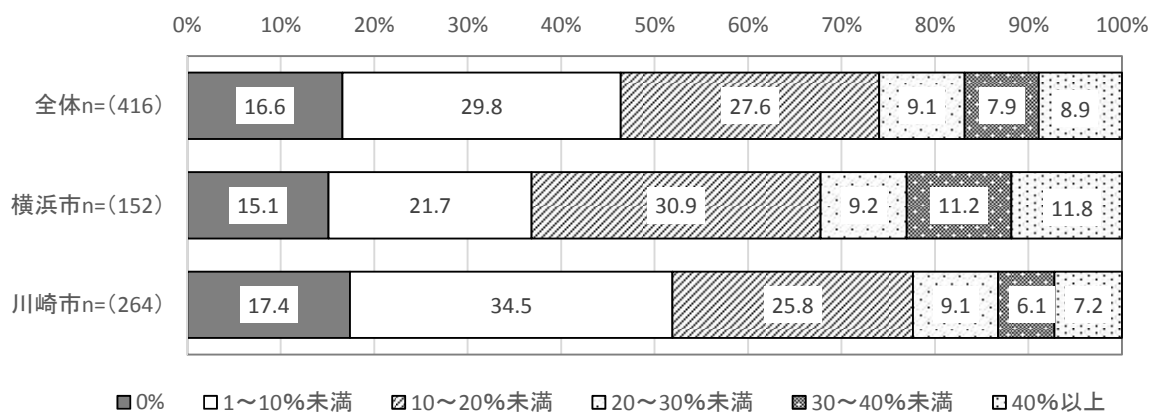


【女性従業員比率】

● 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

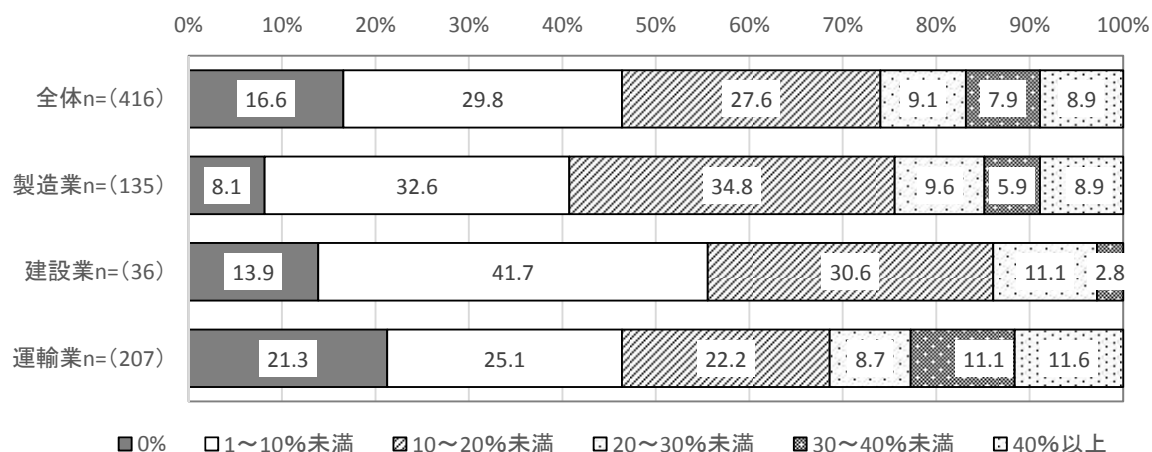


(注) 集計母数は従業員数合計及び女性従業員数の合計を回答している416事業所(以下、同様)。

● 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

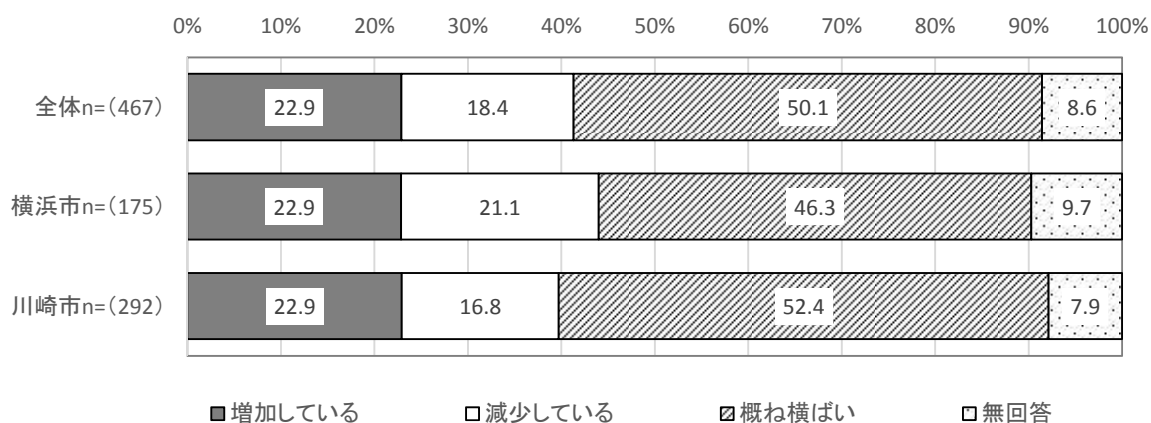


② 過去4年間の従業員数の増減

● 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。

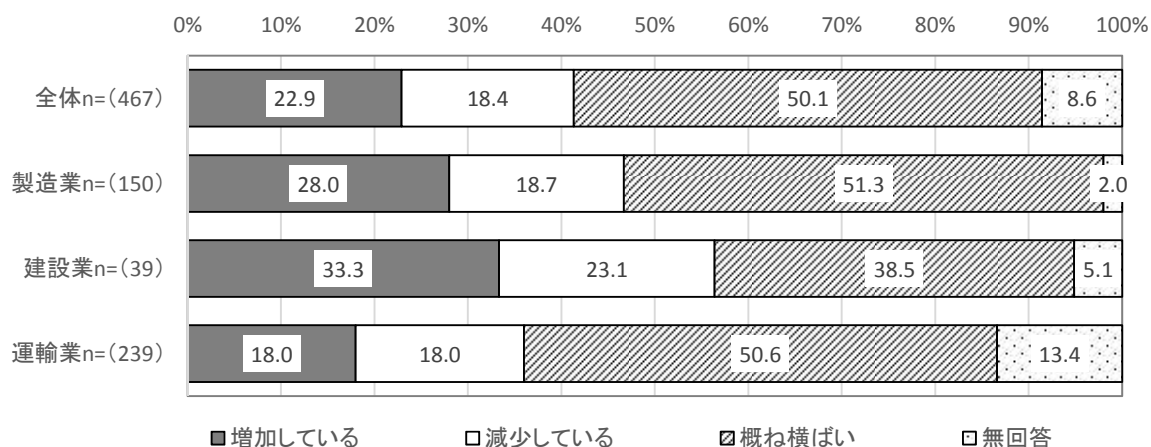
図表Ⅲ-41 過去4年間の従業員数の増減



● 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



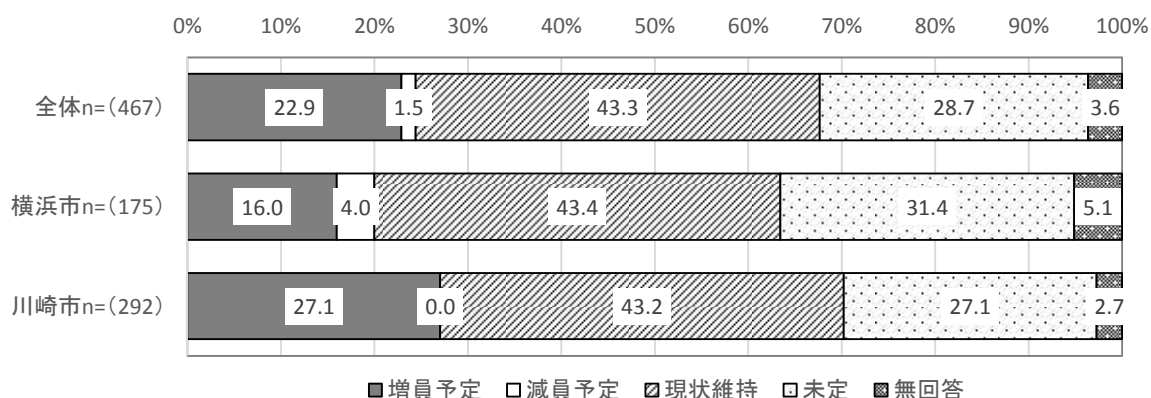
③ 今後3年間の従業員数の増減予定・計画

● 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。

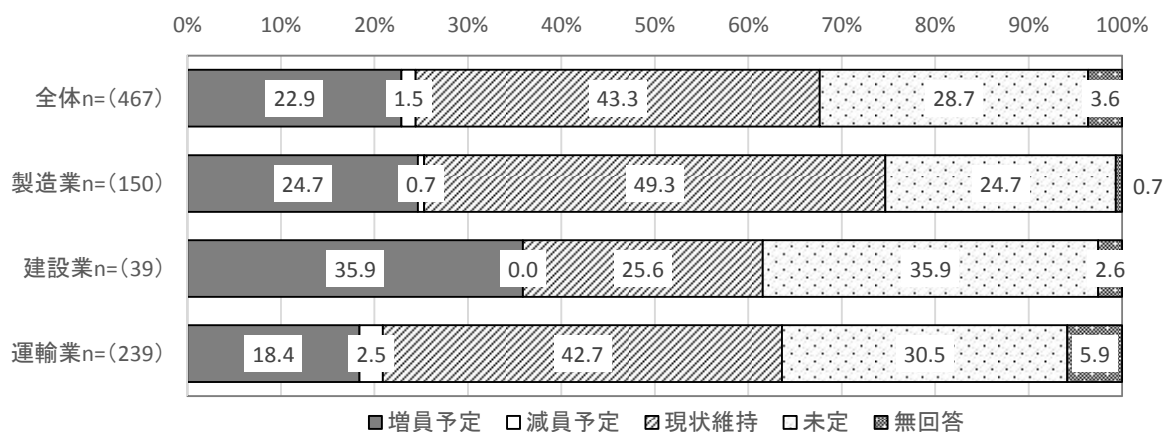
図表Ⅲ-43 今後3年間の従業員数の増減予定・計画



● 「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

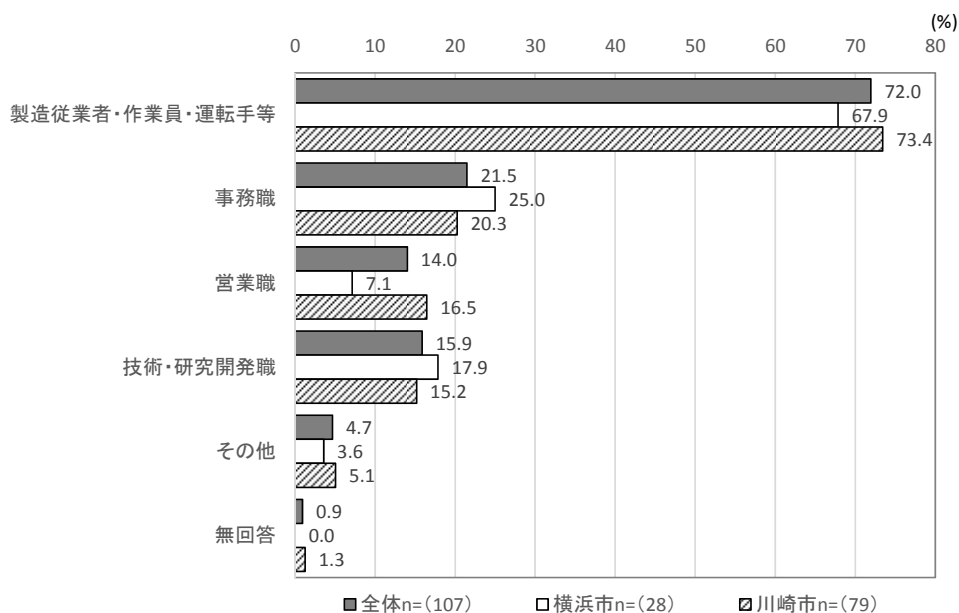


#### ④ 増員予定の職種

● 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。

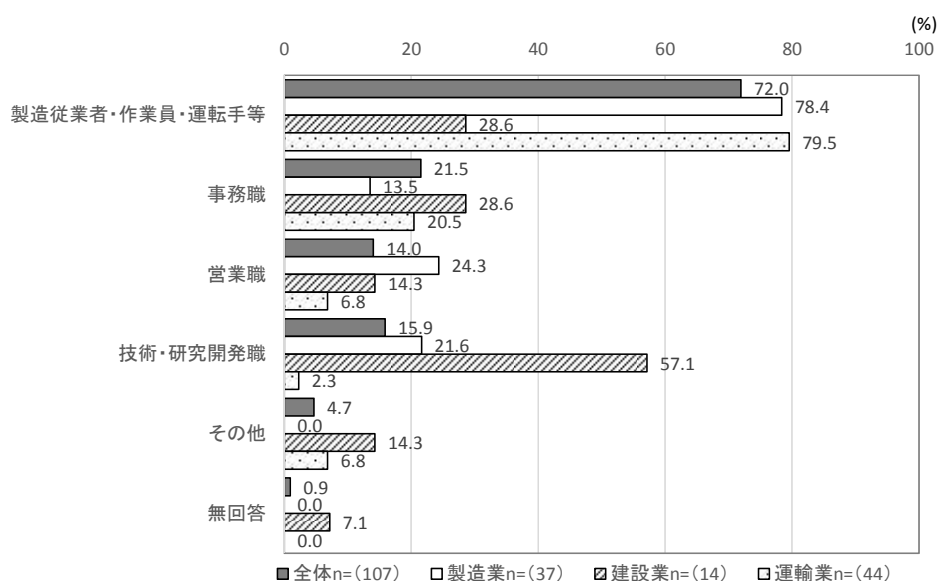
図表Ⅲ-45 増員予定の職種



● 「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

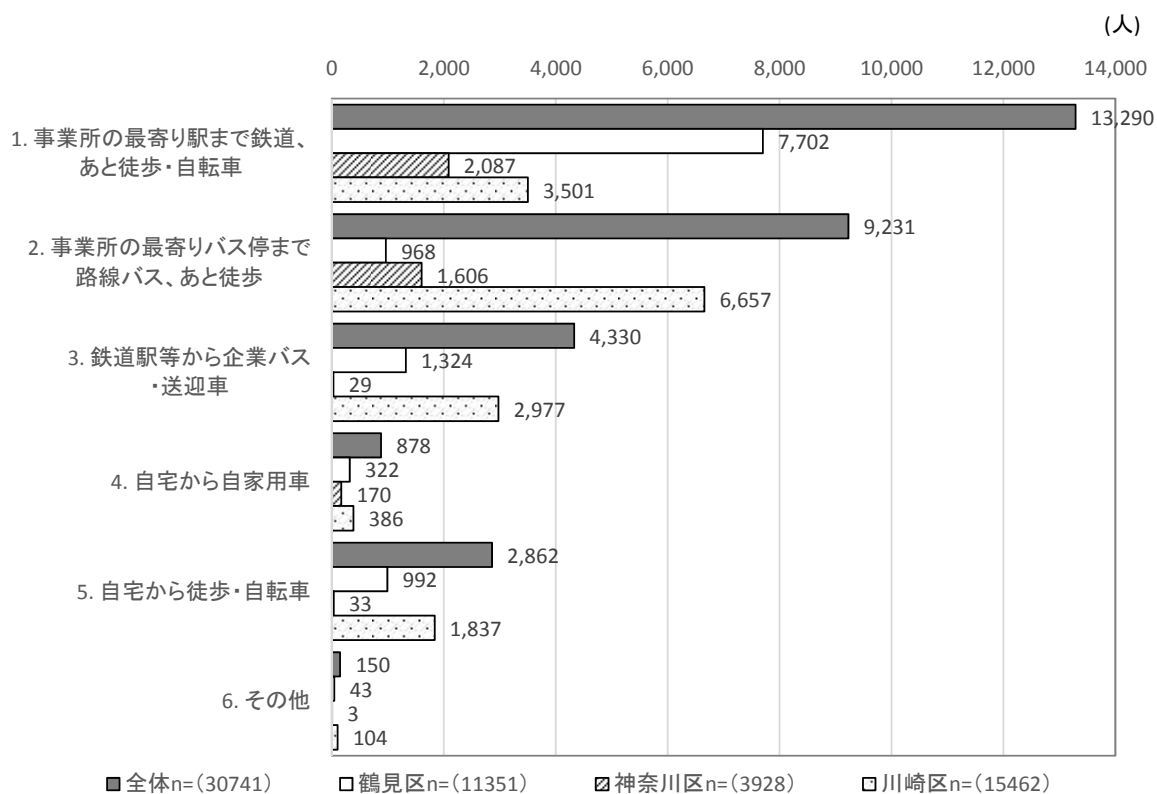


エ 従業員の通勤手段

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。

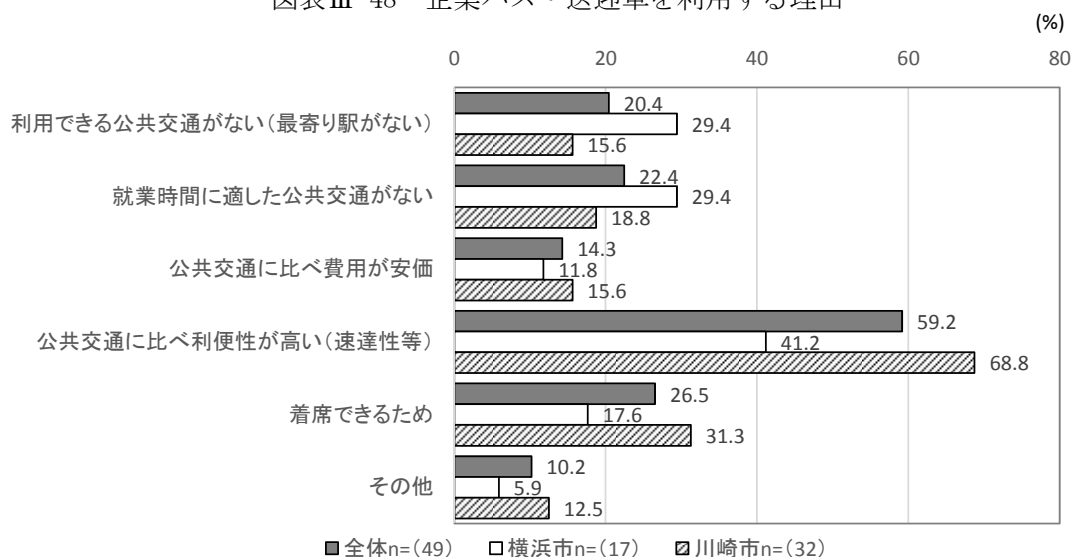


② 企業バス・送迎車を利用する理由

● 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。

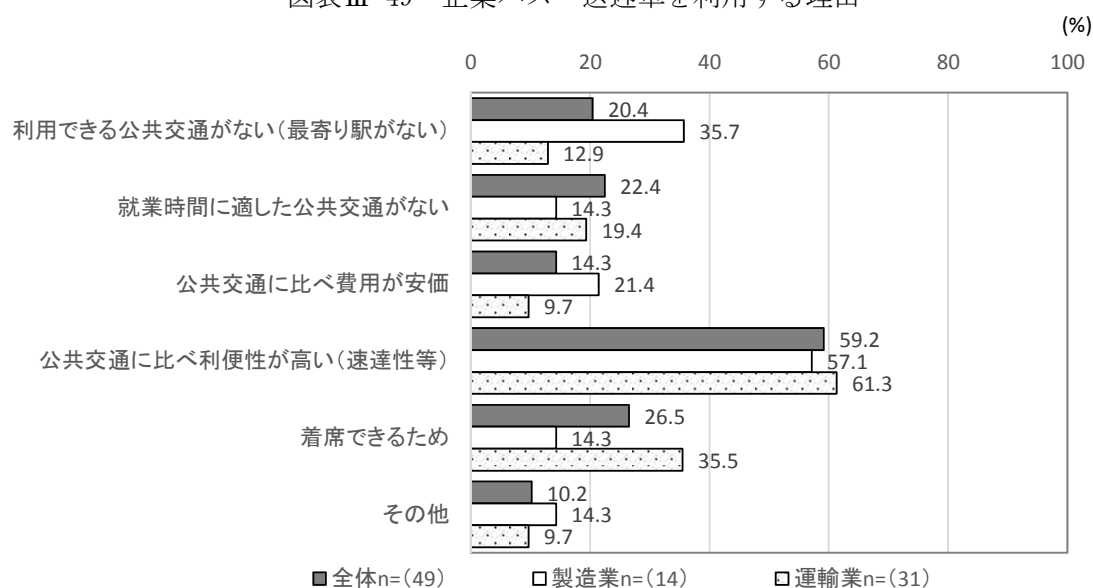
図表Ⅲ-48 企業バス・送迎車を利用する理由



● 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



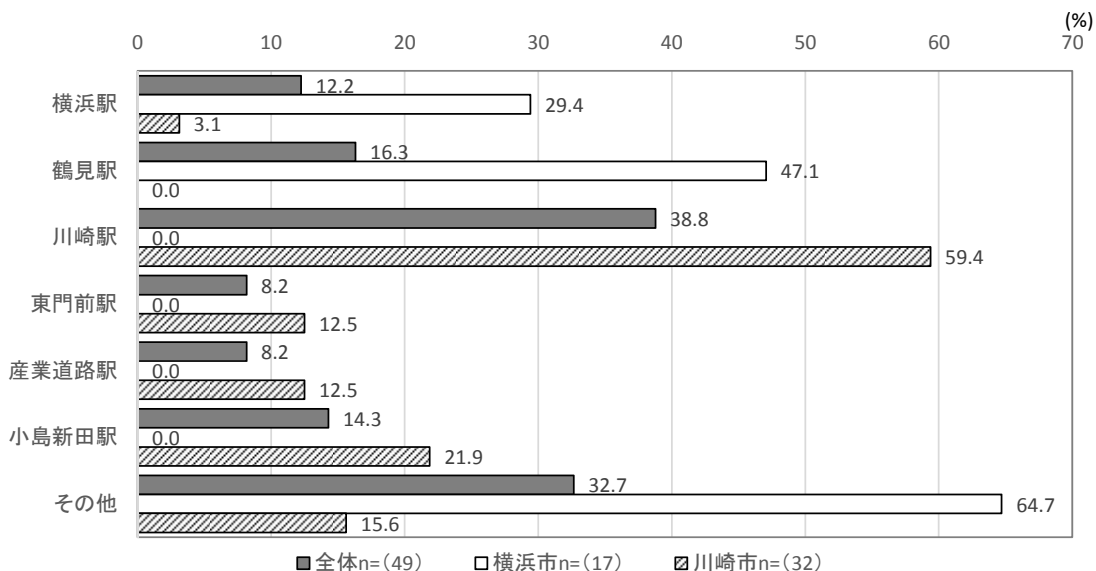
※建設業は回答母数が2件と少ないため図表から除外した。

### 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。

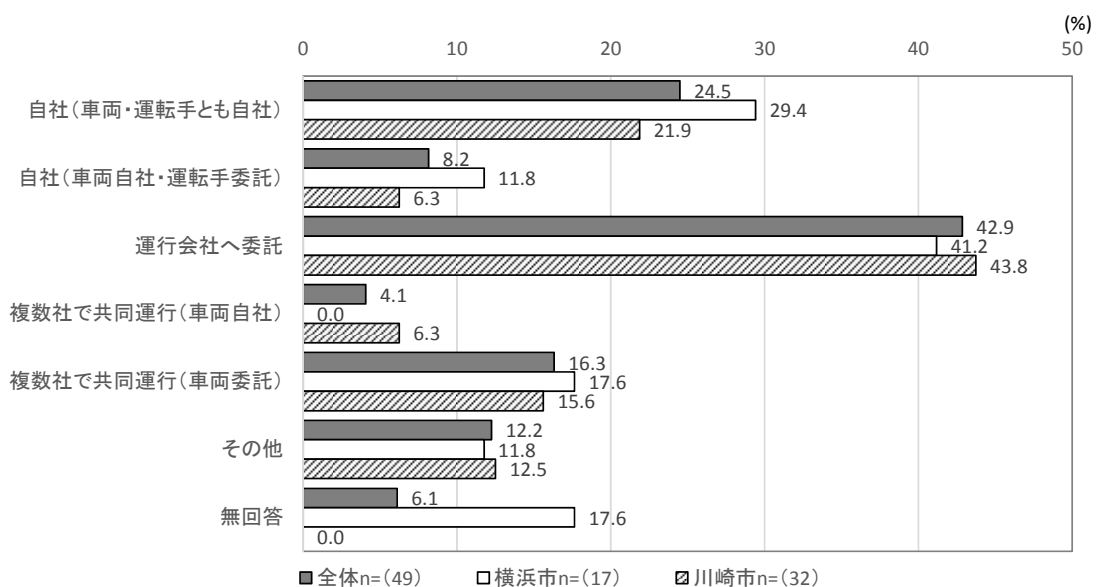
図表Ⅲ-50 企業バス・送迎車の発着駅



#### ● 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



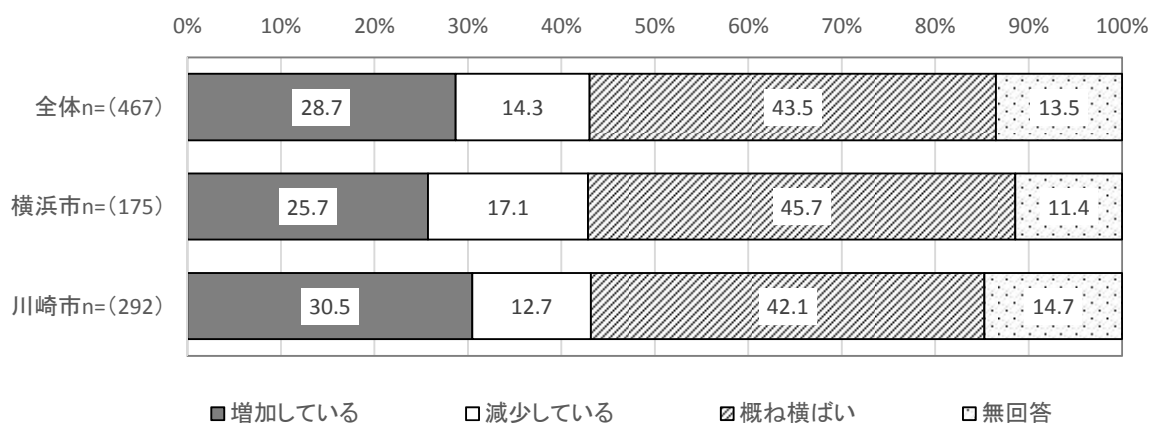
## オ 売上高

### 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。

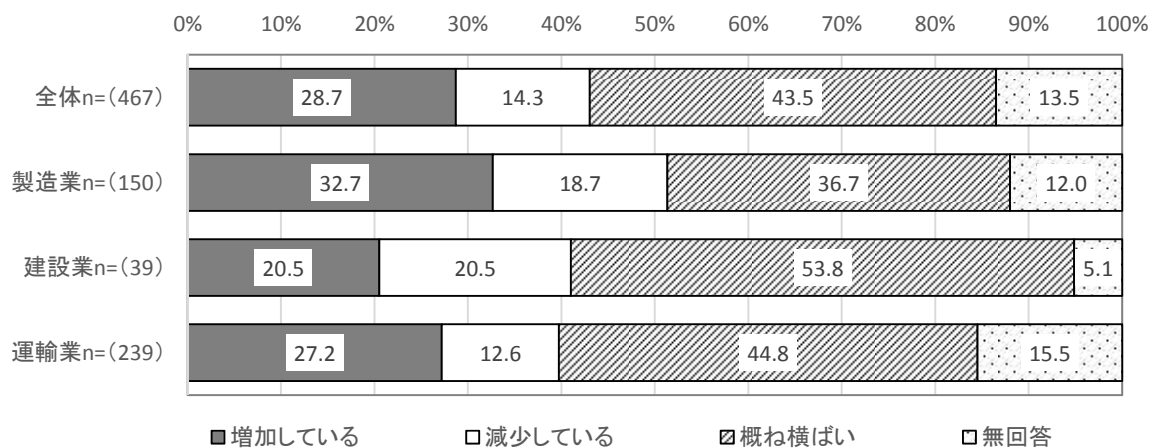
図表Ⅲ-52 過去4年間の売上高の推移



● 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。

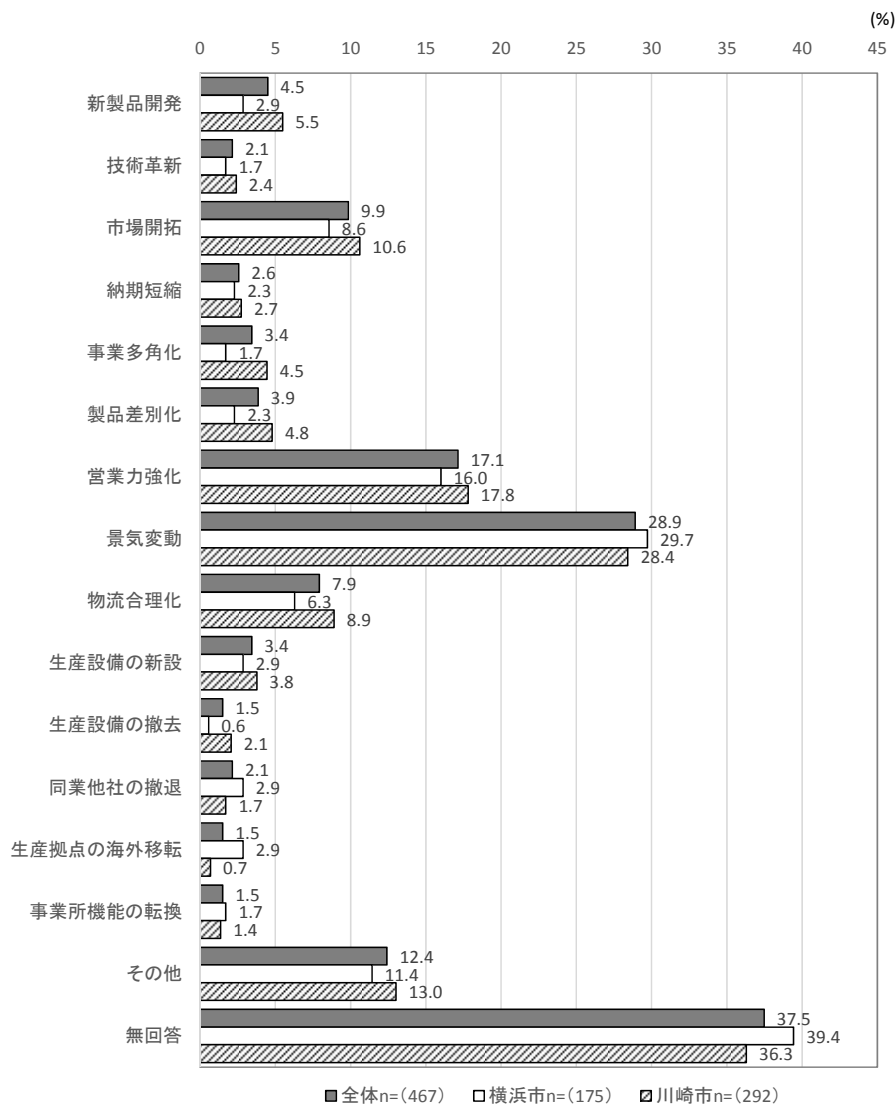
■ 運輸業

- ・ 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)

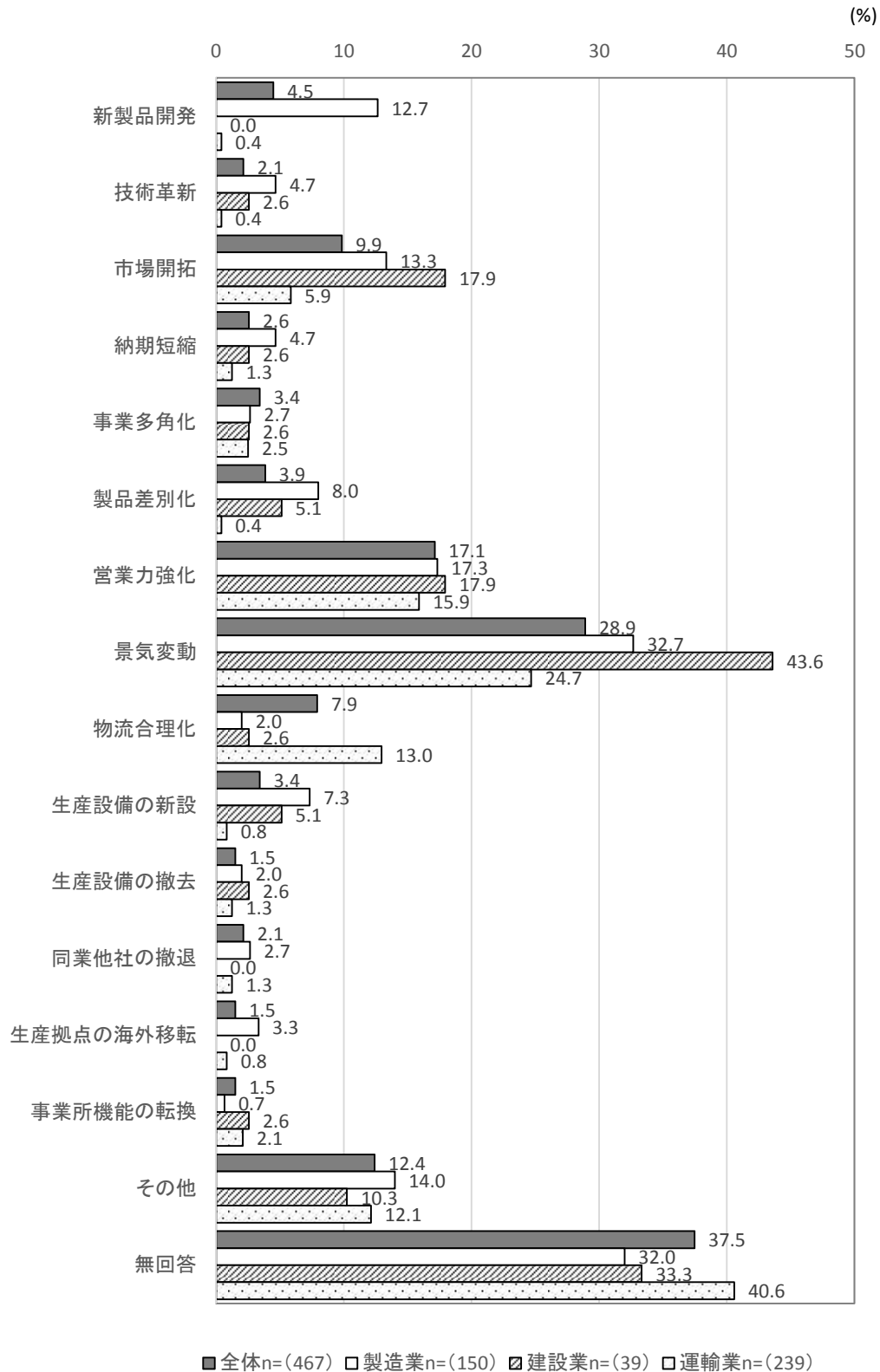
図表Ⅲ-54 売上高の増減理由



● 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



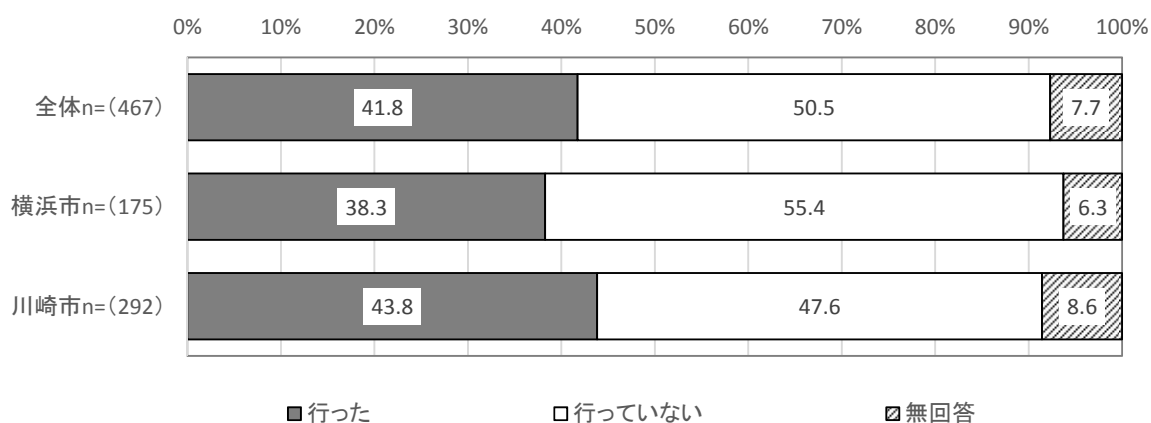
## カ 設備投資

### 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。

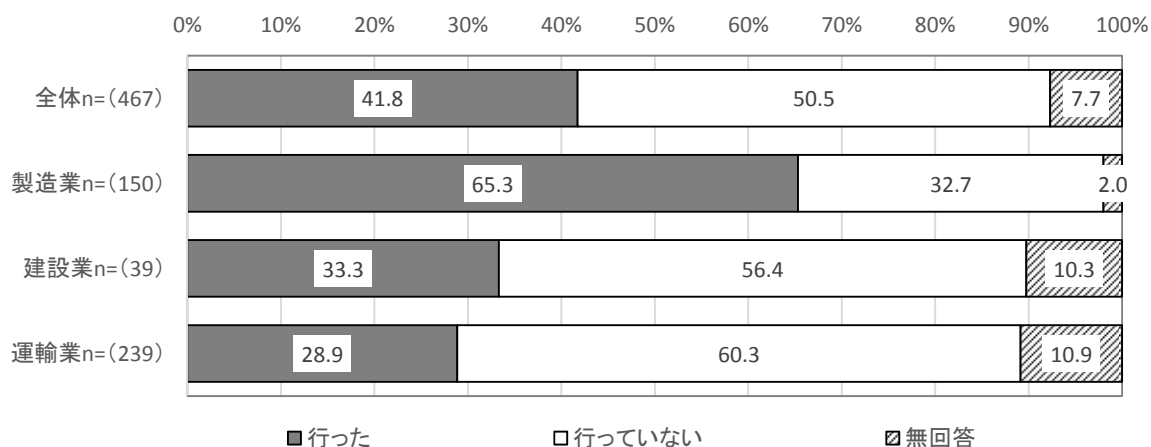
図表Ⅲ-56 過去4年間の設備投資実施有無



● 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

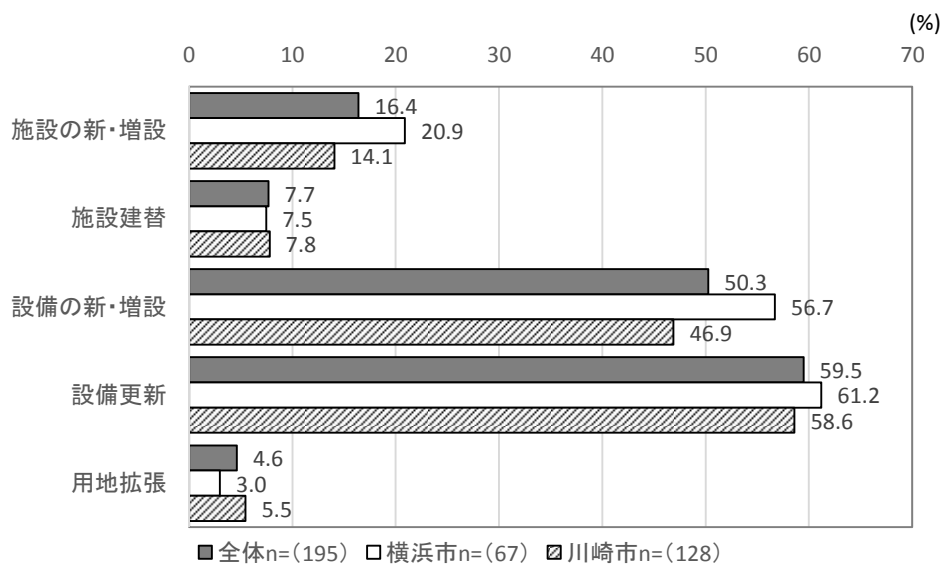


② 過去4年間の設備投資等の内容

● 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。

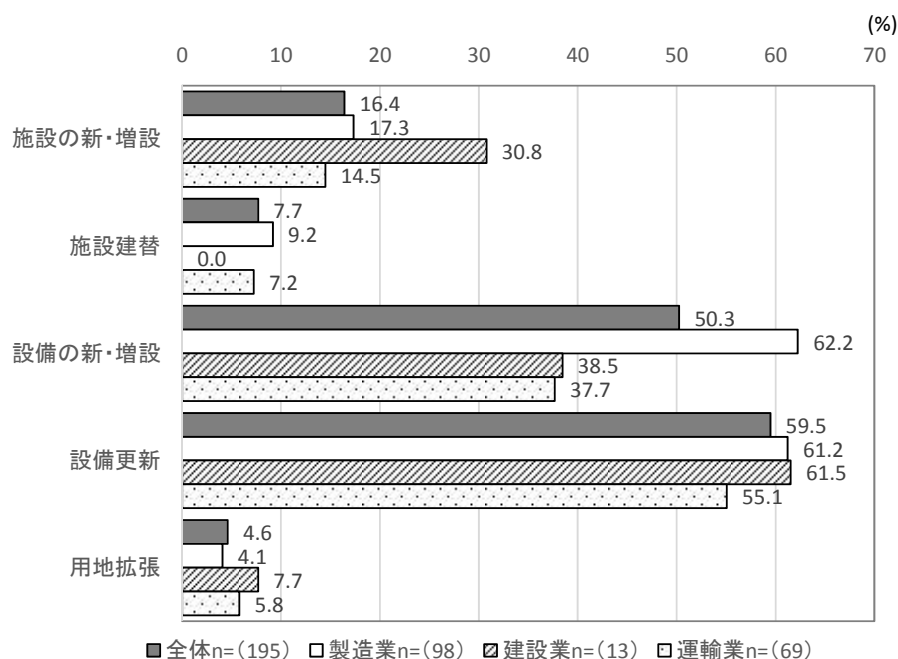
図表Ⅲ-58 過去4年間の設備投資の内容



● 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

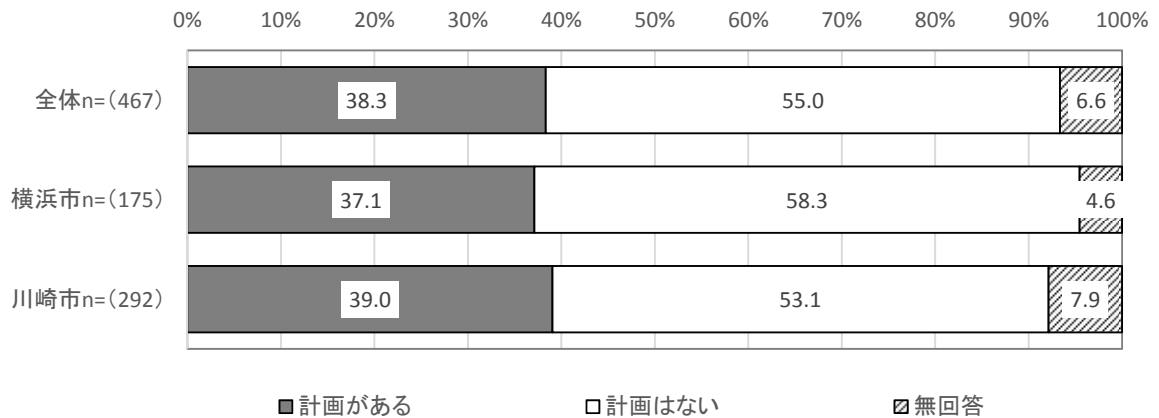


③ 今後の設備投資計画

● 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。

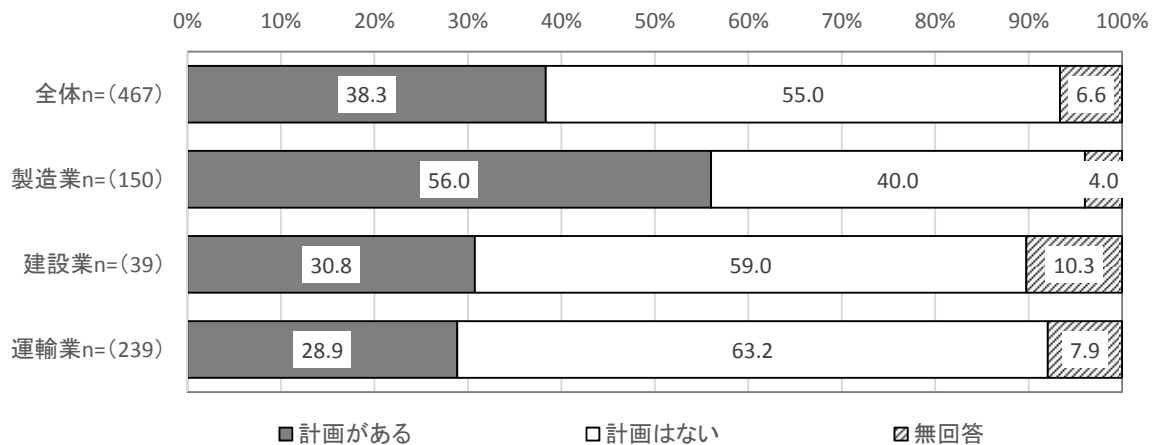
図表Ⅲ-60 今後の設備投資計画の有無



● 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





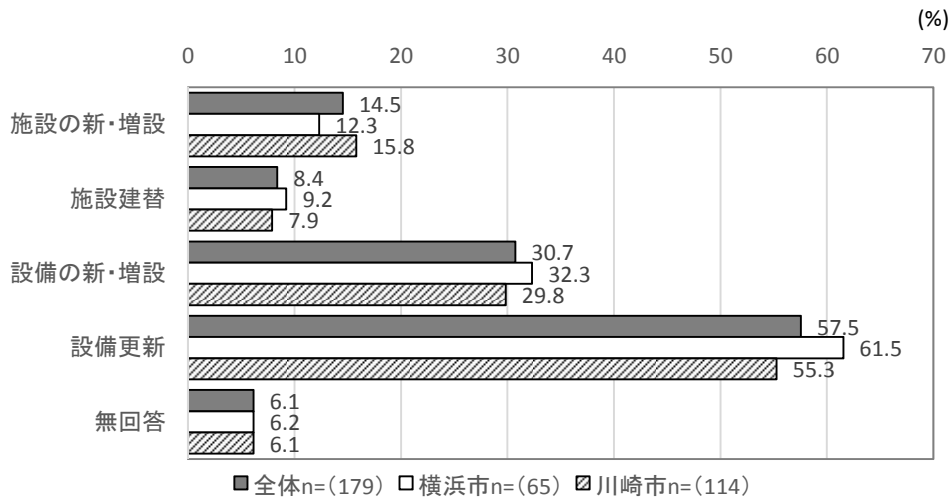
④ 今後の設備投資計画の内容・理由

【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。

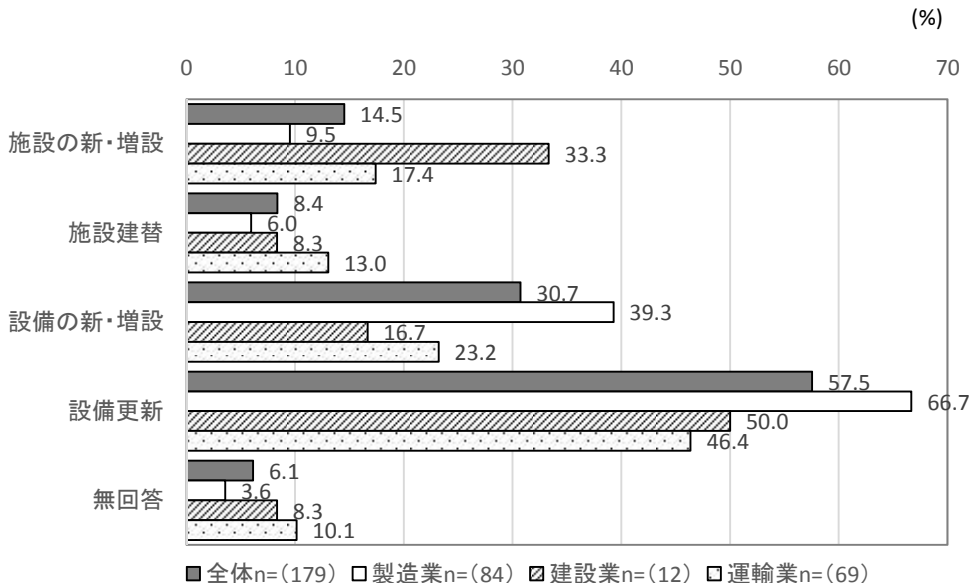
図表Ⅲ-62 設備投資計画の内容



● 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。

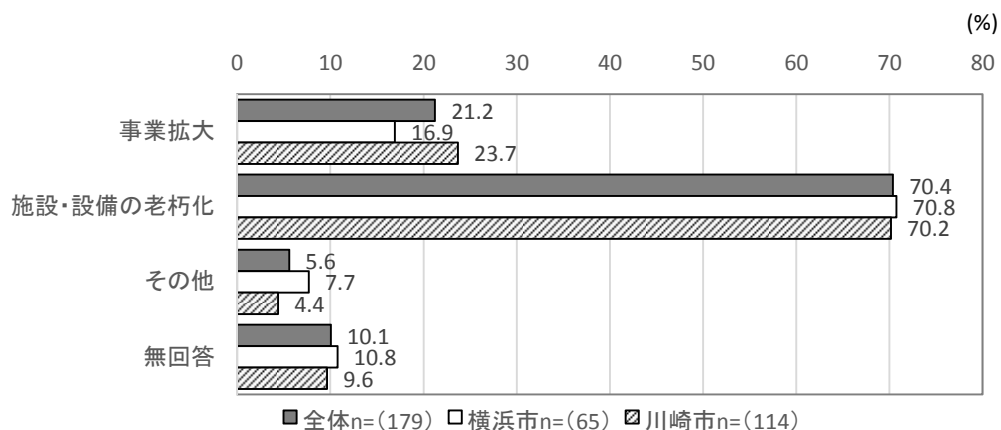
図表Ⅲ-63 設備投資計画の内容 業種別



【理由】

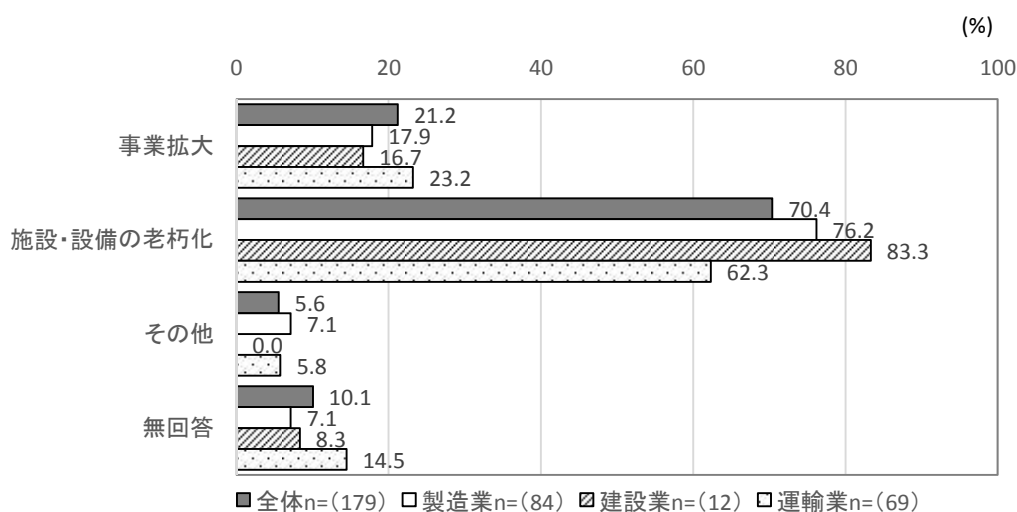
- 設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」が7割超、「事業拡大」は2割超
  - ・ 設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」（70.4%）が最も多く、「事業拡大」（21.2%）と続いている。
  - ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「施設・設備の老朽化」はともに70%超えと変わりはないが、「事業の拡大」では川崎市が23.7%に対し、横浜市は16.9%と川崎市が若干多い。

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

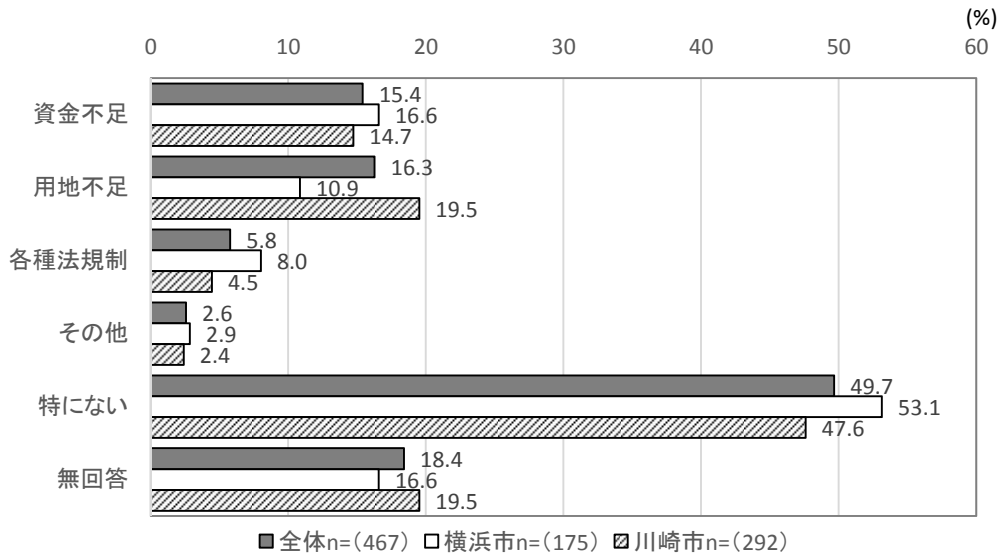


⑤ 今後の設備投資を検討する際の問題点・課題

● 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。

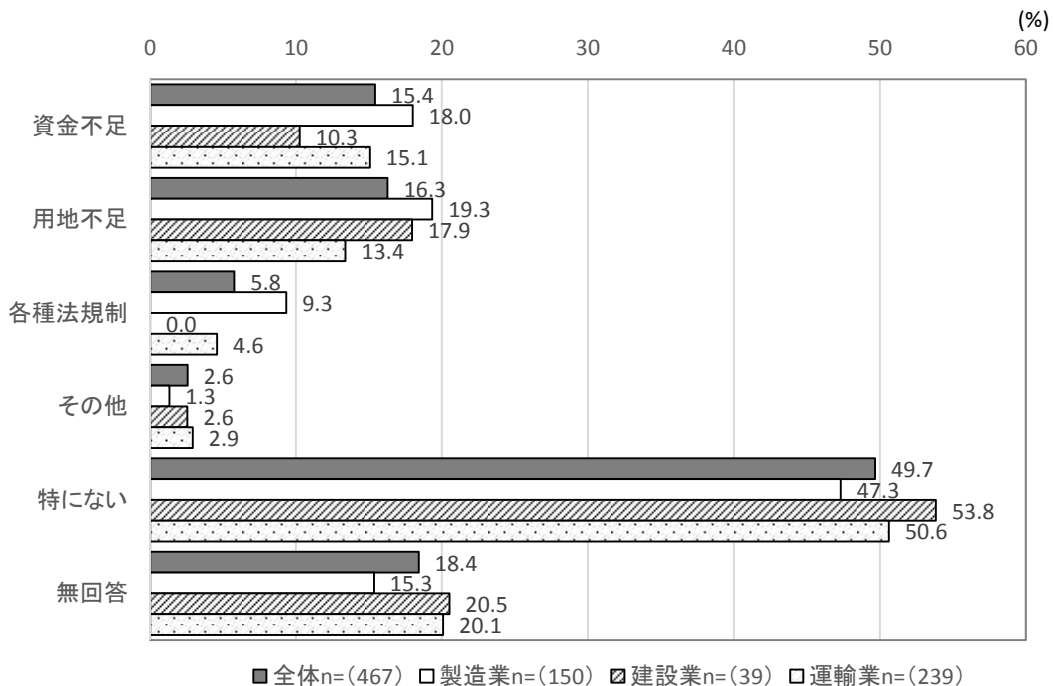
図表Ⅲ-66 今後の設備投資における問題点・課題



● 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



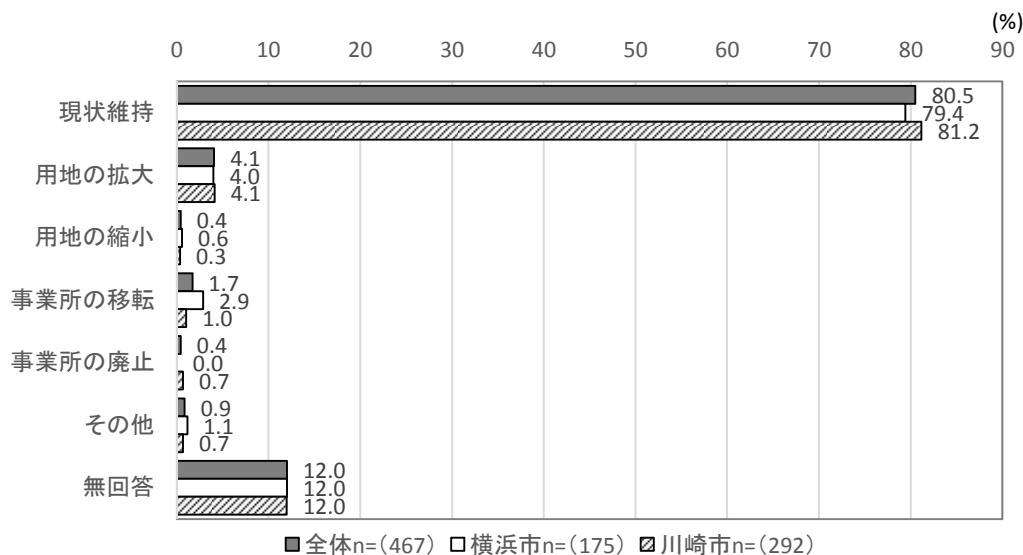
キ 用地展開

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。

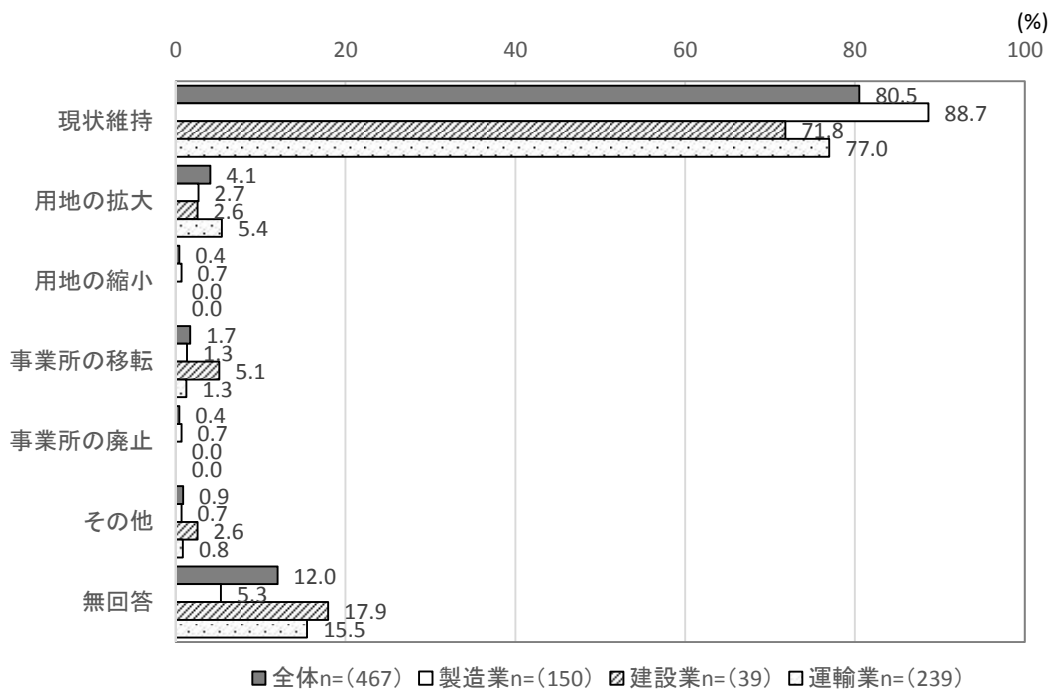
図表Ⅲ-68 今後の用地展開の意向



● 「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

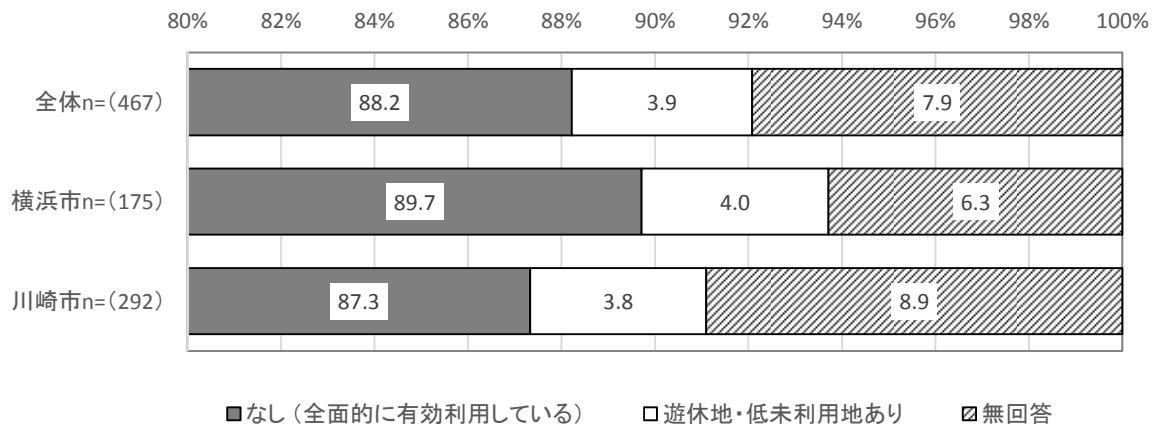
ア 遊休地・低未利用地

① 遊休地・低未利用地の推移

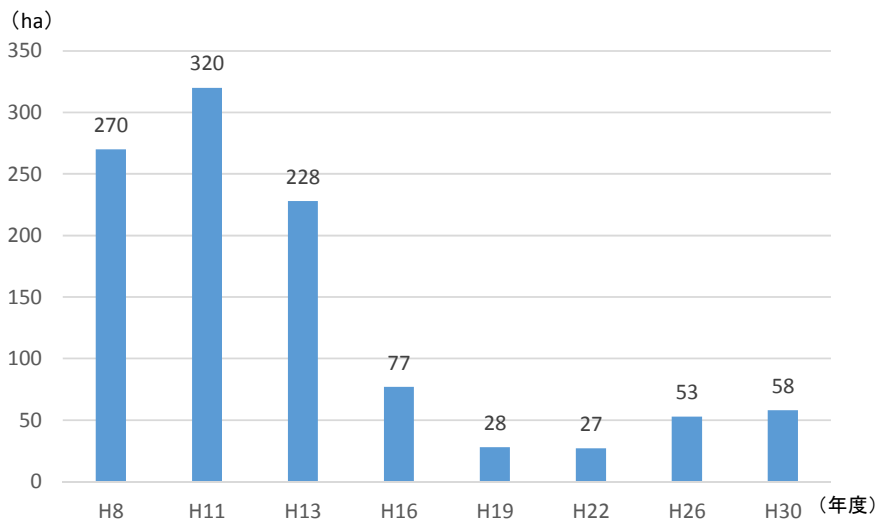
● 平成30年度の遊休地・低未利用地は8件・58.3haで、平成26年度に比べて件数、面積とも若干の増加

- ・ 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。

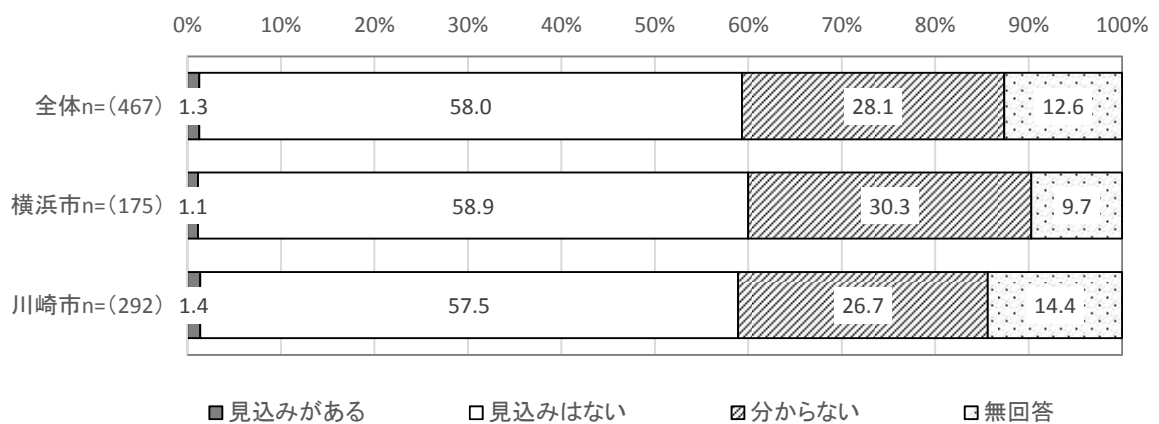
イ 今後の事業所用地の見込み

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	-	-	-



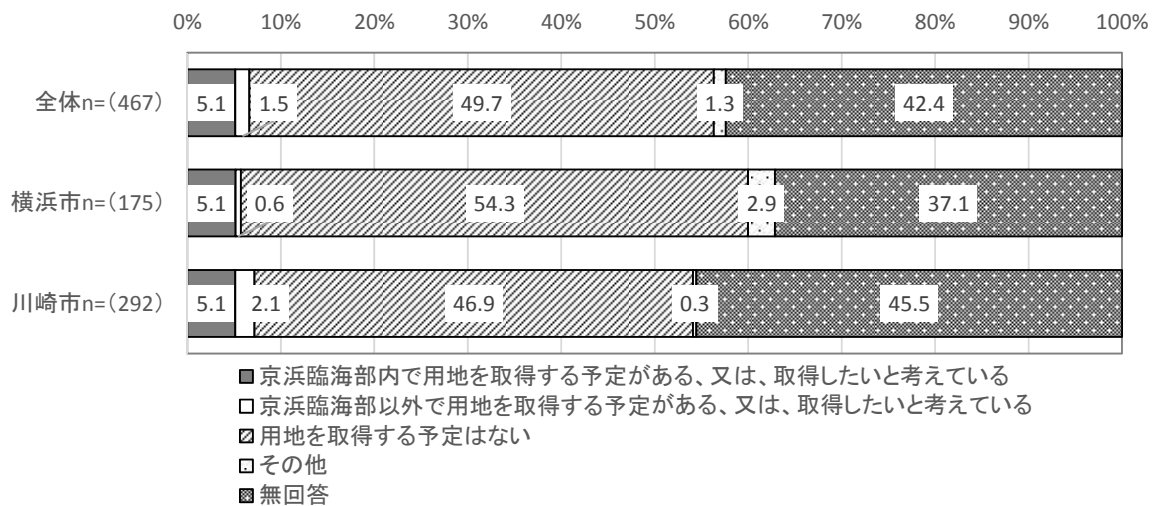
② 今後の用地・施設等の取得見込み

● 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

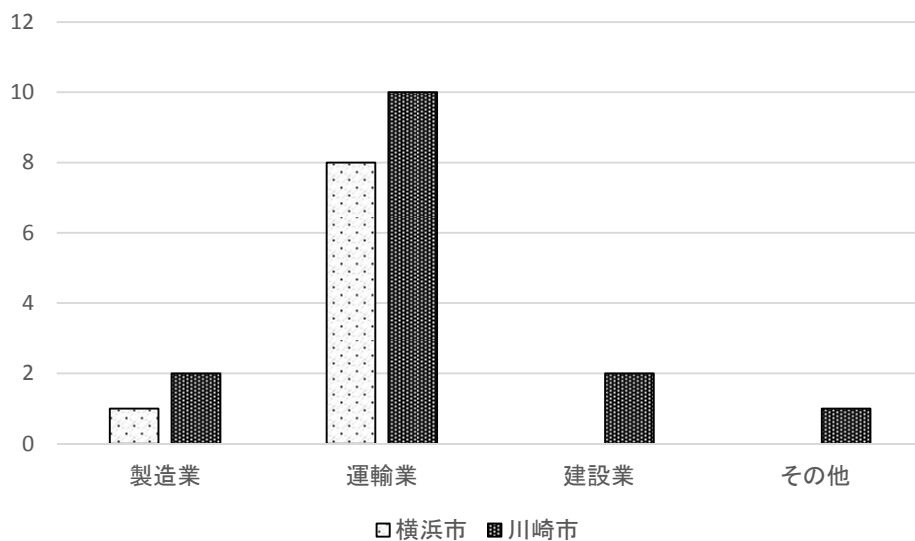
● 取得見込みのある事業所は運輸業が18事業所

- ・ 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

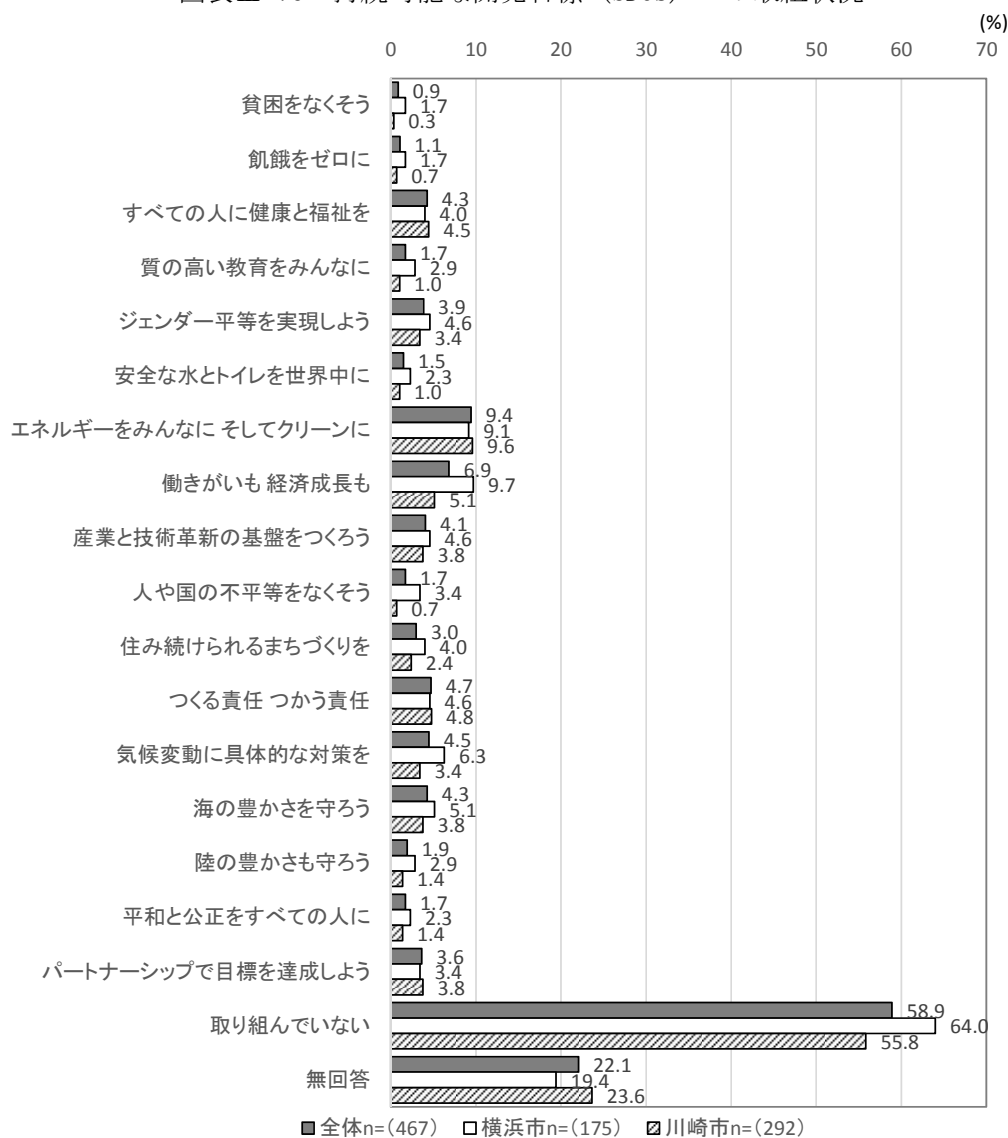
##### ア 持続可能な開発目標 (SDGs) への取組

##### 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

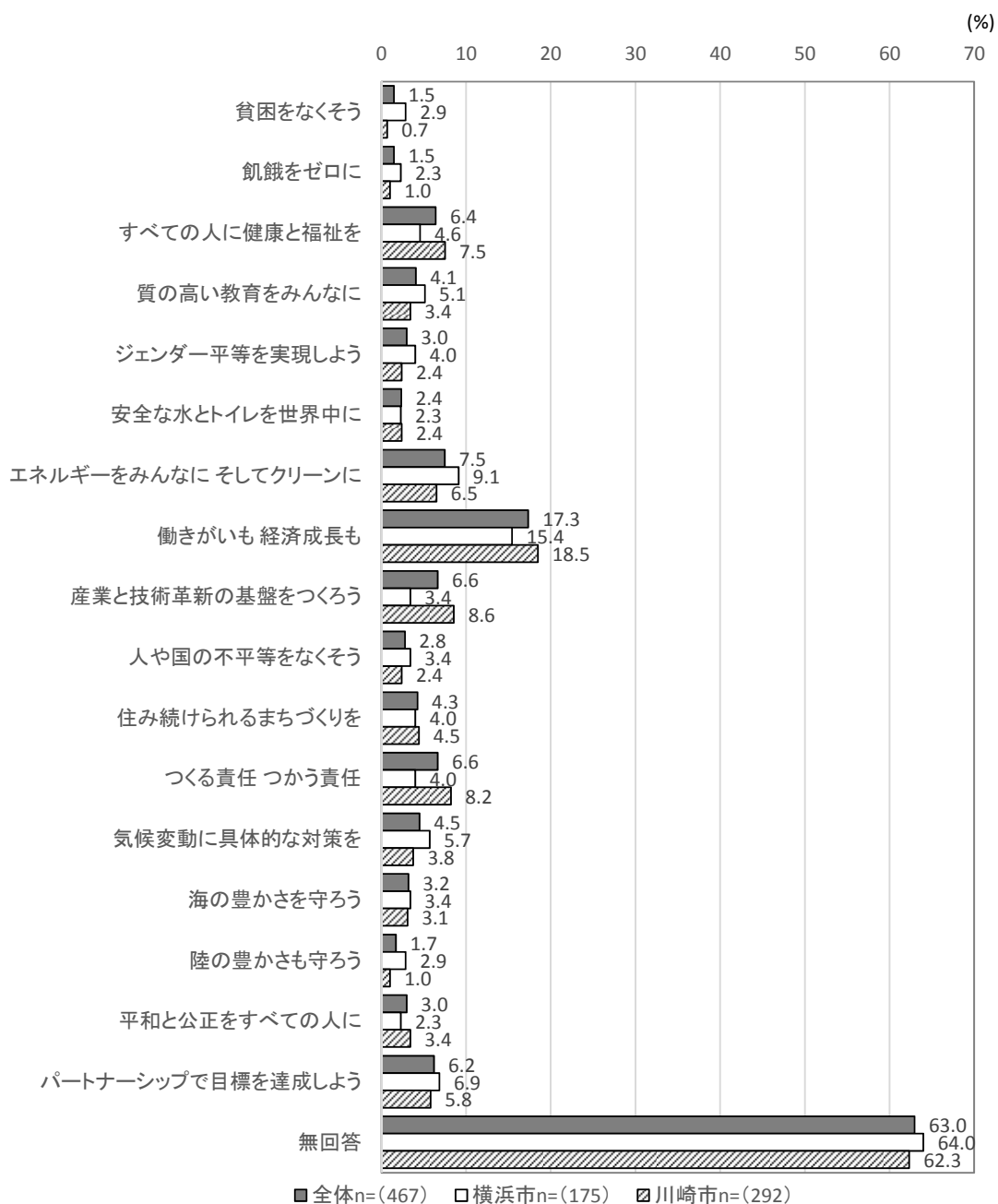


② 今後検討又は実施したい持続可能な開発目標（SDGs）への主な取組

● 「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）



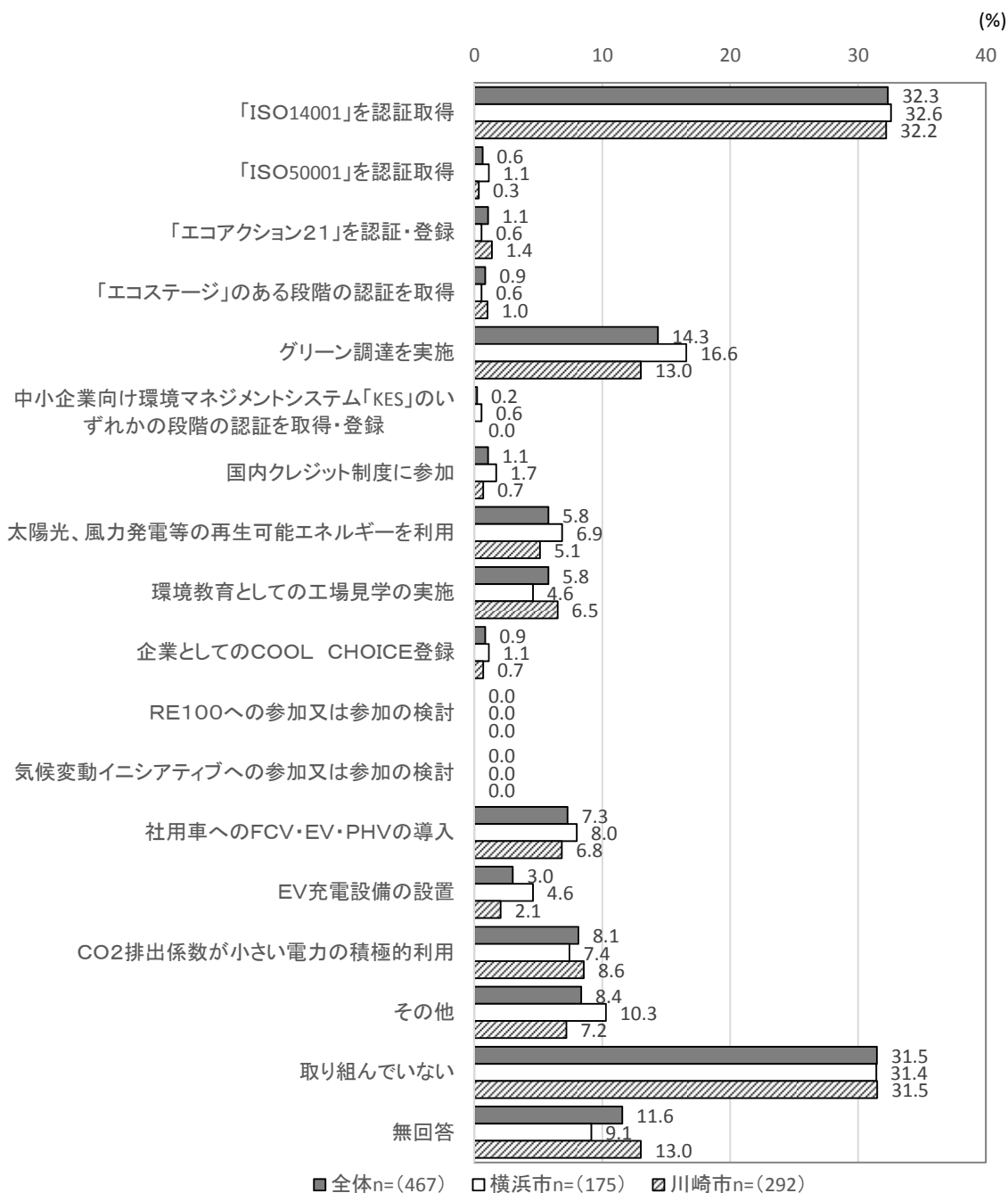
イ 環境に関する取組

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。

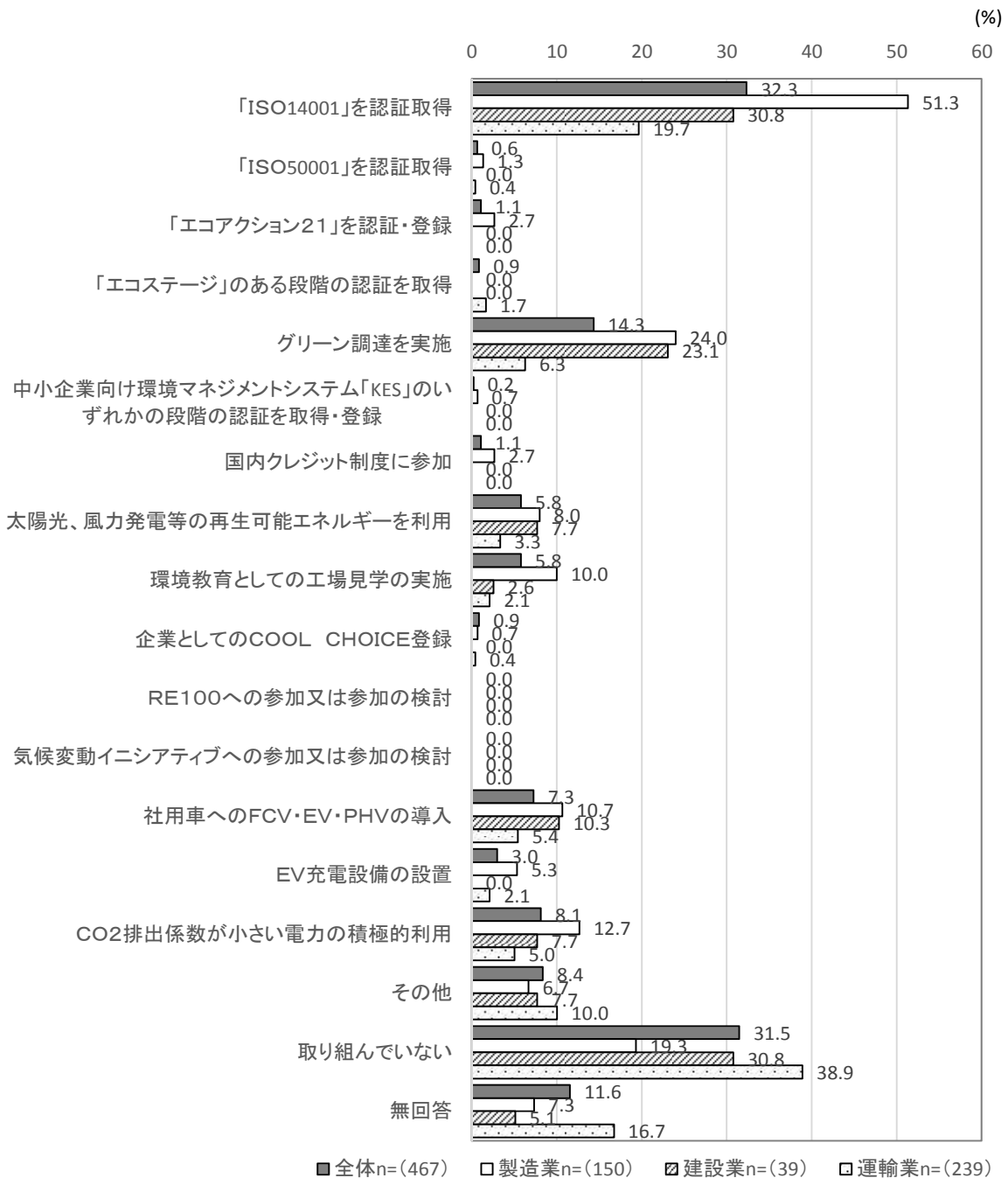
図表Ⅲ-78 環境に対する取組の実施状況



● 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



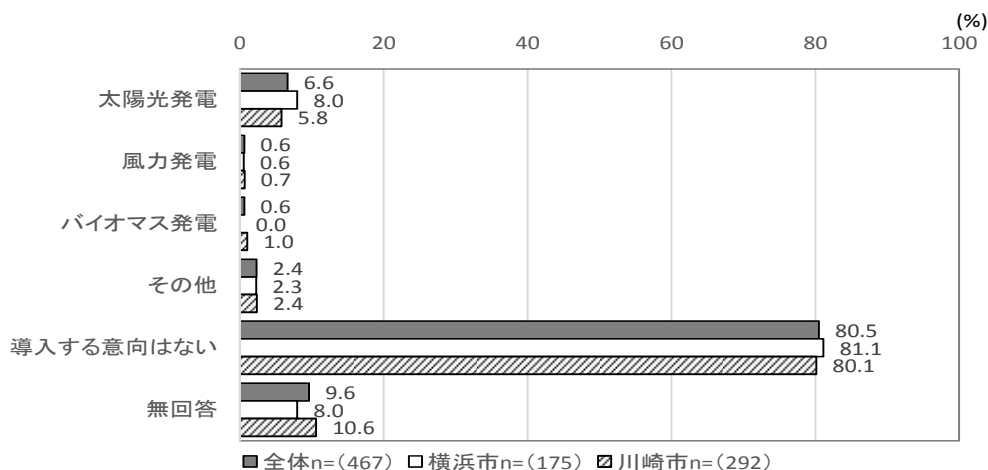
ウ 再生可能エネルギーに関する取組

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。

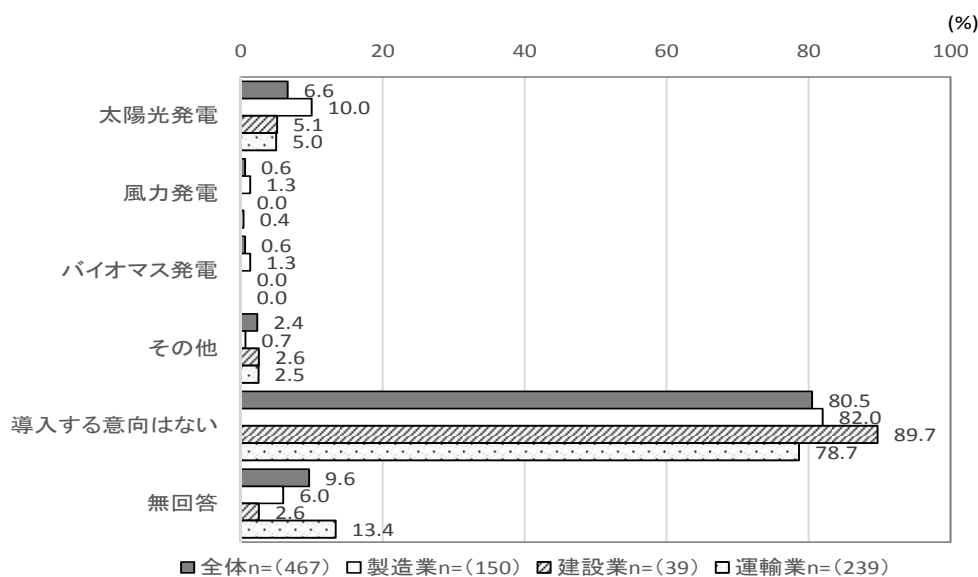
図表Ⅲ-80 再生可能エネルギーの導入意向



● 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

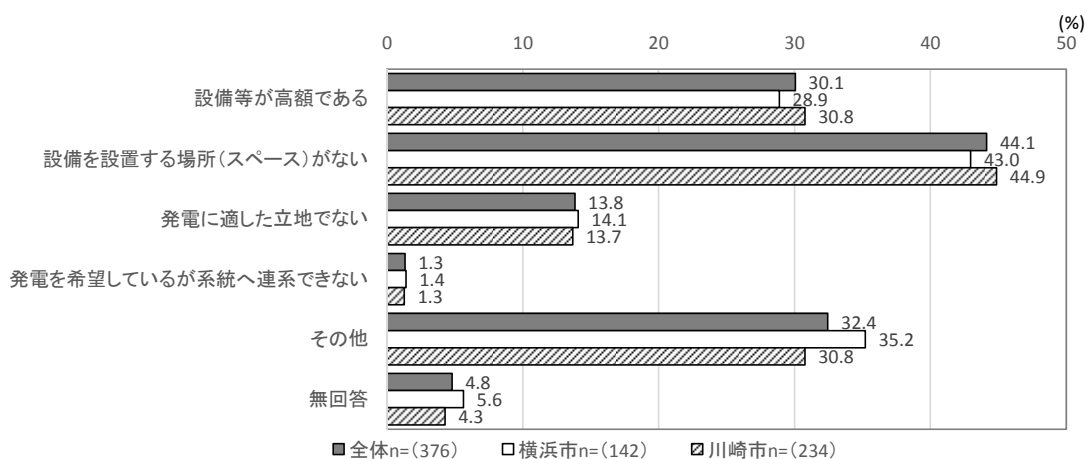


② 導入しない理由

● 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。

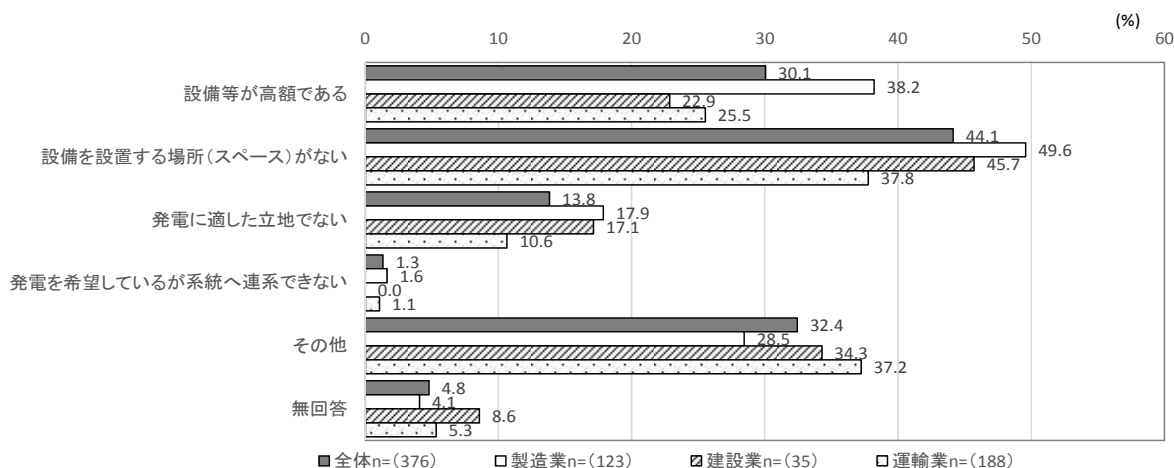
図表Ⅲ-82 再生可能エネルギーを導入しない理由



● 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

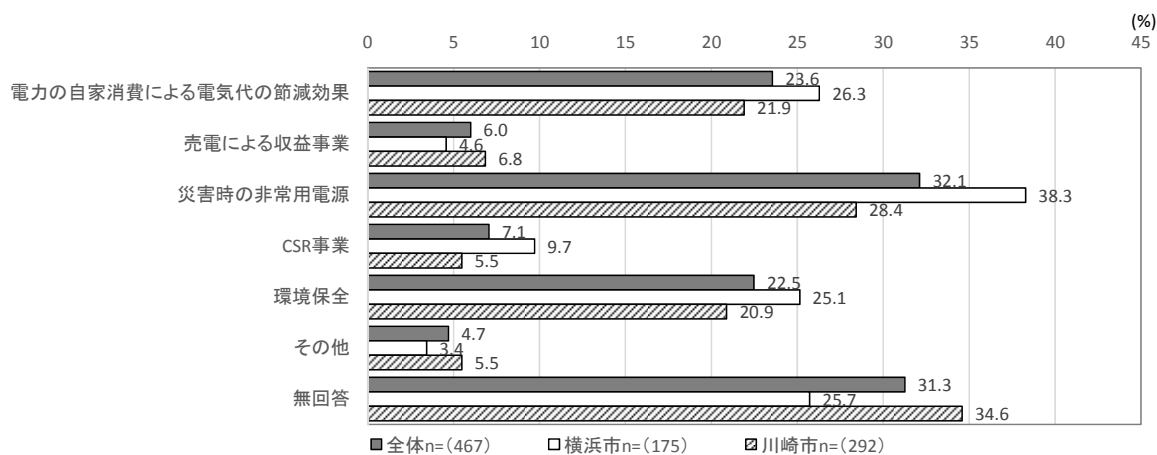


③ 利活用について興味のあるもの

● 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。

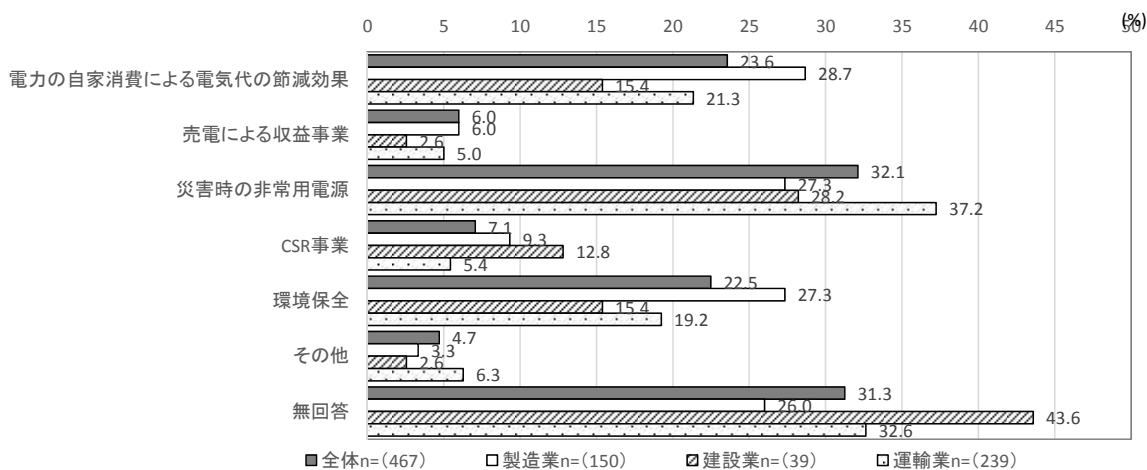
図表Ⅲ-84 利活用について興味のあるもの



● 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





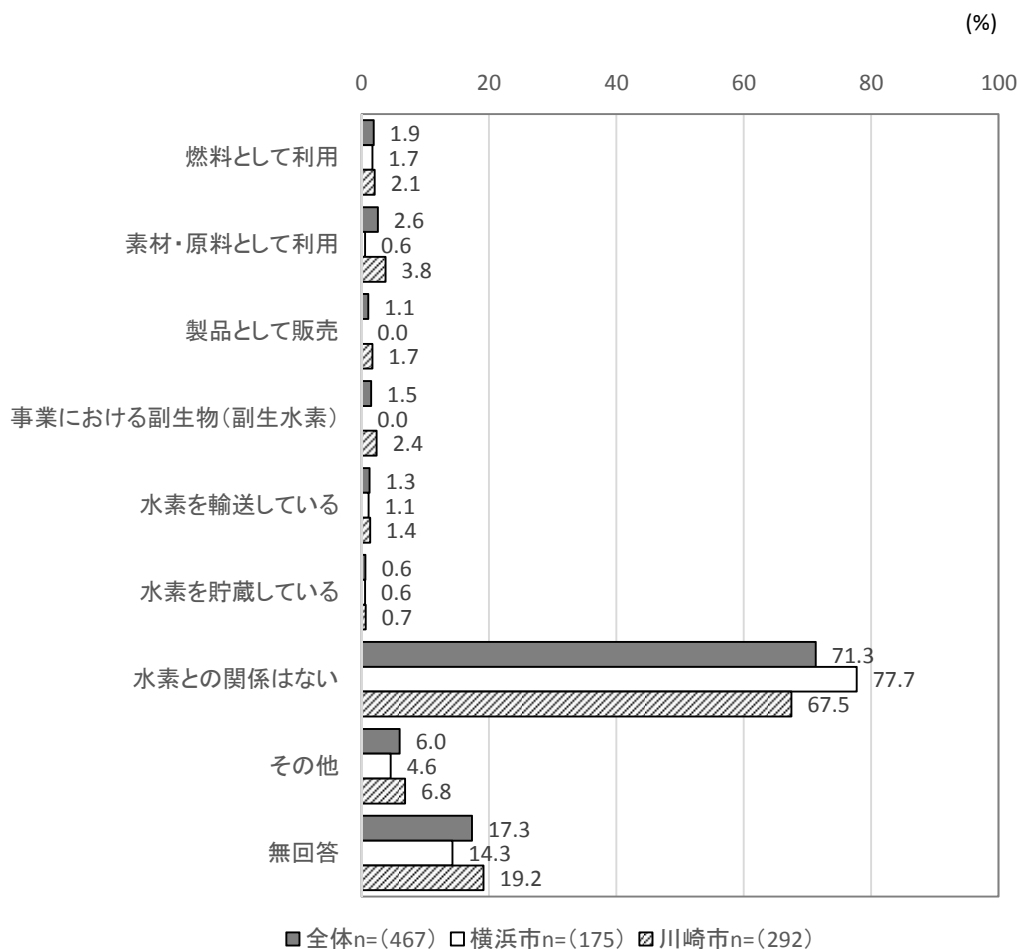
エ 水素に対する関わり

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。

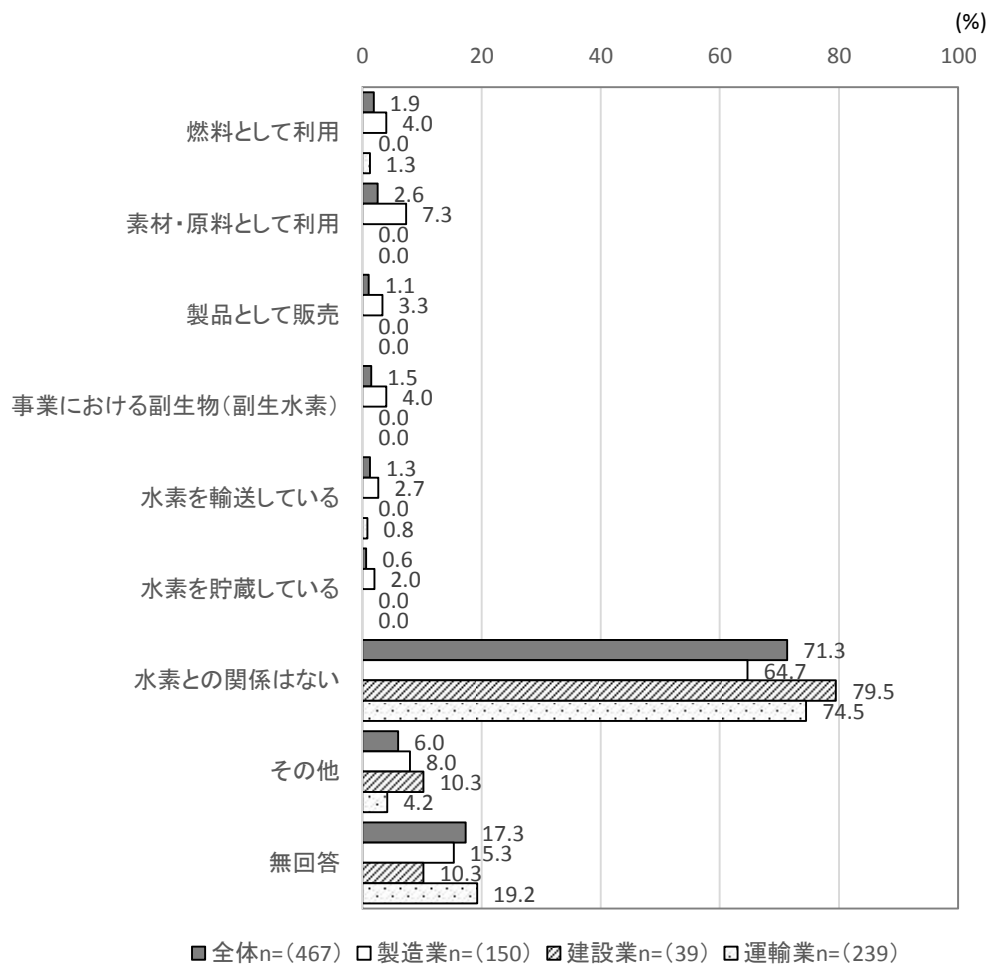
図表Ⅲ-86 水素に対する関わり状況



● 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

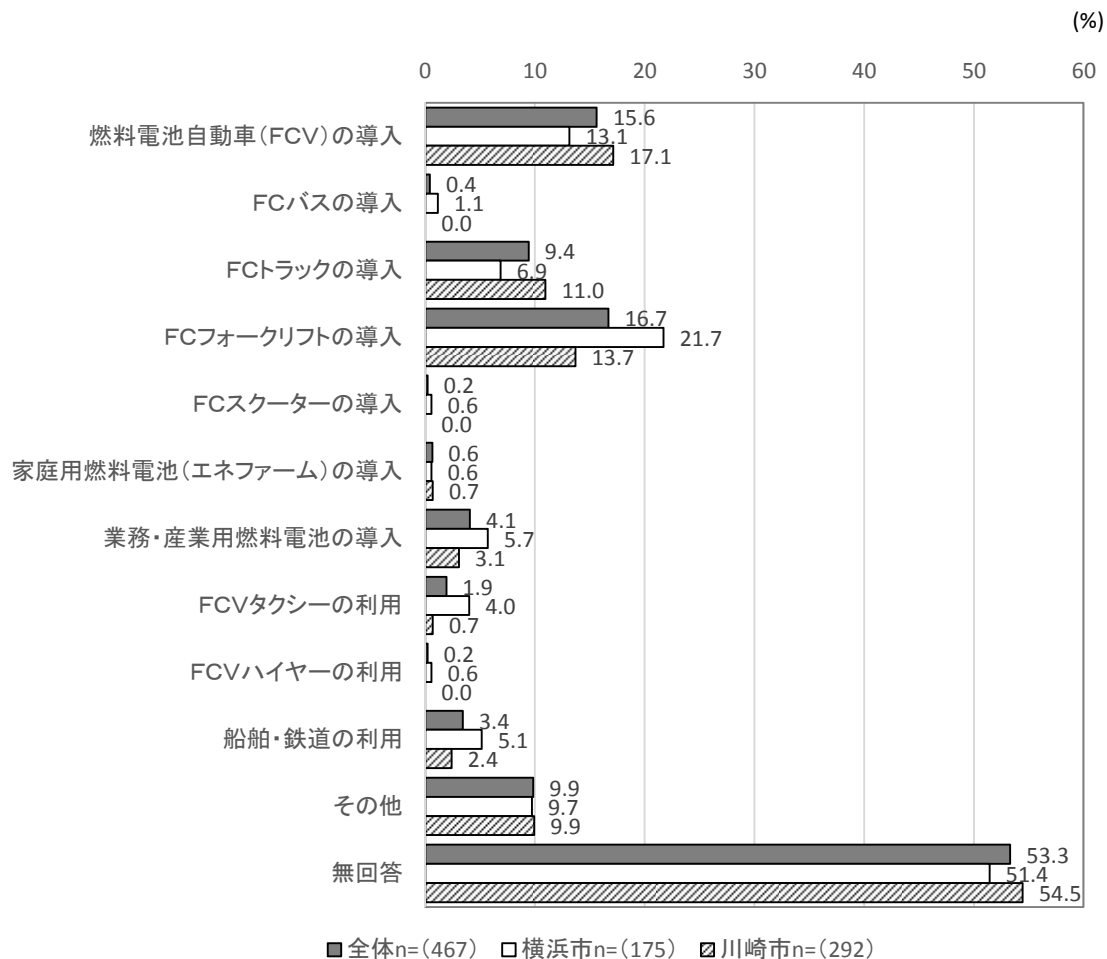


② 将来導入・利用の可能性のある製品

● 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。

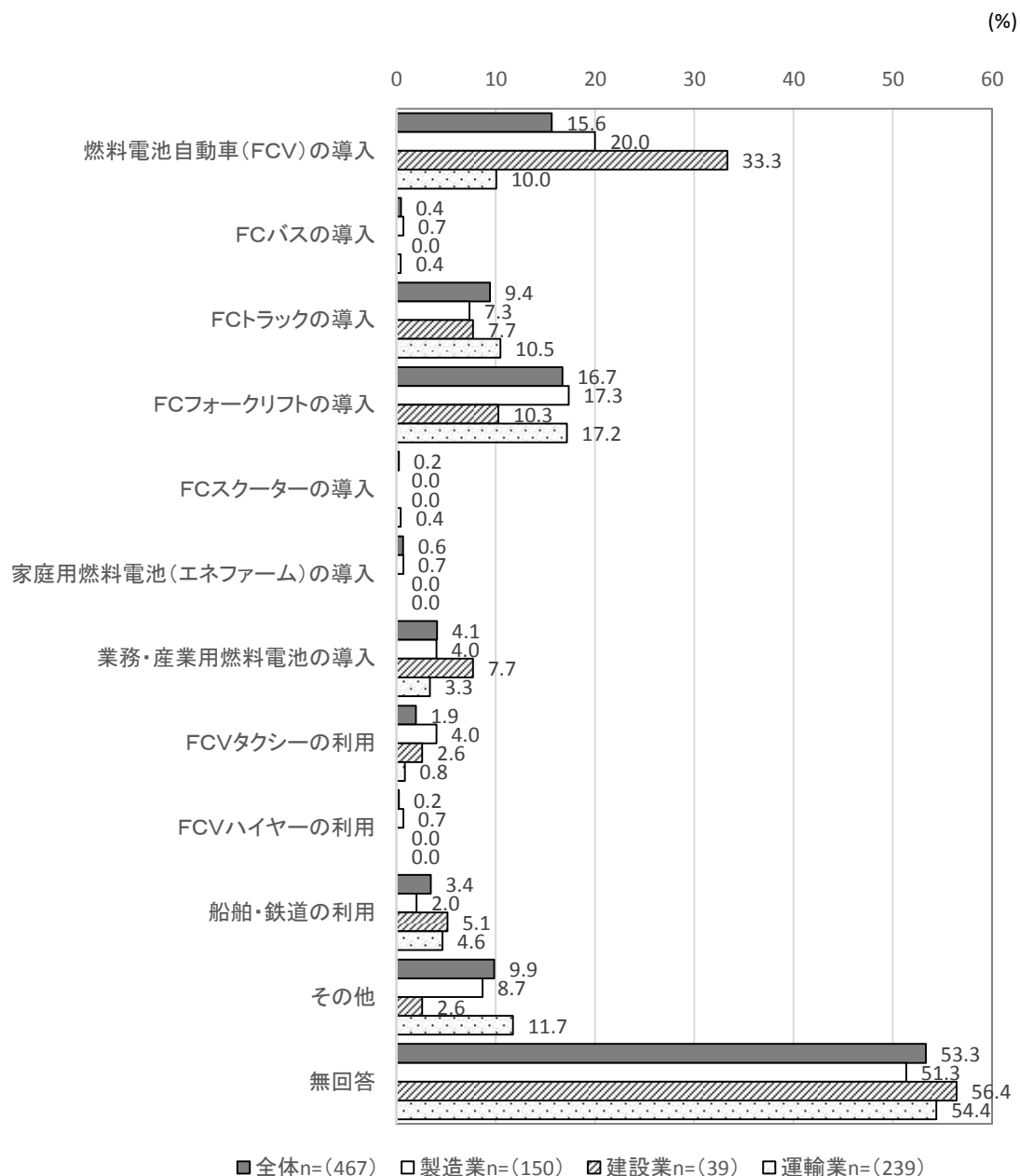
図表Ⅲ-88 将来導入・利用の可能性のある製品



● 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

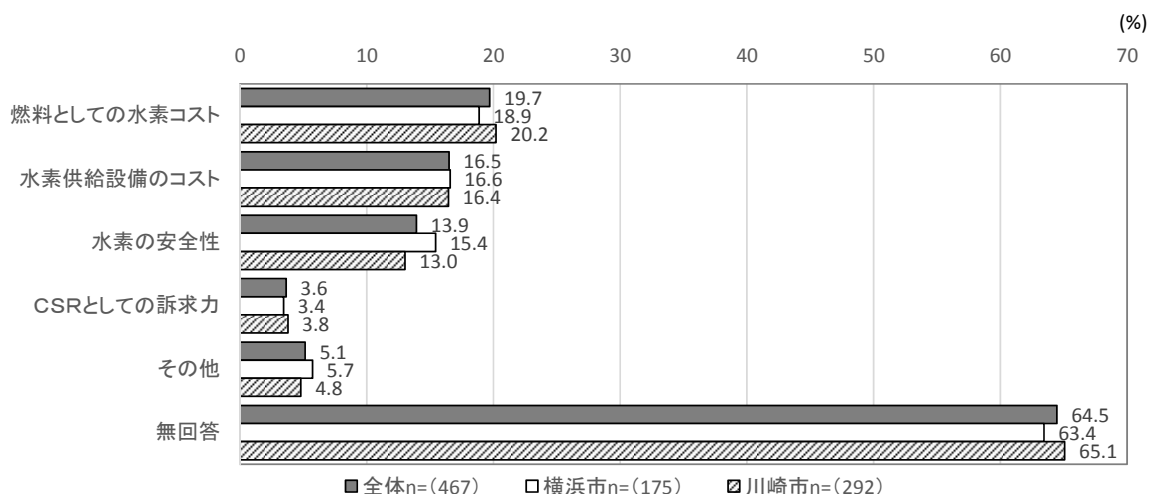


③ 導入に当たっての課題

● 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。

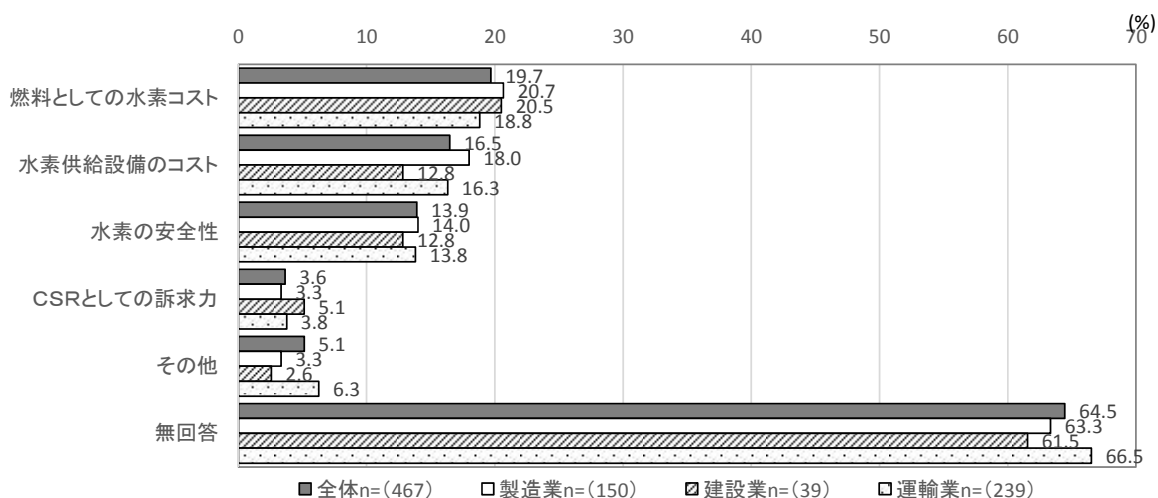
図表Ⅲ-90 導入するに当たっての課題



● 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

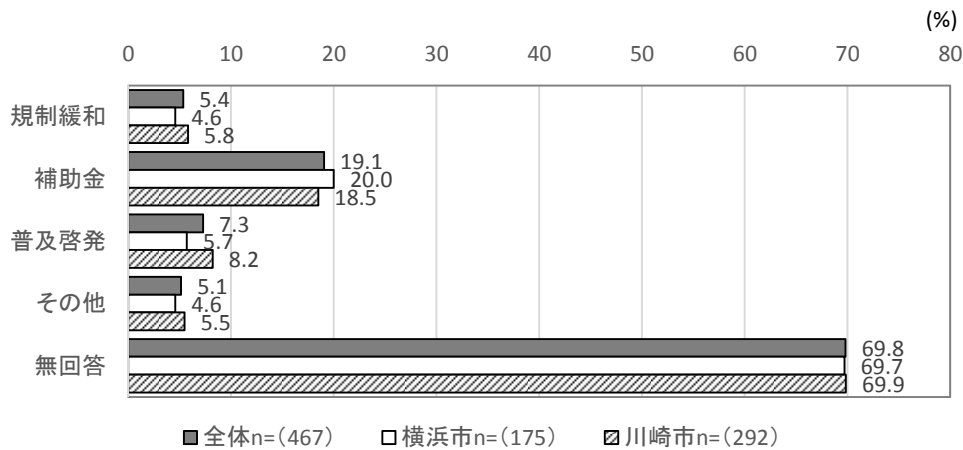


④ 導入に際し行政に求めること

● 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。

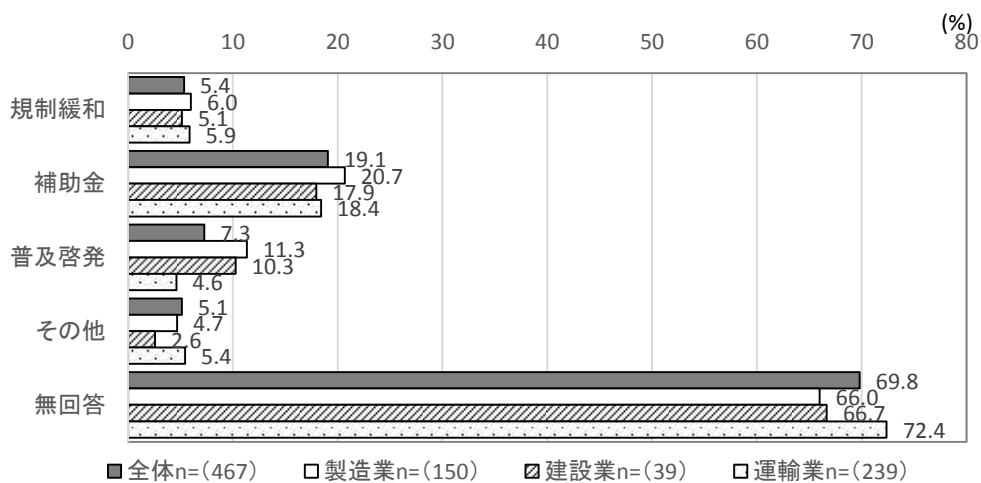
図表Ⅲ-92 導入に際し行政に求めること



● 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



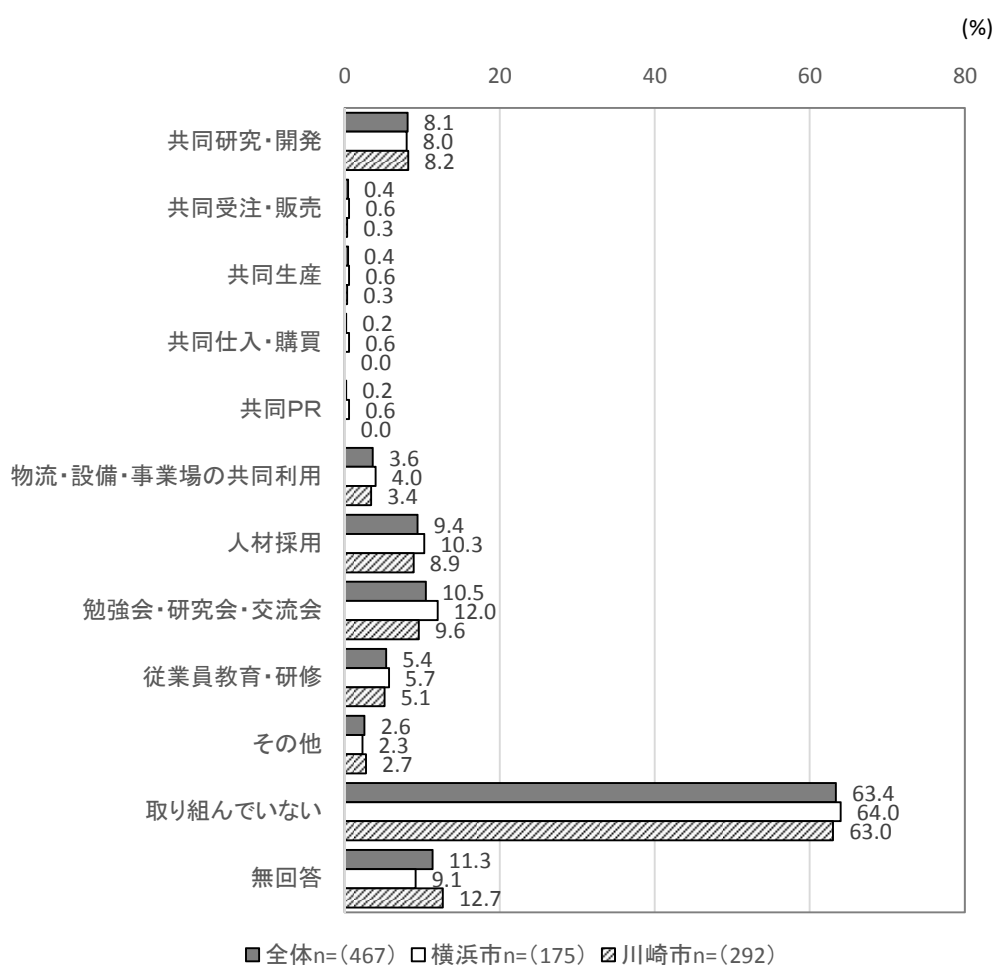
オ 他社又は大学等との連携について

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。

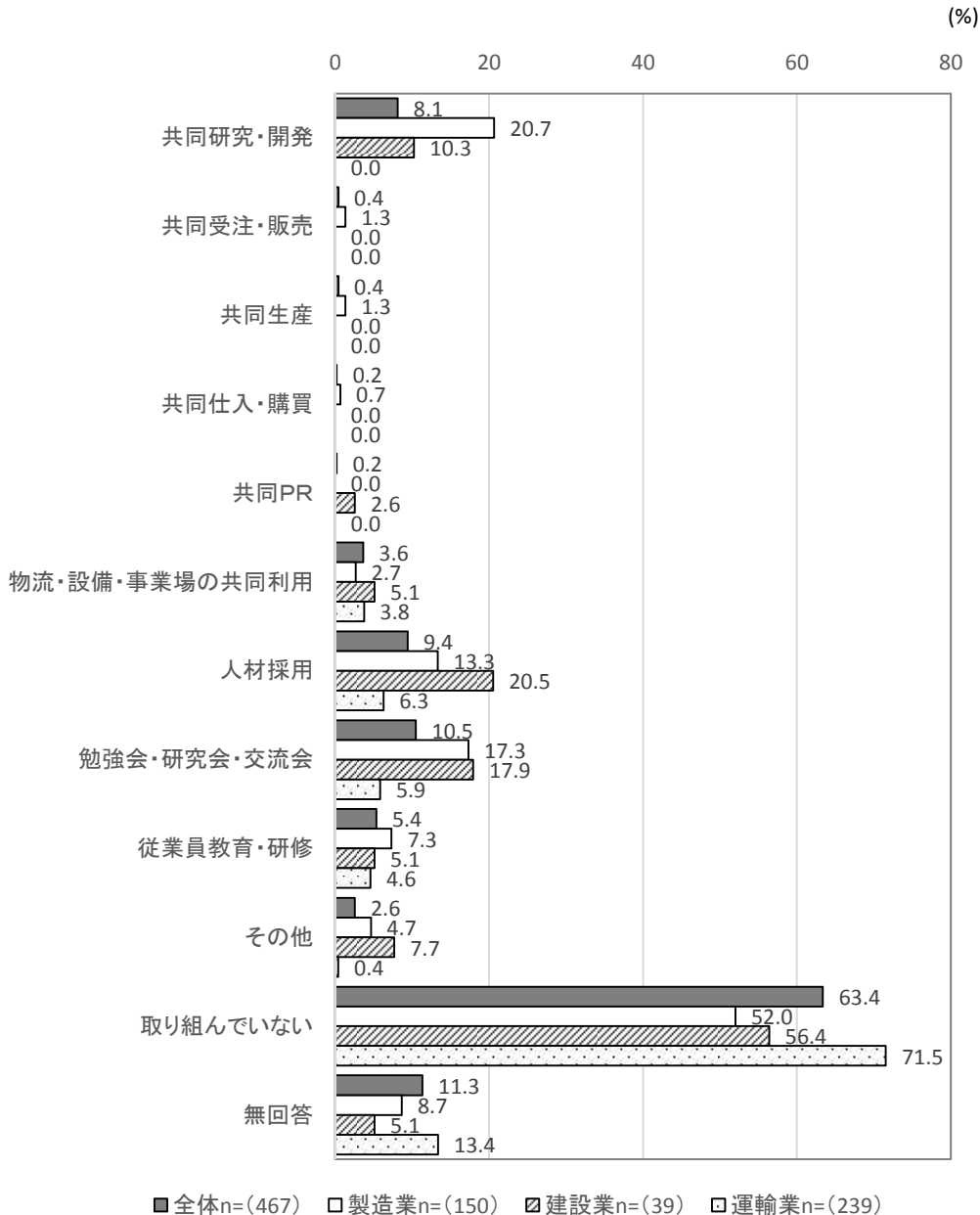
図表Ⅲ-94 取り組んでいる事業連携



● 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



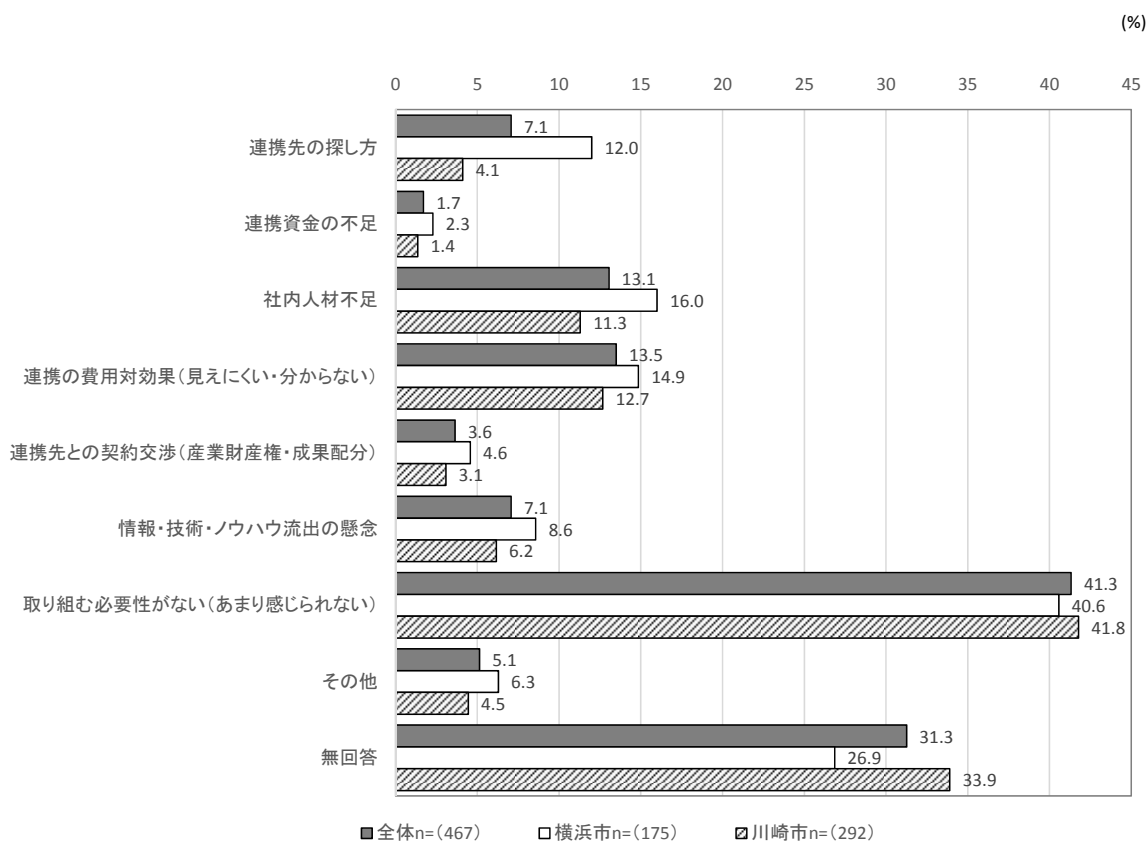


② 事業連携について取り組まない理由もしくは課題

● 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。

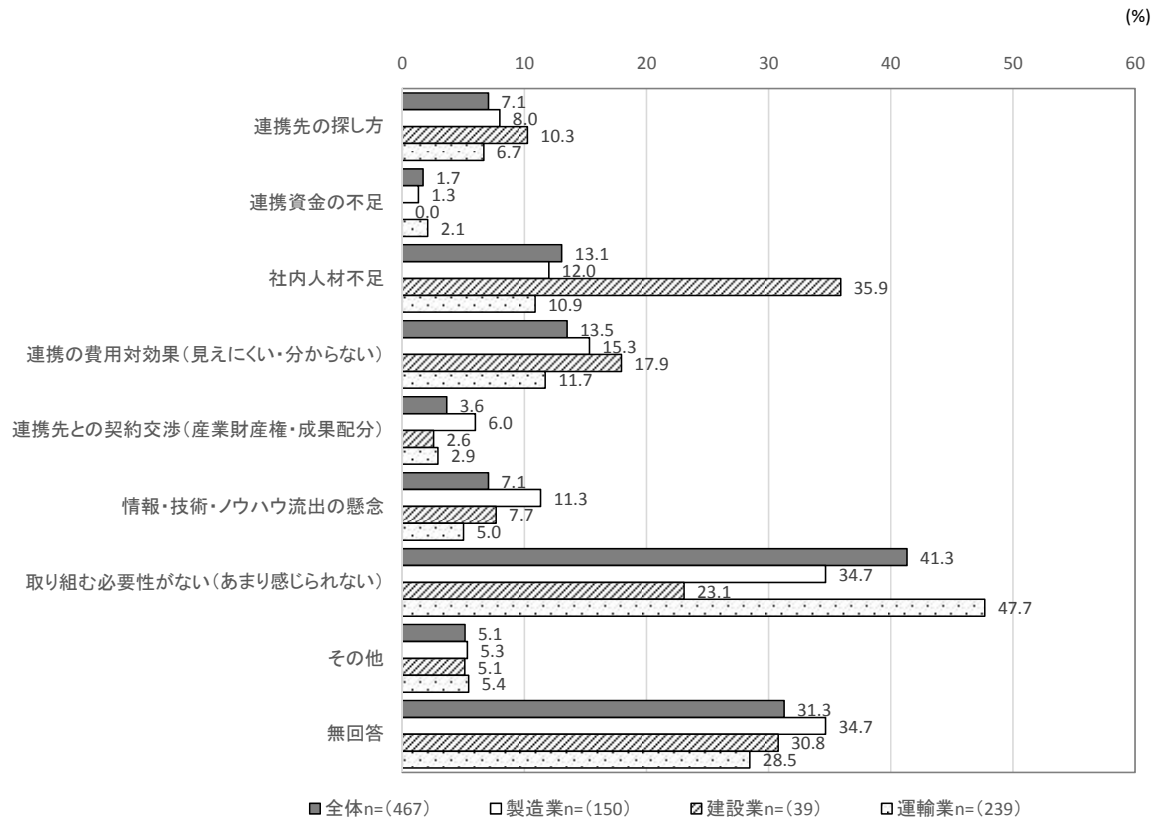
図表Ⅲ-96 取り組まない理由・課題



● 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



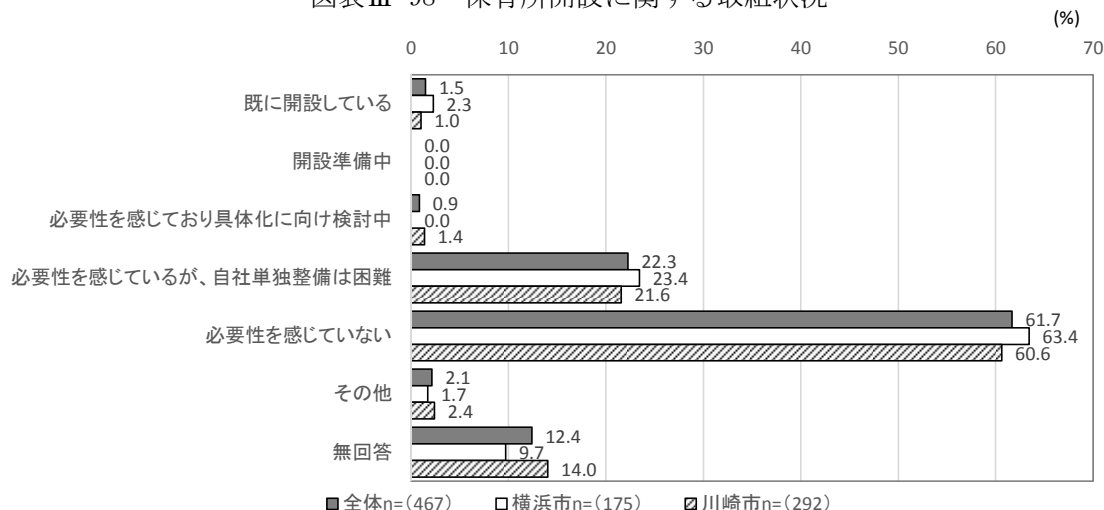
カ 子育て環境等について

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。

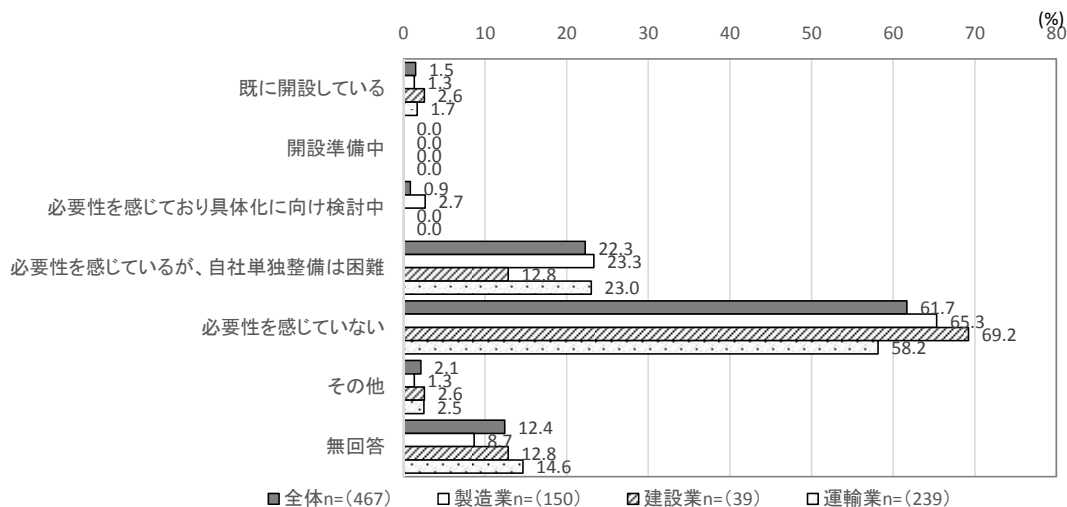
図表Ⅲ-98 保育所開設に関する取組状況



● 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

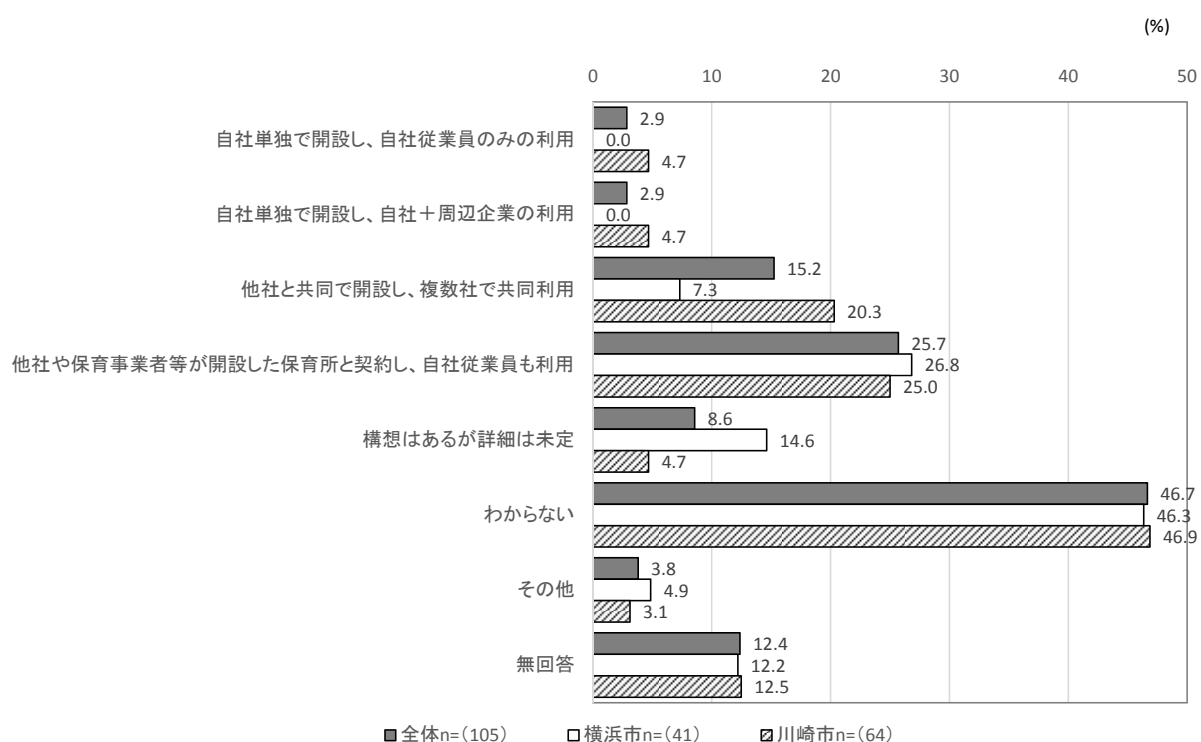


② 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態

● 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。

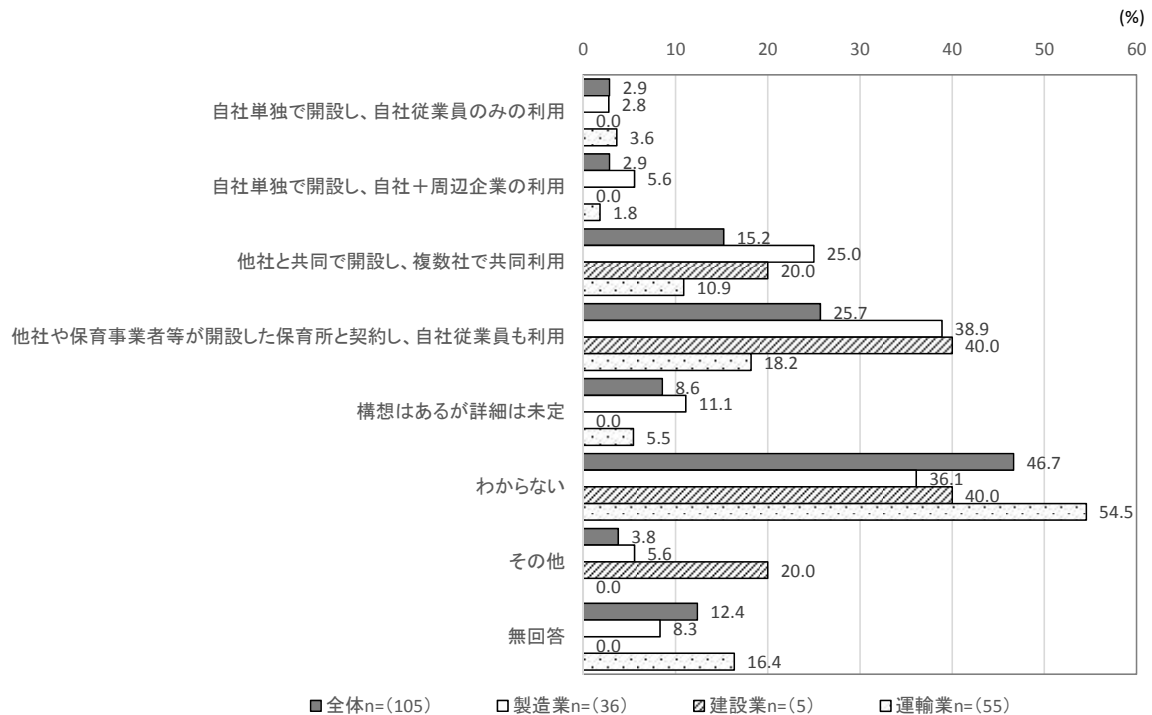
図表Ⅲ-100 検討中の開設形態、又は具体化可能な形態



● 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



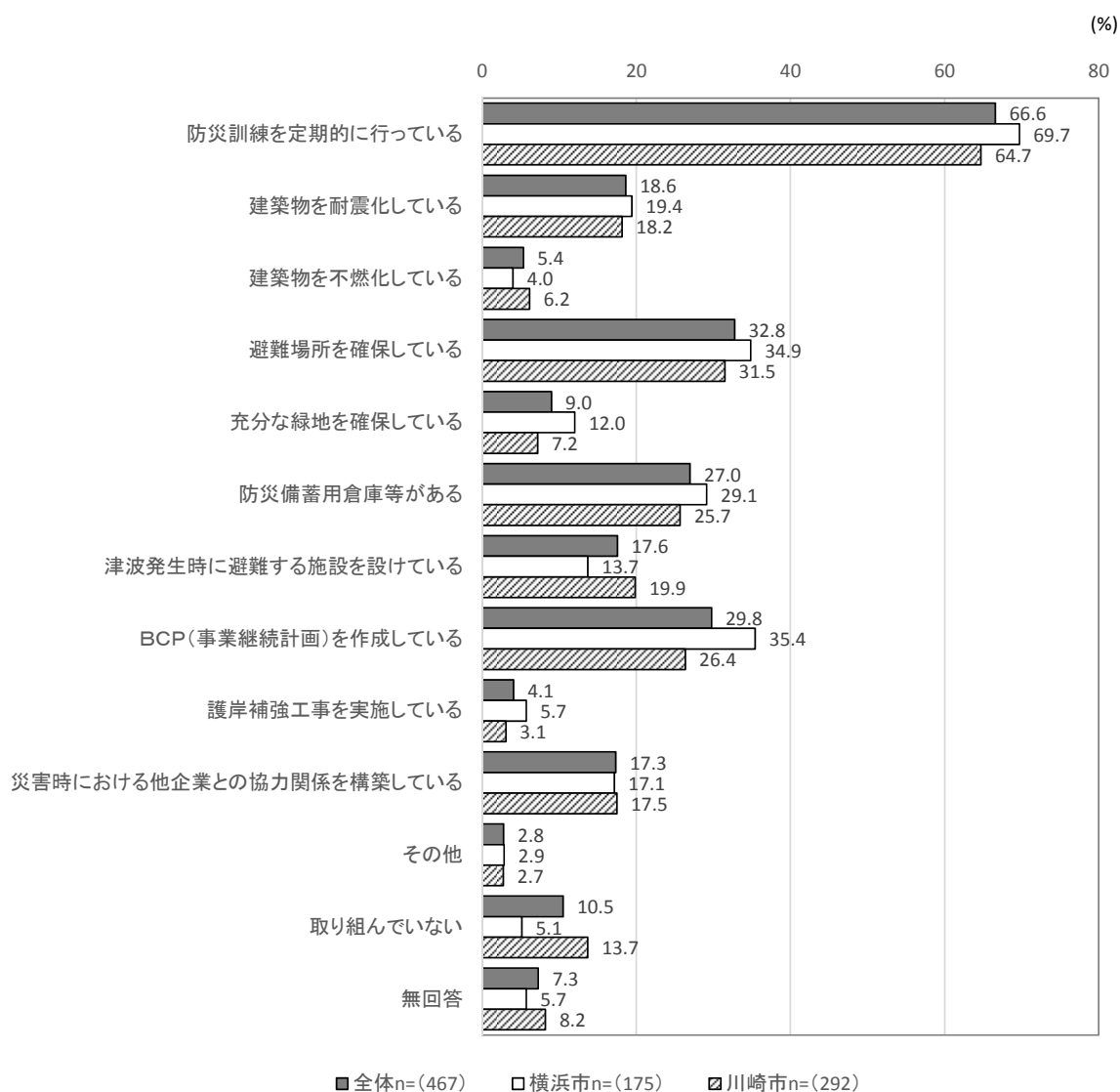
キ 防災・減災及び早期復旧に関する取組

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。

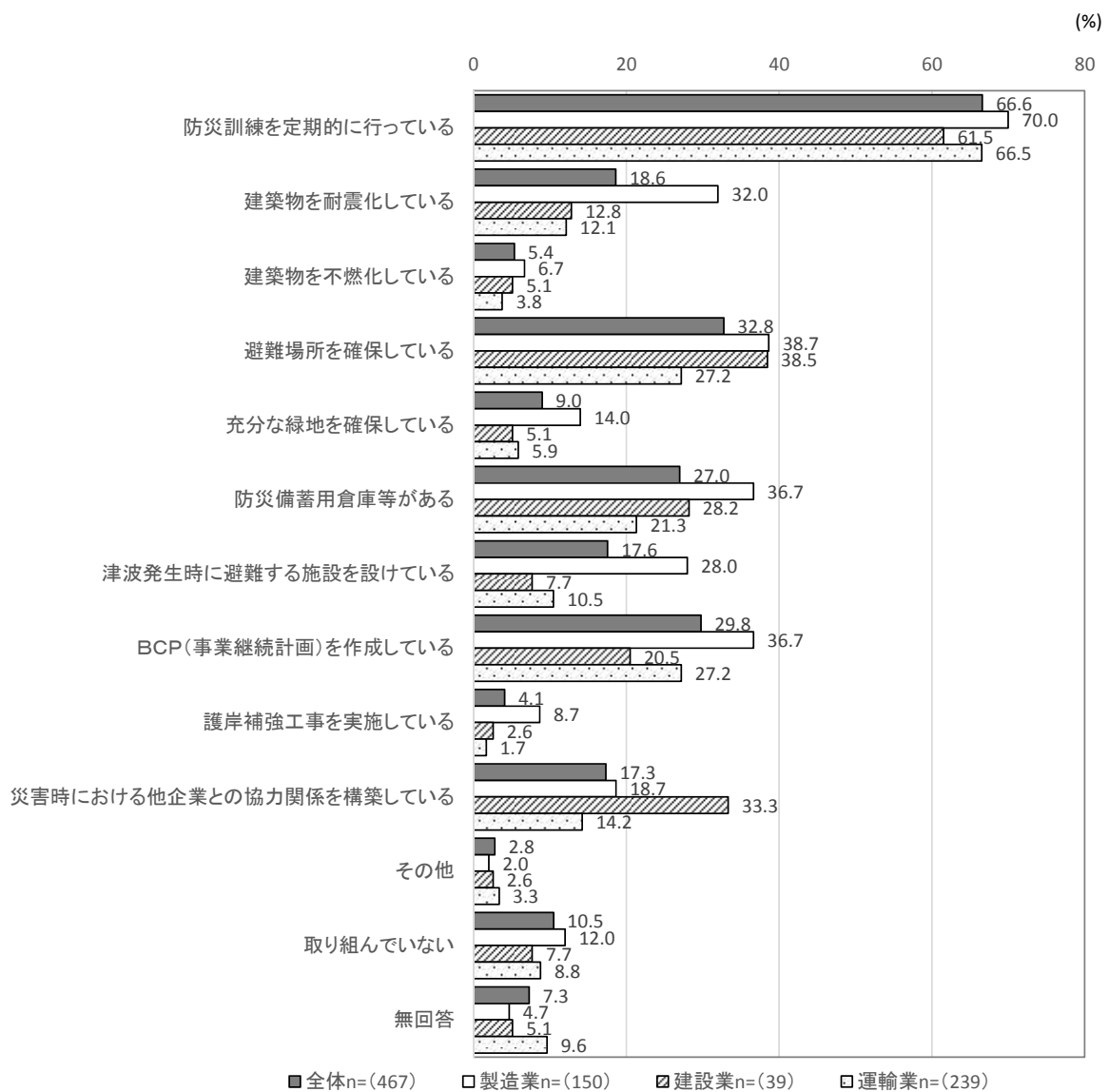
図表Ⅲ-102 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組



- 「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

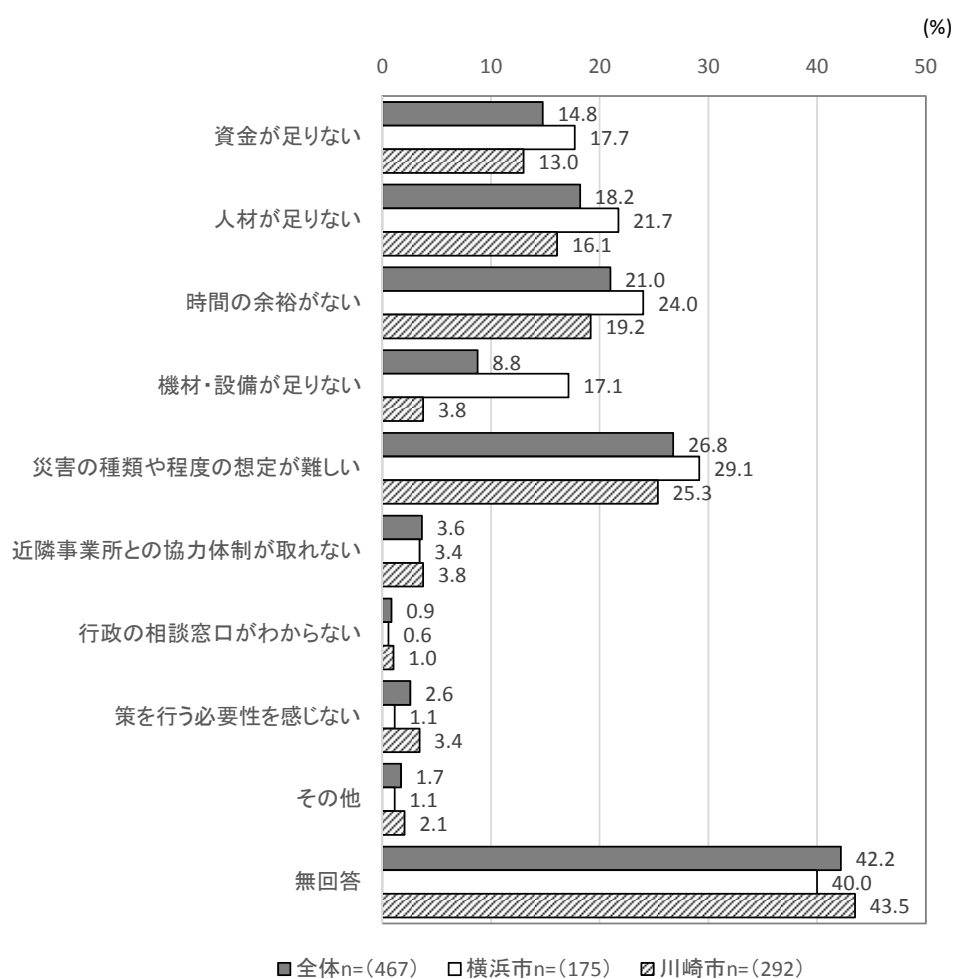


④ 取組における課題・取り組まない理由

● 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

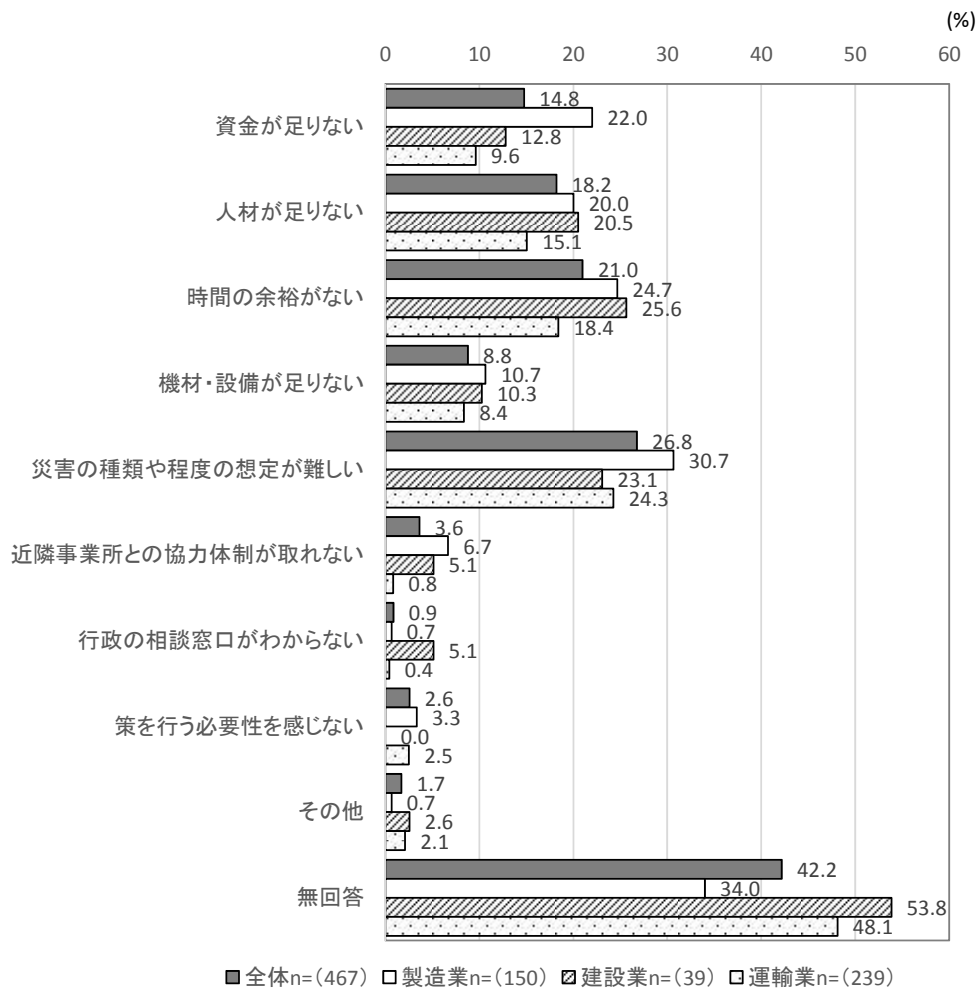




● 製造業では「資金不足」が1/4弱、建設業では「時間の余裕がない」が約1/4

- ・ 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

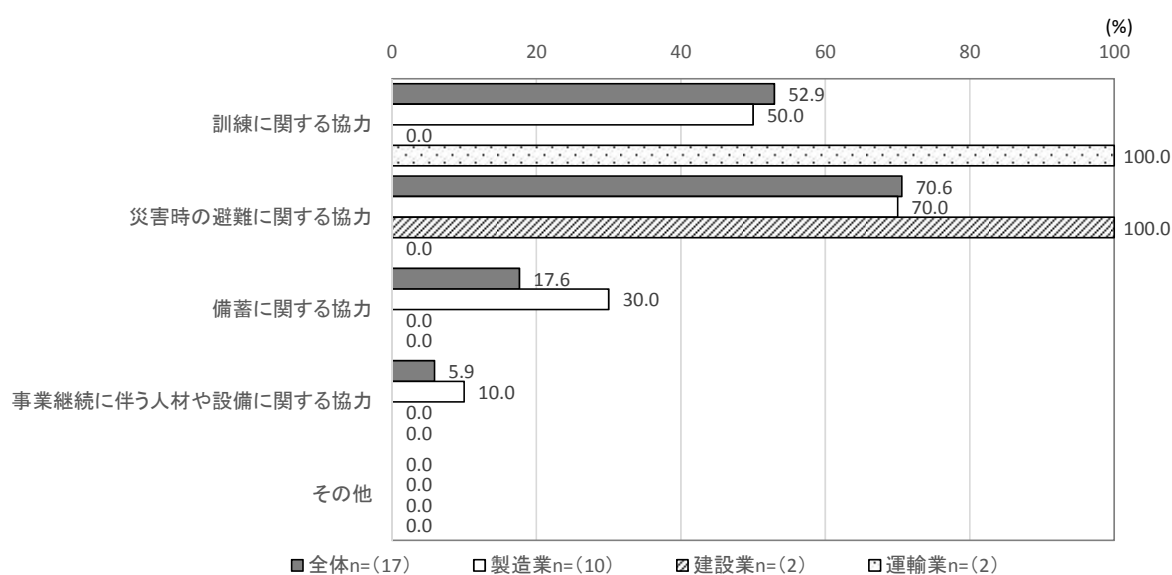


⑤ 防災に関する近隣事業所との協力体制

● 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



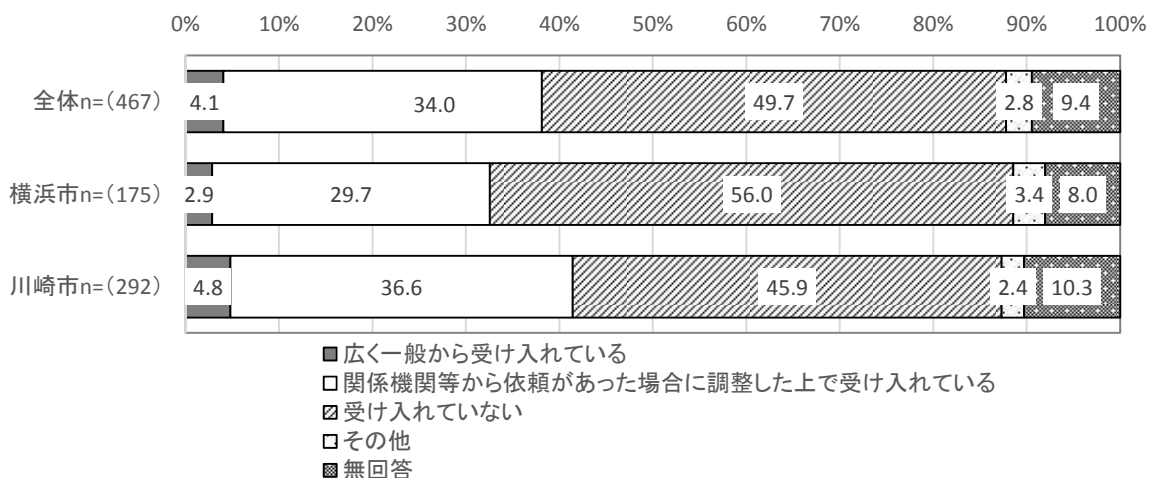
ク 市民との共生

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。

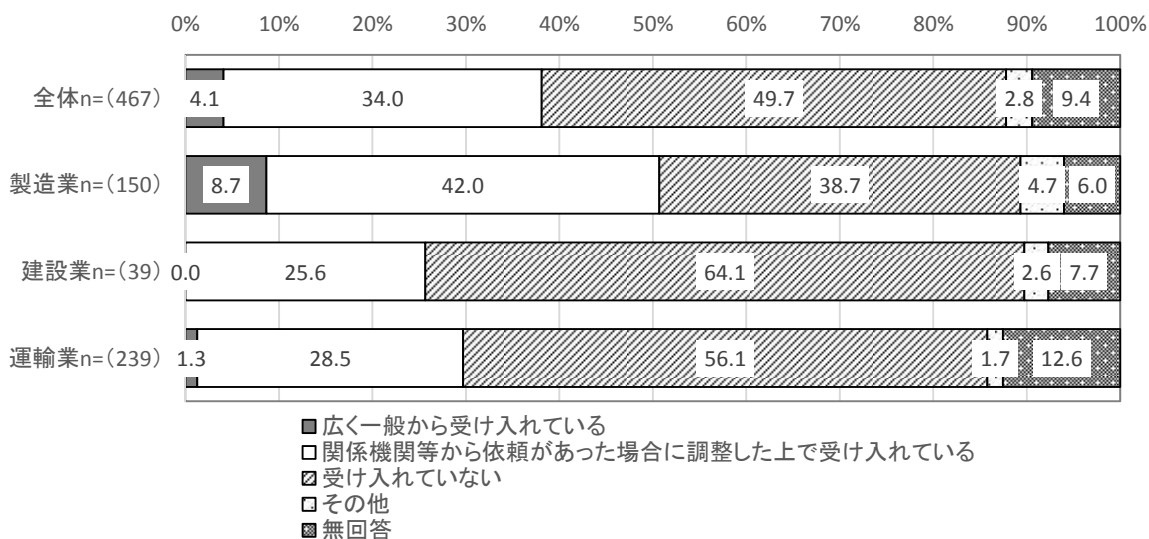
図表Ⅲ-107 工場見学・事業所見学の受入状況



● 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



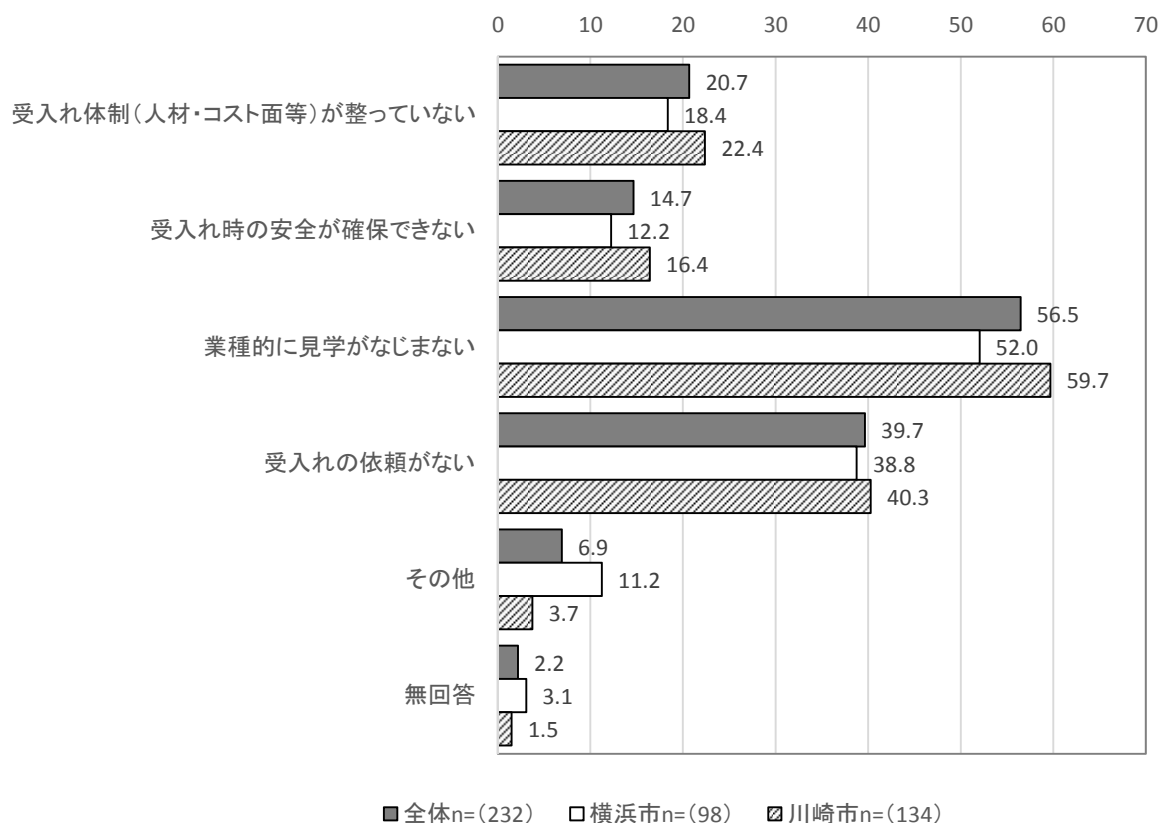
② 工場見学・事業所見学を受け入れていない理由

● 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

(%)

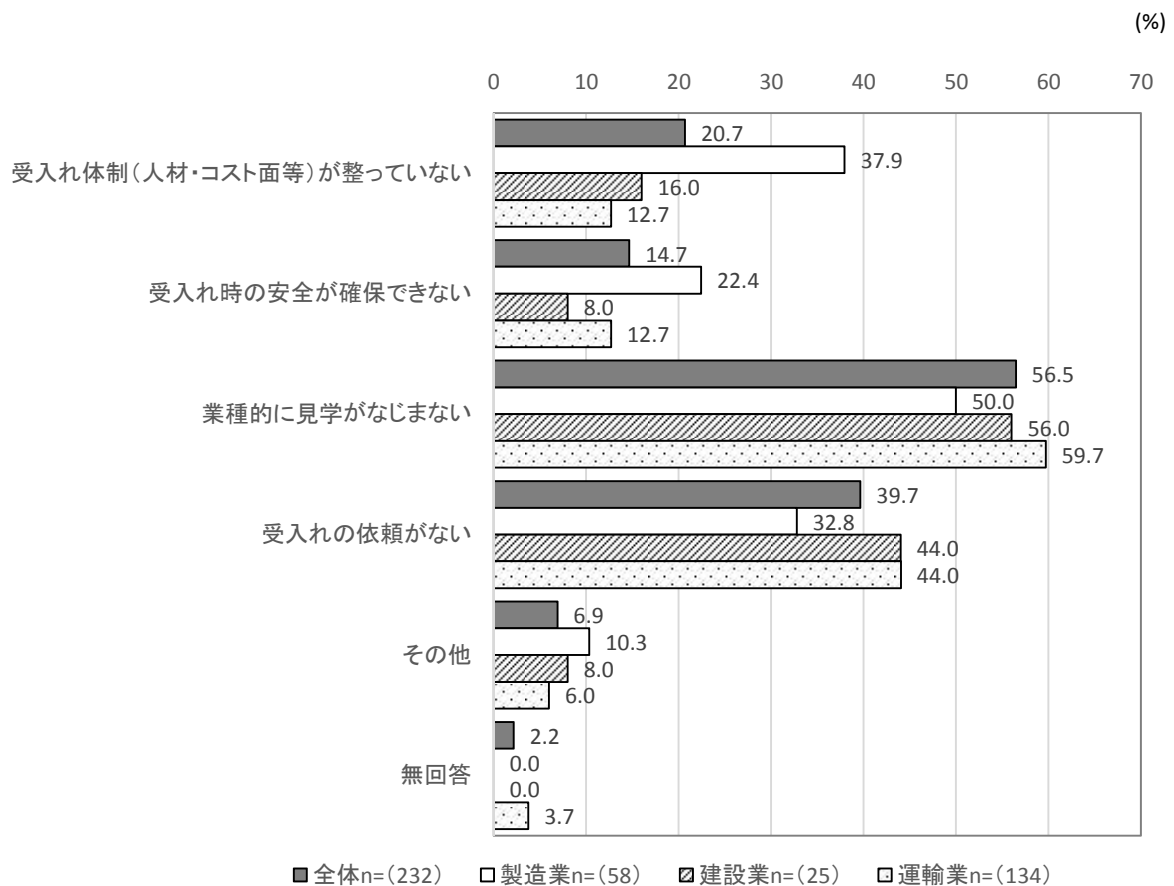


● 製造業は「受入れ体制が整っていない」が4割弱と最も多く、受入れ依頼やニーズはあっても未受入

● 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

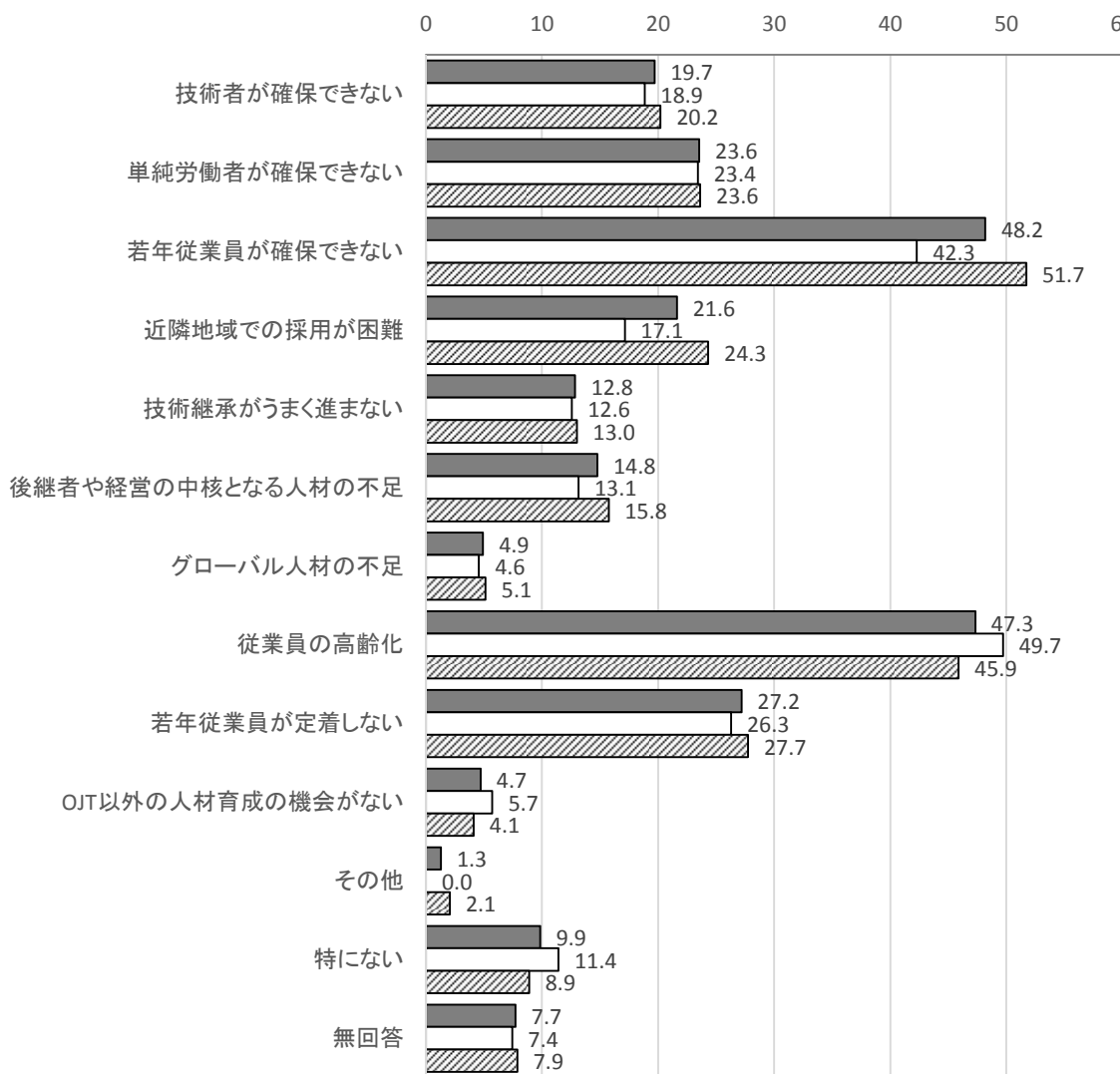
● 人材確保・育成の問題点は「若年従業員が確保できない」と「従業員の高齢化」が圧倒的に多く5割弱

● 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

(%)

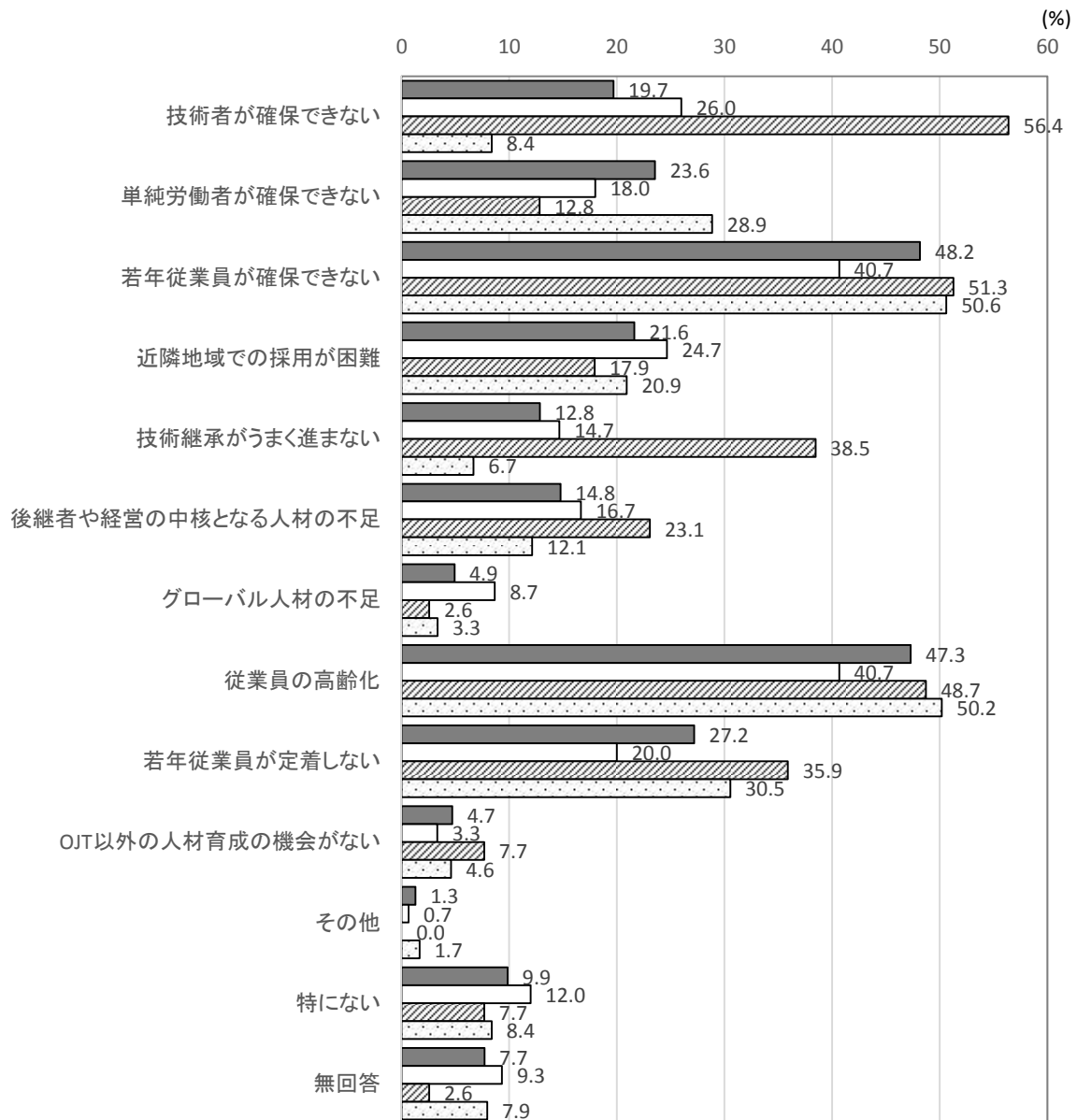


■全体n=(467) □横浜市n=(175) ▨川崎市n=(292)

● 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)

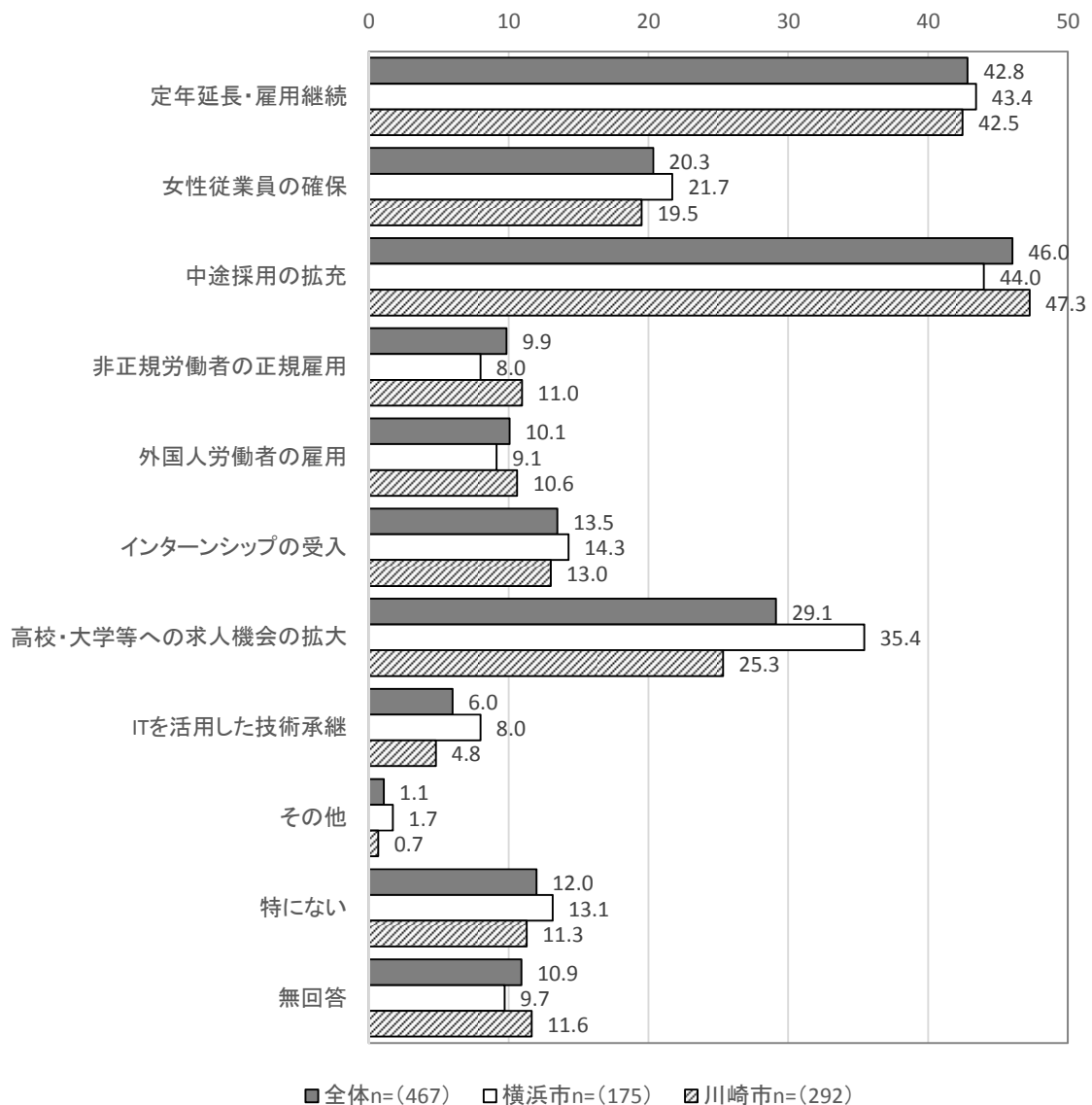
② 人材確保・育成に関して実施している、もしくは関心のある又は検討中の取組

● 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

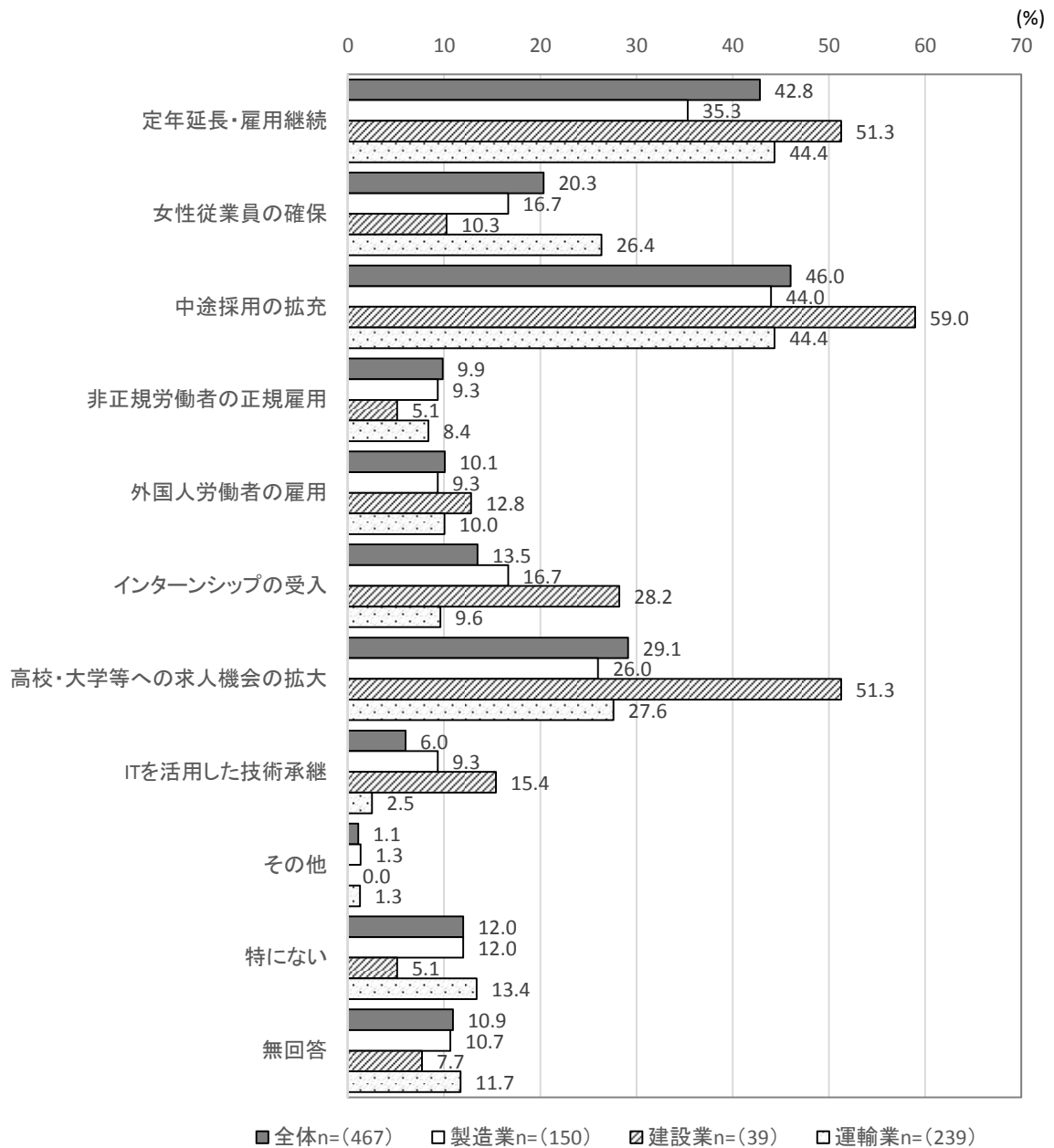
(%)





- 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

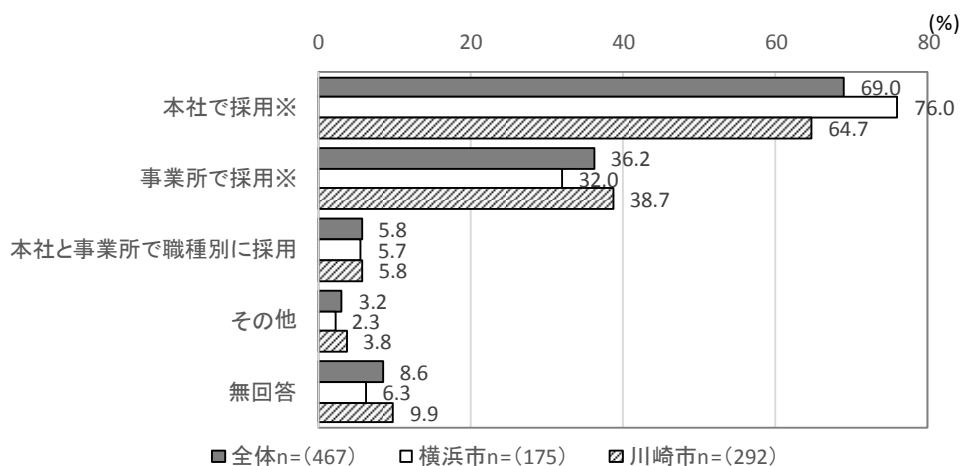


③ 人材確保に関する取組

● 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

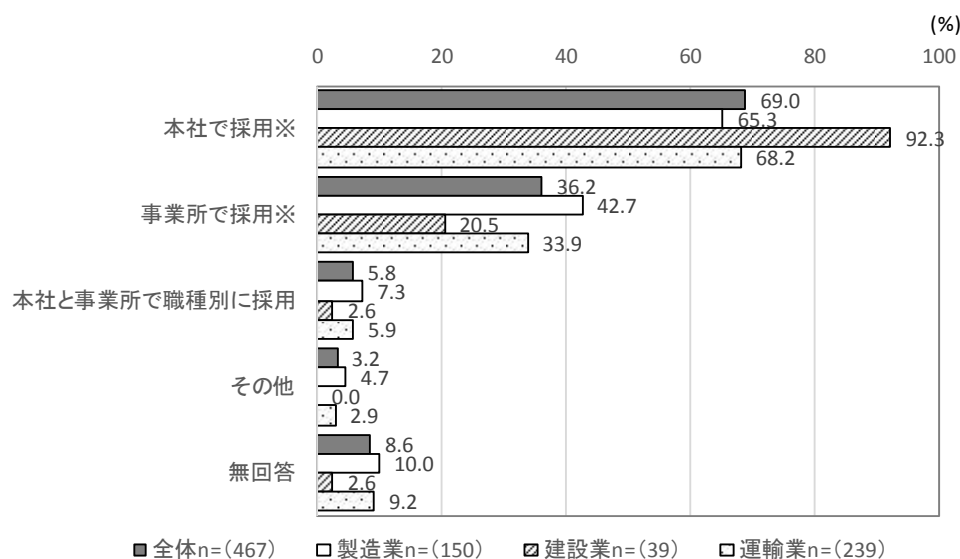


※大学院卒業・大学卒業・専門学校卒業・高専卒業・高校卒業・中途採用・その他

● 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



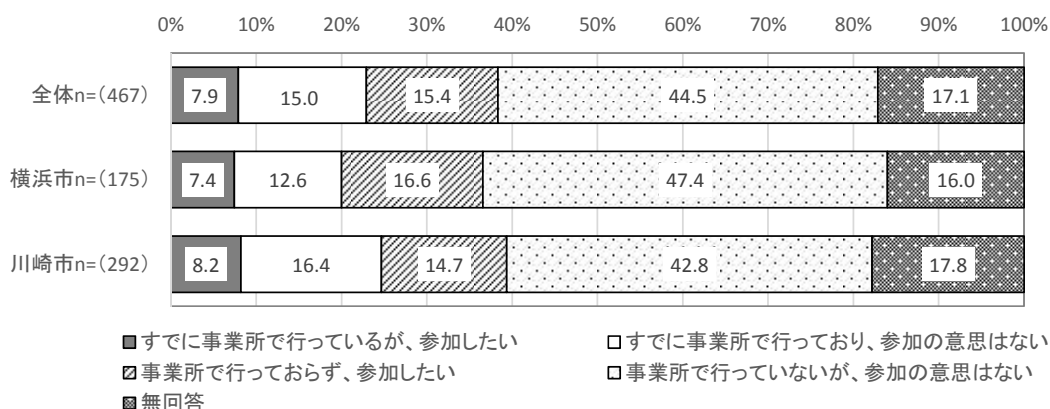
※大学院卒業・大学卒業・専門学校卒業・高専卒業・高校卒業・中途採用・その他

#### 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。

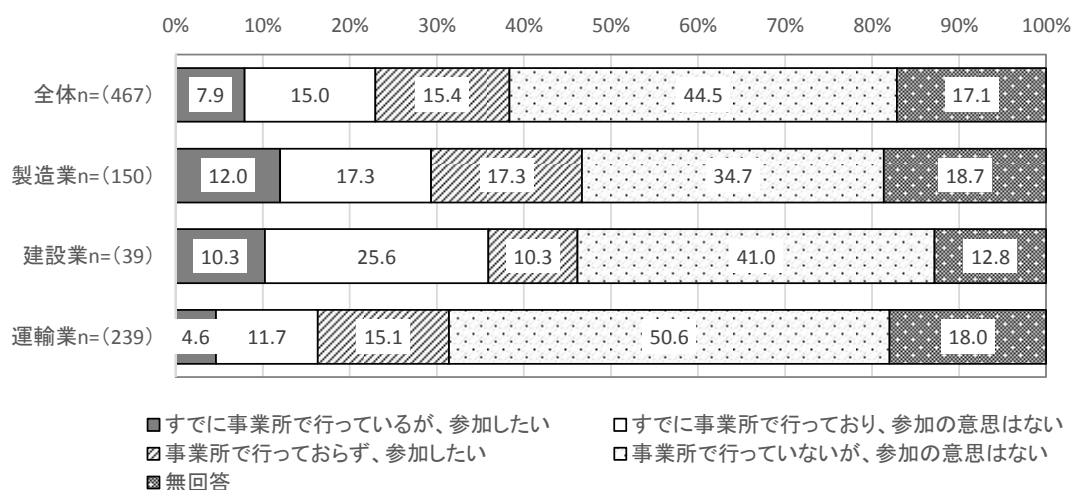
図表Ⅲ-117 参加意向について



● 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

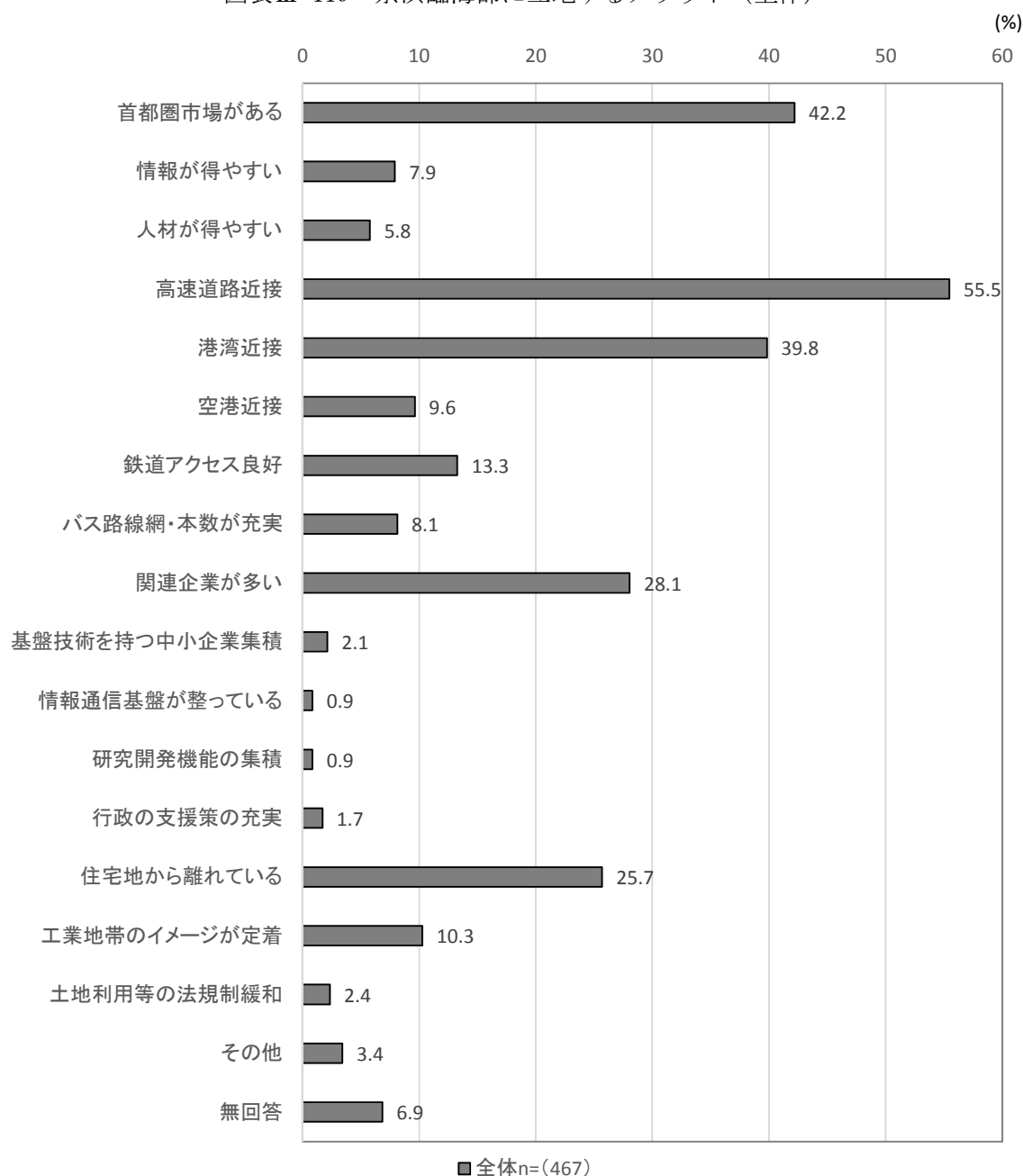
ア 京浜臨海部に立地するメリット

【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。

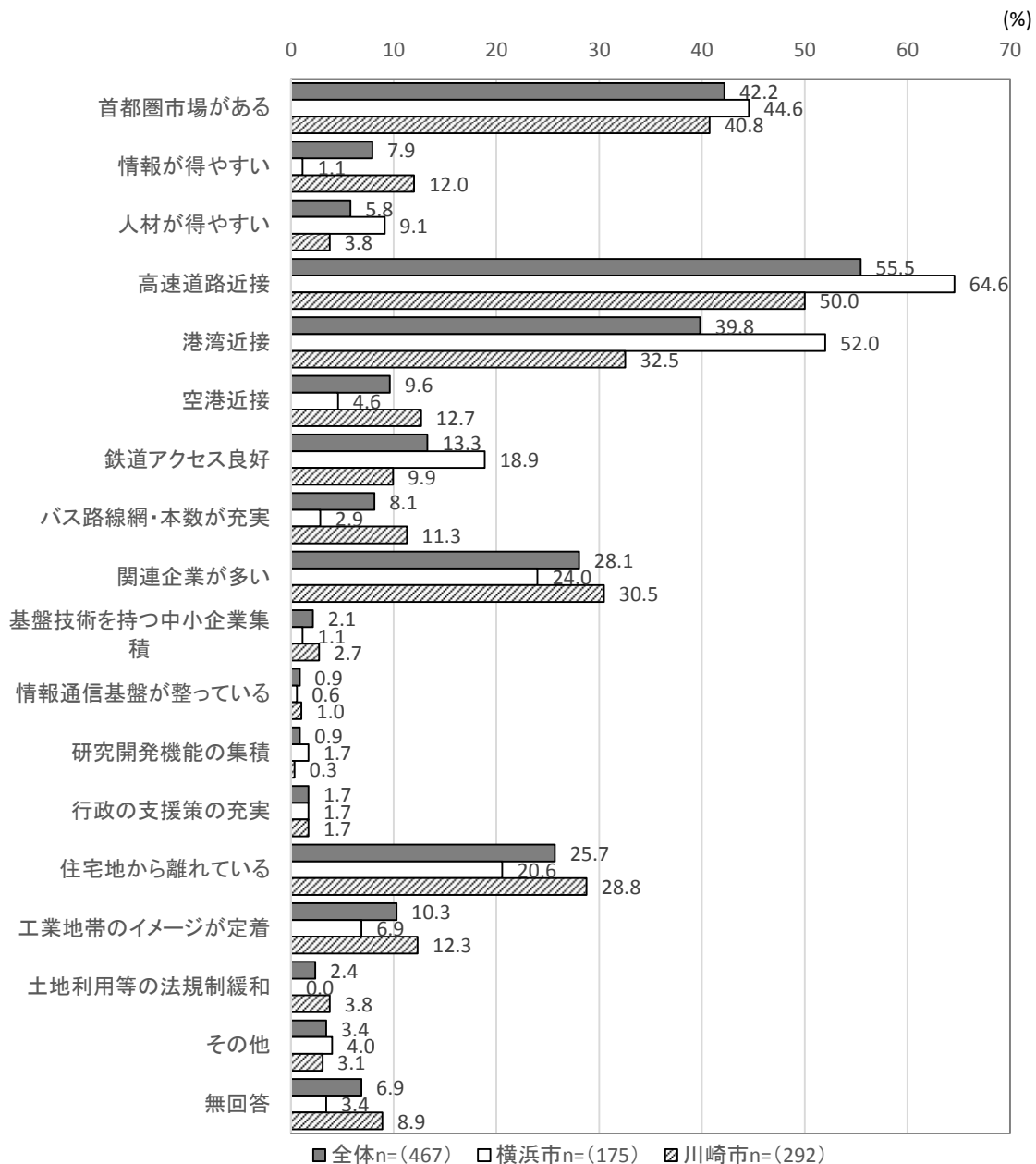
図表Ⅲ-119 京浜臨海部に立地するメリット (全体)



【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。

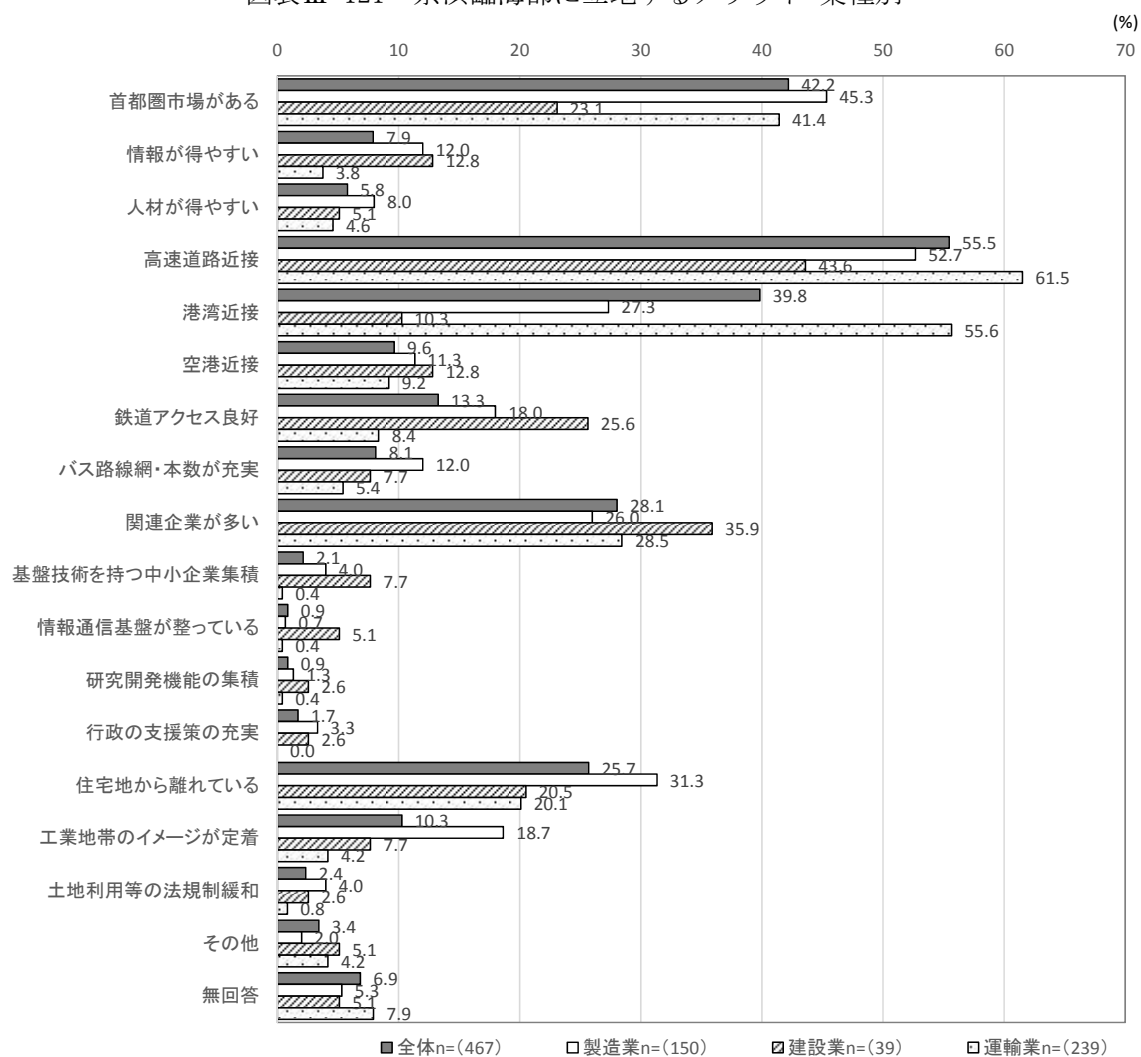
図表Ⅲ-120 京浜臨海部に立地するメリット（横浜市・川崎市別）



【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



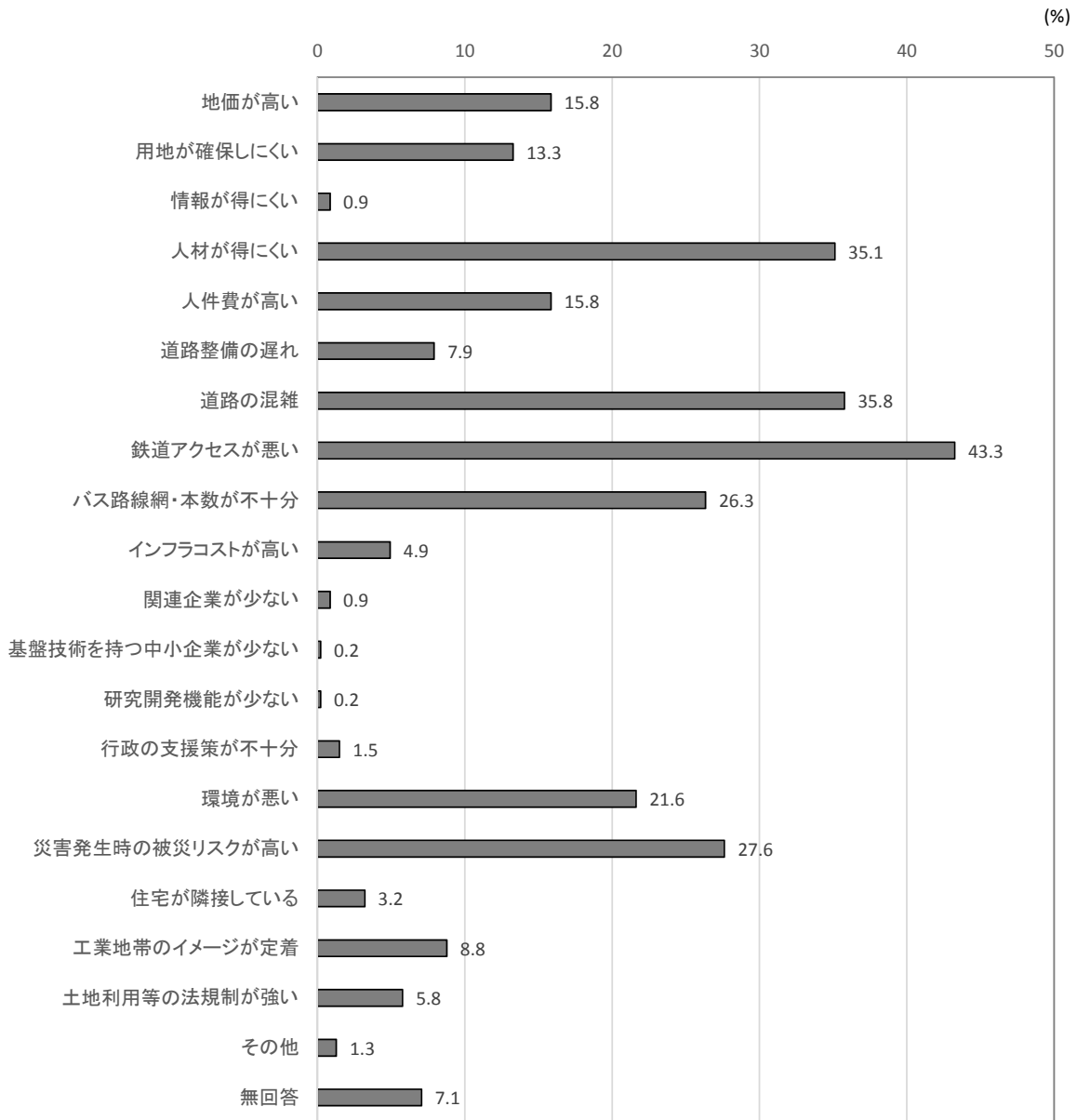
イ 京浜臨海部に立地するデメリット

【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」

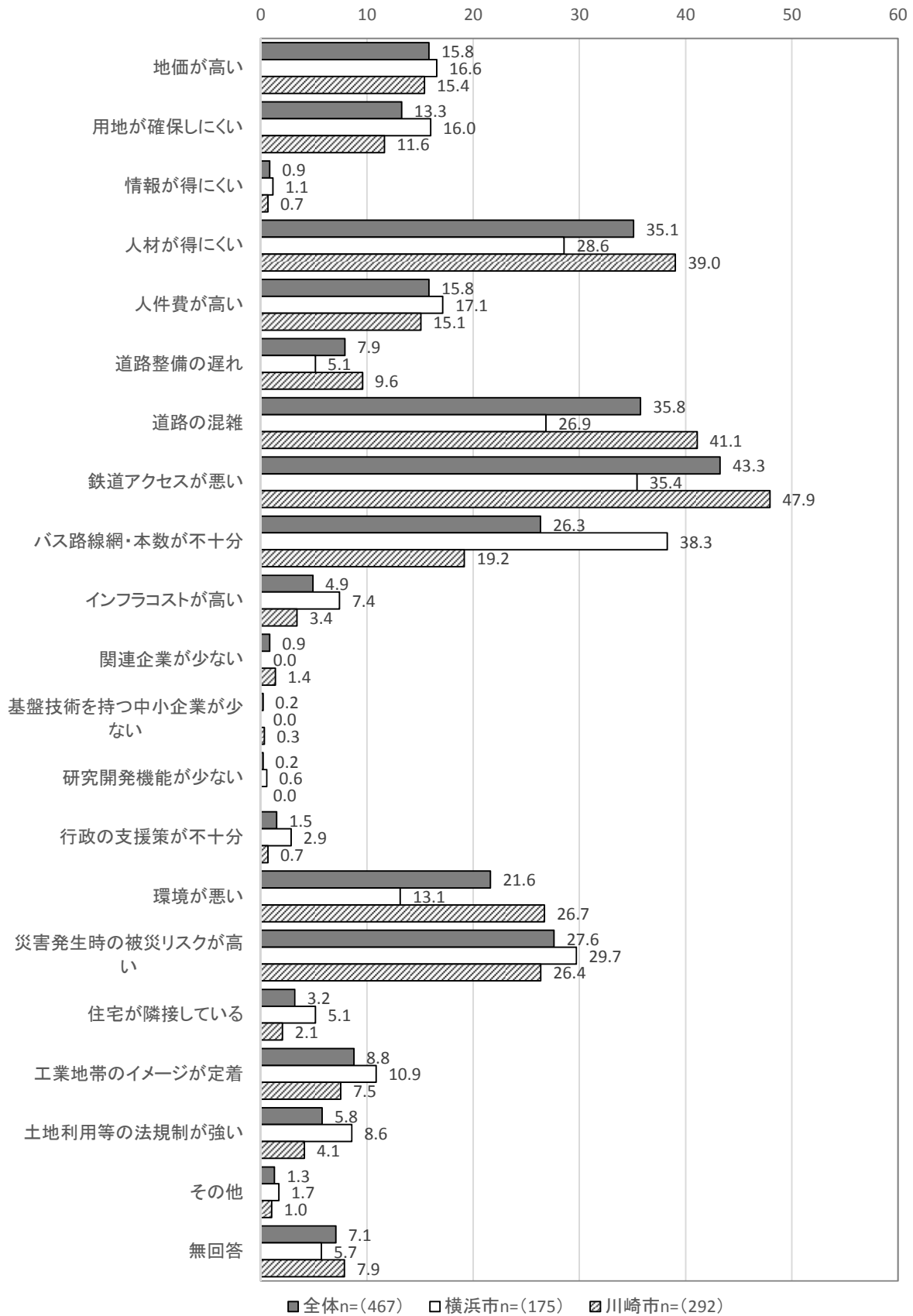
・ 横浜市・川崎市別では、横浜市が特に多いのは「バス路線網・本数が不十分」(38.3%)である。

・ 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）

(%)

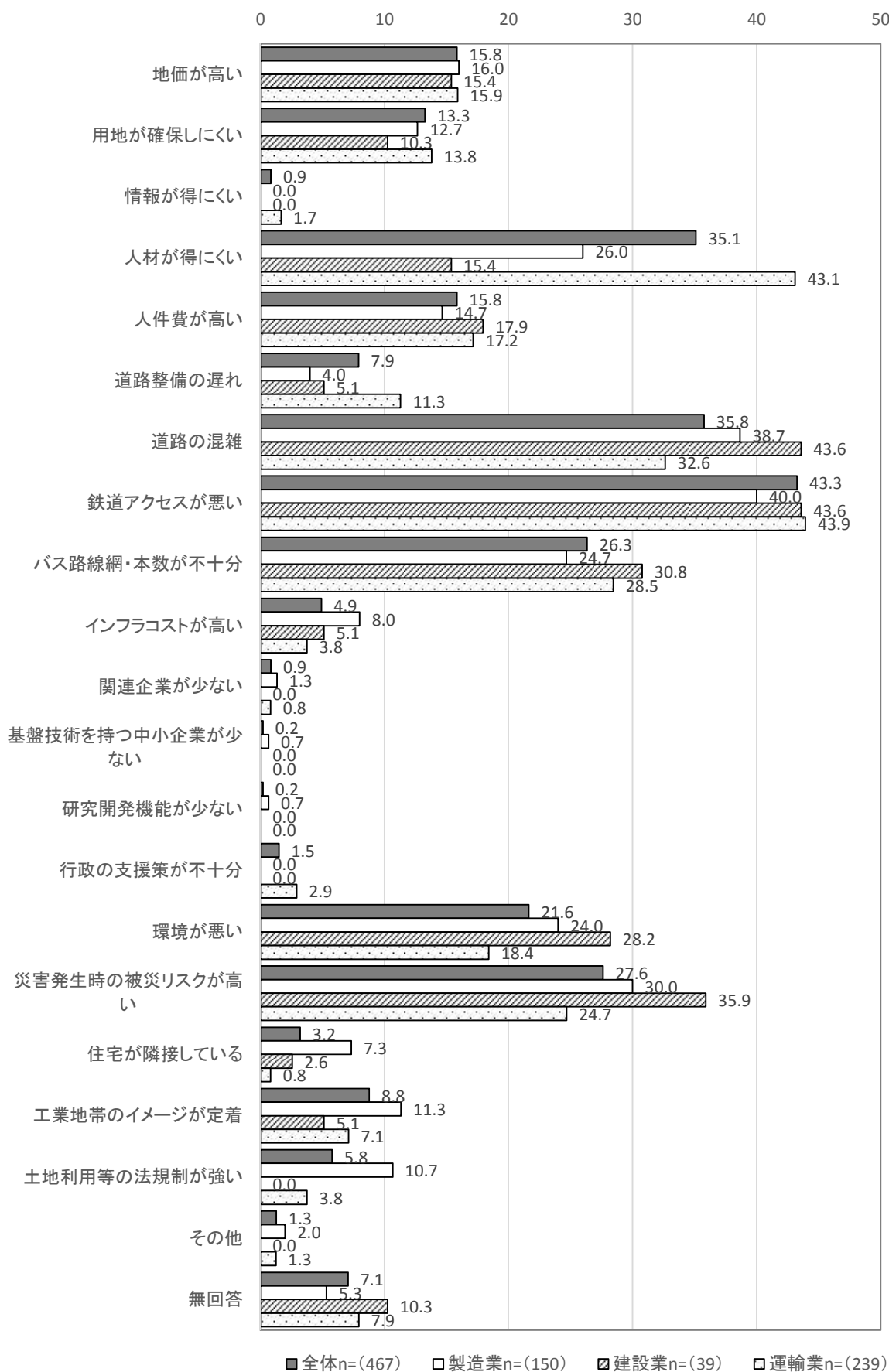


#### 【業種別】

- 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

(%)

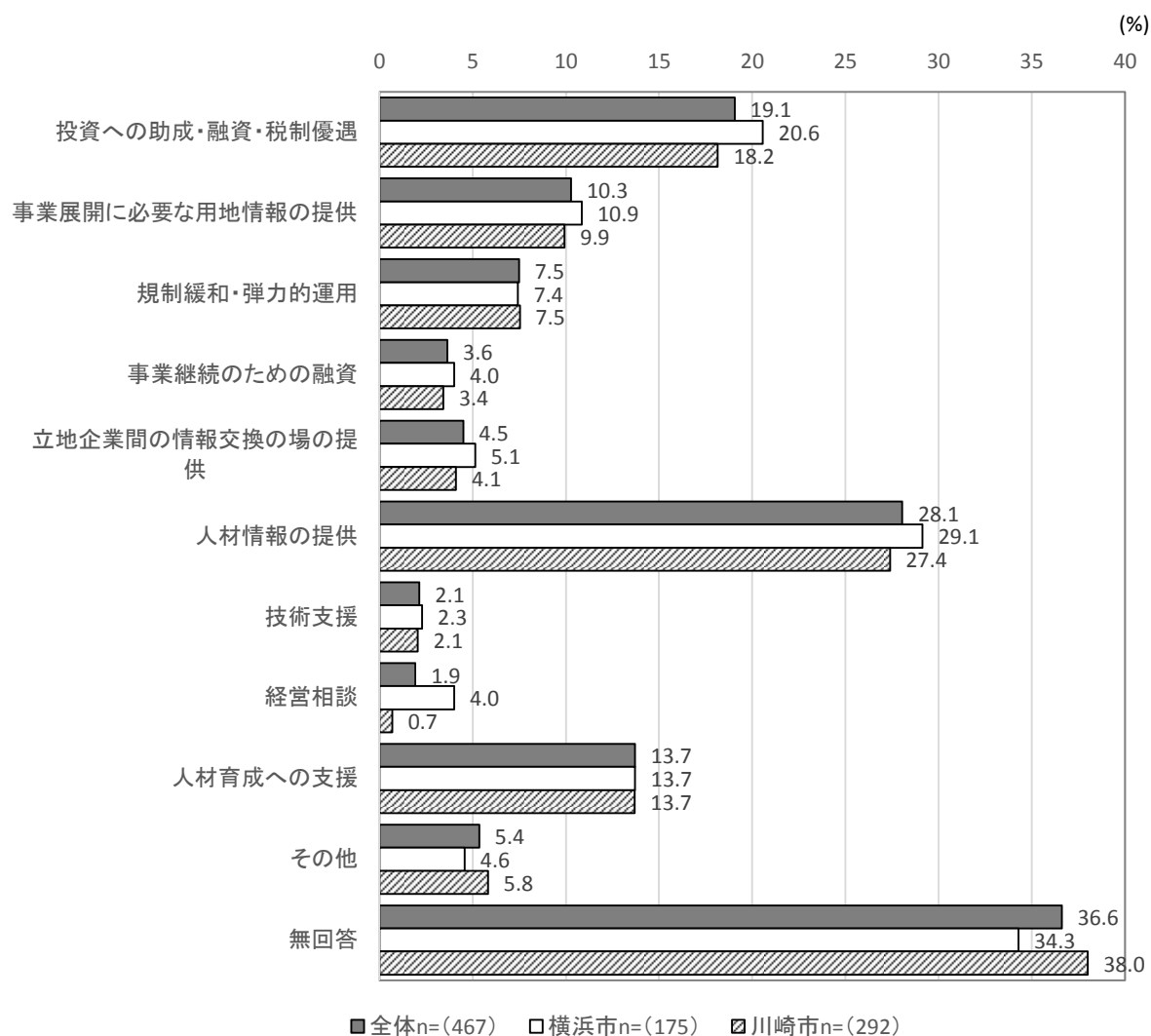


### ウ 事業活動に関する行政への要望

● 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

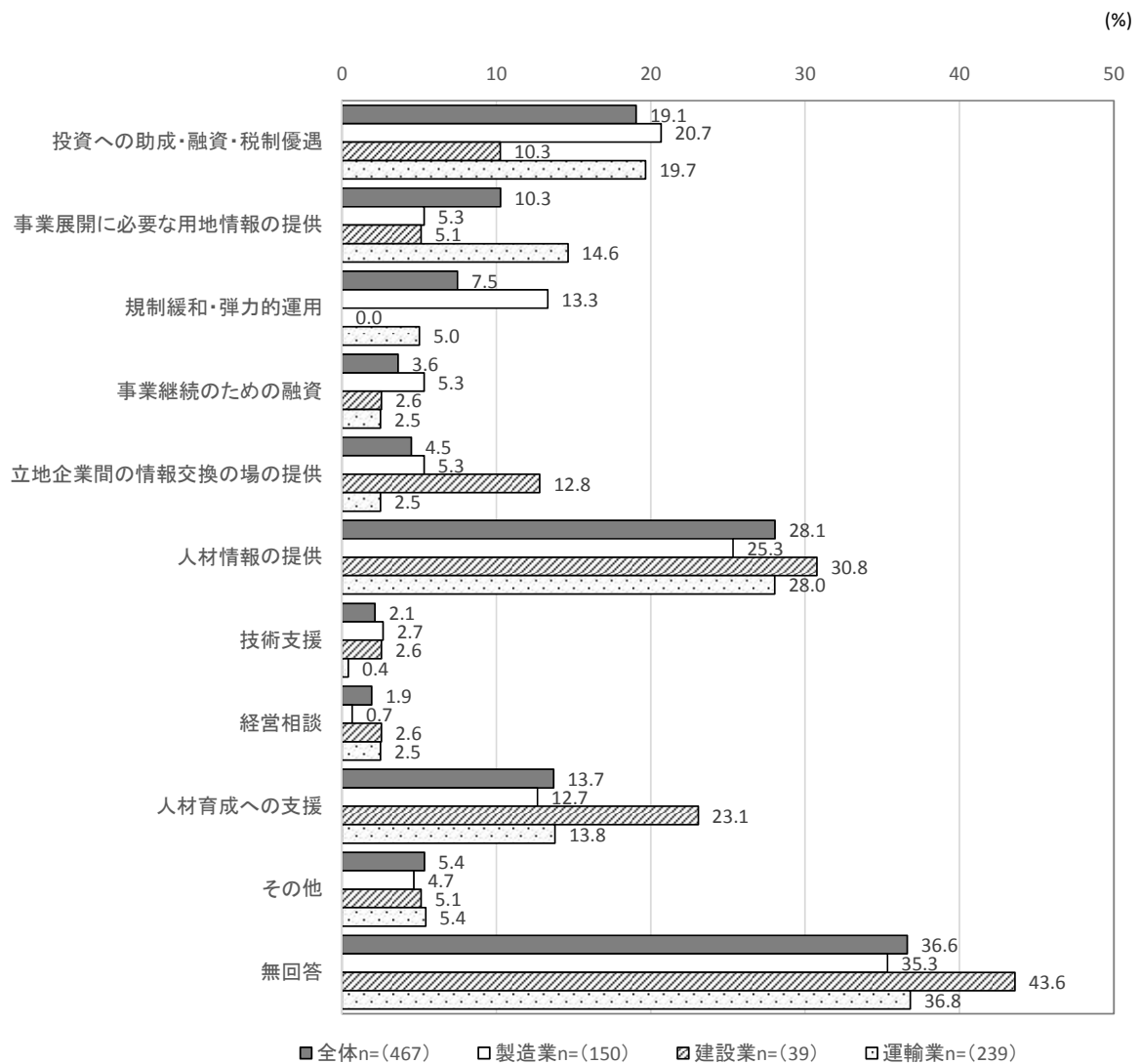
- ・ 回答事業所全体の事業活動に関する行政への要望は「人材情報の提供」（28.1%）が最も多く、次いで「投資への助成・融資・税制優遇」（19.1%）、「人材育成への支援」（13.7%）となっており、これら要望が1割を超えている。
- ・ 「規制緩和・弾力的運用」の具体的内容としては、「工場立地法」「緑化条例」「消防法関連」「環境関連手続き」「中型免許制度」「電気事業法」などが見られた。

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。

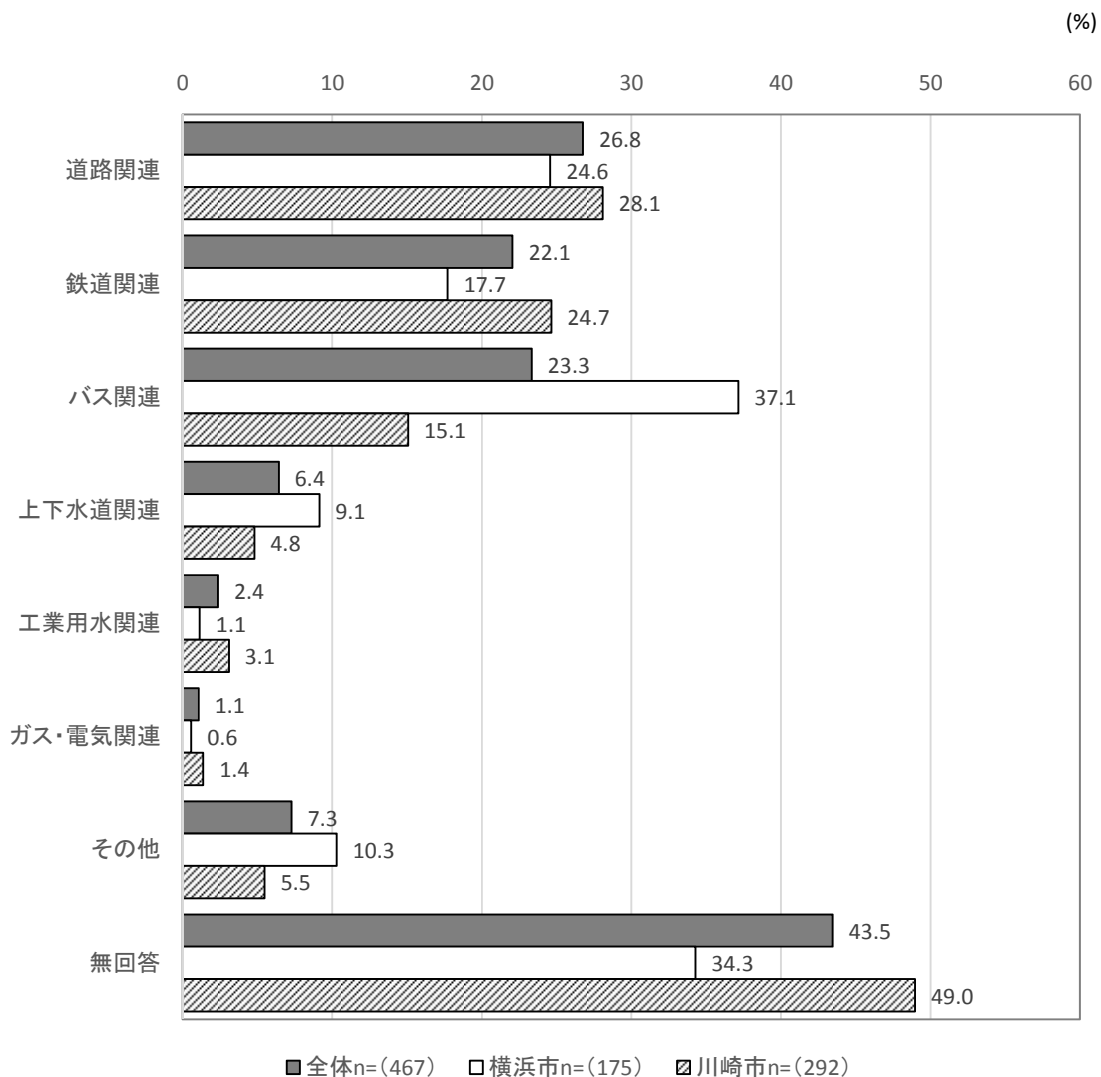
図表Ⅲ-126 事業活動に関する行政への要望 業種別



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



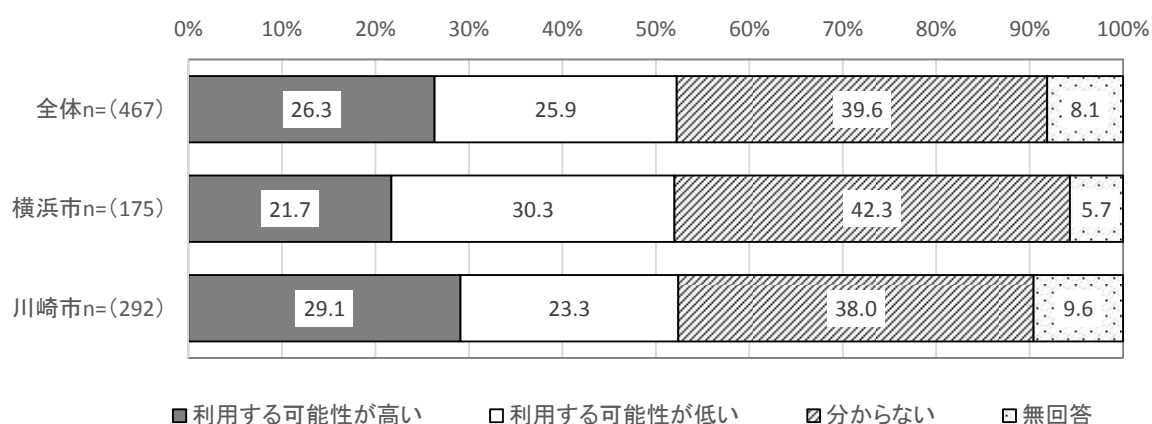
## オ 東海道貨物支線貨客併用化

### 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

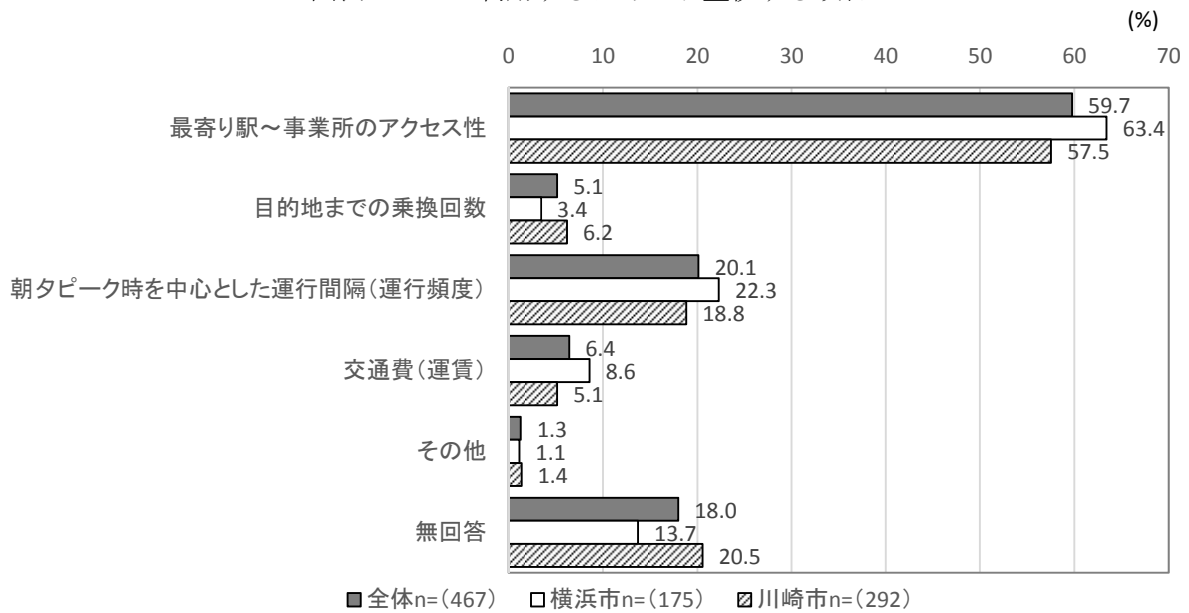


② 利用するにあたり重視する項目

● 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。

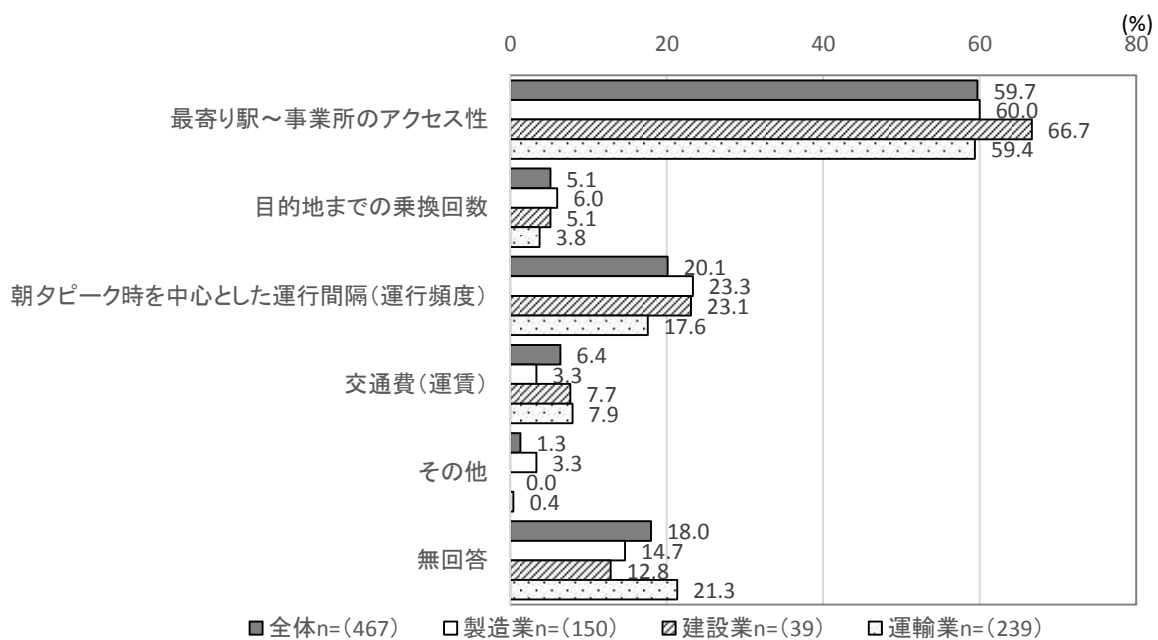
図表Ⅲ-129 利用するにあたり重視する項目



● 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





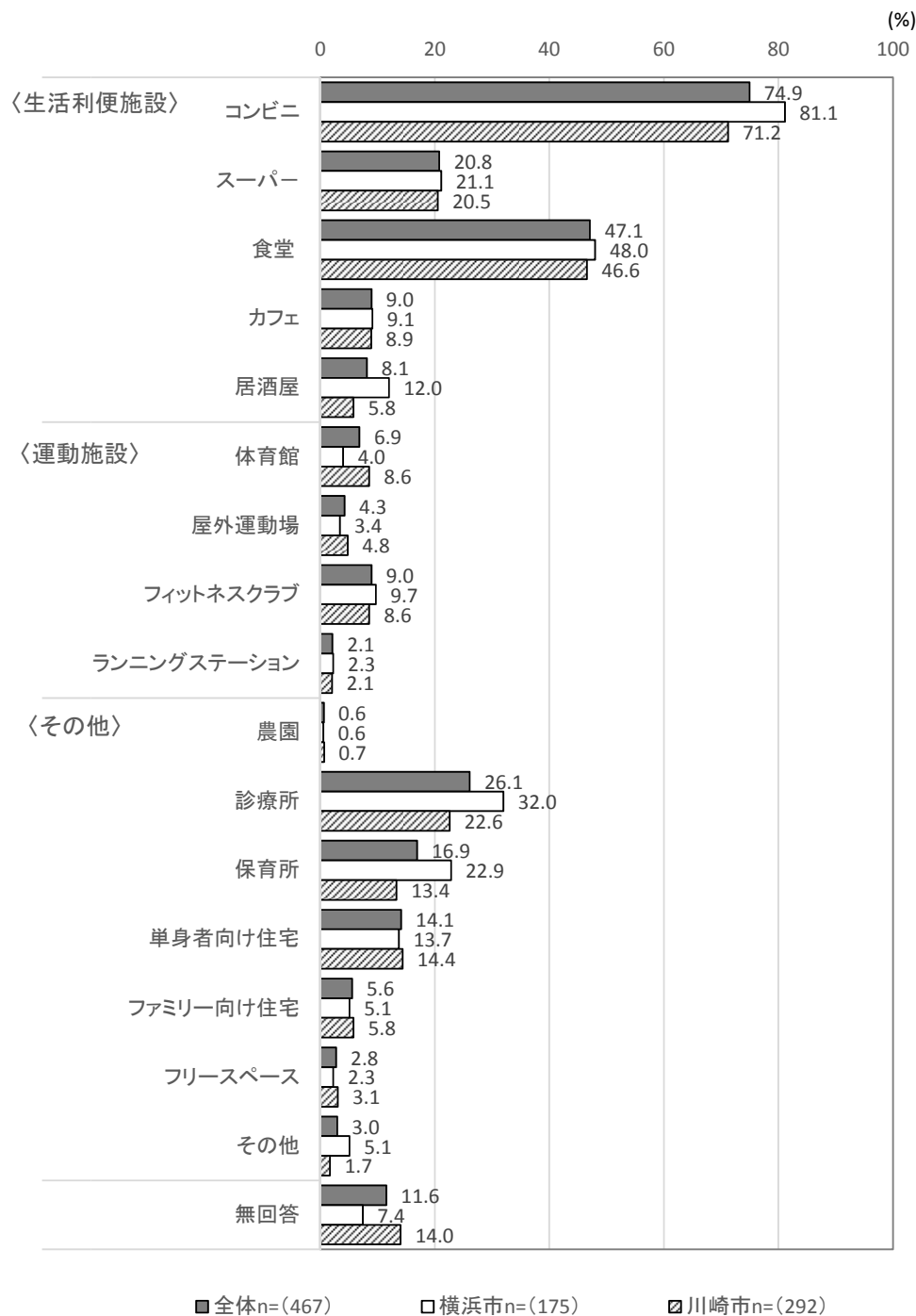
カ 事業所周辺施設

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。

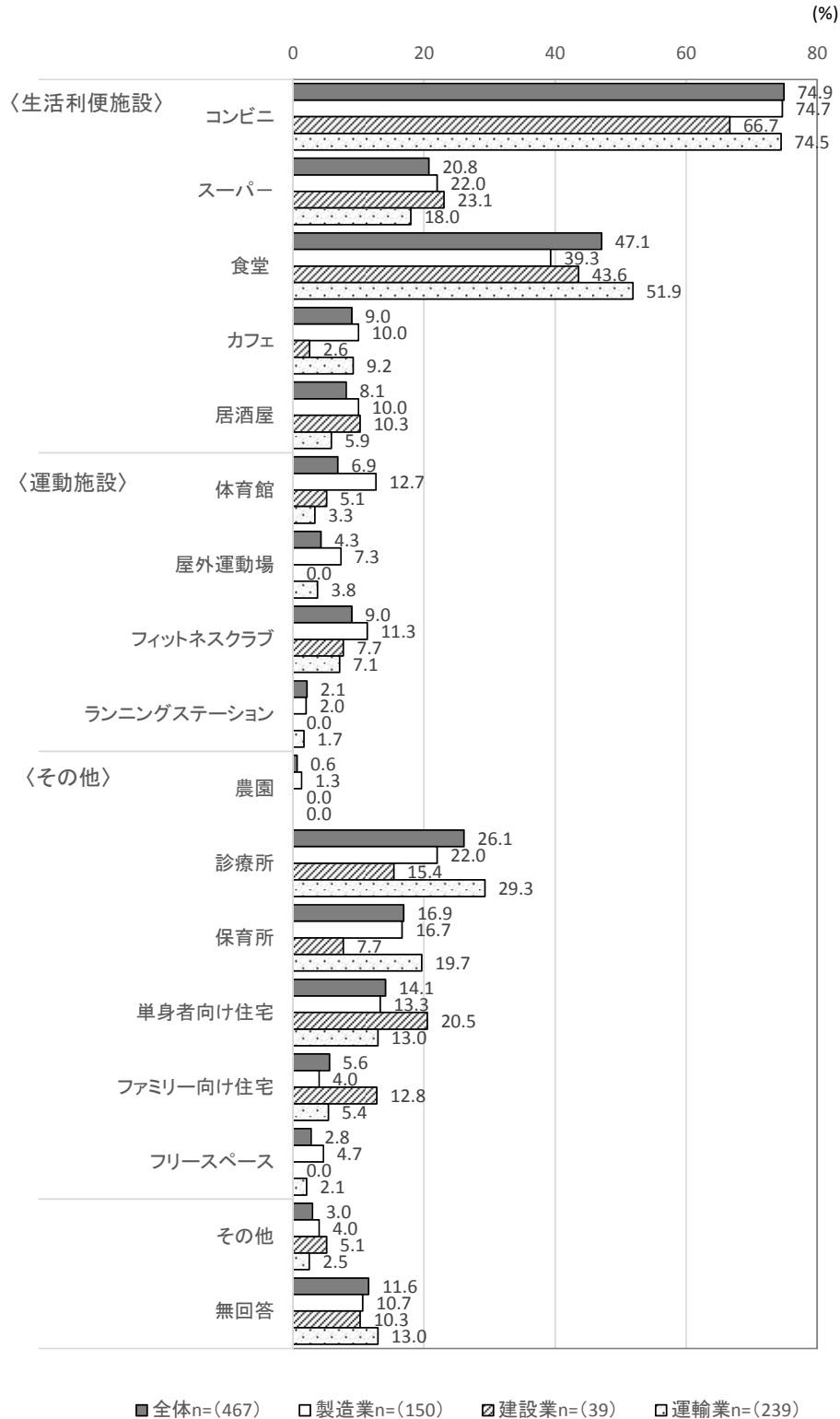
図表Ⅲ-131 利用の要望が高い事業所周辺の施設



● 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



## IV ヒアリング調査結果

### 1 調査概要

アンケート調査結果をもとに、下表の事業所・業界団体等に対してヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査結果概要は以下の通り（1～10 が事業所、11～15 が業界団体等）。

図表IV-1 ヒアリング調査対象事業所の概要

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		事業所									
事業者		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
業種		製造業	製造業	製造業	製造業	製造業	建設業	運輸業	運輸業	運輸業	廃棄物処理業
従業員規模		50名以下	51～100名	101名以上	50名以下	101名以上	50名以下	51～100名	101名以上	50名以下	51～100名
① 現状について	事業所の機能	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	通勤			○			○	○		○	
	取扱高の増減				○	○			○		○
	設備投資	○	○		○			○	○	○	○
② 事業所内の土地利用について	遊休地の有無	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	遊休地の土地利用										
	用地展開			○	○	○	○		○		○
③ 事業所の各分野の取組について	環境	○		○	○		○	○	○	○	○
	防災	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	大学との連携		○	○			○				
	市民との共生						○	○			
	人材確保・育成	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他ご意見について	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

11	12	13	14	15
業界団体等				
K	L	M	N	(独法)国立高等専門学校機構
経済団体	経済団体	銀行	不動産業	
①企業動向について	①企業動向等について	①企業動向等について	①主に産業系の不動産の動向について	①高等専門学校について
②立地する企業に対する団体の取組と企業の取組状況	②立地企業に対する団体の取組、各立地企業の取組	②企業に対する取組	②京浜臨海部の強み・弱みや課題など	②進路について
③企業からの要望		③企業の課題・ニーズ		③京浜臨海部について
				④その他

※従業員規模は、アンケート調査の回答に基づいて整理

## 2 事業所に対するヒアリング結果

- ・ヒアリング結果についての詳細は以下の通り。

### (1) A社

#### ① 事業所の現状について

- ・当事業所では、主にグリースの製造を行っており、その他にもオイル製品を製造している。
- ・近隣では、大規模用地が病院や学校に転換しており、また住宅も増えている。
- ・設備投資は、既存装置の老朽化に伴う更新が主で、費用は毎年計上している。

#### ② 事業所内の土地利用について

- ・当社製品の一部は危険物として取り扱わなければならない、消防法の規定により敷地内で設備を拡張できる余地はない。

#### ③ 事業所の各分野における取組について

##### (環境)

- ・太陽光パネルは建屋の強度を強化しなければならないため設置ができない。
- ・バイオマス発電の電力を利用している。

##### (防災)

- ・町内の共同防災組織に参画しており、企業規模問わず十数社と連携して、定期的に防災訓練を実施している。

##### (人材確保・育成)

- ・高卒生の採用では、近隣の工業高校のほか、普通科にも求人募集している。数年前には工業高校から求職の問い合わせもあったが、近年では各工業高校への求人募集が増えているため、人材確保に苦慮している。
- ・女性従業員が少なく採用を考えなければならないが、更衣室や職務上必要とされる就労後の入浴施設の設置など課題が多い。

#### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・幹線道路・高速道路が近く、サプライチェーンとしての効率性や物流コストを鑑みると、立地環境は良好と考える。
- ・鉄道駅が近いため、人材確保には一定のメリットがある。
- ・住宅地が近接しており、新規設備の導入（危険物の取扱）が難しいことはデメリット。
- ・顧客と会食できる飲食店や、コンビニエンスストアなどの店舗が少なく不便。

## (2) B社

### ① 事業所の現状について

- ・開発から顧客の製品試作までを手掛けている研究拠点。今後も事業所機能の変更予定はない。
- ・建物は、他社から賃借している。
- ・定年等はあるが、従業員数は一定数を維持している。
- ・設備投資については、開発に伴う機器や分析装置の更新など。

### ② 事業所内の土地利用について

- ・事業所は借地のため、土地活用や遊休地などはない。

### ③ 事業所の各分野における取組について

#### (防災)

- ・防災訓練は、年1回、当社独自で行っている。
- ・津波対策は、津波が2階まで到達しない想定のため、2～3階の建物を避難場所に設定している。

#### (大学等との連携)

- ・大学とは、開発に関する連携（共同研究を含む）を行っている。
- ・共同研究については、大学を見つけて当社から共同研究を提案することもある。

#### (人材確保・育成)

- ・採用については、出資会社各社が新卒、中途ともに採用して当社に出向させており、事業所では研究補助を行う非正規（アルバイト、派遣）のみ採用している。
- ・定年は65歳で、現状は65歳以上も若干名いる。
- ・親会社から人手不足のため人材を回してもらえない。オペレーターの確保に苦労している。

### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・東京駅や羽田空港から近いこと。また最寄り駅からバスを利用して15分程度で来られることはメリットである。バスの本数も多く、首都高速湾岸線ができてからは渋滞も減少して良くなった。30年ほど前は渋滞の多い幹線道路の手前のバス停から歩いた方が早く到着できるような状況であった。
- ・電車の駅からもう少し近いとよい。

### (3) C社

#### ① 事業所の現状について

- ・各事業分野の新製品を開発している研究所。
- ・当研究所は基礎研究が中心であり、工場と研究所が併設されている事業所は本事業所のみ。
- ・最寄り駅より徒歩 25～30 分、社有バスが駅からピストン輸送しているが、工場の従業員の増加により、乗りきれないこともある。近隣に居住していて、自転車で通勤している従業員もいる。

#### ② 事業所内の土地利用について

- ・現状、事業所の土地は手狭であり、遊休地は無い。
- ・隣接する企業から土地を取得し設備を新設したが、年数が経過しており経年劣化している。
- ・事業の拡大に伴い工場を拡張したいが、土地が無く拡張できないため、一部機能を移転させ、工場施設を拡幅・増設する可能性もある。
- ・事業目的以外の土地を確保できないため、乗用車での通勤は原則禁止している。
- ・駐車場施設設置義務などにより、事業用施設用地が限定されてしまっている。屋上緑化により緑地を確保している。

#### ③ 事業所の各分野における取組について

##### (環境)

- ・工場では、ISO14001 を取得している。

##### (防災)

- ・埋め立て地なので台風や高潮による浸水リスクを感じている。
- ・災害時の非常用食料・備蓄品を低層階から高層階に移動している。

##### (大学等との連携)

- ・近隣の大学にこだわらず、複数の大学と共同研究（提携・連携）を行っている。
- ・四半期毎に取引先研究機関向けに技術開発に関する広報誌を発刊している。

##### (人材確保・育成)

- ・鉄道利用は便利だが、駅から事業所までの交通の便が悪い。駅からのアクセスが向上すれば、人員の定着にも繋がると期待している。
- ・65 歳まで再雇用制度を採用しており、単年での更新を行っている。
- ・当研究所には若年層の従業員も多く、毎年新卒者が配属されている。

#### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・京浜急行や JR などの鉄道駅が利用でき、横浜・川崎などの主要都市が近いことはメリットである。
- ・バス通りまでの道路・歩道に、劣化による陥没や歩道のない箇所などがあり、整備を希望する。歩行者の通行の利便性・安全性を望む。
- ・派遣社員の人件費が割高である。
- ・バス便の充実や、コンビニエンスストアなどの利便施設が必要。
- ・近隣の事業者との関係が希薄であると感じており、情報交換や防災面などにおいてコミュニケーションをとることは重要であると考えている。

#### (4) D社

##### ① 事業所の現状について

- ・主力工場であり、本社機能も有する。
- ・売り上げはリーマンショック以来右肩上がり、稼働率も高い。前期は過去最高の利益を更新。他地区の事業所の設備投資も自己資金で行った。
- ・設備投資は、更新と、今年の計画では新設（中古含む）の予定がある。新規の仕事を受注するため、顧客の要望へ対応可能な機能を持つ機械を導入する。
- ・事業の拡大を目的として、同業種のシナジー効果のある企業を M&A の対象として検討している。

##### ② 事業所内の土地利用について

- ・事業所の拡大・拡張は困難なため現状維持。
- ・当事業所は手狭でトラックでの製品の搬出・搬入の効率性が課題。

##### ③ 事業所の各分野における取組について

###### (環境)

- ・CO2 の排出量が少ない電力の利用を進めている。太陽光・風力は興味があるが敷地の都合単独でなく、近隣企業共同で検討した方が良いのではないかと

###### (防災)

- ・現状は近隣企業との防災に関する組織はない。
- ・避難場所はあるが一時避難場所ではなく、高速道路の倒壊があると通行困難となり、運河等もあるため不安である。現実的に利用可能な避難場所を検討してもらいたい。

###### (人材確保・育成)

- ・若年層の従業員の確保は難しい。
- ・県の職業訓練校より、2年で5～6名の紹介を受けている。訓練校では企業向けの説明会が年2回開催されており、当社も必ず参加し、会社案内を行っている。
- ・高校新卒の採用（工業高卒）は無い。中小企業は知名度が薄いため、就職担当教員はネームバリューのある大手企業から薦めていく傾向にあるため機会が無くなった。
- ・技術の継承はいわゆる職人技が必要なため、金属加工の技術を含め若手は各自ノートをつけて熟練技術者の技術を学んでいる。学習する機会は相応にあり、若年層の定着率も悪くはない。

##### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・大田区にも近く関連業種も多い。また、高速道路に近くアクセスも良い。人の採用面でのメリットも感じている。
- ・デメリットは地価が高いこと。保有企業の担保価値には寄与するが、新設・移転・拡張の際は土地だけでも多額の資金を要するため、地方の工場と比べ着手しづらい。
- ・福利厚生では大手には勝てないので、自分たちがやっている仕事は世の中にこれだけ貢献しているのだ、ということを知ってもらえると良い。労働環境は過酷だが、従業員の労働環境の改善を安全面も考慮しながら努力している。

(5) E社

① 事業所の現状について

- ・ 本社、生産と研究開発機能を持つ拠点。
- ・ 取扱量は横ばい。
- ・ 5年前に事業所の建替え計画を策定した。建物の老朽化に伴う建替えによるもので、設備は一部入替を行う。

② 事業所内の土地利用について

- ・ 事業所内の土地は、緑地確保も含めて有効活用されている。用地拡張は困難なため、事業所再編に伴う現状の敷地の有効活用を模索している。

③ 事業所の各分野における取組について

(防災)

- ・ 地区の立地企業により協議会として組織化されている。
- ・ 行政が開催する会議にも参加している。

(人材確保・育成)

- ・ 数年前に大幅な赤字を出した頃があり、その際に人員を減らしたが、その後従業員を増やして来た。
- ・ 年齢構成はややいびつで、50代の層が薄い。中堅層以下はある程度揃っている。
- ・ 採用は難しい。他の企業の採用意欲も旺盛なため若年層の採用に苦慮している。近隣の工業高校からなかなか採用できず、普通科からも採用している。新卒の採用予定不足分は中途採用で賄っている。高専からの採用は稀。
- ・ 技術の承継では標準化されていない技術の継承に苦慮している。
- ・ 顧客の仕様や量産品でない製品の技術継承は、機会作りが難しく、また技術を受け継ぐ若年層の人員が少ないこともあり課題。
- ・ 過去には、人員に余裕があったことから、同じ仕事を複数の技術者が行うことができ、技術の継承機会が自然に存在していたが、現在は分業されているため難しくなっている。

④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・ 稀に大型の製品を搬送する場合は海上輸送を行うこともある。いざという時に海上輸送手段があることはメリット。
- ・ パートや派遣社員の採用において、利便性の良い幹線駅前ではないので、通勤がネックになっていることはデメリット。
- ・ 土地利用に関する緑地や土壌汚染対策などの法規制があるため、事前申請や結果報告での書類作成作業が負担。



## (6) F社

### ① 事業所の現状について

- ・当社創業の地であり、現在は近年新築した技術研究開発センターが立地している。
- ・従業員の通勤は電車通勤のみであり、その他（自転車・自家用車等）の通勤は認めていない。

### ② 事業所内の土地利用について

- ・敷地は自社所有であり、当社および関連会社が使用している。
- ・現状遊休地はなく、新たな土地取得の意向もない。

### ③ 事業所の各分野における取組について

#### (環境)

- ・ISO9001 認証取得、グリーン調達を実施している。
- ・事業所屋上に太陽光発電システムを設置し、発電した電力は自社利用している。災害時の非常用電源や排水の浄化にも関心がある。

#### (防災)

- ・建物には、止水対応のシャッター・止水ドアを設置している。
- ・地震、津波、火災に対応したBCP対策を策定しており、帰宅困難時には無理に帰宅させないほか、3日分の食料等を倉庫に備蓄している。

#### (市民との共生)

- ・環境教育として、近隣の小学校から見学生徒を受入れるほか、大学生のインターンシップの受入れ、中学生の職場体験などを実施している。

#### (大学等との連携)

- ・主力事業について、産学連携の研究を進めているほか、同業者とのフォーラムを開催している。
- ・提携先とは機密保持契約を締結しているが、悪意ある情報・技術・ノウハウの流出を懸念している。

#### (人材確保・育成)

- ・中途採用を含めて採用活動を行っている。
- ・定期的にOBを活用して採用活動をしている。
- ・グローバルな人材確保を目指している。外国人学生をインターンシップで受け入れるのもその一環。

### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・近隣に危険物を扱う事業所があるため、災害時の火災など懸念している。
- ・高潮・津波対策をしてほしい。
- ・歩道の雑草やポイ捨てされたごみが多く、自主的な清掃活動も行っているが、行政としても何か対策を施してほしい。車両の往来が多く、安全に通行するために歩道を整備してほしい。
- ・コンビニエンスストアや食堂、診療所が近隣にあるとよい。

## (7) G社

### ① 事業所の現状について

- ・親会社が100%出資の物流子会社で、当事業所では、親会社の各工場及び協力会社で製造された製品の集約・配送を行っている。
- ・従業員の通勤は、電車が約70%、自家用車・徒歩が約30%である。

### ② 事業所内の土地利用について

- ・現在の事業用地は自社所有ではないため、土地建物の取得や大型な設備投資の予定はないフォークリフトの入替や就業環境整備など軽微な投資は行っている。

### ③ 事業所の各分野における取組について

#### (環境)

- ・CO2削減を目指し、輸送手段として鉄道・船舶を利用している。

#### (防災)

- ・年1回、消防署の立会いの下、事業所内の協力会社も含め防災訓練を行っている。
- ・グループとして防災マニュアルがあり、緊急防災メールができる体制となっている。
- ・(平成30年の)西日本豪雨では、鉄道が被害を受けたため、トラック配送に切り替えた。

#### (市民との共生)

- ・当事業所では、同業者の視察のほか、小学生の社会見学や高校生のインターンシップなど、施設見学の受け入れを行っている。

#### (人材確保・育成)

- ・高校生のインターンシップの受け入れをしており、地元の工業高校から、定期的に新卒を採用している。
- ・無人化(機械化)などの必要性があるが、これらに対応したシステム開発の人材確保が難しい。
- ・派遣社員の正社員登用や、定年延長・役職定年を行っている。

### ④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・鉄道アクセスや道路渋滞などがデメリットとなっている。
- ・女性の事務職派遣や、繁忙期の臨時従業員の応募が少ない。
- ・従業員がカラスに襲われることがあり、対策をしてほしい。
- ・コンビニエンスストア・食堂などが少ないため、食事は仕出し弁当等を利用している。
- ・倉庫業・物流業は外国人雇用の対象外で、流通加工において外国人を雇用できないので、対象を広げてほしい。
- ・ドライバーの拘束時間が規制されることに対応していく必要がある。

## (8) H社

### ① 事業所の現状について

- ・当事業所は支店であり倉庫機能も持つ。取り扱い品は、主に日用雑貨、化成品、食料品など。
- ・従業員数は退職者等を見越して採用したため増加しているが、概ね横ばい。
- ・当事業所の売上高が増加している要因は、本社において営業を強化したことや、日々の改善努力（生産性向上や原価削減）によるもの。また、外注費の値上がりに対応し、取引先の了承を得て運賃に価格転嫁させたことである。
- ・近年の設備投資では、福利厚生の一環として作業員向けの休憩所を新設（18年3月）。5年前に音声ピッキング装置、また東日本大震災の際に荷崩れが発生したため、6年前にシャトルラックを設置した。
- ・今後の設備投資については、自動化設備を検討している。

### ② 事業所内の土地利用について

- ・事業所に遊休地はなく、今後も土地を購入する予定はない。拡張については賃借を検討。
- ・さらに増床をしていきたい意向はあるが、同エリア内には建設中の物件以外では新たな物件は少ない。

### ③ 事業所の各分野における取組について

#### (環境)

- ・太陽光発電設備を設置して電力を自家消費することで、電気代を削減している。
- ・建屋各所に水銀灯、蛍光灯があるが、順次LED化を推進（18年中に屋上LED化済み、19年度は外周灯を予定）。
- ・将来的にFCフォークリフトの導入を検討しているが、水素のコストと安全性が確認できないこと、さらに導入コストが課題。

#### (防災)

- ・防災訓練は年1回、9月に実施している。消防署に来てもらい、消火訓練をしている。
- ・BCPも策定しており、全てではないが顧客ごとのBCPも設けている。

#### (人材確保・育成)

- ・採用については、総合職と首都圏エリアなどのエリア限定社員に分かれており、事業所で採用できるエリア限定社員の求人に注力している。
- ・課題は、フォークリフトを運転する技術者が少ないことや、若年層が定着しないこと。
- ・人材育成については、品質向上や安全衛生に関する検討を社内で行っているほか、OJTを実施している。
- ・社外の研修については、安全品質管理、人材育成、AI、IoT等の新技術に関するものがあれば参加したい。

④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・京浜臨海部に立地するメリットは、首都圏市場が近く、情報も得やすいこと。また高速道路、港湾、空港が近いことである。
- ・デメリットは、鉄道のアクセスが悪く、通勤が不便なため人材が得にくいこと。また環境が悪いこと。
- ・エリア内の道路に違法駐車（路上放置を含む）が多いので困っている。
- ・工事中の橋（水江町線）を早急に開通させて欲しい。
- ・通勤しやすいように、鉄道の乗り入れ、市営バスの拡充がされるとよい。
- ・敷地内にコンビニはあるが、徒歩圏内に食堂やカフェはない。従業員は弁当持参か、仕出し弁当又はコンビニで購入している。

(9) I社

① 事業所の現状について

- ・食品を取り扱う冷凍・冷蔵倉庫の運営を行っている。
- ・当事業所の従業員の通勤は、鉄道駅からのバス利用が71%、自家用車等が29%だが、バスの場合、渋滞時には1時間かかることもある。
- ・補修の設備投資を行っており、近年中に新たな設備機器も導入する予定。

② 事業所内の土地利用について

- ・遊休地はなく、用地取得の計画はない（取得できる土地もない）。

③ 事業所の各分野における取組について

(環境)

- ・電動フォークリフトを使用している。
- ・設備更新時に環境負荷の少ない機器の導入を検討する

(防災)

- ・毎年9月に事業所単位で事業所火災が発生したことを想定した訓練を実施している。
- ・台風襲来により、門扉や植木、建物の一部が破損する被害が出た。
- ・非常用発電機の設置には関心があるが、現時点で具体的な計画はない。非常用ディーゼル発電機を設置している企業もあると聞いている。

(人材確保・育成)

- ・事業所の見学は、顧客情報の守秘義務の観点から行っていない。インターンシップは実施していないが、内定者向けの見学は実施している。
- ・定年延長（65歳）や、役職定年者の急激な賃金引下げを抑制するなど、人材確保のための制度変更を行っている。

④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・立地のメリットとして、高速道路のインターチェンジや港湾に近いこと、近隣に同業者が多く、繁忙期に協力しあえることなどが挙げられる。
- ・デメリットは、交通アクセスが悪く、派遣社員の人材確保が困難であること。
- ・地域課題への要望としては、バス路線便の増便や、最終バスの時間繰り下げなど。
- ・ドライバーによる路上へのごみのポイ捨てが多い。
- ・周辺にコンビニ・食堂・診療所がなく不便。

(10) J社

① 事業所の現状について

- ・当事業所は本社・工場機能をもつ。
- ・従業員数や売上高は、概ね横ばいである。
- ・製品は原料品、成形品がある。営業努力により新たな用途を見つけて販売することで付加価値を高めている。5年程前に販売を開始した新用途の取引は、伸長している。
- ・設備投資については、原料品を製造する機器を2002年に導入し、3年前に1台更新したが、品質を高めるため、今後2台を導入予定である。また光学式選別機の導入を計画している。

② 事業所内の土地利用について

- ・土地は関連企業から借りているため、遊休地はない。
- ・工場の稼働変化もあるため、原材料や加工品の建屋付きの置場を確保したい。

③ 事業所の各分野における取組について

(環境)

- ・ISO14001やエコアクション21等のほか、市の取組にも参加している。

(大学との連携)

- ・自社で試験部門がないため、製品の性能検査を大学に委託して調べてもらっている。

(防災)

- ・防災訓練は年2回(春、秋)行っており、秋には大規模地震を想定した訓練を行っている。
- ・BCPは、地震だけでなくパンデミックも考慮したものを策定。

(人材確保・育成)

- ・人材の採用については、派遣社員として採用し2~3年を経過してから契約社員に登用している。その後の勤務を見てから正社員に採用する。ただし、営業職は最初から正社員として採用している。
- ・2交代制などが要因なのか、派遣されても数日で辞めてしまうことがある。
- ・人材教育については、関係会社の教育制度に参加している。

④ 京浜臨海部全般及び行政への要望やその他のご意見について

- ・首都圏市場に近く、行政の支援が充実していること。さらに住宅地からも離れていることが京浜臨海部に立地するメリット。
- ・デメリットは、鉄道のアクセスが悪く人材が得にくいこと。また地価が高く用地確保が難しいこと。
- ・若年従業員を確保するための人材の情報が欲しい。設備保全や電気工事士など。
- ・コンビニ、スーパー、食堂が近くにない。

## (11) K団体

### ① 企業動向について

- ・製造拠点を県外に移すところがある。移転理由は、設備の老朽化、最低賃金の水準、圏央道の開通による交通アクセスの利便性など。事業用地を拡張したいと思っても京浜臨海部には土地がないので、新たに代替地を探さざるを得ない。転入を計画したいという企業もあるが、土地代が高くて手が出ないという声もある。
- ・トラック運転手の待ち時間の問題が課題として話題に上がった。
- ・トラックドライバーの人材確保にも課題があり、若年社員をせっかく育てても、一人前になったタイミングで仕事を辞め、ふるさとに帰ってしまう人が少なくない。大型免許が必要なトレーラーを運行できる人材も不足しており、高齢のドライバーに頼らざるを得ない状況がある。
- ・障害者の法定雇用率引上げに伴い、精神障害者の雇用・定着に悩んでいる企業が多い。
- ・中小企業では、行政の多岐にわたる支援策・補助金に対する使い方が分からないので教えてほしいという意見が多い。制度を使いきれていないのではないかと。

### ② 立地する企業に対する団体の取組と企業の取組状況

- ・昨今、「働き方改革」をテーマにした活動の要望が多い。
- ・働き方改革については、皆手探りの対応をしており、当団体としても見学会をよく実施している。テレワークの先進事例などの意見交換も行っている。
- ・また人材確保という点では、障害者の雇用・人材育成を重要なテーマとして取組んでいる。
- ・県が運営している障害者職業能力開発校の見学、障害者の能力向上を目的とした見学会、勉強会などを実施している。

### ③ 企業からの要望

- ・トラックターミナルのような施設の設置が望まれている。
- ・高速道路の料金について、事業用トラックは乗用車とは異なる料金体系があっても良い。
- ・転入企業への優遇に比べ、既存企業の設備改修などを含めた優遇策を求める声があった。京浜地区からの移転、転出を抑制するためにも、既存企業の投資にも目を向けて欲しい。
- ・事業所の本社に対して京浜臨海部での立地・操業のメリットをしっかりと訴求する機会を設けるべき。大消費地に隣接しているなど、京浜臨海部のPRを積極的に行ってほしい。

## (12) L団体

### ① 企業動向等について

- ・全体感として海外との取引のある製造業、主に中国・東南アジア・米国への輸出企業は総じて企業業績が良い。
- ・中小企業も新興国の景気に連動し好調だが、一方で、イノベーションに取り組んでいない中小企業の業績が低迷しており、二極化している。
- ・運送業はドライバー不足で荷物を動かさないという話も聞くが、堅調な企業と取引を行っている運送業は好調であり、業績を上げている。
- ・産業集積は観光を中心に進んでいる。ホテルも増加しており、外国人観光客も増えていると実感している。
- ・横浜環状北西線の早期開通を求める。それにより大黒ふ頭と東名高速とのアクセスが格段に向上する。沿岸から様々な貨物を陸揚げし、加工して海外に輸出販売するような動きになれば、臨海地区の活性化に繋がる。臨海部に荷物が留まるよう倉庫や物流施設の設置が必要だと考える。
- ・横浜環状南線が開通すると、南側の金沢工業団地の事業者のアクセスが良くなり、県央へのものの流れが円滑になり、保土ヶ谷バイパスの渋滞も緩和するなど、市民や他地域の事業者の交通利便性も向上すると考えられる。
- ・製造業で拡大を要望・計画しているところは横浜市よりはむしろ、県西部・県外・他都市や海外の方が多いのではないかと。
- ・外資系企業から横浜に事務所を置きたいとの相談があるが、進出した外資系企業と地元企業との連携は難しい部分が多いと考えている。
- ・自動車関連事業者は海外進出や新しいことに取り組んでいる企業が多い。大手サプライヤーの海外進出に伴い海外進出する企業もある。

### ② 立地企業に対する団体の取組、各立地企業の取組

- ・企業にとって人手不足は一番の経営課題となっており、少しでも横浜の中小企業の人材確保の手助けになるように、横浜市内に本部を置く大学と連携して、それぞれの構内で合同会社説明会を行っている。
- ・就職活動での内定のタイミングは早まったことも背景にあるが、年々学生の参加数が減少している。
- ・市内出身の学生が多い大学では横浜市内での就労、地元志向があるが、全国から学生が集まる大学は市内就労にはこだわらない傾向にあると感じている。
- ・オープンイノベーションや企業間連携について、容易にノウハウを公開することは難しいとの声がある。
- ・企業間交流では大型の年始交換会などよりは小規模の交流会の方が効果的と感じる。当団体は、主導するのではなく機会を設けるのが役割であり、最近では、10名程度で自由交流を促す交流会を実施している。



### (13) M社

#### ① 企業動向等について

- ・ 県内全体としては、金利が低いため施設更新に対する投資意欲はある。今後は病院の建て替えなどの設備投資需要が出てくる。
- ・ 企業から相談の多いテーマは資金の相談、採用、節税など。黒字の企業は3割程度であるため、今後萎んでいく会社が多いと思われる。
- ・ 事業継承や廃業についてはM&Aの案件として半期で20件程度発生している。案件の内容としては大口のみで、中小企業の案件には取り組んでいない。
- ・ 京浜臨海部の動向は、空き地がないため大型の案件がない。融資先数は年々減少している。
- ・ 土地の情報が欲しいというニーズは高いが、土地が余っておらず、取引が業者間で決まってしまう一般に情報が出てこない。土地が余っている静岡、山梨を視野に入れたリテールの話が出ることはある。

#### ② 企業に対する取組

- ・ 地方創生というキーワードでは、マッチング支援や人材情報のニーズが多かったため、人材紹介業務を開始した。今は、原則として管理職を対象にした人材派遣を行っている。
- ・ 若手社員を採用したいニーズに対しては、人手を確保するため、給与面だけでなく福利厚生によるビジネスマッチングや保養所、保険の割引、施設割引などのサービス提供企業と連携している。

#### ③ 企業の課題・ニーズ

- ・ 企業の県内への立地ニーズは高まっているが、土地がない。京浜臨海部に限らず「手狭になっているため移転したい」、「住宅開発により工場が住宅に囲まれたため移転したい」といったニーズは多く聞かれる。生産した在庫を置いておくスペースがないという話を聞く。
- ・ 圏央道の周辺は、新東名高速道路周辺の土地が安くでているため、京浜臨海部の競合エリアになりうる。
- ・ 京浜臨海部の企業は、現在の場所で建て替えを希望しているが、建築基準法の改正により同規模の建物を建てられない。特区などで建築条件が緩和されると建て替えが進み資金需要が高まる。
- ・ 経済センサスによると川崎市の製造業は、新設24社に対して廃業98社。横浜市鶴見区は新設41社、廃業103社と若干多い。
- ・ ベンチャー企業に対する融資は強化していかないといけない認識であるが、現状は当行では難しい。大学発などの墨付きがあった方が取り組み易い。

## (14) N社

### ① 主に産業系の不動産の動向について

- ・ 全般的に、産業用不動産の設備投資需要としては物流が多く、そのような事例は圧倒的に地方が多い。
- ・ 臨海部に問わず、京浜臨海部では交通インフラが整っていることや、各企業の通販物流への事業強化から、物流企業の進出ニーズが多い。
- ・ 臨海部は工場撤退跡地からの転用、内陸部は農地の転用を行うケースもある。
- ・ 相模原、海老名は農地転用に積極的。厚木など圏央道周辺が多い。流山、坂戸など農地転用での開発事例が見られる。厚木、伊勢原、平塚、寒川なども同様に農地転用に取り組んでいる。反面、農地転用には時間がかかる。しかし、土地の値段が安価に済むため土地の仕入れコストを軽減できる利点もある。農地転用には間違いなく、行政のバックアップも重要である。
- ・ 開発アプローチは2種類あり、一つは比較的汎用性のある建物を作りテナントを募る。もう一つは、テナントのオーダーメイドの施設を作る。そこは、顧客の要望により賃貸にしたり売却したりしている。
- ・ 今は物流拠点と言っても、作業場の機能や、データセンターやコールセンター等、様々な機能が入っているものがある。東京の湾岸開発ではオフィスビルを併設した倉庫として利用しているケースもある。
- ・ 物流は非正規雇用の就労者が多いが、多いところでは1千人を超え、同じ土地に対しては工場として使うより容積も目いっぱい使う。工場もオートメーション化しているため、就労需要は望めなくなっているのではないだろうか。
- ・ 物流拠点は過渡期にあるが、人の採用も難しくなっている中、自動化が進んでいくだろう。都市部ではオフィス機能の併設も期待できる。大手EC企業は就労者の労働環境を良くするため機械化を進め、自動化を推進している。
- ・ 流山には保育所を併設している事業所があり、保育所に預けたいがゆえにその事業所に就労希望を出す人がいる。保育所側も1時間単位で預けられる柔軟性を持たせている。
- ・ 企業が産業立地進出を考える際に、以前と違うのは雇用問題。人が集まるかどうかが一番問われる。以前は「インターから近いか」といった物流面が問われることが多かったが、今は「駅からの距離」、「人が集めやすいか」といった雇用に直結する項目が重視されている。
- ・ 正規・非正規を問わず2016年頃からそのような傾向を感じている。その当時の千葉県市川市の計画では人が非常に集まりにくかった。それを契機に効率化の為にロボットの導入、自動化に視点を当てて考えるようになった。
- ・ 過去に製造業を中心に生産工場を労働コストの安い海外進出が増加し一時海外移転による国内製造業の空洞化の傾向があったが、最近は為替の影響もあり国内回帰の傾向も見られる。一時のように何でもかんでも海外に工場設置は無くなってきている。
- ・ 今後は通販物流、データセンター、プロセスセンター、スーパーのバックヤード機能を集積するなど、単機能では無く複合機能を持つ物流施設が増加していくだろう。

② 京浜臨海部の強み・弱みや課題など

- ・京浜臨海部は日本で一番産業・物流で人気のある地域。まず、日本で1ヶ所だけ物流センターを作るとするならここを選ぶ。それほど魅力的なエリアである。しかし、土地が無い。あったとしても価格が高い。湾岸部に行き過ぎると人が集めにくい。そのため内陸に向かおうとするが、内陸は住宅地となっており規制も多く、工業系の土地が無い。
- ・京浜臨海部は古い埋立地の為、BCPのチェックが必要である。地盤が悪いが地中深く杭を打てば解決できる。それよりもむしろ、工場立地には電力の安定供給に見られるインフラの充実が求められる。
- ・外資は確かに沿岸部の津波を敬遠する傾向にあるため、良い地盤とインフラが充実している内陸部を好む。千葉ニュータウン等、外資にとって成田への近接地は人気がある。
- ・神奈川の場合は、人口が多く所得も高い人が多いため、パートで働く人が少ないという傾向がある。京浜臨海部でパート雇用募集が集まりにくいのは、所得が高いが故に配偶者がパートで働きに出る比率が少ないからではないだろうか。

## (15) 独立行政法人国立高等専門学校機構

### ① 高等専門学校について

- ・高専は北海道から沖縄まで51か所ある。卒業する学生のクオリティを確保したいので、入学枠を拡大する意向はなく、高専の新設も考えていない。
- ・高専生は実践的な5年一貫教育を行っているので大学卒よりも力をつけることができる。
- ・高専生は社会実装が強みで、学んだ知識をすぐに具現化することができ、社会に役立つソーシャルドクターとして幅広い分野で活躍している。
- ・高専は将来を考えて教育し、現在も将来も役に立つ学生を送り出している。
- ・一般的に高専の知名度は低い。中学校卒業生100名のうちの1名が高専に進学するが、人口の多い地域ではその数が少ない。しかし、企業の技術者の中の約10人に1人は高専生であり、海外に行っている技術者の5人に1人は高専生と言われている。
- ・高専(KOSEN)は日本にしかない高等教育機関であり世界のどこにもないので、世界的にも関心が高い。モンゴル・タイ・ベトナムなど東南アジアをはじめ、アフリカ、中東・中南米も関心を寄せている。また、OECDは高専を非常に高く評価している。
- ・高専の入試競争倍率は1.5倍～2倍。産業集積地の東海地区の高専は倍率が高い。また、九州は倍率が比較的高い。東京は、学生は多いが、学校が多数あるため地方より倍率は低く、東京高専は23区内の学生は少ない。総じて高専のステイタスは地方の方が高い傾向にある。
- ・神奈川県内には高専が無いので、近隣の3つの高専に分かれて進学している。相模原周辺は東京高専、小田原周辺は沼津高専、横浜周辺はアクアラインがあるため木更津高専を選ぶ学生も多い。
- ・卒業する学生の到達度目標等を設定したモデルコアカリキュラムを策定し、知識・技術・態度等について最低限及び平均的な到達レベルの質保証をしている。また、各高専にはそれぞれ特徴があり沖縄高専は航空人材の育成、沼津高専は医工連携、九州地区や北海道地区の高専は農工連携等、それぞれのテーマに基づき人材を育成している。
- ・セキュリティ人材の育成は早ければ早い方が良いと言われる。15歳から育成できるのは高専の強みである。
- ・産業構造が複雑化しているので、特定の領域だけでは成り立たなくなっている。そのため、高専では、機械のマインドを持った電気技術者、化学のマインドを持った電気技術者等、複合的で世の中の変化に対し十分に対応できる応用力のある分野横断型の技術者教育を行っている。
- ・高専では世の中の変化に対応可能な人材の育成の他に、地域の発展に寄与する為の教育に取り組んでいる。

## ② 進路について

- ・インターンシップは機構全体で各校共通のものと高専ごとのものに分かれる。各高専では企業との繋がりを少なくとも100社くらい持っている。最近では、インターンシップの受入れ業界が広がり、証券会社や銀行にも行っている。いま、AIを実装出来る人材は少なく不足している。高専生は実装できるので、その人材育成に注目が集まっている。情報関連業界はもとより様々な業種でAIに詳しい人材が求められている。
- ・高専の卒業生は6割が就職で、4割が進学。その中の15%程度は専攻科に進んでいる。就職活動では高専生のほとんどが学校推薦により就職が決まる。低く見積もっても1人あたり20社くらいの求人がある。
- ・学生も親御さんも大企業を希望する傾向がある。
- ・実践力を身につけた高専の卒業生はすぐに研究課題に取り組むことが出来るので、大学研究室の先生からも非常に人気がある。編入した学生は大学院に進む傾向が強く、企業からの人気も高い。
- ・起業を目指す学生は増えている。先輩が立ち上げた先例があり、情報関係にも関心を示す学生も多い。渡米して取り組んでいる学生もいる。
- ・自身で作ってみたい、プログラミングがしたい、実験してみたい等、取り組みたい事柄に専念したいとの志向が強い。キャリア意識を持たせると能力を発揮する学生が多いのでぐっと伸びる。

## ③ 京浜臨海部について

- ・技術者の10人に1人は高専出身者。京浜臨海部でも同様である。
- ・暗いイメージがあるので、キャッチコピーなどを作り、京浜臨海部のイメージを近代化していく必要があるのではないか。
- ・若者がたくさんいると明るいイメージになる。
- ・女性を活用するのもイメージを変える1つの方法だと思う。
- ・京浜臨海部のイメージを変えるアイデアはたくさんあると思う。アイデアがたくさん出てくるのはポテンシャルが高いエリアという証拠。

## ④ その他

(女性活躍について)

- ・機械と電気を専攻している女性は、企業からの要望も多く、最初に就職が決まる。エンジニアも女性が人気。
- ・女性の感覚に合わないものは売れない。女性の意見を入れた方が2~3割売上があがる。
- ・女性が働きやすい環境は、高齢者でも障害者でも働ける。女性に優しい環境は、誰に対しても優しい環境なので、働ける人材が増える。今の環境に女性を入れるのではなく、女性を活躍できる環境にする方がよい。女性ができないものは技術で解決すればよい。

## V 調査結果のまとめ

調査結果から、項目ごとに京浜臨海部の現状と課題を整理する。

### (1) 産業

#### 【調査結果】

##### ①文献調査

- 平成 28 年の京浜 3 区の事業所数は約 28,000 事業所、従業者数は約 39 万人で、県内シェアは事業所数で 9.8%、従業者数で 11.4%。
- 平成 28 年の京浜 3 区の製造業事業所数は 804 事業所、県内シェアは 10.4%、従業者数は約 44,394 人、県内シェアは 12.7%、製造品出荷額は約 3 兆 5,166 億円、県内シェアでは 21.6%。
- 業種別事業所数で多いのは「卸売業、小売業」「宿泊業、飲食サービス業」「建設業」、平成 8 年以降で増えているのは「教育・学習支援業」「医療、福祉」「情報通信業」。
- 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 13.8%。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。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大規模施設の開発や運用も進展。

##### ②アンケート調査

- 操業開始年は平均で1983年。横浜市は操業開始後60年以上の事業所が多い。川崎市は操業20年以内の事業所が3割超。
- 事業所用地の「自社所有」の割合は製造業59.3%、建設業28.2%、運輸業25.9%。
- 過去4年間の従業員数は「概ね横ばい」が約半数、「増加」は「減少」を上回る2割超、今後3年間の従業員数の増減予定・計画では従業員の「増員予定」は2割超。「増員予定」の割合は横浜市が16.0%、川崎市は27.1%、建設業で1 / 3を上回り、製造業は約1 / 4、運輸業は1 / 6超。
- 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。
- 過去4年間に設備投資を実施した事業所は4割超、今後の設備投資計画が「ある」事業所は3割超。
- 設備投資計画の内容は「設備更新」が6割弱、「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。
- 設備投資上の問題点・課題は川崎市で「用地不足」が2割弱で一番多い。
- 行政への要望は、「人材情報の提供」が最も多く、次いで「投資への助成・融資。税制優遇」が多く、「人材育成への支援」は1割超。

##### ③ヒアリング調査

- 製造拠点を県外に移すところがある。移転理由は、設備の老朽化、最低賃金の水準、圏央道の開通による交通アクセスの利便性など。事業用地を拡張したいと思っても京浜臨海部には土地がないので、新たに代替地を探さざるを得ない。転入を計画したいという企業もあるが、土地代が高くて手が出ないという声もある。
- 全体感として海外との取引のある製造業、主に中国、東南アジア、米国への輸出企業は総じて業績が良い。
- 中小企業も新興国の景気に連動し好調だが、一方で、イノベーションに取り組んでいない中小企業の業績が低迷しており、二極化している。
- 運送業はドライバー不足で荷物を動かせないという話も聞くが、堅調な企業と取引を行っている運送業は好調であり、業績を上げている。
- 産業集積は観光を中心に進んでいる。ホテルも増加しており、外国人観光客も増えていると実感している。

#### 【今後の課題】

対全県比で事業所数約1割、従業者数で1割超、製造品出荷額で2割超を占める京浜臨海部は、県経済をけん引する重要な産業拠点であり、引き続き産業競争力を確保していく必要がある。

近年の京浜臨海部では、創造的事業活動の促進による自然科学研究所や、eコマースの進展により大規模施設の集積が進むも、操業開始年は京浜臨海部全体では「1959年以前」が最も多く、設備の老朽化も進んでおり、転入企業に対する優遇措置ばかりでなく、京浜地区からの移転、転出を抑制するためにも、既存企業の設備改修などを含めた優遇策を求める声が聞かれた。

また、「事業所の本社に対して京浜臨海部での立地、操業のメリットをしっかりと訴求する機会を設けるべき」、「大消費地に隣接しているなど、京浜臨海部のPRを積極的に行ってほしい」など、既存企業からの要望にも積極的に耳を傾けることが肝要となっている。

## (2) 土地利用

### 【調査結果】

#### ①文献調査

- 平成27年の京浜3区の用途別土地利用面積は、「工業系用地」(2,077ha)が減少傾向、「運輸施設用地」は増加。
- 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」も平成26年度から緩やかな増加基調。
- 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。
- 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

#### ②アンケート調査

- 平成30年度の面積が判明している遊休地・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。
- 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。
- 用地の取得見込みのある事業所は運輸業が18事業所。
- 今後の用地展開は「現状維持」が約8割。「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。
- 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。移転先として多いのは神奈川県内。

#### ③ヒアリング調査

- 現状、事業所の土地は手狭であり、遊休地は無い。
- 事業所の拡大・拡張は困難なため現状維持。
- 駐車場施設設置義務や工場立地法などにより、事業用施設用地が限定されてしまっている。屋上緑化などにより緑地を確保している。
- 事業所内の土地は、緑地確保も含めて有効活用されている。用地拡張は困難なため、事業所再編に伴う現状の敷地の有効活用を模索している。
- 企業の県内への立地ニーズは高まっているが、土地がない。京浜臨海部に限らず「手狭になっているため移転したい」、「住宅開発により工場が住宅に囲まれたため移転したい」といったニーズが多く聞かれ、また、「生産した在庫を置いておくスペースがない」という声も聞かれた。

### 【今後の課題】

平成30年度の面積が判明している遊休地・低未利用地は8件・58.3haで、平成26年度に比べて件数、面積とも若干増加している。一方で、「事業の拡大に伴い工場を拡張したいが、土地が無く拡張できないため、一部機能を移転させ、工場施設を拡張・増設する可能性もある」、「現状、事業所の土地は手狭であり、遊休地は無い」、「事業所の拡大・拡張は困難なため現状維持」などの声も聞かれ、大規模工場跡地の物流施設や研究開発施設等への土地利用転換が一巡し、限られた土地を効率的に有効利用のサポートが必要となってきた。

また、工場立地法や土壌汚染対策などの法規制があるため、事前申請や結果報告での書類作成作業が負担という意見や、建て替えを希望する場合に土地利用規制が支障となるとの意見もあり、緩和等について検討が望まれている。



### (3) 都市基盤

#### 【調査結果】

##### ①文献調査

- 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。
- 京浜臨海部周辺のJR及び京浜急行の主要鉄道駅における1日平均乗車人員は、概ね増加傾向。
- 平成15年度以降、貨物線の取扱貨物量は大きく減少。
- 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。
- 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、また、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。
- 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。
- 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。

##### ②アンケート調査

- 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。
- 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。
- 公共インフラの整備や改善等に関する要望は、「道路関連」は産業道路や国道409号等の渋滞緩和、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。
- 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。

##### ③ヒアリング調査

- 最寄り駅より徒歩25～30分、社有バスが駅からピストン輸送しているが、工場の従業員の増加により、乗りきれないこともある。近隣に居住していて、自転車で通勤している従業員もいる。
- 工事中の橋（水江町線）、横浜環状北西線、横浜環状南線を早急に開通させてほしい。
- 幹線道路・高速道路が近く、サプライチェーンとしての効率性や物流コストを鑑みると、立地環境は良好と考える。
- 道路の違法駐車対策として、トラックターミナル等を望む。
- バス通りまでの道路・歩道に、劣化による陥没や歩道のない箇所などがあり、整備を希望する。歩行者の通行の利便性・安全性を望む。
- 東京駅、羽田空港、高速道路、幹線道路、大田区から近いところがメリット。
- 海上輸送手段があることはメリット。
- 鉄道のアクセスが悪い
- 道路渋滞

#### 【今後の課題】

京浜臨海部に立地するメリットとして「高速道路近接」、「首都圏市場がある」、「港湾近接」との声が多く聞かれ、いずれも3割を超えている。一方、「鉄道アクセスが悪い」、「道路の混雑」など交通面をデメリットとする声も多く、「バス通りまでの道路・歩道に、劣化による陥没や歩道のない箇所などがあり、整備を希望する。」、「車両の往来が多く、安全に通行するために歩道を整備してほしい。歩行者の通行の利便性・安全性を望む。」など、歩行面での要望も聞かれるなど、安全面を含めた公共インフラの整備、対策が必要となっている。

#### (4) 環境

##### 【調査結果】

###### ①文献調査

- 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 年連続で前年度比減少。
- CO<sub>2</sub> 排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに、平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度比減少、全県比で横浜市は 25.7%、川崎市は 29.8%で、県全体の 6 割弱を占める。
- 平成 27 (2015) 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、平成元年度に比べ概ね半減、二酸化硫黄は 1 / 4 まで低下。
- 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み、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。
- 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、トヨタ自動車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。

###### ②アンケート調査

- 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」事業所も約 3 割。その他、「グリーン調達を実施」、「CO<sub>2</sub>排出係数が小さい電力の積極的利用」などへの取組が比較的多い。
- 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。
- 水素に対する関わり状況では、「素材・原料として使用」が多く、その他「燃料として使用」、「事業における副生物（副生水素）」となっているが、全体の 1 割満たず、「水素との関係はない」が約 7 割。
- 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。

###### ③ヒアリング調査

- 工場では、「ISO14001」を取得している。
- CO<sub>2</sub> の排出量が少ない電力の利用を進めている。
- バイオマス発電の電力を利用している。
- CO<sub>2</sub>削減を目指し、輸送手段として鉄道・船舶を利用している。
- 建屋各所に水銀灯、蛍光灯があるが、順次 LED 化を推進。
- ISO14001 やエコアクション 21 等のほか、市の取組にも参加している。
- 太陽光パネルは建屋の強度を強化しなければならぬため設置ができない。
- 太陽光・風力は興味があるが敷地の都合単独でなく、近隣企業共同で検討した方が良いのではないか。

### 【今後の課題】

温室効果ガス排出量は、京浜臨海部を有する横浜市及び川崎市は、平成 27 (2015) 年度に県全体の 6 割弱を占めるが、全県・横浜市・川崎市ともに平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度比減少、CO<sub>2</sub> 排出量も同様に減少傾向にある。

鶴見川・多摩川ともに水質は改善が進み、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 まで低下と、環境改善が進んでいる。

更なる改善の推進には、所在事業所の賛同・協力が必須であるが、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。

また、水素エネルギーに対しては、導入するに当たり課題として「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、導入に際し行政に求めることは「補助金」が約 2 割となっている。

設備の導入については、コストが高いことや設置スペースの不足が課題となっており、支援が求められているほか、導入メリットや安全性についても普及・啓発していく必要がある。

## (5) 防災について

### 【調査結果】

#### ①アンケート調査

- 実施している取組では「防災訓練を定期的に実施」が回答事業所全体の7割弱、製造業で7割に普及、建設業、運輸業でも6割超、「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。
- 京浜臨海部に立地するデメリットとして「災害発生時の被災リスクが高い」と回答している企業が3割弱。
- 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。
- 近隣事業所との防災に関して協力体制が取れない事業者が、望んでいる協力体制は「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。

#### ②ヒアリング調査

- 町内の共同防災組織に参画しており、企業規模問わず十数社と連携して、定期的に防災訓練を実施している。
- 地震、津波、火災に対応したBCP対策を策定しており、帰宅困難時には無理に帰宅させないほか、3日分の食料等を倉庫に備蓄している。
- 埋め立て地なので台風や高潮による浸水リスクを感じている。
- 災害時の非常用食料・備蓄品を低層階から高層階に移動している。
- BCPも策定しており、全てではないが顧客ごとのBCPも設けている。
- 工場立地には電力の安定供給に見られるインフラの充実が求められる。

### 【今後の課題】

立地企業による防災に関する対策では、「防災訓練」、「避難場所の確保」等への取組は一定程度浸透してきている。一方、防災に関する取組における課題や取り組まない理由としては「災害の種類や程度の想定が難しい」、「時間の余裕がない」といったものがある。また、近隣事業所と防災に関して協力体制が取れない事業者が望んでいる協力体制は、半数以上の事業所が「災害時の避難に関する協力」、「訓練に関する協力」を選んでいる。

また、「現状は近隣企業との防災に関する組織はない」、「避難場所はあるが一時避難場所ではなく、高速道路の倒壊があると通行困難となり、運河等もあるため不安である」、「現実的に利用可能な避難場所を検討してもらいたい。」などの声も聞かれ、行政による災害規模に応じた被害想定の方策や近隣企業間の災害時の連携に関する支援等が求められる。

## (6) 人材確保・育成

### 【調査結果】

#### ①アンケート調査

- 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。
- 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。
- 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、または検討中の取組は「中途採用の拡充」が5割弱、「定年延長・雇用継続」が4割超。

#### ②ヒアリング調査

- 高卒生の採用では、近隣の工業高校のほか、普通科にも求人募集している。数年前には工業高校から求職の問い合わせもあったが、近年では各工業高校への求人募集が増えているため、人材確保に苦慮している。
- 鉄道利用は便利だが、駅から事業所までの交通の便が悪い。駅からのアクセスが向上すれば、人員の定着にも繋がると期待している。
- 派遣社員の人件費が割高である。
- 若年層の従業員の確保は難しい。
- 技術の承継では標準化されていない技術の継承に苦慮している。顧客の仕様や量産品でない製品の技術継承は、機会作りが難しい。 **※右欄に続く**

#### ※↓ヒアリング調査続き

- 中小企業は知名度が薄いため、高校の就職担当教員はネームバリューのある大手企業から薦めていく傾向にある。そのため、県の職業訓練校より紹介を受けている。訓練校では企業向けの説明会が年2回開催されており、必ず参加し、会社案内を行っている。
- 技術を受け継ぐ若年層の人員が少ないことが課題。人員に余裕があった頃は、同じ仕事を複数の技術者が行うことができ、技術の継承機会が自然に存在していたが、現在は分業されているため難しくなっている。
- グローバルな人材確保を目指している。外国人学生をインターンシップで受け入れるのもその一環。
- 派遣社員の正社員登用や、定年延長・役職定年を行っている。
- 無人化（機械化）などの必要性があるが、これらに対応したシステム開発の人材確保が難しい。
- オペレーターの確保が難しい。

### 【今後の課題】

慢性的な人材不足の昨今において、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」、「従業員の高齢化」がともに約5割と、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」1/4超となっており、高齢化や若年者不足の実態が浮かび上がる。

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が課題となっている。

こうした状況下において、行政に人材情報の提供が望まれており、企業活動に必要な労働力を確保・維持していくために給与面だけでなく福利厚生によるビジネスマッチングや保養所、保険の割引、施設割引などのサービス提供企業と連携といった取組が行われるほか、「駅からの距離」、「人が集めやすいか」といった雇用に直結する項目が重視されており、今後は、労働力確保の施策・支援、人材不足で教育に手が回らない事業者向けの業界団体等による研修・セミナーなどの開催・普及などが必要となってきている。

## (7) その他

### 【調査結果】

#### ①アンケート調査

- 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。
- 他社又は大学等との連携に関しての取組は「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、一方、取組まない理由や課題は「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、必要性がない（あまり感じられない）も4割超。運輸業は「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」が約5割と、他の2業種に比べて1割超多い。

#### ②ヒアリング調査

- 近隣の大学にこだわらず、複数の大学と共同研究（提携・連携）を行っている。
- 共同研究については、大学を見つけて当社から共同研究を提案することもある。
- 四半期毎に取引先研究機関向けに技術開発に関する広報誌を発刊している。
- 主力事業について、産学連携の研究を進めているほか、同業者とのフォーラムを開催している。
- 自社で試験部門がないため、製品の性能検査を大学に委託して調べてもらっている。
- 提携先とは機密保持契約を締結しているが、悪意ある情報・技術・ノウハウの流出を懸念している。
- 女性従業員が少なく採用を考えなければならないが、更衣室や職務上必要とされる就労後の入浴施設の設置など課題が多い。

### 【今後の課題】

産学連携、共同研究等に積極的に取組む企業もある一方、必要性を感じていながら実施していない及び必要性を感じていない企業も多数を占め、事例やメリットの周知、連携支援が必要。

人手不足や共働き世帯が増加傾向にある中、保育所施設や女性従業員が働きやすい環境の整備に関心を持つ企業もあり、取組にあたり情報提供や支援制度の検討が必要。

## VI 卷末資料

### 1 文献調査関連資料

#### (1) 京浜臨海部の産業別従業者

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

[従業者数] (単位:人)

産業分類	H8年	H13年	産業分類	H18年	産業分類	H21年	H27年
農林漁業、鉱業	35	23	農林漁業、鉱業	31	農林漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	154	155
建設業	8,239	7,340	建設業	7,517	建設業	5,692	5,865
製造業	53,877	43,164	製造業	39,346	製造業	40,042	42,152
電気・ガス・熱供給・水道業	1,383	892	電気・ガス・熱供給・水道業	751	電気・ガス・熱供給・水道業	959	893
運輸・通信業	23,479	21,997	情報通信業	4,069	情報通信業	2,265	1,613
			運輸業	19,262	運輸業、郵便業	25,201	28,779
卸売・小売業、飲食店	10,377	10,050	卸売・小売業	9,217	卸売業、小売業	10,461	11,263
			飲食店、宿泊業	161	宿泊業、飲食サービス業	222	1,865
金融・保険業	205	253	金融・保険業	428	金融業、保険業	1,396	285
不動産業	293	335	不動産業	1,167	不動産業、物品賃貸業	9,297	1,460
サービス業	14,076	16,301	教育、学習支援業	1,264	教育、学習支援業	1,348	867
			医療、福祉	324	医療、福祉	720	1,423
			複合サービス業	134	複合サービス業	551	2,149
			サービス業	13,039	サービス業	959	11,096
					学術研究、専門・技術サービス業	60	5,884
					生活関連サービス業、娯楽業	11,267	601
公務	683	692	公務	794	公務	783	984
計	112,647	101,047	計	97,504	計	111,377	117,334

[構成比]

産業分類	H8年	H13年	産業分類	H18年	産業分類	H21年	H27年
農林漁業、鉱業	0.0%	0.0%	農林漁業、鉱業	0.0%	農林漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	0.1%	0.1%
建設業	7.3%	7.3%	建設業	7.7%	建設業	5.1%	5.0%
製造業	47.8%	42.7%	製造業	40.4%	製造業	36.0%	35.9%
電気・ガス・熱供給・水道業	1.2%	0.9%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.8%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.9%	0.8%
運輸・通信業	20.8%	21.8%	情報通信業	4.2%	情報通信業	2.0%	1.4%
			運輸業	19.8%	運輸業、郵便業	22.6%	24.5%
卸売・小売業、飲食店	9.2%	9.9%	卸売・小売業	9.5%	卸売業、小売業	9.4%	9.6%
			飲食店、宿泊業	0.2%	宿泊業、飲食サービス業	0.2%	1.6%
金融・保険業	0.2%	0.3%	金融・保険業	0.4%	金融業、保険業	1.3%	0.2%
不動産業	0.3%	0.3%	不動産業	1.2%	不動産業、物品賃貸業	8.3%	1.2%
サービス業	12.5%	16.1%	教育、学習支援業	1.3%	教育、学習支援業	1.2%	0.7%
			医療、福祉	0.3%	医療、福祉	0.6%	1.2%
			複合サービス業	0.1%	複合サービス業	0.5%	1.8%
			サービス業	13.4%	サービス業	0.9%	9.5%
					学術研究、専門・技術サービス業	0.1%	5.0%
					生活関連サービス業、娯楽業	10.1%	0.5%
公務	0.6%	0.7%	公務	0.8%	公務	0.7%	0.8%
計	100.0%	100.0%	計	100.0%	計	100.0%	100.0%

(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」(横浜市・川崎市ホームページ参照)



(2) 京浜3区の職業別従業者

■京浜3区(横浜市鶴見区、神奈川区、川崎市川崎区)就業者数と職業別割合の推移

区分	京浜3区					全国				
	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年	H7年	H12年	H17年	H22年	H27年
就業者数(万人)	43.2	40.0	39.0	36.3	34.6	6,414.2	6,297.8	6,150.6	5,961.1	5,891.9
管理的職業従事者	4.6%	3.2%	2.5%	2.6%	2.3%	4.1%	2.9%	2.4%	2.4%	2.4%
専門的・技術的職業従事者	14.0%	14.8%	14.7%	16.2%	18.3%	12.5%	13.5%	13.8%	14.5%	15.9%
事務従事者	20.2%	20.5%	20.5%	20.3%	22.2%	18.9%	19.2%	19.3%	18.4%	19.0%
販売従事者	12.9%	13.8%	13.1%	12.2%	13.5%	14.8%	15.1%	14.5%	13.4%	12.6%
サービス職業従事者	6.8%	1.8%	8.4%	9.5%	10.6%	7.8%	8.8%	10.0%	11.5%	11.6%
保安職業従事者	1.2%	1.3%	1.5%	1.6%	1.2%	1.5%	1.6%	1.7%	1.8%	1.8%
農林漁業作業	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	5.9%	5.0%	4.8%	3.9%	3.6%
生産工程・労務作業(注2)	33.6%	31.6%	30.2%	26.4%	20.8%	30.1%	29.3%	28.3%	24.9%	24.5%
運輸・通信従事者(注1)	5.2%	5.3%	5.0%	5.3%	3.8%	3.7%	3.6%	3.4%	3.5%	3.4%
分類不能の職業	1.1%	7.5%	3.9%	5.7%	7.1%	0.6%	1.2%	1.8%	5.7%	5.1%

(注1) 平成22年は「輸送・機械運転従事者」

(注2) 平成7年は「技能工、採掘・製造・建設作業及び労務作業」。平成12年、17年は「生産工程・労務作業」。平成22、27年は「運搬・清掃・包装等、建設・採掘及び生産工程従事者」。

(出所) 総務省「平成27年国勢調査」

(3) 京浜3区的全産業の年齢・職業別従業者

■京浜3区における全産業の年齢・職業別従業者比率

区分	合計	専門的・ 技術的 職業従事者	管理的職業 従事者	事務従事者	販売従事者	サービス 職業従事者	保安職業 従事者	農林漁業 作業	運輸・通信 従事者	生産工程 労務従事者	分類不能 の職業
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
15～19歳	1.4%	0.3%	0.0%	0.3%	3.1%	4.2%	0.9%	0.6%	0.4%	1.3%	2.2%
20～24歳	6.4%	6.0%	0.2%	3.8%	8.5%	11.2%	5.7%	5.3%	2.5%	5.6%	10.4%
25～29歳	9.4%	12.6%	0.8%	8.8%	10.1%	8.5%	7.1%	6.2%	4.7%	7.6%	14.1%
30～34歳	10.4%	14.6%	2.0%	10.9%	10.4%	8.0%	9.9%	7.0%	6.3%	8.3%	12.4%
35～39歳	11.1%	14.5%	3.7%	12.2%	10.4%	8.3%	8.8%	5.4%	8.5%	10.1%	11.5%
40～44歳	13.3%	13.8%	7.4%	15.7%	13.3%	10.3%	9.7%	7.6%	13.2%	13.4%	11.6%
45～49歳	11.9%	11.9%	9.9%	14.3%	11.6%	9.6%	7.7%	10.0%	14.1%	11.8%	9.1%
50～54歳	10.1%	9.8%	13.0%	12.4%	9.7%	8.0%	8.6%	7.7%	12.5%	10.1%	6.1%
55～59歳	8.2%	7.1%	15.7%	9.4%	7.3%	7.8%	9.8%	7.1%	10.9%	8.5%	4.6%
60～64歳	7.3%	4.8%	15.0%	6.5%	6.0%	8.7%	12.8%	12.3%	11.9%	9.2%	4.8%
65～69歳	5.7%	2.8%	14.5%	3.5%	4.4%	8.6%	11.8%	11.0%	10.6%	8.0%	5.1%
70～74歳	2.8%	1.1%	8.7%	1.4%	2.5%	4.4%	5.8%	5.9%	3.6%	4.2%	3.7%
75～79歳	1.2%	0.4%	5.2%	0.6%	1.4%	1.6%	1.2%	5.9%	0.7%	1.4%	2.5%
80～84歳	0.5%	0.3%	2.7%	0.3%	0.8%	0.5%	0.1%	5.4%	0.1%	0.3%	1.3%
85歳以上	0.3%	0.1%	1.5%	0.1%	0.5%	0.2%	0.0%	2.4%	0.0%	0.1%	0.8%

(出所) 総務省「平成27年国勢調査」

(4) 京浜3区の製造品出荷額等

■ 製造品出荷額等の推移

区分	製造品出荷額等(億円)								
	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
全国	3,130,684	2,866,674	3,148,346	2,652,590	2,887,276	2,920,921	3,051,400	3,131,286	3,020,356
鶴見区	8,643	7,330	7,582	7,640	6,986	6,757	6,491	6,427	6,308
神奈川区	2,616	2,083	2,567	2,241	2,475	2,495	2,532	2,663	2,575
川崎区	30,105	24,750	33,904	27,134	32,962	35,429	35,687	33,195	26,283
京浜3区	41,365	34,163	44,053	37,016	42,423	44,681	44,709	42,285	35,166

区分	対全国シェア								
	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
全国	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
鶴見区	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
神奈川区	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
川崎区	1.0%	0.9%	1.1%	1.0%	1.1%	1.2%	1.2%	1.1%	0.9%
京浜3区	1.3%	1.2%	1.4%	1.4%	1.5%	1.5%	1.5%	1.4%	1.2%

(出所) 経済産業省「工業統計」、H25年からH26年、H28年は「工業統計調査神奈川県結果報告」、H27年は総務省「経済センサス-活動調査」

(5) 京浜3区の粗付加価値額と粗付加価値率

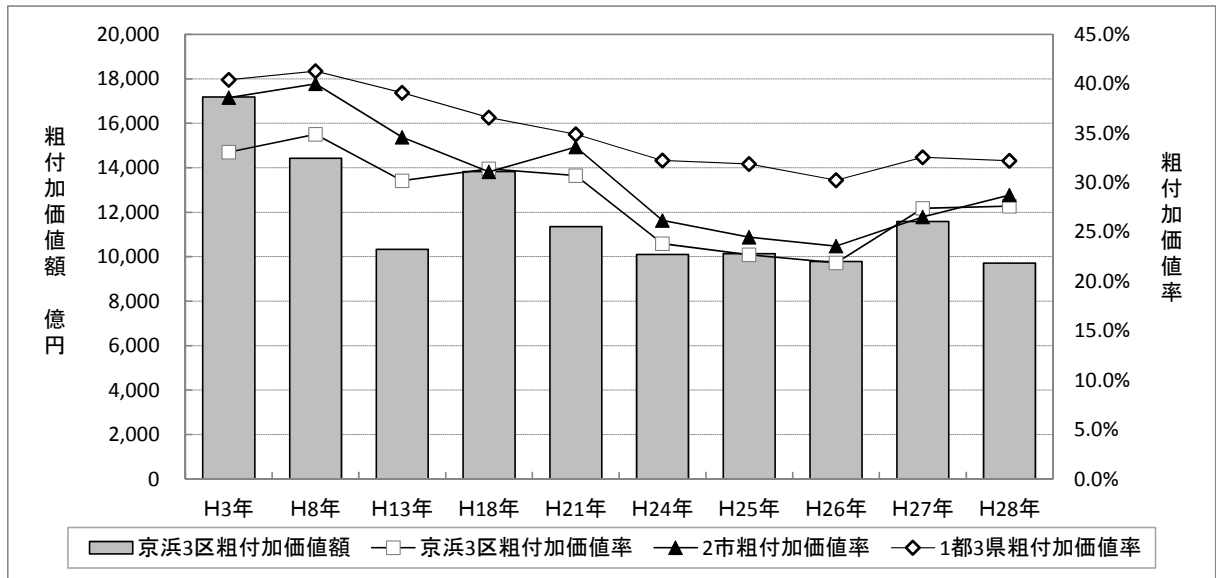
■京浜3区の粗付加価値率の推移

〔粗付加価値額〕 (単位: 億円)

区分	H3年	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
1都3県	333,298	294,875	239,710	211,182	164,071	161,819	158,967	157,678	166,956	155,127
埼玉県	70,134	63,352	54,523	56,511	46,198	44,149	44,012	43,904	48,293	44,160
千葉県	47,622	47,726	38,086	38,328	32,056	28,381	31,278	29,546	30,540	28,942
東京都	101,274	86,303	73,754	45,240	32,800	35,183	31,928	32,992	33,940	33,051
神奈川県	114,268	97,494	73,346	71,103	53,017	54,106	51,749	51,236	54,182	48,973
2市	50,273	43,506	28,829	29,147	22,741	22,116	20,895	20,948	22,361	21,011
横浜市	26,576	22,967	16,462	16,199	12,613	12,239	10,746	10,666	10,952	10,292
川崎市	23,697	20,539	12,368	12,949	10,128	9,877	10,149	10,282	11,409	10,718
京浜3区	17,188	14,432	10,331	13,829	11,350	10,107	10,139	9,784	11,585	9,714
鶴見区	3,551	3,090	2,604	3,456	3,045	2,611	2,319	2,216	2,121	2,127
神奈川区	2,770	1,092	722	831	721	483	541	561	621	552
川崎区	10,867	10,251	7,005	9,542	7,584	7,013	7,279	7,007	8,842	7,035

〔粗付加価値率〕

区分	H3年	H8年	H13年	H18年	H21年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
1都3県	40.4%	41.3%	39.1%	36.6%	34.9%	32.2%	31.9%	30.2%	32.6%	32.2%
埼玉県	39.4%	41.4%	39.1%	39.7%	39.2%	36.4%	37.3%	35.4%	37.8%	34.8%
千葉県	38.0%	39.7%	35.0%	29.5%	26.0%	22.9%	24.1%	21.3%	24.1%	25.4%
東京都	43.5%	43.9%	44.5%	43.7%	40.9%	42.9%	40.7%	40.4%	40.5%	42.5%
神奈川県	39.6%	39.9%	36.9%	35.3%	35.7%	31.0%	30.0%	28.9%	31.0%	30.1%
2市	38.6%	40.0%	34.6%	31.1%	33.6%	26.2%	24.5%	23.6%	26.5%	28.7%
横浜市	40.6%	41.6%	36.6%	33.1%	38.4%	28.6%	26.2%	24.6%	26.5%	27.7%
川崎市	36.5%	38.3%	32.3%	28.9%	29.2%	23.6%	22.9%	22.6%	26.6%	29.8%
京浜3区	33.1%	34.9%	30.2%	31.4%	30.7%	23.8%	22.7%	21.9%	27.4%	27.6%
鶴見区	41.9%	35.7%	35.5%	45.6%	39.9%	37.4%	34.3%	34.1%	33.0%	33.7%
神奈川区	35.2%	41.7%	34.7%	32.4%	32.2%	19.5%	21.7%	22.2%	23.3%	21.4%
川崎区	30.6%	34.0%	28.3%	28.1%	28.0%	21.3%	20.5%	19.6%	26.6%	26.8%

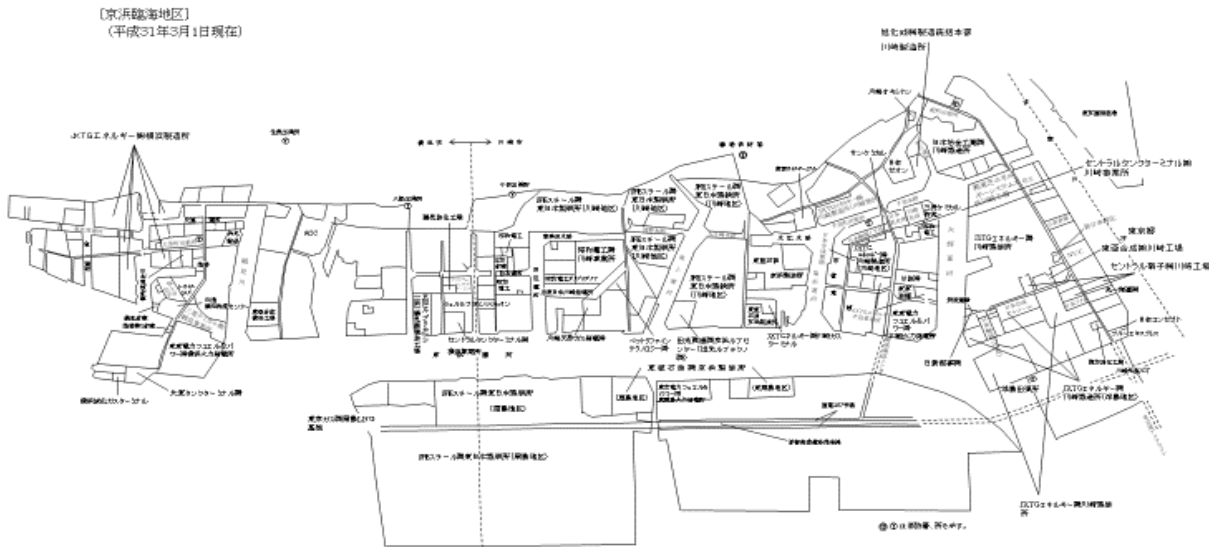


(出所) H3年、H8年、H13年、H18年、H21年、24年～H26、およびH28年は経済産業省「工業統計」、H27年は総務省「経済センサス-活動調査」

(6) 京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域

■京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域及び特定事業所（平成31年3月1日現在）

地区別特定事業所立地概況図



(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」

■京浜臨海部の特定事業所数（平成31年3月1日時点）

	区域面積 (Km <sup>2</sup> )	特定事業所数				
		合計	第一種事業所		第二種事業所	
			内レイアウト			
京浜臨海地区	35.00	72	33	17	39	
内訳	横浜市	10.93	22	8	0	14
	川崎市	24.07	50	25	17	25

(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」

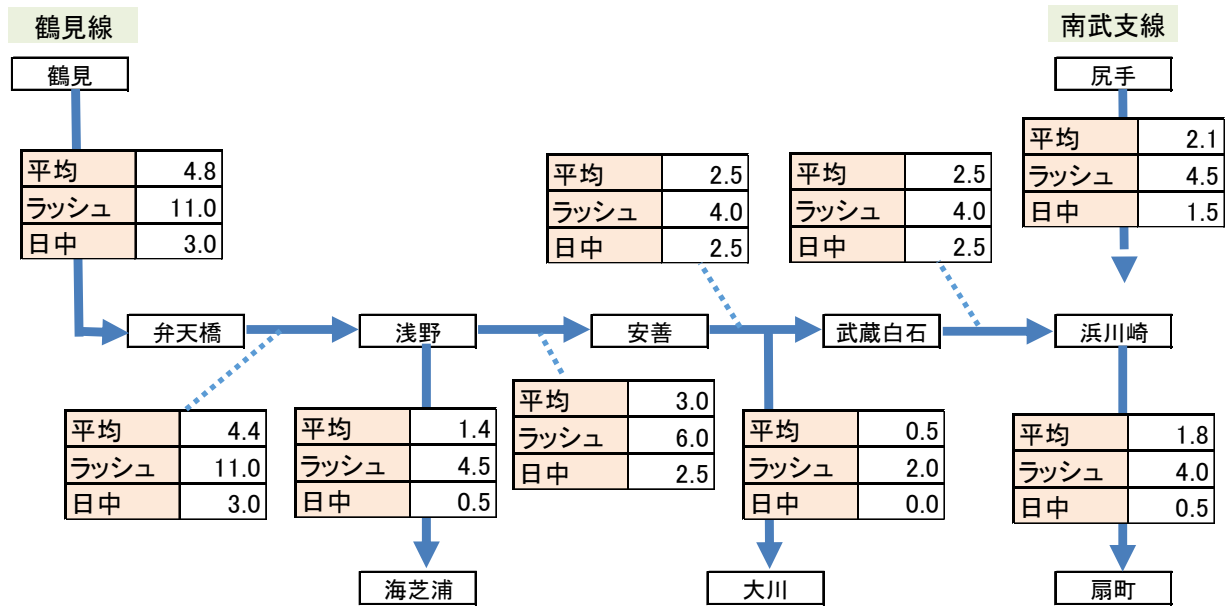
■京浜臨海部の特定事業所数の推移（平成29年は4月1日時点）

区分	H1年	H9年	H14年	H19年	H24年	H29年
京浜臨海地区	101	94	81	77	73	73
横浜市	28	26	25	22	21	23
川崎市	73	68	56	55	52	50

(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」

(7) 鶴見線・南武支線の列車本数

■ 鶴見線・南武支線の列車本数



(出所) J R 東日本ホームページ

参考 行き先別列車本数 (平成 30 年 2 月現在)

(単位: 本)

路線名	行先	総本数	7~8時台	11~14時台
鶴見線	鶴見⇒弁天橋	9	2	-
	鶴見⇒海芝浦	27	8	2
	鶴見⇒大川	9	4	-
	鶴見⇒浜川崎	13	-	8
	鶴見⇒扇町	33	8	2
	弁天橋⇒武蔵白石	1	-	-
	弁天橋⇒扇町	1	-	-
	合計	93	22	12
南武支線	尻手⇒浜川崎	39	9	6

(出所) J R 東日本ホームページ

## (1) アンケート調査票

**京浜臨海部立地企業動向調査 アンケート調査票****【ご記入に当たってのお願い】**

- ・ご回答は、該当する選択肢の番号に○印を付けるか、必要事項を回答欄にご記入下さい。  
なお、選択肢については、単数回答のものと同複数回答可のものがありますので、ご注意下さい。
- ・従業員数や売上高については、社全体ではなく貴事業所のみの数値をご回答下さい。
- ・各設問への回答は、特に指定がない場合、2018年7月1日現在の状況をご記入下さい。

**0. 貴事業所について**

貴事業所の概要について、お答え下さい。

①貴事業所名	(社名) (事業所名)
②所在地	〒
③担当者氏名	(ふりがな)
④担当部署・役職	(部署) (役職)
⑤担当者連絡先	(TEL) (FAX)
⑥メールアドレス	
⑦ホームページ URL	
⑧操業開始年	現在地での操業開始年：西暦 _____ 年
⑨資本金・出資金	(※法人のみ記入) _____ 万円
⑩事業所面積	全敷地面積 約 _____ m <sup>2</sup>
	上記の全敷地面積のうちの建築面積 約 _____ m <sup>2</sup>
	建築年数 _____ 年 (複数ある場合は主な施設)
⑪事業所用地の所有形態	該当する番号に ○ を付け、「2」「3」の場合は、( )、【 】内にもご回答下さい。 1. 自社所有 2. 自社所有 (面積: _____ m <sup>2</sup> ) と借地 (面積: _____ m <sup>2</sup> ) ⇒ 【借地先は: 1. 関係会社 2. 役員 3. その他】 3. 全部借地 ⇒ 【借地先は: 1. 関係会社 2. 役員 3. その他】
⑫営業 (操業) 状況	事業所の営業 (操業) 時間は _____ 時 ~ _____ 時
⑬主な製造品・取り扱い製品、研究対象	(具体的にご記入下さい。)
⑭業種	1. 製造業 [ ] ← <u>下記の業種から該当する番号を一つご記入下さい。</u> 2. 建設業 3. 電気・ガス・熱供給・水道業 4. 運輸業 5. 産業廃棄物処理業 6. その他の業種 (具体的: _____ )

&lt;製造業の場合&gt; (※主なもの一つ)

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

## I. 貴事業所の現状について

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

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

問1-1. 過去4年以内に機能の一部を転換、付加もしくは削除しましたか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

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

問1-2. 問1. で「1. 本社」とご回答の方に伺います。

現在地での操業経緯について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、「2. 他の地域から全面的に移転した」を選択した場合は、移転前の都道府県及び理由をご記入下さい（○はいくつでも）。

- |                   |   |
|-------------------|---|
| 1. 操業開始時から現在地で操業  |   |
| 2. 他の地域から全面的に移転した | ⇒ 【 移転前は _____ 都・道・府・県 】<br>< 移転の理由 ><br>1. 以前の本社施設が手狭になったため<br>2. 以前の本社施設が老朽化したため<br>3. 以前の立地環境が悪化したため<br>4. 取引先が移転したため<br>5. その他(具体的に: _____) |

問2. 貴事業所における従業員数をご記入下さい。

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

問2-1. 貴事業所における過去4年間の従業員数の推移について、該当するものに○をお付け下さい（従業員の区分別にそれぞれ○を一つ）。

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

問2-2. 貴事業所では、今後概ね3年程度のうちに、従業員増減の予定・計画はありますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

また、増員・減員予定がある場合は、そのおよその人数をご記入下さい。

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

問2-3. 問2-2.で、「1.増員予定」とご回答の方に伺います。

増員予定の職種について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

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

問3. 貴事業所までの通勤における最終手段について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも可)。また、構成比率の合計が100%になるように概算数字をご記入下さい。

- |                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| 1. 事業所の最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車 (____%) | 4. 自宅から自家用車 (____%)   |
| 2. 事業所の最寄りバス停まで路線バス、あと徒歩 (____%) | 5. 自宅から徒歩・自転車 (____%) |
| 3. 鉄道駅等から企業バス・送迎車 (____%)        | 6. その他 (____%)        |

問3において、「3. 企業バス・送迎車」を選択した場合、問3-1～問3-3の問いにお答え下さい。

問3-1. 企業バスや送迎車を利用している理由について該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも可)。

- |                          |                        |
|--------------------------|------------------------|
| 1. 利用できる公共交通がない(最寄り駅がない) | 4. 公共交通に比べ利便性が高い(速達性等) |
| 2. 就業時間に適した公共交通がない       | 5. 着席できるため             |
| 3. 公共交通に比べ費用が安価          | 6. その他(具体的に: )         |

問3-2. 企業バスや送迎車の発着駅について該当するものに○をお付け下さい(発着駅が異なる場合など、○はいくつでも可)。

- |        |         |          |                |
|--------|---------|----------|----------------|
| 1. 横浜駅 | 3. 川崎駅  | 5. 産業道路駅 | 7. その他(具体的に: ) |
| 2. 鶴見駅 | 4. 東門前駅 | 6. 小島新田駅 |                |

問3-3. 企業バスや送迎車の運行主体について該当するものに○をお付け下さい。また、委託あるいは共同運行している場合は、カッコ内に運行会社名をご記入下さい。

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| 1. 自社(車両・運転手とも自社)   | 4. 複数社で共同運行(車両自社)(運行会社名: ) |
| 2. 自社(車両自社・運転手委託)   | 5. 複数社で共同運行(車両委託)(運行会社名: ) |
| 3. 運行会社へ委託(運行会社名: ) | 6. その他(具体的に: )             |

問4. 貴事業所における直近決算年度の売上高(製造品出荷額等)をご記入下さい。

区分	直近決算年度の売上高	直近決算年度(西暦)
売上高(製造品出荷額等)	百万円	年度

問4-1. 貴事業所における過去4年間の売上高(製造品出荷額等)の推移について、該当するものに○をお付け下さい(○は一つ)。

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

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

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

問5. 貴事業所の過去4年間における新たな設備投資等について、該当するものに○をお付け下さい(○は一つ)。また、「1.行った」を選択した場合は、その内容についても、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

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



問6. 今後の貴事業所の機能について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

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

問6-1. **問6.で、「3.機能の転換」又は「5.機能の付加」とご回答の方に伺います。**

導入予定の機能について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

また、選択した番号の**具体的内容**をご記入下さい。

1. 営業機能	2. 生産機能	3. 研究・開発機能
4. 物流・倉庫機能	5. その他（具体的に： _____）	
<機能の転換又は付加の具体的な内容>		

問7. 貴事業所における今後の設備投資計画の有無について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

また、「**1.計画がある**」を選択した場合は、**その内容・理由・時期**についても、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

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

問7-1. 貴事業所における今後の設備投資を検討するに当たって、問題点・課題となるものに○をお付け下さい。（○はいくつでも）。

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

問8. 貴事業所における今後の用地展開について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

また、「**1.現状維持**」以外を選択した場合は、**その理由**についてもご記入下さい。

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

問8-1. **問8.で、「4.事業所の移転」又は「5.事業所の廃止」とご回答の方に伺います。**

**移転又は廃止のおよその時期**と、移転の場合は**移転予定先**をご記入下さい。

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

問8-2. **問8.で、「4.事業所の移転」又は「5.事業所の廃止」とご回答の方に伺います。**

移転又は廃止後の跡地利用について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

## Ⅱ. 貴事業所内の土地利用について

問9. 現在、貴事業所内には、遊休地・低未利用地がありますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

<遊休地・低未利用地とは>

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

低未利用地：利用度が著しく低い又は非本来的・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・建物の敷地も含みます。）

- |                     |   |              |
|---------------------|---|--------------|
| 1. なし（全面的に有効利用している） | → | ※問9-1にお進み下さい |
| 2. 遊休地がある           | → | ※問9-2にお進み下さい |
| 3. 低未利用地がある         | → |              |

問9-1. **問9.で、「1. なし（全面的に有効利用している）」**とご回答の方に伺います。

遊休地・低未利用地が解消した状況について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

また、「1.」の場合は、**何年前に解消したか**、**その方法や現在の土地利用**についてもご回答下さい（○はいくつでも）。

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

問9-2. **問9.で、「2. 遊休地がある」又は「3. 低未利用地がある」**とご回答の方に伺います。

その遊休地・低未利用地の状態について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

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

問9-3. **問9.で、「2. 遊休地がある」又は「3. 低未利用地がある」**とご回答の方に伺います。

遊休地・低未利用地の状態に至った理由について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

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

問9-4. **問9.で、「2. 遊休地がある」又は「3. 低未利用地がある」**とご回答の方に伺います。

遊休地・低未利用地の状態になってからの期間について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

問9-5. **問9.で、「2. 遊休地がある」又は「3. 低未利用地がある」**とご回答の方に伺います。

遊休地・低未利用地の今後の利用について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

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

問9-6. **問9-5. で、「5. 未定」とご回答の方に伺います。**

土地活用における問題・課題について、該当するもの全てに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                |                  |                 |
|----------------|------------------|-----------------|
| 1. 売却・賃貸先の情報不足 | 2. 土地利用の規制などが厳しい | 3. 土壌汚染改善が必要となる |
| 4. 交通アクセスが悪い   | 5. その他（          | ）               |

問9-7. **問9. で、「2. 遊休地がある」又は「3. 低未利用地がある」とご回答の方に伺います。**

遊休地・低未利用地の面積をご記入下さい。

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

問10. 今後、京浜臨海部内の事業所用地について、事業用として自社で利用しなくなる土地や施設（売却先や賃貸先が決定したものを含む。）が新たに発生する見込みはありますか。見込みについて、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

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

問11. **現在、用地・施設等を賃借されている事業所にお伺いします。**

今後、新たに用地を取得して事業を展開する予定について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

### Ⅲ. 貴事業所の各分野における取組について

問 1 2. 持続可能な開発目標（通称：SDGs）※に関して貴事業所で取り組まれているものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。また、主なものについて、その具体的な内容についてもご記入下さい。

※SDGs…2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に中で掲げられた17の目標

（参考）<http://www.jp.undp.org/content/tokyo/ja/home.html>

1. 貧困をなくそう
2. 飢餓をゼロに
3. すべての人に健康と福祉を
4. 質の高い教育をみんなに
5. ジェンダー平等を実現しよう
6. 安全な水とトイレを世界中に
7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに
8. 働きがいも 経済成長も
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
10. 人や国の不平等をなくそう
11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任 つかう責任
13. 気候変動に具体的な対策を
14. 海の豊かさを守ろう
15. 陸の豊かさも守ろう
16. 平和と公正をすべての人に
17. パートナリシップで目標を達成しよう
18. 取り組んでいない



<具体的な取組内容（主なもの）>

問 1 2 - 1. SDGsに関する取組について、今後検討又は実施したい内容について、問 1 2 の選択項目 1~17 より該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

問 1 2. の選択項目番号

- |     |     |     |     |     |     |     |    |    |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|
| 1.  | 2.  | 3.  | 4.  | 5.  | 6.  | 7.  | 8. | 9. | 10. |
| 11. | 12. | 13. | 14. | 15. | 16. | 17. |    |    |     |

問 1 3. 環境に関して貴事業所で取り組まれているものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 1. 「ISO14001」を認証取得                          | 9. 環境教育としての工場見学の実施         |
| 2. 「ISO50001」を認証取得                          | 10. 企業としてのCOOL CHOICE登録    |
| 3. 「エコアクション21」を認証・登録                        | 11. RE100への参加又は参加の検討       |
| 4. 「エコステージ」のある段階の認証を取得                      | 12. 気候変動イニシアティブへの参加又は参加の検討 |
| 5. グリーン調達を実施                                | 13. 社用車へのFCV・EV・PHVの導入     |
| 6. 中小企業向け環境マネジメントシステム「KES」のいずれかの段階の認証を取得・登録 | 14. EV充電設備の設置              |
| 7. 国内クレジット制度に参加                             | 15. CO2排出係数が小さい電力の積極的利用    |
| 8. 太陽光、風力発電等の再生可能エネルギーを利用                   | 16. その他（具体的に：_____）        |
|   | 17. 取り組んでいない               |

問 1 4. 再生可能エネルギーに関して貴事業所で導入意向のあるものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |            |                          |
|------------|--------------------------|
| 1. 太陽光発電   | 4. その他（_____ 例：太陽熱・地中熱等） |
| 2. 風力発電    | 5. 導入する意向はない             |
| 3. バイオマス発電 |                          |

問 1 4 - 1. 問 1 4. で、「5. 導入する意向はない」とご回答の方に伺います。

再生可能エネルギーに関して貴事業所で導入しない理由に○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                       |                                    |
|-----------------------|------------------------------------|
| 1. 設備等が高額である          | 4. 発電を希望しているが系統へ連系できない             |
| 2. 設備を設置する場所（スペース）がない | 5. その他（_____ 例：設備を設置する建物が老朽化している等） |
| 3. 発電に適した立地でない        |                                    |

問14-2. 再生可能エネルギーの利活用に関して貴事業所で興味のあるものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| 1. 電力の自家消費による電気代の節減効果 | 5. 環境保全             |
| 2. 売電による収益事業          | 6. その他 (            |
| 3. 災害時の非常用電源          | 例: 環境価値の取引による収益事業等) |
| 4. CSR事業              |                     |

問15. 水素に関する貴事業所での関わりについて、該当するものを選び○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                    |              |
|--------------------|--------------|
| 1. 燃料として利用         | 5. 水素を輸送している |
| 2. 素材・原料として利用      | 6. 水素を貯蔵している |
| 3. 製品として販売         | 7. 水素との関係はない |
| 4. 事業における副生物(副生水素) | 8. その他 (     |

問15-1. 貴事業所において、将来導入・利用する可能性がある製品を選び、○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| 1. 燃料電池自動車(FCEV)の導入   | 7. 業務・産業用燃料電池の導入 |
| 2. FCバスの導入            | 8. FCEVタクシーの利用   |
| 3. FCトラックの導入          | 9. FCEVハイヤーの利用   |
| 4. FCフォークリフトの導入       | 10. 船舶・鉄道の利用     |
| 5. FCスクーターの導入         | 11. その他 (        |
| 6. 家庭用燃料電池(エネファーム)の導入 |                  |

問15-2. 問15-1で○を付けた製品を導入するに当たっての課題を選び、○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                |
|----------------|
| 1. 燃料としての水素コスト |
| 2. 水素供給設備のコスト  |
| 3. 水素の安全性      |
| 4. CSRとしての訴求力  |
| 5. その他 (       |

問15-3. 問15-2に関連して、行政に求めることを選び、○をお付け下さい。(○はいくつでも)

- |                 |
|-----------------|
| 1. 規制緩和(具体的に: ) |
| 2. 補助金(具体的に: )  |
| 3. 普及啓発(具体的に: ) |
| 4. その他(具体的に: )  |

問16. 他社又は大学等との連携状況についてお伺いします。

他社又は大学等との連携に関して、貴事業所で取り組まれているものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| 1. 共同研究・開発        | 7. 人材採用         |
| 2. 共同受注・販売        | 8. 勉強会・研究会・交流会  |
| 3. 共同生産           | 9. 従業員教育・研修     |
| 4. 共同仕入・購買        | 10. その他(具体的に: ) |
| 5. 共同PR           | 11. 取り組んでいない    |
| 6. 物流・設備・事業場の共同利用 |                 |

問16-1. 他社又は大学等との連携に関して、取り組む上での課題や取り組まれていない理由は次のうちどれですか(○はいくつでも)。また、その具体的な内容についてもご記入下さい。

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. 連携先の探し方               | 5. 連携先との契約交渉(産業財産権・成果配分) |
| 2. 連携資金の不足               | 6. 情報・技術・ノウハウ流出の懸念       |
| 3. 社内人材不足                | 7. 取り組む必要性がない(あまり感じられない) |
| 4. 連携の費用対効果(見えにくい・分からない) | 8. その他(具体的に: )           |

問17. 保育所の開設等、子育て環境の構築・取組の状況についてお伺いします。

企業主導型保育所の開設が多くみられますが、貴事業所における保育所開設に関する取組状況について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. 既に開設している           | 4. 必要性を感じているが、自社単独整備は困難 |
| 2. 開設準備中（開設予定： 年 月）   | 5. 必要性を感じていない           |
| 3. 必要性を感じており具体化に向け検討中 | 6. その他（具体的に： )          |

問17-1. 問17で「3. 必要性を感じており具体化に向け検討中」又は「4. 必要性を感じているが、自社単独整備は困難」とご回答の方に伺います。

どのような形態の保育所の開設を検討していますか。又は、どのような形態であれば自社の保育所の開設が具体化すると思えますか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                                   |
|-----------------------------------|
| 1. 自社単独で開設し、自社従業員のみの利用            |
| 2. 自社単独で開設し、自社+周辺企業の利用            |
| 3. 他社と共同で開設し、複数社で共同利用             |
| 4. 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 |
| 5. 構想はあるが詳細は未定                    |
| 6. わからない                          |
| 7. その他（具体的に： )                    |

問18. 防災・減災及び早期復旧に関する取組についてお伺いします。

防災・減災及び早期復旧に関して、貴事業所で取り組まれているものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- |                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. 防災訓練を定期的に行っている     | 8. BCP（事業継続計画）を作成している       |
| 2. 建築物を耐震化している        | 9. 護岸補強工事を実施している            |
| 3. 建築物を不燃化している        | 10. 災害時における他企業との協力関係を構築している |
| 4. 避難場所を確保している        | 11. その他（具体的に： )             |
| 5. 十分な緑地を確保している       | 12. 取り組んでいない                |
| 6. 防災備蓄用倉庫等がある        |                             |
| 7. 津波発生時に避難する施設を設けている |                             |

問18-1. 防災・減災及び早期復旧に関して、取り組む上での課題や取り組まれていない理由に○をお付け下さい。（○はいくつでも）。

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 1. 資金が足りない         | 6. 近隣事業所との協力体制が取れない |
| 2. 人材が足りない         | 7. 行政の相談窓口がわからない    |
| 3. 時間の余裕がない        | 8. 対策を行う必要性を感じない    |
| 4. 機材・設備が足りない      | 9. その他（具体的に： )      |
| 5. 災害の種類や程度の想定が難しい |                     |

問18-2. 問18-1. で「6. 近隣事業所との協力体制が取れない」とご回答の方に伺います。

どのような協力体制を希望しますか。（○はいくつでも）。

- |                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| 1. 訓練に関する協力     | 4. 事業継続に伴う人材や設備に関する協力 |
| 2. 災害時の避難に関する協力 | 5. その他（具体的に： )        |
| 3. 備蓄に関する協力     |                       |

問19. 貴事業所では、一般県民や関係機関等に対する工場見学・事業所見学の受け入れを行っていますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

- |                                  |
|----------------------------------|
| 1. 広く一般から受け入れている                 |
| 2. 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 |
| 3. 受け入れていない → ※問19-1.にお進み下さい     |
| 4. その他（具体的に： )                   |

問19-1. 問19で「3. 受け入れていない」とご回答の方に伺います。

受け入れていない理由について該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. 受入れ体制(人材・コスト面等)が整っていない |   |
| 2. 受入れ時の安全が確保できない         |   |
| 3. 業種的に見学がなじまない           |   |
| 4. 受入れの依頼がない              |   |
| 5. その他(具体的に: _____)       | ) |

問20. 人材確保・育成に関する取組について伺います。

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

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

問20-1. 人材確保・育成について、関心のある又は検討中の取組について○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |                |                    |
|----------------|--------------------|
| 1. 定年延長・雇用継続   | 6. インターンシップの受入     |
| 2. 女性従業員の確保    | 7. 高校・大学等への求人機会の拡大 |
| 3. 中途採用の拡充     | 8. ITを活用した技術承継     |
| 4. 非正規労働者の正規雇用 | 9. その他( _____ )    |
| 5. 外国人労働者の雇用   | 10. 特にない           |

問21. 人材確保に対する取組について伺います。

貴事業所での採用について、過去3年間で該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

- |  |   |
|--|---|
| 1. 本気で採用 (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)  |   |
| 2. 事業所で採用 (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) |   |
| 3. 本社と事業所で職種別に採用 (具体的に: _____)                   | ) |
| 4. その他 (具体的に: _____)                             | ) |

問22. 人材育成に対する取組について伺います。

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]について、具体化した際、同プログラムへの参加意思はありますか。該当するものに○をお付け下さい(○は一つ)。

また、共通プログラムのテーマに関し、ご要望がありましたらその具体的な内容についてもご記入下さい。

- |                          |
|--------------------------|
| 1. すでに事業所で行っているが、参加したい   |
| 2. すでに事業所で行っており、参加の意思はない |
| 3. 事業所で行っておらず、参加したい      |
| 4. 事業所で行っていないが、参加の意思はない  |

<共通プログラムの内容等に関する要望>

#### IV. 京浜臨海部全般及び行政への要望等について

問23. 貴事業所が京浜臨海部に立地しているメリットと思われるものについて、上位3つまでに○をお付け下さい。

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

問24. 貴事業所が京浜臨海部に立地しているデメリットと思われるものについて、該当するもの上位3つまでに○をお付け下さい。

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

問25. 事業活動に関する行政へのご要望について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。また、その具体的な内容についてもご記入下さい。

1. 投資への助成・融資・税制優遇	6. 人材情報の提供
2. 事業展開に必要な用地情報の提供	7. 技術支援
3. 規制緩和・弾力的運用 (具体的に： )	8. 経営相談
4. 事業継続のための融資	9. 人材育成への支援
5. 立地企業間の情報交換の場の提供	10. その他(具体的に： )
<その具体的な内容> (複数回答された場合は、回答番号もあわせてご記入下さい)	

問26. 公共インフラの整備や改善等に対するご要望について、該当するものに○をお付け下さい(○はいくつでも)。

また、その具体的な内容についてもご記入下さい。

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



**問 2 7. 東海道貨物支線貨客併用化に関連してお伺いします。**

神奈川県他周辺自治体では、右図の東海道貨物支線の「貨客併用化」について検討しています。そこで、この検討の材料とするため、次の設問にお答え下さい。

この取組みが実現した場合、貴事業所はどのように考えますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

- |               |               |
|---------------|---------------|
| 1. 利用する可能性が高い | 2. 利用する可能性が低い |
| 3. 分からない      |               |

**問 2 7-1. 本取組の利用に際して、次のうちどの項目を重視しますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。**

- |                           |
|---------------------------|
| 1. 最寄り駅～事業所のアクセス性         |
| 2. 目的地までの乗換回数             |
| 3. 朝夕ピーク時を中心とした運行間隔（運行頻度） |
| 4. 交通費（運賃）                |
| 5. その他（具体的に：_____）        |



検討ルート図詳細は下記 URL を参照  
[http://kakyaku.com/t\\_rootmap.html](http://kakyaku.com/t_rootmap.html)

**問 2 8. 貴事業所の周辺において、従業員の働きやすい環境向上の視点から、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として該当するものに○をお付け下さい。（○はいくつでも）**

〈生活利便施設〉	〈運動施設〉	〈その他〉	
1. コンビニ	6. 体育館	10. 農園	15. フリースペース
2. スーパー	7. 屋外運動場	11. 診療所	16. その他
3. 食堂	8. フィットネスクラブ	12. 保育所	(具体的に：_____)
4. カフェ	9. ランニングステーション	13. 単身者向け住宅	
5. 居酒屋		14. ファミリー向け住宅	

**問 2 9. その他、事業を進めるに当たって支障となっていることや行政に対するご意見・ご要望等をご記入下さい。身近なお困りごと（例：野良猫が多い、●●地区の不法投棄対策をしてほしいなど）でも構いませんので、ご自由にご記入下さい。**

**以上で調査は終了です。ご協力、誠に有難うございました。**

京浜臨海部立地企業動向調査 報告書

平成31年 3月

委託者 京浜臨海部再編整備協議会

受託者 株式会社帝国データバンク