

京浜臨海部立地企業動向調査
報告書
【概要版】

令和5年2月

I 調査概要

1 調査目的

本業務は、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。

【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
- ⑥ 新技術：デジタル・トランスフォーメーションへの取組状況、ドローンの活用状況
- ⑦ 雇用：就業支援の施策、離職状況等
- ⑧ 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組

(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】

- ① 調査対象：京浜臨海部に立地する製造業、運輸・通信業、建設業、電気・ガス・水道・熱供給業、学術・開発研究機関、産業廃棄物処理業等の事業所
- ② 調査項目：事業所の現状・今後の事業展開、土地利用の状況、各分野における取組、京浜臨海部に立地するメリット・デメリット、行政に対する要望等
- ③ 調査方法：郵送でアンケート調査票を送付し、郵送、WEB、メール及びFAXにて回収
- ④ 配布・回収数：調査対象数 818 事業所のうち、廃業・移転等を除く 769 事業所のうち、472 事業所から回答を得た（回収率 61.4%）

(3) ヒアリング調査の実施

京浜臨海部に関連する経済団体等の 8 団体を対象にヒアリング調査を実施した。

【調査の主な項目】事業所	【調査の主な項目】関係団体等
① 企業動向	① 立地企業の動向
② 物流不動産・産業用不動産の動向	② 立地する企業に対する団体の取組と企業の取組状況
③ ペンチャー・スタートアップ企業・賃貸ラボ施設の現況・動向・課題	③ 賃貸ラボ施設の動向
④ 立地する企業に対する取組	④ 行政への要望
⑤ 今後の展望	
⑥ 行政への要望	

(4) 調査結果の分析・取りまとめ

(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取りまとめた。

【集計・分析項目】

京浜3区、京浜臨海部、横浜臨海部、川崎臨海部の単純集計、業種別クロス集計 等

【分析・とりまとめのポイント】

(1)産業 (2)土地利用 (3)都市基盤整備 (4)環境 (5)防災 (6)企業間連携 等

II 調査結果のまとめ

1 産業

- 京浜臨海部を有する京浜3区は、対全県比で事業所数約1割、従業者数で1割強、製造品出荷額で2割強を占める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

【文献調査】

（事業所数・従業者）

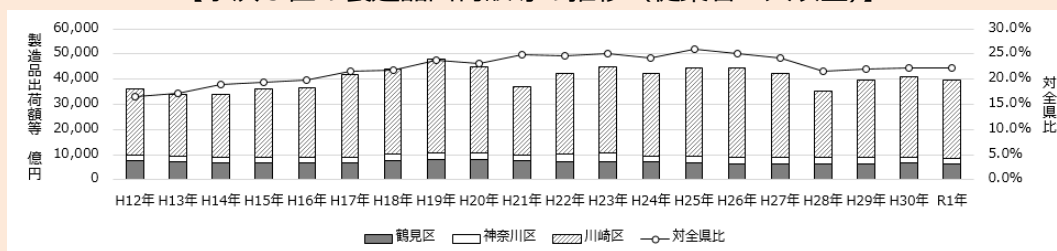
- 京浜3区は事業所数は約27,000事業所、従業者数は約39万人で、県内シェアは事業所数で9.6%、従業者数で11.2%。

【京浜3区に従業者数の推移】



- 京浜3区の製造業事業所数は749事業所、県内シェアは10.3%、従業者数は約45,506人、県内シェアは12.8%、製造品出荷額は約3兆9,577億円、県内シェアでは22.3%。

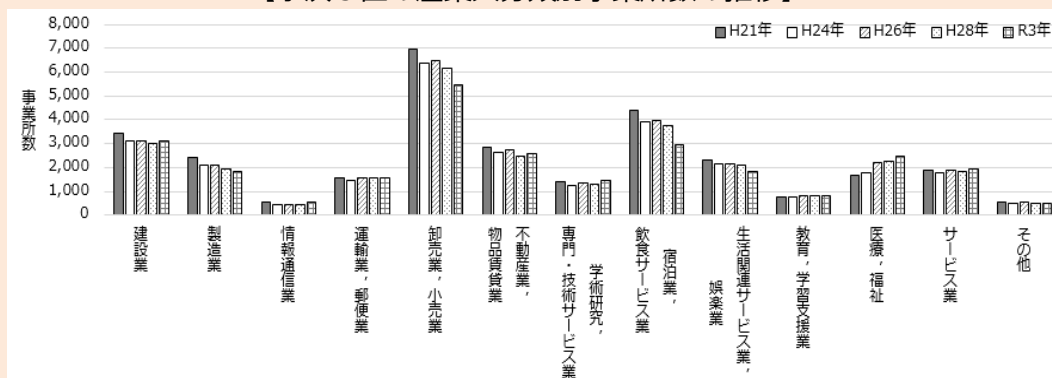
【京浜3区に製造品出荷額等の推移（従業者4人以上）】



（業種）

- 業種別事業所数が多いのは「卸売業、小売業」「建設業」「宿泊業、飲食サービス業」、平成21年度比で増えているのは「医療、福祉」「教育・学習支援業」。
- 平成28年度時点の京浜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%。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。マルチテナント型の大型物流施設が増加。

【京浜3区に産業大分類別事業所数の推移】



【アンケート調査】

(操業)

- 操業開始年は平均で1986年。横浜市は操業開始後60年以上の事業所が多い。川崎区は操業2010年以降操業の事業所が3割近く。

(事業所用地)

- 事業所用地の「自社所有」の割合は製造業50.0%、建設業23.5%、運輸業27.0%。

(従業員数)

- 過去4年間の従業員数は「概ね横ばい」が5割強、「増加」は「減少」を上回る約2割、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割強。

(売上高)

- 過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」が4割強、「増加している」は2割強。

(設備投資)

- 過去4年間に設備投資を実施した事業所は4割強、今後の設備投資計画が「ある」事業所は約4割。
- 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5割弱。
- 設備投資上の問題点・課題は川崎市で「用地不足」が3割弱。

(要望)

- 行政への要望は、「投資への助成・融資・税制優遇」が最も多く、次いで「人材情報の提供」が多く、「事業展開に必要な用地情報の提供」は1割強。

【ヒアリング調査】

(現況)

- 新型コロナウイルス感染症の拡大以降、全体的に厳しい状況。【経済団体】
- ウクライナ情勢により、原燃料をはじめ物価が高騰している。自動車メーカーは半導体不足で生産を絞っているところもある。【経済団体】
- 世界経済の減速による影響が心配される。【経済団体】
- 建設業では、トイレや風呂などの水回り品が中国から届かず、引き渡しが伸びている事例もある。【経済団体】
- 廃業が徐々に増えてきている。特に印刷業、飲食業、サービス業、建設業の倒産が目立つ。【経済団体】
- 神奈川県内で見ると、物流施設の建設や研究開発投資を中心に設備投資の回復が続くと予想され、また、雇用情勢の回復余地が全国に比べて大きいことから、個人消費も全国以上に底堅い推移が予想される。【銀行】



【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割強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。

また、新型コロナウイルスやウクライナ情勢の影響によるエネルギーや原材料価格の高騰など、著しい外生的ショックの影響は大きく、「投資への助成・融資・税制優遇」への要望が最も多いことから、手厚い支援による下支えが求められている。また、前回調査時よりも、用地不足を課題としてあげる事業所が増加しており、行政による「事業展開に必要な用地情報の提供」による支援が望まれている。

2 土地利用

- 令和3年度の遊休地・低未利用地は11haで、平成30年度に比べて減少

【文献調査】

(用途別土地利用面積)

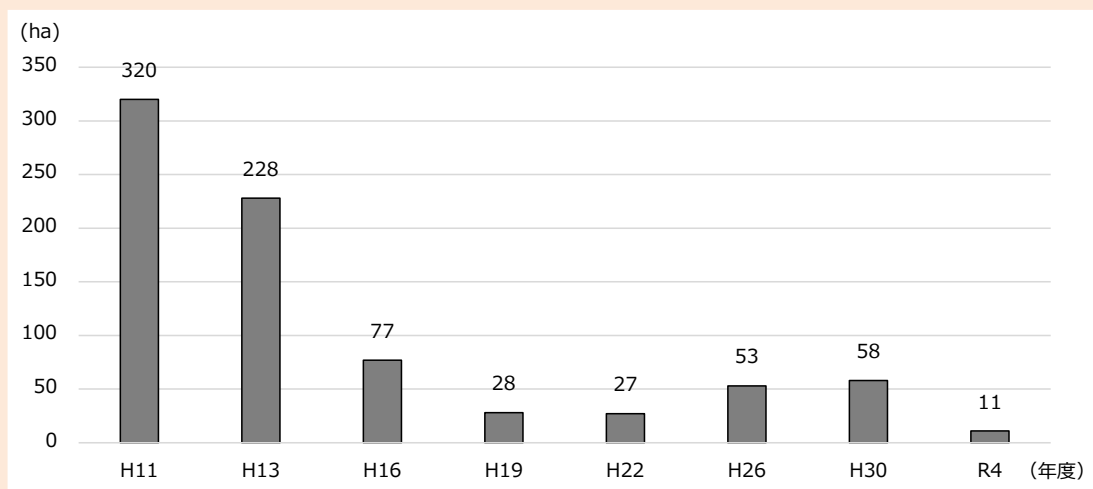
- 京浜3区の用途別土地利用面積は、「工業系用地」(2,077ha)が減少傾向、「運輸施設用地」は増加。
- 近年は「運輸業用建築物」「居住産業併用住宅」の増加が顕著で、「製造業用建築物」も平成26年度から緩やかな増加基調。
- キングスカイフロントにおける土地開発が進展。川崎市はJFEスチール(株)東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴い、用途未定となる扇島(川崎側)及び周辺地区(水江町、扇町、池上町)約400haについて土地利用転換の検討を開始。
- 工場立地法に基づく特定工場の緑地面積は、横浜臨海部が約41万㎡、川崎臨海部が約158万㎡で、横浜臨海部において緑地面積の割合は増加

【アンケート調査】

(遊休地・低未利用地)

- 遊休地・低未利用地は11haで、平成30年度に比べて減少。
- 京浜臨海部で用地の取得見込みのある事業所は35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(10事業所)の3.5倍。
- 用地の取得見込みのある事業所は運輸業が21事業所。

【遊休地・低未利用地の推移】



(用地展開)

- 今後の用地展開は「現状維持」が約8割。「用地の拡大」は4.0%、「事業所の移転」は3.8%である。
- 事業所の移転・廃止の理由は「統合」「業務縮小・事業拡大」「老朽化」「賃借条件」等。移転先は全て関東地方内。

【ヒアリング調査】

（今後の展望）

- 物流施設の建設については、圏央道の整備が進んだこともあり、大手デベロッパーが大型物流施設を建設する動きがある。首都圏内で比べると、神奈川県内は割高感があるものの、消費地に近いこともあり許容されている。【銀行】

（転入・転出）

- 事業を拡大したくても土地がない、といった話はどの地域でも聞く話ではあるが、神奈川県内は地価が上がっていて、容易に用地を取得できず、県外へ移転する企業もあった。大半の企業は、用地が見つからず、または見つけても価格が折り合わず、事業拡大できずにいるのではないかと。【銀行】
- 製造業において、事業用地が手狭になって移転される際には用地の確保のしやすさや物流事情から相模原周辺を選定されることもある。【中小支援機関】
- 京浜臨海部には工場立地法の施行以前から操業している企業が多く、緑地の確保に苦労している。規制緩和を求める声もある。【経済団体】



【今後の課題】

遊休地・低未利用地は11haで、平成30年度に比べて減少し、「事業を拡大したくても土地がない」との事業者の声からも、用地不足が窺える。また、運輸業は用地取得に意欲的であり、引き続き用地不足の状態が続くと見込まれる。用地不足の中、企業立地を促進するためには、限られた土地の高度利用を促進するサポートが望まれる。

川崎市域においては、JFEスチール(株)東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う跡地についての効果的な土地利用転換が求められる。

生産の国内回帰の流れに対応するためにも、あらかじめ生産や研究機能が立地可能な産業拠点を整備しておくことが必要である。

また、工場立地法などで緑地の確保が求められ、建て替えを希望する場合の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

- 京浜臨海部に立地するメリットとしては、「高速道路近接」、「港湾近接」、「首都圏市場がある」との声が多い

【文献調査】

(鉄道)

- 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、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は減少。

(貨物)

- 平成15年度以降、貨物線の取扱貨物量は大きく減少。

(道路)

- 京浜臨海部の幹線道路網は、多摩川スカイブリッジの開通により羽田空港周辺地域と京浜臨海部の接続強化、東京方面と横浜方面を結ぶ横断方向は、国道357号の整備などを実施中。
- 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。

(港湾)

- 横浜港・川崎港ともに新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度からは入港船舶隻数、入港船舶総トン数はわずかに回復。
- 国内港のコンテナ取扱量は総じて横ばい傾向にあるが、世界の主要港との差は拡大。

【アンケート調査】

(要望)

- 公共インフラの整備や改善等に対する要望は「バス関連」が3割弱、「鉄道関連」と「道路関連」が2割強。
- 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」

(立地のメリット)

- 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。
- 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」が3割弱で最も多く、「道路の混雑」、「バス路線網・本数が不十分」といった交通利便性に関する回答が多い。

【ヒアリング調査】

(通勤)

- 横浜北西線の開通で都心部へのアクセスは良くなっており、どこでも便利になってきている。【経済団体】
- 京浜臨海部の立地企業からは交通基盤整備についての要望が多い。(場所によっては) 鉄道が鶴見線しか通っておらず、バスでのアクセスも不便なところがある。【経済団体】
- 地方と比べると京浜臨海部では人材確保を有利に進められている。交通アクセスの向上でさらに価値は上がる。【経済団体】
- 殿町は、羽田空港が近いことが強みで、研究で用いる細胞や検体を空路からロスなく運べることや、海外からの来客も受け入れやすい。多摩川スカイブリッジが開通したことも大きい。【不動産業】
- 港湾エリアは交通アクセスが不便であるため、人材確保に苦慮している。最寄りの駅から会社のある港湾エリアまで、自前で通勤バスを仕立てるなどの対応を行っている会社もある。【業界団体】



【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。多摩川スカイブリッジの開通により、羽田空港周辺地域と京浜臨海部の接続が強化されたことにより、産業拠点としての魅力が向上している。

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、公共インフラの整備が必要となっている。

4 環境

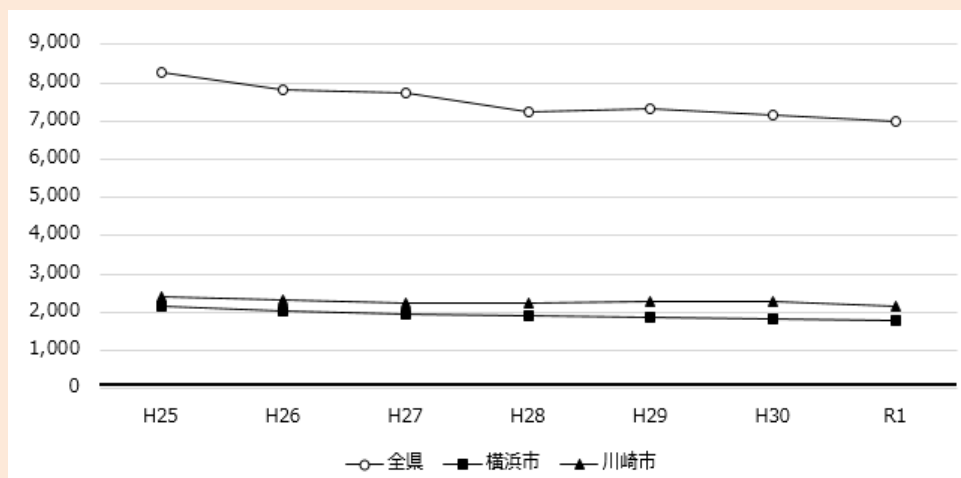
- CO₂ 排出量は、全県比で横浜市は 26.3%、川崎市は 31.5%で、県全体の 6 割弱を占める
- 脱炭素化に取り組むメリットや取り組む方法についての普及・啓発が望まれる
- 京浜臨海部においては、企業間連携や水素利活用等の取組を推進していく必要がある

【文献調査】

(大気)

- 温室効果ガス排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに前年度に比べ減少。
- CO₂ 排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに前年度に比べ減少、全県比で横浜市は 26.3%、川崎市は 31.5%で、県全体の 6 割弱を占める。
- 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 以下に低下。

【全県・横浜市・川崎市の温室効果ガス排出状況】



(河川)

- 昭和 45 年代以降、鶴見川・多摩川ともに水質は大幅に改善が進み、1~2mg/l で推移。

(企業の取組)

- 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。
- 平成 27 年 (2015 年) 7 月より令和 3 年 (2021 年) 3 月まで、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実施。
- 横浜市と川崎市はカーボンニュートラルコンビナート構想推進のため、「川崎・横浜臨海部における水素等の次世代エネルギーの利活用拡大に向けた連携協定」を締結。

【アンケート調査】

(取組状況)

- 脱炭素化との関わり方として、「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」と「特に取り組んでいない」が同率。

(課題)

- 脱炭素への取組促進のための課題は「費用対効果」が 4 割強、「専門知識やノウハウ不足」が 3 割弱、「資金の不足」が 2 割弱。

【ヒアリング調査】

- 行政にはカーボンニュートラルの推進、水素の利活用拡大に向けた旗振り役を担ってほしい。
【経済団体】
- （業界団体では、会員企業を対象として、）今年度はカーボンニュートラルを主軸とし、講演会や勉強会を開催した。製造業の工場見学会や、自動車メーカーの担当者によるカーボンニュートラルの取組事例紹介を行う等の活動を行っている。【経済団体】
- 倉庫会社は元々主なエネルギーは電力であるが、貨物の取扱量によって電気使用量が左右されることから、脱炭素の取組としての電気使用に関する数値目標を立てることが困難である。【業界団体】
- 企業 PR も兼ねて太陽光発電設備を設置している事業者もいる。【業界団体】



【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、県全体の6割弱を占めるが、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロ（温室効果ガスの排出量から吸収量を差し引き、全体としてゼロ）にするためには、京浜臨海部の各企業における脱炭素の取組が求められる。

また、脱炭素化との関わり方として、「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」と「特に取り組んでいない」が同率と二極化しており、脱炭素への取組促進のための課題は「費用対効果」が4割強、「専門知識やノウハウ不足」が3割弱と、脱炭素化に向けた取り組みへの資金的な支援や、取り組む方法について普及・啓発を行っていくことが望まれる。

国際的にカーボンニュートラルに向けた動きが加速している中で、エネルギー供給拠点、ものづくり産業の集積地である京浜臨海部においては、その強みを活かし、企業間連携や水素利活用等の取組を推進していく必要がある。

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以下に低下と、環境改善が進んでいる。

5 防災

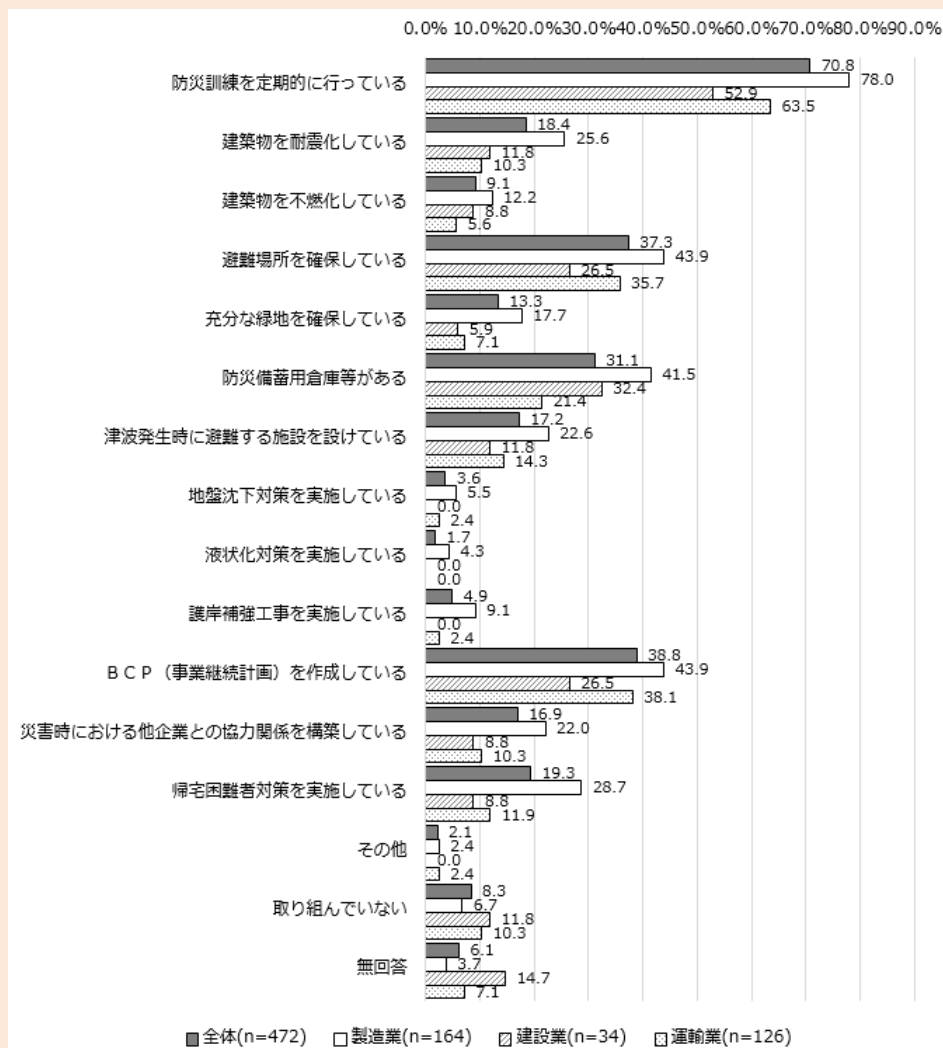
- 防災に関する取組で最も多いのは「防災訓練を定期的実施」
- 取り組んでいない理由としては「災害の種類や程度の想定が難しい」が約 3 割

【アンケート調査】

(取組状況)

- 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組では「防災訓練を定期的実施」しているが回答事業所全体の約 7 割
- 製造業では「建築物を耐震化している」が他の 2 業種に比べて比較的多い。

【防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組 業種別】



(課題)

- 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」が約 3 割。
- 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 9 割弱、「訓練に関する協力」が 4 割強。

(デメリット)

- 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 2 割強。

【ヒアリング調査】

（要望）

- 防災・減災に関連して、インフラの老朽化対策の要望も出されている。京浜臨海部は立地的に橋の通行ができなくなると陸の孤島になってしまうところもあり、危機感が強い。【経済団体】

（取組状況）

- （業界団体では、会員企業を対象に、）昨年度より防災情報交換会を立ち上げ、会員企業等の防災の取組事例紹介や情報交換を行っている。今年度は帰宅困難者対策をテーマとした講演会やBCPセミナー等の活動も行った。【経済団体】
- 荷役作業での労働災害防止のため、労働災害削減に向けた活動をしている。防災対策の一環で情報伝達訓練を行っている。【業界団体】
- 災害対策について、国、県、市のそれぞれの協議会に参加し、災害時の協定を行政と結んでいる。発災直後からの協力を期待されているが、基本的な通信手段は電話のみであるため、東日本大震災レベルの災害では発災直後の協力は困難と考えている。災害対策については、国・県・市がバラバラに行っているように思える。それぞれの会合を纏めて行うなど、連携して取り組むべきではないか。【業界団体】



【今後の課題】

京浜臨海部は、立地するデメリットとして、2割強の企業が「災害発生時の被災リスクが高い」を選んでいる。立地企業による防災に関する対策では、「防災訓練」への取組は約7割と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」といったものがあり、必要性は認識しているものの十分な対応をとるための検討材料や余裕がないことがわかる。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、9割弱の事業所が「災害時の避難に関する協力」としている。

災害の種類や規模に応じた被害想定策定や近隣企業間の災害時の連携に関する支援等が望まれる。

6 人材確保・育成

- 「若年従業員が確保できない」、「従業員の高齢化」がともに5割弱
- 「若年従業員が定着しない」が3割弱

【文献調査】

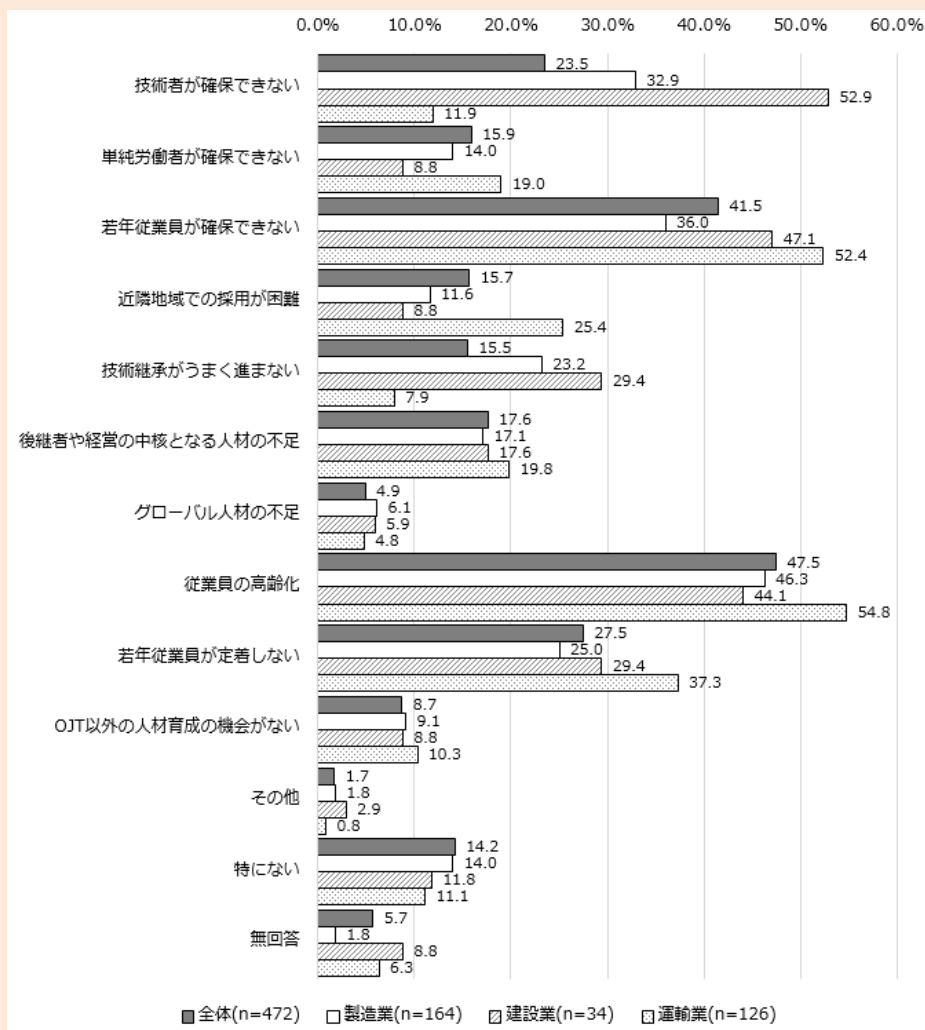
- 就業支援について県・市ともに相談窓口の設置が中心となっている。
- 令和2年度を除いて、神奈川県は全国の離職率より高い。

【アンケート調査】

(人材確保・育成)

- 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「従業員の高齢化」が5割弱、建設業は技術者の確保に問題があるため、技術継承に影響、運輸業は若年従業員や単純労働者の確保に課題。
- 人材確保・育成に関して関心のある、又は検討中の取組は「中途採用の拡充」が5割強、「定年延長・雇用継続」が4割弱。

【人材確保・育成における現状の問題点 業種別】



【ヒアリング調査】

（人材確保・育成）

- 運輸業は業績が良いが、人手不足でサプライチェーンが停滞している。自動化・デジタル化で人手不足への対応を試みている企業はあるが、体制が追い付いていない。【経済団体】
- （業界団体では、）就職セミナーに参加し、業界についての説明等を行い、会員会社の人材確保の一助となるよう努めている。【業界団体】
- （京浜臨海部の賃貸ラボは、）研究開発型の企業が中心のため、人材不足のほか、人材を雇用する資金が不足しているとの声も聞く。【中小支援機関】



【今後の課題】

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5割弱と、他の問題点に比べて圧倒的に多く、高齢化や若年者不足の実態が浮かび上がる。また、建設業では技術者の確保に問題があり、技術継承に影響、運輸業では若年従業員や単純労働者の確保が課題となっている。

さらに、研究開発型企业においては人材を雇用する資金についても不足しているという声が挙げられている。

今後は、労働人口の減少が見込まれる中で、コロナ後を見据えた労働力確保も含めた雇用者側と労働者側のニーズのマッチング等の施策・支援、資金不足で人材を雇用できない事業者向けの支援が望まれる。

7 企業間連携

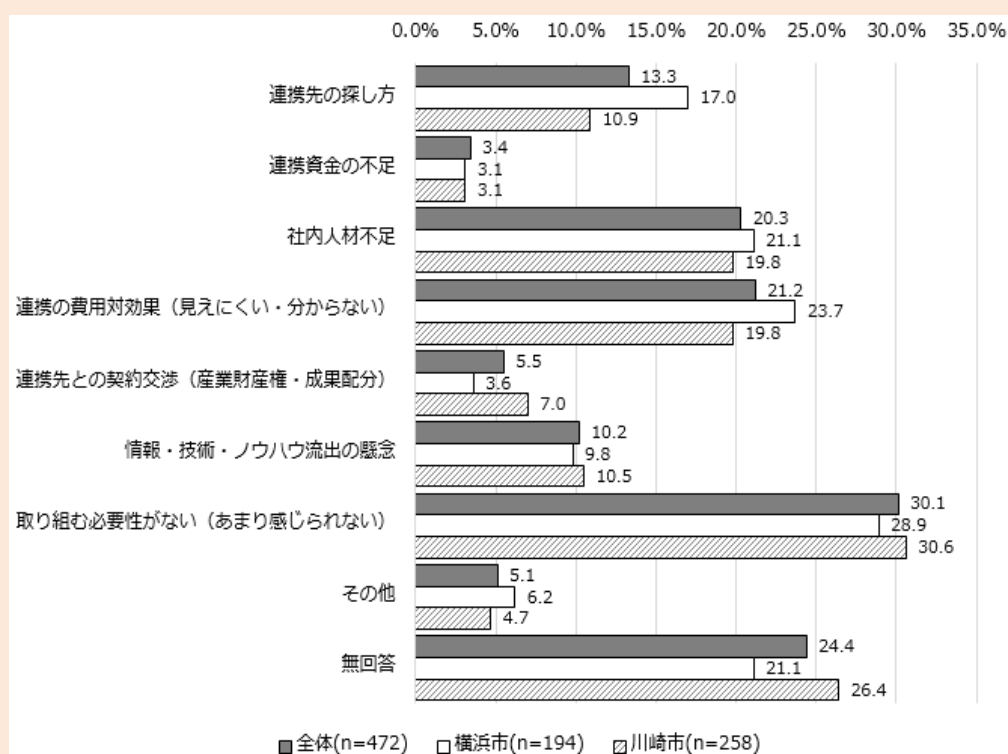
○ 産学連携、共同研究等による更なる進展に「取り組んでいない」が5割強

【アンケート調査】

(他社又は大学等との連携)

- 他社又は大学等との連携に関する取組は「取り組んでいない」が5割強、「研究開発」が2割弱、「物流・設備・事業場の共同利用」が1割弱。
- 製造業は「研究開発」が3割弱。建設業は「人材交流」が2割弱、運輸業は「物流・設備・事業場の共同利用」が1割強。
- 事業連携に取り組まない理由もしくは課題は「社内人材不足」と「連携の費用対効果（見えにくい・分からない）」が2割強、「連携先の探し方」が1割強、「情報・技術・ノウハウ流出の懸念」が約1割だが、「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」も約3割。

【取り組まない理由・課題】



【ヒアリング調査】

(他社又は大学等との連携)

- 企業間連携の必要性は感じているが、特にコロナ禍以降は近隣との結び付きが薄くなっている。
(賃貸ラボ) 施設では、入居者交流レターを発行し、入居者について紹介する取組を開始した。

【中小支援機関】

- 地域の大学や企業と連携した取組ができると良いが、中心となって動くところがないと、継続するのが難しい。【中小支援機関】
- 大企業とベンチャー企業のマッチングを行っている。全国の大企業からニーズを吸い上げて、市内の中小・ベンチャー企業とのマッチングを図っている。【中小支援機関】
- 大企業にも、新規事業部などはあるが、実際の工場など、現場からの方が具体的なニーズが上がってきやすい。【中小支援機関】



【今後の課題】

他社又は大学等との連携に関して、取り組んでいる企業では「研究開発」が最も多い。ただし、「取り組んでいない」が5割強と、積極的に取組む企業もある一方、取り組んでいない企業も多数を占める。製造業では研究開発での連携が、建設業では人材交流での連携が、運輸業では物流・設備・事業場の共同利用での連携が多く、業種によって連携の仕方は異なる。

連携に取り組まない理由もしくは課題として、「取り組む必要性がない」が約3割のため、コロナ禍で希薄となった結びつき取り戻すためにも、各社のイノベーションに対する取組の紹介や、連携によるメリットの周知、業種を超えた企業間連携を促す取り組みが望まれる。

令和4年度 京浜臨海部立地企業動向調査
報告書
【概要版】

令和5年2月

委託者

京浜臨海部再編整備協議会

受託者

株式会社東京商工リサーチ

