

京浜臨海部立地企業動向調査 報告書



令和5年2月
京浜臨海部再編整備協議会

目 次

I 調査概要	3
1 調査目的	3
2 調査内容	3
(1) 文献調査の実施	3
(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) 調査結果の分析・取りまとめ	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	5
II 文献調査結果	9
1 立地企業の状況	9
(1) 産業の集積状況	9
ア 事業所数・従業者数	9
イ 製造業	11
① 事業所数	11
② 従業者数	12
③ 製造品出荷額	13
(2) 事業所の産業構成	14
ア 産業別事業所数・従業者数	14
① 事業所数	14
② 従業者数	15
イ 産業別製造業事業所数	16
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況	17
ア 企業本社	17
イ 研究所	18
ウ 倉庫	21
① 倉庫業事業所数	21
② 大型物流施設の整備事例	22
(4) 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う県内企業への影響	23
2 土地利用	24
(1) 土地利用の状況	24
ア 土地利用	24
① 用途別土地利用面積	24
② 用途別建築延床面積	25
イ 建築物の建設状況	26
① 用途別建築着工面積	26
② 土地利用転換	27

ウ	緑地	30
3	都市基盤整備	31
(1)	鉄道	31
ア	鉄道の整備状況	31
イ	鉄道の利用状況	33
①	旅客（JR南武支線・東海道線・京浜東北線・横須賀線・鶴見線）	33
②	旅客（京急本線・京急大師線）	36
③	貨物	38
(2)	道路	40
ア	道路の整備状況	40
イ	道路交通量	41
ウ	道路の混雑度等	42
(3)	港湾	44
ア	船舶の入港状況	44
イ	取扱貨物量	46
4	社会的条件	51
(1)	地価動向	51
(2)	関連法規の適用状況等	52
ア	都市計画関連	52
①	用途地域	52
②	臨港地区	52
③	特定都市再生緊急整備地域	53
④	都市再生総合整備事業	55
イ	工場立地法	56
ウ	京浜臨海部に関連する国の制度等	57
①	構造改革特別区域	57
②	総合特別区域	57
③	国家戦略特別区域	57
④	国際コンテナ戦略港湾	58
⑤	国際旅客船拠点形成港湾	58
⑥	基幹的広域防災拠点	58
⑦	地域未来投資促進法	59
エ	県・市の経済的誘導策による企業等の投資促進	61
5	環境	63
(1)	京浜臨海部の環境の現状	63
ア	温暖化	63
①	温室効果ガスの排出状況	63
②	国の温暖化対策の動向	67
③	県・市の温暖化対策	67
a)	神奈川県地球温暖化対策推進条例	68
b)	横浜市生活環境の保全等に関する条例	69
c)	川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例	69
イ	大気	70

ウ 水質	72
(2) 立地企業等による環境への取組	73
6 新技術	76
(1) デジタル・トランスフォーメーション (DX) への取組状況	76
ア 県・市の取組	76
(2) ドローンの活用状況	78
ア 県・市の取組	78
イ 企業による取組	78
7 雇用	79
(1) 就業支援の施策、離職状況等	79
ア 就業支援の取組	79
イ 離職状況	80
8 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組	81
(1) 京浜臨海部に関する方針・計画等	81
ア 神奈川県・横浜市・川崎市による方針・計画等	81
① 京浜臨海部の再編整備に関する基本方針	81
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	81
③ 京浜港共同ビジョン・京浜港の総合的な計画	82
イ 神奈川県の方針・計画等	83
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	83
② かながわスマートエネルギー計画	83
ウ 横浜市の方針・計画等	84
① 京浜臨海部再編整備マスタープラン	84
② 横浜サイエンスフロンティア	85
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	86
エ 川崎市の方針・計画等	87
① 臨海部ビジョン	87
② 川崎臨海部再編整備の基本方針	89
③ 川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン	89
④ 殿町3丁目地区整備方針	89
⑤ 塩浜3丁目周辺地区整備基本方針	89
⑥ 浮島1期地区土地利用基本方針	90
⑦ 南渡田地区拠点整備基本計画	90
⑧ 川崎市地域防災計画・川崎市地震防災戦略・かわさき強靱化計画	91
⑨ 川崎市臨海部防災対策計画	91
⑩ 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針	92
(2) 京浜臨海部に関する主な組織	93
ア 神奈川県、横浜市、川崎市が関与する組織	93
① 京浜臨海部再編整備協議会	93
② 京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議	93
③ 県・横浜・川崎・相模原空港対策研究協議会	93
④ 東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会	93
⑤ 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会	93

⑥ 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会	93
⑦ ライフイノベーション地域協議会	94
⑧ 京浜臨海部産業観光推進協議会	94
イ 横浜市が関与する組織	94
① 京浜臨海部活性化協議会	94
② 横浜港カーボンニュートラルポート臨海部事業所協議会	94
ウ 川崎市が関与する組織	94
① 川崎臨海部活性化推進協議会	94
② 川崎臨海部防災協議会	94
③ 川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会・川崎港カーボンニュートラル ポート形成推進協議会	94
④ 京浜臨海部水素ネットワーク協議会	95
エ 民間における取組組織	95
① NPO法人産業・環境創造リエゾンセンター	95
Ⅲ アンケート調査結果	99
1 調査概要	99
(1) 調査対象	99
(2) 調査方法	99
(3) 調査実施時期	99
(4) 調査項目	99
(5) 回収状況	100
2 調査結果	101
(1) 回答事業所の概要	101
(2) 事業所の現状	117
(3) 土地利用	148
(4) 各分野における取組	152
(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等	181
Ⅳ ヒアリング調査結果	199
1 調査概要	199
2 調査結果	200
(1) A団体【経済団体】	200
(2) B団体【経済団体】	202
(3) C団体【業界団体】	203
(4) D社【銀行】	204
(5) E社【不動産業】	205
(6) F社【不動産業】	207
(7) G団体【中小支援機関】	208
(8) H社【中小支援機関】	209
Ⅴ 調査結果のまとめ	213
1 産業	213

2	土地利用	215
3	都市基盤	217
4	環境	219
5	防災	221
6	人材確保・育成	222
7	企業間連携	223
VI	アンケート調査票	227

I 調査概要

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。
なお、その際、「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。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(本社、研究所、倉庫)別分布状況、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う県内企業及び京浜臨海部への影響

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（DX）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

京浜臨海部に関する方針・計画等、京浜臨海部に関する組織

（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 97 ページ記載のとおり。

（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。

調査概要は 194 ページ記載のとおり。

（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。

なお、調査結果の分析については、前回調査を参考に、地域（横浜市域・川崎市域）ごと、業種ごとの傾向にも留意し、前回調査結果との比較や最新の動向に対応する傾向の分析を行った。また、現状と課題の取りまとめについては、主に次の視点で取りまとめ、前回調査で示された課題も踏まえたものとした。

【取りまとめの視点】

- ・産業
- ・土地利用
- ・都市基盤整備
- ・環境
- ・防災
- ・企業間連携 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を指し、全体で約1,600ヘクタールの広さがある。エリアごとに異なった様々な機能が集積をし、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・理化学研究所横浜キャンパス）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、南渡田町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

II 文献調査結果

1 立地企業の状況

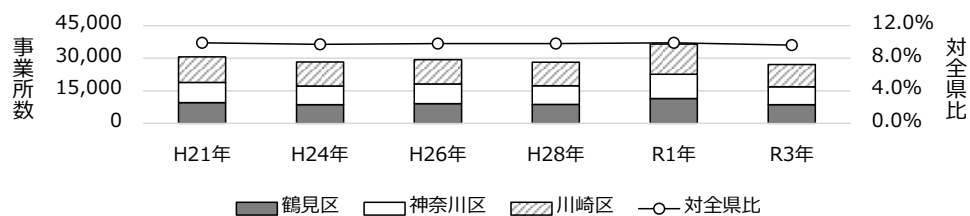
(1) 産業の集積状況

ア 事業所数・従業者数

- 京浜3区の令和3年度の事業所数は約27,000事業所、従業者数は約39万人
- 県内シェアは、平成21年度に比べて低下傾向にあるものの、令和3年度では事業所数で9.6%、従業者数で11.2%のシェアを維持

- ・京浜3区の令和3年度の事業所数は約27,000事業所、従業者数は約39万人である。
- ・京浜3区の事業所数・従業者数の県内シェアを見ると、事業所数で9.6%、従業者数で11.2%である。
- ・平成21年度からの県内シェアの推移を見ると、事業所数で0.3%、従業者数で0.2%の減少にある。

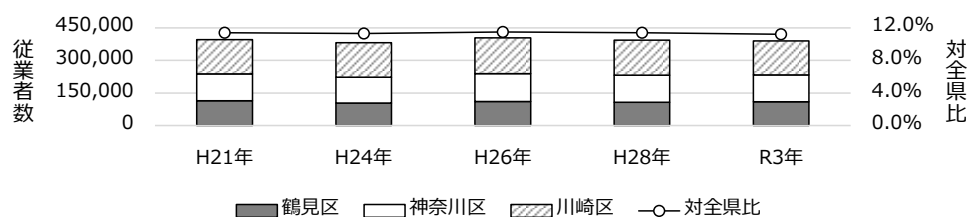
図表Ⅱ-1 京浜3区の事業所数の推移



(単位: 事業所)

区分	H21年	H24年	H26年	H28年	R1年	R3年
京浜3区	30,662	28,225	29,369	28,118	36,524	27,075
鶴見区	9,585	8,632	9,050	8,754	11,459	8,578
神奈川区	9,261	8,594	9,041	8,525	11,144	8,311
川崎区	11,816	10,999	11,278	10,839	13,921	10,186
対全県比	9.9%	9.7%	9.8%	9.8%	9.9%	9.6%

図表Ⅱ-2 京浜3区の従業者数の推移



(単位: 人)

区分	H21年	H24年	H26年	H28年	R3年
京浜3区	395,743	382,014	403,696	393,357	389,515
鶴見区	113,740	103,438	110,405	107,135	109,871
神奈川区	124,007	119,472	128,847	124,380	123,278
川崎区	157,996	159,104	164,444	161,842	156,366
対全県比	11.4%	11.3%	11.5%	11.4%	11.2%

(出所)「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では、事業所数について「事業内容等不詳含む」及び民営事業者での切り分けを行っていないため、上振れている。

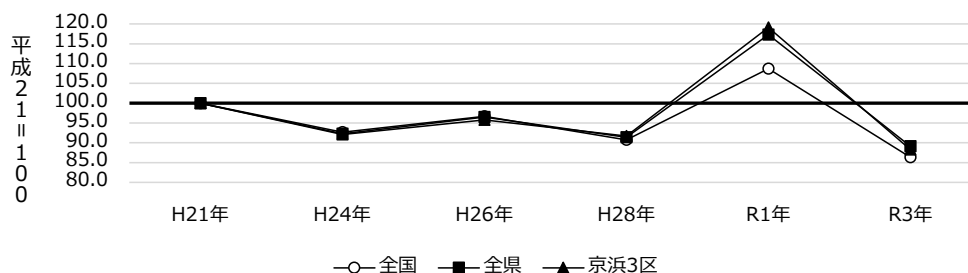
(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では従業者数の調査を行っていない。

(注) 令和3年度経済センサス活動調査は速報値である。

- 京浜3区の従業者数は全県に比べて減少率が低く、平成21年度比で令和3年度の事業所は88.3%、従業者数が98.4%に減少

- ・京浜3区の令和3年度の事業所数を平成21年度比で見ると、全国・全県とほぼ同様の減少率である。
- ・京浜3区の令和3年度の従業者数を平成21年度比で見ると、全国・全県より減少率が低い。
- ・事業所数、従業者数ではともに、3区の間でも少し違いがあり、事業所の減少幅は川崎区が若干大きいものの、従業者数の減少幅は鶴見区が若干大きい。

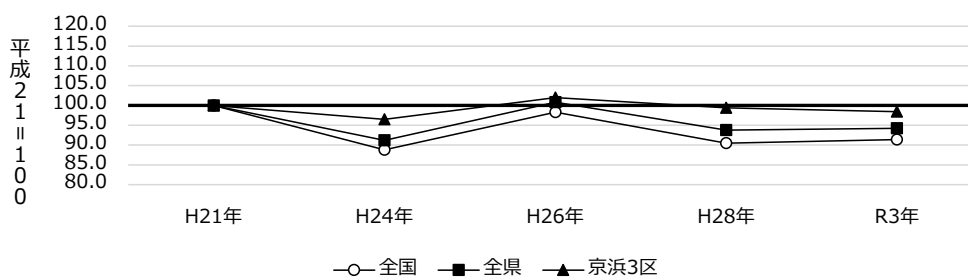
図表Ⅱ－3 全国・全県・京浜3区の事業所数の推移（平成21年度＝100）



(単位：%)

区分	H21年	H24年	H26年	H28年	R1年	R3年
全国	100.0	92.7	96.7	90.7	108.7	86.3
全県	100.0	92.3	96.5	91.4	117.3	89.1
京浜3区	100.0	92.1	95.8	91.7	119.1	88.3
鶴見区	100.0	90.1	94.4	91.3	119.6	89.5
神奈川区	100.0	92.8	97.6	92.1	120.3	89.7
川崎区	100.0	93.1	95.4	91.7	117.8	86.2

図表Ⅱ－4 全国・全県・京浜3区の従業者数の推移（平成21年度＝100）



(単位：%)

区分	H21年	H24年	H26年	H28年	R3年
全国	100.0	88.8	98.3	90.5	91.4
全県	100.0	91.2	100.8	93.8	94.2
京浜3区	100.0	96.5	102.0	99.4	98.4
鶴見区	100.0	90.9	97.1	94.2	96.6
神奈川区	100.0	96.3	103.9	100.3	99.4
川崎区	100.0	100.7	104.1	102.4	99.0

(出所)「経済センサス－基礎調査」「経済センサス－活動調査」

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では、事業所数について「事業内容等不詳含む」及び民営事業者での切り分けを行っていないため、上振れている。

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では従業者数の調査を行っていない。

(注) 令和3年度経済センサス活動調査は速報値である。

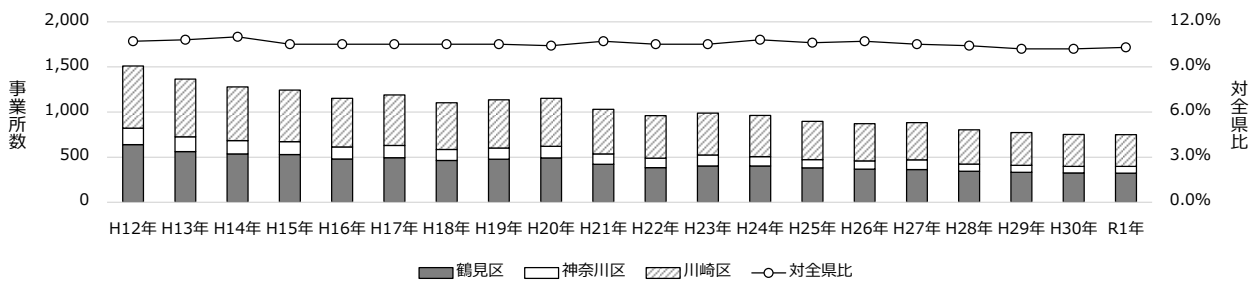
イ 製造業

① 事業所数

- 京浜3区の令和元年度の製造業事業所数は749事業所、県内シェアは10.3%
- 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区の令和元年度の製造業事業所数（従業者4人以上）は749事業所で、平成12年度以降減少傾向にある。県内シェアでは10.3%となっており、平成12年度以降は10.5%前後で推移している。
- ・平成20年度のリーマンショック以降、京浜3区の製造業事業所数は減少傾向が続いており、平成12年度を100とした場合の実業所数は49.6%と、50ポイントを割り込んでいる。特に神奈川区では、41.5ポイントと、3区の中でも減少幅が大きい。

図表Ⅱ-5 京浜3区の実業所数の推移（従業者4人以上）

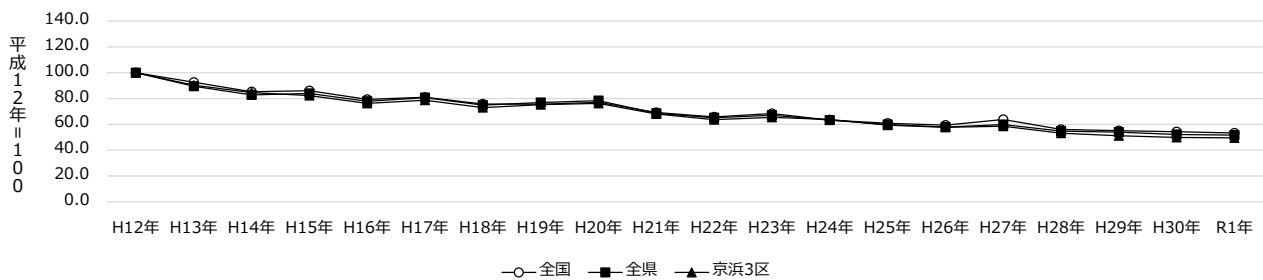


(単位：事業所)

区分	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	H29年	H30年	R1年
京浜3区	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	772	752	749
鶴見区	639	563	536	529	480	494	463	477	491	422	384	403	404	382	368	363	345	333	325	323
神奈川区	183	163	148	143	133	137	123	124	129	114	106	122	101	92	90	107	79	77	74	76
川崎区	688	638	593	571	538	558	516	535	531	493	470	463	458	423	414	413	380	362	353	350
対全県比	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%	10.2%	10.2%	10.3%

(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1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」

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)(平成12年度=100)



(単位：%)

区分	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	H29年	H30年	R1年
全国	100.0	92.6	85.2	86.1	79.3	81.0	75.7	75.6	77.0	69.1	65.7	68.3	63.3	60.9	59.3	63.7	56.0	55.1	54.2	53.3
全県	100.0	89.5	82.8	84.0	77.9	80.7	74.9	76.9	78.3	68.5	65.0	67.1	63.3	59.9	57.8	59.9	54.7	54.0	52.2	51.6
京浜3区	100.0	90.3	84.6	82.3	76.2	78.7	73.0	75.2	76.2	68.1	63.6	65.4	63.8	59.4	57.7	58.5	53.2	51.1	49.8	49.6

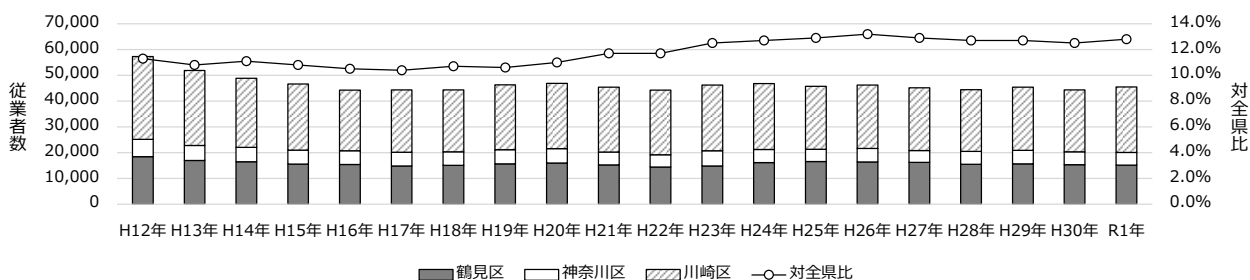
(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス-活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサス-活動調査」

② 従業者数

- 京浜3区の令和元年度の製造業従事者数は45,506人、県内シェアは12.8%
- 平成23年度以降、県内シェアは12%台（平成26年度は13.2%）で推移

- ・京浜3区の令和元年度の製造業従業者数は45,506人、県内シェアは12.8%である。
- ・京浜3区の製造業従業者数は鶴見区、神奈川区では減少傾向がみられるが、川崎区は令和元年度に前期比増に転じ、県内シェアは概ね12%台で推移している。
- ・平成12年度以降の増減では、平成26年度以降、全県は約70%の横ばいでの推移に対し、京浜3区は約80%の横ばいで推移している。

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）

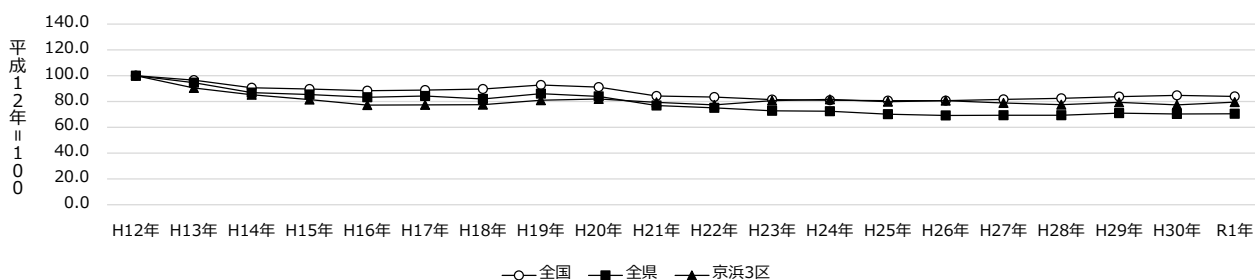


(単位：人)

区分	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	H29年	H30年	R1年
京浜3区	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	45,420	44,335	45,506
鶴見区	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	15,645	15,339	15,200
神奈川区	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	5,235	4,972	4,880
川崎区	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	24,540	24,024	25,426
対全県比	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%	12.7%	12.5%	12.8%

(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1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」

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)(平成12年度=100)



(単位：%)

区分	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	H29年	H30年	R1年
全国	100.0	96.5	90.6	89.6	88.3	88.8	89.6	92.8	91.1	84.2	83.4	81.4	80.9	80.6	80.6	81.6	82.4	83.8	84.7	84.0
全県	100.0	94.5	86.9	85.4	83.3	84.2	82.0	86.1	84.0	76.9	75.0	72.8	72.5	70.2	69.1	69.3	69.3	70.9	70.3	70.5
京浜3区	100.0	90.5	85.2	81.5	77.2	77.4	77.5	80.9	81.9	79.3	77.3	80.7	81.7	79.8	80.7	78.9	77.5	79.3	77.4	79.5

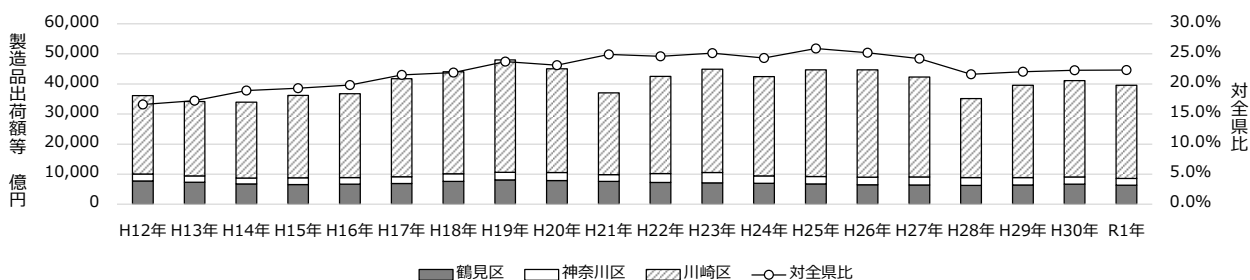
(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1年は経済産業省「工業統計」、H23年は総務省「平成24年経済センサス－活動調査」、H27年は総務省「平成28年経済センサス－活動調査」

③ 製造品出荷額

- 京浜3区の令和元年度の製造品出荷額は3兆9,577億円、県内シェアでは22.3%
- 平成28年度に出荷額は落ち込んだが、平成29年度以降は約4兆円で推移

- ・京浜3区の令和元年度の製造品出荷額は3兆9,577億円、県内シェアは22.3%である。
- ・平成28年度には鶴見区と川崎区の減少は平成21年度のリーマンショックの水準を下回ったものの、平成29年度以降は4兆円前後と持ち直した。
- ・平成12年度以降の増減を見ると、京浜3区は平成15年度以降、100%を上回る推移をたどっていたが、平成28年度のみ鶴見区と川崎区の減少が影響し100%を下回った。

図表Ⅱ-9 京浜3区の製造品出荷額等の推移(従業員4人以上)

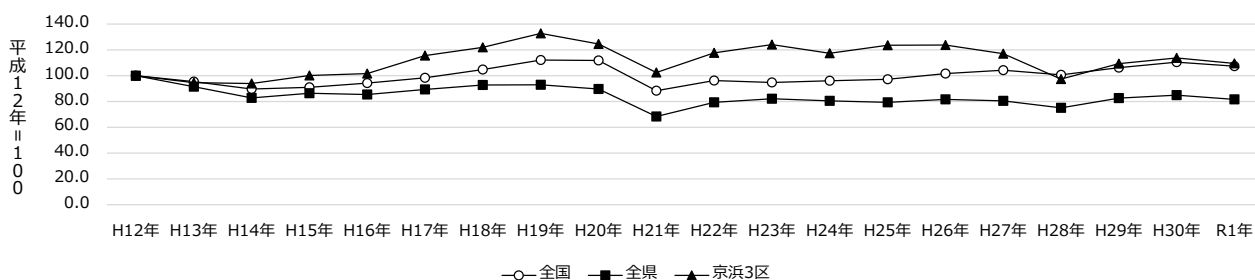


(単位：億円)

区分	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	H29年	H30年	R1年
京浜3区	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	39,528	41,085	39,577
鶴見区	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	6,413	6,689	6,374
神奈川区	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	2,494	2,400	2,203
川崎区	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	30,621	31,996	31,000
対全県比	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%	22.0%	22.3%	22.3%

(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1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」

図表Ⅱ-10 全国・全県・京浜3区の製造品出荷額等の推移(従業員4人以上)(H12年=100)



(単位：%)

区分	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	H29年	H30年	R1年
全国	100.0	95.4	89.6	91.0	94.3	98.3	104.8	112.1	111.7	88.3	96.2	94.8	96.1	97.2	101.6	104.2	100.6	106.2	110.4	107.3
全県	100.0	91.4	82.7	86.3	85.4	89.3	92.7	93.0	89.7	68.4	79.4	82.2	80.4	79.3	81.6	80.4	75.0	82.6	84.9	81.7
京浜3区	100.0	94.5	93.9	100.2	101.6	115.5	121.9	132.7	124.6	102.4	117.6	124.1	117.4	123.6	123.7	117.0	97.3	109.3	113.7	109.5

(出所) H12年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1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」

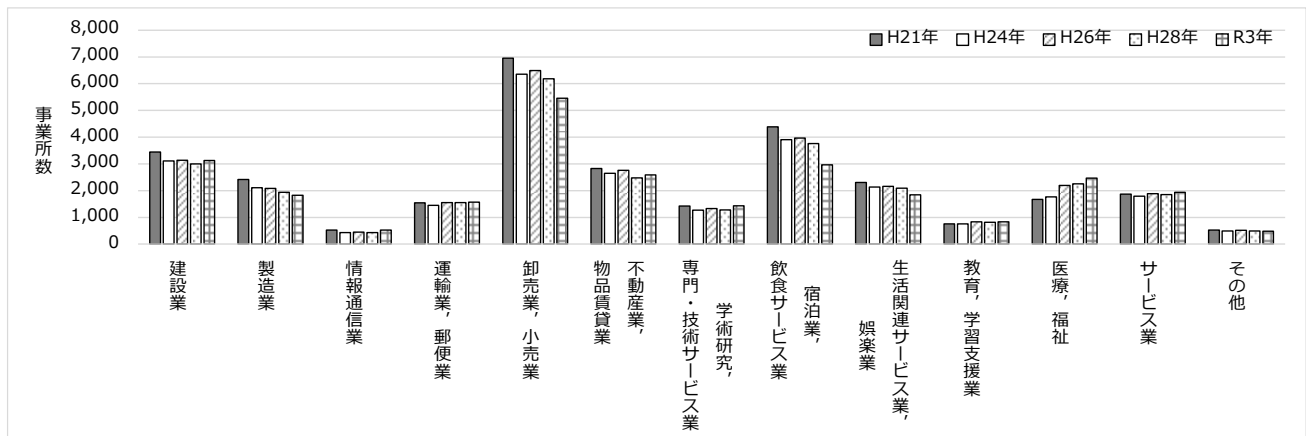
(2) 事業所の産業構成

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で多いのは「卸売業、小売業」「建設業」「宿泊業、飲食サービス業」
 - 平成 21 年度比で事業所数が 10%以上増加している産業は「医療、福祉」「教育、学習支援業」
 - 平成 21 年度比で事業所数が 30%以上減少している産業は「宿泊業、飲食サービス業」
- ・京浜 3 区の令和 3 年度の産業大分類別事業所数は、「卸売業、小売業」(5,455 事業所) が最も多く、次いで「建設業」(3,131 事業所)、「宿泊業、飲食サービス業」(2,968 事業所) の順である。
 - ・平成 21 年度からの増減率を見ると、「医療、福祉」「教育、学習支援業」等が増加している。一方、減少している業種は「宿泊業、飲食サービス業」「製造業」「卸売業、小売業」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	H21年	H24年	H26年	H28年	R3年 (対H21年増減率)
全産業	30,662	28,225	29,369	28,118	27,075 (-11.7%)
建設業	3,448	3,110	3,135	2,996	3,131 (-9.2%)
製造業	2,414	2,107	2,086	1,939	1,824 (-24.4%)
情報通信業	523	429	445	429	527 (0.8%)
運輸業、郵便業	1,546	1,453	1,552	1,553	1,571 (1.6%)
卸売業、小売業	6,951	6,355	6,494	6,182	5,455 (-21.5%)
不動産業、物品賃貸業	2,827	2,651	2,758	2,474	2,593 (-8.3%)
学術研究、専門・技術サービス業	1,425	1,267	1,327	1,276	1,432 (0.5%)
宿泊業、飲食サービス業	4,388	3,905	3,969	3,763	2,968 (-32.4%)
生活関連サービス業、娯楽業	2,309	2,137	2,164	2,092	1,844 (-20.1%)
教育、学習支援業	756	758	832	820	832 (10.1%)
医療、福祉	1,677	1,768	2,196	2,256	2,473 (47.5%)
サービス業	1,870	1,790	1,890	1,850	1,942 (3.9%)
その他	528	495	521	488	483 (-8.5%)

(出所)「経済センサス基礎調査」「経済センサス活動調査」

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では産業大分類別事業所数の調査を行っていない。

(注) 令和3年度経済センサス活動調査は速報値である。

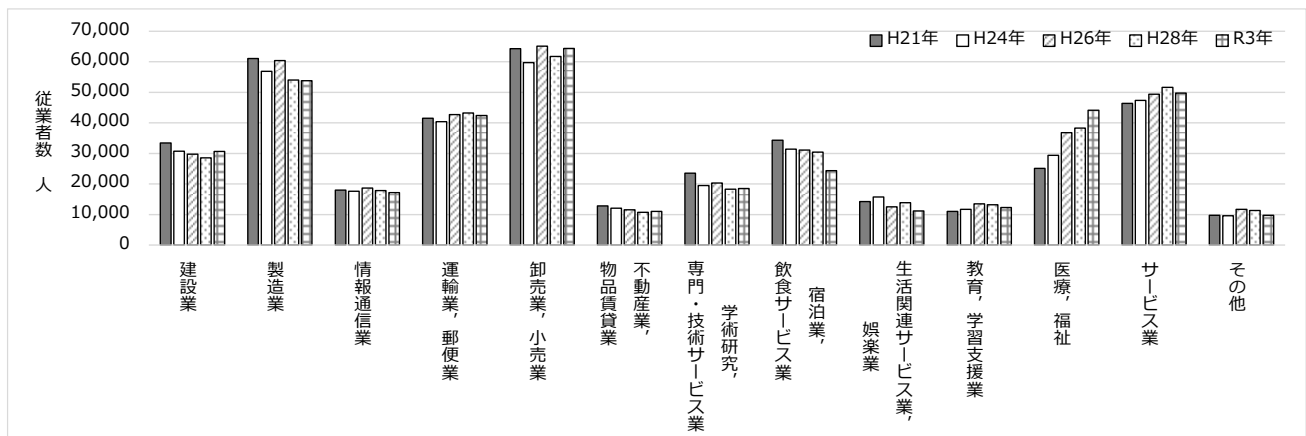
(注) その他:「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス業」の合計

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 21 年度比で従業者数が特に増加している産業は「医療、福祉」
- 平成 21 年度比で従業者数が 20%以上減少している産業は「宿泊業、飲食サービス業」「生活関連サービス業、娯楽業」「学術研究、専門・技術サービス業」

- ・京浜 3 区の令和 3 年度の産業大分類別従業者数は、「卸売業、小売業」（64.4 千人）が最も多く、次いで「製造業」（53.8 千人）、「サービス業」（49.8 千人）の順である。
- ・平成 21 年度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」（75.6%）が最も高く、次いで「教育、学習支援業」（11.1%）、「サービス業」（7.2%）の順である。
- ・一方で、減少が顕著な業種は「宿泊業、飲食サービス業」（-29.1%）が最も高く、次いで「生活関連サービス業、娯楽業」（-21.6%）、「学術研究、専門・技術サービス業」（-21.3%）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



(単位：人)

区分	H21年	H24年	H26年	H28年	R3年 (対H21年増減率)
全産業	395,743	382,014	403,696	393,357	389,515 (-1.6%)
建設業	33,414	30,717	29,779	28,600	30,684 (-8.2%)
製造業	61,087	56,856	60,414	54,048	53,806 (-11.9%)
情報通信業	18,020	17,627	18,671	17,860	17,179 (-4.7%)
運輸業、郵便業	41,533	40,365	42,735	43,251	42,400 (2.1%)
卸売業、小売業	64,323	59,690	65,143	61,762	64,404 (0.1%)
不動産業、物品賃貸業	12,840	12,072	11,533	10,715	11,018 (-14.2%)
学術研究、専門・技術サービス業	23,540	19,483	20,307	18,277	18,528 (-21.3%)
宿泊業、飲食サービス業	34,334	31,386	31,141	30,425	24,347 (-29.1%)
生活関連サービス業、娯楽業	14,259	15,736	12,552	13,906	11,174 (-21.6%)
教育、学習支援業	11,066	11,692	13,511	13,195	12,296 (11.1%)
医療、福祉	25,130	29,401	36,797	38,323	44,137 (75.6%)
サービス業	46,421	47,400	49,368	51,633	49,783 (7.2%)
その他	9,776	9,589	11,745	11,362	9,759 (-0.2%)

(出所)「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では産業大分類別従業者数の調査を行っていない。

(注) 令和3年度経済センサス活動調査は速報値である。

(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」の合計

イ 産業別製造業事業所数

- 令和元年度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区の令和元年度の製造業産業中分類別事業者数は、「金属製品」（158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」（147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」（105事業所）の順である。
- ・ 平成21年度からの増減率を見ると、「パルプ・紙・紙加工品」（8.3%）以外、全ての区分で減少している。

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）

（単位：事業所）

区分	事業所数											増減(R1-H21)	
	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	増減数	増減率
製造業	1,029	960	988	963	897	872	883	804	772	752	749	-280	(-27.2%)
金属製品	231	217	205	209	197	189	191	179	162	163	158	-73	(-31.6%)
はん用機器+生産用機器+業務用機器	211	190	197	182	169	166	166	157	159	155	147	-64	(-30.3%)
電子部品・デバイス・電子回路+電気機器+情報通信機器	129	121	128	126	120	115	102	95	97	98	105	-24	(-18.6%)
食料品	75	70	68	74	62	62	72	59	61	57	63	-12	(-16%)
化学工業	55	55	55	61	57	55	57	53	50	51	51	-4	(-7.3%)
輸送用機器	47	45	57	48	45	42	48	43	38	33	35	-12	(-25.5%)
鉄鋼業	52	48	53	49	47	46	47	41	40	39	35	-17	(-32.7%)
印刷・同関連業	55	51	47	50	47	46	41	39	34	33	32	-23	(-41.8%)
その他	31	31	30	32	30	29	28	30	24	23	21	-10	(-32.3%)
プラスチック製品	42	41	40	37	35	34	36	27	29	30	28	-14	(-33.3%)
石油製品・石炭製品	20	19	19	19	19	19	18	18	18	17	17	-3	(-15%)
窯業・土石製品	19	17	21	19	18	18	19	15	14	14	16	-3	(-15.8%)
パルプ・紙・紙加工品	12	12	16	13	11	14	11	13	13	10	13	1	(8.3%)
非鉄金属	12	11	13	13	14	13	13	12	13	13	10	-2	(-16.7%)
家具・装備品	8	7	6	6	6	7	8	7	6	3	3	-5	(-62.5%)
繊維工業	9	6	12	7	5	4	9	5	3	3	5	-4	(-44.4%)
ゴム製品	8	6	8	7	6	6	7	5	5	5	5	-3	(-37.5%)
飲料・たばこ・飼料	6	6	6	6	4	3	4	4	4	4	4	-2	(-33.3%)
木材・木製品	6	6	6	5	5	4	6	2	2	1	1	-5	(-83.3%)
なめし革・同製品・毛皮	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	(-100%)

（出所）H21年からH22年、H24年からH26年、H28年からR1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」

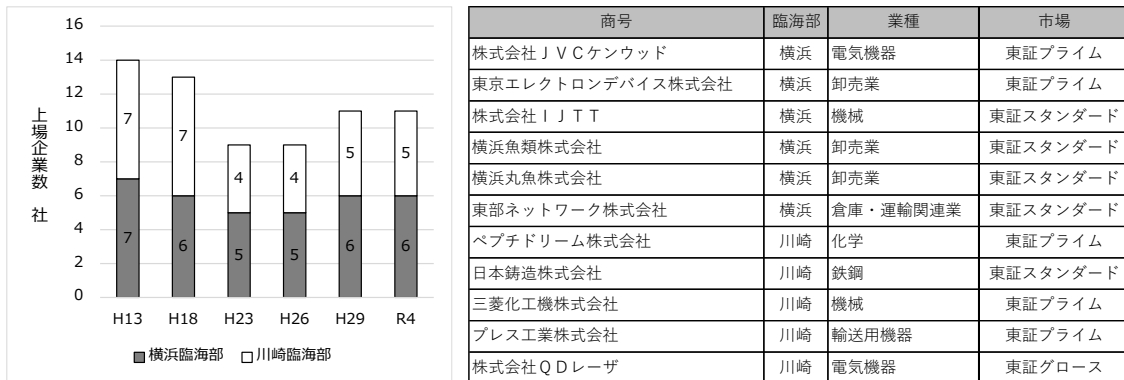
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況

ア 企業本社

- 令和4年度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年度比では3社減少

- ・平成4年度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、株式会社IJTTが令和元年（2019年）6月に本社を神奈川県横浜市に移転、株式会社エイアンドティーが令和3年（2021年）2月に株式会社トクヤマにより完全子会社化されて上場廃止、東亜石油株式会社は出光興産株式会社の完全子会社となったため、令和4年（2022年）12月に上場廃止となった。また、株式会社QDレーザが令和3年（2021年）2月に上場している。

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
株式会社JVCケンウッド	横浜	電気機器	東証プライム
東京エレクトロンデバイス株式会社	横浜	卸売業	東証プライム
株式会社IJTT	横浜	機械	東証スタンダード
横浜魚類株式会社	横浜	卸売業	東証スタンダード
横浜丸魚株式会社	横浜	卸売業	東証スタンダード
東部ネットワーク株式会社	横浜	倉庫・運輸関連業	東証スタンダード
ペプチドリーム株式会社	川崎	化学	東証プライム
日本鑄造株式会社	川崎	鉄鋼	東証スタンダード
三菱化工機株式会社	川崎	機械	東証プライム
プレス工業株式会社	川崎	輸送用機器	東証プライム
株式会社QDレーザ	川崎	電気機器	東証グロース

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」、インターネット企業情報サービス「tsr-van2」

図表Ⅱ-15 京浜臨海部における上場企業の業種別本社数

(単位：社)

区分	上場企業本社数															増減数		
	H13			H23			H26			H29			R4			R4-H13		
	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	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	11	6	5	-3	-1	-2
建設業	0	0	0	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	7	2	5	-3	-3	0
食料品	3	3	0	1	1	0	1	1	0	0	0	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	-1	0	-1
化学	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	-1	1
ガラス・土石製品	1	0	1	0	0	0	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	1	0	1	0	0	0
機械	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	2	1	1	1	1	0
電気機器	1	1	0	1	1	0	1	1	0	2	2	0	2	1	1	1	0	1
輸送用機器	1	0	1	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	3	3	0	0	1	-1
小売業	0	0	0	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	0	1	0
サービス業	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	-1	0	-1

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」、インターネット企業情報サービス「tsr-van2」

イ 研究所

● 平成 28 年度の京浜 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 年度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 年度に比べ約 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	
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)	京浜3区		
			鶴見区	神奈川区	川崎区
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)「経済センサス－基礎調査」「経済センサス－活動調査」

(注) 令和元年度経済センサス基礎調査では産業大分類別従業者数の調査を行っていない。

(注) 令和3年度経済センサス活動調査は速報値であり、業種中分類別の調査結果が公表されていない。

- 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、川崎市ではキングフロントの再開発による立地が増加

横浜エリアでは、平成30年度に策定した京浜臨海部再編整備マスタープランに基づくまちづくりや、企業立地促進条例等の助成制度によって研究開発施設についても立地が進み、令和2年(2020年)3月に澁澤倉庫株式会社が賃貸研究所として澁澤ABCビルディング2号館を、令和3年(2021年)10月にAGC株式会社がAGC横浜テクニカルセンターを、令和4年(2022年)5月に株式会社レゾナック(旧昭和電工)が新たに研究開発拠点を開設した。今後も株式会社JVCケンウッドやキオクシア株式会社の研究所の立地が予定されており、更なる立地の加速が期待される。川崎エリアでは殿町区域の大規模工場跡地をキングスカイフロントと命名して研究開発施設の集積を推進しており、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。令和5年(2023年)には同地区の多摩川を挟んだ対岸にある羽田空港跡地 第1ゾーンの施設がグランドオープンする予定となっている。

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
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	・ダウ・ケミカル(株)ダウ日本開発センター※4 ・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R1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(LIC)
H29年	-	・メ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)ユージェナ 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
R2年	・澁澤倉庫(株)澁澤ABCビルディング2号館 ・日亜化学工業(株)横浜技術センター2号館	・Taiga Biotechnologies Japan(株)研究所(LIC内) ・味の素(株)食品研究所北棟
R3年	・(株)ガルデリア 研究所 ・(株)シュヴァルベル 横浜研究所 ・AGC(株)AGC横浜テクニカルセンター	・SBカワミ(株)殿町メディカル研究所 ・JSR(株)JSR Bioscience and informatics R&D center(JSR BIRD) ・PDRファーマ(株)川崎ラボ
R4年	・昭和電工(株)研究開発複合施設※8	-
R5年	-	・CYBERDYNE(株)サイバニクスメディカルイノベーションベースA ・(株)島津製作所 Shimadzu Tokyo Innovation Plaza

(出所)新聞記事等より作成

- ※1 平成25年(2013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(2018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(2014年)に川崎市川崎区から移転
- ※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) ※8 現・レゾナック(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	10,400㎡	約5,000㎡	-
延床面積	実験棟：2,683㎡ 研究棟：約2,869㎡	1号館：鉄筋造5階建て約5,390㎡ 2号館：鉄筋造4階建て約3,180㎡	鉄骨造2階建て約6,000㎡
施設概要	実験棟：7室 約455㎡×1室、約445㎡×4室 約230㎡×1室、約215㎡×1室 研究棟：6室 約150㎡×3室、約100㎡×3室 (標準区画) 約75㎡×1室、約50㎡×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)：24室 事務室仕様：(居室)15室 横浜バイオ医療品研究開発センター (GMP適合組換えタンパク質治験 薬受託製造設備)併設

(出所)横浜市

図表Ⅱ-19 川崎臨海部におけるインキュベーション施設

施設名	KSP-Think (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10月	平成15年4月	平成28年4月
敷地面積	83,336.60㎡	83,336.60㎡	鉄骨造4階建て約8,000㎡
延床面積	602.14㎡	約45,000㎡ (内京浜ビル20,345㎡)	約16,000㎡
施設概要	バイオ・新素材・環境産業に対応するラボ、レンタルスペースの提供。	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：130㎡～1,600㎡ 4階：34㎡～508㎡

施設名	iCONM in collaboration with BioLabs (川崎市産業振興財団ナノ医療イノベーションセンター (iCONM) 内に設置)	川崎市産業振興財団 殿町コネクト	CYBERDYNE (株) サイバニクス メディカルイノベーションベースA
所在地	川崎区殿町3-25-14	川崎区殿町3-25-10	川崎区殿町3-102-18、102-19
開設時期	令和4年6月	令和4年8月	令和5年2月
敷地面積	8,000㎡	-	3,855.87㎡
延床面積	9,444㎡	49.7㎡	7,742㎡
施設概要	iCONMの研究・コワーキング環境を活用し、グローバルインキュベーターである米国BioLabs社と連携してライフサイエンス分野のスタートアップを支援。	バイオ・ライフサイエンス分野のスタートアップ企業やアカデミア向けのシェアオフィス。	サイバニクス治療、再生医療・創薬等のバイオ系の研究開発施設。ウェット仕様のレンタルラボを設置。

(出所)川崎市、神奈川県

ウ 倉庫

① 倉庫業事業所数

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

- ・平成 28 年度の京浜 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 年度に大きく減少したが、平成 21 年度と同程度まで戻している。
- ・平成 13 年度と比べると、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）「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」

（注）令和元年度経済センサス基礎調査では産業大分類別従業者数の調査を行っていない。

（注）令和3年度経済センサス活動調査は速報値であり、業種中分類別の調査結果が公表されていない。

② 大型物流施設の整備事例

● マルチテナント型の大型物流施設が増加

- ・ EC 市場の拡大により物流施設整備のスピード感に変化が訪れている。従来の BTS (Build To Suit の略。賃貸の物流倉庫の形態の 1 つで特定のテナントのニーズに応じて建設するもの) 型のように顧客ニーズの聞き取り、設計、開発といった流れではなく、事前に物流適地へ施設を用意しておき、EC 事業者やメーカーに賃貸するといった事業展開が広がってきており、マルチテナント型の大型施設が増加している。
- ・ 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おり、トラックの増加による渋滞の発生などが課題となっている。

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	マルチテナント型賃貸物流施設
		プロロジス	プロロジスパーク横浜鶴見	平成20年	マルチテナント型賃貸物流施設
		昭和シェル石油	横浜アスファルト基地	平成23年	物流施設
	生麦	プロロジス	プロロジスパーク横浜	平成17年	マルチテナント型賃貸物流施設
		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	マルチテナント型賃貸物流施設
		三菱商事	三菱商事大黒町物流センター	平成22年	物流センター
		築港	横浜化学品センター第2倉庫	平成22年	危険物倉庫 ※平成24年拡張
		日陸	横浜物流センター	平成23年	物流施設
		大和ハウス工業	DPL横浜大黒	平成26年	マルチテナント型物流センター
	大黒ふ頭	アサヒロジスティクス	アサヒロジスティクス大黒ふ頭流通センター	令和3年	物流センター
		川崎汽船、ダイトーコーポレーション	横浜港大黒C-4ターミナル	令和4年	自動車ターミナル
末広町	オカムラ物流	鶴見物流センター	平成18年	物流施設	
神奈川区	守屋町	コカ・コーラセントラルジャパン	横浜セールスセンター	平成23年	営業・物流拠点
		SGリアルティ	SGリアルティ横浜	平成24年	物流施設
	恵比須町	産業振興	横浜物流センター 第二倉庫	平成30年	倉庫
		溢澤倉庫	溢澤ABCビルディング 2号館	令和2年	物流施設
日新	神奈川埠頭危険物倉庫 (仮称)	令和5年予定	危険物倉庫、高圧ガス倉庫		
川崎区	池上新町	ラサールインベストメント マネジメント	ロジポート川崎	平成20年	物流施設、商業施設
		殿町	ヨドバシカメラ	川崎アッセンブリーセンター	平成17年
	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 (危険物外貯蔵所) 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
		ESR	ESR 川崎浮島ディストリビューションセンター	令和4年	マルチテナント型賃貸物流施設
		日本レップ	J-REPロジステーション東扇島	平成20年	マルチテナント型賃貸物流施設
	東扇島	POSCO-JYPC (ポスコ・日産等)	川崎コイルセンター	平成20年	自動車用鋼板加工・物流拠点
		ゼロ	川崎物流センター	平成21年	複合物流センター
		ヨコロジ	中古車保管棟	平成21年	中古車保管施設
		山丸	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
		三菱地所	ロジポート川崎ベイ	令和元年	マルチテナント型賃貸物流施設
		ESR	ESR 東扇島ディストリビューションセンター	令和5年予定	マルチテナント型賃貸物流施設
	扇島	三井埠頭	扇島ヤード	平成27年	物流倉庫
	夜光	大和ハウス工業	DPL川崎夜光	平成29年	マルチテナント型物流センター
		ESR	ESR 川崎夜光ディストリビューションセンター	令和3年	マルチテナント型賃貸物流施設

(出所)新聞記事等より作成

※上記は竣工当時の事業者・施設名を記載

(4) 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う県内企業への影響

●「新型コロナ」関連の経営破綻率について、神奈川県は21位。

- ・令和4年(2022年)11月28日時点の神奈川県の「新型コロナ」関連の経営破綻は222件で、破綻率の順位は21位となっている。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響で事業活動に影響を受けている企業に対して、国・県・市と連携して、雇用調整助成金や産業雇用安定助成金などの雇用維持を目的とした「支援金・助成金」や神奈川県中小企業制度融資などの中小企業を対象とした「融資」、各種納税や保険料等の支払いの「猶予」、経営相談や事業所応援のためのクーポン等の発行などの「相談等その他」の支援を行っている。

図表Ⅱ-22 都道府県別の「新型コロナ」関連の経営破たん率(2022年11月28日時点)

都道府県	破綻件数	企業数	破綻率(%)	破綻率順位	都道府県	破綻件数	企業数	破綻率(%)	破綻率順位
北海道	185	141,669	0.131	13	滋賀県	30	34,667	0.087	36
青森県	54	39,867	0.135	11	京都府	97	79,214	0.122	19
岩手県	33	37,306	0.088	35	大阪府	475	271,936	0.175	4
宮城県	105	59,458	0.177	3	兵庫県	203	145,054	0.140	8
秋田県	31	33,126	0.094	33	奈良県	38	31,557	0.120	20
山形県	59	38,790	0.152	7	和歌山県	22	34,394	0.064	43
福島県	56	58,708	0.095	32	鳥取県	10	16,088	0.062	46
茨城県	101	79,542	0.127	15	島根県	26	22,191	0.117	22
栃木県	102	60,157	0.170	6	岡山県	51	52,472	0.097	30
群馬県	82	65,007	0.126	17	広島県	114	83,126	0.137	10
埼玉県	166	161,613	0.103	26	山口県	38	38,987	0.097	30
千葉県	132	121,018	0.109	23	徳島県	25	25,369	0.099	28
東京都	1,006	417,988	0.241	1	香川県	41	30,935	0.133	12
神奈川県	222	188,015	0.118	21	愛媛県	28	43,577	0.064	43
新潟県	64	76,279	0.084	37	高知県	18	25,025	0.072	39
山梨県	21	30,715	0.068	40	福岡県	247	135,389	0.182	2
長野県	65	73,325	0.089	34	佐賀県	31	24,459	0.127	15
岐阜県	47	70,820	0.066	42	長崎県	43	41,846	0.103	26
静岡県	128	120,024	0.107	25	熊本県	62	47,877	0.129	14
愛知県	228	208,948	0.109	23	大分県	34	34,752	0.098	29
三重県	35	51,570	0.068	40	宮崎県	19	34,855	0.055	47
富山県	60	34,706	0.173	5	鹿児島県	32	49,970	0.064	43
石川県	56	40,519	0.138	9	沖縄県	36	47,168	0.076	38
福井県	36	29,255	0.123	18	合計	4,794	3,589,333	0.134	-

(出所) (株)東京商工リサーチ記事より作成

(注) 破綻件数は負債1,000万円未満を含む。企業数は総務省「経済センサス」(2016年6月時点)より

2 土地利用

(1) 土地利用の状況

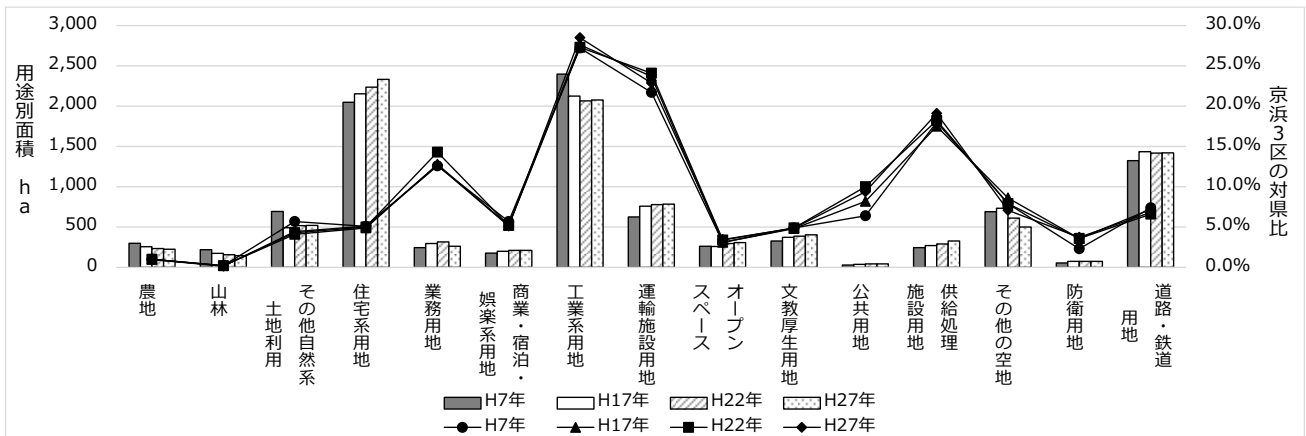
ア 土地利用

① 用途別土地利用面積

- 平成 27 年度の京浜 3 区の用途別土地利用面積は「住宅系用地」が 2,331ha で最も多く、次いで「工業系用地」(2,077ha) となっており、平成 7 年度と比べて「工業系用地」は減少、「運輸施設用地」は増加
- 平成 27 年度の全県比では、「工業系用地」が県全体の約 3 割をシェアし、「運輸施設用地」も 2 割強のシェア

- ・平成 27 年度の京浜 3 区の用途別土地利用面積は「住宅系用地」が 2,331ha で最も多く、次いで「工業系用地」(2,077ha)、「道路・鉄道用地」(1,420ha) である。
- ・平成 7 年度から平成 27 年度にかけて特に増加した用途は「住宅系用地」(+282ha)、「運輸施設用地」(+159ha)、「道路・鉄道用地」(+95ha) 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」(-188ha)、「その他自然系土地利用」(-171ha) 等である。
- ・平成 27 年度の全県比では、「工業系用地」が 28.5%と県内の約 3 割を占めており、「運輸施設用地」は平成 7 年度の 21.7%から平成 27 年度には 22.9%に増加している。

図表 II - 23 京浜 3 区における用途別土地利用面積の推移 (平成 7 年度/17 年度/22 年度/27 年度)



(単位: ha)

区分	計	農地	山林	その他自然系土地利用	住宅系用地	業務用地	商業・宿泊・娯楽系用地	工業系用地	運輸施設用地	オープンスペース	文教厚生用地	公共用地	供給処理施設用地	その他の空地	防衛用地	道路・鉄道用地	
面積 (ha)	H7年	9,643	300	220	693	2,049	245	2,396	626	262	329	30	246	690	54	1,325	
	H17年	9,640	257	174	491	2,153	296	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	9,637	226	146	522	2,331	262	210	2,077	785	307	403	43	327	502	75	1,420
	H27年-H7年	-6	-74	-74	-171	282	17	33	-319	159	45	74	13	81	-188	21	95
対H7年増減率	H7年	-0.1%	-24.7%	-33.6%	-24.7%	13.8%	6.9%	18.6%	-13.3%	25.4%	17.2%	22.5%	42.3%	32.9%	-27.2%	38.9%	7.2%
	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%	4.4%	5.1%	12.7%	5.1%	28.5%	22.9%	3.4%	4.9%	9.3%	19.1%	7.1%	3.7%	6.5%
	H27年-H7年	0.0%	-0.1%	-0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	15.2%	5.7%	0.3%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%

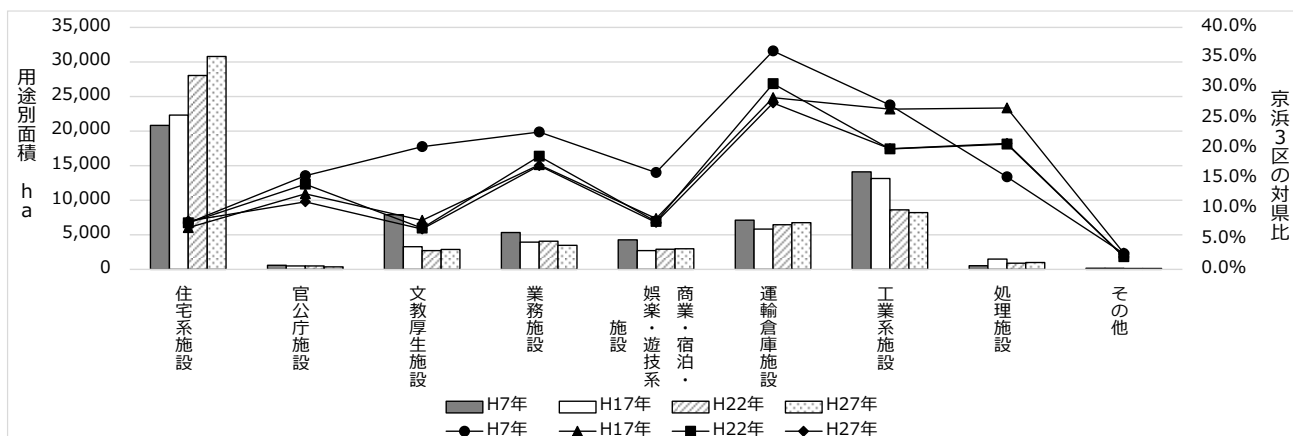
(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

② 用途別建築延床面積

- 平成 27 年度の京浜 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、平成 7 年度と比べて「住宅系施設」は増加、「工業系施設」は減少
- 平成 27 年度の全県比では、「運輸倉庫施設」が 3 割弱、「処理施設」と「工業系施設」がそれぞれ約 2 割と、高い比率をシェア

- ・平成 27 年度の京浜 3 区の用途別建築延床面積は、「住宅系施設」(30,821 千㎡) が最も多く、次いで「工業系施設」(8,210 千㎡)、「運輸倉庫施設」(6,763 千㎡) である。
- ・平成 7 年度と平成 27 年度を比較すると「住宅系施設」は 9,979 千㎡増加し、逆に「工業系施設」(-5,907 千㎡)、文教厚生施設(-5,031 千㎡) は減少している。
- ・平成 27 年度の全県比では、「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。その他、「運輸倉庫施設」も 27.5%、「処理施設」も 20.8%と大きな割合を占めている。

図表 II - 24 京浜 3 区における用途別延床面積の推移 (平成 7 年度/17 年度/22 年度/27 年度)



(単位：千㎡)

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	56,663	30,821	370	2,899	3,492	2,982	6,763	8,210	981	146
	H27年 - H7年	-4,269	9,979	-221	-5,031	-1,848	-1,303	-361	-5,907	444	-18
対H7年増減率	-7.0%	47.9%	-37.4%	-63.4%	-34.6%	-30.4%	-5.1%	-41.8%	82.7%	-11.0%	
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%
	H27年	10.0%	8.0%	11.2%	6.7%	17.1%	7.7%	27.5%	19.9%	20.8%	2.1%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

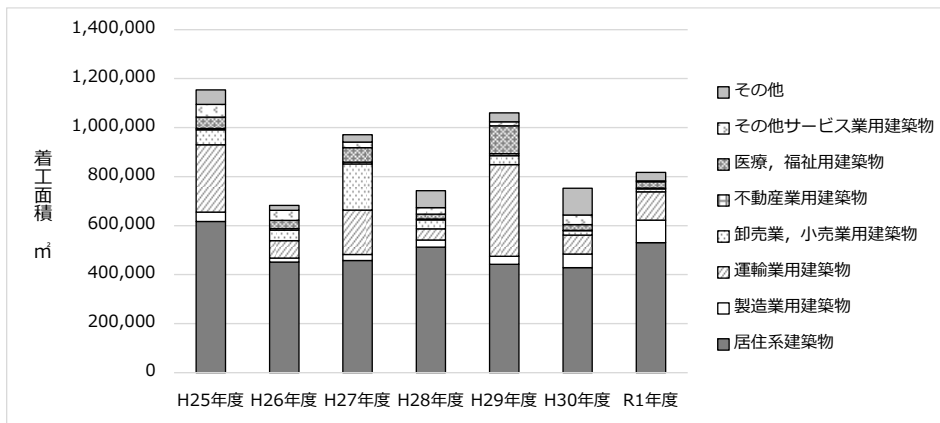
イ 建築物の建設状況

① 用途別建築着工面積

- 令和元年度の全建築物の着工面積は平成 30 年度から増加
- 近年は「居住産業併用住宅」の増加が顕著で、「製造業用建築物」は平成 26 年度から増加基調

- ・ 令和元年度の京浜 3 区における全建築物の着工面積は 817 千㎡で、平成 30 年度から 64 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 530 千㎡と最も多く、次いで「運輸業用建築物」(116 千㎡)、「製造業用建築物」(92 千㎡)である。
- ・ 平成 25 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 30 年度には 753 千㎡と減少していたが、令和元年度は 817 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 年度より緩やかな増加を続けている。近年の顕著な動きとしては「居住産業併用住宅」において平成 30 年度から令和元年度にかけて大きく増加している。

図表 II - 25 京浜 3 区の用途別建築着工面積の推移



(単位：㎡)

区分	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
全建築物系	1,153,484	682,439	971,076	742,413	1,059,733	752,777	817,240
居住系	532,253	425,751	427,975	474,370	413,170	382,779	407,882
居住専用住宅	10,573	2,145	4,729	8,983	2,472	6,660	1,805
居住専用準住宅	73,987	23,181	24,955	29,315	26,969	39,410	120,571
居住産業併用住宅	38,348	16,774	24,713	28,468	32,327	55,222	92,005
製造業用建築物	274,794	70,845	180,632	45,366	374,359	77,318	115,690
運輸業用建築物	60,830	43,001	188,434	37,153	36,187	18,039	11,950
卸売業、小売業用建築物	5,577	5,710	7,973	3,246	8,181	1,071	3,577
不動産業用建築物	46,631	33,794	58,888	19,803	113,638	23,302	25,279
医療、福祉用建築物	51,854	41,185	22,492	26,742	16,832	39,450	4,285
その他サービス業用建築物	138	106	368	247	26	133	300
農林水産業用建築物	797	4,524	4,523	3,553	3,132	8,908	1,660
鉱業、採石業、砂利採取業、建設業用建築物	23,373	1,947	753	2,682	6,188	11,224	11,540
電気・ガス・熱供給・水道業用建築物	0	60	0	0	0	300	0
情報通信業用建築物	6,493	0	0	0	0	8,082	0
金融業、保険業用建築物	653	1,593	2,990	18,282	5,715	54,494	9,776
宿泊業、飲食サービス業用建築物	24,782	11,417	11,856	36,244	12,732	23,605	8,390
教育、学習支援業用建築物	1,112	362	7,828	4,935	5,153	35	644
公務用建築物	1,289	44	1,967	3,024	2,652	2,745	1,886
他に分類されない建築物							

(出所) 国土交通省「建築着工統計」

(注) 令和 2 年度以降の建築着工統計では市区町村別調査結果の公表を行っていない。

② 土地利用転換

- キングスカイフロントにおける土地開発が進展
- 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活用を検討開始

- ・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。
- ・京浜臨海部では、エネルギー産業や製造業などの大規模な工場跡地に、大型物流施設の立地が進んでおり、トラックの増加による渋滞の発生などが課題となっている。
- ・京浜臨海部のうち、特に殿町地区については、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に指定され、キングスカイフロントとして開発が進められている影響もあって研究所等の集積も目立つ。
- ・JFE スチール(株)東日本製鉄所京浜地区に関し高炉等休止（令和 5 年（2023 年）9 月予定）により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、川崎市が令和 4 年（2022 年）11 月に「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用に係る基本的な考え方」（以下、「基本的な考え方」）を公表した。
- ・基本的な考え方では、扇島（川崎側）及び周辺地区の土地利用の具体化に向け導入機能等について検討を進めており、次のとおり整理している。

図表Ⅱ-26 土地利用転換の対象範囲



(出所) 川崎市

<扇島地区への導入機能>

- ・ 構造物の撤去が他のエリアに比べて比較的容易である原料ヤードの一部と大水深バースのエリアを「先導エリア」と位置付け、同地区全体の開発の先鞭とすべく、令和 12 年度までの利用開始を目指して整備を進めることとしている。また、広大な敷地に高炉などの堅牢な構造物が多く存在している「先導エリア以外」については、長期的かつ段階的な整備を想定している。
- ・ 先導エリアには、水素の受入基地等のカーボンニュートラルの拠点や、バース等を活用した港湾物流機能／最新技術等を活用した高度物流機能の導入を検討している。
- ・ 先導エリア以外には、産業構造の転換に寄与する次世代産業、空のモビリティ等、首都圏防災を支える拠点などを導入機能候補として整理している。

<周辺地区への導入機能>

- ・周辺地区（水江町・扇町及び池上町）には、プラスチック等のリサイクル拠点、最新技術等を活用した高度物流機能、基幹的な交通結節機能などを導入機能候補として整理している。

<基盤整備の考え方>

- ・交通アクセスについては段階的な整備を基本として、令和 12 年度までの扇島地区の一部土地利用開始を踏まえて、都市活動に必要な具体的な検討を進めていく短中期的取組と、土地利用転換の概成に焦点を合わせて将来的に必要な交通インフラの方向性の検討を行っていく長期的な取組として整理している。
- ・短中期的取組として扇島における一般道・高速道アクセス整備の必要性の確認を行い、長期的取組として様々な交通手段の検討や周辺地域を含めた全体ネットワークの構築の検討を進めることとしている。

<今後の予定>

- ・川崎臨海部の長期にわたる持続的な発展につなげ、市民の生活を支えるとともに日本経済を牽引する効果的な土地利用転換の早期実現に向けて、基本的な考え方を基に、国やステークホルダーとなる事業者等との調整を図り、令和 5 年 9 月の高炉等休止前までに土地利用方針の策定を進める。

図表Ⅱ-27 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）	平成16年開店
			■横浜ロジスティクスパーク（ダイコクDC）※1 ■DLP横浜大黒	平成21年竣工 平成26年竣工
扇島	○昭和シェル石油 ○扇島石油基地	□扇島パワーステーション	平成22年竣工	
		□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	○日本コロムビア	◆リヴェリエ（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	平成17年竣工
			●実中研 再生医療・新薬開発センター	平成23年竣工
			●川崎生命科学・環境研究センター（LiSE）	平成25年開設
			●ジョンソン・エンド・ジョンソン東京サイエンスセンター	平成26年開設
			●ナノ医療イノベーションセンター（iCONM）	平成27年竣工
			●クリエートメディック・新研究開発センター	平成28年開設
			●ライフイノベーションセンター（LIC）	平成28年開設
			●国立医薬品食品衛生研究所	平成29年開設
			●日本アイソトープ協会	平成29年開設
			●メドトロニックイノベーションセンター	平成29年開設
			●川崎ラボ	平成29年開設
			●リサーチゲートビルディング（RGB2）	平成29年竣工
			●リサーチゲートビルディング（RGB1）	平成30年竣工
	▲東急REIホテル	平成30年開店		
	●リサーチゲートビルディング（RGB3）	令和2年竣工		
	●殿町メディカル研究所	令和3年開設		
	●SR Bioscience and informatics R&D Center	令和3年開設		
	●Shimadzu Tokyo Innovation Plaza	令和4年開設		
	●CYBERDYNE	令和4年稼働予定		
	●大和ハウス工業（仮称）殿町プロジェクトIV	令和5年竣工予定		
	○三菱石油	○ANA殿町ビジネスセンター	平成23年竣工	
	○日鉄建材	▲川崎大師自動車交通安全祈禱殿	平成17年落慶	
△防災ステーション		平成17年竣工		
◆ミラリオ大師河原（住宅） ◆リヴェリエマール（住宅）		平成18年入居 平成20年入居		
○小松製作所	△大師ジャンクション	平成20年供用		
	◆XAX（住宅） ▲ホームズ川崎大師店 ◆フォレナム（住宅）	平成19年入居 平成20年開店 平成21年入居		
池上新町	○千代田プロテック	▲コストコホールセール川崎倉庫店 ■ロジポート川崎	平成19年開店 平成20年竣工	
夜光	○東洋ガラス ○大同特殊鋼	■大和ハウス工業 D P L川崎夜光	平成29年稼働	
		■ESR ESR川崎夜光ディストリビューションセンター	令和3年竣工	
浜川崎	○昭和電線電纜	▲エスバ川崎	平成12年開店	
		▲スポーツデポ川崎店	平成13年開店	
		◆葵の園・川崎（施設入所療養介護）	平成17年開設	
		◆ピオラ川崎（特別養護老人ホーム）	平成17年開設	
		◆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20年入居 平成20年開設	
水江町	○日立造船	□川崎アスコ	平成18年竣工	
		□川崎クリーンパワー発電所	平成20年稼働	
		■日本通運川崎水江物流センター	平成20年竣工	
		■小野建東京支店川崎センター ■グッドマン水江	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	平成15年竣工	
		□三協興産資源リサイクル工場	平成16年竣工	
		□川崎天然ガス発電 □川崎バイオマス発電	平成20年竣工 平成23年竣工	
		○昭和シェル石油	■サミット川崎物流センター	平成25年稼働
浮島	○ライオン ○東レ	□タケエイ川崎リサイクルセンター	平成18年竣工	
		■ESR ESR川崎浮島ディストリビューションセンター	令和4年竣工	
東扇島	○JXTGエネルギー ○三菱ふそう	■ロジポート川崎ベイ	令和元年竣工	
		■ESR ESR東扇島ディストリビューションセンター	令和5年竣工予定	
扇島	○新日本石油 □東京電力	□扇島風力発電所	平成22年竣工	
		□扇島太陽光発電	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・富士フイルム富山化学

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 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
- 川崎臨海部では緑地面積が縮小

- ・工場立地法に基づく特定工場における緑地整備状況は、令和 4 年（2022 年）12 月現在で横浜臨海部が約 41 万㎡、川崎臨海部が約 158 万㎡である。
- ・両地域では、平成 30 年（2018 年）から令和 4 年（2022 年）の間に工場数が減少しているが、緑地面積は横浜臨海部では約 1 万㎡の拡大、川崎臨海部では約 1 万㎡縮小している。

図表Ⅱ－28 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26年12月時点	30	3,821,295	381,583	10.0%
	平成30年12月時点	30	3,742,945	402,181	10.7%
	令和4年12月時点	29	3,714,484	411,755	11.1%
川崎臨海部	平成26年12月時点	78	15,278,473	1,623,679	10.6%
	平成30年12月時点	74	14,836,859	1,594,624	10.7%
	令和4年12月時点	73	14,825,521	1,579,261	10.7%

（出所）横浜市、川崎市

- 港湾緑地は、横浜臨海部が約 16.1 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 4.5 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。令和 4 年（2022 年）3 月現在で横浜臨海部が約 16.1 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。令和 4 年（2022 年）3 月現在で、横浜臨海部が約 8.6 万㎡、川崎臨海部が約 4.5 万㎡となっている。

図表Ⅱ－29 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	令和4年3月時点	161,438	86,051
川崎臨海部	令和4年3月時点	323,480	189,355

（出所）横浜市、川崎市

3 都市基盤整備

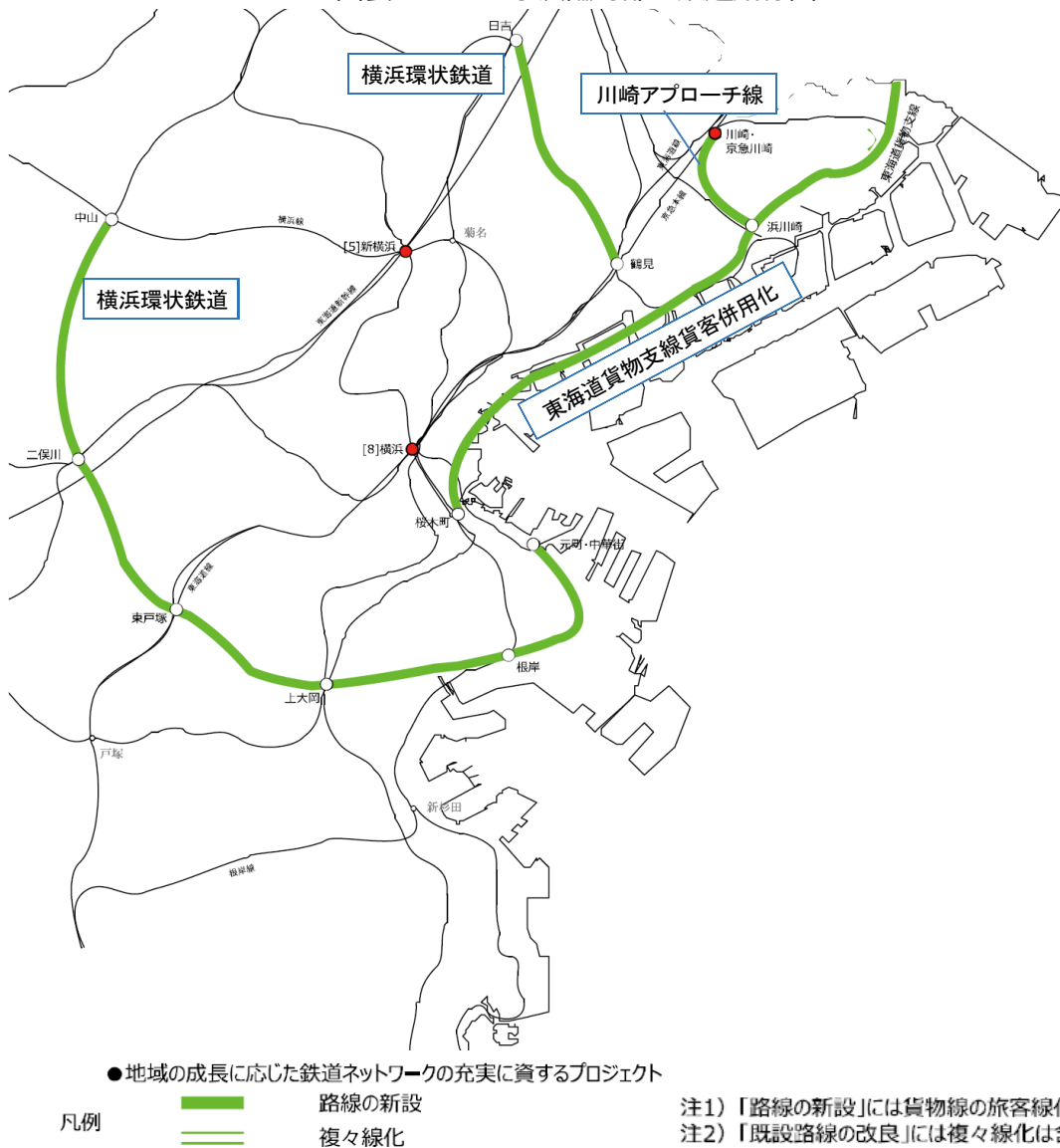
(1) 鉄道

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-30 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

図表Ⅱ－31 京浜臨海部の広域交通ネットワークの形成

区分	横断方向 (東京方面⇄横浜方面)	縦断方面 (臨海部⇄内陸部)
旅客線	[既存路線]	[既存路線]
	・ JR東海道本線	・ JR南部支線
	・ 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]
	・ 東海道貨物支線貨客併用化	・ 川崎アプローチ線
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

<JR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>

- ・ JR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・JR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、令和12年（2030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（2016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

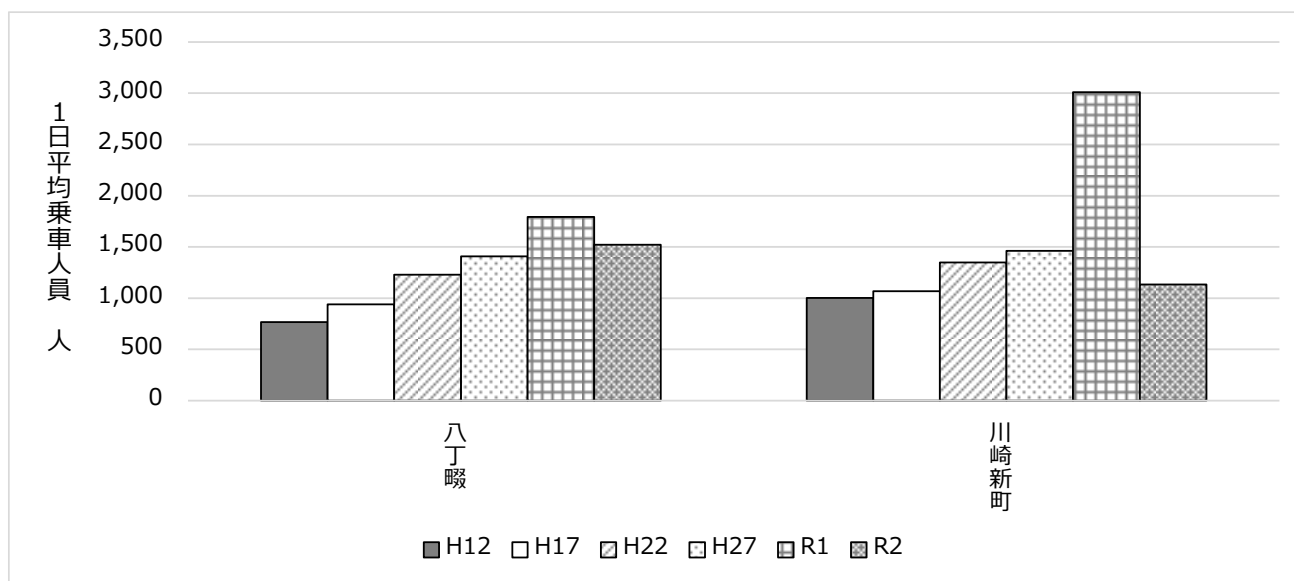
① 旅客（JR南武支線・東海道線・京浜東北線・横須賀線・鶴見線）

[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、増加基調であったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度の川崎新町駅は対平成27年度比で77.6%

- ・ 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、増加基調であったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は減少している。
- ・ 令和2年度は、対平成27年度比で八丁畷駅が108.1%、川崎新町では77.6%となっている。

図表Ⅱ-32 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



(単位：人)

区分	H12	H17	H22	H27	R1	R2	対27年度比	
							R2-H27(人)	R2/H27(%)
八丁畷	768	940	1,230	1,409	1,792	1,523	114	108.1
川崎新町	1,003	1,069	1,348	1,461	3,009	1,134	-327	77.6
小田栄	-	-	-	-	-	-	-	-
浜川崎	-	-	-	-	-	-	-	-

(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

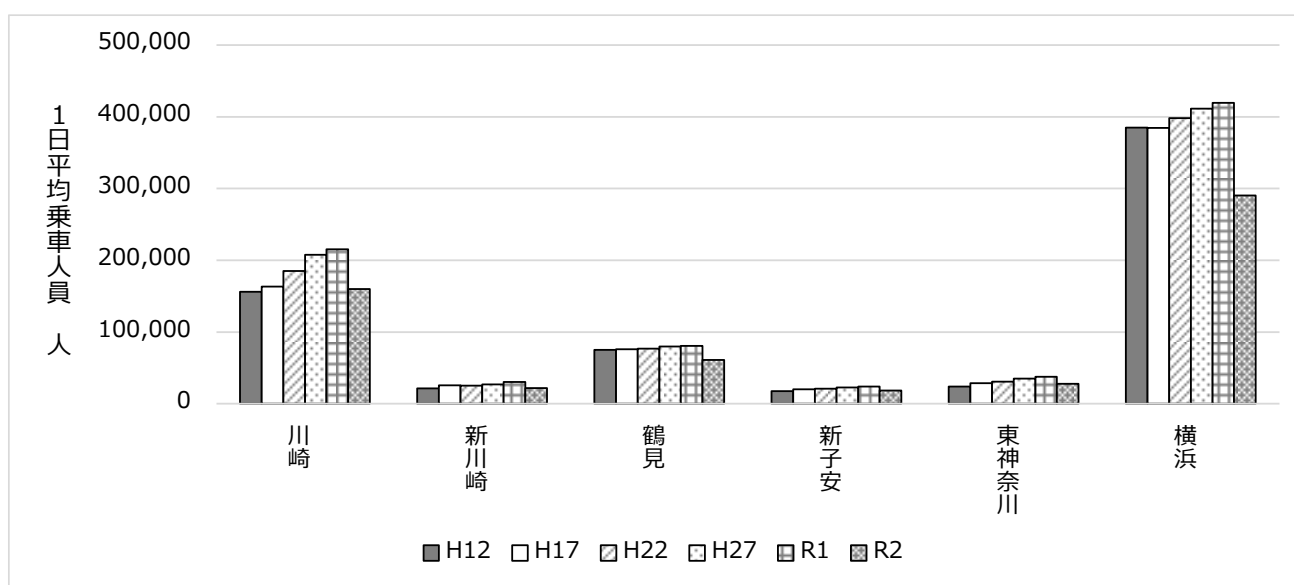
※小田栄駅、浜川崎駅は無人駅であり、正確な乗車人員が把握できなくなったとして、乗車人員の公表がなくなったため、集計できない。

[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、増加傾向であったが、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

- ・ 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令和 2 年度の 1 日平均乗車人員では、横浜駅が 290.4 千人と突出して多く、次いで川崎駅が 159.8 千人、鶴見駅が 60.9 千人、東神奈川駅が 27.9 千人の順である。
- ・ 新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度は、対平成 27 年度比で横浜駅が 70.6% と一番低く、次いで鶴見駅 (76.4%)、川崎駅 (76.9%) の順、人数では、横浜駅が 121,007 人の減少と抜き出ており、次いで川崎駅が 47,923 人、鶴見駅が 18,769 人の減少となっている。

図表 II - 33 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



(単位: 人)

区分	H12	H17	H22	H27	R1	R2	対27年度比	
							R2-H27(人)	R2/H27(%)
川崎	156,291	163,495	185,300	207,725	215,234	159,802	-47,923	76.9
新川崎	21,468	25,544	25,159	27,085	30,255	21,904	-5,181	80.9
鶴見	75,233	76,197	76,665	79,672	80,794	60,903	-18,769	76.4
新子安	17,812	20,185	21,087	22,551	23,894	18,507	-4,044	82.1
東神奈川	23,980	28,751	30,965	35,304	37,577	27,918	-7,386	79.1
横浜	385,023	384,594	398,052	411,383	419,440	290,376	-121,007	70.6

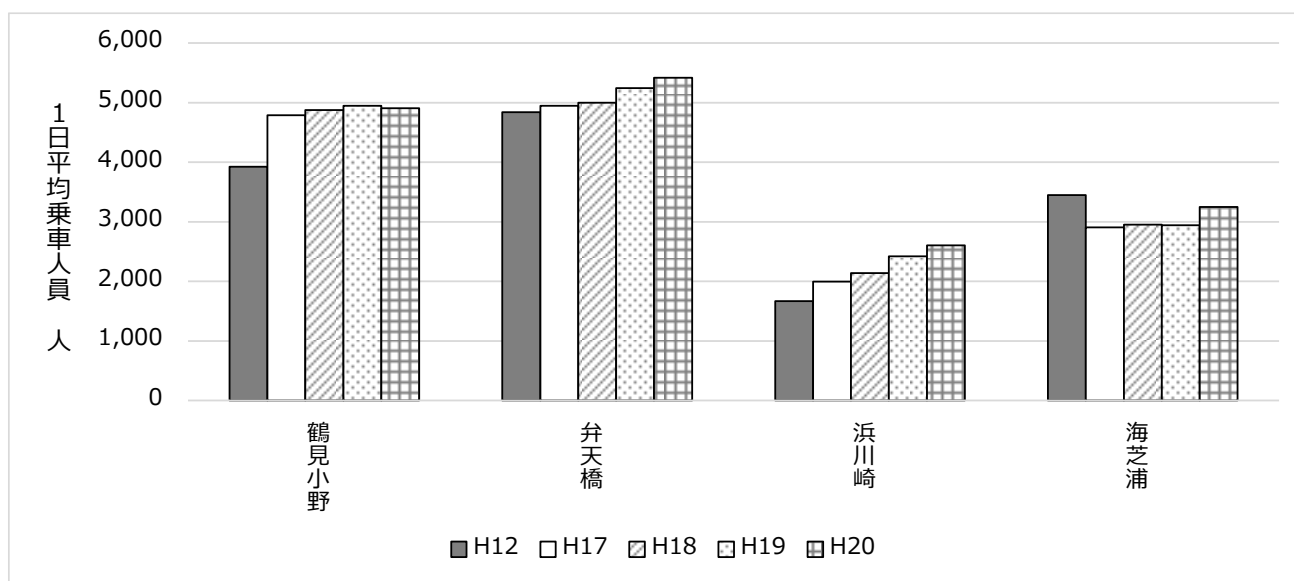
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[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（2000 年）の理化学研究所発足（鶴見小野）、平成 16 年（2004 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－34 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



(単位：人)

区分	H12	H17	H18	H19	H20	対12年度比	
						R20-H12(人)	H20/H12(%)
鶴見小野	3,922	4,788	4,875	4,949	4,906	984	125.1
弁天橋	4,839	4,949	4,996	5,244	5,416	577	111.9
浜川崎	1,669	1,996	2,139	2,422	2,606	937	156.1
海芝浦	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「神奈川県勢要覧」より作成

※ J R 鶴見線は、平成 20 年（2008 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。

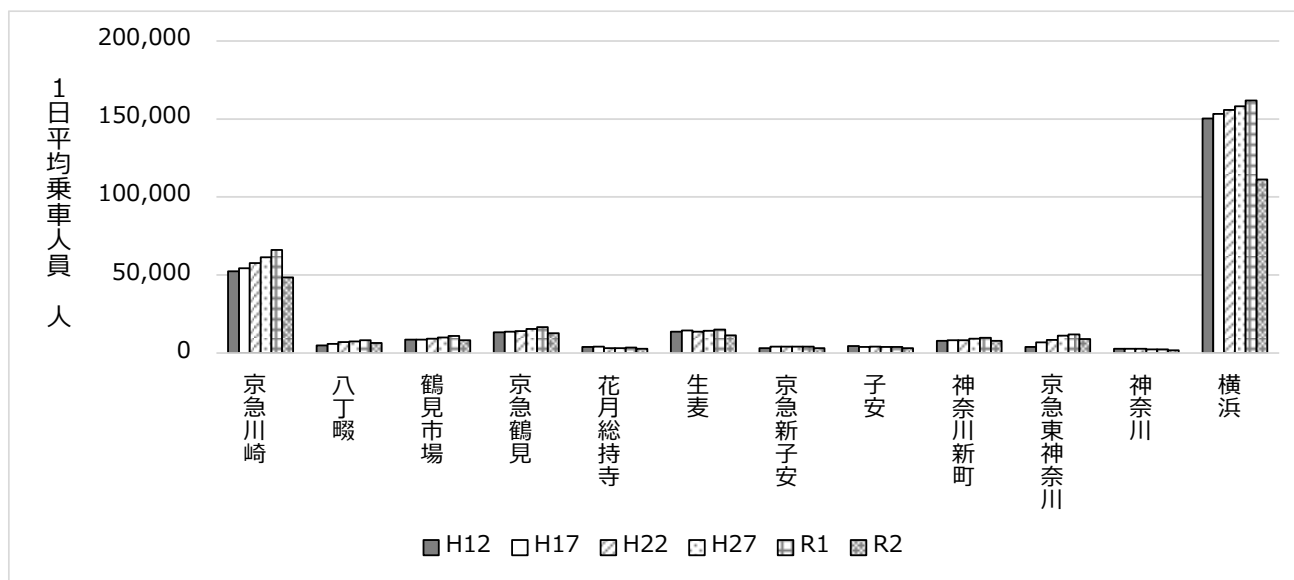
② 旅客（京急本線・京急大師線）

[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、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は対平成27年度比で横浜駅が70.4%

- 京急本線の主要駅における令和2年度の1日平均乗車人員では、横浜駅が111.3千人と突出して多く、次いで京急川崎駅が48.5千人、京急鶴見駅が12.7千人、生麦駅が11.3千人の順である。
- 新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は、対平成27年度比で横浜駅が70.4%と一番低く、次いで京急新子安駅（77.5%）、神奈川駅（78.7%）、京急川崎駅（78.9%）の順、人数では、横浜駅が46,846人の減少と抜きんでており、次いで京急川崎駅が12,957人、生麦駅が2,958人の減少となっている。

図表Ⅱ-35 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



(単位：人)

区分	H12	H17	H22	H27	R1	R2	対27年度比	
							R2-H27(人)	R2/H27(%)
京急川崎	52,493	54,287	57,642	61,416	66,050	48,459	-12,957	78.9
八丁畷	4,875	5,907	7,056	7,392	8,268	6,504	-888	88.0
鶴見市場	8,708	8,710	9,163	9,991	10,896	8,262	-1,729	82.7
京急鶴見	13,308	13,780	14,033	15,390	16,540	12,731	-2,659	82.7
花月総持寺	3,832	4,190	3,200	3,210	3,548	2,790	-420	86.9
生麦	13,694	14,529	13,707	14,272	15,084	11,314	-2,958	79.3
京急新子安	3,214	4,059	4,076	4,182	4,203	3,240	-942	77.5
子安	4,594	4,014	4,035	3,846	3,900	3,117	-729	81.0
神奈川新町	7,792	8,294	8,297	9,150	9,791	7,777	-1,373	85.0
京急東神奈川	4,012	6,849	8,499	11,095	12,015	9,049	-2,046	81.6
神奈川	2,807	2,744	2,665	2,365	2,377	1,862	-503	78.7
横浜	150,358	153,304	155,748	158,099	161,826	111,253	-46,846	70.4

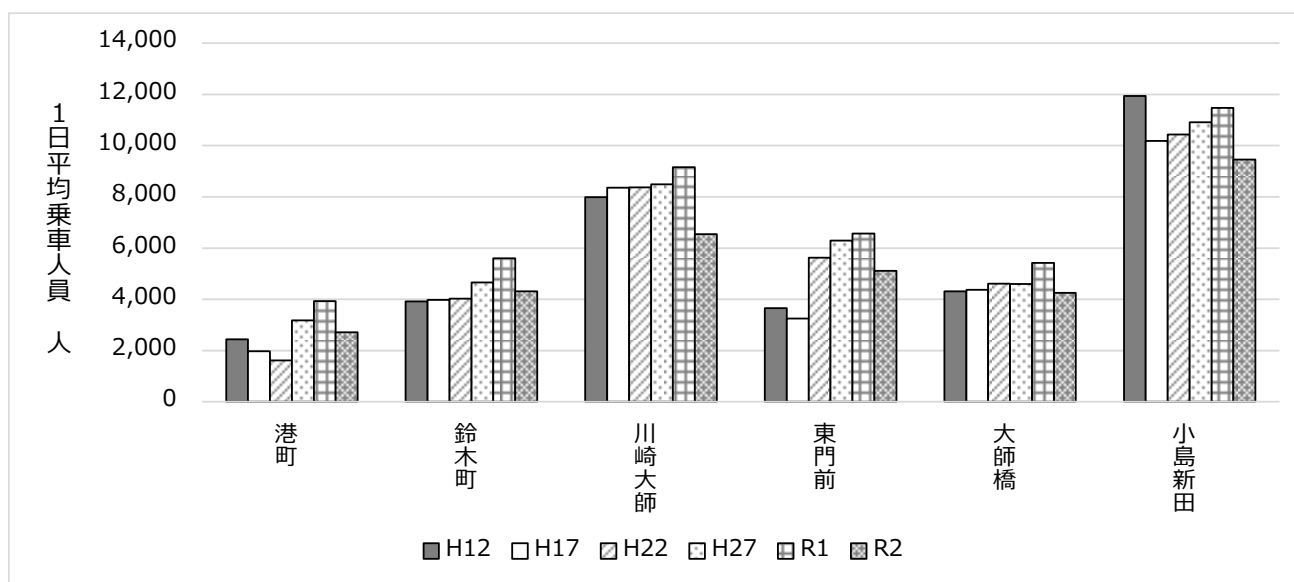
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

[京急大師線]

- 京急大師線における令和2年度の1日平均乗車人員では、小島新田駅が9.5千人で最も多く、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は対平成27年度比で川崎大師駅が77.1%で最も減少

- ・ 京急大師線における令和2年度の1日平均乗車人員では、小島新田駅が9.5千人で最も多く、次いで川崎大師駅が6.5千人、東門前駅が5.1千人の順である。
- ・ 新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は、対平成27年度比で川崎大師駅が77.1%と最も低く、次いで東門前駅(81.3%)、港町駅(85.4%)、小島新田駅(86.7%)の順、人数では、川崎大師駅が1,939人と最も減少しており、次いで小島新田駅が1,456人、東門前駅が1,179人の減少となっている。

図表Ⅱ-36 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



(単位: 人)

区分	H12	H17	H22	H27	R1	R2	対27年度比	
							R2-H27(人)	R2/H27(%)
港町	2,438	1,973	1,610	3,184	3,930	2,718	-466	85.4
鈴木町	3,917	3,977	4,026	4,661	5,595	4,313	-348	92.5
川崎大師	7,987	8,352	8,368	8,483	9,156	6,544	-1,939	77.1
東門前	3,651	3,251	5,628	6,293	6,565	5,114	-1,179	81.3
大師橋	4,315	4,377	4,607	4,600	5,423	4,253	-347	92.5
小島新田	11,942	10,179	10,437	10,916	11,469	9,460	-1,456	86.7

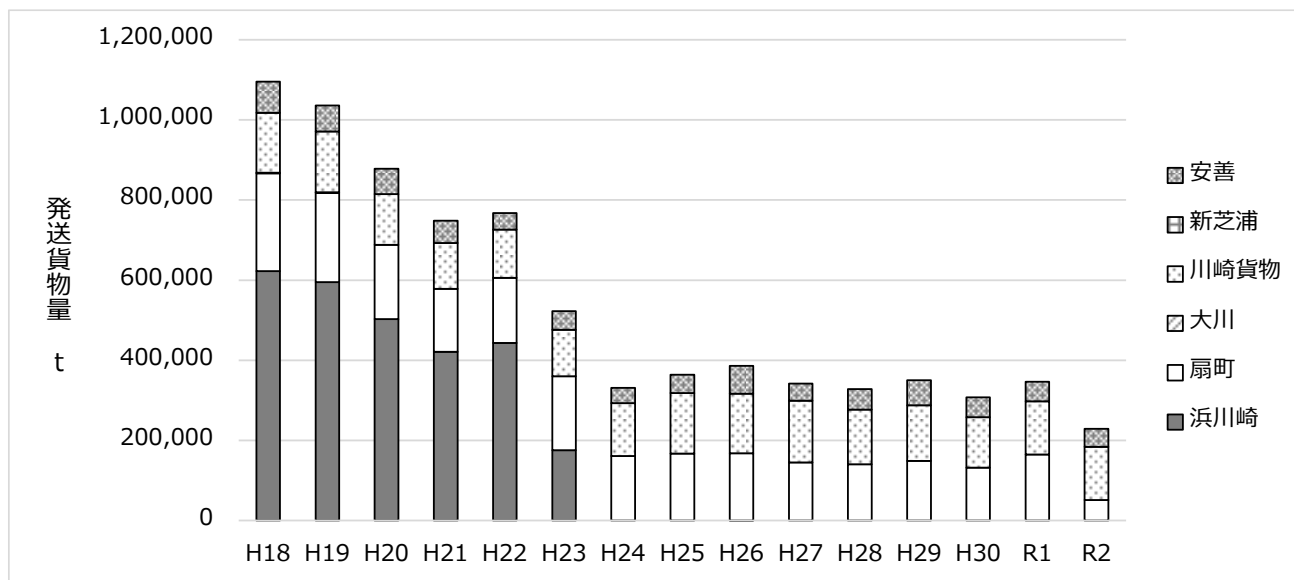
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

③ 貨物

● 平成 18 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（2011 年）9 月をもって貨物の取扱いを廃止

- ・令和 2 年度の取扱貨物量のうち、発送は川崎貨物駅が突出して多く 132.6 千 t、次いで扇町駅で 50.7 千 t となっている。
- ・令和 2 年度の取扱貨物量のうち、到着は扇町駅が突出して多く 168.7 千 t、次いで川崎貨物駅が 85.5 千 t となっている。
- ・平成 18 年度以降、平成 28 年（2016 年）までは発送・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 18 年度では発送 622.2 千 t、到着 59.9 千 t あったが、平成 23 年（2011 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。到着については平成 28 年（2016 年）以降増加傾向にあり、特に扇町駅での取扱貨物量が増加している。

図表Ⅱ－37 京浜臨海部における貨物線の取扱貨物量の推移（発送）



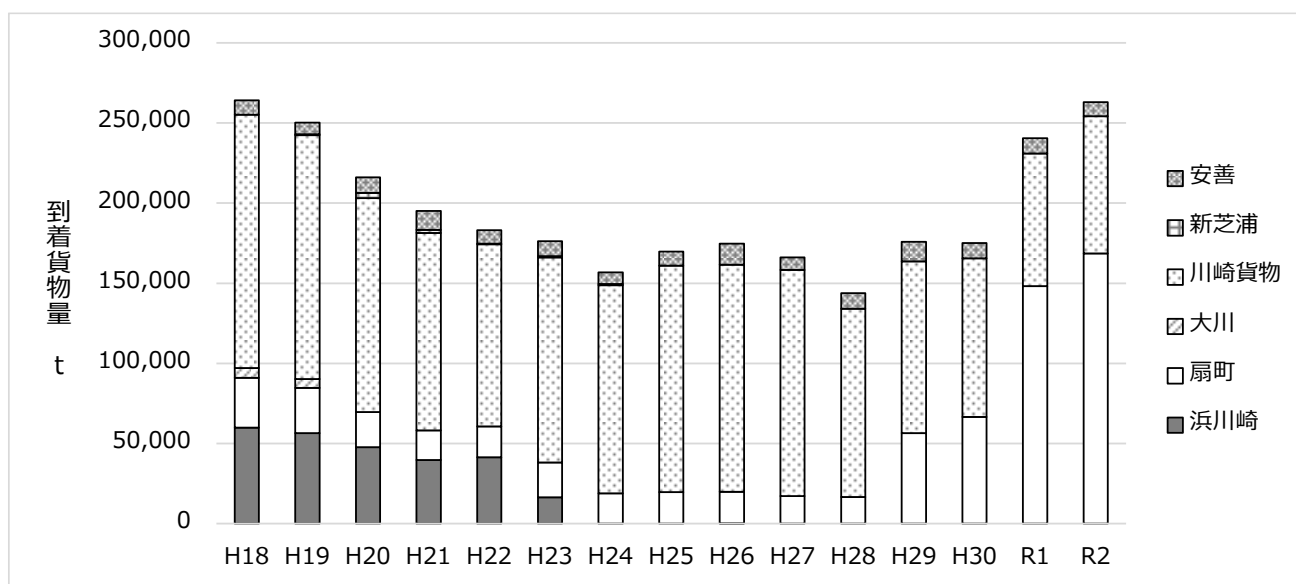
(単位：t)

区分	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
浜川崎	622,183	595,276	502,851	420,707	442,861	175,375	-	-	32	-	-	-	-	-	-
扇町	244,790	222,936	184,996	157,760	163,170	184,926	160,480	166,600	167,960	144,840	140,080	148,830	131,656	164,884	50,709
大川	1,540	1,435	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
川崎貨物	149,404	151,596	127,157	114,179	120,644	115,990	132,522	151,363	148,780	154,163	136,360	138,538	126,168	132,756	132,601
新芝浦	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
安善	78,200	64,616	62,981	55,838	41,235	46,391	38,203	46,088	69,136	42,864	51,396	62,484	49,592	48,552	45,456

(注) 浜川崎駅は、東亜石油扇町工場へ続く専用線による平成 23 年（2011 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－38 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	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
浜川崎	59,856	56,356	47,676	39,552	41,396	16,356	-	-	32	-	-	-	-	-	-
扇町	31,073	28,195	21,812	18,560	19,200	21,760	18,800	19,600	19,760	17,040	16,480	56,500	66,492	148,280	168,700
大川	6,188	5,628	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
川崎貨物	158,119	152,359	133,718	123,275	113,716	128,022	129,937	141,457	141,744	141,254	117,573	107,148	99,041	82,769	85,530
新芝浦	-	400	3,200	2,000	400	800	800	-	-	-	-	-	-	-	-
安善	8,944	7,280	9,684	11,768	8,432	9,236	7,212	8,600	13,208	7,916	9,700	12,148	9,652	9,444	8,848

(注) 浜川崎駅は、東亜石油扇町工場へ続く専用線による平成 23 年（2011 年）9 月の最終出荷をもって貨物の取扱いを廃止

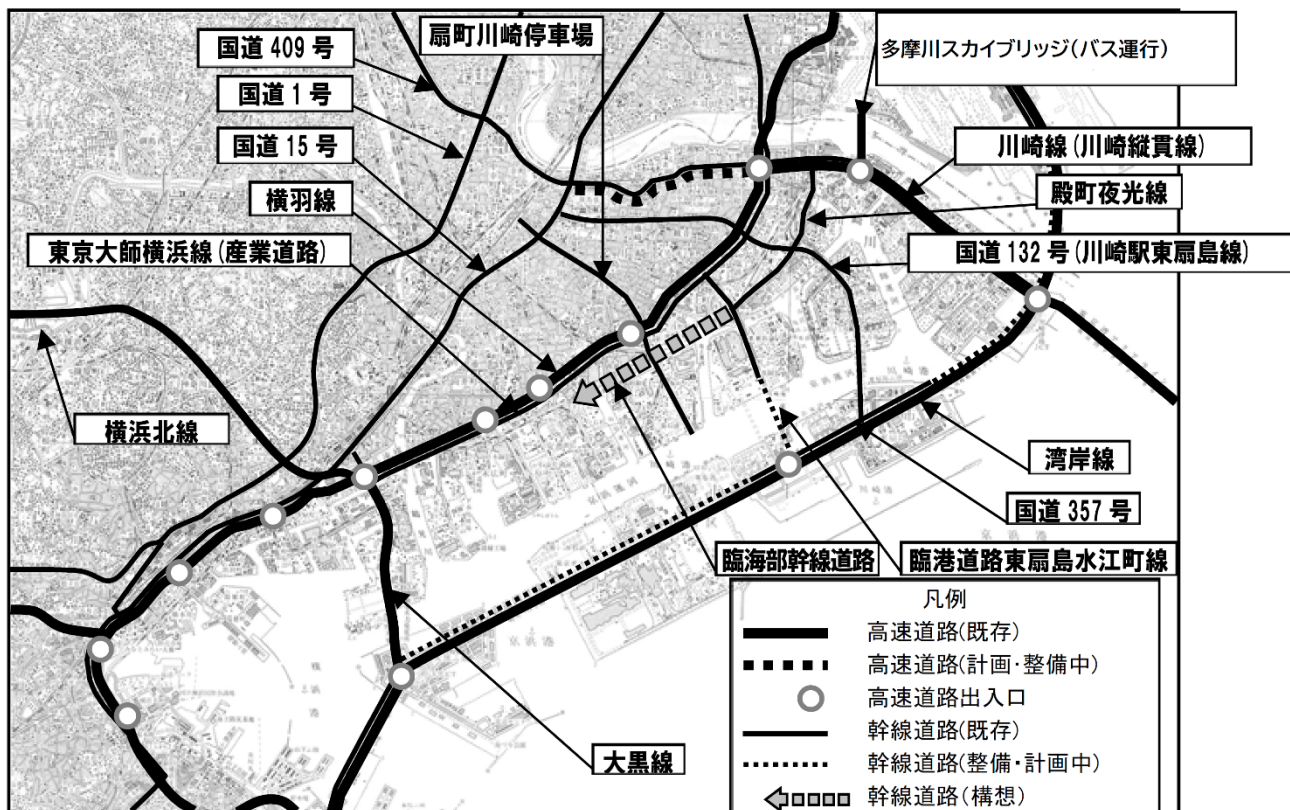
(出所) 川崎市「川崎市統計書」、神奈川県「神奈川県勢要覧」より作成

(2) 道路

ア 道路の整備状況

- 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
- ・ 羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区間を結ぶ羽田連絡道路の整備は、多摩川スカイブリッジとして令和 4 年（2022 年）3 月に開通、令和 4 年（2022 年）4 月より同連絡道路を渡る臨港バスが運行しており、両地区の連携による交流の活性化、国際競争力の強化が図られている。
- ・ 東京方面と横浜方面を結ぶ横断方向は、令和 2 年（2020 年）2 月に国道 357 号の多摩川トンネルに着工するなど整備が進められている。
- ・ 平成 29 年（2017 年）の横浜北線の開通に引き続き、令和 2 年（2020 年）3 月に横浜北西線が開通し、横羽線及び大黒線の生麦ジャンクションと東名高速道路の横浜青葉ジャンクションがつながり、臨海部と横浜市北西部の連携が強化された。

図表 II - 39 京浜臨海部の主な道路



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

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。
- ・なお、多摩川スカイブリッジについては、令和 4 年（2022 年）3 月 17 日にキングスカイフロント交差点と多摩川スカイブリッジ北交差点の 2 か所で調査し、上下線で午前 7 時から午後 7 時までの 12 時間で 4,464 台の車両の通行が確認されている。

図表Ⅱ－40 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	H22		H27		H27/H22
		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（%）	交通量（増減率）
都市高速道路	高速湾岸線（川崎区浮島町）	52,711	40.8%	65,595	37.8%	24.4%
	高速湾岸線（川崎区東扇島）	49,098	40.2%	61,916	40.1%	26.1%
	高速湾岸線（川崎区扇島）	54,077	19.5%	62,464	38.5%	15.5%
	高速神奈川 1 号横羽線（川崎区殿町 1 丁目）	59,087	18.2%	58,956	13.1%	-0.2%
	高速神奈川 1 号横羽線（川崎区塩浜 1 丁目）	56,779	18.4%	57,443	13.6%	1.2%
	高速神奈川 1 号横羽線（鶴見区寛政町）	65,468	15.5%	62,191	13.5%	-5.0%
	高速神奈川 1 号横羽線（神奈川区守屋町 4 丁目）	53,449	12.5%	52,794	11.4%	-1.2%
	高速神奈川 5 号大黒線（鶴見区生麦 2 丁目）	12,371	24.0%	9,834	17.8%	-20.5%
	高速神奈川 6 号川崎線（川崎区浮島町）	4,185	16.2%	6,751	24.3%	61.3%
	高速神奈川 6 号川崎線（川崎区江川 2 丁目）	2,541	14.2%	3,842	13.2%	51.2%
一般国道	一般国道 15 号（一般国道 409 号～一般国道 132 号）	16,816	22.2%	31,228	26.4%	85.7%
	一般国道 15 号（川崎区池田 1 丁目 2）	23,905	23.6%	25,940	21.7%	8.5%
	一般国道 15 号（鶴見区生麦 1 丁目 1）	26,498	23.8%	31,467	27.0%	18.8%
	一般国道 132 号（川崎区夜光 2 丁目 2）	22,801	50.8%	20,933	49.5%	-8.2%
	一般国道 132 号（川崎区中島 2 丁目 3）	18,970	28.3%	16,670	27.1%	-12.1%
	一般国道 409 号（殿町夜光線～東京大師横浜線）	17,171	50.4%	18,251	48.8%	6.3%
	一般国道 409 号（東京大師横浜線～一般国道 15 号）	14,601	27.9%	17,989	30.0%	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）	24,051	40.8%	20,738	39.8%	-13.8%
	東京大師横浜線（川崎区小田 7 丁目 3）	30,976	41.4%	18,440	35.1%	-40.5%
	東京大師横浜線（大黒橋通～国道 15 号）	20,829	48.8%	14,142	28.9%	-32.1%
一般県道	扇町川崎停車場線（川崎区浅野町 1）	9,829	60.2%	10,006	59.7%	1.8%
	扇町川崎停車場線（川崎区大島 2 丁目 6）	9,980	26.5%	9,116	27.9%	-8.7%
市道	殿町夜光線（川崎区小島町 1）	10,082	64.6%	10,639	62.2%	5.5%
	梶橋水江町線（川崎区池上新町 3 丁目 5）	12,771	44.4%	14,120	46.1%	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」

※令和 3 年度の調査結果はまだ公表されていない。

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、梶橋水江町線(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、梶橋水江町線(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。

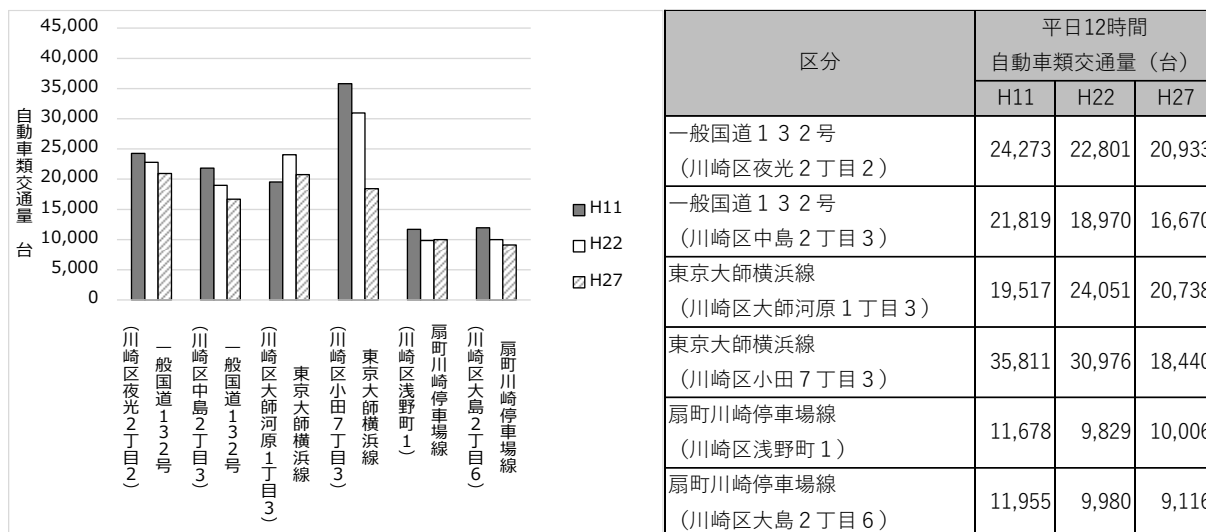
図表Ⅱ-41 京浜臨海部の自動車類交通量(平日 12 時間)及び平日混雑度(平成 27 年度)

	路線名×観測地点・区間名)	H22		H27		H27-H22
		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)	52,711	0.79	65,595	0.90	0.11
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	49,098	0.78	61,916	0.91	0.13
	高速湾岸線(川崎区扇島)	54,077	0.77	62,464	1.00	0.23
	高速神奈川 1 号横羽線(川崎区殿町 1 丁目)	59,087	0.98	58,956	0.91	-0.07
	高速神奈川 1 号横羽線(川崎区塩浜 1 丁目)	56,779	1.06	57,443	0.90	-0.16
	高速神奈川 1 号横羽線(鶴見区寛政町)	65,468	1.09	62,191	0.98	-0.11
	高速神奈川 1 号横羽線(神奈川区守屋町 4 丁目)	53,449	0.98	52,794	0.86	-0.12
	高速神奈川 5 号大黒線(鶴見区生麦 2 丁目)	12,371	0.24	9,834	0.18	-0.06
	高速神奈川 6 号川崎線(川崎区浮島町)	4,185	0.09	6,751	0.15	0.06
	高速神奈川 6 号川崎線(川崎区江川 2 丁目)	2,541	0.08	3,842	0.11	0.03
一般国道	一般国道 1 5 号(一般国道 4 0 9 号～一般国道 1 3 2 号)	16,816	0.44	31,228	0.83	0.39
	一般国道 1 5 号(川崎区池田 1 丁目 2)	23,905	0.67	25,940	0.78	0.11
	一般国道 1 5 号(鶴見区生麦 1 丁目 1)	26,498	0.81	31,467	1.41	0.60
	一般国道 1 3 2 号(川崎区夜光 2 丁目 2)	22,801	1.23	20,933	1.24	0.01
	一般国道 1 3 2 号(川崎区中島 2 丁目 3)	18,970	1.09	16,670	1.35	0.26
	一般国道 4 0 9 号(殿町夜光線～東京大師横浜線)	17,171	2.00	18,251	1.92	-0.08
	一般国道 4 0 9 号(東京大師横浜線～一般国道 1 5 号)	14,601	1.23	17,989	1.39	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)	24,051	1.11	20,738	1.09	-0.02
	東京大師横浜線(川崎区小田 7 丁目 3)	30,976	1.08	18,440	0.70	-0.38
	東京大師横浜線(大黒橋通～国道 1 5 号)	20,829	1.62	14,142	1.28	-0.34
一般県道	扇町川崎停車場線(川崎区浅野町 1)	9,829	1.25	10,006	1.30	0.05
	扇町川崎停車場線(川崎区大島 2 丁目 6)	9,980	0.25	9,116	0.39	0.14
市道	殿町夜光線(川崎区小島町 1)	10,082	1.19	10,639	1.05	-0.14
	梶橋水江町線(川崎区池上新町 3 丁目 5)	12,771	1.44	14,120	1.98	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」

※令和 3 年度の調査結果はまだ公表されていない。

図表Ⅱ-42 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)



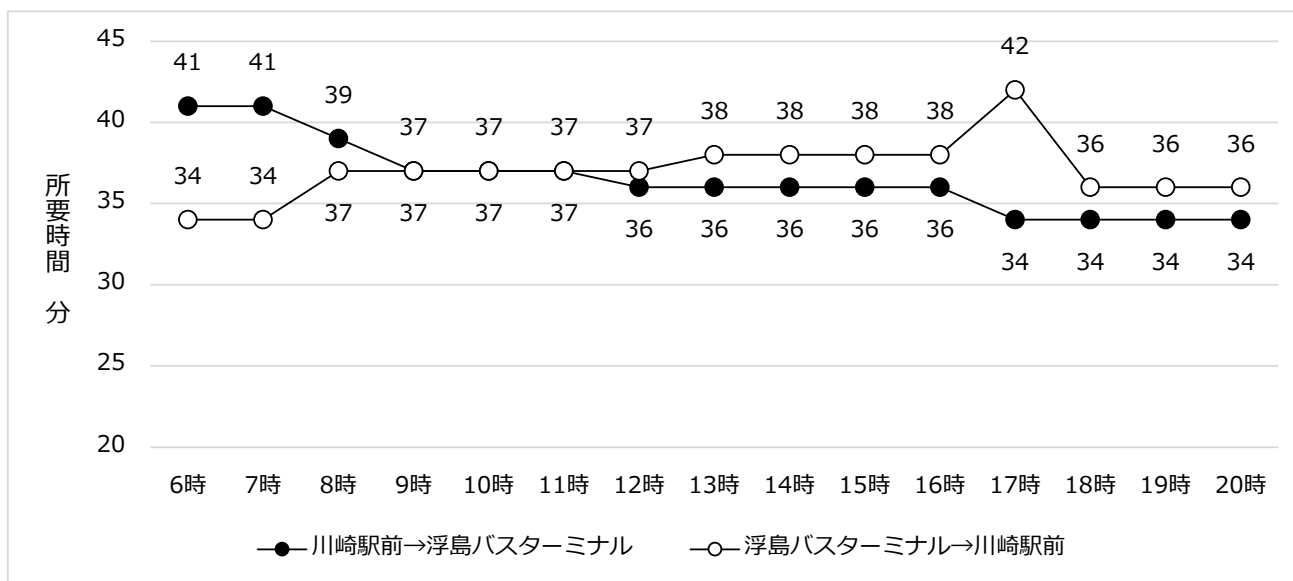
(出所) 国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」
※令和3年度の調査結果はまだ公表されていない。

[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34分(17~20時台)、最も長い場合で41分(6~7時台)である。
- ・「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34分(6~7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-43 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(令和4年(2022年)7月時点)

(3) 港湾

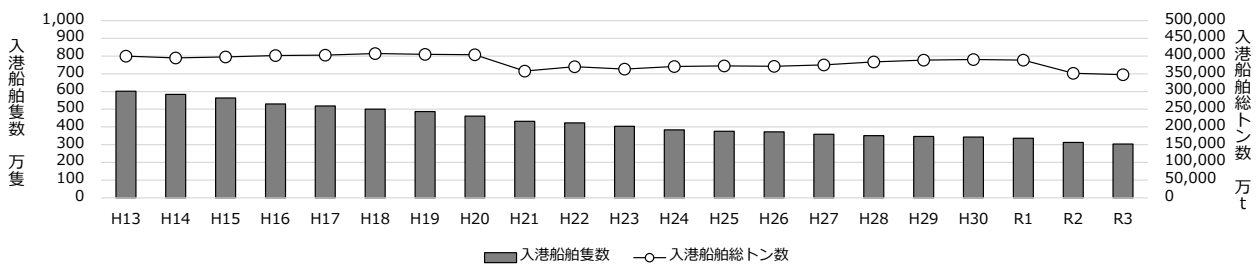
ア 船舶の入港状況

[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 年度より増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度より大きく減少

- ・令和 3 年度の全国の港湾の入港船舶隻数は 3,038 千隻、入港船舶総トン数は 3,477 百万 t である。
- ・平成 13 年度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 10%以上減少している。総トン数に関しては平成 21 年度に大きく減少して以降は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度より大きく減少している。

図表Ⅱ-44 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)
H13	6,015,102	4,000,883,600
H14	5,841,503	3,946,664,975
H15	5,642,274	3,978,723,070
H16	5,301,734	4,016,536,976
H17	5,190,602	4,026,459,547
H18	5,004,663	4,074,540,959
H19	4,868,770	4,049,089,316
H20	4,608,619	4,038,983,787
H21	4,324,046	3,579,781,038
H22	4,231,393	3,699,210,101
H23	4,036,366	3,632,315,122
H24	3,842,964	3,708,932,435
H25	3,761,035	3,723,075,452
H26	3,719,402	3,711,733,756
H27	3,591,235	3,754,724,223
H28	3,505,995	3,835,703,778
H29	3,464,870	3,888,729,226
H30	3,426,716	3,905,689,159
R1	3,360,297	3,884,981,327
R2	3,115,099	3,513,668,804
R3	3,038,192	3,477,396,986

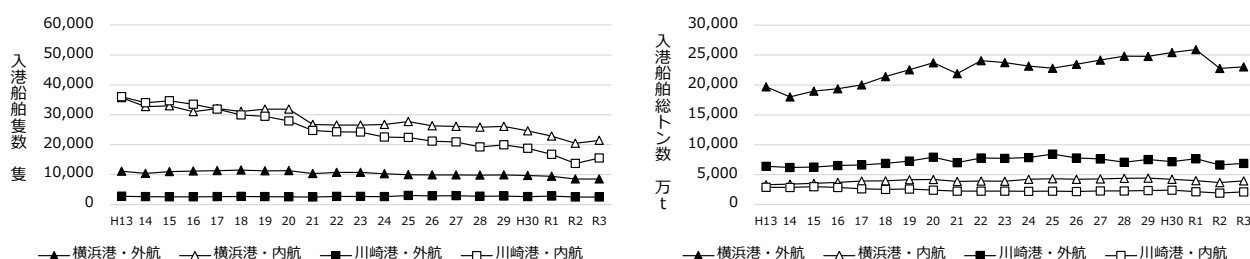
(出所) 国土交通省「港湾統計(年報)」

[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

- 令和3年度の横浜港・川崎港の入港船舶隻数は横浜港が外航 8,556 隻・内航 21,468 隻、川崎港が外航 2,474 隻・内航 15,549 隻である。
- 同様に入港船舶総トン数は横浜港が外航 230.5 百万 t・内航 39.8 百万 t、川崎港が外航 68.8 百万 t・内航 21.1 百万 t である。
- 横浜港・川崎港の入港船舶隻数の推移は、両港ともに外航は横ばい傾向、内航は減少傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度に大きく減少した。また、入港船舶総トン数では、横浜港、川崎港ともに内航は横ばい傾向、外航は横浜港が増加傾向で川崎港が横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度に大きく減少した。

図表Ⅱ-45 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
H13	11,144	35,680	2,744	36,016	197,061,127	33,214,303	63,898,852	29,107,244
H14	10,409	32,739	2,600	34,029	180,047,314	34,133,505	62,105,403	28,536,694
H15	10,982	33,014	2,546	34,698	189,694,073	35,585,184	62,654,695	29,802,166
H16	11,214	31,038	2,557	33,477	193,647,519	37,070,127	65,354,201	28,533,248
H17	11,323	32,092	2,633	31,909	200,018,281	39,485,185	66,116,882	26,471,847
H18	11,506	31,116	2,672	29,941	214,062,413	39,500,020	68,854,211	25,409,667
H19	11,264	31,893	2,641	29,465	225,350,108	41,749,281	72,825,943	25,899,237
H20	11,308	31,894	2,543	27,927	237,155,165	41,982,711	79,124,530	24,221,149
H21	10,316	26,788	2,477	24,727	219,014,536	38,828,861	69,998,590	22,615,079
H22	10,765	26,545	2,664	24,305	240,788,506	39,381,820	77,798,026	22,462,527
H23	10,709	26,540	2,679	24,202	237,431,276	38,930,101	77,186,318	22,451,632
H24	10,313	26,734	2,662	22,568	231,686,787	42,183,228	78,449,228	21,992,259
H25	9,970	27,736	3,008	22,439	228,007,909	43,269,068	84,289,161	22,612,960
H26	9,863	26,324	2,908	21,194	234,485,541	42,235,655	77,859,068	21,686,885
H27	9,865	26,114	2,946	20,892	241,660,331	42,894,902	76,272,026	22,934,547
H28	9,849	25,828	2,792	19,245	248,067,044	43,728,364	70,859,451	22,772,458
H29	9,864	26,077	2,822	19,931	247,754,025	44,061,821	75,356,785	23,562,246
H30	9,709	24,615	2,654	18,768	254,482,975	42,172,851	71,876,473	23,941,380
R1	9,455	22,840	2,802	16,793	259,084,566	39,889,891	76,698,282	21,465,957
R2	8,525	20,470	2,519	13,717	227,732,678	36,848,243	66,246,219	19,315,526
R3	8,556	21,468	2,474	15,549	230,462,306	39,769,449	68,832,767	21,101,702

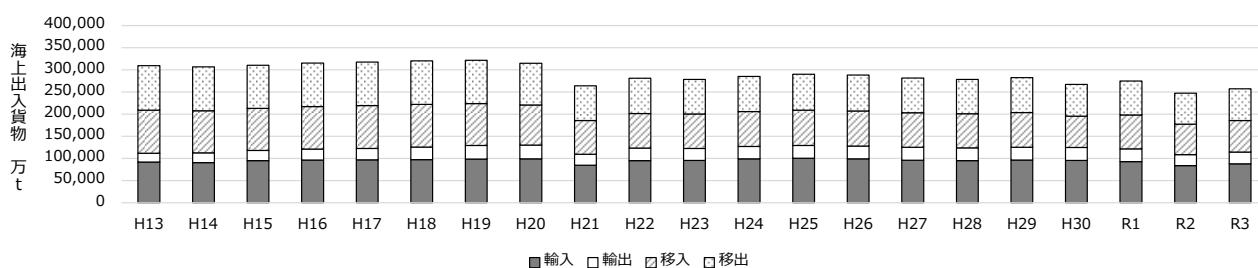
(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

イ 取扱貨物量

● 令和 3 年度の全国の海上出入貨物量は 25 億 7,207 万 t で、令和 2 年度からはわずかに回復

- ・ 令和 3 年度の全国の海上出入貨物量は 25 億 7,207 万 t で、平成 25 年度以降は、輸出に大きな変動はなかったものの、輸入、移入、移出の取扱量で減少が目立ち、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度は輸出も大きく減少したものの、令和 3 年度はわずかに回復した。

図表 II - 46 全国の海上出入貨物量の推移



(単位：万 t)

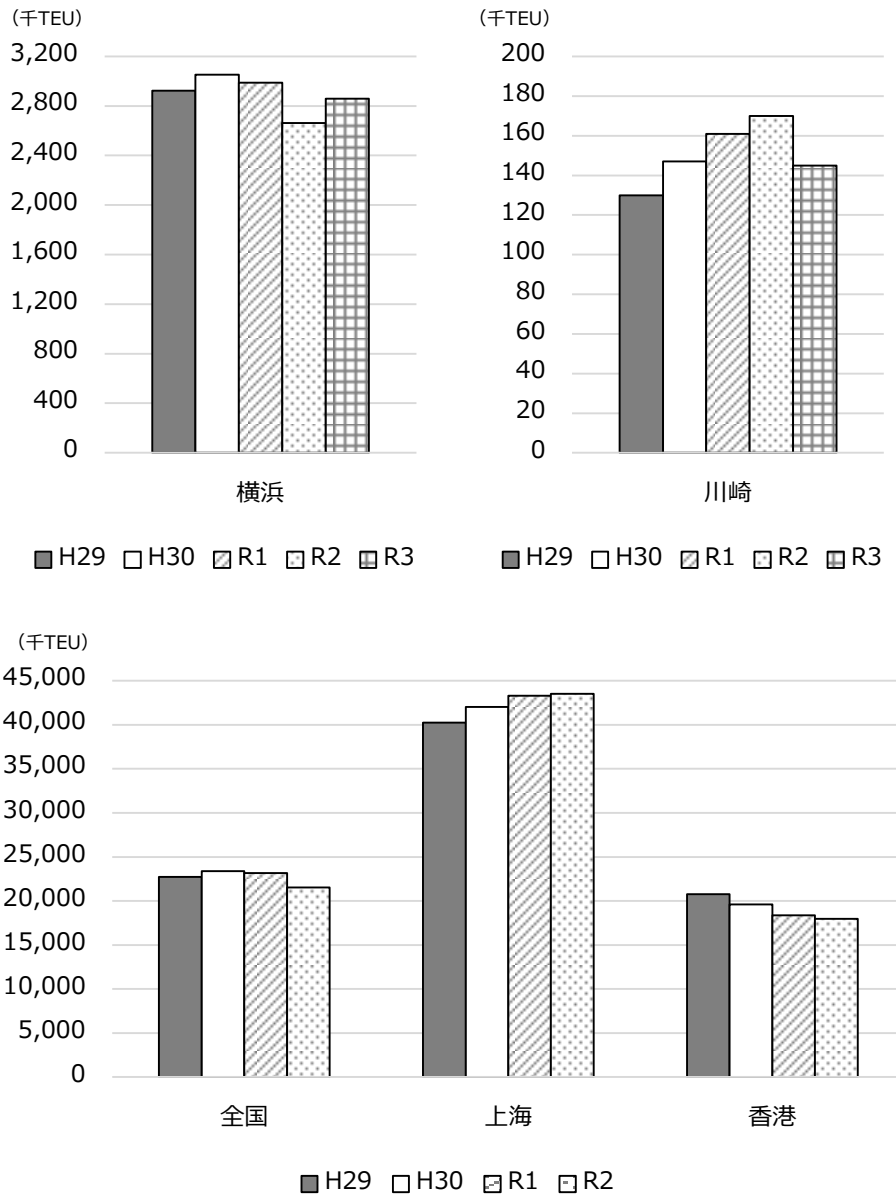
区分	外国貿易		内国貿易		合計
	輸入	輸出	移入	移出	
H13	91,609	20,020	97,126	100,639	309,393
H14	90,333	22,366	94,664	99,361	306,724
H15	94,929	22,975	94,963	97,124	309,991
H16	96,267	24,936	96,000	97,781	314,985
H17	96,566	26,066	96,466	98,307	317,405
H18	97,166	28,481	96,485	97,970	320,102
H19	98,772	30,383	94,672	97,672	321,500
H20	98,924	30,979	90,700	93,975	314,578
H21	84,776	24,522	76,006	78,329	263,633
H22	94,950	28,585	77,727	79,463	280,725
H23	95,532	27,100	77,517	78,247	278,395
H24	98,836	28,092	78,657	79,616	285,201
H25	100,143	28,969	79,814	81,125	290,051
H26	98,943	28,729	79,581	80,712	287,965
H27	95,983	29,360	77,751	78,104	281,198
H28	95,175	28,677	76,928	77,546	278,326
H29	96,118	28,960	78,244	78,938	282,260
H30	95,531	29,213	70,471	71,851	267,066
R1	92,608	29,030	76,261	76,846	274,746
R2	83,789	24,818	68,980	69,419	247,006
R3	87,795	26,541	71,148	71,723	257,207

(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横ばい傾向にあり、世界の主要港との差は拡大

- 国内のコンテナ取扱量は、令和2年度は全国で、21,540千TEUと平成29年度（22,736千TEU）から横ばいとなっている。アジア諸国の港については上海（中国・43,503千TEU）、香港（中国・17,953千TEU）となっている。横浜港は令和2年度に落ち込みをみせたが、令和3年度は2,859千TEUと増加に転じている。川崎港は平成29年度以降、増加傾向にあったが、令和3年度は145千TEUと減少に転じている。

図表Ⅱ-47 港湾別コンテナ取扱個数

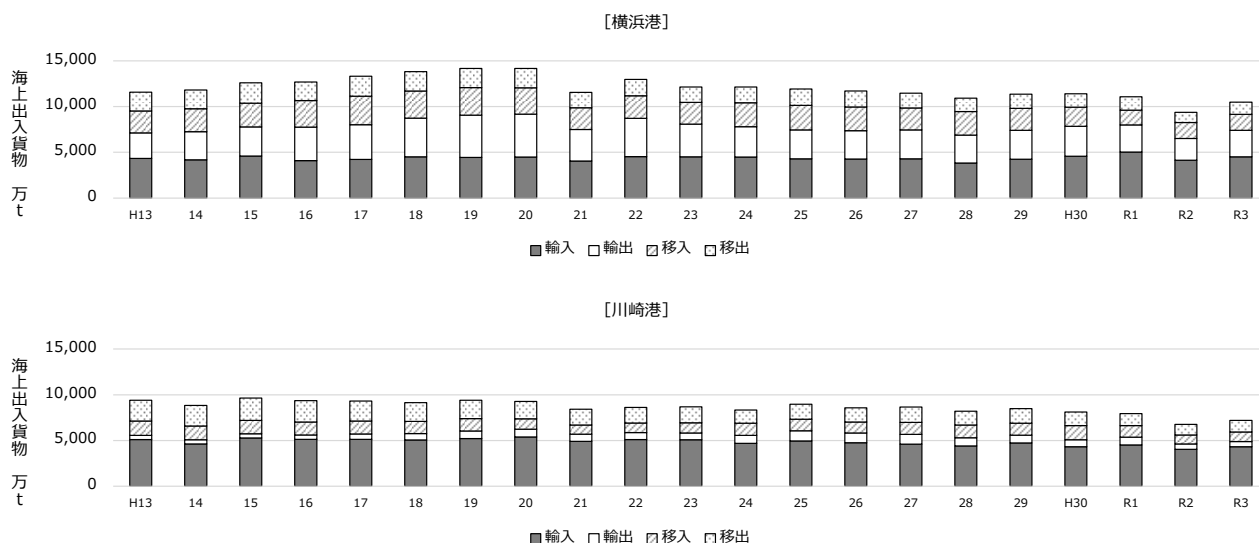


(出所) 国土交通省「港湾統計(港別集計値)」、CONTAINERISATION INTERNATIONAL Year Book

● 令和3年度の海上出入貨物量は横浜港 10,480 万 t、川崎港 7,198 万 t。両港とも平成 21 年度、令和 2 年度に大きく減少

- ・横浜港・川崎港の令和3年度の海上出入貨物量は、横浜港で 10,480 万 t、川崎港で 7,198 万 t となっている。
- ・ほぼ横ばいの状態が続いていたが、令和元年度から令和2年度にかけて、横浜港の貨物量は移入以外すべて減少し、川崎港はすべての項目で減少したものの、令和3年度にはわずかに回復した。

図表Ⅱ-48 横浜港、川崎港の海上出入貨物量の推移



(単位：万 t)

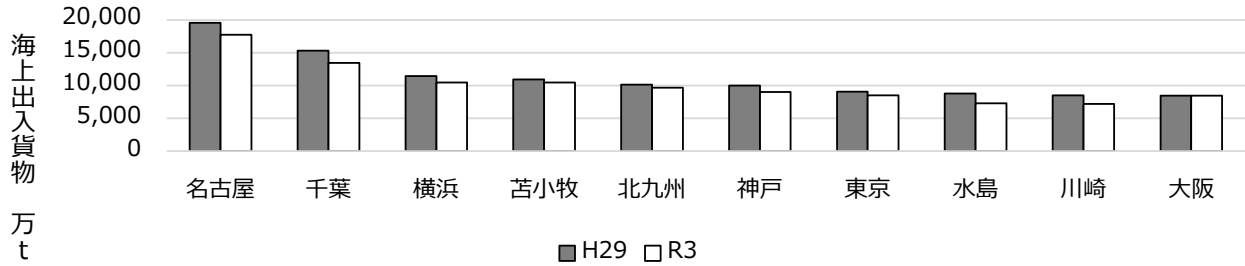
区分	横浜港				川崎港			
	外国貿易		内国貿易		外国貿易		内国貿易	
	輸入	輸出	移入	移出	輸入	輸出	移入	移出
H13	4,321	2,806	2,401	2,040	5,116	448	1,566	2,283
H14	4,179	3,068	2,524	2,037	4,628	446	1,507	2,244
H15	4,589	3,197	2,588	2,223	5,274	465	1,459	2,435
H16	4,101	3,645	2,922	2,028	5,132	470	1,418	2,341
H17	4,225	3,794	3,113	2,197	5,126	592	1,407	2,197
H18	4,496	4,238	2,967	2,118	5,061	698	1,330	2,047
H19	4,443	4,630	2,996	2,106	5,225	813	1,353	2,002
H20	4,477	4,690	2,891	2,119	5,392	842	1,141	1,899
H21	4,049	3,455	2,377	1,672	4,916	786	995	1,715
H22	4,529	4,192	2,453	1,795	5,107	762	1,050	1,704
H23	4,515	3,560	2,382	1,675	5,076	750	1,103	1,745
H24	4,478	3,313	2,625	1,723	4,700	865	1,326	1,438
H25	4,295	3,146	2,692	1,784	4,962	1,098	1,267	1,633
H26	4,255	3,114	2,586	1,746	4,763	1,062	1,209	1,548
H27	4,290	3,159	2,395	1,631	4,604	1,075	1,302	1,686
H28	3,831	3,062	2,556	1,463	4,404	901	1,393	1,499
H29	4,252	3,158	2,395	1,545	4,727	864	1,305	1,601
H30	4,563	3,285	2,079	1,469	4,324	749	1,560	1,476
R1	5,030	2,965	1,620	1,448	4,517	840	1,266	1,315
R2	4,133	2,388	1,727	1,114	4,030	598	972	1,164
R3	4,502	2,897	1,752	1,330	4,331	552	1,045	1,270

(出所) 横浜市港湾局、川崎市港湾局

● 令和3年度の貨物取扱量は全国の中で横浜港3位、川崎港10位

・ 令和3年度の全国主要港における貨物取扱量は、平成29年度と比べ横浜港は978万t、川崎港は1,317万t減少しており、順位では横浜港は3位と変わらず、川崎港は9位から10位となっている。

図表Ⅱ-49 海上出入貨物量上位10港（平成29年度・令和3年度）



令和3年 (単位：万t)

区分	合計	外国貿易		内国貿易	
		輸入	輸出	移入	移出
1 名古屋	17,762	7,080	4,601	2,979	3,102
2 千葉	13,455	7,181	887	2,517	2,870
3 横浜	10,479	4,501	2,897	1,752	1,330
4 苫小牧	10,477	1,504	99	4,451	4,423
5 北九州	9,643	2,093	871	3,514	3,164
6 神戸	9,027	2,746	2,266	2,356	1,659
7 東京	8,472	3,516	1,248	2,151	1,557
8 大阪	8,465	2,654	885	2,775	2,151
9 水島	7,267	3,657	630	1,157	1,823
10 川崎	7,188	4,326	547	1,042	1,272

平成29年 (単位：万t)

区分	合計	外国貿易		内国貿易	
		輸入	輸出	移入	移出
1 名古屋	19,574	7,517	5,266	3,204	3,588
2 千葉	15,329	8,426	827	2,762	3,314
3 横浜	11,457	4,264	3,281	2,369	1,543
4 苫小牧	10,935	1,772	121	4,544	4,498
5 北九州	10,134	2,505	737	3,630	3,262
6 神戸	9,986	2,865	2,407	2,752	1,962
7 東京	9,070	3,654	1,346	2,490	1,580
8 水島	8,762	4,694	1,040	1,054	1,973
9 川崎	8,505	4,734	864	1,305	1,601
10 大阪	8,452	2,525	959	2,792	2,175

(出所) 国土交通省「港湾統計(港別集計値)」

- 輸入では原油で川崎港が国内 5 位、横浜港は国内 6 位、LNG で川崎港が国内 4 位、横浜港は国内 8 位、輸出では完成自動車で横浜港が国内 2 位、川崎港は国内 10 位

- ・令和 3 年度の品種別輸入貨物では、原油で川崎港が 10,163 千 t で国内 5 位、横浜港が 8,007 千 t で国内 6 位、LNG で川崎港が 14,642 千 t で国内 4 位、横浜港が 6,836 千 t で国内 8 位となっており、どちらの品種も上位 10 港の合計で、全国取扱量の 9 割弱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 10,094 千 t で国内 2 位、川崎港が 1,393 千 t で国内 10 位となっている。

図表 II - 50 輸入・輸出貨物の品種別上位 10 港（令和 3 年度）

(単位：千 t)

区分	輸入				輸出									
	原油		LNG		完成自動車		鋼材		自動車部品		化学薬品		産業機械	
1	千葉	25,552	木更津	22,774	名古屋	20,461	福山	4,745	名古屋	9,202	鹿島	1,516	神戸	4,135
2	喜入	18,390	千葉	19,538	横浜	10,094	大分	4,293	横浜	4,341	神戸	1,476	名古屋	2,928
3	四日市	15,184	名古屋	14,828	三河	8,044	鹿島	2,563	神戸	1,687	千葉	1,454	横浜	2,573
4	水島	10,680	川崎	14,642	博多	4,144	名古屋	2,387	東京	1,211	徳山下松	1,384	東京	2,012
5	川崎	10,163	姫路	13,749	広島	3,502	木更津	2,313	清水	882	水島	1,209	大阪	1,089
6	横浜	8,007	四日市	11,061	刈田	2,359	水島	1,997	四日市	555	四日市	1,193	茨城	816
7	堺泉北	7,841	新潟	7,125	三田尻中関	2,181	横浜	1,612	大阪	317	川崎	1,095	博多	459
8	宇部	6,591	横浜	6,836	神戸	2,163	神戸	1,572	御前崎	252	名古屋	914	清水	432
9	名古屋	6,253	堺泉北	6,794	茨城	1,912	北九州	1,525	博多	250	佐賀関	874	北九州	235
10	鹿島	5,865	直江津	5,151	川崎	1,393	和歌山下津	1,373	北九州	208	東予	798	東播磨	155
計(A)		114,526		122,498		56,253		24,380		18,905		11,913		14,834
全国計(B)		127,436		142,124		61,591		30,077		19,336		17,081		15,359
A/B(%)		89.9		86.2		91.3		81.1		97.8		69.7		96.6

(出所) 国土交通省「港湾統計(港湾取扱貨物量等の現況)」

- 移入貨物量では重油が横浜港、川崎港とも上位
- 移出貨物量では石油製品が横浜港、川崎港とも上位

- ・令和 3 年度の品種別移入貨物では、完成自動車で横浜港が 2,754 千 t で国内 3 位、重油で横浜港が 1,005 千 t で国内 4 位、川崎港が 553 千 t で国内 8 位となっている。
- ・同様に移出貨物では、石油製品で横浜港が 2,412 千 t で国内 4 位、川崎港が 1,580 千 t で国内 8 位、重油で横浜港が 1,916 千 t で国内 5 位となっている。

図表 II - 51 移入・移出貨物の品種別上位 10 港（令和 3 年度）

(単位：千 t)

区分	石油製品				完成自動車				重油			
	移入		移出		移入		移出		移入		移出	
1	東京	2,809	千葉	6,278	名古屋	11,244	名古屋	18,084	水島	1,421	千葉	4,487
2	千葉	1,873	四日市	3,691	千葉	3,199	仙台塩釜	3,848	堺泉北	1,342	四日市	3,052
3	苫小牧	1,727	水島	3,198	横浜	2,754	茨城	2,331	千葉	1,200	水島	2,513
4	博多	1,528	横浜	2,412	仙台塩釜	2,588	東京	2,103	横浜	1,005	堺泉北	2,324
5	堺泉北	1,390	苫小牧	2,250	苫小牧	2,403	北九州	2,044	四日市	952	横浜	1,916
6	名古屋	1,266	宇部	2,160	北九州	2,279	三河	2,037	大分	926	鹿島	1,870
7	仙台塩釜	1,043	堺泉北	2,096	茨城	2,165	中津	1,693	名古屋	851	苫小牧	1,411
8	釧路	1,005	川崎	1,580	三河	1,424	四日市	1,345	川崎	553	宇部	1,356
9	新潟	973	和歌山下津	1,455	横須賀	1,399	横須賀	1,338	岩国	529	岩国	1,266
10	和歌山下津	925	鹿島	1,360	博多	1,247	千葉	1,216	徳山下松	442	仙台塩釜	1,210
計(A)		14,539		26,480		30,702		36,039		9,221		21,405
全国計(B)		32,928		31,588		43,380		45,929		19,488		28,649
A/B(%)		44.2		83.8		70.8		78.5		47.3		74.7

(出所) 国土交通省「港湾統計(港湾取扱貨物量等の現況)」

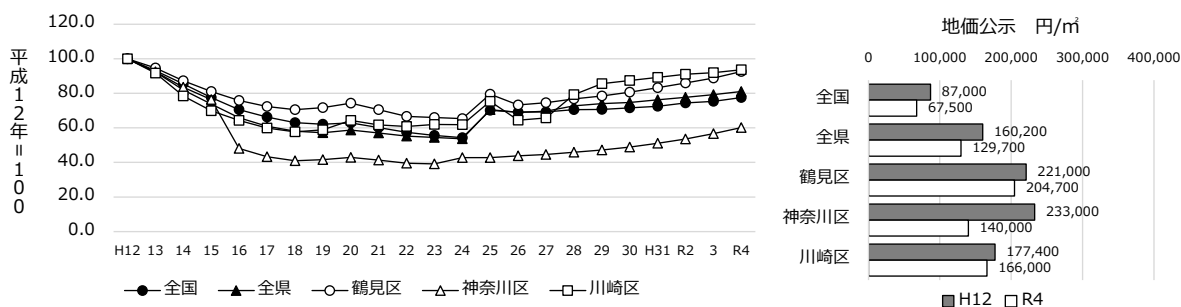
4 社会的条件

(1) 地価動向

- 京浜3区における令和4年の工業地の1㎡あたり平均価格は全県平均よりも高い
- 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12年以降下降したもの、近年は上昇傾向にある

- ・ 京浜3区における令和4年の工業地の1㎡あたり平均価格は、鶴見区が204,700円、川崎区が166,000円、神奈川区が140,000円と全県平均の129,700円を上回っている。
- ・ 工業地の1㎡あたり平均価格は、平成12年を100とすると、全県平均は平成24年の53.7を底として、令和4年は81.0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65.4を底として令和4年は92.6に、川崎区は平成18年の57.7を底として令和4年は93.6に、それぞれ全県平均を上回る回復をしたが、神奈川区は平成23年の39.1を底として令和4年は60.1と、回復の度合いは全県平均や他の2区を下回った。近年は、物流施設の需要が旺盛であり、地価を押し上げる要因となっている。

図表Ⅱ-52 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 (H12年=100)				
	全国	全県	鶴見区	神奈川区	川崎区	全国	全県	鶴見区	神奈川区	川崎区
H12	87,000	160,200	221,000	233,000	177,400	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H13	81,000	147,900	209,000	215,500	162,600	93.1	92.3	94.6	92.5	91.7
H14	74,400	131,400	193,000	194,500	139,200	85.5	82.0	87.3	83.5	78.5
H15	67,500	118,200	179,000	178,000	124,000	77.6	73.8	81.0	76.4	69.9
H16	61,300	105,600	167,500	112,000	114,100	70.5	65.9	75.8	48.1	64.3
H17	57,700	97,600	160,000	101,000	106,300	66.3	60.9	72.4	43.3	59.9
H18	54,800	93,000	155,700	95,500	102,400	63.0	58.1	70.5	41.0	57.7
H19	54,000	91,600	158,500	96,900	104,300	62.1	57.2	71.7	41.6	58.8
H20	54,700	94,000	164,300	100,000	114,000	62.9	58.7	74.3	42.9	64.3
H21	52,300	91,300	156,000	96,500	109,500	60.1	57.0	70.6	41.4	61.7
H22	50,000	88,400	147,500	92,000	107,800	57.5	55.2	66.7	39.5	60.8
H23	48,400	87,100	145,800	91,000	110,000	55.6	54.4	66.0	39.1	62.0
H24	47,200	86,000	144,500	99,700	109,800	54.3	53.7	65.4	42.8	61.9
H25	61,000	113,000	175,700	99,700	133,800	70.1	70.5	79.5	42.8	75.4
H26	60,100	110,600	161,800	102,000	114,500	69.1	69.0	73.2	43.8	64.5
H27	60,200	111,500	164,700	104,000	116,800	69.2	69.6	74.5	44.6	65.8
H28	61,400	116,500	169,700	107,000	140,500	70.6	72.7	76.8	45.9	79.2
H29	61,500	118,500	173,300	110,000	151,900	70.7	74.0	78.4	47.2	85.6
H30	62,300	119,600	178,300	114,000	155,100	71.6	74.7	80.7	48.9	87.4
H31	63,100	122,100	184,000	119,000	158,300	72.5	76.2	83.3	51.1	89.2
R2	64,700	124,500	190,000	125,000	161,500	74.4	77.7	86.0	53.6	91.0
R3	65,500	126,800	196,300	132,000	163,200	75.3	79.2	88.8	56.7	92.0
R4	67,500	129,700	204,700	140,000	166,000	77.6	81.0	92.6	60.1	93.6

(出所) 国土交通省「地価公示」、神奈川県「かながわ地価レポート」

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

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

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

(2) 関連法規の適用状況等

ア 都市計画関連

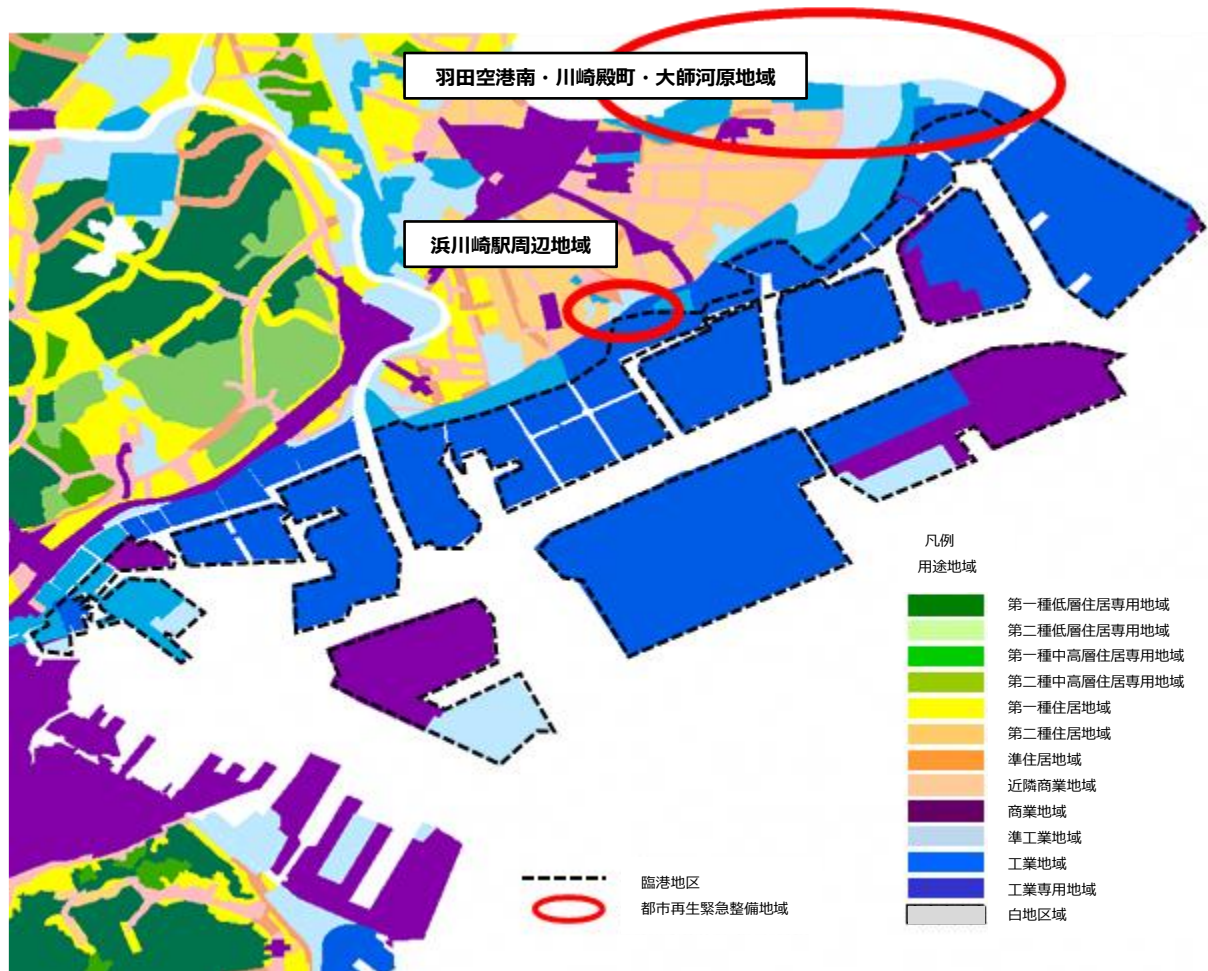
① 用途地域

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、神奈川區の出田町、川崎區の千鳥町、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-53 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」

③ 特定都市再生緊急整備地域

平成 14 年（2002 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」を位置づけており、そのうち、都市の国際競争力の強化を図る上で、特に有効な地域として「特定都市再生緊急整備地域」が指定されている。

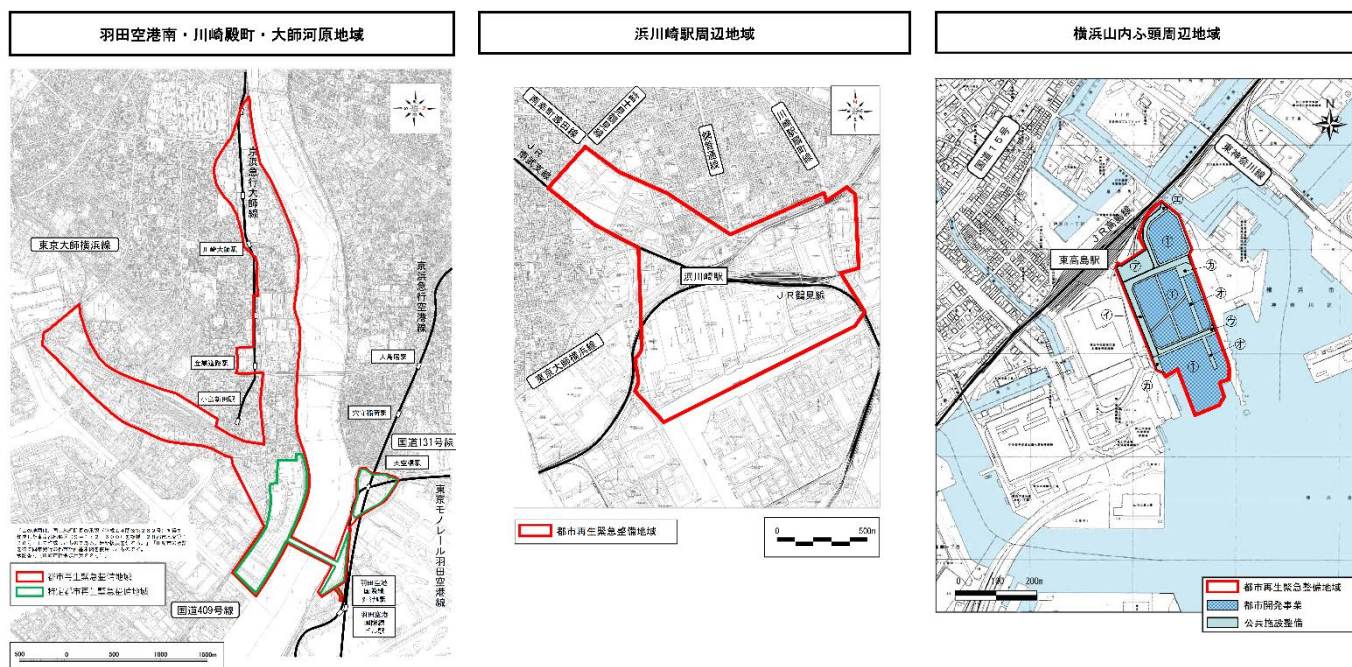
都市再生緊急整備地域では、公共施設等の整備を伴い、一定以上の区域面積を有する優良な建築物を建てようとする場合、都市計画の特例や国からの金融支援、税制上の特例の措置が適用され、特定再生緊急整備地域ではさらに、規制緩和、税制支援、金融支援、財政支援などの国の支援措置がより手厚く受けられる地域となっている。

京浜臨海部では、平成 14 年（2002 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（2011 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（2012 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（2016 年）11 月に東京都大田区の羽田空港跡地地区及び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。

なお、「横浜山内ふ頭地域」については、都市開発事業と公共施設整備事業が概ね完了したため、令和 2 年（2020 年）9 月 16 日に指定が解除された。

図表 II - 54 - 1 京浜臨海部の都市再生緊急整備地域



(出所) 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局、内閣府地方創生推進事務局

図表Ⅱ－54－2 京浜臨海部における都市再生緊急整備地域（概要）

区分	羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域		浜川崎駅周辺地域
	都市再生緊急整備地域	特定都市再生緊急整備地域	都市再生緊急整備地域
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、革新的な素材等を生み出す研究開発機能の集積により、社会課題を解決する新産業拠点を形成
都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○多摩川に面する良好な環境を備えた居住機能の強化にあわせて、業務、商業機能の強化、景観形成や緑化の推進による魅力的な都市環境を形成 ○優れた立地特性を活かし、国内外の大学や研究機関と連携したライフサイエンス・環境分野の先端産業等の研究開発機能、賑わい・交流機能、物流機能、生産機能を強化 ○国際競争拠点の中核機能をサポートし、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する臨空関連機能、交通拠点機能、産業インキュベーション機能等の都市機能を強化 ○京浜臨海部の地域特性を活かし、水素や太陽光発電等のクリーンで自立的なエネルギー源の活用により、環境負荷の低減を図るとともに、防災機能等の強化による災害時にも強い産業基盤を形成 ○交通アクセスの向上のための交通ネットワークの強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○羽田空港周辺・京浜臨海部の特長と強みを活かした「ヒト・モノ・ビジネス」の交流促進や連携強化を図ることにより、日本の魅力・強みを集め、世界を惹きつける魅力的な都市環境を形成するとともに、イノベーションを創出する研究開発機能やそれを支える多様な機能を強化 ○成長戦略拠点の形成を支えるインフラ整備等による交通ネットワークの強化 	<ul style="list-style-type: none"> (南渡田) <ul style="list-style-type: none"> ○革新的な素材・製品を生み出す研究開発機能のほか、臨海部全体の競争力強化を先導する様々な産業支援機能を導入 ○研究人材の集積やオープンイノベーションの創出に資する質の高い賑わい機能、生活支援機能、憩い・交流機能等を導入 ○交通アクセス向上のための交通機能の強化 (小田栄) <ul style="list-style-type: none"> ○南渡田地区の研究開発拠点到隣接した、良好な居住機能を中心とした複合市街地の整備
公共施設その他の公的施設の整備及び管理に関する基本的事項	<ul style="list-style-type: none"> ○川崎縦貫道路の整備による広域交通アクセスの向上 <ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路川崎縦貫線の整備 ○交通の円滑化・安全対策 <ul style="list-style-type: none"> ・国道409号線の整備 ・臨港道路東扇島水江町線の整備 ・京急大師線の連続立体交差による踏切渋滞の解消 ○都市開発事業にあわせて、防災・洪水対策として多摩川スーパー堤防を整備するとともに、歩行者・自転車ネットワークを整備 ○京急大師線小島新田駅までの歩行者ネットワークの整備によるアクセスの向上 ○京急大師線産業道路駅の周辺整備とバスアクセスの向上 ○内奥運河から多摩川に連続した緑のネットワークの形成について検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○成長戦略拠点の形成を支える羽田空港南地区と殿町地区とを結ぶ連絡道路の整備とバス等による両地区間のアクセスの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路川崎扇町線の整備 ○都市開発事業に伴う土地利用転換にあわせて、運河沿いの防潮機能の検討 ○建築物の耐震性向上、災害に備えたライフライン・通信網等の強化 ○都市開発の状況や広域的な交通ネットワークの形成等を勘案し、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 ○憩いやうるおいを確保する広場、緑地等の整備や内奥運河を軸とした緑のネットワークの形成について検討 ○都市開発の状況や広域的な交通ネットワークの形成等を勘案し、需要に応じた交通基盤の整備について検討 ○憩いやうるおいを確保する広場、緑地等の整備 ○災害時の一時滞留、帰宅困難者の一時待機が可能な空間利用について検討
緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に關し必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	-

(出所) 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局、内閣府地方創生推進事務局

④ 都市再生総合整備事業

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

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

イ 工場立地法

工場立地法は、工場立地が環境の保全を図りつつ適正に行われるようにするため、特定工場（敷地面積が9,000m²以上、又は建築物の建築面積の合計が3,000m²以上）を新設・増設する場合、生産施設に面積制限、一定規模の緑地、環境施設の確保を課す等、国民経済の健全な発展と国民の福祉の向上に寄与することを目的とした法律で、昭和48年（1973年）に制定された。

平成8年（1996年）の現行基本方針の策定時以降、平成24年（2012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（2015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（2009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（2017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。

川崎市においても、令和2年（2020年）に「川崎市における工場立地法に基づく敷地外緑地等に関する基準」を策定し、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、一定の要件のもとに緑地等の敷地外での整備を可能とする仕組みを整備している。

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（2002 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（2003 年）4 月には第 1 弾の認定が行われた。

京浜臨海部についても、平成 15 年（2003 年）に国際環境特区、DME(ジメチルエーテル)普及モデル特区、京浜臨海部再生特区、国際臨空産業・物流特区、国際物流特区の 5 つの構造改革特区が認定された。その後、認定された構造改革特区に係る規制の特例措置が全国展開されたことにより、DME 普及モデル特区、京浜臨海部再生特区、国際臨空産業・物流特区、国際物流特区の認定が取り消されている。

② 総合特別区域

「総合特別区域制度」は、平成 22 年（2010 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（2011 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（2011 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（2011 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（2013 年）10 月には区域の変更（追加）についても指定、平成 29 年（2017 年）4 月に計画期間の延長、令和 4 年（2022 年）4 月に再延長が決まった。

③ 国家戦略特別区域

「国家戦略特別区域」は、平成 25 年（2013 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（2013 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（2013 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（2014 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。

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」に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（2010 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（2011 年）12 月に全面施行された。

平成 26 年（2014 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（2016 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、国際フィーダー航路の新設・増便により地方港から京浜港へと貨物を運ぶルートが拡充が図られた。

平成 31 年（2019 年）3 月には、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、AI、IoT、自動化技術の発展等の状況の変化を踏まえて、政策目標と個別施策の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として公表した。

その後、令和 2 年（2020 年）から国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループを開催しており、令和 4 年（2022 年）時点で 4 回の開催を行っている。

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（2017 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（2017 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（2001 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（2008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。

⑦ 地域未来投資促進法

平成29年（2017年）7月に地域の特性を活用した事業の生み出す経済的効果に着目し、これを最大化しようとする地方公共団体の取組を支援する法律として、「地域未来投資促進法」が施行された。

神奈川県では地域特性の活用として、以下の9つの分野のいずれかに該当することを承認要件としており、令和4年（2022年）12月時点でペプチドリーム株式会社や株式会社島津製作所、日本冶金工業株式会社 川崎製造所など、27件の地域経済牽引事業計画が承認されている。

- ・ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区を中心とした医薬品、医療機器、再生医療等製品関連産業の集積を活用したライフサイエンス分野
- ・ 県西地域を中心とした健康関連産業の集積を活用した未病分野
- ・ さがみロボット産業特区を中心としたロボット関連産業の集積を活用したロボット分野
- ・ (国研) 新エネルギー・産業技術総合開発機構をはじめとした研究機関・大学・企業等が持つ環境・エネルギー関連技術を活用した環境・エネルギー分野
- ・ 古都鎌倉や東京2020オリンピック競技大会セーリング競技会場の江の島をはじめとした多様な歴史・文化・スポーツ・自然・景観などの観光資源を活用した観光分野
- ・ (国研) 情報通信研究機構をはじめとした研究機関・大学・企業等が持つIoT、AI関連技術を活用した第4次産業革命関連分野
- ・ 自動車、航空機部品、IT/エレクトロニクス等関連産業の集積を活用した成長ものづくり分野
- ・ (地独) 神奈川県立産業技術総合研究所をはじめとした研究機関・大学・企業等が持つ新素材等の技術を活用した成長ものづくり分野
- ・ 三崎のマグロをはじめとした地域食材などの特産物を活用した6次産業分野

図表Ⅱ-55 京浜臨海部における特区制度認定状況

[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	認定 取り消し	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区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区の区域の一部（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区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]・国家戦略総合特区

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	
------	--

[国家戦略特区]

	区域名	事業主体	規制改革事項等	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	公立大学法人 横浜市立大学	臨床試験専用病床に係る医療法施行規則の特例	H28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（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
	東京圏	内閣府ほか関係各省、横浜市	近未来技術実証ワンストップセンターの設置	R1年12月

(出所) 内閣府、神奈川県、横浜市、川崎市

工 県・市の経済的誘導策による企業等の投資促進

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NEXT

○横浜市：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
横浜市成長産業立地促進助成

○川崎市：川崎臨海部産業競争力強化促進補助金

図表Ⅱ－56 神奈川県・横浜市・川崎市の主な企業投資促進支援制度

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
制度名	セレクト神奈川NEXT	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) ※1	川崎臨海部産業競争力強化促進補助金
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、新型コロナウイルス感染症の感染防止に資する医療・衛生製品関連産業、地域振興型産業(特定地域における食料品・飲料製造業) (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(旅館、ホテルに限る)、娯楽業(テーマパークに限る)	(京浜臨海部地域) ・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	川崎臨海部で30年以上操業している製造業
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	・事務所、研究所、工場の新增設又は更新 ・生産能力の増強、合理化、製品の研究開発等を目的とする生産設備の新增設又は更新
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	川崎臨海部
投資条件	大企業：20億円以上 中小企業：5,000万円以上 ※旅館、ホテルを除く	大企業：50億円以上 中小企業：1億円以上	投下固定資産額(土地、家屋、償却資産)が20億円以上
雇用条件	大企業：常用雇用50人以上 中小企業：常用雇用10人以上 ※旅館、ホテルを除く	・取得型：新規雇用 ・テナント型：従業者数50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有	・取得型：助成金 ・テナント型：法人市民税法人税割額の軽減	対象経費の3%に相当する額以内を補助 (研究所の設備投資等に係る場合は対象経費の5%に相当する額以内を補助)

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市

※1 現行の条例は、令和3年(2021年)4月1日から令和6年(2024年)3月31日までに申請をした事業が対象となる

※2 地域によって要件が異なる

※3 市内移転の場合は、増加する従業員数に別途要件あり

図表Ⅱ－57 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投資促進の事例

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
制度名	セレクト神奈川NEXT	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) 横浜市成長産業立地促進助成	川崎臨海部産業競争力強化促進補助金
工場	(川崎市) ・延山製作所 ・堂本製菓 ・リ・フォース	・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 ・岩井の胡麻油 ・ENEOS	・日本冶金工業(2件)
研究所	(横浜市) ・キオクシア ・JVCケンウッド (川崎市) ・ペプチドリーム	・AGC ・ユージェナ ・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 ・東亜リアルエステート ・芙蓉総合リース ・ファイソン・エレクトロニクス・ジャパン ・ガルデリア ・シュヴァルベル ・レゾナック	

(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

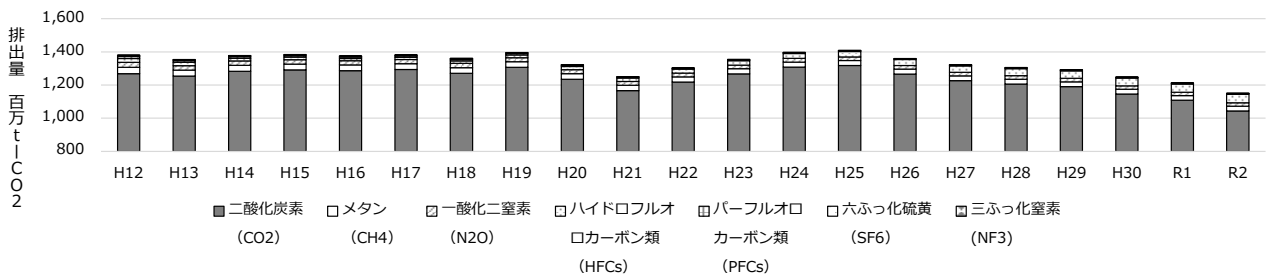
ア 温暖化

① 温室効果ガスの排出状況

● 令和2年度の我が国の温室効果ガス排出量は11億5,000万t-CO₂で、平成26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年度から4年連続で増加していたが、平成26年度からは減少し、令和2年度は11億5,000万t-CO₂となり、前年度からは6,200万t-CO₂減少(約5%減少)した。

図表Ⅱ-58 我が国の温室効果ガス排出量の推移



(単位：百万t-CO₂)

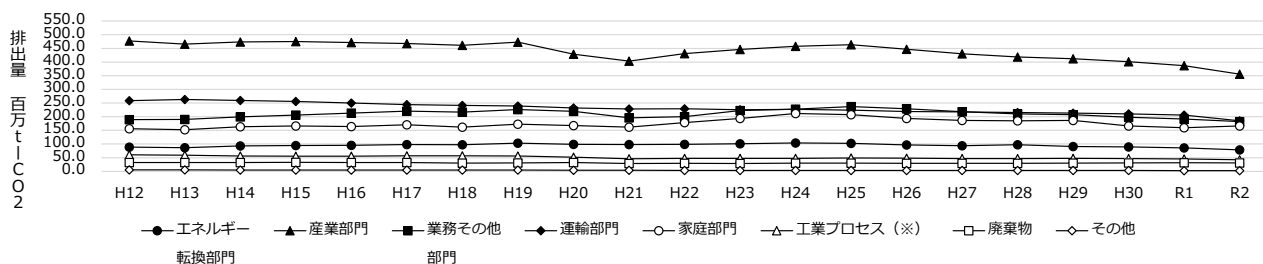
区分	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
合計	1,379	1,353	1,376	1,383	1,374	1,382	1,361	1,396	1,323	1,250	1,304	1,355	1,397	1,409	1,360	1,322	1,305	1,292	1,248	1,212	1,150
二酸化炭素 (CO ₂)	1,269	1,254	1,283	1,291	1,286	1,294	1,271	1,306	1,235	1,166	1,218	1,267	1,308	1,318	1,267	1,226	1,206	1,191	1,146	1,108	1,044
メタン (CH ₄)	37.6	36.5	35.8	34.9	34.7	34.7	34.2	33.7	32.9	32.4	32.0	30.8	30.1	30.1	29.6	29.3	29.2	29.0	28.7	28.5	28.4
一酸化二窒素 (N ₂ O)	30.3	26.7	26.1	26.0	25.8	25.5	25.4	24.8	23.9	23.3	22.8	22.5	22.1	22.0	21.6	21.3	20.8	21.1	20.6	20.3	20.0
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	22.9	19.5	16.2	16.2	12.4	12.8	14.6	16.7	19.3	20.9	23.3	26.1	29.4	32.1	35.8	39.3	42.6	45.0	47.0	49.7	51.7
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	11.9	9.9	9.2	8.9	9.2	8.6	9.0	7.9	5.8	4.1	4.3	3.8	3.4	3.3	3.4	3.3	3.4	3.5	3.5	3.4	3.5
六ふっ化硫黄 (SF ₆)	7.0	6.1	5.7	5.4	5.3	5.0	5.2	4.7	4.2	2.4	2.4	2.2	2.2	2.1	2.0	2.1	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0
三ふっ化窒素 (NF ₃)	0.29	0.29	0.37	0.42	0.49	1.47	1.40	1.59	1.48	1.35	1.54	1.80	1.51	1.62	1.12	0.57	0.63	0.45	0.28	0.26	0.29

(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」

- 令和 2 年度の我が国の CO₂ の部門別排出量（電気・熱配分後）は、「産業部門」が 3 億 5,550 万 t-CO₂ と最多
- 近年の推移では各部門とも平成 25 年度以降おおむね減少傾向にある

- ・ 温室効果ガスのうち、二酸化炭素（CO₂）の部門別排出量（電気・熱配分後）は、令和 2 年度では「産業部門」が 3 億 5,550 万 t-CO₂ と最多となっており、平成 26 年度に減少に転じてから 7 年連続で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 年度以降 8 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 年度以降 7 年連続の前年度比減少となっている。
- ・ 令和 2 年度では「家庭部門」が若干ながら前年度比増加（約 5%増加）となっているものの、「廃棄物」を除くすべての部門で「日本の約束草案」で定める基準年である平成 25 年度の数値を下回っている。

図表 II - 59 我が国の CO₂ の部門別排出量の推移（電気・熱配分後）



(単位：百万 t-CO₂)

区分	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
合計	1,269	1,254	1,283	1,291	1,286	1,294	1,271	1,306	1,235	1,166	1,218	1,267	1,308	1,318	1,267	1,226	1,206	1,191	1,146	1,108	1,044
エネルギー 転換部門	88.9	86.3	93.2	94.7	95.0	98.0	97.1	103.0	99.2	98.0	99.0	100.9	103.9	102.7	96.9	93.5	97.3	90.9	89.6	85.7	78.4
産業部門	477.4	465.8	473.3	474.9	471.2	467.4	461.4	472.9	428.8	403.5	431.0	445.7	457.3	463.6	447.1	430.4	418.4	412.2	400.9	386.7	355.5
業務その他 部門	189.5	189.9	199.5	205.8	213.2	220.1	216.8	226.5	219.5	196.0	199.9	222.9	227.7	237.3	229.2	217.9	210.6	207.1	198.3	191.1	182.2
運輸部門	258.8	262.8	259.6	256.0	249.8	244.4	241.5	239.4	231.7	228.0	228.8	225.2	227.0	224.2	218.9	217.4	215.4	213.3	210.4	205.7	184.8
家庭部門	155.8	152.5	163.4	165.9	164.2	170.5	161.9	172.7	167.8	161.6	178.4	193.3	211.5	207.6	193.5	186.7	184.8	186.6	165.8	159.3	166.5
工業プロセス (※)	60.3	59.0	56.4	55.6	55.6	56.7	57.0	56.2	51.8	46.3	47.3	47.2	47.2	49.0	48.4	47.0	46.6	47.2	46.5	45.1	42.7
廃棄物	32.5	32.2	32.5	33.4	32.7	32.1	30.5	31.1	32.3	28.7	29.5	28.7	30.4	29.9	29.2	29.6	29.8	30.1	30.8	31.3	31.1
その他	5.8	5.3	5.0	4.8	4.7	4.6	4.6	4.6	4.1	3.8	3.7	3.6	3.6	3.6	3.5	3.3	3.3	3.2	3.1	3.0	3.0

(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」

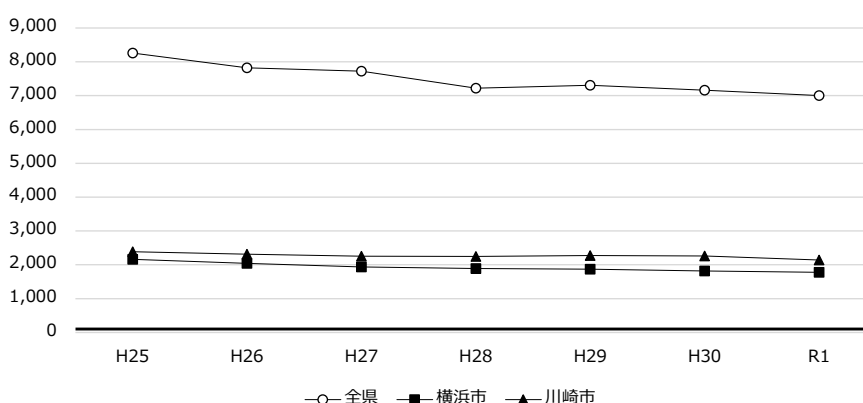
※平成 25 年度以降は「工業プロセス及び製品の使用」

※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る。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る。

● 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

- 令和元年度の全県の温室効果ガス排出量は 7,002 万 t-CO₂（速報値）、そのうち横浜市は 1,779 万 t-CO₂、川崎市は 2,139 万 t-CO₂ で、横浜市は 6 年連続、川崎市は 2 年連続で前年度を下回っている。
- 全県比では、横浜市は 25.4%、川崎市は 30.5%となっており、両市で全県の 55.9%を占める。
- 対基準年増減率では全県が平成 25 年度比 15.2%減で、横浜市は平成 25 年度比 17.6%減と、ともに減少傾向にある。また、川崎市は 23.6%減と減少傾向を維持している。

図表Ⅱ-60 全県・横浜市・川崎市の温室効果ガス排出状況



	温室効果ガス排出量 (万t-CO ₂) ※カッコ内は対基準年増減量						
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全県	8,256	7,825	7,721	7,222	7,305	7,161	7,002
	-	-5.2	-6.5	-12.5	-11.5	-13.3	-15.2
横浜市	2,159	2,040	1,934	1,889	1,870	1,818	1,779
	-	-5.5	-10.4	-12.5	-13.4	-15.8	-17.6
川崎市	2,383	2,316	2,251	2,246	2,271	2,263	2,139
	-14.9	-17.3	-19.6	-19.8	-18.9	-19.1	-23.6

	対県比						
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全県	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
横浜市	26.2	26.1	25.0	26.2	25.6	25.4	25.4
川崎市	28.9	29.6	29.2	31.1	31.1	31.6	30.5

(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 年度、川崎市は平成 2 年度 (※ 1)

(注) 神奈川県の令和元年度は速報値、川崎市の平成 29 年度は改定値、平成 30 年度、令和元年度は暫定値

(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

(注) 神奈川県、横浜市、川崎市の算定方法は同一ではないため、数値の比較はあくまでも参考

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

- 全県の二酸化炭素（CO₂）排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに前年度に比べ減少
- 全県比では横浜市は 26.3%、川崎市は 31.5%で、県全体の 6 割弱のシェア

- ・令和元年度の全県の二酸化炭素（CO₂）排出量は 6,622 万 t-CO₂（速報値）で、平成 29 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 1,739 万 t-CO₂、川崎市は 2,087 万 t-CO₂で、横浜市は 6 年連続、川崎市は 2 年連続で前年度を下回っている。
- ・全県比では横浜市は 26.3%、川崎市は 31.5%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 14.4%減、横浜市は 18.2%減、川崎市は 18.1%減となっている。
- ・産業部門に限定すると、令和元年度の二酸化炭素（CO₂）排出量は全県（2,261 万 t-CO₂（速報値））、横浜市（182 万 t-CO₂）、川崎市（1,283 万 t-CO₂）となっており、川崎市が全県に占める割合は 56.7%である。

図表Ⅱ-61 全県・横浜市・川崎市の二酸化炭素（CO₂）排出状況

		二酸化炭素排出量（万t-CO ₂ ）※カッコ内は対基準年増減量						
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全県		7,732	7,289	7,024	6,887	6,951	6,800	6,622
		-	-5.7	-9.2	-10.9	-10.1	-12.1	-14.4
うち産業部門		2,689	2,547	2,431	2,453	2,467	2,381	2,261
		-	-5.3	-9.6	-8.8	-8.3	-11.5	-15.9
横浜市		2,125	2,001	1,897	1,853	1,834	1,783	1,739
		-	-5.8	-10.7	-12.8	-13.7	-16.1	-18.2
うち産業部門		245	230	220	212	200	189	182
		-	-6.1	-10.2	-13.5	-18.4	-22.9	-25.7
川崎市		2,337	2,271	2,199	2,198	2,221	2,213	2,087
		-8.2	-10.8	-13.7	-13.7	-12.8	-13.1	-18.1
うち産業部門		1,470	1,405	1,360	1,386	1,377	1,387	1,283
		-15.1	-18.8	-21.4	-19.9	-20.5	-19.9	-25.9
		対県比						
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
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		27.5	27.5	27.0	26.9	26.4	26.2	26.3
	うち産業部門	9.1	9.0	9.0	8.6	8.1	7.9	8.0
川崎市		30.2	31.2	31.3	31.9	32.0	32.5	31.5
	うち産業部門	54.7	55.2	55.9	56.5	55.8	58.3	56.7

(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 年度、川崎市は平成 2 年度

(注) 神奈川県の令和元年度は速報値、川崎市の平成 29 年度は改定値、平成 30 年度、令和元年度は暫定値

(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

(注) 神奈川県、横浜市、川崎市の算定方法は同一ではないため、数値の比較はあくまでも参考

② 国の温暖化対策の動向

平成 9 年（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 年（1998 年）に制定・公布された。

京都議定書が発効した平成 17 年（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 年（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 年（2015 年）の COP21 において、令和 2 年（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 年（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。

なお、同計画は令和 3 年（2021 年）10 月に改訂した内容が閣議決定され、中期目標である 2030 年度において、温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）を目指すこと、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続けることを目標として表明している。

また、主な対策・施策の一つとして、令和 12 年度までに 100 以上の「脱炭素先行地域」を創出する取組を行っており、令和 4 年（2022 年）4 月には 26 件の計画提案を脱炭素先行地域選定結果（第 1 回）として選定し、川崎市、横浜市ともに選定されることとなった。

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 年（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 年（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 年（2016 年）10 月、令和 4 年（2022 年）3 月に計画を改定し、中期目標として令和 12 年度の県内の温室効果ガスの総排出量を平成 25 年度比で 46%削減することを掲げている。

また、長期的な目標として、2050 年（令和 32 年）までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする「脱炭素社会の実現」を掲げている。この長期目標の達成に向けては、令和 3（2021 年）11 月に（公財）地球環境戦略研究機関（IGES）と県でとりまとめた「かながわ脱炭素ビジョン 2050」により、県民、企業、行政が目指すべき将来像を示すとともに、今からできる行動を提示することで、各主体の行動変容を促していくこととしている。

横浜市では、平成 30 年（2018 年）10 月に改定した横浜市地球温暖化対策実行計画において、2050 年までの脱炭素化「Zero Carbon Yokohama」の実現を掲げ、地球温暖化対策（緩和策・適応策）を推進してきた。

令和 5 年（2023 年）1 月には、地球温暖化に関する国内外の動向や、「横浜市脱炭素社会の形成の推進に関する条例」の制定（令和 3 年 6 月）等を踏まえ、新たな 2030 年度温室効果ガス排出削減目標である 2013 年度比 50%削減の達成や 2050 年の脱炭素化の実現に向けた取組等を一層推進するため、横浜市地球温暖化対策実行計画を改定した。

本計画では、2030 年度をターゲットとし、今後進めていく対策を幅広い分野で取りまとめた 7 つの「基本方針」を定めるとともに、全体をけん引するリーディングプロジェクトとして 5 つの「重点取組」を設定し、市民・事業者・大学などの学校・研究機関・市民団体・市等の各主体が相互に協働・連携しながら対策を推進していく。

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」を平成 30 年（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 施策により令和 12 年度までに平成 2 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る。

令和 2 年（2020 年）11 月には 2050 年の脱炭素社会の実現に向けて気候変動問題が差し迫った課題であることを市民・事業者の皆さまと認識を共有し、地球温暖化対策の取組を加速化させ、具体的な取組を実践するために、「かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050」を策定し、基本計画についても「2050 年の将来ビジョンの明確化」や「2030 年の温室効果ガス排出量の削減目標等の設定」、「施策の強化と 5 大プロジェクト」などをポイントに、令和 4 年（2022 年）3 月に川崎市地球温暖化対策推進基本計画を再改訂した。

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」を令和 4 年（2022 年）7 月に締結し、それぞれの自治体で協議会を立ち上げている。

a) 神奈川県地球温暖化対策推進条例

神奈川県では、平成 21 年（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。

条例では、県、事業者、県民、建築主等の責務を明らかにし、地球温暖化対策に関する施策の実施について必要な事項を定めている。例えば、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ためための計画策定や、原油換算エネルギー使用料 1500kl/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者といった大規模事業者を対象に、温室効果ガスの削減目標や削減対策等を記載した計画書の県への提出を「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、推進している。

令和 3（2021）年 12 月には、基本理念として「2050 年脱炭素社会の実現」を新たに盛り込むなどの改正を行った。

b) 横浜市生活環境の保全等に関する条例

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、平成 22 年（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 1500kl/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者を対象として、温室効果ガスの削減目標や重点対策等を記載する計画書、及び削減目標の達成度や重点対策の実施状況等を記載する報告書の提出を義務づけている。

また、東日本大震災以降のわが国の温暖化対策やエネルギー政策を取り巻く状況の変化を考慮し、平成 23 年（2011 年）3 月に策定した「横浜市地球温暖化対策実行計画」を、平成 26 年（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 年（2018 年）12 月には地球温暖化対策計画書制度の拡充、低炭素電気の普及を促進する制度の新設、その他法の整備等に伴う関係規程等の整理がなされ、平成 31 年（2019 年）2 月には土壤汚染対策法の一部改正に伴う改正、令和 3 年（2021 年）10 月には大気汚染防止法及び神奈川県生活環境の保全等に関する条例の一部改正に伴う改正等がなされている。

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 年（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 年（2018 年）11 月に計画が改訂され、令和 12 年度までに平成 2 年度比 30%以上（平成 25 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。

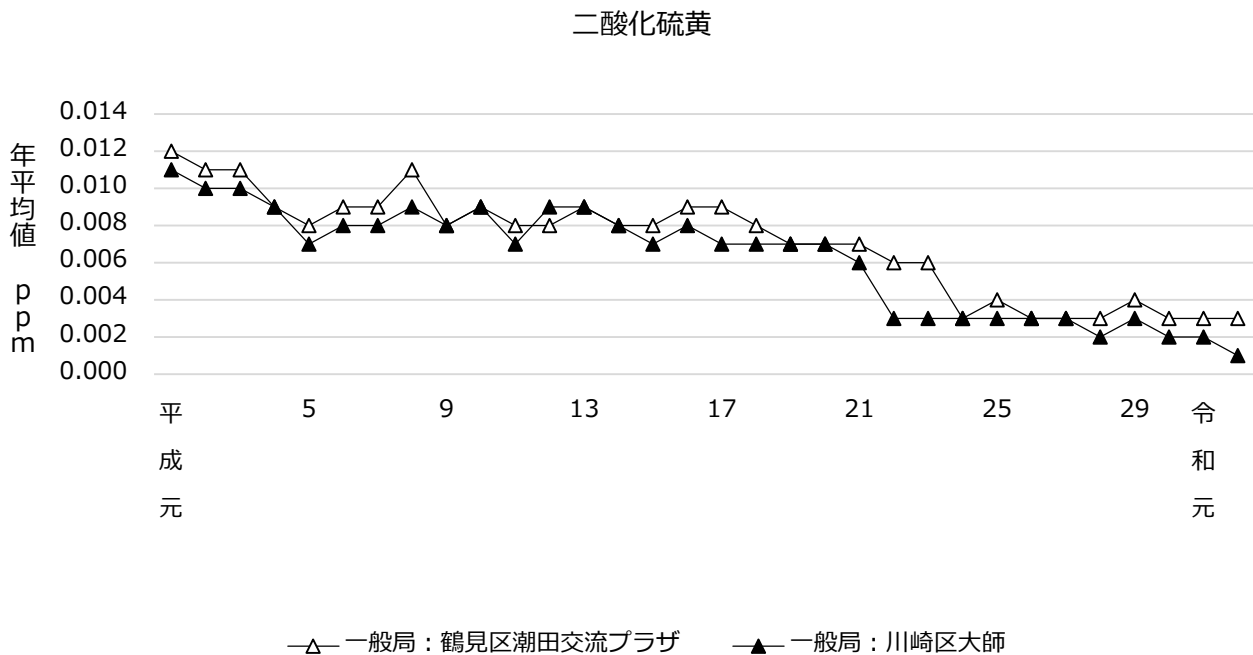
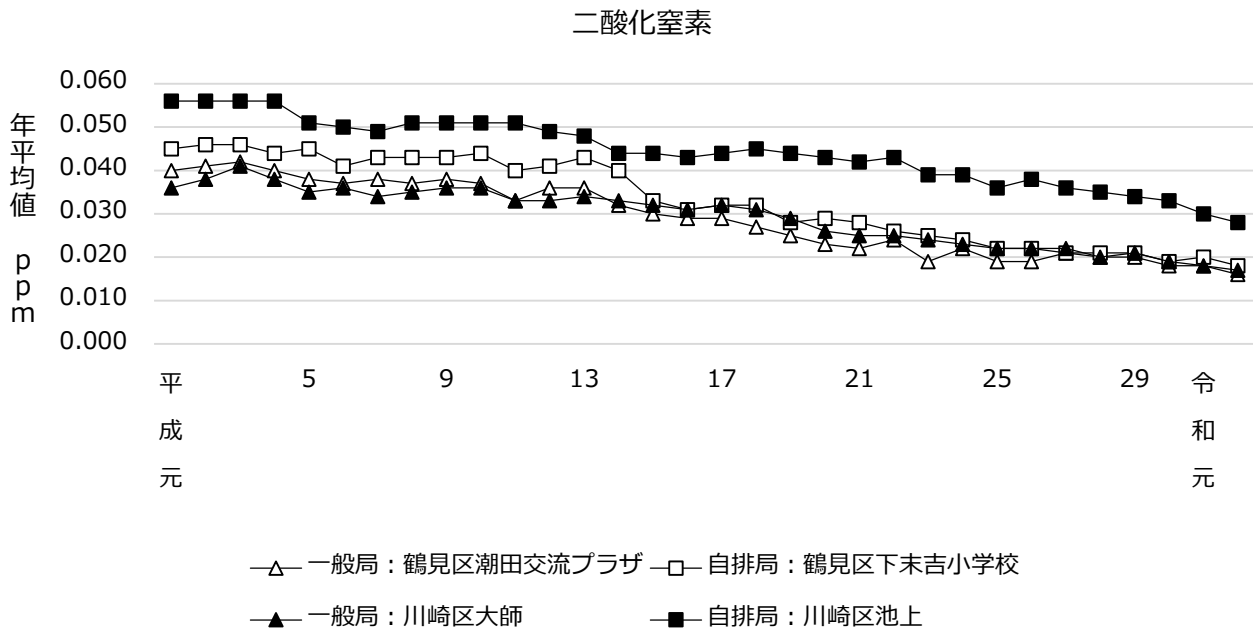
なお、令和 4 年（2022 年）3 月の川崎市地球温暖化対策推進基本計画の改定に合わせて、地球温暖化対策をさらに強化し、条例改正に伴う制度を検討していくため、令和 4 年（2022 年）5 月に「川崎市地球温暖化対策の推進に関する条例の改正に向けた重要施策の考え方について」として、環境審議会に諮問を行い、令和 4 年（2022 年）11 月に答申が行われた。

イ 大気

● 令和2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以下に低下

- ・ 令和2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1/4以下に低下してきている。

図表Ⅱ-62 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
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
28	0.020	0.021	0.020	0.035	0.003	0.002
29	0.020	0.021	0.021	0.034	0.004	0.003
30	0.018	0.019	0.019	0.033	0.003	0.002
令和元年度	0.018	0.020	0.018	0.030	0.003	0.002
2	0.016	0.018	0.017	0.028	0.003	0.001

(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

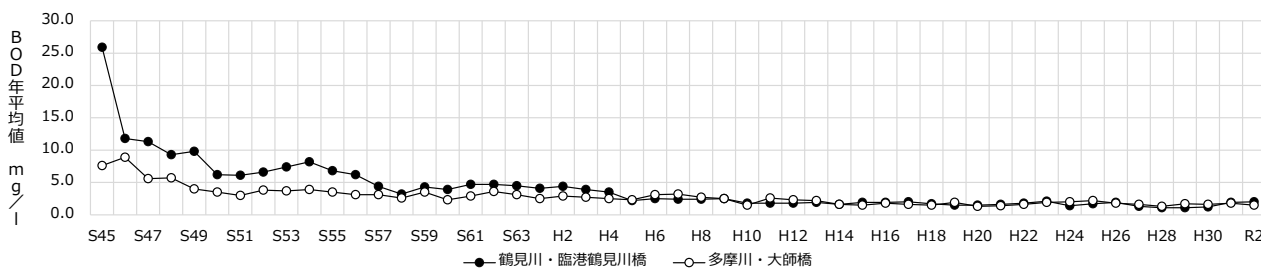
● 昭和 45 年代以降、鶴見川・多摩川ともに水質は大幅に改善が進んでおり、1~2mg/l で推移

- 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 年度）され、以降、平成 5 年度からは清流ルネッサンス 21（※）が開始、平成 9 年度には河川法が改正され、昭和 45 年度に比べて大幅に改善が進んできている。

※正式名称「水環境改善緊急行動計画」。地元市町村等と河川管理者、下水道管理者及び関係機関が一体となって、協議会を組織し、水質改善目標を定め、水環境改善事業を実施することを目的としたアクションプログラム

- 鶴見川は平成 5 年度に 2 mg/l 台まで改善、平成 10 年度には 1 mg/l 台まで改善が進み、以降若干の上下はあるものの 1~2mg/l で推移している。多摩川では平成 8 年度以降、大きな悪化なく、1~2mg/l で推移してきている。

図表Ⅱ-63 多摩川・鶴見川の BOD の年平均値の推移



(単位：mg/l)

区分	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63
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	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
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	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2						
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	1.2	1.9	2.0						
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	1.6	1.8	1.5						

(出所) 国土交通省「水文水質データベース」

(2) 立地企業等による環境への取組

- 大手企業を中心に再生可能エネルギー等の取組や省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組が展開
- 神奈川県、横浜市、川崎市と、岩谷産業、東芝ほか賛同企業と共同で、京浜臨海部での低炭素水素活用実証プロジェクトを推進

- ・京浜臨海部では、立地企業による新エネルギー導入、未利用エネルギーの有効利用、リサイクル等、環境に配慮した様々な取組が展開されている。環境に資する設備等の導入だけでなく、低炭素化製品の生産や技術開発、社内外を対象とした啓発活動や国際貢献活動など、多岐に渡る取組が年々増えている。
- ・横浜市では、日産自動車横浜工場のコージェネによる蒸気を、熱需要の大きいJ-オイルミルズ横浜工場へ供給する、分散型エネルギーシステムの排熱面的利用を、東京ガスエンジニアリングソリューションズの協力のもとに実現し、約3%の省エネルギーと約6%のCO₂排出量削減につなげている。
- ・川崎市では、立地企業によるライフサイクル全体を通じたCO₂削減等の環境への取組を顕彰する「低CO₂川崎ブランド」や川崎の特徴・強みを活かした地球規模での温室効果ガスの排出削減を推進する「川崎メカニズム」、"環境関連技術の見える化"をテーマとしたアイデアを選定する「かわさき環境ショーウィンドウ・モデル事業」、節電・省エネなどをはじめとした環境配慮行動を実践する生活や事業活動の中での取組を募集・表彰・発信する「スマートライフスタイル大賞」を設けているほか、平成23年(2011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、東芝エネルギーシステムズ、トヨタ自動車、豊田自動織機、トヨタエナジーソリューションズ、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を実施。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(2015年)7月より令和3年(2021年)3月まで実証試験を実施した。
- ・千代田化工建設、日本郵船、三井物産、三菱商事から構成される「次世代水素エネルギーチェーン技術研究組合(AHEAD)」は、水素の国際的なサプライチェーンの構築する実証事業として、令和元年(2019年)にブルネイ・ダルサラーム国内に水素化プラント、川崎臨海部に脱水素プラントを建設。令和2年(2020年)にブルネイで調達した水素を川崎臨海部に運搬、水素を分離し、東亜石油の発電施設で水素を用いた発電の実証を実施した。
- ・ENEOSは川崎製油所において、水素のキャリアである有機ハイドライド・メチルシクロヘキサン(MCH)から水素を取り出す実証として、令和3年(2021年)8月に、国内で初めて製油所の既存装置へのMCH投入に関する検討を開始した。AHEADがブルネイ・ダルサラーム国で製造したMCHを海上輸送し、MCHの受け入れから水素の製造・利用について、製油所で実稼働している設備を活用する一連のプロセスを実証する。

- ・ENEOSと横浜市は、令和3年（2021年）11月に、カーボンニュートラルポートの形成をはじめとする臨海部の脱炭素化を目指すことを目的に、水素サプライチェーン構築に向けた連携協定を締結し、水素の面的利用において重要な水素パイプライン等のインフラ整備を推進する。
- ・ENEOSと川崎市は、川崎臨海部を中心とした「水素社会の早期実現」に向けた相互連携・協力を促進するため、令和3年（2021年）11月に連携協定を締結した。川崎臨海部における水素エネルギーの供給インフラの構築や、その利用拡大等に向けた連携・協力関係の強化を目的としている。
- ・東京ガスと横浜市は、令和4年（2022年）1月に、東京ガス横浜テクノステーション（横浜市鶴見区）において行うメタネーションの実証試験に対して連携協定を締結した。隣接する横浜市下水道センター及びごみ焼却工場からバイオマス由来の資源（CO₂等）の供給を受け、都市ガスの主成分となるメタン（CH₄）を生成し、このカーボンニュートラルメタンの利活用のほか、水素の地産地消モデルを構築することで、臨海部における地域連携型の脱炭素のモデル地区形成を目指している。
- ・ENEOS、JERA、JFEホールディングスの3社は、京浜臨海部において水素・アンモニアの受入拠点およびサプライチェーンを構築し、供給事業を展開する可能性について具体的な検討を行うため、令和4年（2022年）4月に覚書を締結した。3社は、同区域における事業基盤を活かし、水素・アンモニアの受入・供給拠点の整備、水素・アンモニアの供給ネットワークの構築、水素・アンモニアの調達・輸送の協業について検討していく。

図表Ⅱ－64 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
	千代田化工建設(株)	水素キャリア	平成25年稼働
	CSDソーラー扇島太陽光発電所	太陽光発電	平成27年稼働
	(株)ユージェナ	バイオジェット・ディーゼル燃料製造実証	平成30年竣工
川崎市	東京電力リニューアブルパワー(株)・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
	東京電力リニューアブルパワー(株) 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
	ENEOS(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
	次世代水素エネルギーチェーン技術研究組合（AHEAD）	水素サプライチェーン実証	令和元年実施
	ENEOS(株)	有機ハイドライド・メチルシクロヘキサン（MCH）投入実証	令和3年開始
※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－65 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
(株)JERA 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
(株)レゾナック	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
J&T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
J&T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
ENEOS(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
(株)JERA 川崎火力発電所	高効率火力発電（MACCⅡ）	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 ウェステック神奈川	廃熱利用による自家発電施設	平成22年稼働
JFEスチール(株) JFE扇島火力発電所	コンバインドサイクル方式発電設備（新1号機）	令和元年稼働
東日本旅客鉄道(株)川崎発電所	コンバインドサイクル方式発電設備（1号機）	令和3年稼働
JFEエンジニアリング(株)	蓄電池実証事業	令和5年稼働予定

（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 新技術

(1) デジタル・トランスフォーメーション（DX）への取組状況

ア 県・市の取組

● 令和2年（2020年）10月の総務省による「自治体デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進計画」の策定より、県や市町村におけるDXの推進が加速している

- ・令和2年（2020年）10月に総務省は「自治体デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進計画」を策定しており、自治体におけるDXの着実な推進実施のために（1）組織体制の整備、（2）デジタル人材の確保・育成、（3）計画的な取組み、（4）都道府県による市区町村支援の取組みを実施し、推進体制の構築が望まれている。
- ・神奈川県では「かながわICT・データ利活用推進計画」を補完し、これを着実かつ効果的に推進することを目的とした「かながわICT・データ利活用推進戦略」を実施しており、県のDXの方向性として、デジタルを通して温かさや優しさを感じられる体験である「デジタル・エクスペリエンス」を重視している。幅広いデータを活用して県民ニーズを把握し、徹底した県民目線で県民サービスを企画、設計、導入、運用することで、県民一人ひとりに寄り添ったDXを目指している。
- ・横浜市では「横浜DX戦略」を令和4年9月に策定。“デジタルの恩恵をすべての市民、地域に行きわたらせ、魅力あふれる都市をつくる”ことを基本目的として、「デジタル×デザイン」をキーワードに、「行政」「地域」「都市」の3つのレイヤーで、DXの推進に取り組んでいる。
- ・川崎市では「川崎市デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進プラン」を実施しており、市ではDXを「デジタル技術とデータを活用した市民サービス向上と業務改革」と定義している。目指す姿としては「デジタル技術とデータを活用して、『誰でも、どこでも、便利に』行政サービスを利用することができるデジタル市役所の実現」とし、庁内や地域社会のデジタル化の推進を進めている。

図表Ⅱ－66 神奈川県・横浜市・川崎市のDXに関する戦略

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
戦略名	かながわICT・データ利活用推進戦略	横浜DX戦略	川崎市デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進プラン
期間	かながわICT・データ利活用推進計画に即して令和4年度まで実施	2022年から2025年までの4年間	令和4年度から令和7年度までの4年間
重点方針	戦略1 最新のICTの利活用 戦略2 サービスデザイン思考の導入 戦略3 デジタルデバイドの防止 戦略4 情報セキュリティの確保 戦略5 幅広いデータの利活用 戦略6 デジタル人材の確保・育成 戦略7 市町村支援・連携	重点方針1 「あなたのいる場所が 手続の場所になる」行政サービス実 現 重点方針2 「場所を選ばず組織を 越えて連携できる」ワークスタイル 実現 重点方針3 地域の交流と活動を支 えるミドルレイヤーのエンパワーメ ント 重点方針4 先行、先進のプロジェ クトを地域や都市レベルで展開・発 信 重点方針5 デジタル×デザインを 戦略的に推進する体制の強化 重点方針6 創発・共創とオープン イノベーションの仕組みづくり 重点方針7 セキュアで活用・連携 しやすいデータ基盤の整備	方向性1 利用者ニーズを踏まえた デジタル化の徹底 方向性2 対面・書面を前提としない行政サービスへの転換 方向性3 情報セキュリティ対策の 徹底 方向性4 システム運用費用の削減 に向けた取組 方向性5 職員の多様な働き方への 対応 方向性6 多様な主体との連携に向 けたデータ活用の推進 方向性7 誰もがデジタル化の恩恵 を受けることができる 社会の構築

(出所) 神奈川県資料、横浜市資料、川崎市資料より作成

(2) ドローンの活用状況

ア 県・市の取組

- 県はドローンの事業化に向けたマッチングやネットワーク構築などの取り組みを実施し、市は実証実験の支援を中心に行っている
- ・ 令和4年（2022年）12月に以下の三つの制度整備がなされたことで無人航空機のレベル4（有人地帯での目視外飛行）が可能となった。
 - ①機体認証……特定飛行を行うことを目的とする無人航空機の強度、構造及び性能について検査を行い、機体の安全性を確保する認証制度
 - ②無人航空機操縦者技能証明……無人航空機を飛行させるのに必要な技能（知識及び能力）を有することを証明する資格制度
 - ③運行ルールの整備……飛行計画の通報や飛行日誌の記載、事故・重大インシデントの報告、負傷者発生時の救護義務等の運航に係るルールの整備
- ・ 神奈川県では、ドローンを活用した社会的課題の解決を目指す「ドローン前提社会の実現に向けたモデル事業」や、産学公が連携し、ドローンのさらなる活用を議論する「かながわドローン前提社会ネットワーク」の2つの取組を実施している。
- ・ ドローンの実証実験に関する各種支援として、横浜市では、「I・TOP 横浜 実証ワンストップセンター」の開設を、川崎市では、「河川の実証フィールド提供」を実施している。

図表Ⅱ-67 神奈川県・横浜市・川崎市のドローンに関する取組

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
取組	・モデル事業 ・かながわドローン前提社会ネットワーク	・I・TOP横浜 実証ワンストップセンター	・河川等の実証フィールドとしての提供
概要	モデル事業では、ドローンを活用した様々な社会的課題の解決に向けた提案を募集し、課題を抱える市町村などとのマッチングを実施するとともに、かながわドローン前提社会ネットワークでは、市町村や企業、アカデミア等と連携し、個別の分野について重点的に社会実装化を議論する「分科会」等を開催	AI・IoT、自動走行、ドローン等の近未来技術の実証実験促進のため、必要な手続きの窓口相談の受付や実証実験のフィールドとなる土地や施設の管理者との調整などの支援を実施	頻発化する集中豪雨による河川の氾濫等の災害に対するICT等を活用した総合的な治水、浸水対策としてライブカメラの設置やドローンを活用した測量などの実証実験のフィールドの提供
URL	https://www.pref.kanagawa.jp/docs/k8d/drone/kanagawa_drone.html	https://www.city.yokohama.lg.jp/business/keizai/iot/itop/itoponesto.html	https://www.city.kawasaki.jp/530/page/0000107866.html

(出所) 神奈川県資料、横浜市資料、川崎市資料より作成

イ 企業による取組

- ・ ENEOSホールディングス株式会社と株式会社センシンロボティクスは、令和3年（2021年）、ドローンショーケース兼実証フィールド「ENEOSカワサキラボ」をENEOS川崎事業所の施設内に共同で開設した。石油精製プラントの遊休設備（配管・タンク等）を活用することで、実際の点検環境に近い形でドローンの稼働試験を行うことができる。

7 雇用

(1) 就業支援の施策、離職状況等

ア 就業支援の取組

- 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。
- ・ 就業支援として県・市ともに相談窓口の設置が中心に行われている。また、横浜市や川崎市では就業情報に関する情報発信を行う独自のポータルサイトを開設している。
- ・ 厚生労働省神奈川労働局、神奈川県、横浜市、川崎市、公益財団法人産業雇用安定センターは、JFE スチール株式会社東日本製鉄所（京浜地区）が令和 5（2023）年 9 月末を目途に高炉等を休止することに伴い、取引先関連事業者の雇用への影響を考慮し、「JFE スチール株式会社の高炉等休止に係る関係行政機関連携本部雇用部会」を令和 4（2022）年 3 月に設置。取引先関連事業者向け支援施策説明会・相談会、求職者向け特別相談窓口の設置、合同企業面接会といった支援施策を実施している。

図表Ⅱ－68 神奈川県・横浜市・川崎市の就業支援に関する取組

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
取組①	・ かながわ若者就職支援センター	就職応援ポータルサイト「ハマワーク」	川崎市就業支援室「キャリアサポートかわさき」
概要①	39歳以下の方を対象とした神奈川県が設置する就労支援施設。国の機関であるハローワークと連携し、キャリアカウンセリングや就職活動のノウハウを身につけるグループワーク、職場体験などの就職支援プログラムを実施し、若者の就職活動を支援している	主に横浜市内の就職活動応援施設や就職支援に関する情報を記載したポータルサイト	総合相談窓口を開設し、就業マッチングの実施や、労働・生活・住居の相談等を受け付けており、川崎・麻生区役所での「出張相談」などを実施
URL①	https://www.kanagawa-wakamono.jp/	https://www.city.yokohama.lg.jp/business/koyo-syugyo/hataraku/hamawork.html	https://cs-kawasaki.com/
取組②	シニア・ジョブスタイル・かながわ	横浜市中央職業訓練校	就職応援ポータルサイト「JOB-L（ジョブ得る）かわさき」
概要②	40歳以上の方を対象とした神奈川県が設置する就労支援施設。国の機関であるハローワークと連携し、キャリアカウンセリングや各種セミナー、専門相談などを実施し、中高年の就職活動を支援している	職業に必要な技能や知識を習得し、就職を希望する方を対象に訓練を実施する職業能力開発施設。学科の知識だけでなく、就職活動の指導にも大きく力を入れており、キャリア・コンサルタントの講師が、訓練生の相談に親身に応じ、書類の書き方、面接の受け方など、実践的な就職活動のノウハウを指導	川崎市及び国や県、民間企業などが実施する就業支援事業や生活支援制度、就業関連イベントや求人情報、その他女性の活躍やブラック企業などに関する特集などを掲載している川崎市内の安定した雇用を目的とした、就業支援情報サイト
URL②	https://www.pref.kanagawa.jp/docs/z4r/cnt/f70015/index.html	https://www.city.yokohama.lg.jp/business/koyo-syugyo/shokugyokunren/	https://kawasaki.mypl.net/job-l/

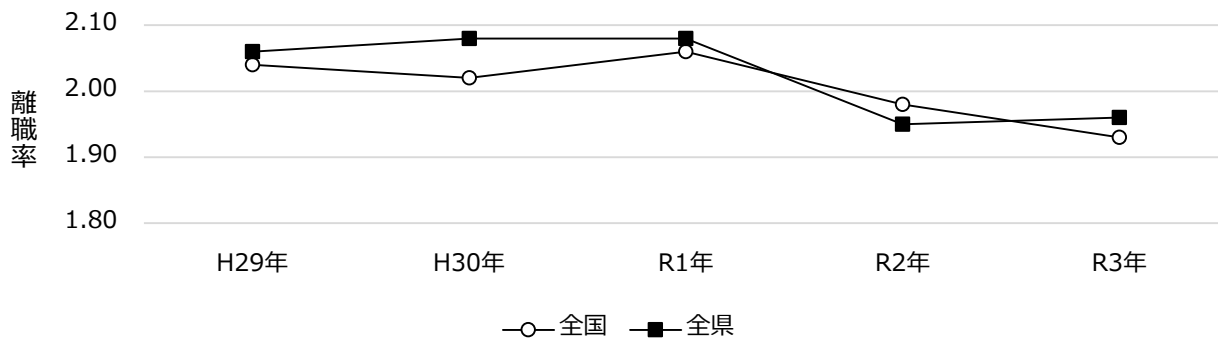
(出所) 神奈川県資料、横浜市資料、川崎市資料より作成

イ 離職状況

●令和 2 年度を除いて、神奈川県は全国の離職率より高い

- ・令和 2 年度に全国・全県ともに離職率が 2%を下回った。
- ・令和 2 年度を除いて、神奈川県は全国の離職率よりも高くなっている。

図表 II - 69 全国・全県の離職率の推移（事業所規模 5 人以上）



区分	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年
全国	2.04	2.02	2.06	1.98	1.93
全県	2.06	2.08	2.08	1.95	1.96

(出所) 神奈川県「毎月勤労統計調査」

8 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(1996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(1996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(2010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。その後のターミナル拡張工事や後述する新飛行経路の運用開始や国際線の大幅な増便などを経て、平成26年(2014年)7月には今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針として、首都圏空港(羽田空港、成田空港)の年間発着回数について東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会以降100万回を目指すとした。

なお、ここまでに至るに当たって、国は平成25年(2013年)9月、75万回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(2014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(2016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、東京2020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、令和2年(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り組むことを確認した。

令和元年8月7日の第5回協議会において、国はこれまでの協議会に対する対応等の回答と新経路を運用したい旨を発言、対して関係自治体からもスケジュールに基づいた機能強化及びしっかりと安全対策を求める旨を発言の上、翌8日に令和2年3月29日からの新飛行経路の運用開始・国際線50便の増便について発表された。

その後、新型コロナウイルス感染症拡大による減便があったが、令和2年（2020年）3月29日から新飛行経路の運用は開始された。

（出典：羽田空港のこれから v.6.2）

また、平成26年（2014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（羽田グローバルウイングズ）と川崎市殿町（キングスカイフロント）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（2016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（2017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（2017年）10月に現場に着手し、「多摩川スカイブリッジ」として、令和4年（2022年）3月に開通した。

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（2008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（2010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（2010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（2011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（2014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。なお、令和4年（2022年）9月より東京港港湾計画9次改訂に向けて調査検討委員会が立ち上げられた。

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。

なお、「神奈川県地域防災計画」については、常に社会情勢の変化等を反映させる必要があることから、毎年検討を加え、必要があると認めるときは修正するとし、各計画の修正を令和4年（2022年）3月に実施した。

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（1977年）に策定し、令和2年（2020年）3月に、最新の知見に基づく被害想定調査結果を受けて、同計画の修正を実施した。

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（2014年）4月に策定した。

また、平成30年（2018年）3月に平成30年度から平成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。

なお、令和2年度に計画の改定を予定していたが、コロナ禍で改定を延期してきた。この間、脱炭素社会の実現に向けて、行政課題や社会情勢が大きく変化しており、「神奈川県地球温暖化対策計画」と一体的に推進する必要があるため、令和5年度、地球温暖化対策計画の全面改定の際に一本化する予定である。

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（1997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（2017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（2018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『多様な人・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している。主な内容は次のとおり。

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、公的な研究開発機関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惹きつ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、減災目標を達成するためのアクションプランである「横浜市地震防災戦略」や減災に対する意識を高めるために策定された「よこはま地震防災市民憲章」に基づき令和3年（2021年）に計画修正がなされた「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（2018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おり、令和4年（2022年）5月に以下の通り中間評価結果が公表された。

【2年間の進捗状況に関する評価区分】

- A 1. アクションプログラムに掲げた目標を達成した
- A 2. 目標達成に向け概ね予定どおりに取組を推進した
- B. 概ね予定どおりに取組を推進したが、目標達成に向けた課題も顕在化した
- C. 取組推進に支障となる課題が顕在化したため、遅れが生じた
- D. 取組を推進した結果、アクションプログラムの見直しが必要になった

【今後の方向性に関する評価区分】

- I. 現状のまま取組を継続する
- II. 現状の取組を一部見直して継続する
- III. 現状の進め方を見直す
- IV. アクションプログラムを再設定した上で、取組の進め方を新たに整理する

【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
 - ・南渡田地区の拠点形成
 - ・キングスカイフロントの効果波及⇒2年間の進捗状況/評価 A2 今後の方向性/評価 IV
- 2. 資産活用・投資促進プロジェクト
 - ・新たな投資促進制度等の構築
 - ・土壌汚染対応の円滑化⇒2年間の進捗状況/評価 B 今後の方向性/評価 II
- 3. 水素エネルギー利用推進プロジェクト
 - ・広域水素ネットワークの構築
 - ・水素利用の促進

- ⇒2年間の進捗状況/評価 A2 今後の方向性/評価 IV
4. 低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト
- ・臨海部エリアの低炭素化の推進
 - ・脱炭素化に貢献する技術革新等
- ⇒2年間の進捗状況/評価 A2 今後の方向性/評価 IV
5. 港湾物流機能強化プロジェクト
- ・港湾施設の機能強化
- ⇒2年間の進捗状況/評価 A2 今後の方向性/評価 II
6. 臨海空間を活かした地域活性化プロジェクト
- ・新たな賑わいの創出
 - ・ニューツーリズムの創出
- ⇒2年間の進捗状況/評価 C 今後の方向性/評価 III
7. 世界に誇れる人材育成プロジェクト
- ・臨海部エリア全体の教育プログラムの実施(技能人材、高度人材)
- ⇒2年間の進捗状況/評価 B 今後の方向性/評価 II
8. 働きたい環境づくりプロジェクト
- ・就業者の交流機能の導入
 - ・子育て支援施設の充実
- ⇒2年間の進捗状況/評価 C 今後の方向性/評価 III
9. 緑地創出プロジェクト
- ・共通緑地の整備
 - ・臨海部の良質な緑地の整備
- ⇒2年間の進捗状況/評価 C 今後の方向性/評価 III
10. 職住近接促進プロジェクト
- ・就業者等の実態を捉えた生活環境のあり方の整理
- ⇒2年間の進捗状況/評価 C 今後の方向性/評価 III
11. 企業活動見える化プロジェクト
- ・PR活動の推進
 - ・子どもの学習機会の仕組みの確立
- ⇒2年間の進捗状況/評価 B 今後の方向性/評価 II
12. 災害対応力向上プロジェクト
- ・地域全体の連携の仕組みづくり
 - ・就業者や来訪者の安全確保
- ⇒2年間の進捗状況/評価 B 今後の方向性/評価 II
13. 交通機能強化プロジェクト
- ・基幹的交通軸の整備・新たな交通ネットワーク形成・通勤環境向上
- ⇒2年間の進捗状況/評価 C 今後の方向性/評価 III

② 川崎臨海部再編整備の基本方針

川崎市では、平成 8 年（1996 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（2009 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（2008 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（2013 年）3 月に「塩浜 3 丁目周辺地区整備基本方針」を策定している。同方針では、更新を控えた公共施設が多く集積しているエリアを「機能導入・有効活用推進地区」として、公共施設等の更新整備を「1. 臨海部の活性化に資する機能導入」「2. 臨海部の産業成長を支える交通機能の強化」「3. 安全・安心、快適で魅力ある地区形成」の 3 つの基本的な考え方に基づき実施することとしている。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（2017 年）5 月に策定している。

塩浜 3 丁目周辺地区内の皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道について、大型車の路上駐停車が多いことや緑道、道路沿道にごみが不法投棄されるなどの課題を抱えていることから、皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道を一体に利用することで地域環境改善を図る取組の事前調査として、令和 3 年（2021 年）6 月にサウンディング型市場調査（個別対話）を実施した。

調査結果を踏まえて、令和 3 年（2021 年）11 月には「皐橋水江町線沿道及び池上新町南緑道の一体利用による地域環境改善事業」という川崎市の入札で以下の提案をした山崎製パンが選定され、令和 5 年（2023 年）4 月頃の供用に向けて進められている。

- ・公園（緑道）内にコンビニエンスストアを設置し、店舗内と屋外テラスにカフェスペースを設ける
- ・園内には、休憩・くつろぎスペースとなるベンチ、花壇、芝生を設置するとともに、自然をいかした散歩道を整備する
- ・交通レスト機能用地には、公園（緑道）付近に普通車用駐車場を、離れた位置に大型車用駐車場を整備するとともに、歩行者の安全を確保するため、公園やコンビニエンスストアにつながる歩道を整備する
- ・子ども向けイベントの実施や地区清掃への参加、地区の諸課題への対応など、地域住民や地元企業と連携し、地域の環境改善・魅力向上に取り組む

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。

なお、本格的な土地利用が行われるまでの間、「浮島 1 期埋立地暫定土地利用基本方針」に基づいて、地区内の一部（約 4.7ha）を有償で暫定的に貸付を行っており、令和 4 年（2022 年）2 月には土地の暫定利用を希望する事業者公募している。

⑦ 南渡田地区拠点整備基本計画

川崎市では、令和 4 年（2022 年）8 月、南渡田地区において次世代の臨海部を牽引する新産業拠点を形成するため、拠点形成のコンセプトや土地利用方針等を取りまとめた「南渡田地区拠点整備基本計画」を策定した。

臨海部の取組の方向性と国が目指す方向性は、カーボンニュートラルの推進やマテリアルの強化などの骨格部分で重なり、臨海部の発展・進化が社会課題の解決につながることから、南渡田地区は、臨海部がさらなる進化を遂げるためのトリガーとして、100 年先を見据えた価値創出とそれを支える人材集積を追求し、革新的なマテリアルを生み出す研究開発機能の集積により社会課題の解決及び国際競争力の強化を実現する「マテリアル（素材）から世界を変える産業拠点」の形成を目指すとしている。

土地利用方針としては、①多様な産業機能・産業支援機能の導入を図り、革新的な素材・製品・技術を生み出し社会課題の解決や国際競争力の強化を実現する拠点形成、②新たな拠点にふさわしい質の高い賑わい機能、憩い・交流機能等の導入により、高度技術を有する企業・研究人材の集積やオープンイノベーションの創出に資する良好な就業環境の形成、③既存産業と親和性が高い様々な機能導入を図り、研究・生産機能の効率化、周辺産業への効果波及や臨海部全体の産業の高度化を先導する拠点形成を進める。

⑧ 川崎市地域防災計画・川崎市地震防災戦略・かわさき強靱化計画

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（2011 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。

さらに平成 28 年（2016 年）3 月には国土強靱化基本法及び国土強靱化基本計画に基づき「川崎市国土強靱化地域計画」を策定し、川崎市地震防災戦略と連携して取組を推進していたが、近年の災害の頻発化・激甚化を踏まえてこれまで以上の強靱な地域づくりの必要性が増していることから「かわさき強靱化計画」として統合し、令和 3 年（2021 年）3 月に策定、令和 4 年（2022 年）3 月に改訂した。

同計画において臨海部は市内の危険物施設等の大半があることから広域複合災害が発生する可能性を懸念されており、災害対応力の向上と関係機関の連携強化を図るため、防災協議会や防災訓練の開催による連携強化に取り組んでいる。

⑨ 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（2013 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 29 年（2017 年）11 月に改定した「川崎市臨海部防災対策計画」について、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」の修正等を踏まえた見直しを進め、令和 2 年（2020 年）3 月に東京国際空港の機能強化による新飛行経路の運用が開始されることを踏まえた航空機事故に関する項目の追記修正を行った。

⑩ 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針

川崎市では、令和3年（2021年）3月、川崎臨海部への通勤環境の改善及び交通機能強化の実現に向けた「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」を策定した。臨海部が目指す交通ネットワークの将来像及びこれを構成する基幹的交通軸及び各交通拠点の役割や機能、交通ネットワーク形成の考え方やプロセス等の中長期的な交通機能の強化に向けた方向性と今後の取組を示している。

令和3年度から令和7年度までの5年間の取組計画

①交通基盤の整備

- ・各交通拠点の整備の方向性（端末交通の結節等）について検討
- ・大師橋駅前交通広場の整備

②基幹的交通軸の整備

- ・臨海部中央軸にBRTの導入（令和4年度 川崎駅～水江町）
- ・臨海部中央軸にBRT路線を新設（令和6年度以降 川崎駅～東扇島）
- ・BRT（臨海部中央軸）の更なる機能強化について検討
- ・浜川崎・南渡田アクセス軸及び臨海部横断軸について、BRTによる補完の検討
- ・川崎アプローチ線及び東海道貨物支線貨客併用化の整備

③端末交通の利用環境整備

- ・羽田連絡道路の整備に伴いバス路線を新設（大師橋駅～羽田空港方面）
- ・企業送迎バスの共同運行や利用環境の整備東扇島、キングスカイフロント、京急大師線沿線等）
- ・臨海部地域を自動運転走行等の新技術の実証フィールドとして、臨海部企業との協働による展開を図るなど、次世代モビリティ等の新たな移動手段の導入に向けた検討

④交通機能強化に有効な取組

- ・交通基盤の整備、BRT導入や交通拠点整備の機会を捉え、時差通勤や公共交通利用への転換等の啓発活動等、交通機能強化に有効な取組を推進

(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(1995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(1996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(2008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(1983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(1984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(2010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(1998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(2014年)8月に設置された。

令和元年(2019年)8月に第五回協議会実施後、羽田空港における新飛行経路の運用開始と国際線増便が発表され、令和2年(2020年)3月より運用が開始された。

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(2014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（2011 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（2009 年）6 月に発足した。観光シンポジウム等を通じて共通課題の検討や広報活動などの取組を進めている。

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 77 事業所・団体 ※令和 4 年（2022 年）7 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（2003 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（2013 年）9 月に横浜市経済局に移管された。

② 横浜港カーボンニュートラルポート臨海部事業所協議会

臨海部の脱炭素化を効果的に進めるため、事業規模が大きく、CO₂ 排出量の削減や水素等次世代エネルギーの活用等環境対策に熱心に取り組まれている横浜市臨海部の事業者と学識経験者及び行政機関が情報共有し連携しながら、脱炭素化に向けた取組を促進することを目的として、令和 4 年（2022 年）8 月に設立した。

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（2003 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（2018 年）7 月に、現協議会名へ改称した。

② 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。

③ 川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会・川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会

川崎市内の京浜臨海部のコンビナート立地企業等（現在 64 団体 ※令和 4 年（2022 年）8 月現在）で構成する協議会で、川崎臨海部（川崎港）におけるカーボンニュートラルコンビナート及びカーボン

ニュートラルポートの形成に向け、官民連携によるプラットフォームを組織し、企業間連携によるプロジェクト創出の取組を行うことを目的として、令和4年（2022年）8月に設立した。

④ 京浜臨海部水素ネットワーク協議会

川崎市では、平成25年（2013年）に、関係企業や学識経験者等との連携により、「川崎臨海部水素ネットワーク協議会」を設立し、平成27年（2015年）には「水素社会実現に向けた川崎水素戦略」策定、同戦略に基づくリーディングプロジェクトの創出・推進など、全国に先駆けた取組を実施している。

こうした取組を踏まえて、令和32年（2050年）のカーボンニュートラル実現に向け、水素を含めたカーボンニュートラルに資する取組を創出・推進するべく、令和4年（2022年）5月には前述した「川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会」及び「川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会」を新たに設置した。

さらに水素に関する取組についても加速・拡大していくため、「川崎臨海部水素ネットワーク協議会」を「京浜臨海部水素ネットワーク協議会」に改称するとともに、新たに4社の参画企業（現在29団体 ※令和4年（2022年）8月現在）を得て拡大している。

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（2004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

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 818 事業所に対してアンケート調査を実施した。

図表Ⅲ－1 アンケート調査対象

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

(2) 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。

(3) 調査実施時期

令和 4 年 7 月～令和 4 年 12 月

(4) 調査項目

以下の分野別に調査項目を設定した。

図表Ⅲ－2 アンケート調査項目

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

(5) 回収状況

図表Ⅲ－3 配布・回収状況

項目	事業所数	備考
A. 調査対象事業所数	818事業所	協議会により選定 (内訳 横浜市：364事業所 川崎市：454事業所)
B. 調査対象母数	769事業所	事業所の統廃合や宛先不明等により除外となった49事業所を除く (内訳 横浜市：335事業所 川崎市：434事業所)
C. 有効回収数	472事業所	有効回答率61.4% (内訳 横浜市：194事業所 川崎市：258事業所、無回答：20事業所)

2 調査結果

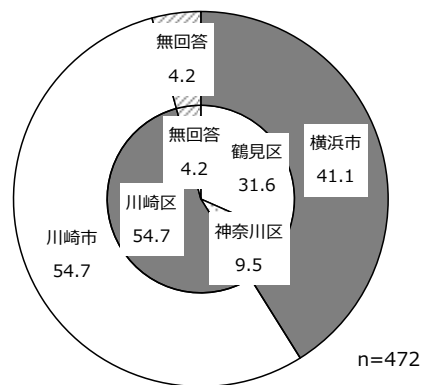
(1) 回答事業所の概要

ア 所在地

● 所在地は、「横浜市」が 41.1%、「川崎市」が 54.7%

・ 回答事業所の所在地は「横浜市」が 41.1%、「川崎市」が 54.7%である。

図表Ⅲ-4 所在地（回答事業所）

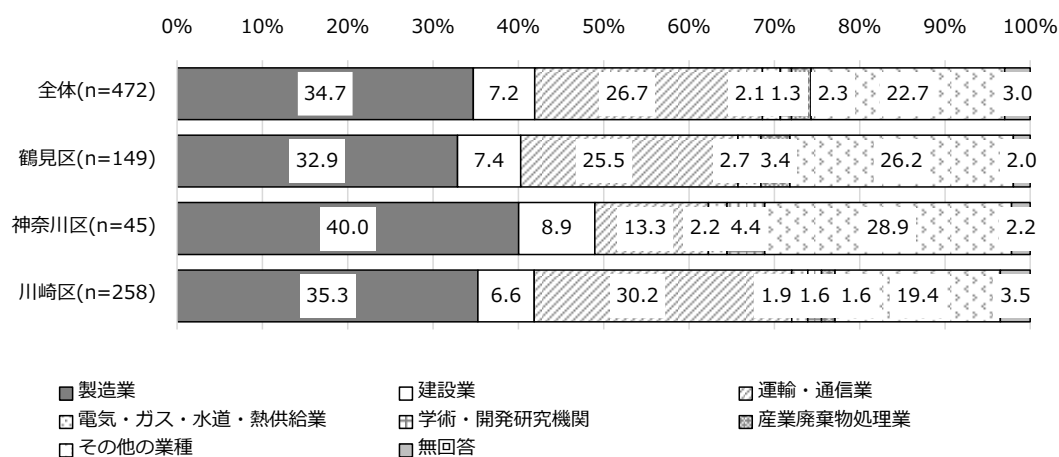


イ 業種

● 業種は、「製造業」が 34.7%、「運輸・通信業」が 26.7%、「建設業」が 7.2%

- ・ 回答事業所全体の業種は、「製造業」が 34.7%、「運輸・通信業」が 26.7%で、「建設業」が 7.2%と、上位 3 業種合計は 68.6%と 6 割以上を占めた。その他では「電気・ガス・水道・熱供給業」(2.1%) や「産業廃棄物処理業」(2.3%) と少数である。
- ・ 行政区別で見ても、「製造業」が鶴見区 (32.9%)、神奈川区 (40.0%)、川崎区 (35.3%) とともに最も多く、次いで「運輸・通信業」が鶴見区 (25.5%)、神奈川区 (13.3%)、川崎区 (30.2%) の順である。

図表Ⅲ-5 業種

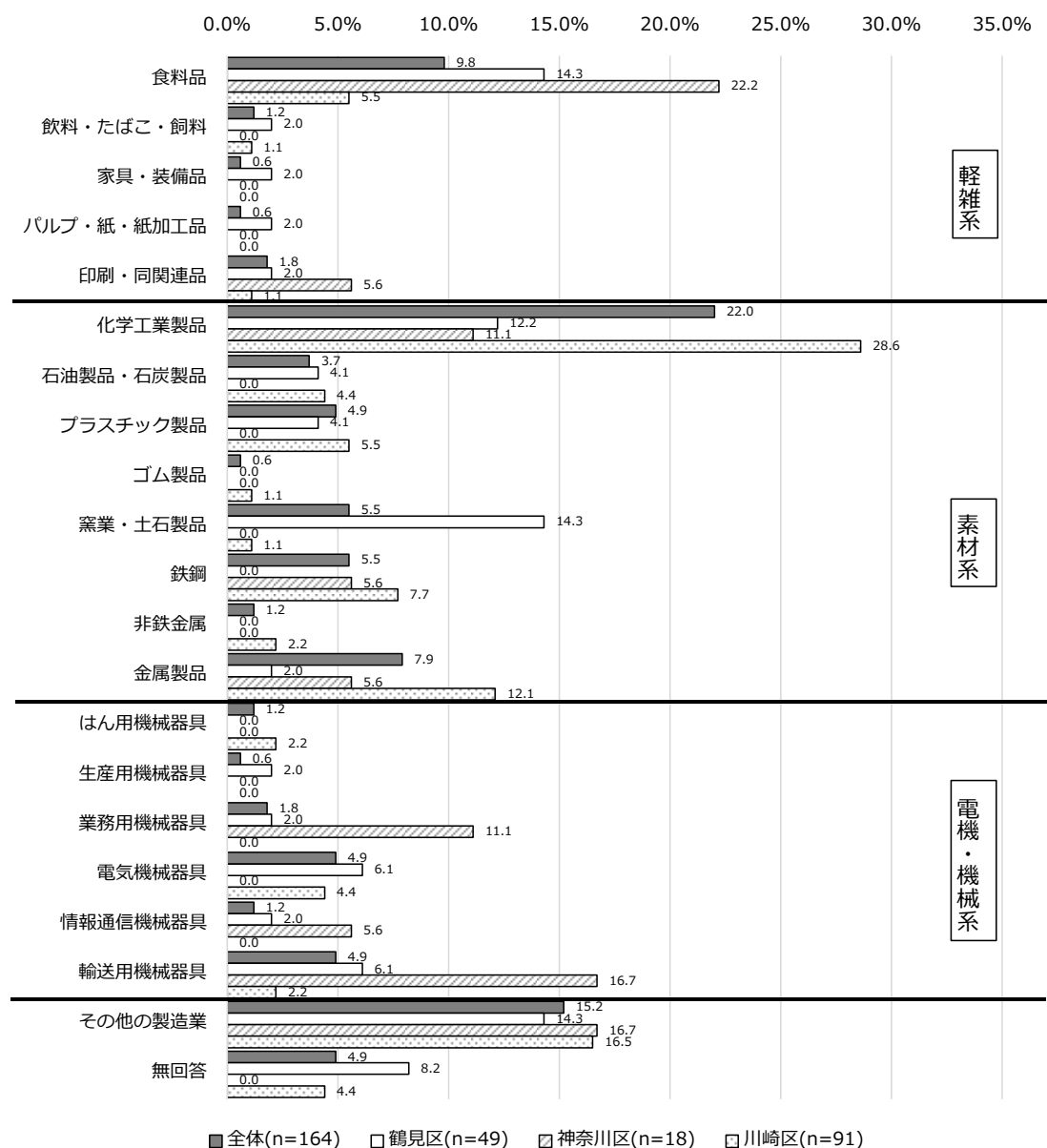


ウ 主な製造品（製造業のみ）

● 製造業では、「化学工業製品」が最も多く、次いで「食料品」、「金属製品」の順となっている。

- ・ 製造業者の主な製造品は、全体では「化学工業製品」（22.0%）が最も多く、次いで「食料品」（9.8%）、「金属製品」（7.9%）の順となっている。
- ・ 行政区別に見ると、鶴見区では「食料品」、「窯業・土石製品」、がともに14.3%で最も多く、次いで「化学工業製品」が12.2%である。神奈川区では「食料品」（22.2%）が最も多く、次いで「輸送用機械器具」（16.7%）の順である。川崎区では「化学工業製品」（28.6%）が最も多く、次いで「金属製品」（12.1%）の順である。
- ・ 「繊維工業品」「木材・木製品」「なめし革・同製品・毛皮」「電子部品・デバイス・電子回路」の回答はなかった。

図表Ⅲ-6 主な製造品（製造業のみ）

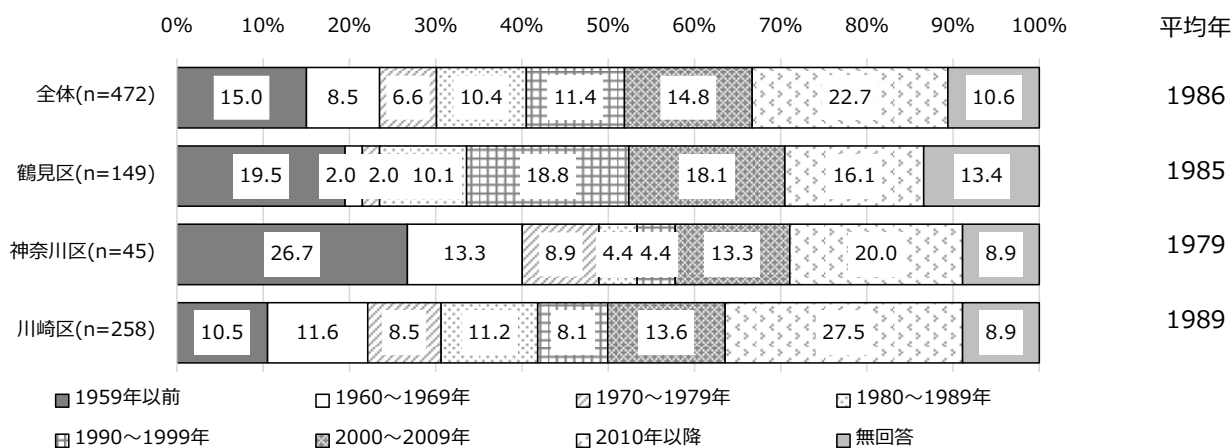


工 操業開始年

● 操業開始年は平均で 1986 年。鶴見区、神奈川区は操業開始後 60 年以上の古い事業所が多く、川崎区は 2010 年以降操業の事業所が 3 割近くとなっている。

- ・ 操業開始年は、全体では「2010 年以降」(22.7%) が最も多く、次いで「1959 年以前」(15.0%)、「2000～2009 年」(14.8%) の順である。2000 年代以降の事業所で 4 割近くとなっている。
- ・ 行政区別に見ると、鶴見区では「1959 年以前」が 19.5% と最も多く、神奈川区では 26.7% と 3 割弱の事業所が占めている。一方、川崎区では「2010 年以降」が 27.5% で最も多くなっており、対照的な結果である。

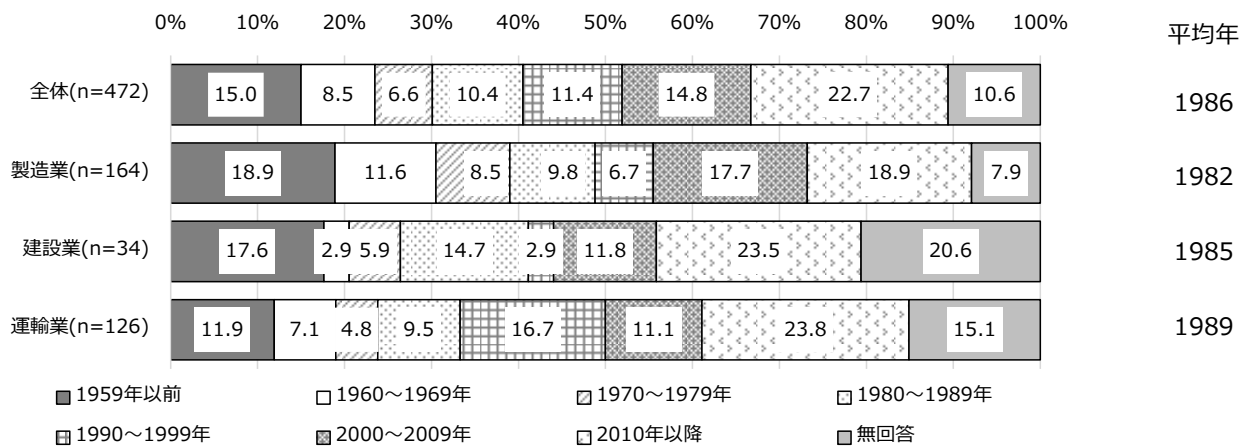
図表Ⅲ-7 操業開始年



- 製造業の操業開始年は平均で 1982 年、建設業は 1985 年、運輸業は 1989 年
- 製造業は 1960 年代以前が約 3 割、一方、運輸業は 1990 年代以降が 5 割強

- ・業種別に操業開始年を見ると、製造業では「1959 年以前」と「2010 年以降」がともに (18.9%) で最も多く、平均で 1982 年と全体よりも操業開始が古い。
- ・建設業では「2010 年以降」(23.5%) が最も多く、新たな事業所の操業が目立っている。
- ・運輸業では「2010 年以降」(23.8%) が最も多いが、次いで「1990～1999 年」が 16.7% となっている。

図表Ⅲ-8 操業開始年 業種別

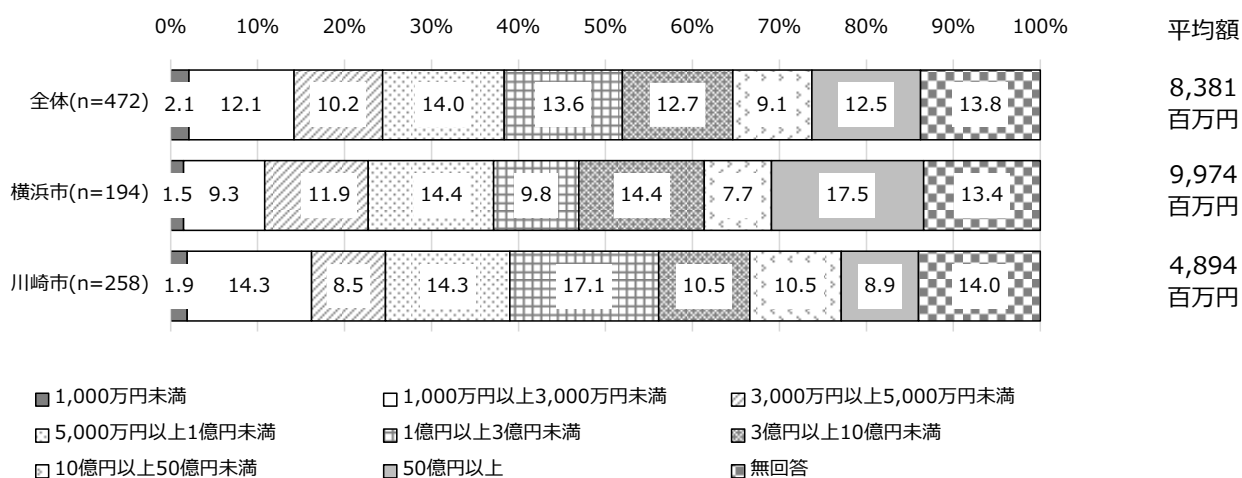


才 資本金・出資金

● 資本金・出資金の額は、横浜市は「50億円以上」が17.5%、川崎市は「1億円以上3億円未満」が17.1%で最多

- ・回答事業所全体の資本金・出資金は「5,000万円以上1億円未満」(14.0%)が最も多く、次いで「1億円以上3億円未満」(13.6%)、「3億円以上10億円未満」(12.7%)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」(17.5%)と最も多く、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、平均額では約100億円である。川崎市では「1億円以上3億円未満」(17.1%)、次いで「1,000万円以上3,000万円未満」と「5,000万円以上1億円未満」(14.3%)となっており、中小規模の事業所が比較的多く、平均額は約50億円である。

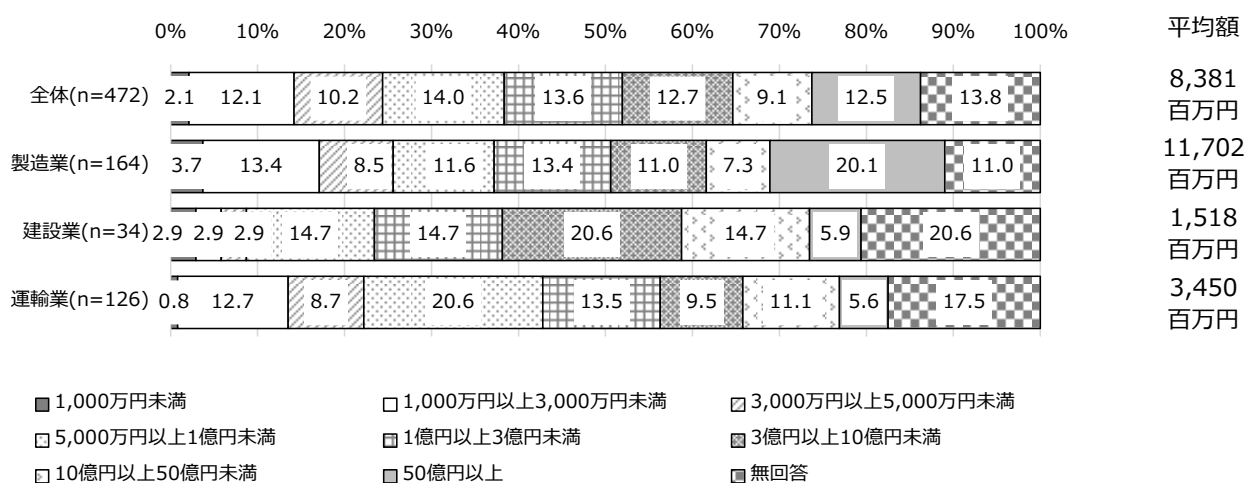
図表Ⅲ-9 資本金・出資金



● 製造業の資本金・出資金は平均で 11,702 百万円と突出しており、建設業は 1,518 百万円、運輸業は 3,450 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」（20.1%）と最も多い、一方で「5,000 万円未満」の合計は 25.6%と、二極分化の傾向となっている。平均額では 11,702 百万円と全体を上回っている。
- ・建設業では、「5,000 万円以上 50 億円未満」の合計で 64.7%と 6 割以上を占め、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、「5 千万円以上 1 億円未満」（20.6%）が最も多く、「1 億円以上 3 億円未満」（13.5%）、「1,000 万円以上 3,000 万円未満」（12.7%）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



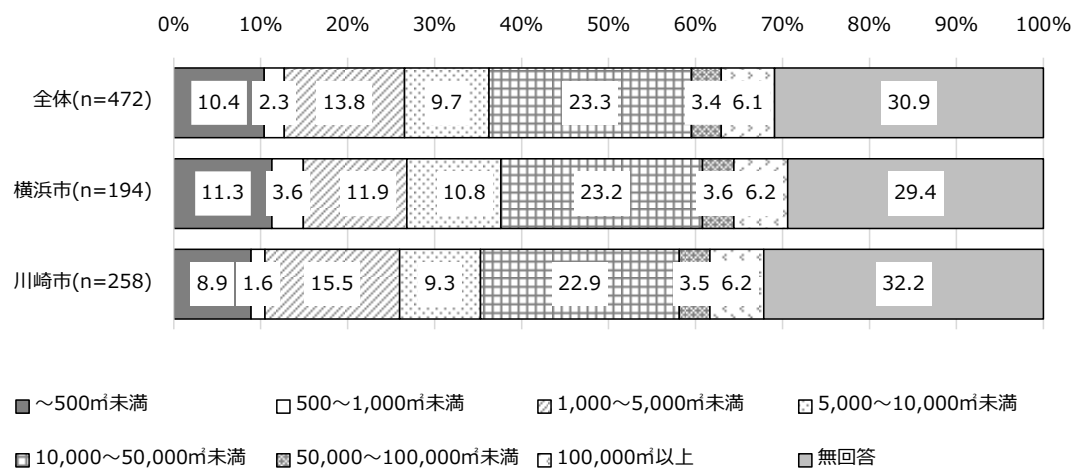
カ 事業所面積

【敷地面積】

● 敷地面積「10,000～50,000㎡未満」の事業所が全体の23.3%。

- ・ 回答事業所全体の敷地面積は「10,000～50,000㎡未満」(23.3%)が最も多く、次いで「1,000～5,000㎡未満」(13.8%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別で見ても、「10,000～50,000㎡未満」横浜市(23.2%)、川崎市(22.9%)が最も多く、次いで「1,000～5,000㎡未満」横浜市(11.9%)、川崎市(15.5%)の順である。

図表Ⅲ-11 事業所面積（敷地面積）

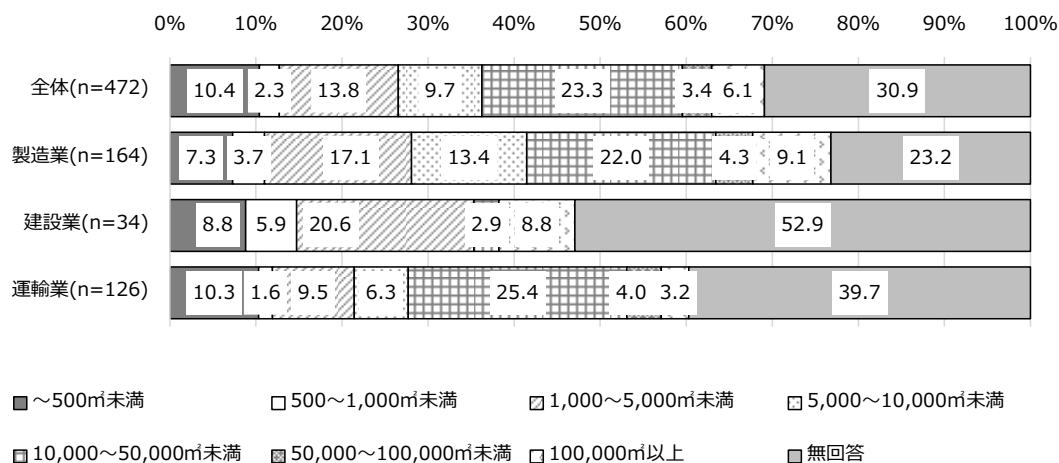


● 製造業、運輸業とも「10,000～50,000㎡未満」の事業所が最も多く、建設業では「1,000～5,000㎡未満」の事業所が最多

● 「100,000㎡以上」の大きな敷地面積の事業所は製造業、建設業で1割近くを占める

- ・ 業種別に敷地面積を見ると、「10,000～50,000㎡未満」が製造業(22.0%)、運輸業(25.4%)で最も多いが、運輸業では「～500㎡未満」(10.3%)と小規模事業所の比率も高い。一方、建設業は「1,000～5,000㎡未満」(20.6%)と中規模事業所が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-12 事業所面積（敷地面積） 業種別

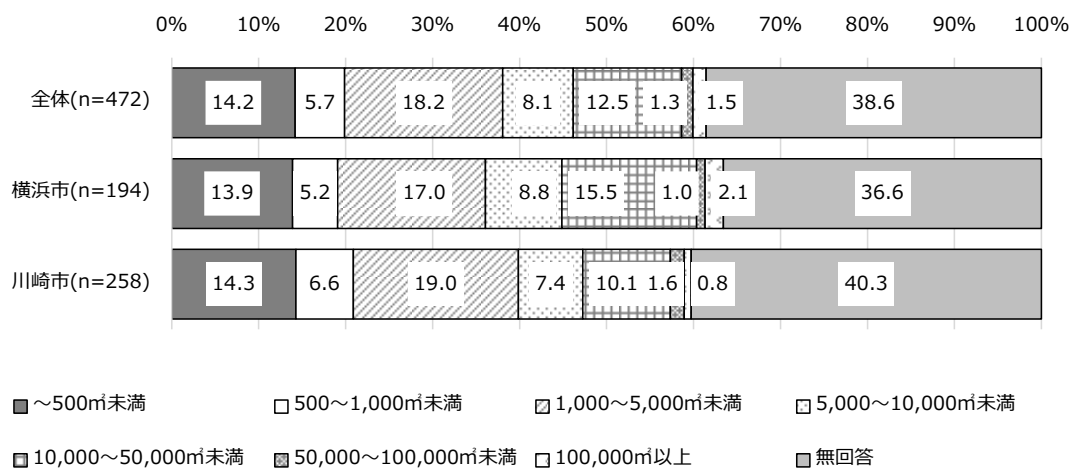


【建築面積】

● 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」（18.2%）が最も多く、次いで「～500㎡未満」（14.2%）である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「1,000～5,000㎡未満」が横浜市（17.0%）、川崎市（19.0%）でともに最も多いが、横浜市は次いで「10,000～50,000㎡未満」（15.5%）であるのに対し、川崎市は「～500㎡未満」（14.3%）と小規模の事業所の割合が多い。

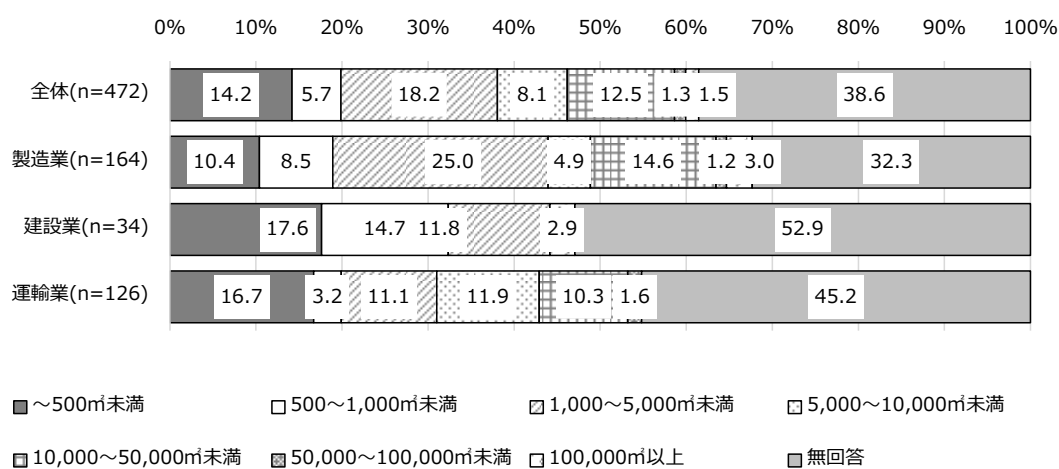
図表Ⅲ-13 事業所面積（建築面積）



● 建設業・運輸業は「～500㎡未満」の事業所が最も多く、製造業では「1,000～5,000㎡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」(25.0%)が最も多く、次いで「10,000～50,000㎡未満」(14.6%)の順であるが、「～500㎡未満」も10.4%と規模の小さい事業所も一定程度見られる。
- ・建設業は「～500㎡未満」(17.6%)が最も多く、次いで「500～1,000㎡未満」(14.7%)となっており、3割強を占める。
- ・運輸業は「～500㎡未満」(16.7%)が最も多く、次いで「5,000～10,000㎡未満」(11.9%)であるが、「1,000～5,000㎡未満」(11.1%)、「10,000～50,000㎡未満」(10.3%)と偏りが少ない。

図表Ⅲ-14 事業所面積（建築面積） 業種別

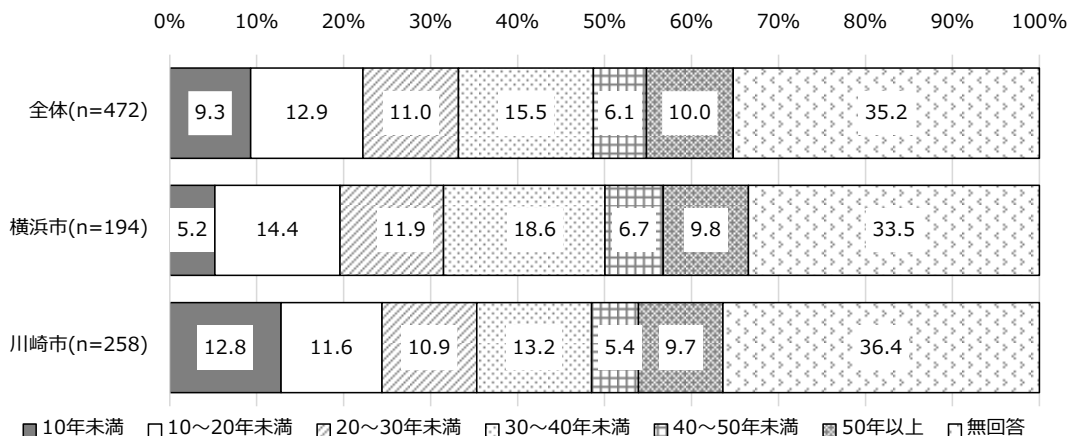


キ 建築年数

● 建築年数は「30～40年未満」(15.5%)が最多

- ・回答事業所全体の建築年数は「30～40年未満」(15.5%)が最も多い。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「30～40年未満」(18.6%)が最も多く、次いで「10～20年未満」(14.4%)である。一方、川崎市は「30～40年未満」(13.2%)が最も多いが、「10年未満」(12.8%)、「10～20年未満」(11.6%)と建築年数が浅めの事業所も多い。

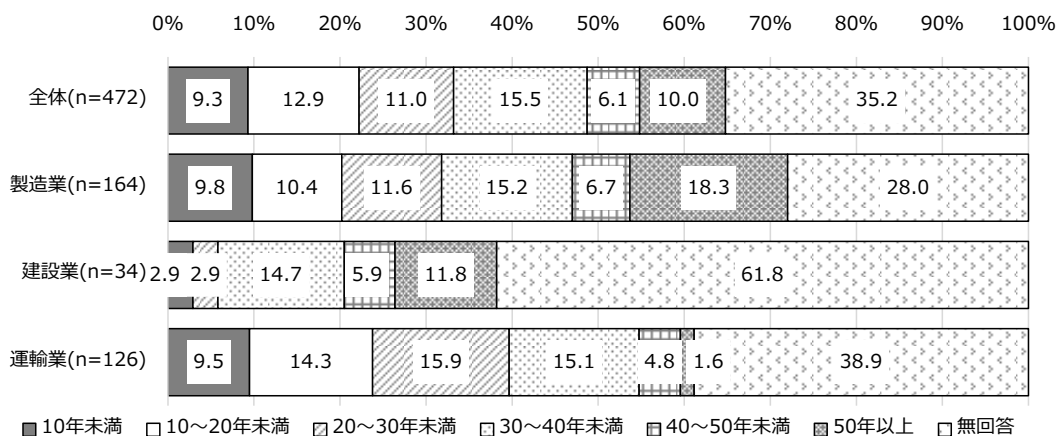
図表Ⅲ-15 建築年数



● 業種別の建築年数は製造業で「50年以上」(18.3%)が最多

- ・建築年数を業種別に見ると、製造業では「50年以上」(18.3%)が最も多く、次いで「30～40年未満」(15.2%)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「50年以上」(11.8%)が最も多い。運輸業は「20～30年未満」(15.9%)が最も多く、次いで「30～40年未満」(15.1%)、「10～20年未満」(14.3%)と続いている。

図表Ⅲ-16 建築年数 業種別

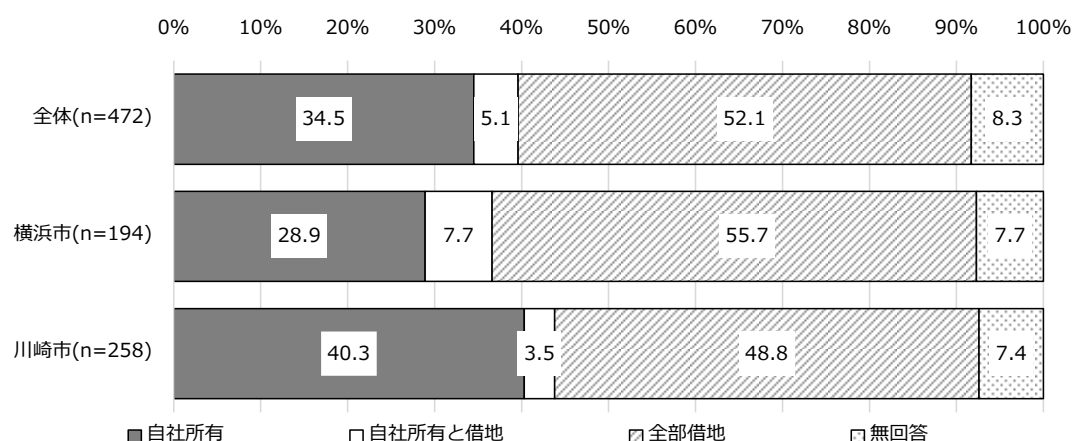


ク 事業所用地の所有形態

● 事業所用地の所有形態は、全体では「全部借地」(52.1%) が最も多く、横浜市は「全部借地」が 55.7%と 6 割弱

- ・事業所用地の所有形態は、全体では「全部借地」(52.1%) が最も多く、次いで「自社所有」(34.5%) である。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「自社所有」(28.9%) に対し、川崎市は「自社所有」(40.3%) と上回っている。また、横浜市は「全部借地」が 55.7%と 6 割弱となっている。

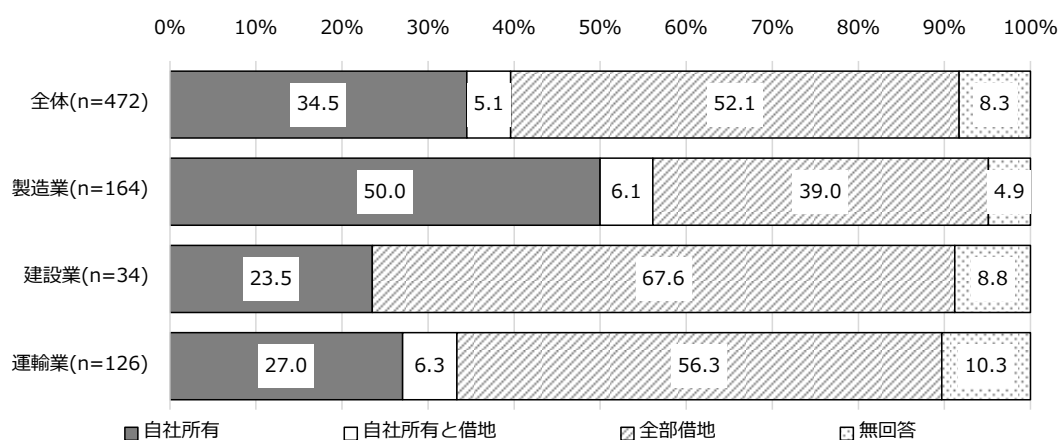
図表Ⅲ-17 事業所用地の所有形態



● 「自社所有」の割合は製造業 50.0%、建設業 23.5%、運輸業 27.0%

- ・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」(50.0%) の割合が多い。一方、建設業・運輸業は「自社所有」(順に 23.5%、27.0%) の割合が少なく、「全部借地」(順に 67.6%、56.3%) の割合が多い。

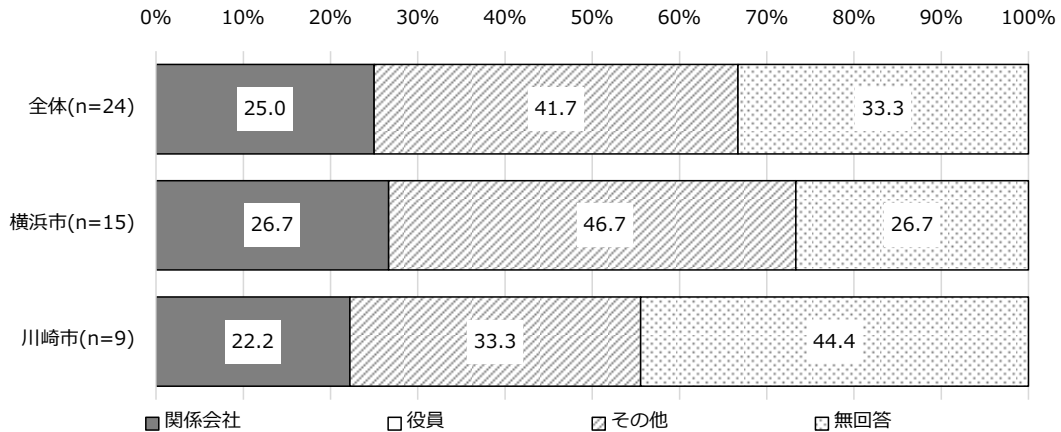
図表Ⅲ-18 事業所用地の所有形態 業種別



● 事業用地の借地先は「関係会社」25.0%が多く、横浜市は、「関係会社」が3割弱

- ・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」（25.0%）が最も多い。また、「その他」が41.7%で、「役員」は0%である。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「関係会社」が26.7%と3割弱となっている。

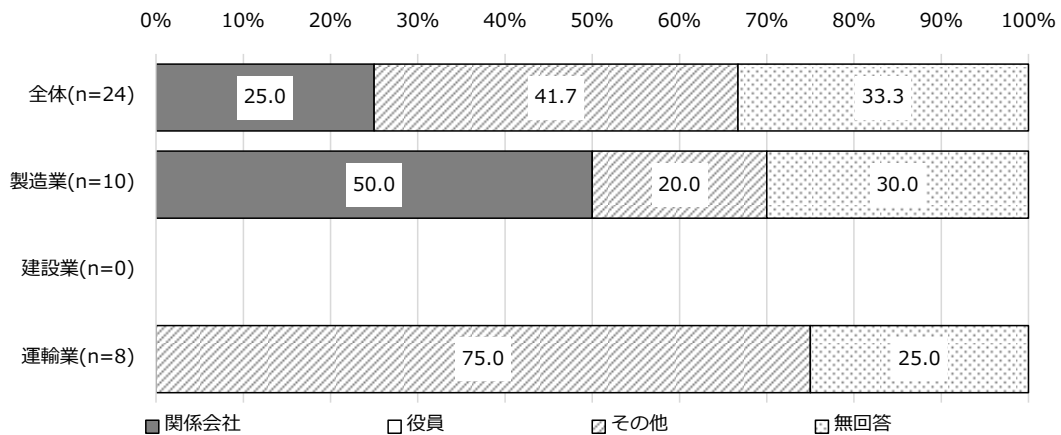
図表Ⅲ-19 事業用地の借地先



● 製造業では、「関係会社」の割合が5割

- ・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、製造業は「関係会社」の割合が5割、運輸業は「その他」の割合が75.0%で最も多い。

図表Ⅲ-20 事業用地の借地先 業種別

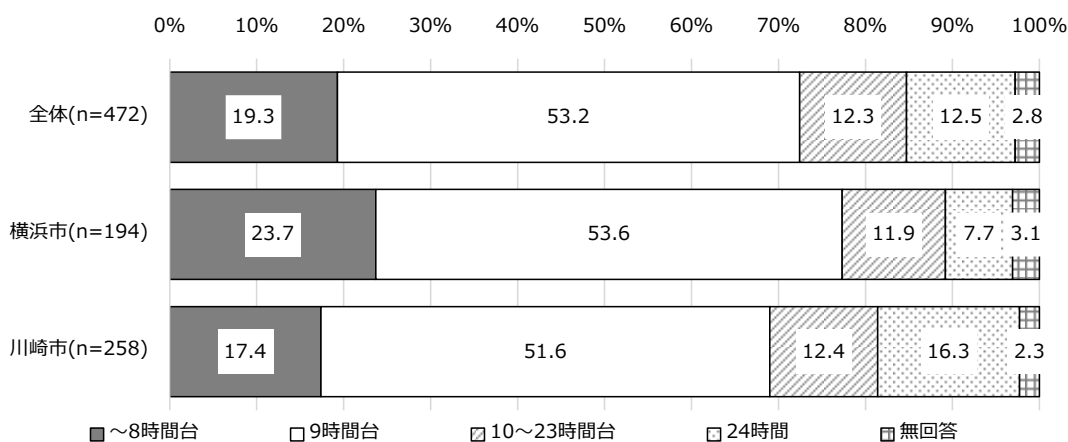


ケ 営業（操業）時間

【営業時間】

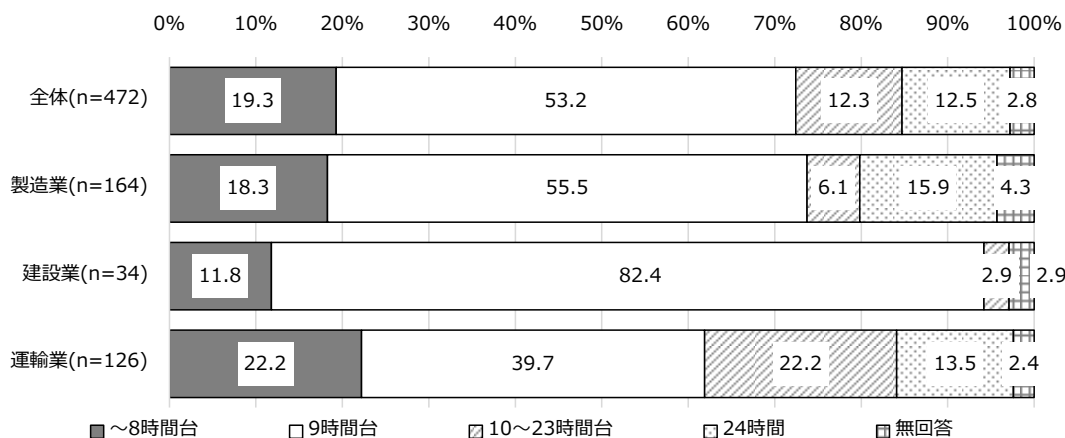
- 営業（操業）時間は「9時間台」が5割強と最も多い
- 「24時間営業（操業）」は横浜市（7.7%）、川崎市（16.3%）
- ・ 回答事業所全体の営業（操業）時間は「9時間台」（53.2%）が最も多く、次いで「～8時間台」（19.3%）の順となっている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市、川崎市とも「9時間台」（順に53.6%、51.6%）が最も多く、次いで「～8時間台」（順に23.7%、17.4%）と順位に変わりはない。

図表Ⅲ-21 営業（操業）時間



- すべての業種で「9時間台」の割合が多く、建設業で8割強、製造業で5割強
- 「24時間営業（操業）」の事務所は製造業（15.9%）が多い
- ・ 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（82.4%）に対し、製造業（55.5%）、運輸業（39.7%）と、割合に差が出ている。
- ・ 「24時間」の事業所は製造業の15.9%が最も多く、次いで運輸業が13.5%である。

図表Ⅲ-22 営業（操業）時間 業種別

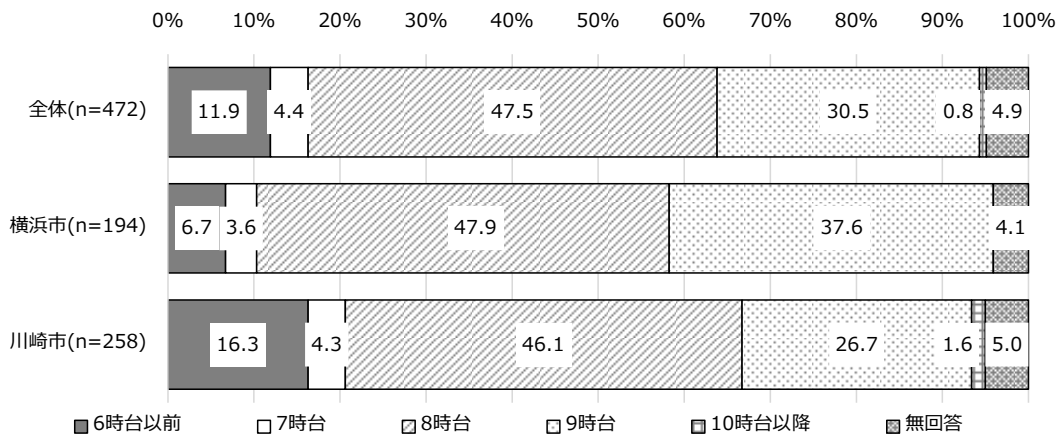


【始業時間】

● 始業時間は、横浜市は「8時台」と「9時台」をあわせて9割弱

- ・ 回答事業所全体の始業時間は「8時台」(47.5%) が最も多く、次いで「9時台」(30.5%)、「6時台前」(11.9%) の順である。「8時台」と「9時台」の2つの時間帯で8割弱を占めている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、「8時台」(順に47.9%、46.1%) がともに4割を上回っており、横浜市は「9時台」(37.6%) が次いで高くなっている。

図表Ⅲ-23 始業時間

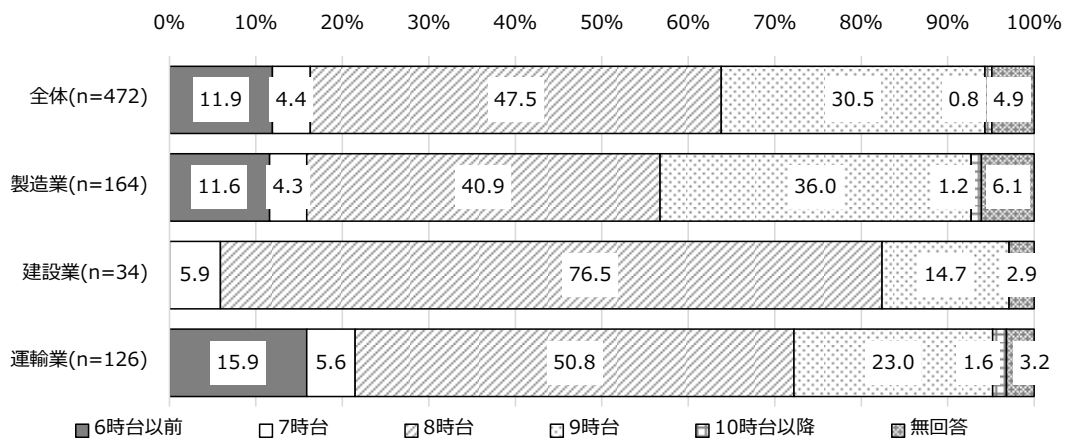


● 建設業は「8時台」が76.5%と他の2業種に比べて多く、「9時台」含めると9割強

● 運輸業は「6時台以前」の早い時間帯の事業所が15.9%

- ・ 始業時間を業種別にみると、建設業は「8時台」が76.5%と他の2業種に比べて多く、「9時台」含めると9割強。
- ・ 製造業は「8時台」(40.9%)、「9時台」(36.0%) の合算で8割弱を占めている。運輸業は「6時台以前」(15.9%) 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

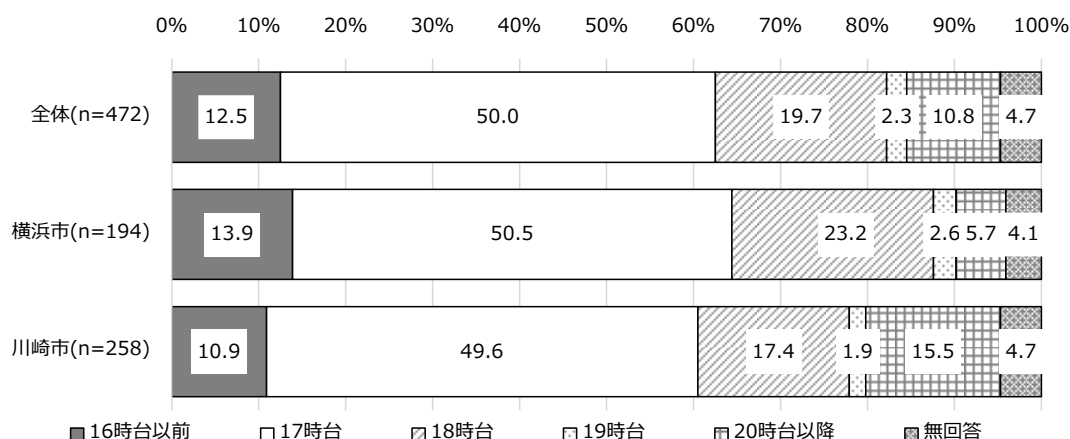


【終業時間】

- 終業時間は「17 時台」が最も多く、次いで高いのは「18 時台」
- 川崎市は横浜市に比べて「20 時台以降」が多い

- ・ 回答事業所全体の終業時間は「17 時台」(50.0%) が最も多く、次いで「18 時台」(19.7%)、「16 時台以前」(12.5%) である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「17 時台」(50.5%) が最も多く、次いで「18 時台」(23.2%)、「16 時台以前」(13.9%) である。一方、川崎市は「17 時台」(49.6%) が最も多いものの、次いで「18 時台」(17.4%)、「20 時台以降」(15.5%) と、「20 時台以降」の多さが目立つ。

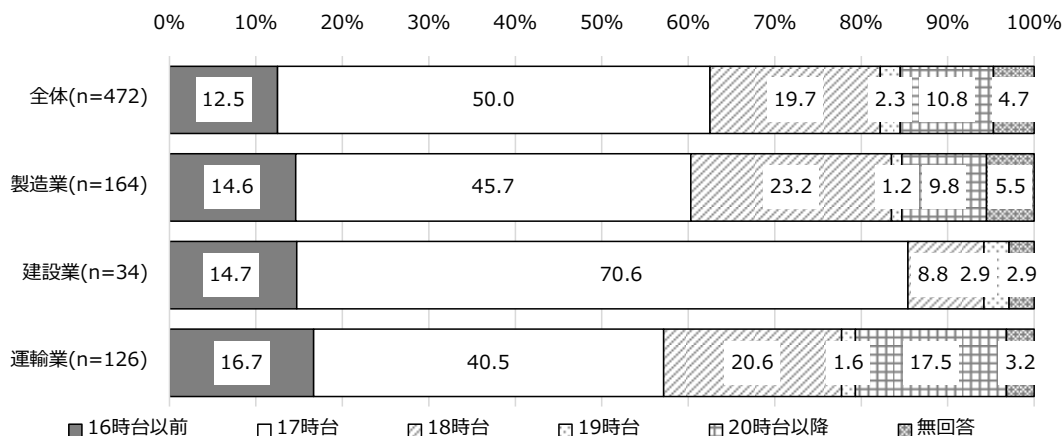
図表Ⅲ-25 終業時間



- 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 (45.7%)、建設業 (70.6%)、運輸業 (40.5%) と全業種とも最も高い。「20 時台以降」が多かったのは運輸業 (17.5%) だが、「16 時台以前」(16.7%) も他の 2 業種に比べて比較的多い。

図表Ⅲ-26 終業時間 業種別



(2) 事業所の現状

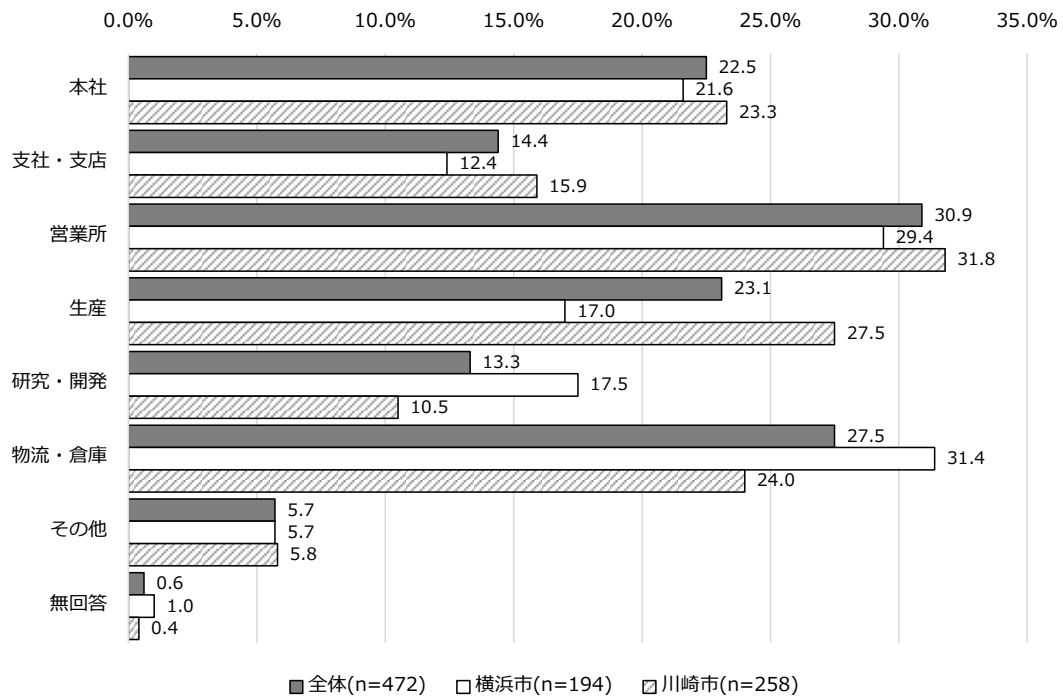
ア 事業所の機能

① 現状

- 事業所の機能は「営業所」が3割強、「物流・倉庫」が3割弱、「本社」「生産」が2割強
- 横浜市は「物流・倉庫」「営業所」が3割前後。川崎市は「営業所」が3割強、「本社」「生産」「物流・倉庫」が2割台

- ・ 回答事業所全体の事業所の機能は「営業所」(30.9%)が最も多く、次いで「物流・倉庫」(27.5%)、「生産」(23.1%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市は「物流・倉庫」(31.4%)が最も多く、次いで「営業所」(29.4%)、川崎市は「営業所」(31.8%)が最も多く、次いで「生産」(27.5%)と「生産」の多さが目立つ。

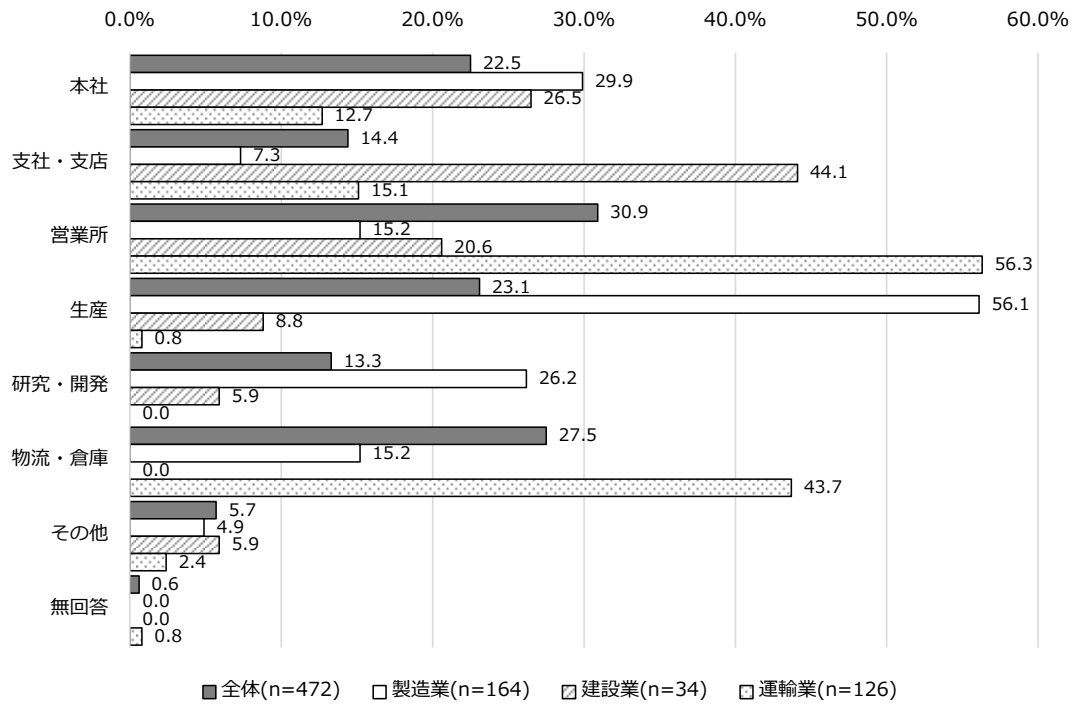
図表Ⅲ-27 事業所の機能



● 「研究・開発」は製造業で 26.2%

- ・業種別に事業所の機能を見ると、製造業では「生産」(56.1%) が最も多く、次いで「本社」(29.9%)、また、建設業は「支社・支店」(44.1%)、次いで「本社」(26.5%)、運輸業では「営業所」(56.3%)、次いで「物流・倉庫」(43.7%) が多い。
- ・「研究・開発」は製造業で 26.2%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

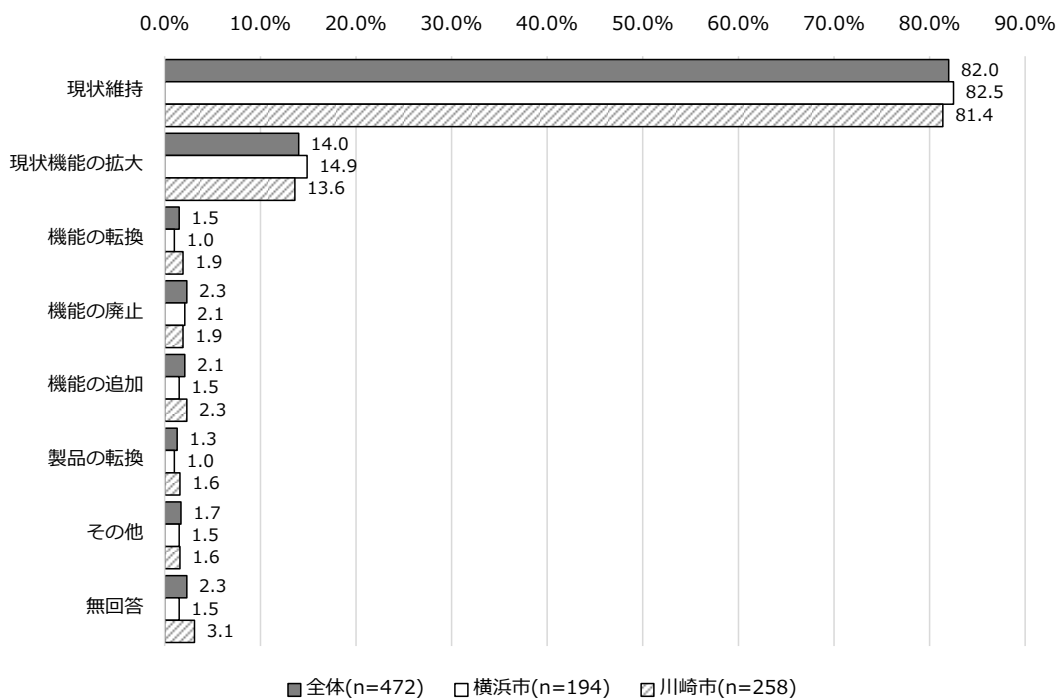


② 今後の事業所の機能

- 今後の事業所の機能は「現状維持」が8割強、「現状機能の拡大」は1割強
- 横浜市と川崎市で大きな差はみられない

- ・ 回答事業所全体の今後の事業所の機能についての意向は「現状維持」(82.0%)が最も多く、次いで「現状機能の拡大」(14.0%)となっており、以降は「機能の廃止」(2.3%)、「機能の追加」(2.1%)と少数にとどまる。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、横浜市・川崎市ともに「現状維持」が8割を超え、「現状機能の拡大」が1割を超えている。

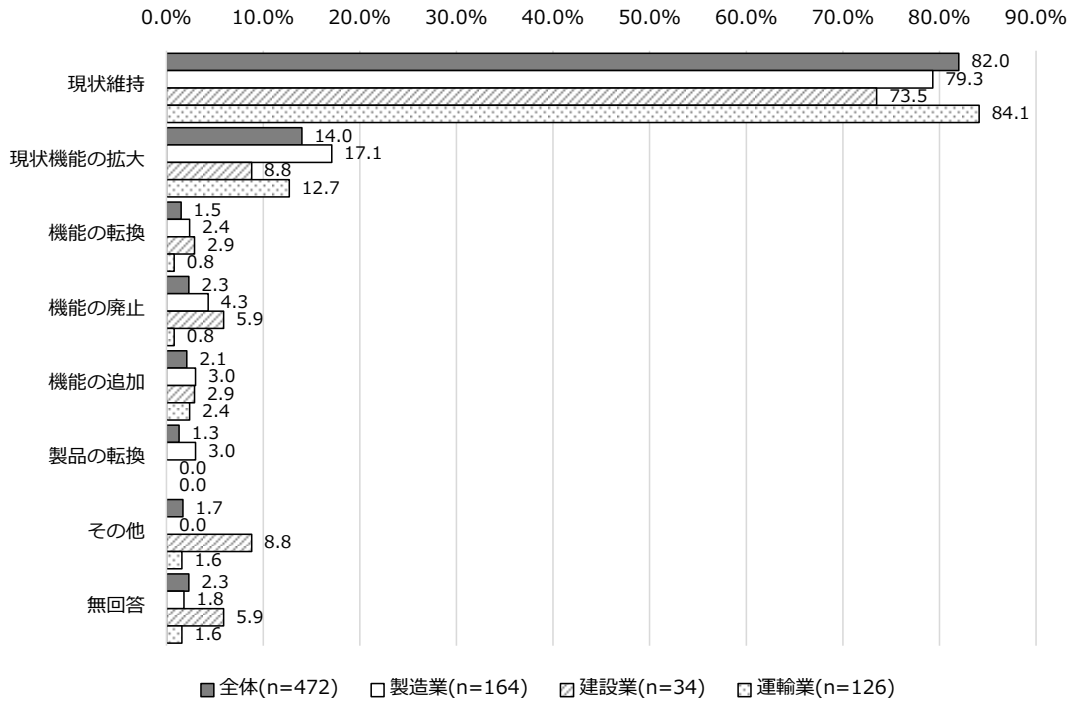
図表Ⅲ-29 今後の事業所の機能



● 製造業は「現状機能の拡大」が2割弱と比較的多い

- ・業種別に見ると、いずれの業種も「現状維持」が製造業（79.3%）、建設業（73.5%）、運輸業（84.1%）と最も高いが、「現状機能の拡大」も（順に17.1%、8.8%、12.7%）と、現在の機能の維持・拡充意向が高い。
- ・また、建設業では「機能の廃止」（5.9%）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

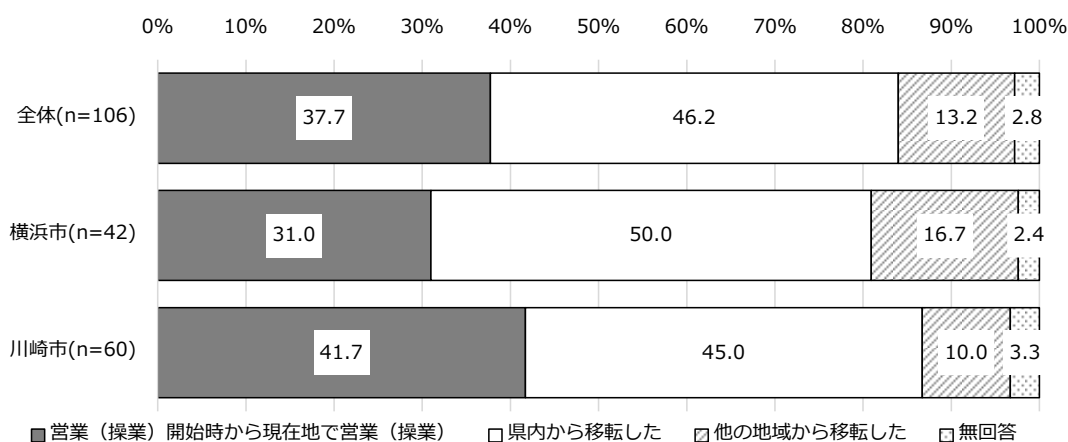


イ 操業経緯（本社のみ）

- 「本社」機能のある事業所のうち「営業（操業）開始時から現在地で営業（操業）」は4割弱、「県内から移転した」は5割弱
- 「営業（操業）開始時から現在地で営業（操業）」は横浜市が3割強に対し、川崎市は4割強

- ・「本社」機能のある事業所のうち、「営業（操業）開始時から現在地で営業（操業）」は37.7%、「県内から移転した」は46.2%である。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「営業（操業）開始時から現在地で営業（操業）」は横浜市が31.0%に対し、川崎市は41.7%、「県内から移転した」は横浜市で50.0%に対し、川崎市は45.0%である。
- ・なお、「他の地域から移転した」事業所の内訳を見ても、横浜市が川崎市よりも多い。

図表Ⅲ-31 操業経緯

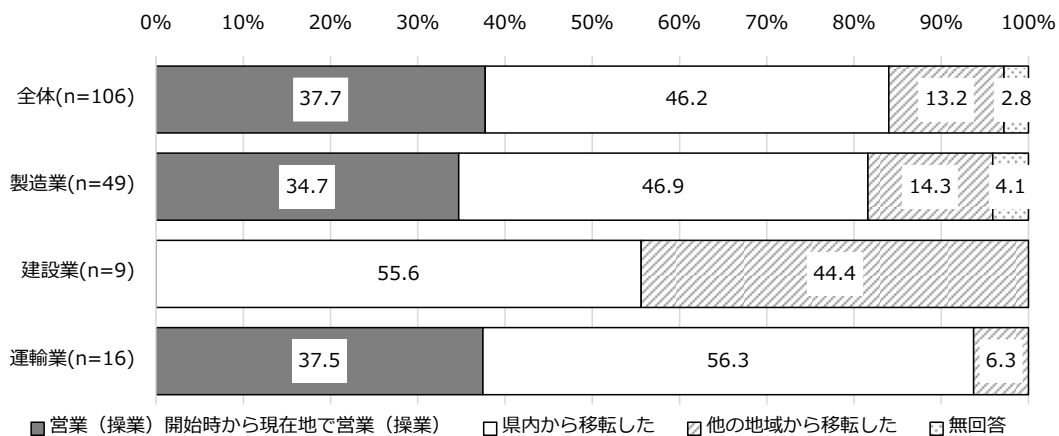


項目	事業所数	神奈川県	東京都	千葉県	無回答
現在地で営業（操業）	40	-	-	-	-
県内、他地域から移転	63	51	11	1	-
構成比（無回答を除く）		81.0	17.5	1.6	-

● 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製造業、運輸業が3割台で、建設業は県内から移転、または他の地域から移転した事業所のみ

・業種別に見ると、全業種とも「県内から移転した」が（順に46.9%、55.6%、56.3%）と最も多く、建設業では「他の地域から移転した」割合が44.4%と高い。

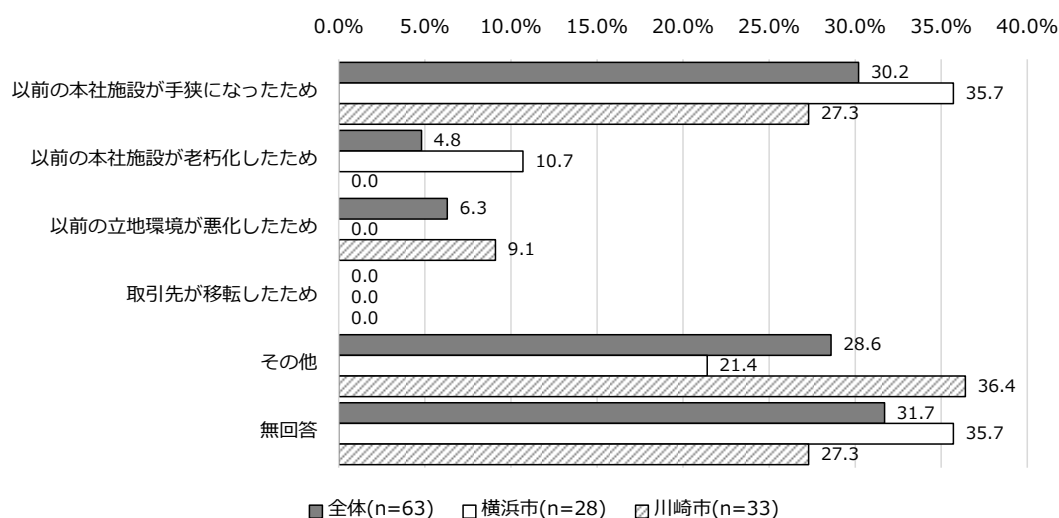
図表Ⅲ-32 操業経緯 業種別



● 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」が約3割

- ・全体では「以前の本社施設が手狭になったため」(30.2%)と最も多く、次いで「以前の立地環境が悪化したため」(6.3%)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35.7%、27.3%)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」(10.7%)、川崎市は「以前の立地環境が悪化したため」(9.1%)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

- ・市による工業団地設置 (川崎市)
- ・業務の効率化 (川崎市)
- ・都市計画で立ち退きの話があったので (川崎市)
- ・業務効率化 (川崎市)
- ・地域再開発の一環 (横浜市)
- ・E M C電磁波測定施設を設置し、併せて本社を移転 (横浜市)

■ 建設業

- ・親会社の移転に伴い、親会社保有のビルが空いたため。(横浜市)

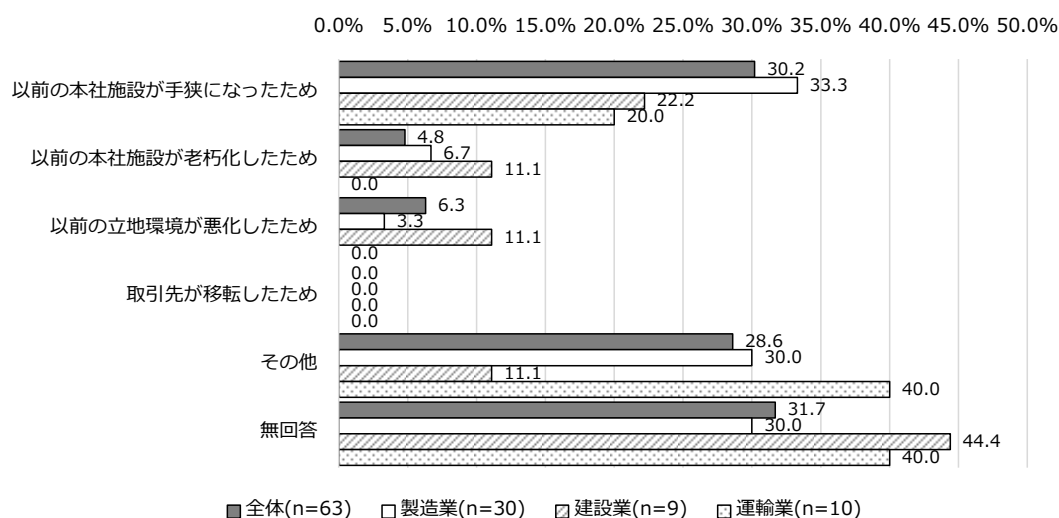
■ 運輸業

- ・賃料の負担軽減 (川崎市)
- ・業務拡大 (沿岸荷役) (川崎市)
- ・前施設の所有者の変更により居られなくなった (川崎市)
- ・米軍統治規制により (川崎市)

● 事業所機能が本家で、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「以前の自社施設が手狭になったため」が3割強

- ・業種別に見ると、製造業では「以前の自社施設が手狭になったため」(33.3%)が3割を超えて最も多く、次いで「以前の自社施設が老朽化したため」(6.7%)である。
- ・建設業では、「以前の自社施設が手狭になったため」が22.2%で最も多いが、「以前の自社施設が老朽化したため」及び「以前の立地環境が悪化したため」も11.1%と比較的多い。運輸業は「以前の自社施設が手狭になったため」(20.0%)が最も多い。

図表Ⅲ-34 他地域から移転した理由 業種別



ウ 従業員数

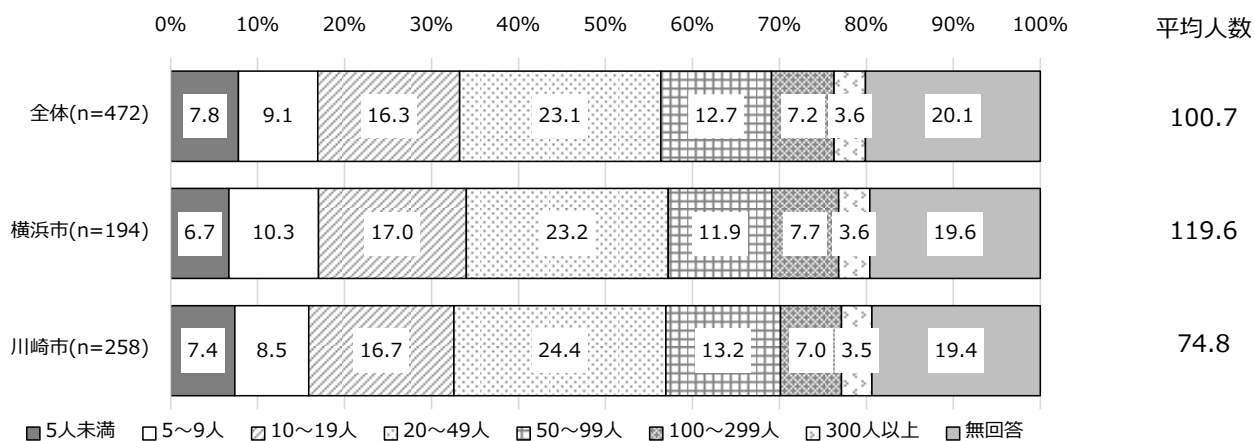
① 従業員数の現状

【従業員数合計】

● 従業員数は「100人未満」の事業所で69.0%と約7割を占め、平均では100.7人

- ・ 回答事業所全体の従業員数は「20～49人」(23.1%)が最も多く、次いで「10～19人」(16.3%)、「50～99人」(12.7%)の順で、100人未満の事業所では69.0%と約7割を占める。一方、「100人以上」(7.2%)、「300人以上」(3.6%)と100人以上で10.8%を占め、全体平均では100.7人。
- ・ 横浜市・川崎市別にみると、横浜市は平均で119.6人、川崎市は平均で74.8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。

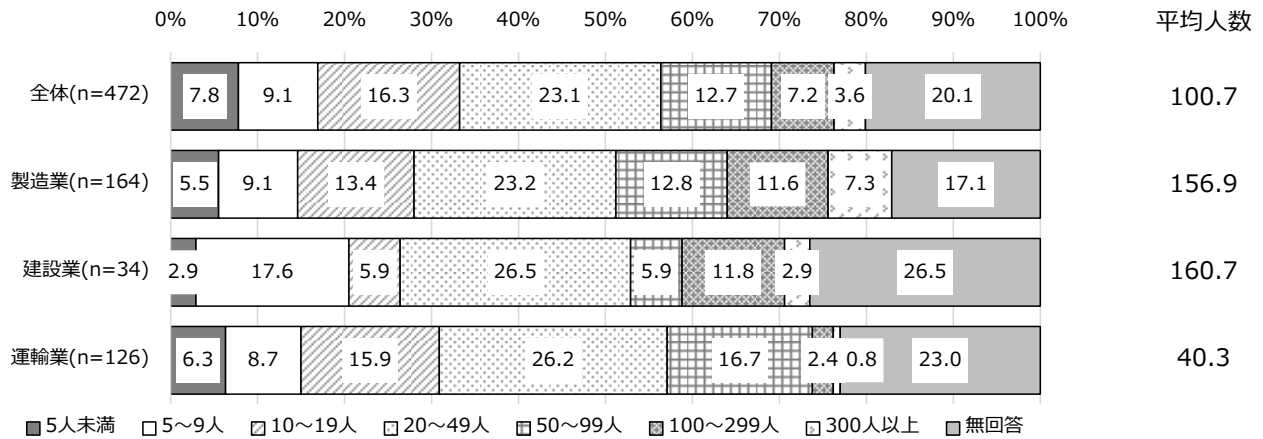
図表Ⅲ-35 従業員数合計



● 製造業・建設業・運輸業ともに「20～49人」の事業所が2割台で最も多い

・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23.2%、26.5%、26.2%）最も多い。製造業は「300人以上」が7.3%と比較的多く、運輸業は19名以下で約3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156.9人、建設業160.7人、運輸業40.3人である。

図表Ⅲ-36 従業員数合計 業種別

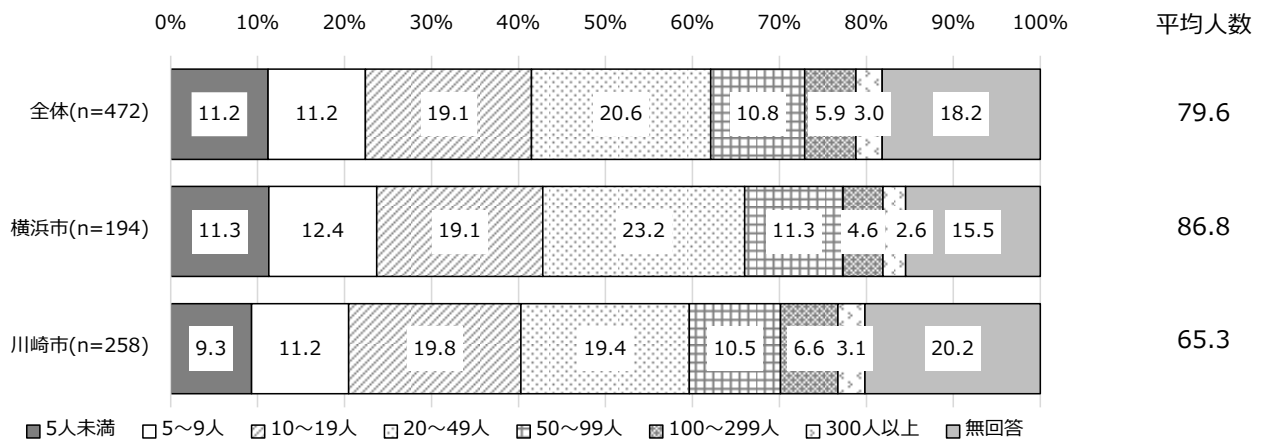


【正規従業員数】

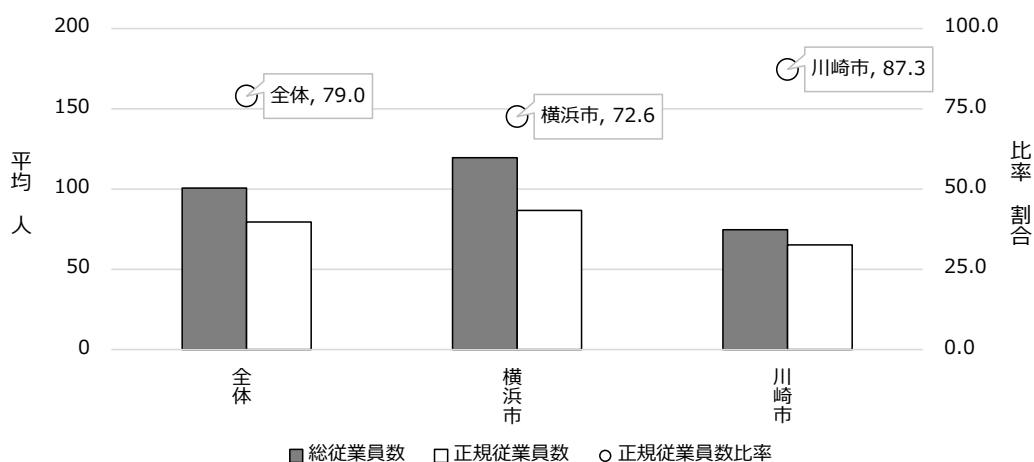
- 正規従業員数は「50人未満」の事業所が6割以上
- 正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合は79.0%

- ・ 回答事業所全体の正規従業員数（正社員・正職員）は「20～49人」（20.6%）で最も多く、次いで「10～19人」（19.1%）、「5人未満」「5～9人」（11.2%）の順となっており、50人未満の事業所で6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79.0%である。
- ・ 横浜市・川崎市別にみると、横浜市が平均で86.8人、川崎市は平均で65.3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72.6%、川崎市87.3%と川崎市の方が高い。

図表Ⅲ-37 正規従業員数



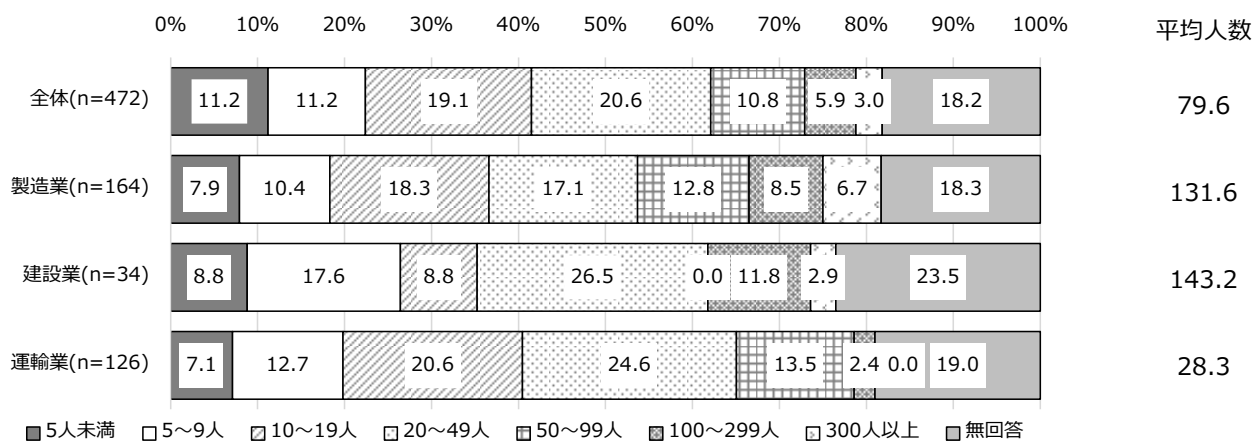
[正規従業員数平均が従業員数合計平均に占める割合（母数は異なる）]



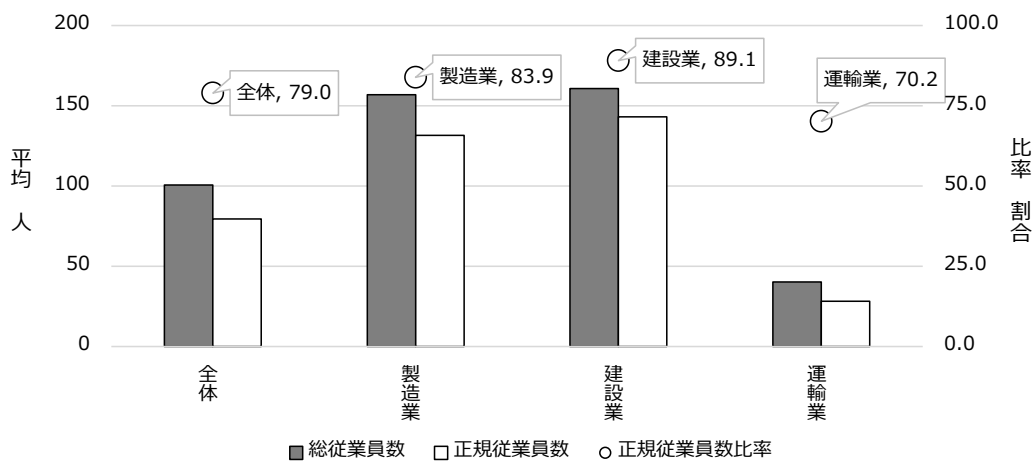
- 正規従業員数平均は製造業が 131.6 人、建設業が 143.2 人、運輸業が 28.3 人
- 正規従業員数が従業員数合計に占める割合は、建設業が最も高く、次いで製造業、運輸業の順

- ・ 正規従業員数を業種別に見ると、製造業では「10～19 人」が 18.3%と最も多い一方、建設業・運輸業では「20～49 人」が（順に 26.5%、24.6%）最も多い。
- ・ 正規従業員数の平均人数は製造業（131.6 人）、建設業（143.2 人）、運輸業（28.3 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（83.9%）、建設業（89.1%）、運輸業（70.2%）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）]

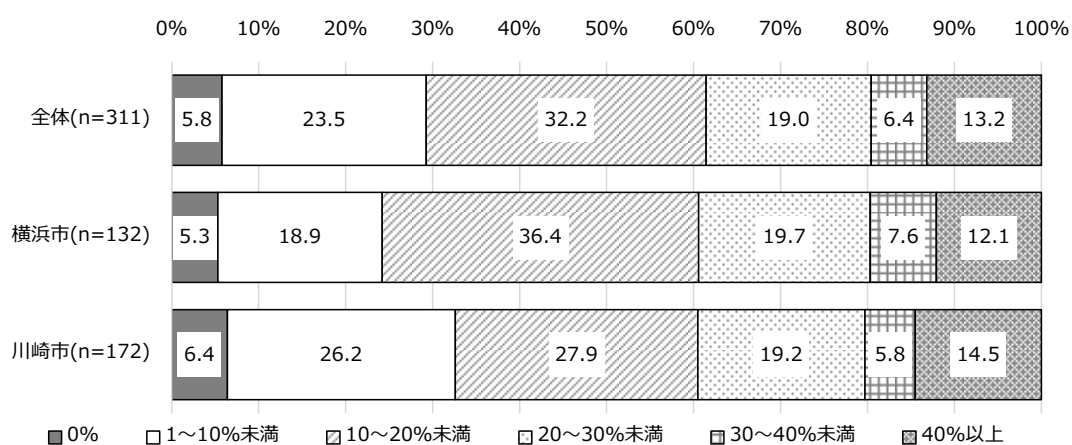


【女性従業員比率】

● 従業員数合計に占める女性従業員比率は10%未満の事業所が約3割。30%未満の事業所が全体の約8割

- ・ 回答事業所全体の従業員数合計に占める女性従業員比率は「10～20%未満」(32.2%)が最も多く、次いで「1～10%未満」(23.5%)の順で、「0% (=女性従業員がいない)」の事業所は5.8%である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市・川崎市ともに「10～20%未満」(順に36.4%、27.9%)が最も多い。川崎市は「1～10%未満」が比較的多く26.2%である。

図表Ⅲ-39 女性従業員比率

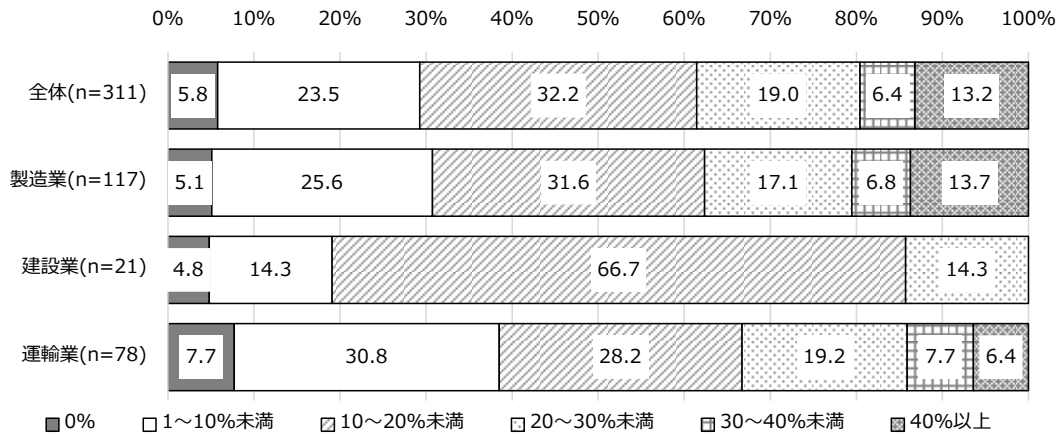


(注) 集計母数は従業員数合計及び女性従業員数の合計を回答している311事業所(次頁、同様)。

● 従業員数合計に占める女性従業員比率は、建設業では20%未満の事業所が9割弱

- ・女性従業員比率を業種別に見ると、製造業・建設業は「10～20%未満」（順に31.6%、66.7%）が最も多く、運輸業は「1～10%未満」（30.8%）が最も多い
- ・建設業では、20%未満の事業所が85.8%となっている。

図表Ⅲ-40 女性従業員比率 業種別

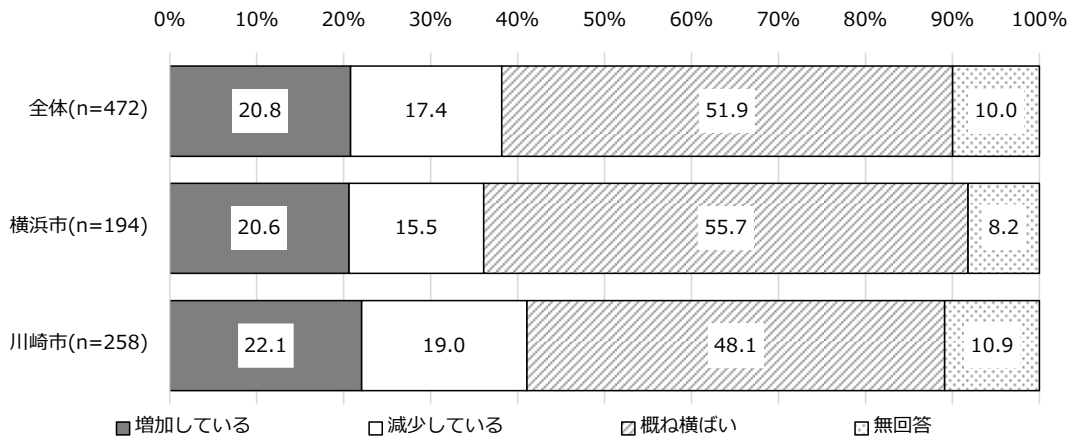


② 過去4年間の従業員数の増減

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

- ・ 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」(51.9%)が最も多く、次いで「増加している」(20.8%)、「減少している」(17.4%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、川崎市は「増加している」と「減少している」の両方で横浜市に比べ割合が若干高い。

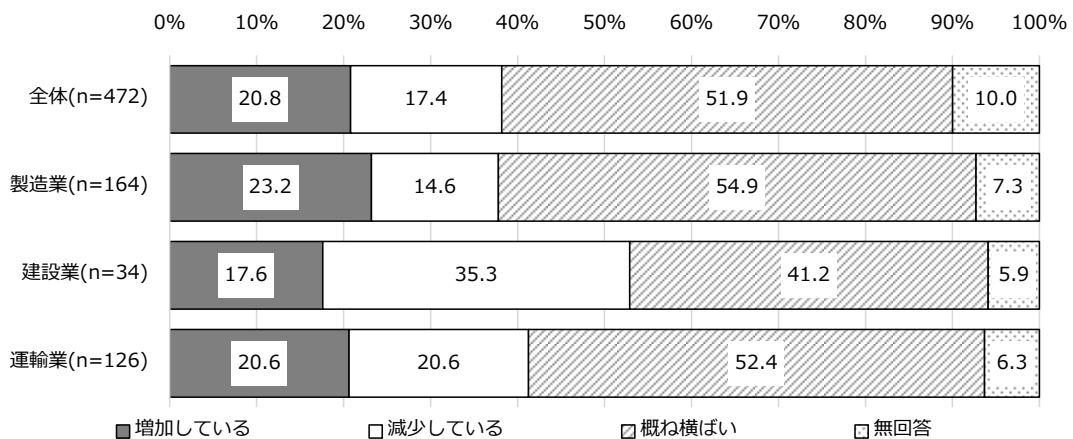
図表Ⅲ-41 過去4年間の従業員数の増減



● 建設業では「減少している」割合が上回っている

- ・ 業種別に見ると、製造業と運輸業では「増加している」が「減少している」よりも多かった一方で、建設業では「減少している」(35.3%)との回答が上回り対照的である。

図表Ⅲ-42 過去4年間の従業員数の増減 業種別

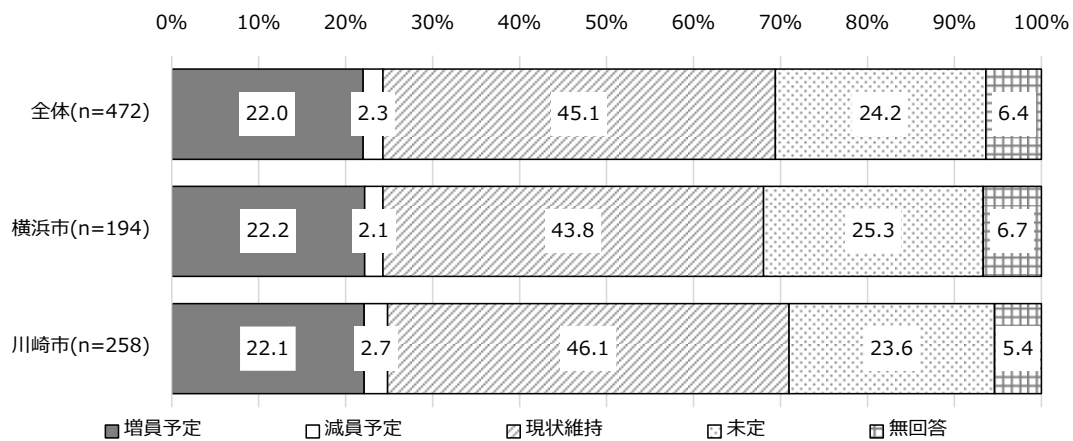


③ 今後3年間の従業員数の増減予定・計画

- 従業員の「増員予定」は2割強、一方、「減員予定」は2.3%
- 「増員予定」の割合は横浜市が22.2%、川崎市は22.1%とほぼ同率

- ・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」(45.1%)が最も多く、次いで「未定」(24.2%)である。「増員予定」(22.0%)が「減員予定」(2.3%)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、両市に大きな差異は認められない。

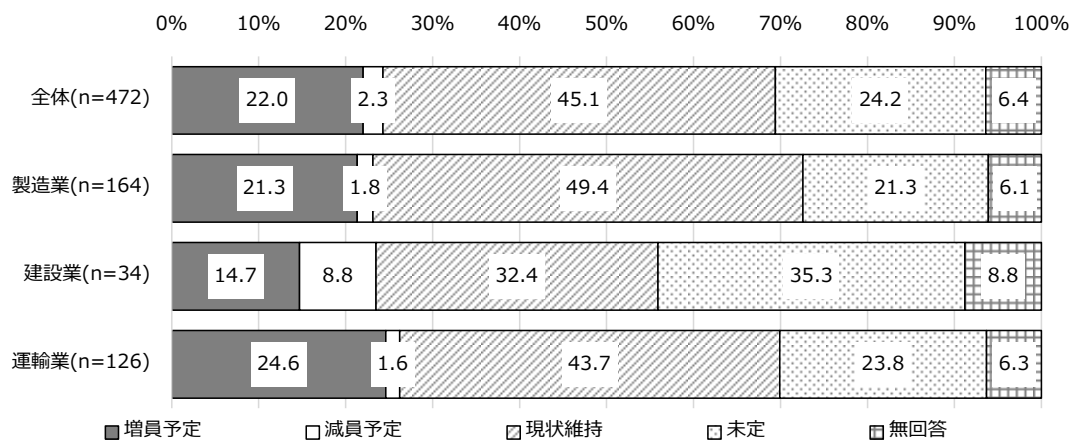
図表Ⅲ-43 今後3年間の従業員数の増減予定・計画



- 「増員予定」は製造業と運輸業で2割強だが、「現状維持」と「未定」も多い

- ・業種別に見ると、運輸業では「増員予定」が24.6%と他の2業種に比べて多く、製造業では21.3%、建設業では14.7%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

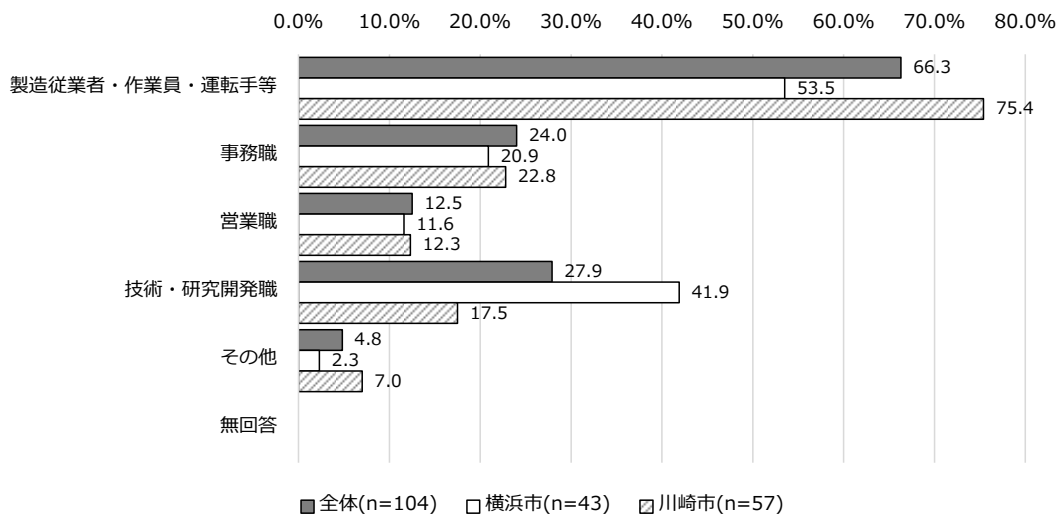


④ 増員予定の職種

● 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割弱

- ・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」(66.3%)が最も多く、次いで「技術・研究開発職」(27.9%)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」(53.5%)が最も高く、次いで「技術・研究開発職」(41.9%)、「事務職」(20.9%)の順で、川崎市では「製造業従業者・作業員・運転手等」(75.4%)の割合が多い。

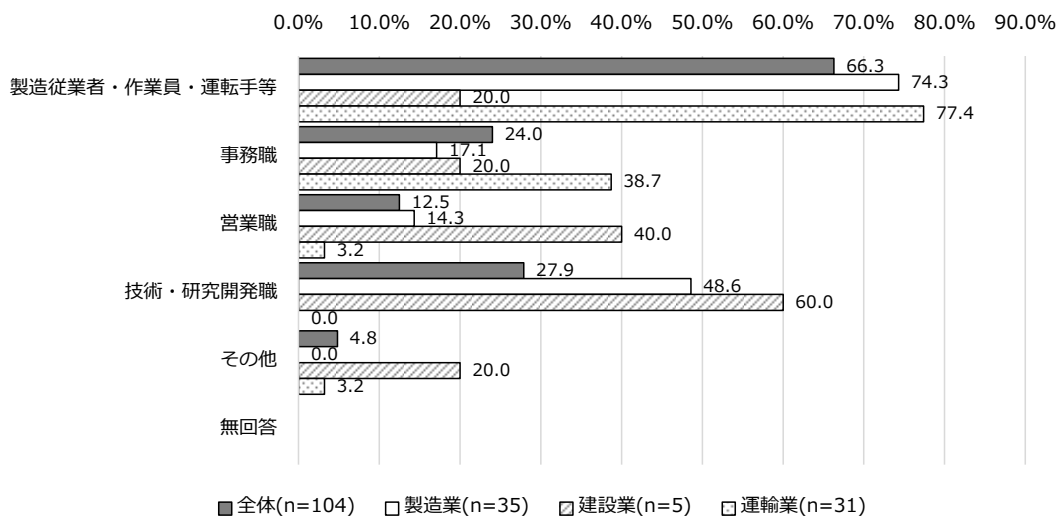
図表Ⅲ-45 増員予定の職種



● 「技術・研究開発職」は建設業が6割

- ・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74.3%、77.4%)が最も多く、建設業は「技術・研究開発職」(60.0%)が最も多い。

図表Ⅲ-46 増員予定の職種 業種別



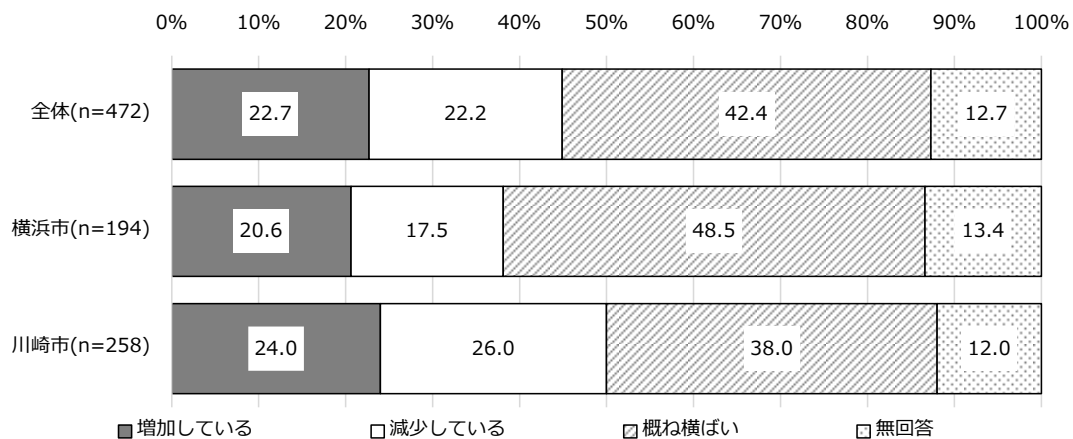
工 売上高

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割強、「増加している」「減少している」はともに2割強

- ・ 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」（42.4%）が最も多く、「増加している」（22.7%）、「減少している」（22.2%）の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「概ね横ばい」は川崎市（30.8%）より、横浜市（48.5%）が多い。

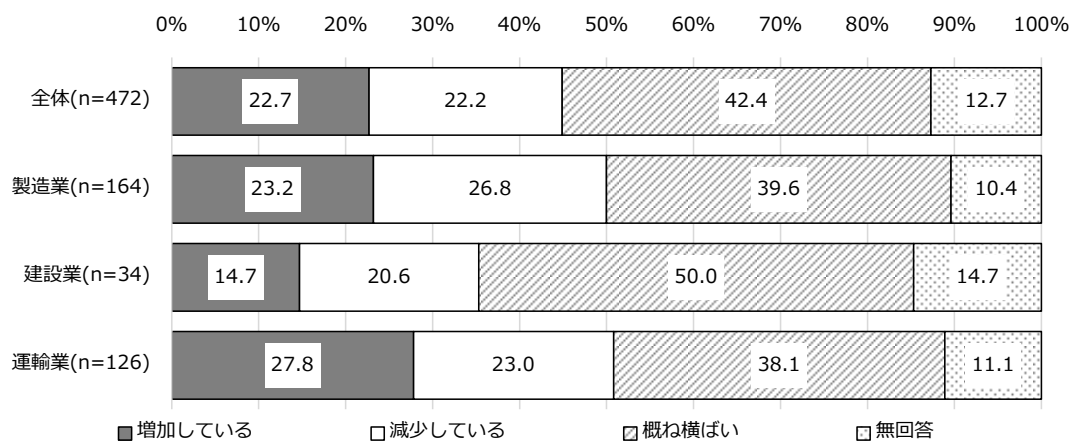
図表Ⅲ-47 過去4年間の売上高の推移



- 運輸業は「増加している」が27.8%と3割弱

- ・ 業種別に見ると、製造業は「増加している」が23.2%である。建設業は「概ね横ばい」が50.0%である一方、「増加している」が14.7%で業種別で最も低い。運輸業は「増加している」が27.8%で業種別で最も高い。

図表Ⅲ-48 過去4年間の売上高の推移 業種別

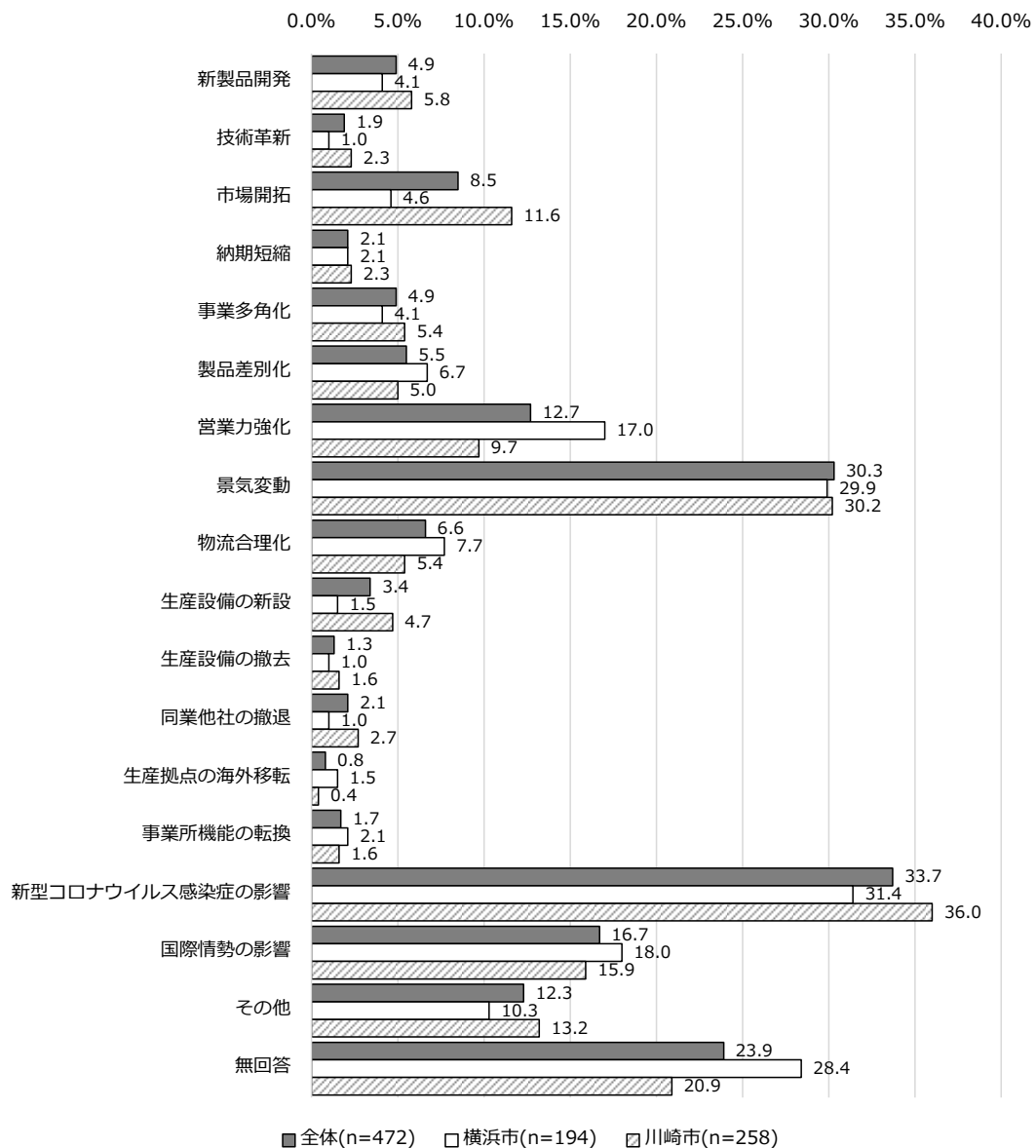


② 売上高の増減理由

● 売上高の増減理由は「新型コロナウイルス感染症の影響」、「景気変動」が3割以上と多く、「国際情勢の影響」、「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、「新型コロナウイルス感染症の影響」(33.7%)が最も多く、次いで「景気変動」(30.3%)、「国際情勢の影響」(16.7%)、「営業力強化」(12.7%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「営業力強化」(17.0%)が川崎市(9.7%)に比べて高いのに対し、川崎市では「市場開拓」(11.6%)が横浜市(4.6%)より高いのが特徴的である。

図表Ⅲ-49 売上高の増減理由



[その他回答の主なコメント]

■ 製造業

- ・ 市場縮小（川崎市）
- ・ 鋼板代上昇による製品価格の転嫁（川崎市）
- ・ 製造受託会社のため（概ね横ばい）（川崎市）
- ・ 気候変動（概ね横ばい）（川崎市）
- ・ 原材料高騰に伴う価格転嫁（川崎市）
- ・ 京浜地区構造改革による売上減（川崎市）
- ・ 原材料高騰に伴う価格転嫁（川崎市）
- ・ 研究開発部門のため売上はない（横浜市）
- ・ 親会社の経営統合（横浜市）

■ 建設業

- ・ 製油所の統廃合（川崎市）
- ・ 客先の生産設備の新設に伴う建築土木増（川崎市）
- ・ 施工品質向上による受注増大（川崎市）

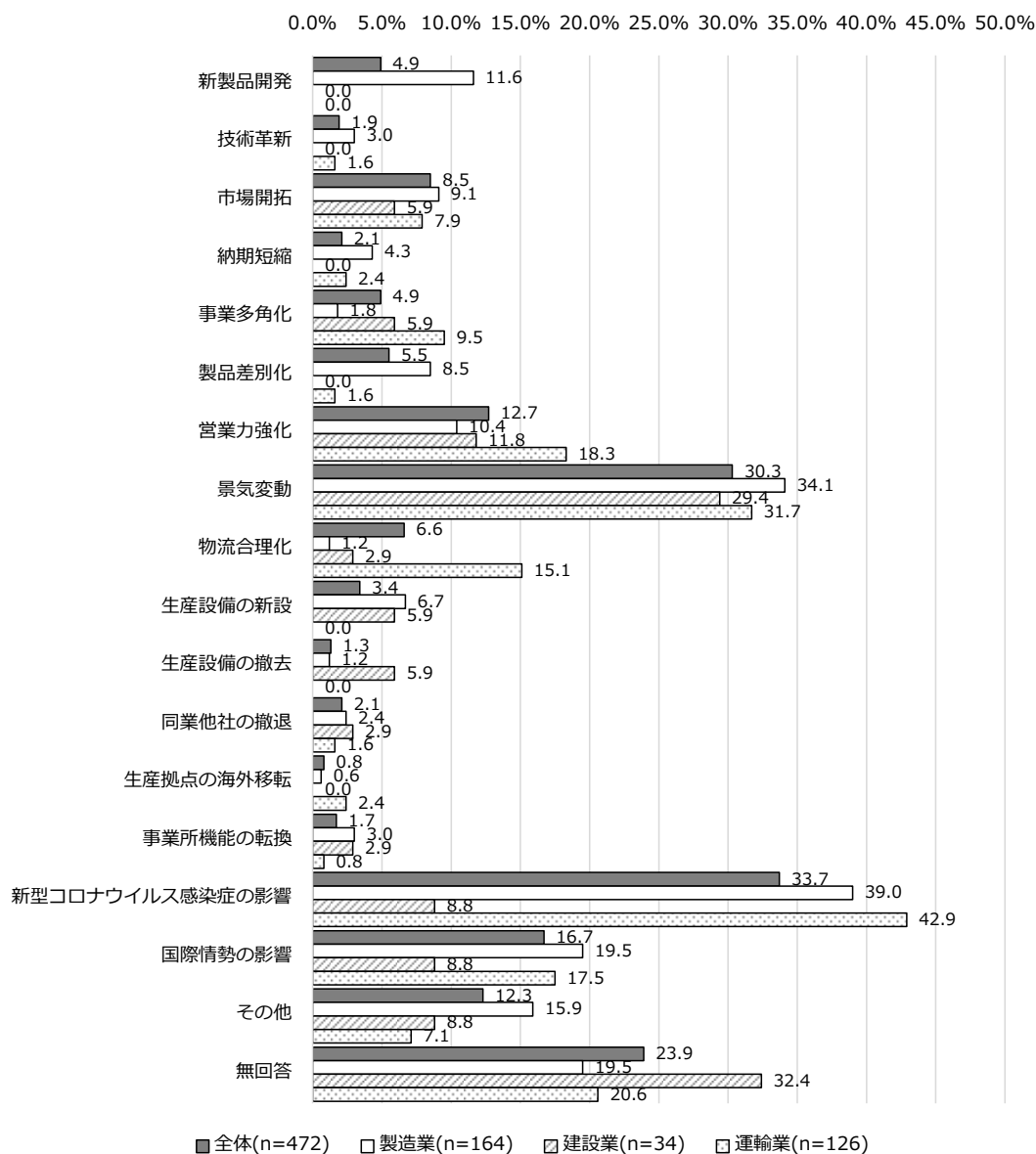
■ 運輸業

- ・ 取引量の増加（川崎市）
- ・ 保管製品の増減（川崎市）
- ・ 取引顧客の売上好調（横浜市）

● 製造業・運輸業については、「新型コロナウイルス感染症の影響」を理由にあげる事業所が4割前後、すべての業種において「景気変動」を理由に挙げる事業所が3割前後

・製造業・運輸業については「新型コロナウイルス感染症の影響」を理由とする回答が最も多い。建設業では「景気変動」(29.4%)と最も多いが、「新型コロナウイルス感染症の影響」(8.8%)と少ない。

図表Ⅲ-50 売上高の増減理由 業種別



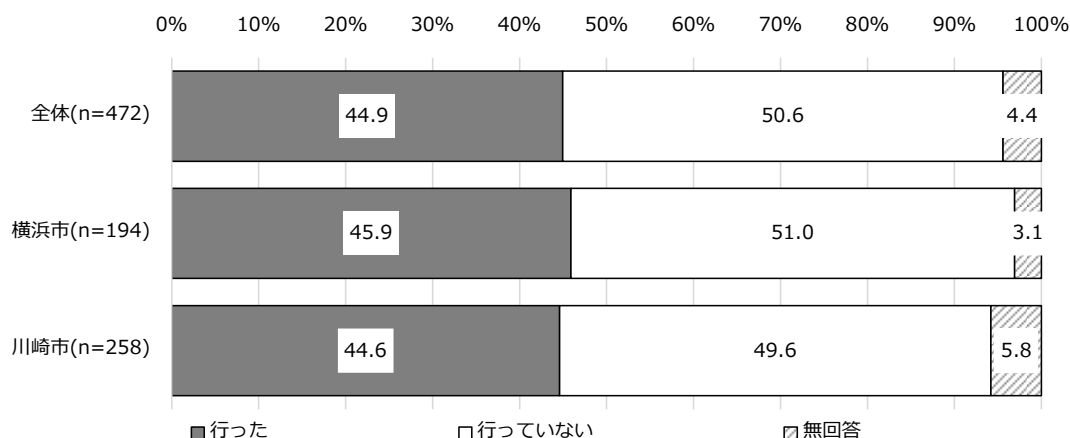
才 設備投資

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割強、一方、行っていないは約5割

- ・ 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44.9%となっており、「行っていない」(50.6%) に比べて少ない。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「行った」との回答は横浜市が45.9%に対し、川崎市は44.6%と両市に大きな差はなくほぼ同率である。

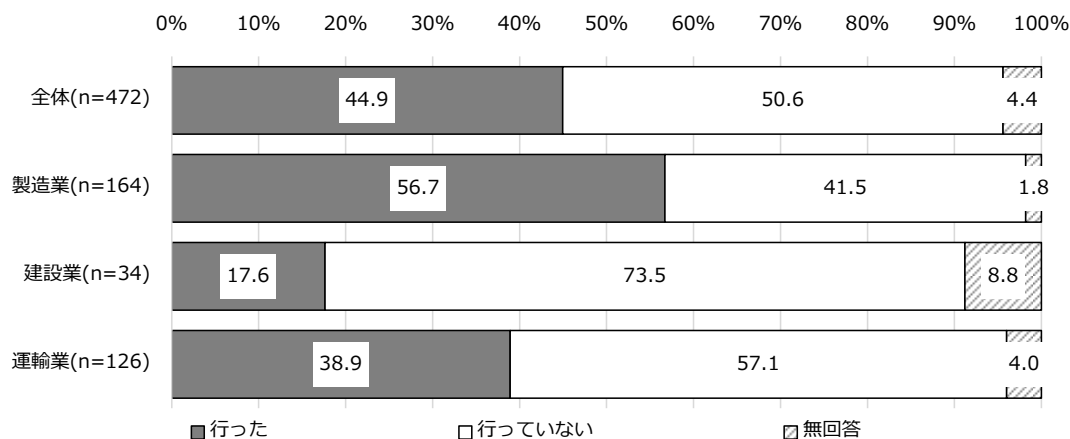
図表Ⅲ-51 過去4年間の設備投資実施有無



● 製造業では過去4年間に56.7%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(56.7%)が6割弱、次いで運輸業(38.9%)、建設業(17.6%)の順であり、建設業が低い。

図表Ⅲ-52 過去4年間の設備投資実施有無 業種別

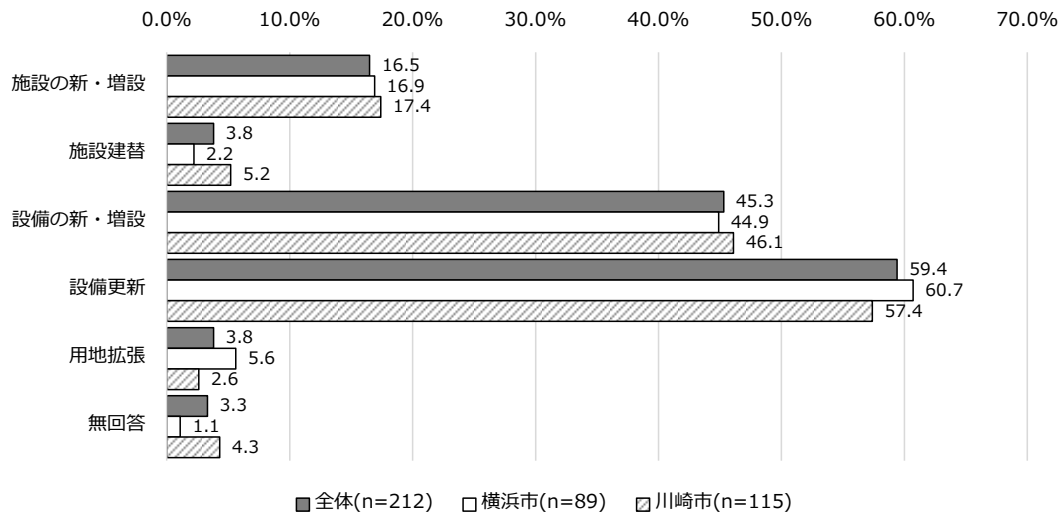


② 過去4年間の設備投資等の内容

● 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割弱

- ・ 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」(59.4%)が最も多く、次いで「設備の新・増設」(45.3%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、両市で大きな差は見られない。

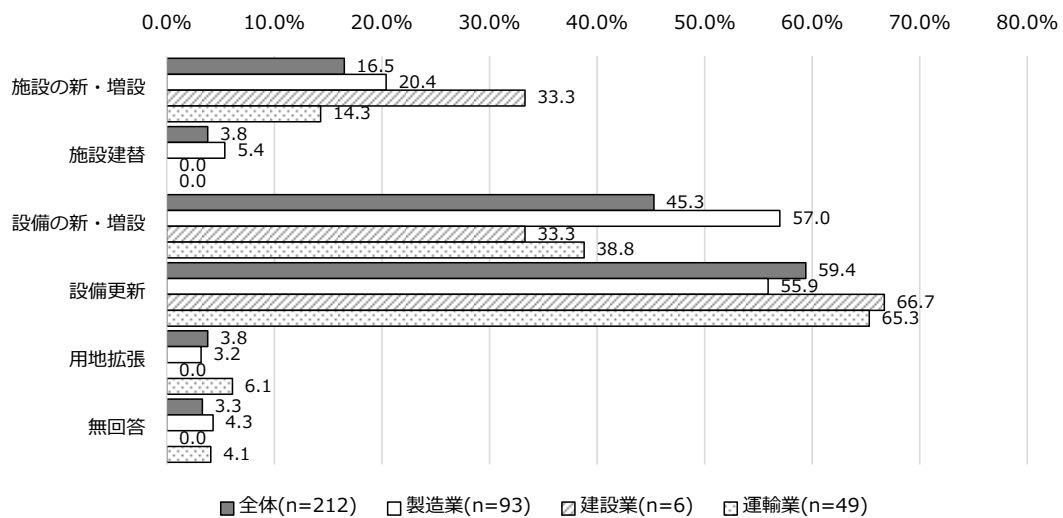
図表Ⅲ-53 過去4年間の設備投資の内容



● 建設業、運輸業で「設備更新」が7割弱

- ・ 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・増設」が最も多く57.0%、建設業・運輸業は「設備更新」(順に66.7%、65.3%)が最も多い。

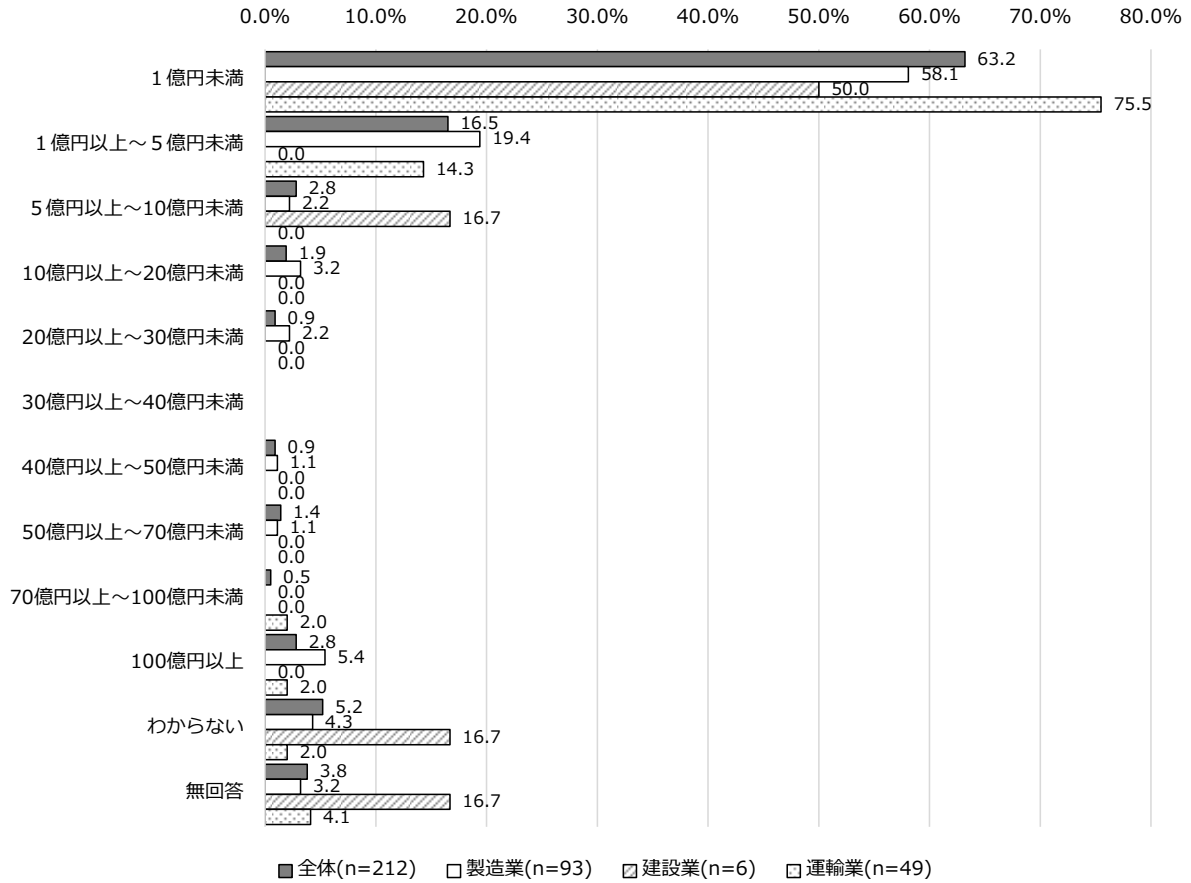
図表Ⅲ-54 過去4年間の設備投資の内容 業種別



● 1計画当たりの設備投資額（複数ある場合は一番大きな額）は、1億円未満が6割強

- 1計画当たりの設備投資額（複数ある場合は一番大きな額）を業種別で見ると、製造業は「100億円以上」が5.4%で他業種と比較して多い。運輸業は「5億円未満」が約9割を占めている。

図表Ⅲ-55 1計画当たりの設備投資額

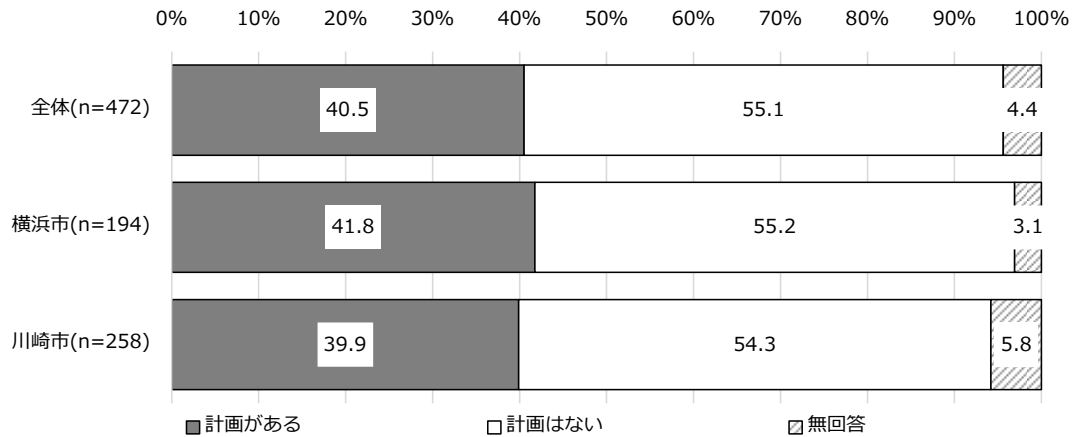


③ 今後の設備投資計画

● 今後の設備投資計画が「ある」事業所は約 4 割、「ない」事業所は 6 割弱

- ・ 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 40.5%、一方、「計画はない」との回答は 55.1%となっている。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

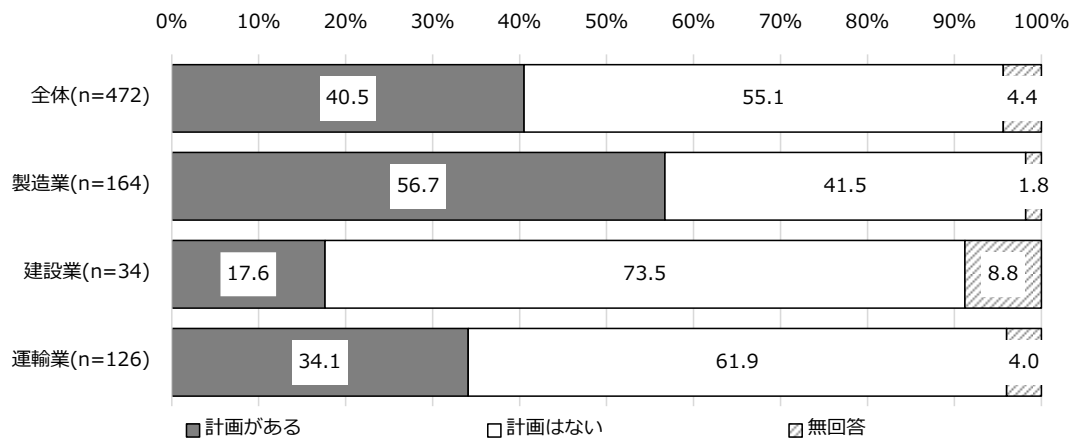
図表Ⅲ-56 今後の設備投資計画の有無



● 製造業では設備投資計画がある事業所が 6 割弱

- ・ 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 56.7%だが、建設業、運輸業では「計画はない」との回答が 6 割を超えている。

図表Ⅲ-57 今後の設備投資計画の有無 業種別



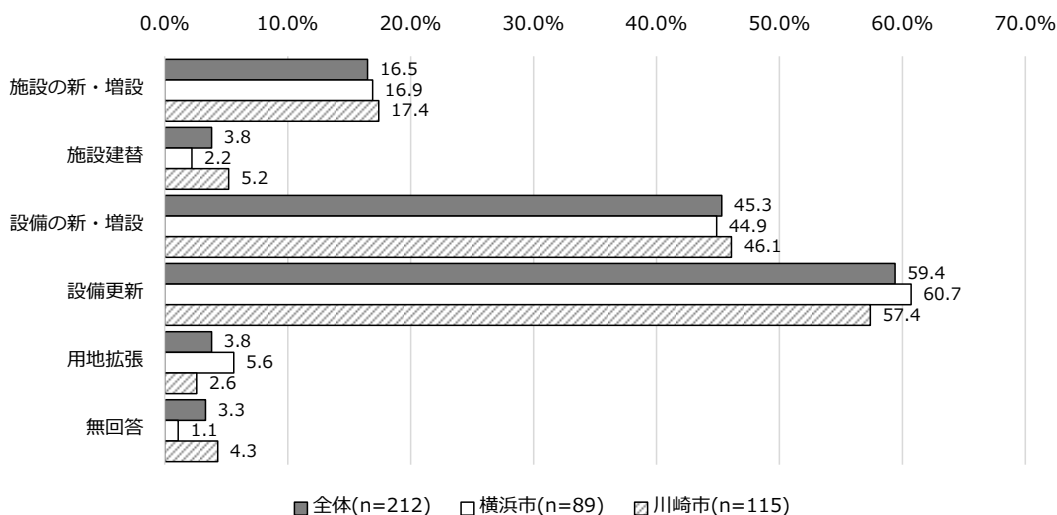
④ 今後の設備投資計画の内容・理由

【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5割弱

- ・ 設備投資計画の内容は「設備更新」(59.4%) が最も多く、次いで「設備の新・増設」(45.3%) である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ても、両市に大きな差は見られない。

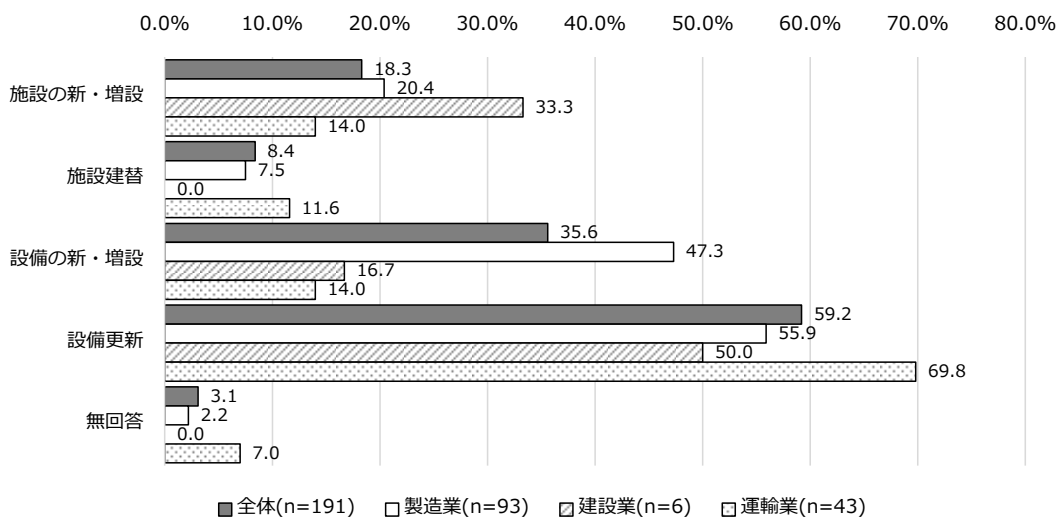
図表Ⅲ-58 設備投資計画の内容



● すべての業種で「設備更新」が最も多く5割以上

- ・ 業種別に見ると、製造業では「設備の新・増設」(47.3%)、建設業では「施設の新・増設」(33.3%) が他業種と比べて多くなっている。

図表Ⅲ-59 設備投資計画の内容 業種別

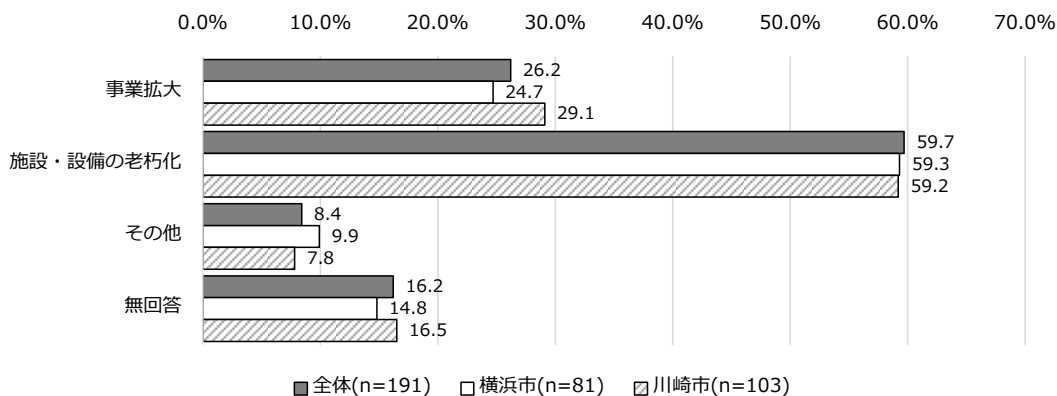


【理由】

● 設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」が6割弱、「事業拡大」は3割弱

- ・設備投資計画の理由は「施設・設備の老朽化」(59.7%)が最も多く、「事業拡大」(26.2%)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6割弱と変わりはなく、両市に大きな差は見られない。

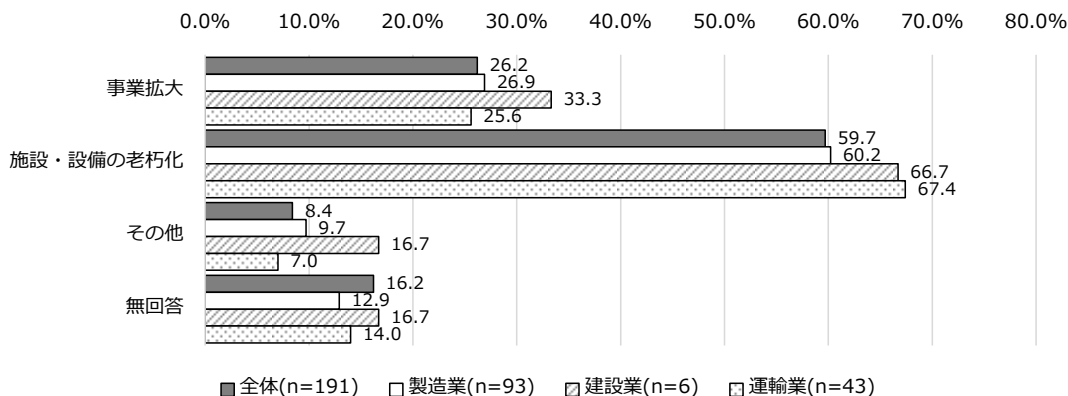
図表Ⅲ-60 設備投資計画の理由



● 全ての業種で「施設・設備の老朽化」が最も高く6割以上

- ・業種別に見ると、建設業で「事業拡大」(33.3%)の数値がやや高いが、それほど大きな差は見られない。

図表Ⅲ-61 設備投資計画の理由 業種別

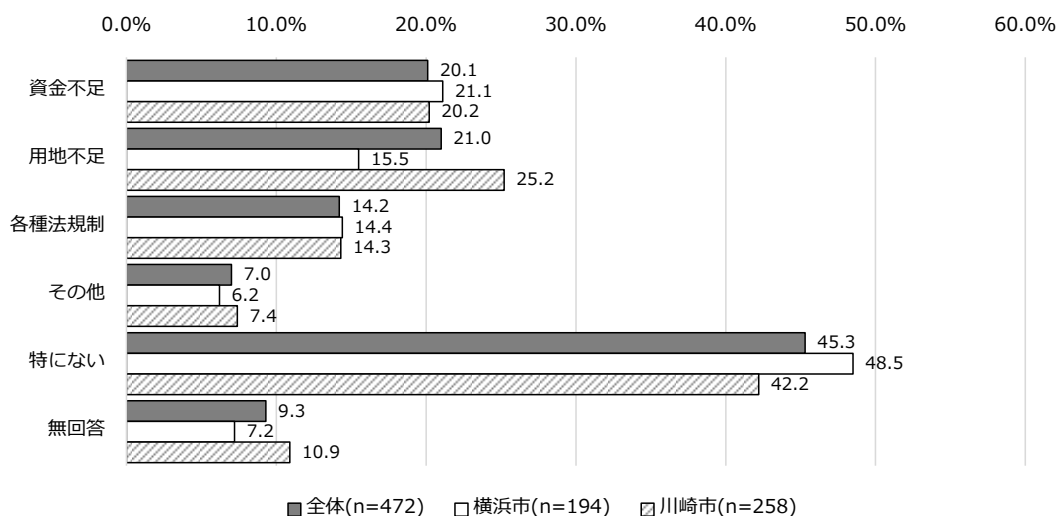


⑤ 今後の設備投資を検討する際の問題点・課題

- 設備投資上の問題点・課題は「特にない」が5割弱を占めるが、川崎市では「用地不足」が3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」(45.3%)が最も多いものの、「用地不足」(21.0%)、「資金不足」(20.1%)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(15.5%)に対し、川崎市(25.2%)と横浜市を上回っている。

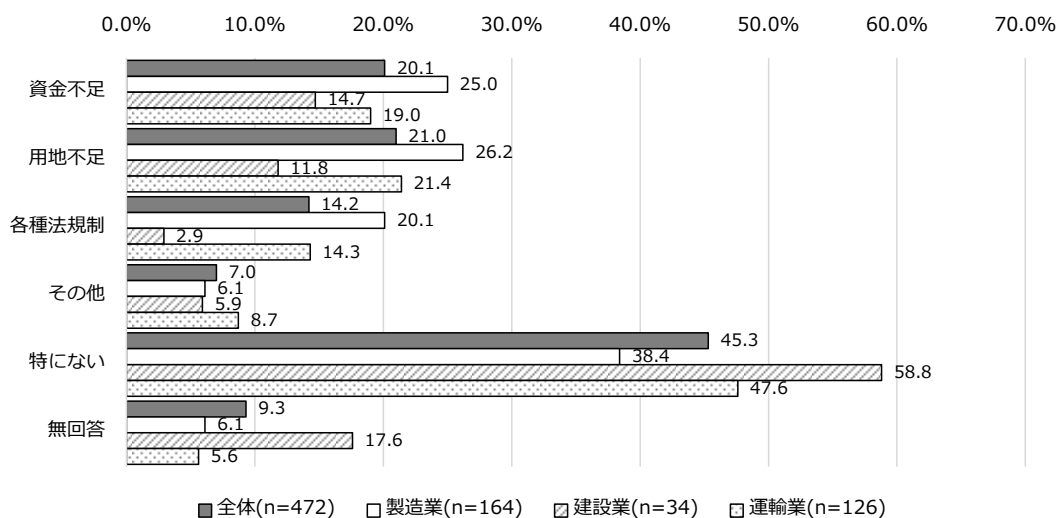
図表Ⅲ-62 今後の設備投資における問題点・課題



- 製造業は「資金不足」、「用地不足」とも3割弱

- ・業種別に見ると、製造業は「資金不足」(25.0%)、「用地不足」(26.2%)が他の2業種に比べて若干多い。建設業は「特にない」の数値が58.8%と高い傾向にある。

図表Ⅲ-63 今後の設備投資における問題点・課題 業種別



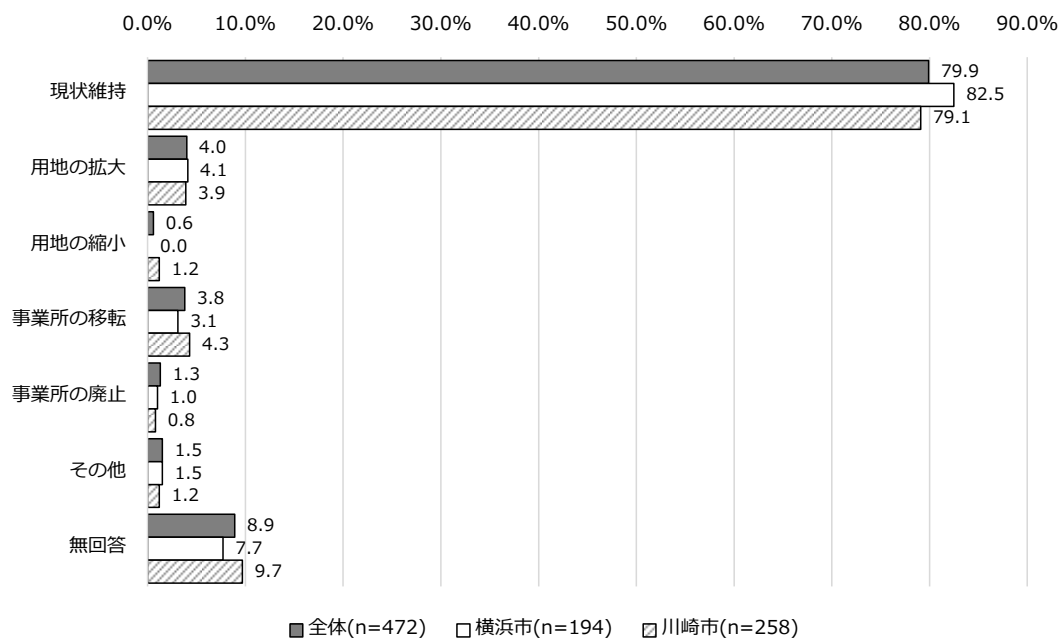
キ 用地展開

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

- ・ 回答事業所全体における今後の用地展開の意向は、「現状維持」(79.9%)が全体の約8割を占める。「用地の拡大」は4.0%、「事業所の移転」は3.8%である。

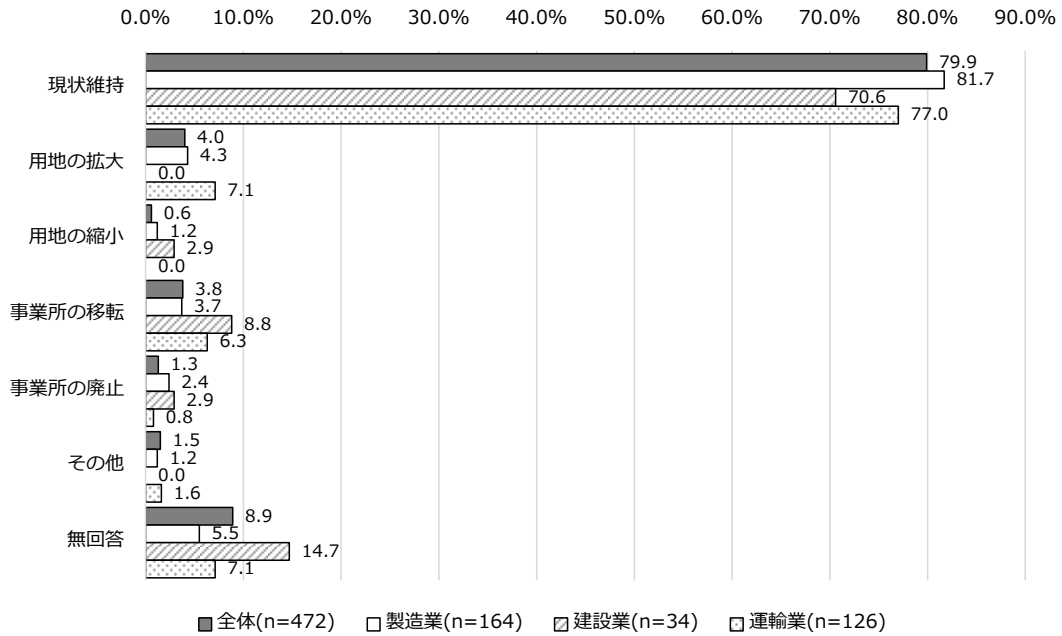
図表Ⅲ-64 今後の用地展開の意向



● 「用地の拡大」では運輸業が他の2業種に比べて多く7.1%

- ・業種別に見ると、製造業は「現状維持」が81.7%と他の2業種に比べて多く、「用地の拡大」では運輸業が7.1%で他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-65 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「統合」「業務縮小・事業拡大」「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「統合」「業務縮小・事業拡大」「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は、全て関東地方内に移転する予定である。

図表Ⅲ-66 事業所の移転・廃止の理由・時期・移転先・跡地利用

所在市	移転/廃止	業種	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	移転	製造業	借用期間満了のため	2023	12	神奈川県	賃貸
横浜市	移転	製造業		2023	10	東京都	賃貸
横浜市	移転	製造業		2027	4	神奈川県	自社利用
横浜市	移転	建設業	事業売却	2023	10	千葉県	未定・検討中
横浜市	移転	運輸業	事業拡大に伴い、事業用地の拡張が不可欠なため。			神奈川県	未定・検討中
横浜市	移転	運輸業	事業拡大に伴い、事業用地の拡張が不可欠なため。			神奈川県	未定・検討中
横浜市	廃止	製造業		2025	12		
横浜市	廃止	運輸業	荷主との契約期間満了の為	2026	6		未定・検討中
川崎市	移転	製造業		2023	9	神奈川県	未定・検討中
川崎市	移転	製造業	親会社隣接地への集約による効率化	2025	4	神奈川県	未定・検討中
川崎市	移転	製造業	現事業所の所在地は借地であるが、地主から今年度末で賃貸借契約解消の申し入れがあったため	2023	3	神奈川県	未定・検討中
川崎市	移転	建設業	人員増加に対応するため、施設、設備の老朽化	2024	4	神奈川県	自社利用
川崎市	移転	建設業				神奈川県	賃貸
川崎市	移転	運輸業	車両台数が増加し手狭になってきたため			神奈川県	賃貸
川崎市	移転	運輸業		2024	4	神奈川県	未定・検討中
川崎市	移転	運輸業		2025	3	神奈川県	未定・検討中
川崎市	移転	運輸業	横浜市内の別支店との統合。	2022	11	神奈川県	自社利用
川崎市	移転	運輸業		2026		千葉県	
川崎市	移転	運輸業	駐車場が多く確保出来る場所の移転を将来の課題として希望している			東京都	未定・検討中
川崎市	廃止	製造業	親会社業務縮小のため	2024	3		賃貸
川崎市	廃止	建設業		2023	9		未定・検討中
無回答	移転	その他	契約期間が有る為、転出する事に成る	2026		茨城県	
無回答	廃止	製造業			10		賃貸
無回答	廃止	製造業		2023	10		売却

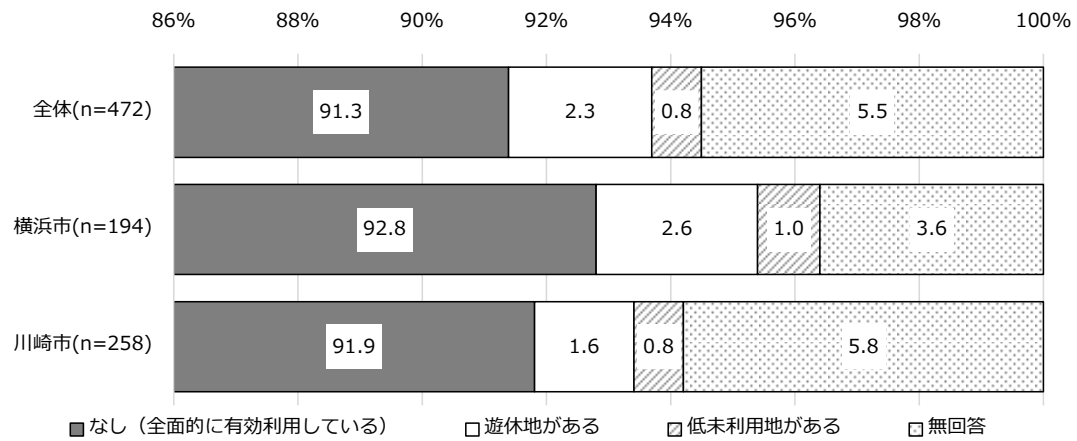
(3) 土地利用

ア 遊休地・低未利用地

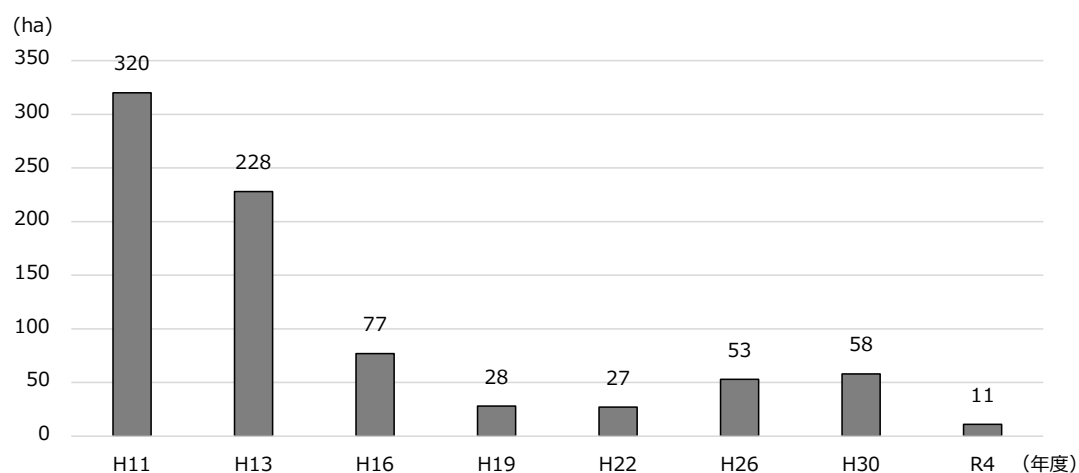
① 遊休地・低未利用地の推移

- 遊休地・低未利用地がある事業所は合計 3.1%
 - 令和 4 年度の遊休地・低未利用地は 11ha で、平成 30 年度に比べて 47ha 減少
- ・ 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 3.1%、うち、面積が判明している回答の合計面積は約 11ha 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（3.6%）に対し、川崎市（2.4%）である。
 - ・ なお、平成 30 年度の調査では遊休地・低未利用地が合計 58ha 確認されており、前回に比べ、面積で約 47ha の減少である。

図表Ⅲ-67 遊休地・低未利用地の状況



図表Ⅲ-68 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年度の判断基準から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) 令和4年度の判断基準は、上記（注3）①を基本に判断する。

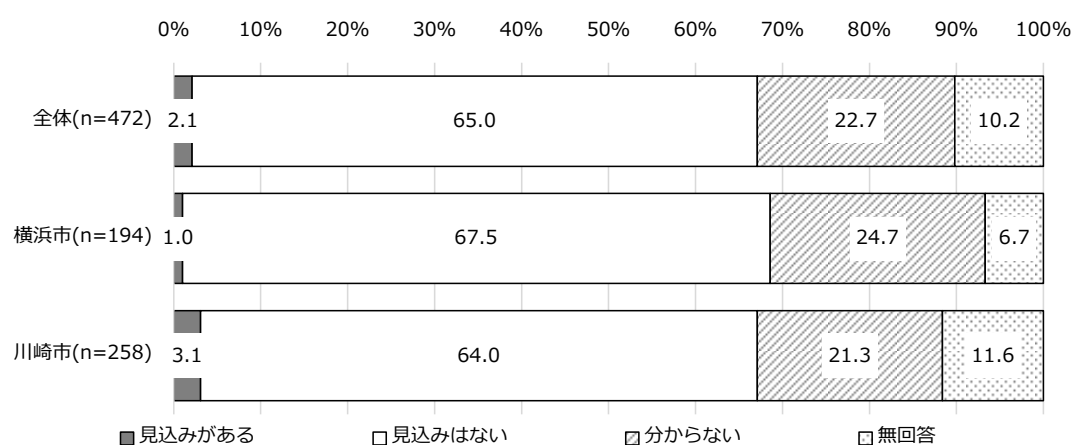
イ 今後の事業所用地の見込み

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2割強

- ・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」は2.1%（10事業所）と少数で、その理由は「事務所移転」が多い。
- ・ただし、「分からない」（22.7%）も全体の2割以上である。
- ・横浜市、川崎市別では、川崎市（3.1%）が横浜市（1.0%）より若干多い。
- ・業種別では、「見込みがある」は製造業7事業所、その他業種3事業所である。

図表Ⅲ-69 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-70 事業用として利用しなくなる土地・施設の具体的内容

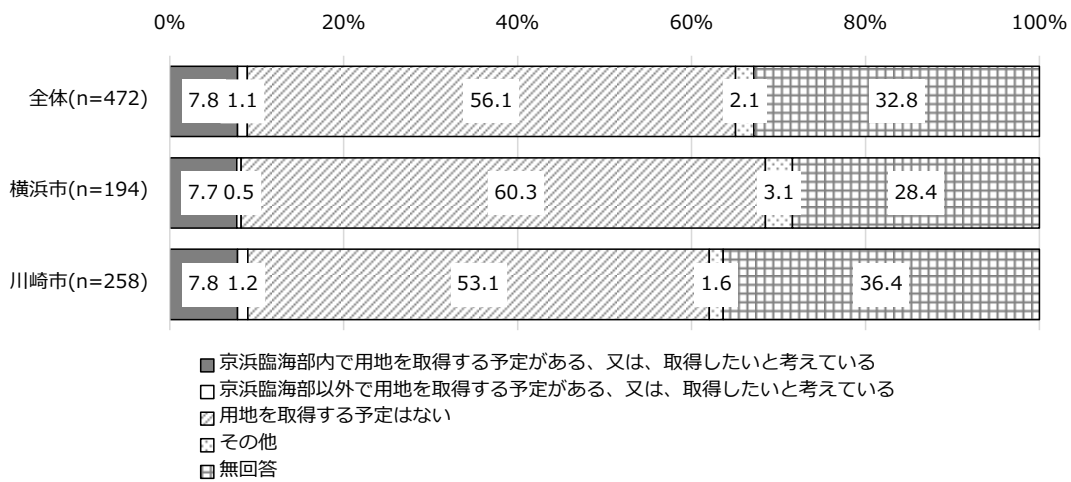
所在市	業種	時期	理由	利用方法
横浜市	その他	5年以内	移転又は建替	未定（予定なし）
横浜市	その他	未定	事業所移転	未定（予定なし）
川崎市	製造業			
川崎市	製造業	5年以内	事業所移転	未定（予定なし）
川崎市	製造業	未定	荷主の都合	未定（予定なし）
川崎市	製造業			
川崎市	製造業			親会社へ返却
川崎市	製造業			
川崎市	製造業			
川崎市	その他	未定	事業所移転	返却

② 今後の用地・施設等の取得見込み

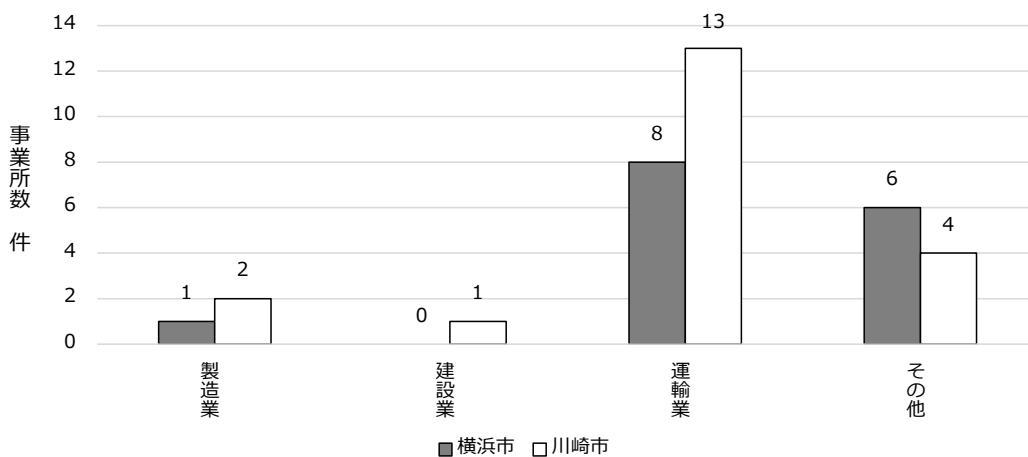
- 京浜臨海部で用地の取得見込みのある事業所は 35 事業所と少数だが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（10 事業所）の 3.5 倍
- 取得見込みのある事業所は運輸業が 21 事業所

- ・ 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 7.8%（35 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（10 事業所、図表Ⅲ-69 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 1 事業所、運輸業 21 事業所である。

図表Ⅲ-71 今後の用地・施設等の取得見込み



【「京浜臨海部内で取得予定・取得したい」と回答した事業所 業種別】



(4) 各分野における取組

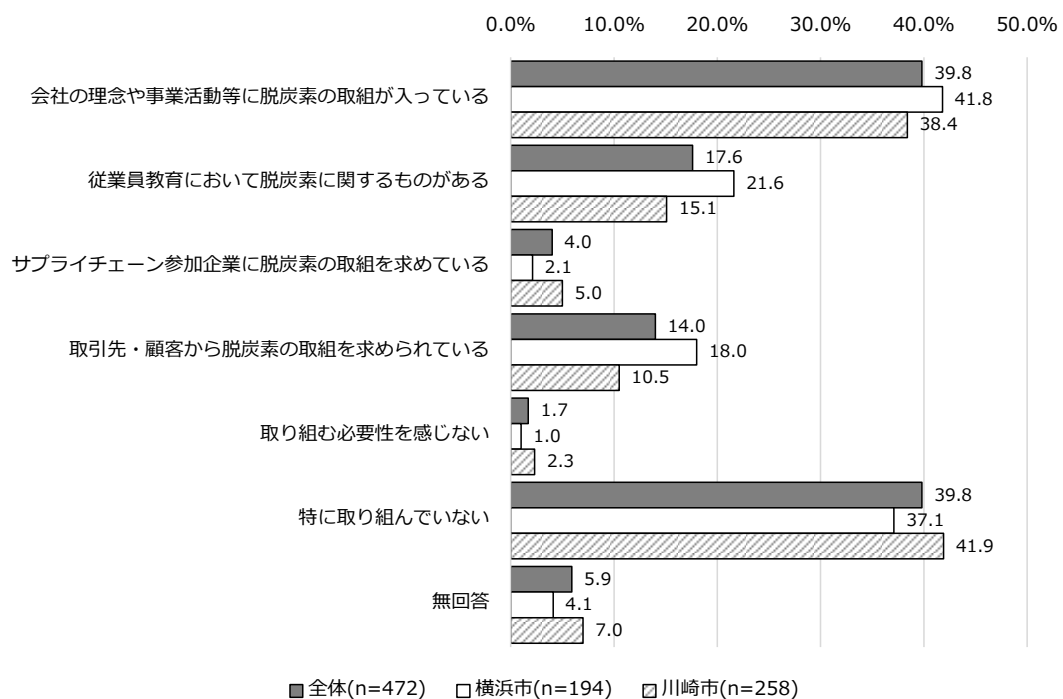
ア 脱炭素化への取組

① 脱炭素との関わり方

● 「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、39.8%で同率

- ・ 回答事業所全体の脱炭素との関わり方は、「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、39.8%と同率で、次いで「従業員教育において脱炭素に関するものがある」(17.6%)、「取引先・顧客から脱炭素の取組を求められている」(14.0%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別では、「取引先・顧客から脱炭素の取組を求められている」と回答した事業所は、横浜市(18.0%)が川崎市(10.5%)より多い。

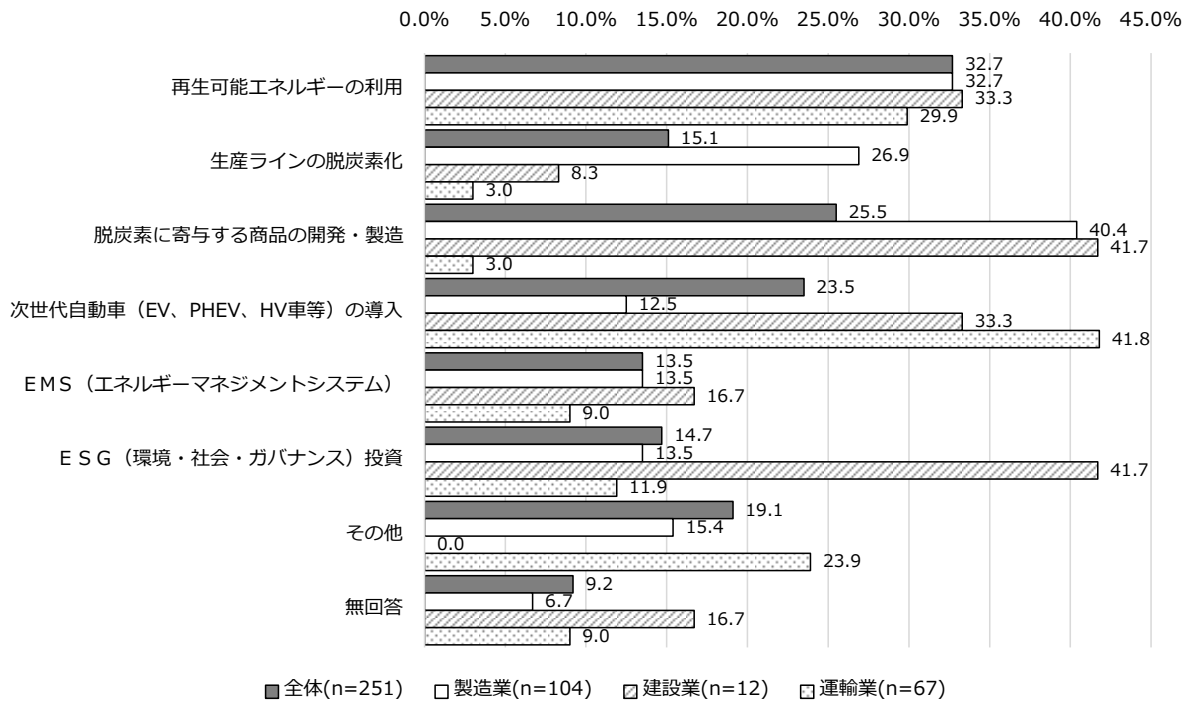
図表Ⅲ-72 脱炭素との関わり方



● 脱炭素のために実際に行っている取組について、「再生可能エネルギーの利用」が最も多く3割強

・脱炭素のために実際に行っている取組について、業種別に見ると、製造業と建設業は「脱炭素に寄与する商品の開発・製造」が最も多く、建設業は「ESG（環境・社会・ガバナンス）投資」も同率で多くなっている。一方、運輸業は「次世代自動車（EV、PHEV、HV車等）の導入」が41.8%で最も多くなっている。

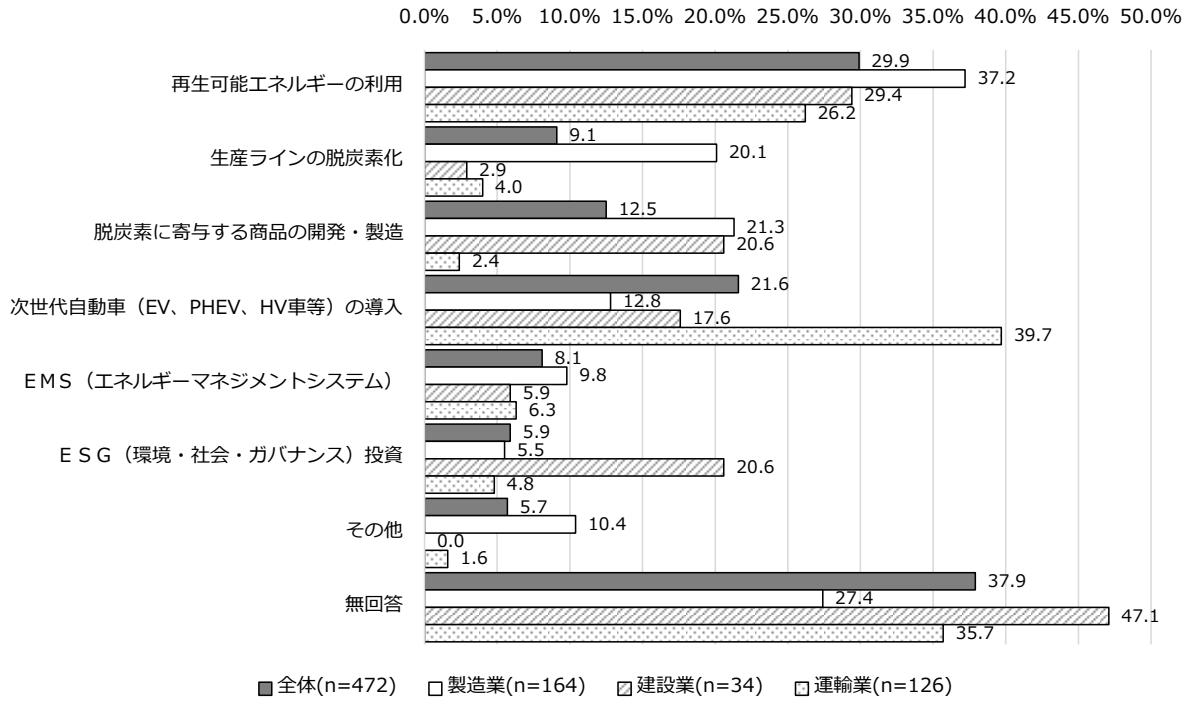
図表Ⅲ-73 脱炭素のために実際に行っている取組



● 脱炭素のために今後行いたい取組について、「再生可能エネルギーの利用」が最も多く約3割

・脱炭素のために今後行いたい取組について、業種別に見ると、製造業と建設業は「再生可能エネルギーの利用」が最も多くなっている。一方、運輸業は「次世代自動車（EV、PHEV、HV車等）の導入」が39.7%で最も多くなっている。

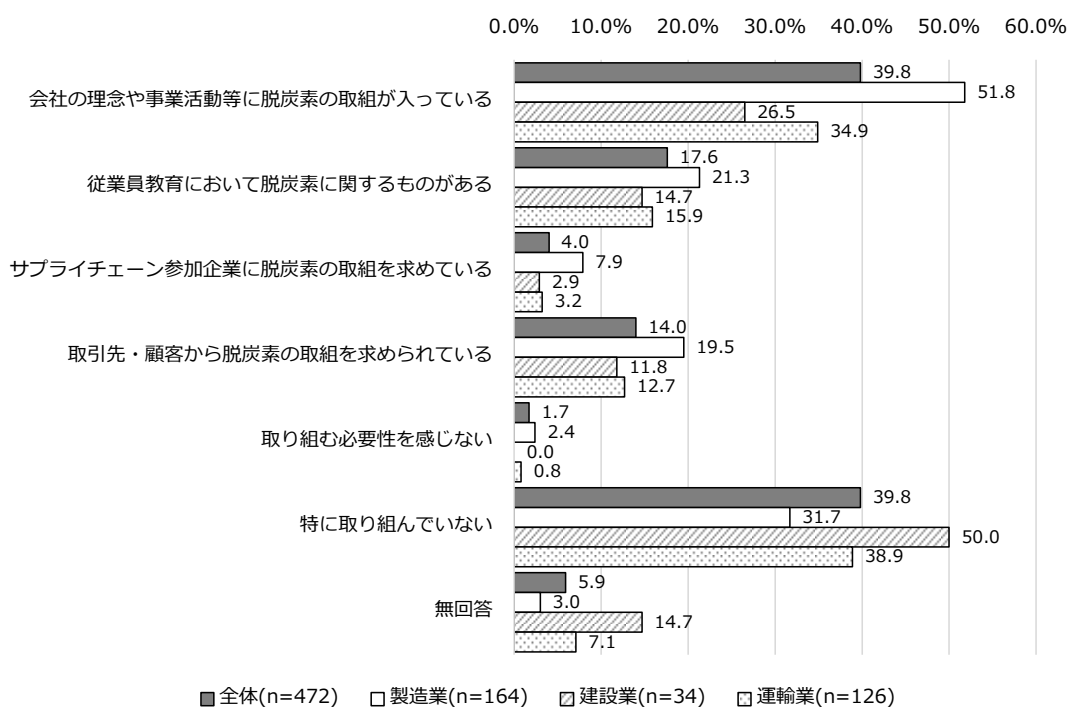
図表Ⅲ-74 脱炭素のために今後行いたい取組



- 製造業では「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」が最も多く5割強、建設業、運輸業では「特に取り組んでいない」が最も多い

・業種別に見ると、製造業は「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」が51.8%の一方、「特に取り組んでいない」が31.7%と差がみられる。逆に建設業は「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」が26.5%の一方、「特に取り組んでいない」が50.0%である。運輸業は「会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている」が34.9%、「特に取り組んでいない」が38.9%と大きな差は見られない。

図表Ⅲ-75 脱炭素との関わり方 業種別

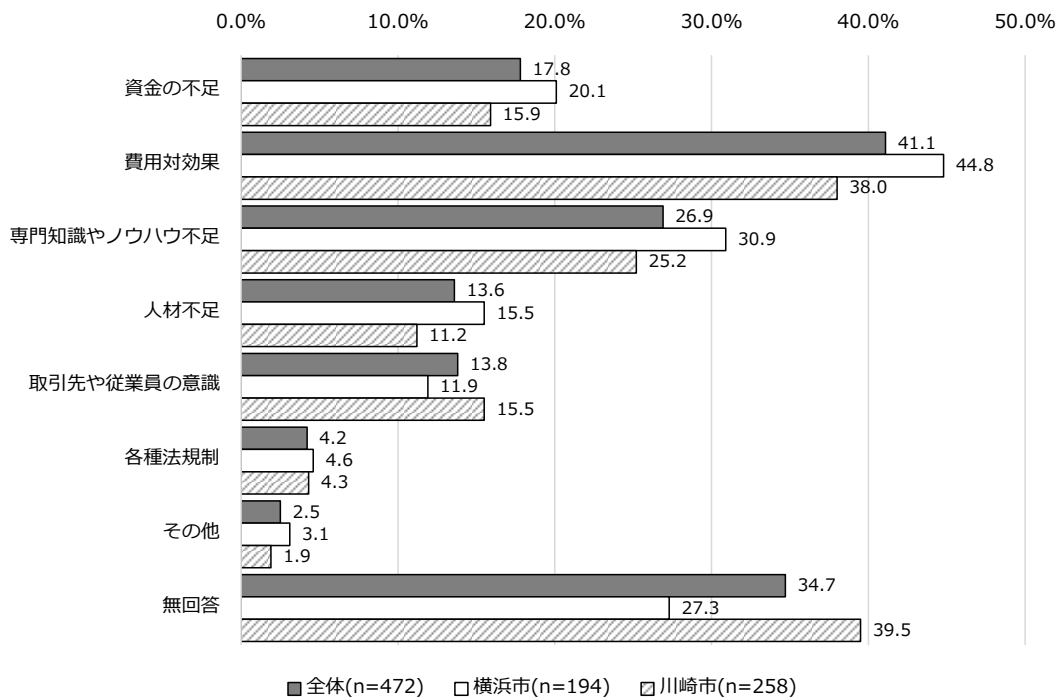


② 脱炭素への取組促進のための課題

- 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

- ・ 回答事業所全体の導入するに当たっての課題は、「費用対効果」(41.1%)が最も多く、次いで「専門知識やノウハウ不足」(26.9%)、「資金の不足」(17.8%)の順である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「取引先や従業員の意識」を除いて、横浜市が川崎市を若干上回っている。

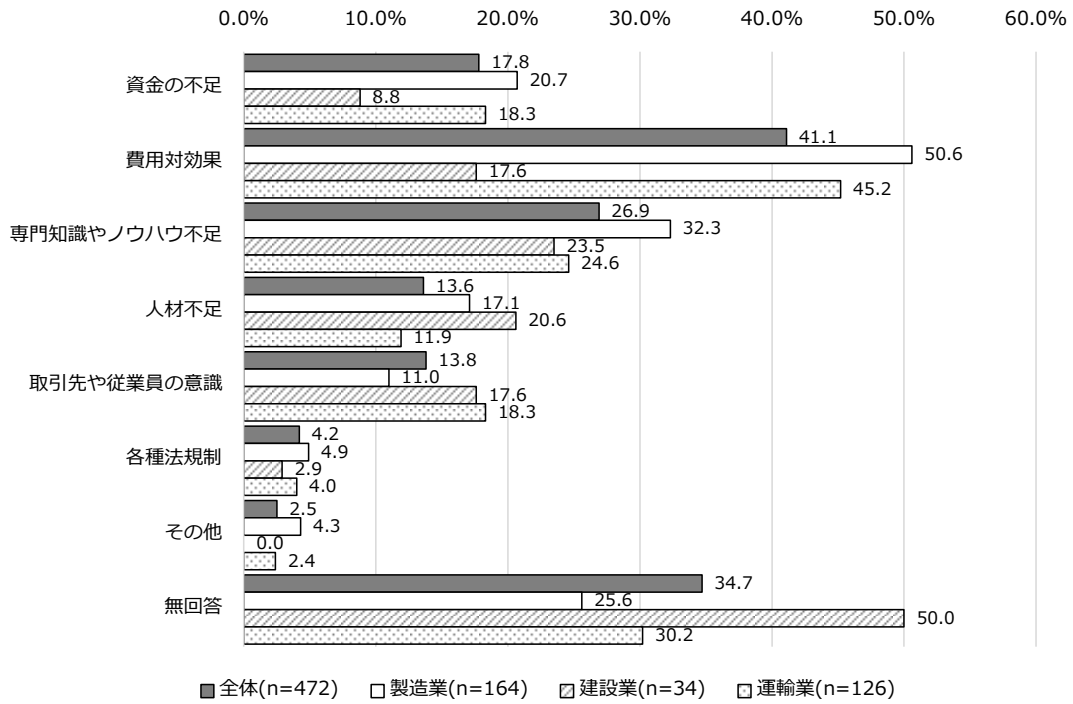
図表Ⅲ-76 脱炭素への取組促進のための課題



● 製造業と運輸業では「費用対効果」が5割前後と最も高く、建設業では2割弱と低い

・業種別に見ると、製造業、運輸業では「費用対効果」（順に50.6%、45.2%）が最も多く、次いで「専門知識やノウハウ不足」（順に32.3%、24.6%）の順である。建設業では「専門知識やノウハウ不足」（23.5%）が最も多く、次いで「人材不足」（20.6%）の順である。

図表Ⅲ-77 脱炭素への取組促進のための課題 業種別



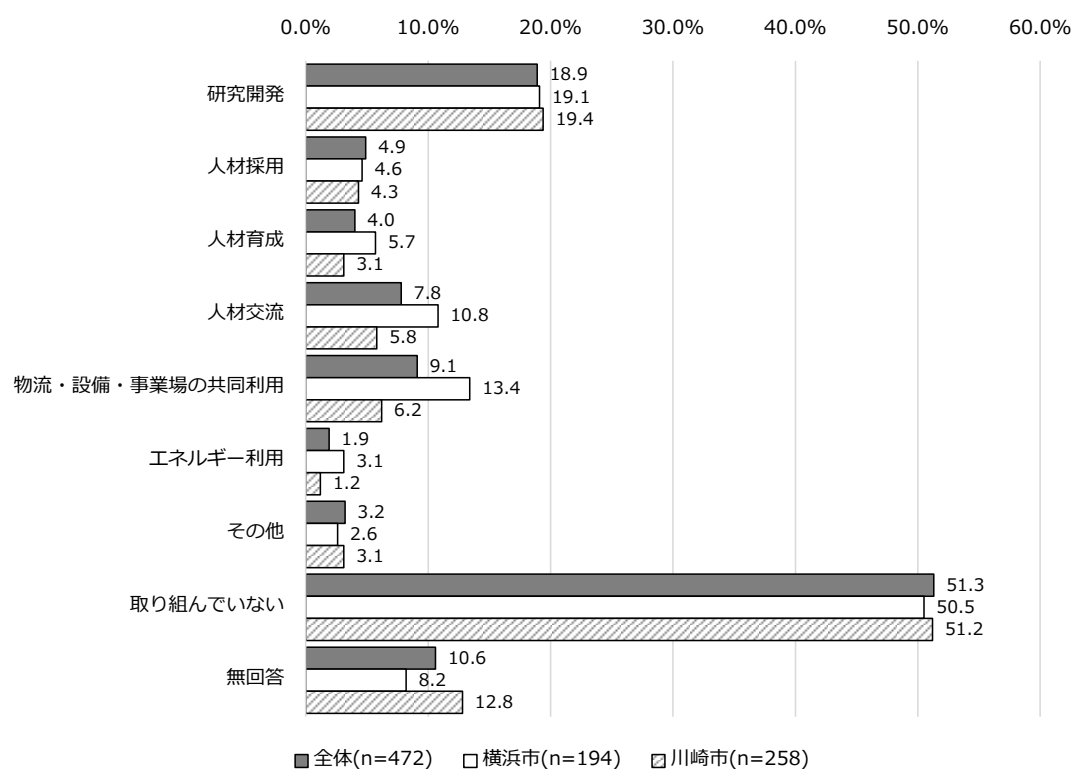
イ 他社又は大学等との連携について

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「研究開発」が2割弱、「物流・設備・事業場の共同利用」が1割弱、一方で「取り組んでいない」が5割強

- ・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、「研究開発」(18.9%)が多く、次いで「物流・設備・事業場の共同利用」(9.1%)の順である。
- ・「取り組んでいない」(51.3%)も全体の5割強である。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「人材育成」「人材交流」「物流・設備・事業場の共同利用」「エネルギー利用」で横浜市が川崎市の2倍程度になっている。

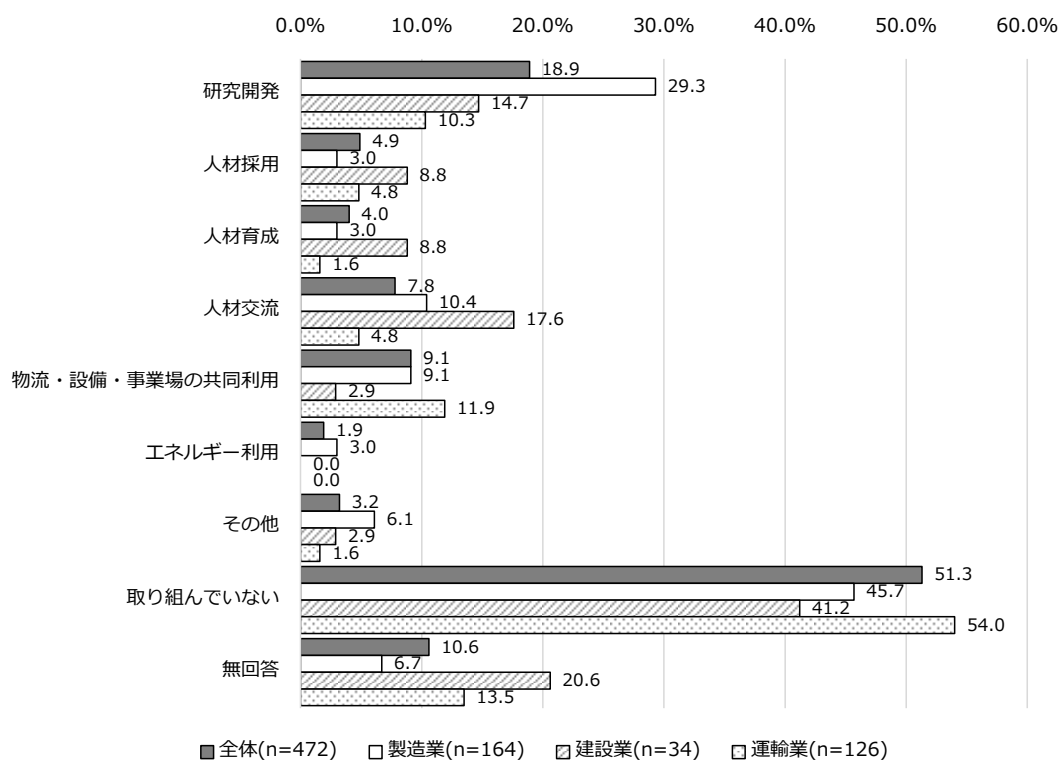
図表Ⅲ-78 取り組んでいる事業連携



● 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

- ・業種別に見ると、製造業は「研究開発」(29.3%)が最も多く、次いで「人材交流」(10.4%)が多い。
- ・建設業は「人材交流」(17.6%)が最も多く、次いで「研究開発」(14.7%)が多い。
- ・運輸業は「取り組んでいない」(54.0%)が他の2業種に比べて1割前後多い。

図表Ⅲ-79 取り組んでいる事業連携 業種別

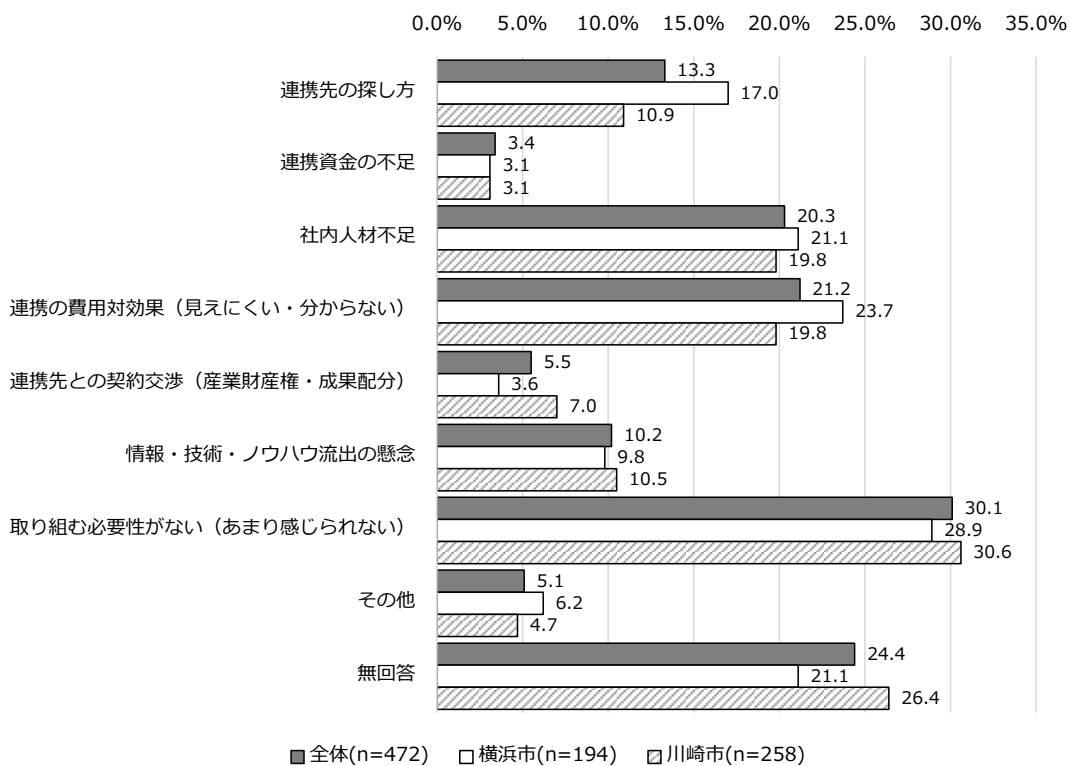


② 事業連携について取り組まない理由もしくは課題

● 取り組まない理由は「社内人材不足」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

- ・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）」（21.2%）が多く、次いで「社内人材不足」（20.3%）である。
- ・「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」（30.1%）も全体の約3割である。
- ・横浜市・川崎市別では、「連携先の探し方」の回答が、横浜市（17.0%）に対し、川崎市（10.9%）と横浜市が上回っている。

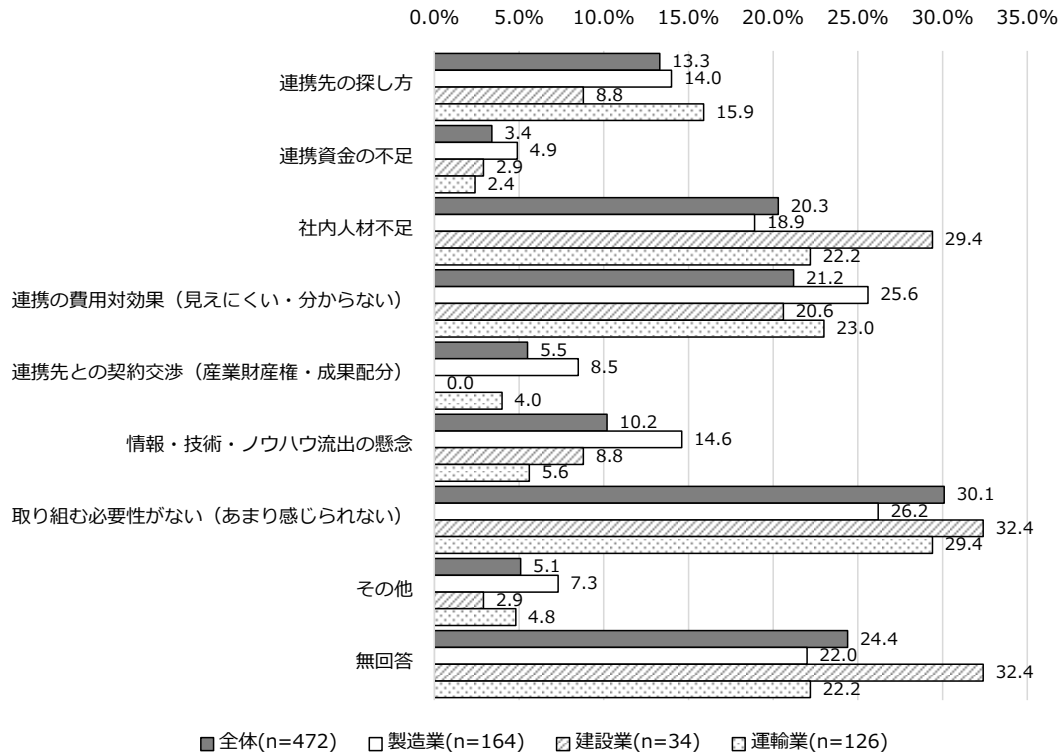
図表Ⅲ-80 取り組まない理由・課題



● 建設業は「社内人材不足」が3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」(14.6%)が他の2業種に比べて最も多い。
- ・建設業は「社内人材不足」が29.4%と他の2業種に比べて最も多い。
- ・運輸業は「連携先の探し方」が15.9%と他の2業種に比べて最も多い。

図表Ⅲ-81 取り組まない理由・課題 業種別



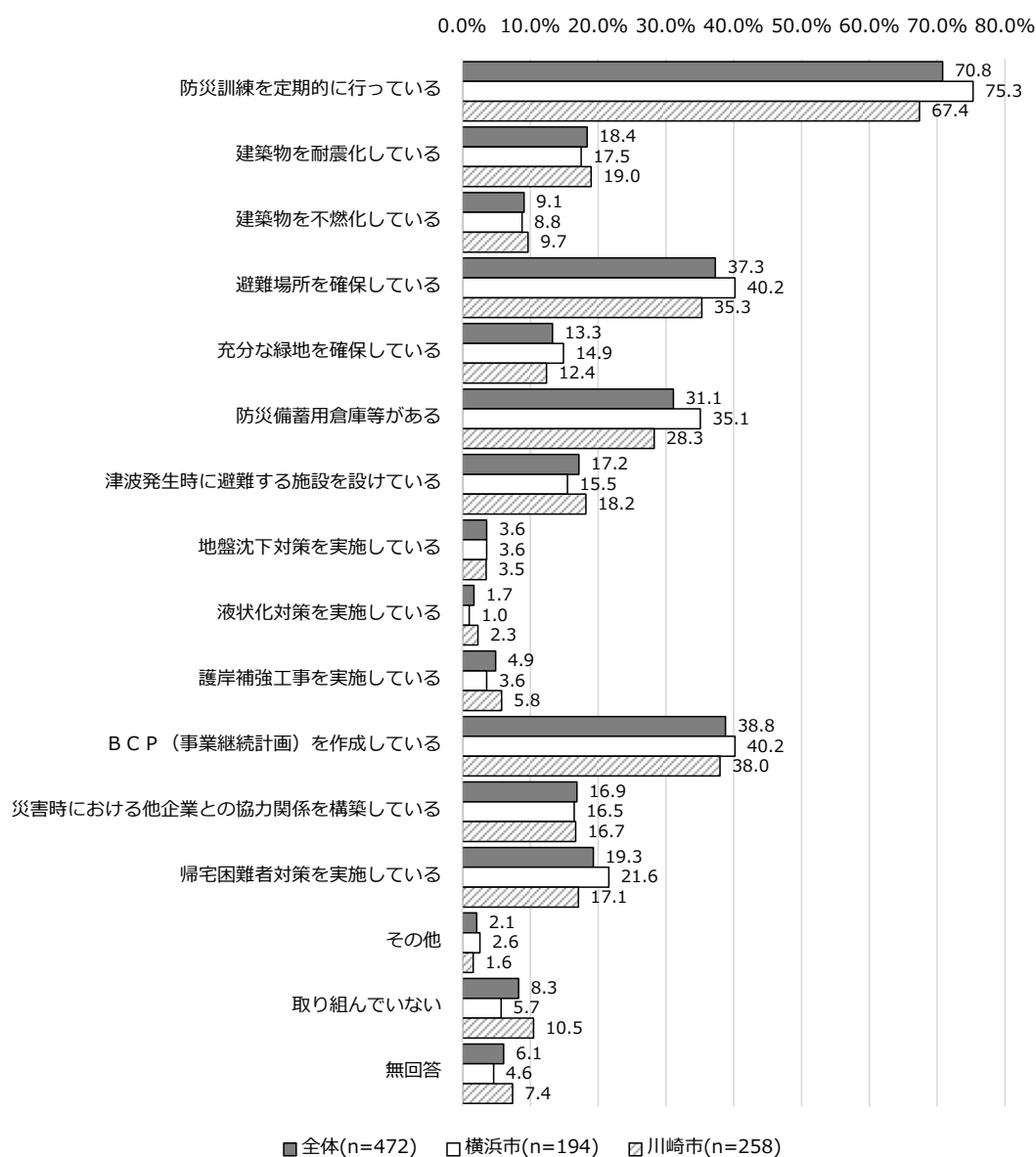
ウ 防災・減災及び早期復旧に関する取組

① 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組

● 「防災訓練を定期的に行っている」しているが回答事業所全体の約7割

- ・ 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」(70.8%)が最も多く、次いで「BCP(事業継続計画)を作成している」(38.8%)、「避難場所を確保している」(37.3%)、「防災備蓄用倉庫等がある」(31.1%)である。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、「防災訓練を定期的に行っている」、「防災備蓄用倉庫等がある」では横浜市が約7%高く、「津波避難施設の設置」は川崎市が約3%多くなっている。

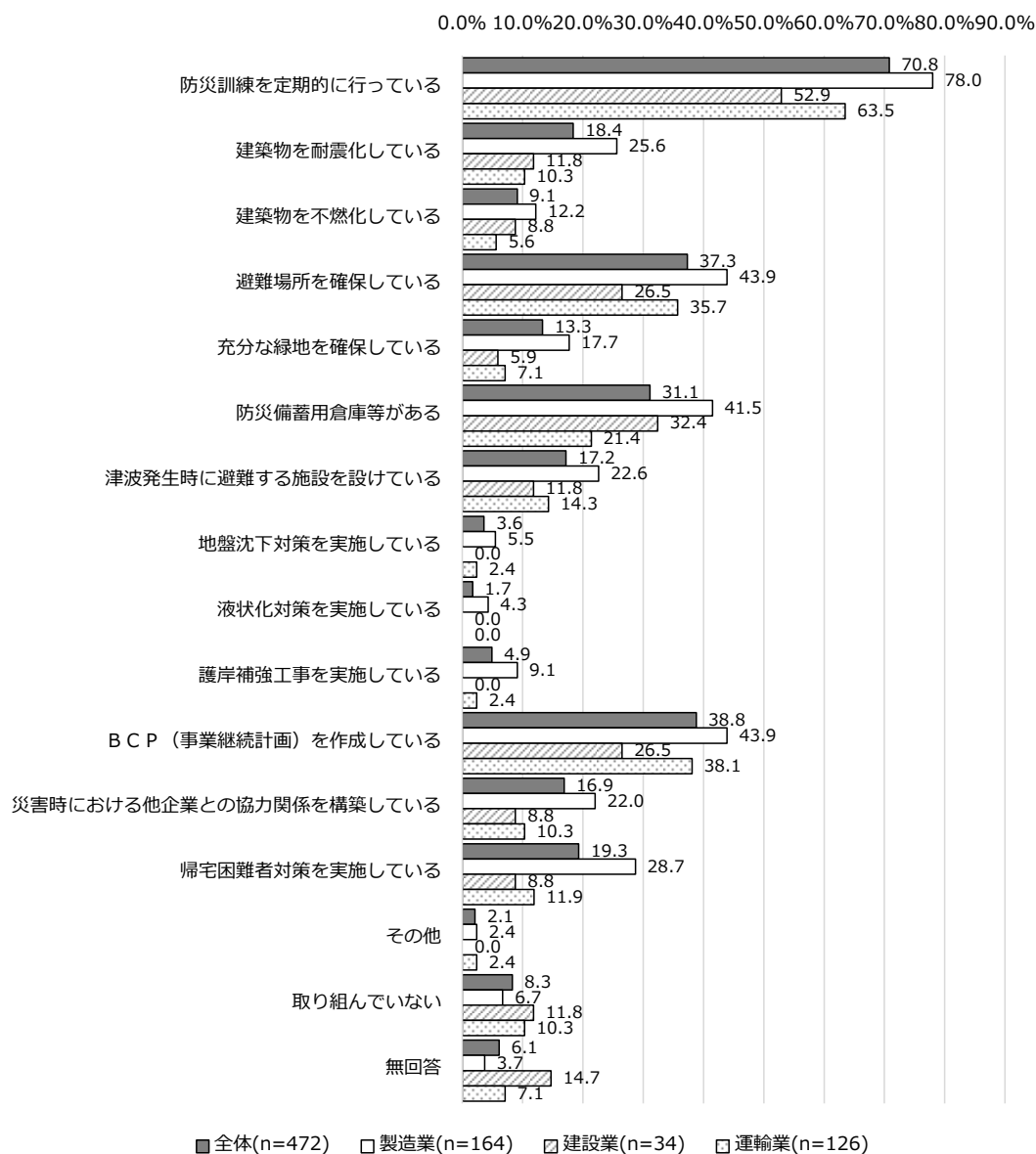
図表Ⅲ-82 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組



- 「防災訓練を定期的に行っている」は製造業で8割弱に普及、建設業、運輸業でも5割以上と続き、「BCP（事業継続計画）を作成している」は製造業、運輸業で4割前後、建設業でも3割弱の普及
- 製造業では「建物を耐震化している」が3割弱

- ・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5~7割、「BCP（事業継続計画）を作成している」は製造業43.9%、運輸業が38.1%に対し、建設業は26.5%と若干少ない。
- ・製造業では「建築物を耐震化している」（25.6%）と「災害時における他企業との協力関係の構築」（22.0%）と、「帰宅困難者対策を実施している」（28.7%）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26.5%と他の2業種に比べて少ない。

図表Ⅲ-83 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

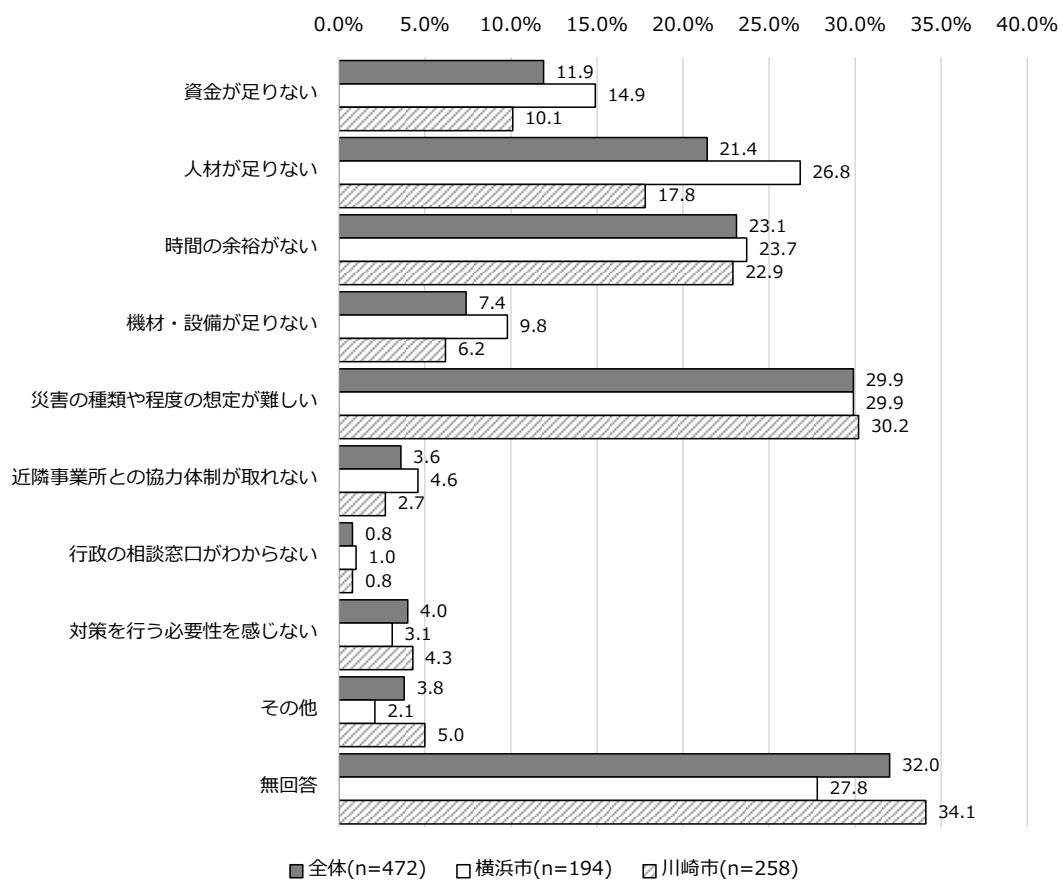


② 取組における課題・取り組まない理由

● 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」が回答事業所全体の約3割

- ・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」(29.9%)が最も多く、次いで「時間の余裕がない」(23.1%)、「人材不足」(21.4%)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」、「時間の余裕がない」の回答では大差がないが、「資金が足りない」では横浜市(14.9%)に対し、川崎市(10.1%)、「人材が足りない」では横浜市(26.8%)に対し、川崎市(17.8%)となっている。

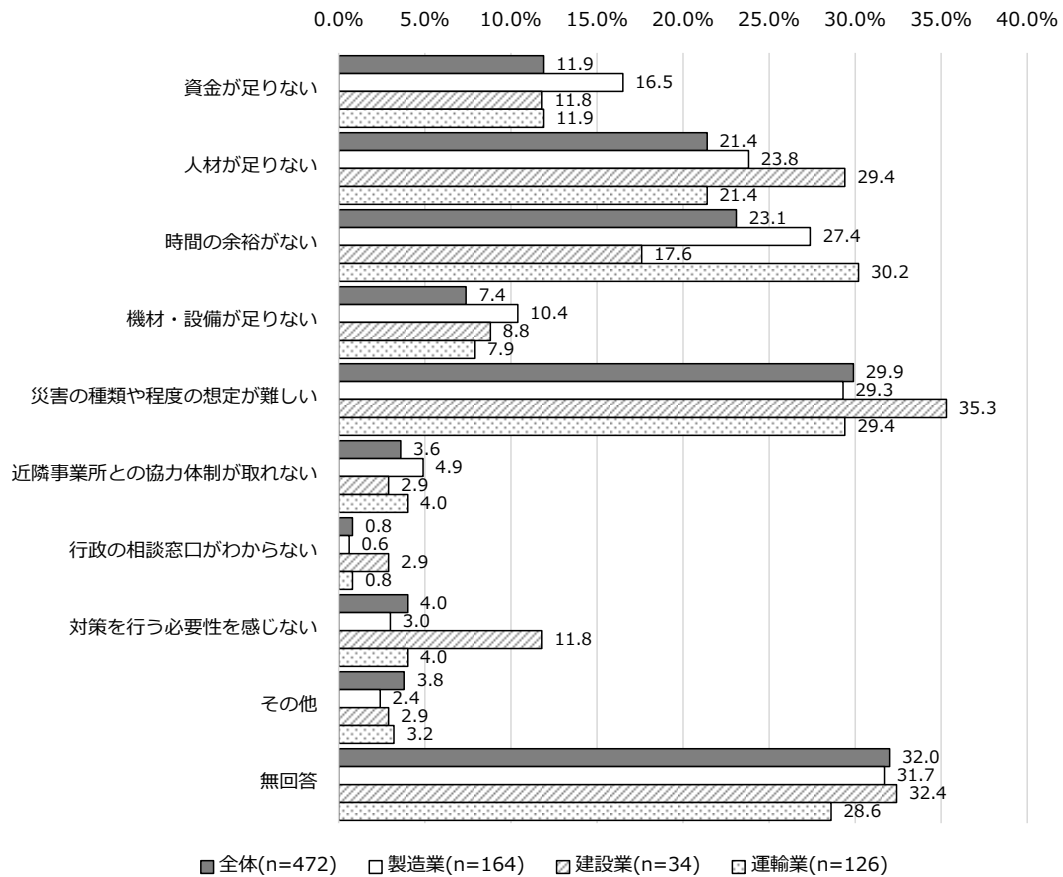
図表Ⅲ-84 防災に関する取組における課題や取り組まない理由



● 製造業では「資金が足りない」が2割弱、運輸業では「時間の余裕がない」が約3割

- ・業種別に見ると、製造業では「資金が足りない」が16.5%と、他の2業種に比べて多い。
- ・建設業では「人材が足りない」が29.4%、「災害の種類や程度の想定が難しい」が35.3%と他の2業種に比べて多い。
- ・運輸業では「時間の余裕がない」(30.2%)が、他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-85 防災に関する取組における課題や取り組まない理由 業種別

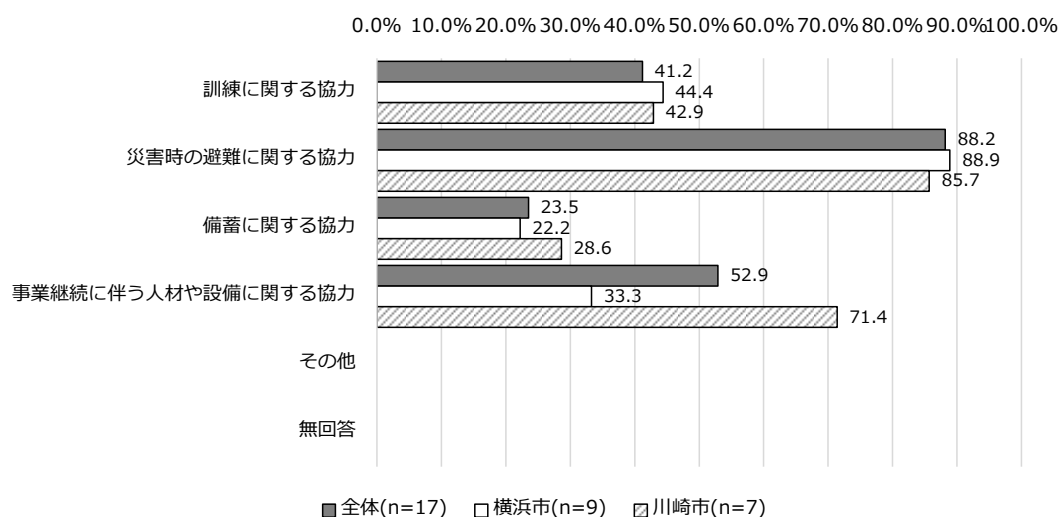


③ 防災に関する近隣事業所との協力体制

- 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9割強、「事業継続に伴う人材や設備に関する協力」が5割強

- ・ 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」(88.2%)が最も多く、次いで「事業継続に伴う人材や設備に関する協力」(52.9%)、「訓練に関する協力」(41.2%)の順である。

図表Ⅲ-86 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



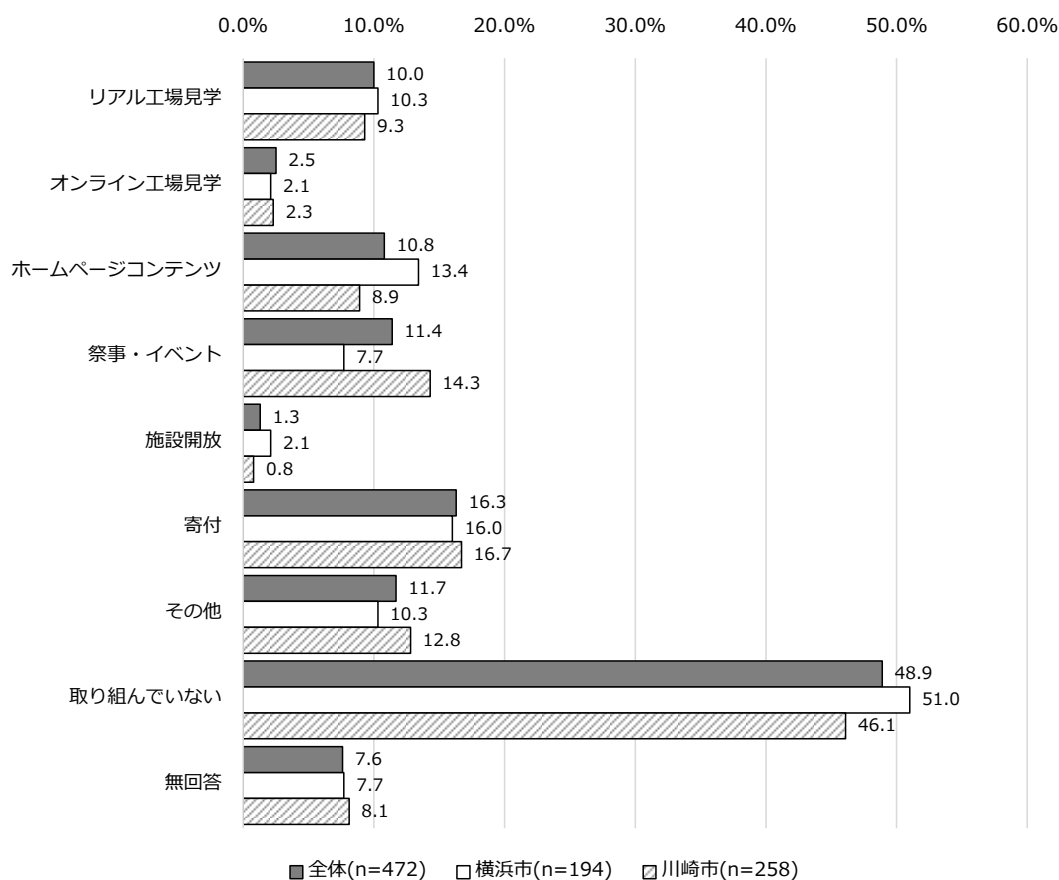
工 地域貢献に関する取組

① 地域貢献に関して実施している取組

- 「寄付」が2割弱である一方、「取り組んでいない」が5割弱

- ・地域貢献に関して実施している取組は「寄付」(16.3%)が多く、次いで「祭事・イベント」(11.4%)、「ホームページコンテンツ」(10.8%)、「リアル工場見学」(10.0%)である。
- ・「取り組んでいない」(48.9%)も全体の5割弱である。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、「寄付」で大きな差は見られないが、「ホームページコンテンツ」で横浜市が、「祭事・イベント」で川崎市が高い傾向が見られる。

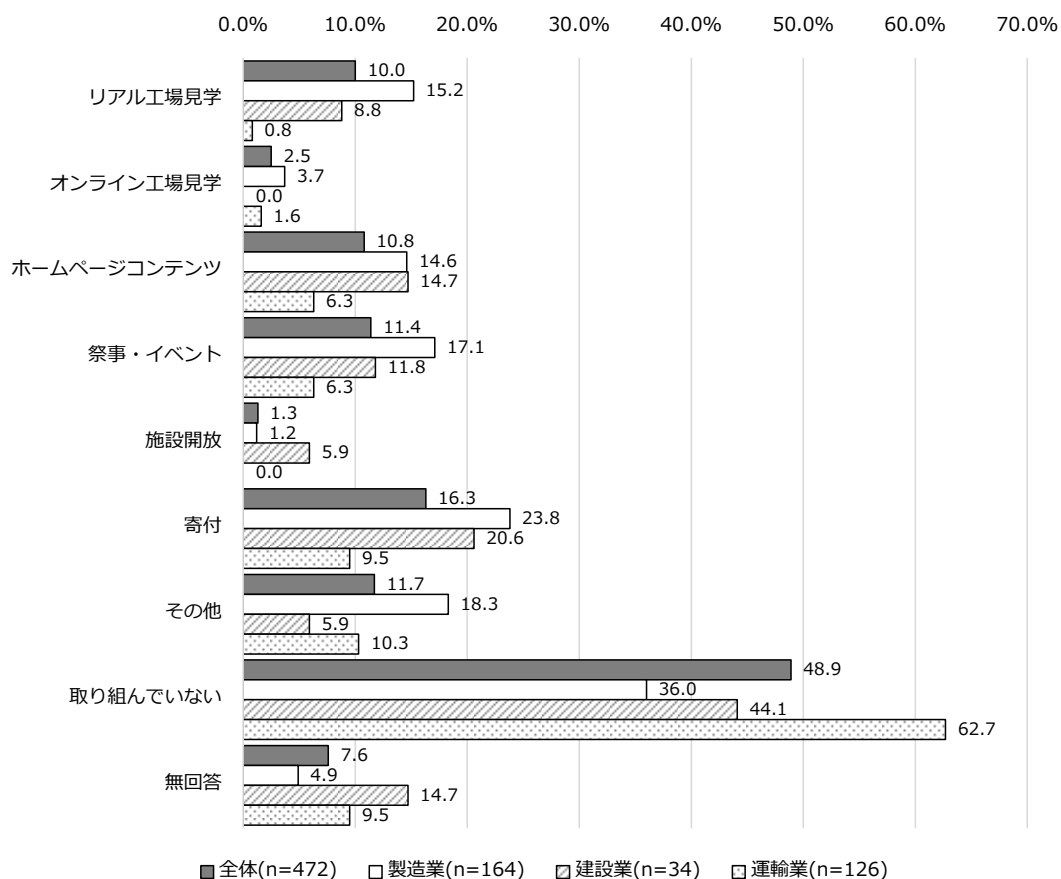
図表Ⅲ-87 地域貢献に関して実施している取組



- 「寄付」「祭事・イベント」「リアル工場見学」で製造業が高く、運輸業が低い傾向
- 「取り組んでいない」割合は運輸業で高く、6割強

- ・業種別に見ると、製造業で「寄付」(23.8%)が最も多く、次いで「祭事・イベント」(17.1%)、「リアル工場見学」(15.2%)となっている。
- ・建設業では「寄付」(20.6%)に次いで、「ホームページコンテンツ」(14.7%)が高い。
- ・運輸業では「取り組んでいない」が62.7%と他の2業種に比べて高いのが特徴的である。

図表Ⅲ-88 地域貢献に関して実施している取組 業種別

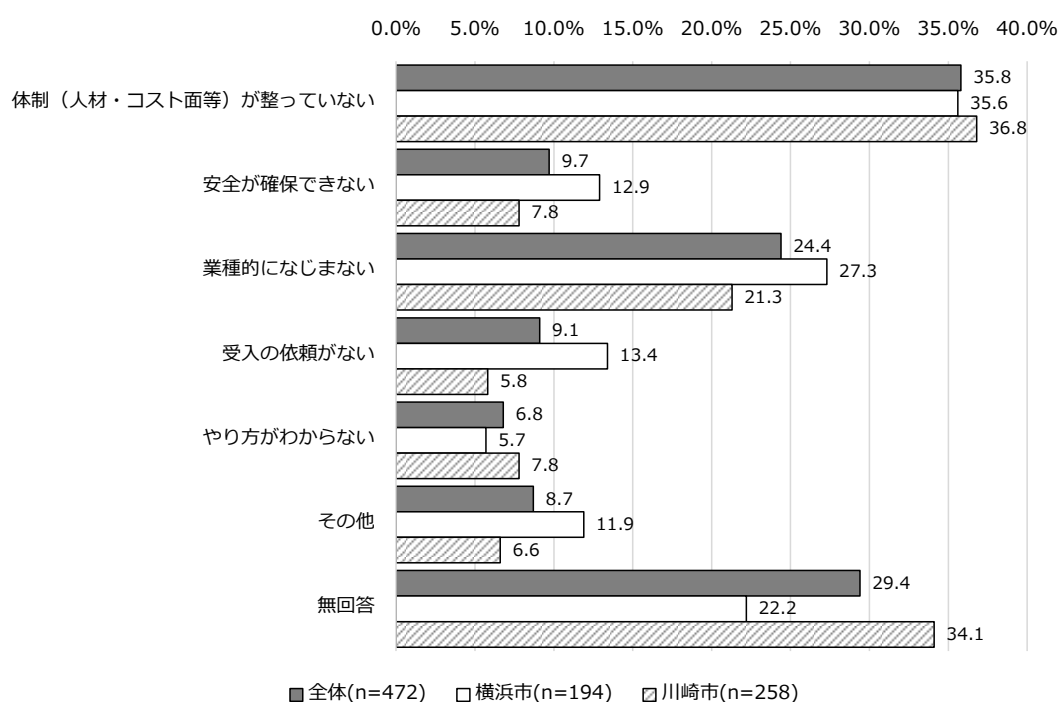


② 取組における課題・取り組まない理由

● 地域貢献に関する取組における課題や取り組まない理由は「体制（人材・コスト面等）が整っていない」が4割弱

- ・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「体制（人材・コスト面等）が整っていない」（35.8%）が最も多く、次いで「業種的になじまない」（24.4%）、「安全が確保できない」（9.7%）の順である。
- ・横浜市・川崎市別では、「安全が確保できない」「業種的になじまない」「受入の依頼がない」の回答が、横浜市（順に12.9%、27.3%、13.4%）に対し、川崎市（順に7.8%、21.3%、5.8%）と、総じて横浜市が上回っている。

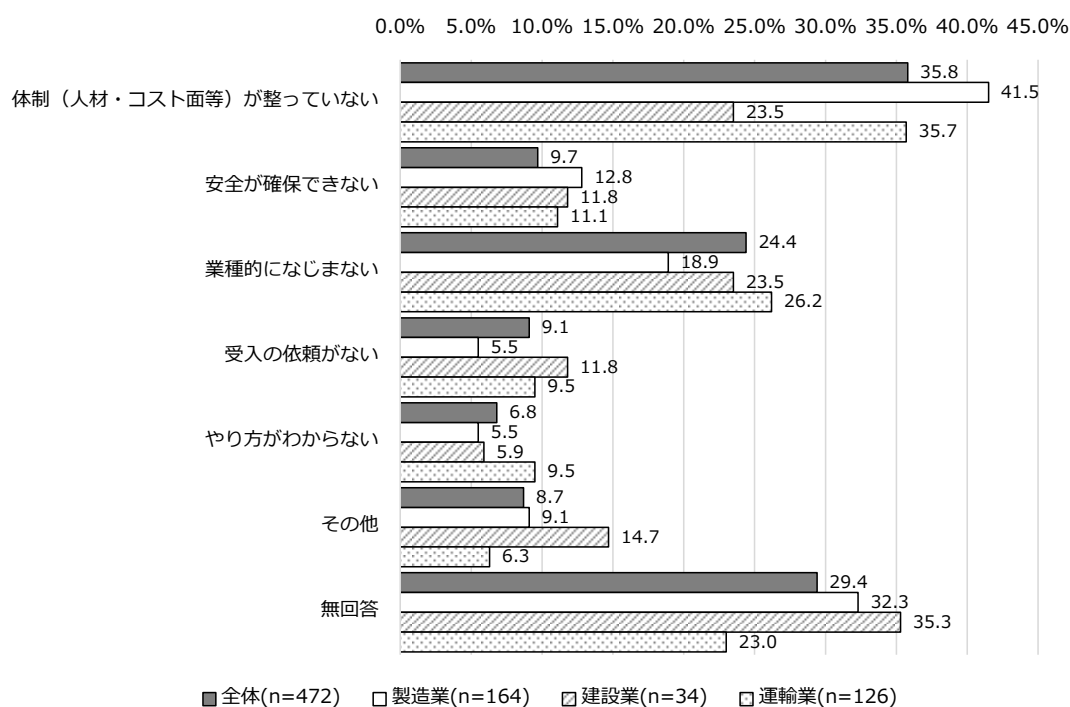
図表Ⅲ-89 地域貢献に関する取組における課題や取り組まない理由



- 製造業では「体制（人材・コスト面等）が整っていない」が4割強、運輸業では「業種的になじまない」が3割弱

- ・業種別に見ると、製造業では「体制（人材・コスト面等）が整っていない」が41.5%、「安全が確保できない」が12.8%と、他の2業種に比べて多い。
- ・建設業では「受入の依頼がない」が11.8%と、他の2業種に比べて多い。
- ・運輸業では「業種的になじまない」が26.2%、「やり方がわからない」が9.5%と、他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-90 地域貢献に関する取組における課題や取り組まない理由 業種別

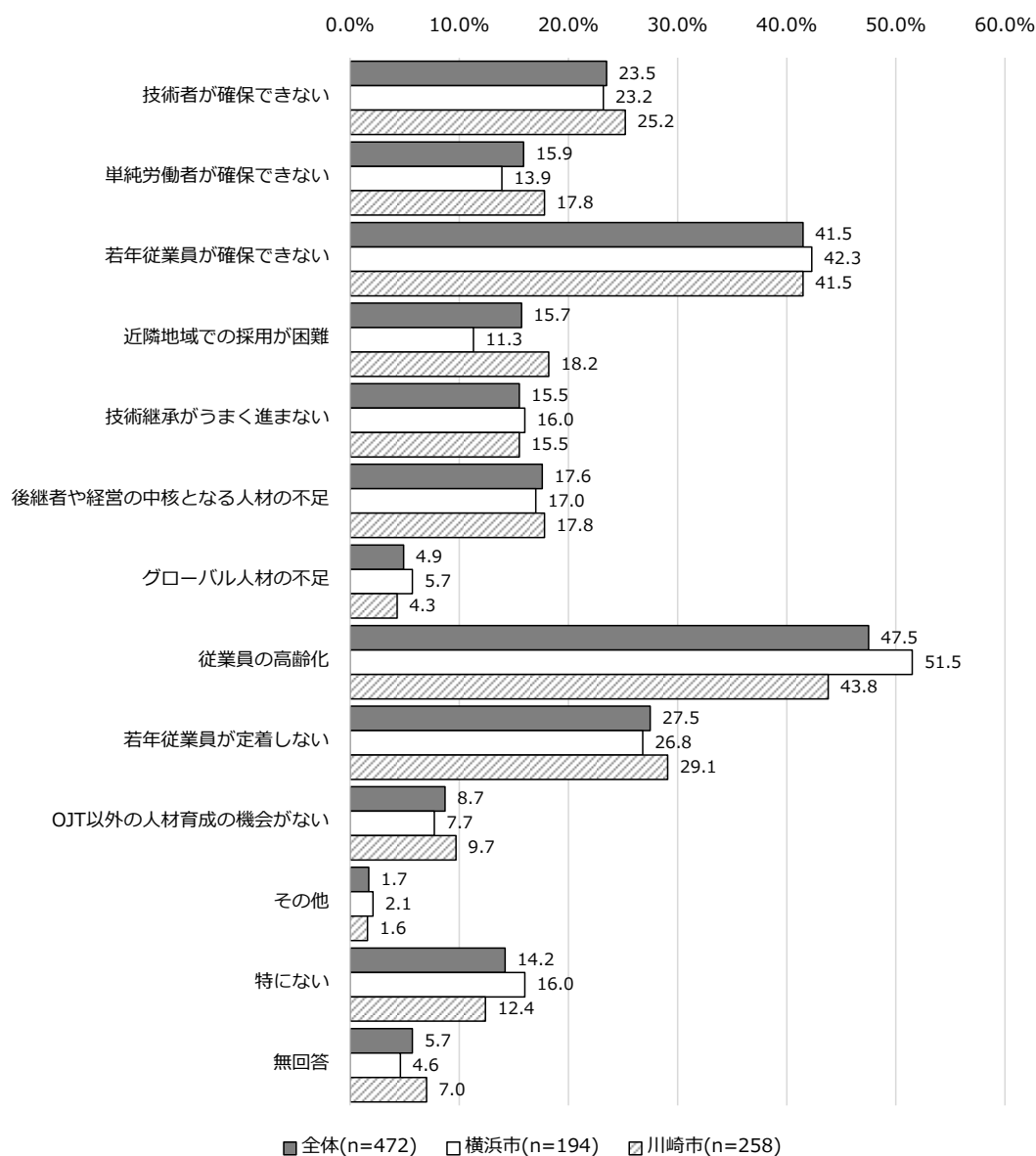


オ 人材確保・育成に関する取組

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
 - 「従業員の高齢化」は横浜市（51.5%）が川崎市（43.8%）を上回っている
- ・ 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」（41.5%）、「従業員の高齢化」（47.5%）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」（27.5%）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」は横浜市（51.5%）が川崎市（43.8%）を上回っている。「近隣地域での採用が困難」は川崎市（18.2%）が横浜市（11.3%）を上回っている。

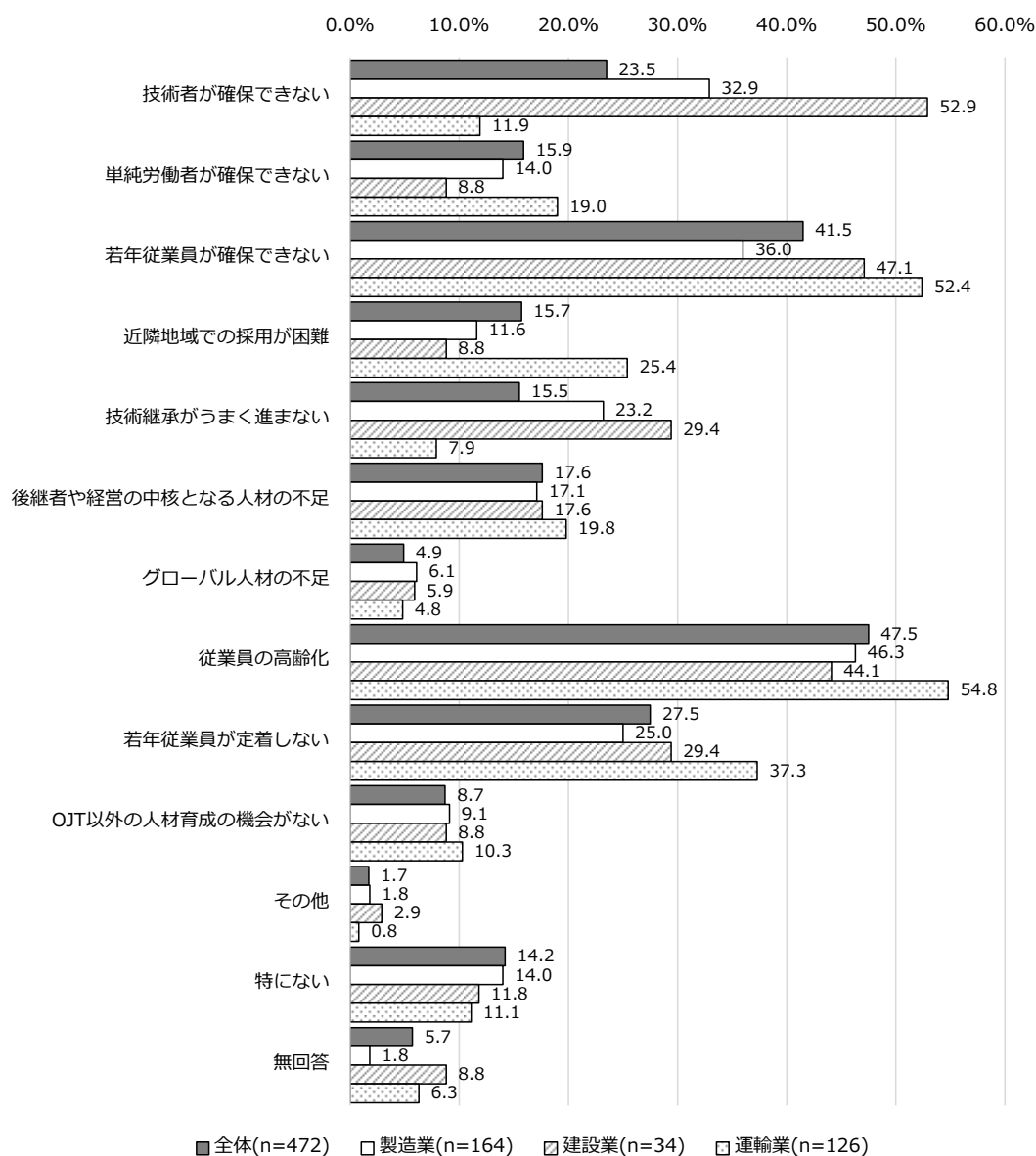
図表Ⅲ-91 人材確保・育成における現状の問題点



● 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課題があるため、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「従業員の高齢化」が4割を超えている。
- ・製造業では「従業員の高齢化」(46.3%)、「若年従業員が確保できない」(36.0%)が多い。
- ・建設業は「技術者が確保できない」(52.9%)や「技術継承がうまく進まない」(29.4%)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」(19.0%)、「若年従業員が確保できない」(52.4%)や、「近隣地域での採用が困難」(25.4%)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うかがえる。

図表Ⅲ-92 人材確保・育成における現状の問題点 業種別

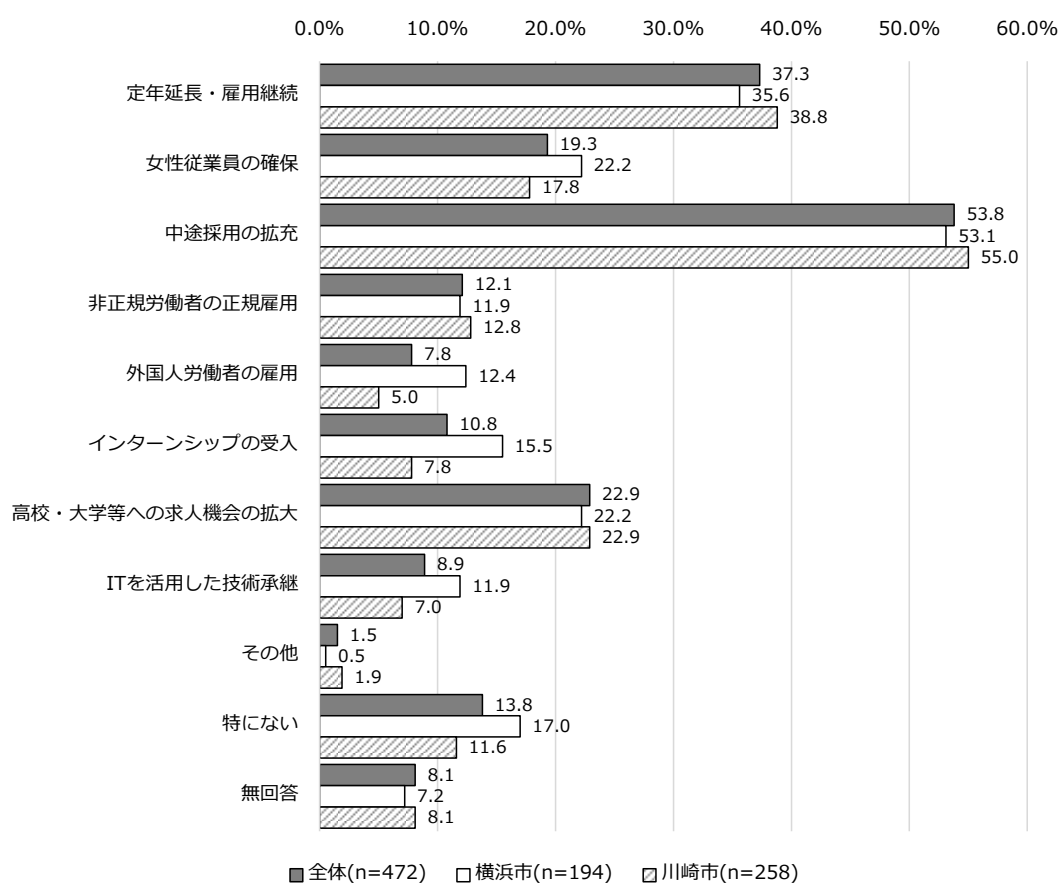


② 人材確保・育成に関して関心のある又は検討中の取組

- 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

- ・ 回答事業所全体の人材確保・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」(53.8%)、「定年延長・雇用継続」(37.3%)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」(22.9%)、「女性従業員の確保」(19.3%)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「インターンシップの受入」(15.5%)が多く、川崎市は「定年延長・雇用継続」(38.8%)が比較的多い。

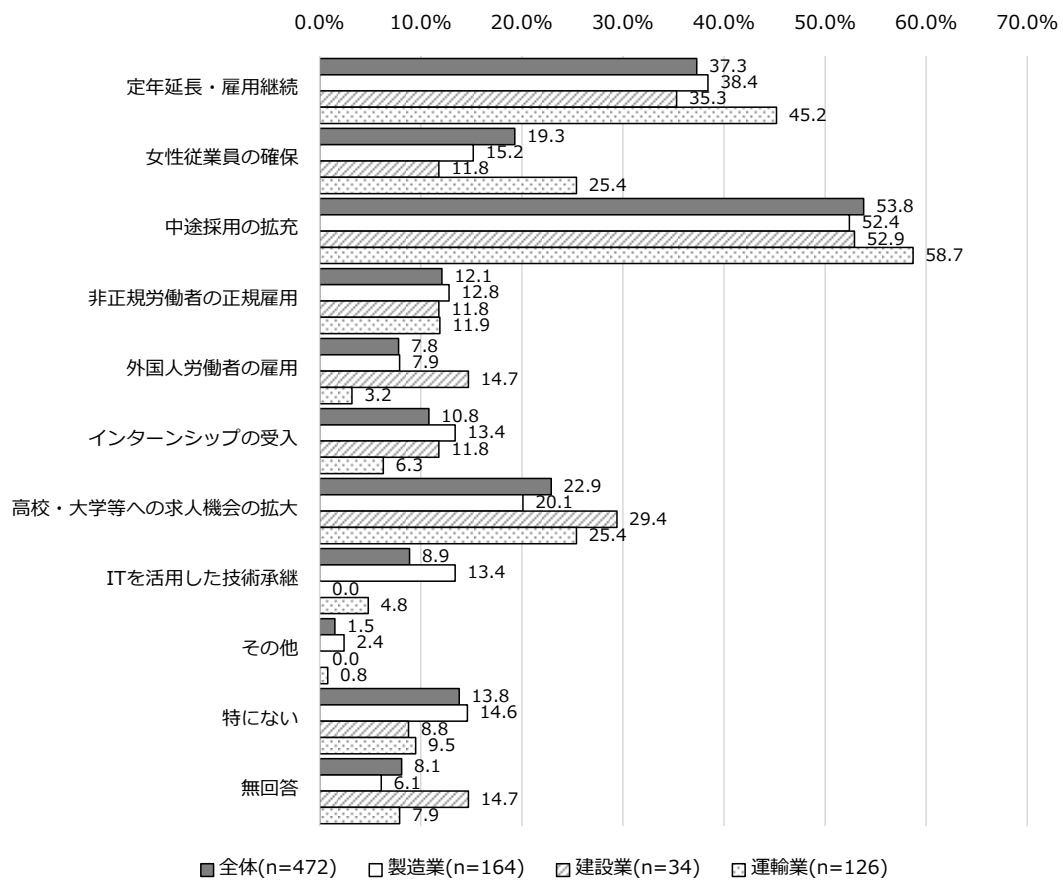
図表Ⅲ-93 人材確保・育成に関して関心のある又は検討中の取組



- 全ての業種において「中途採用の拡充」が5割以上
- 建設業は上記に加え「高校・大学等への求人機会の拡大」が29.4%

- ・ 製造業では「中途採用の拡充」(52.4%)、「定年延長・雇用継続」(38.4%)が多く、「インターンシップの受入」(13.4%)は他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業は「中途採用の拡充」(52.9%)が最も多く、次いで「定年延長・雇用継続」(35.3%)が特に多い。「外国人労働者の雇用」は他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「定年延長・雇用継続」(45.2%)、「女性従業員の確保」(25.4%)や「中途採用の拡充」(58.7%)が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-94 人材確保・育成に関して関心のある又は検討中の取組 業種別

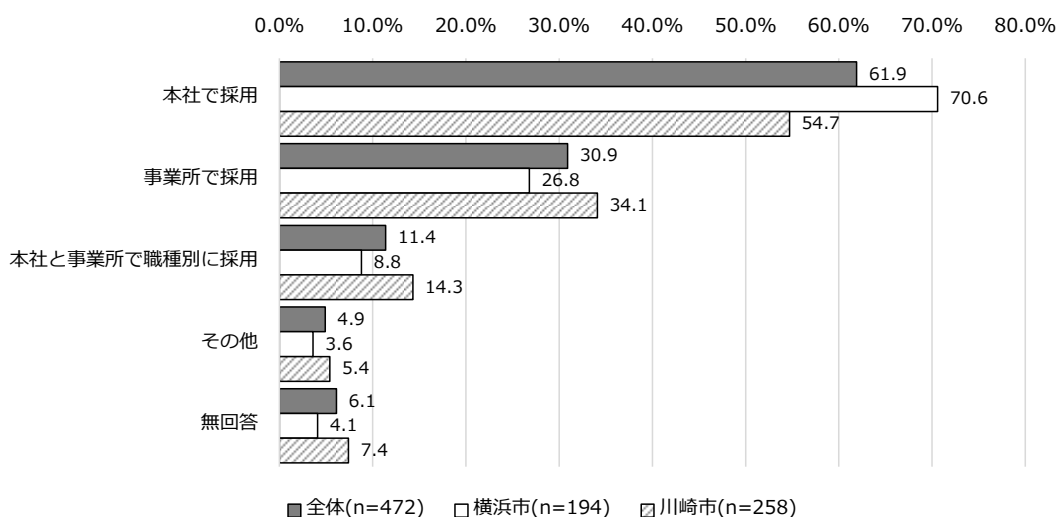


③ 人材確保に関する取組

● 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6割強、「事業所で採用」が約3割

- ・ 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」(61.9%)、「事業所で採用」(30.9%)が多い。
- ・ 横浜市・川崎市を比較すると、横浜市は「本社で採用」(70.6%)が、川崎市より2割以上多い。

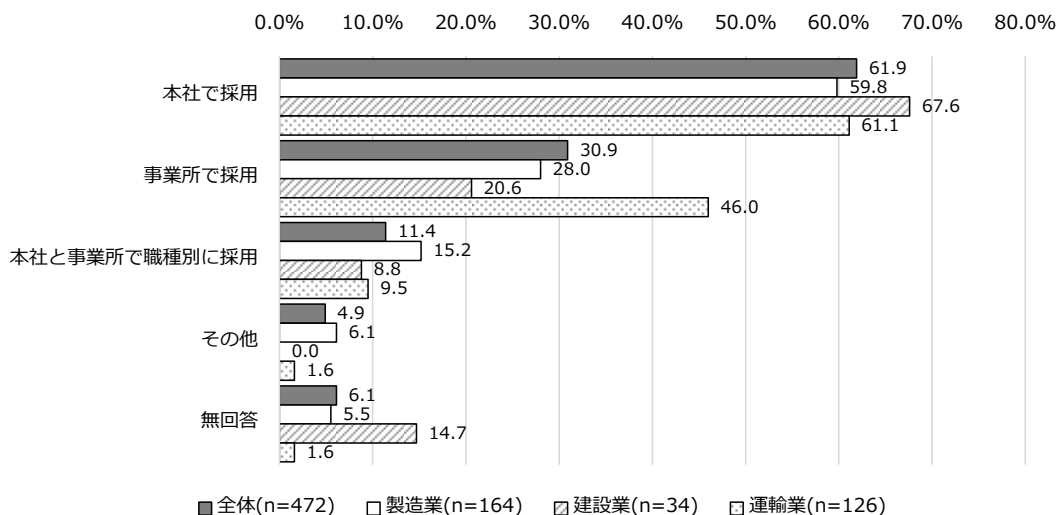
図表Ⅲ-95 過去3年間の採用状況



● 全ての業種において「本社で採用」が6割前後

- ・ 製造業は「本社と事業所で職種別に採用」(15.2%)が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業は「本社で採用」(67.6%)が最も多く、「事業所で採用」(20.6%)は他の2業種に比べて少ない。
- ・ 運輸業は「本社で採用」(61.1%)が多く、次いで「事業所で採用」(46.0%)が多い。

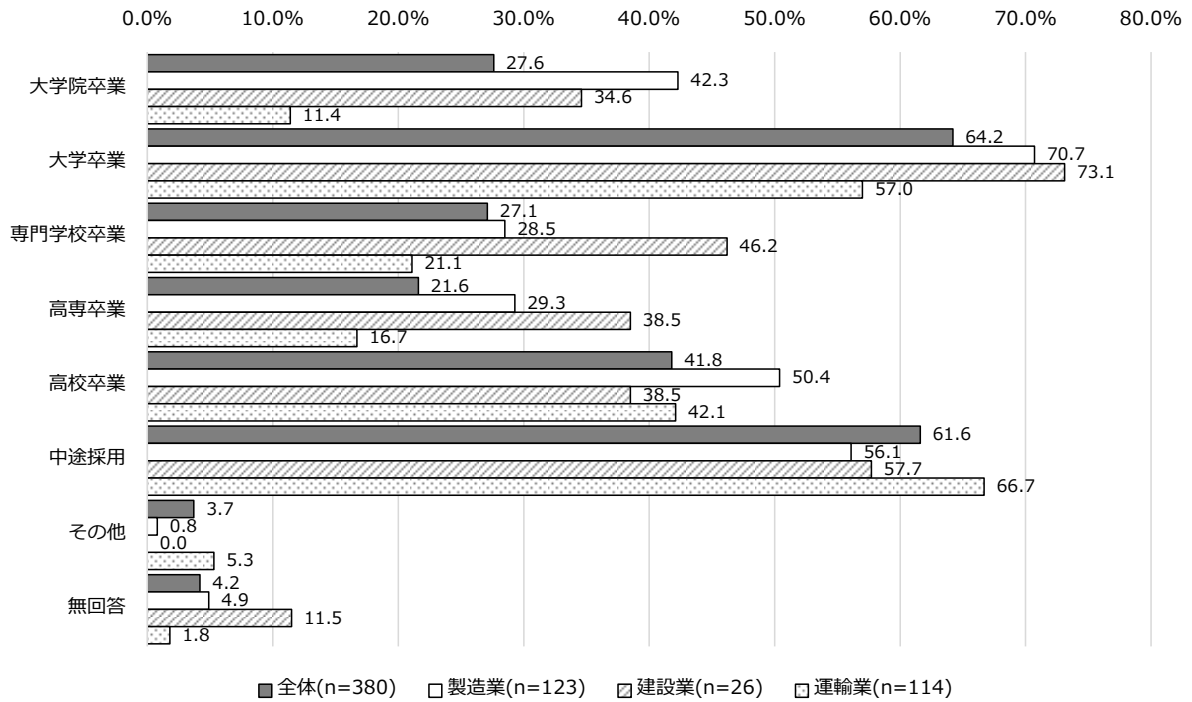
図表Ⅲ-96 過去3年間の採用状況 業種別



● 採用者の学歴は「大学卒業」と「中途採用」が6割強

- ・ 製造業は「大学院卒業」(42.3%)と「高校卒業」(50.4%)が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業は「専門学校卒業」(46.2%)と「高専卒業」(38.5%)が他の2業種に比べて多い。
- ・ 運輸業は「中途採用」(66.7%)が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-97 採用者の学歴

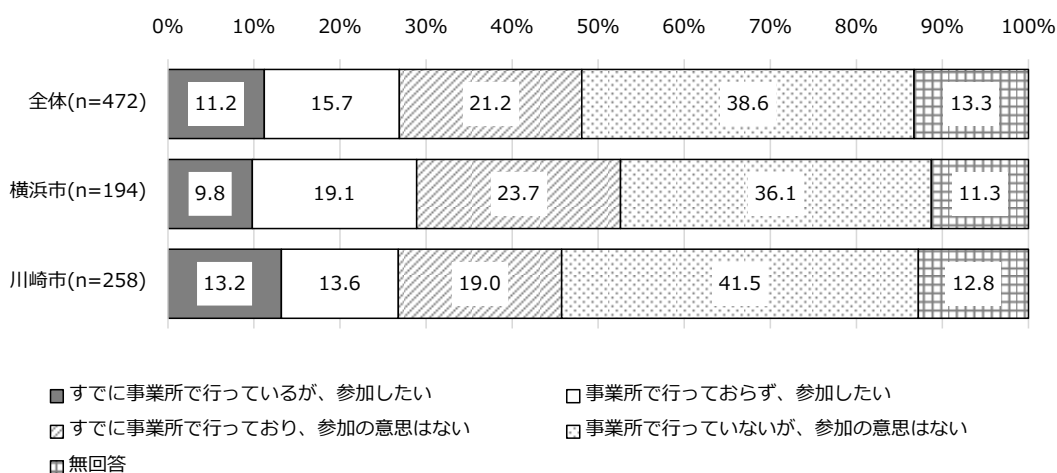


④ 人材育成に関する取組

- 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】について、具体化した際の参加意向は「参加したい」が3割弱。「参加の意思はない」が約6割

- ・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」（11.2%）、「事業所で行っておらず、参加したい」（15.7%）を合わせて3割弱である。
- ・ただし、「すでに事業所で行っており、参加の意思はない」（21.2%）、「事業所で行っていないが、参加の意思はない」（38.6%）を合わせて約6割である。

図表Ⅲ-98 参加意向について



[共通プログラムの内容等に関する要望]

■ 製造業

- ・バイオサイエンス系あるいは研究分野に関連するプログラムであれば検討させていただきたいと思っています。他方、製造場向けのプログラムですと、実態とかけ離れてしまうためご遠慮させていただきたいと思います。(川崎市)
- ・新人教育（技術以外、社会人の常識的な部分）マネージャー層の教育（川崎市）
- ・他社事例を聞ける場であったり、ワークショップ形式が望ましいです。前者は同業種もしくは同規模程度の事例であると参考になります。(川崎市)
- ・製造に従事する初級・中級・上級管理者の一貫した育成プログラム（川崎市）
- ・具体的プログラム内容にて参加を判断したい（川崎市）
- ・新任マネジメント教育（川崎市）
- ・内容により参加を判断したい（川崎市）
- ・システムについては本社で行っている（川崎市）
- ・キャリア形成（横浜市）
- ・オペレーター向けのリスクマネジメント講座（横浜市）
- ・各々のプログラムについて、その内容により参加を検討。(横浜市)
- ・安全管理 危険体感教育（横浜市）

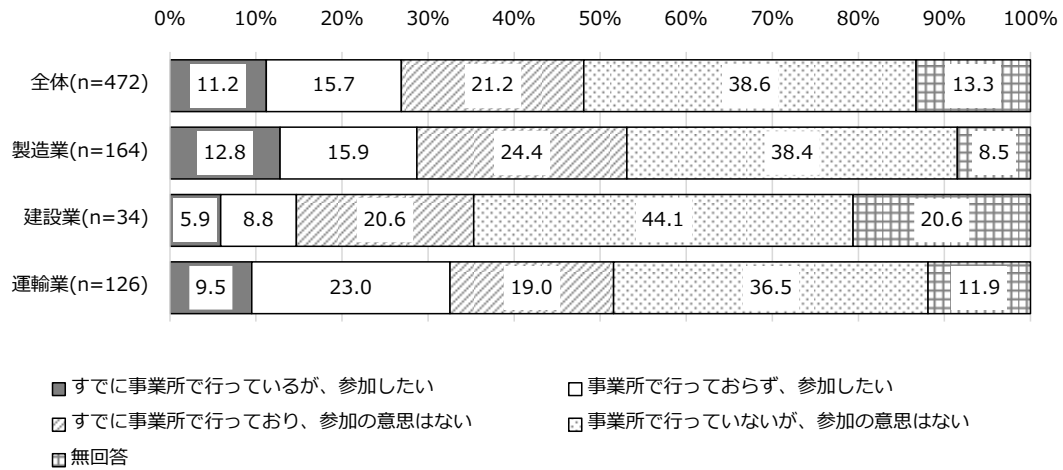
■ 運輸業

- ・新技術の導入例やその効果について等（川崎市）
- ・キャリア形成（マネジメント層（中間管理職層）の育成）（川崎市）
- ・安全についての人材育成プログラムであれば参加したい。(費用次第ですが)（横浜市）
- ・そもそもの内容がわからない（横浜市）

● 製造業、運輸業は「参加したい」が3割前後。建設業は「参加したい」が1割強

- ・ 製造業、運輸業は「すでに事業所で行っているが、参加したい」（12.8%）、「事業所で行っておらず、参加したい」（15.9%）を合わせた「参加したい」が建設業に比べて多い。
- ・ 建設業は「事業所で行っていないが、参加の意思はない」（44.1%）が他の2業種に比べて多い。

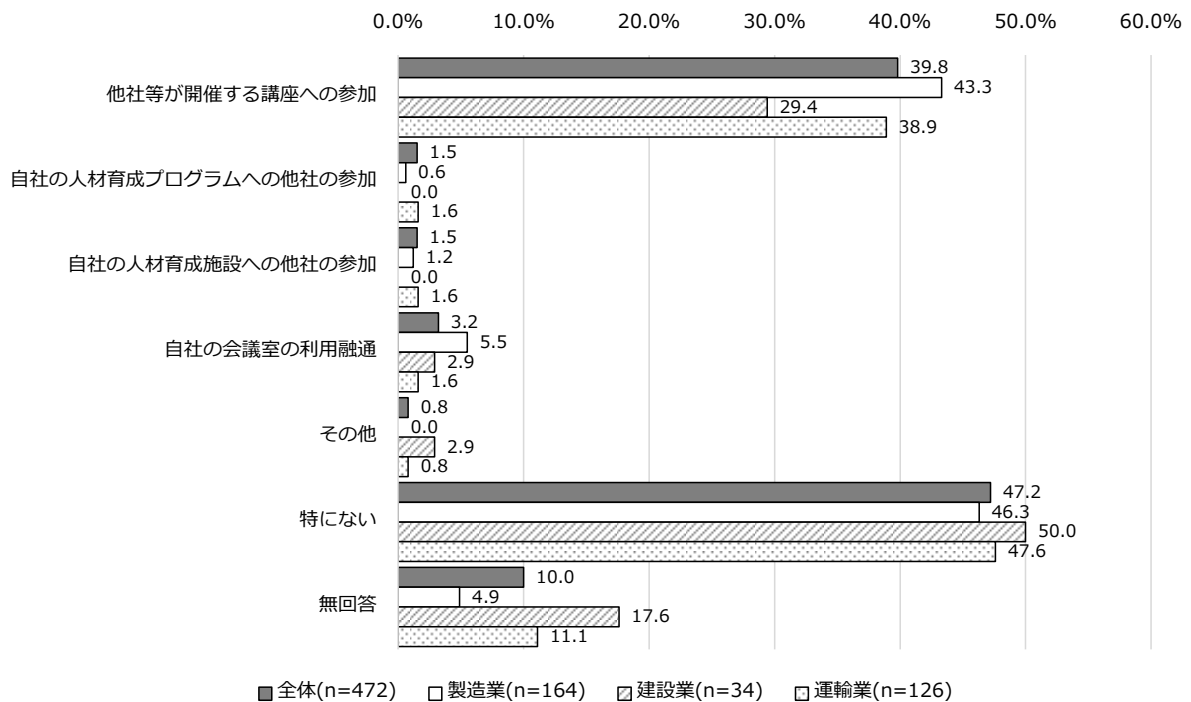
図表Ⅲ-99 参加意向について 業種別



● 人材育成で、他社と連携できる取組については「他社等が開催する講座への参加」が約4割

- ・ 他社と連携できる取組の内容としては全ての業種で「他社等が開催する講座への参加」が最も多くなっている。一方、全ての業種で「特にない」が「他社等が開催する講座への参加」を上回っている。

図表Ⅲ-100 人材育成について、他社と連携できる取組 業種別

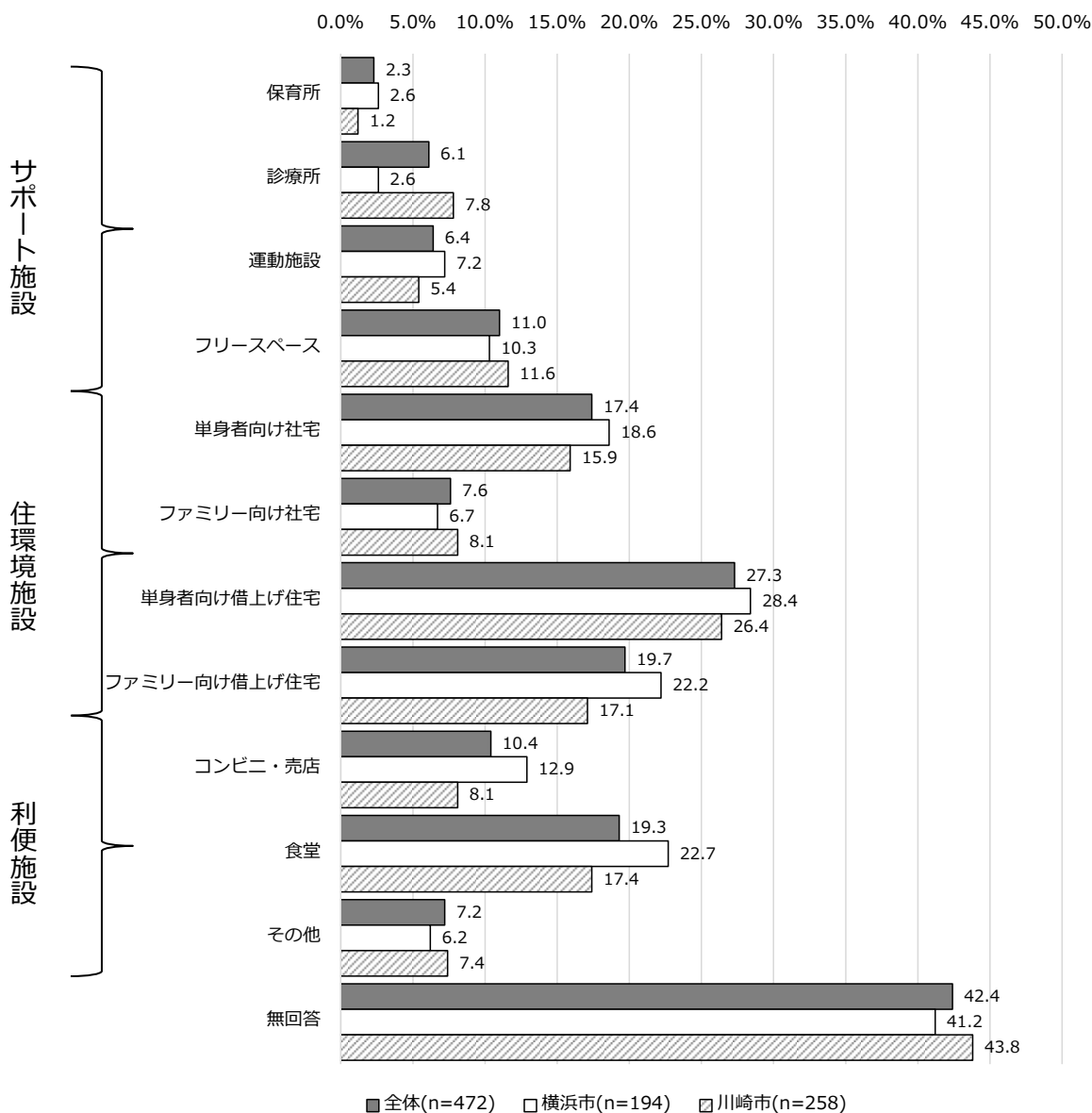


カ 設けている福利厚生施設

●設けている福利厚生施設は「単身者向け借上げ住宅」が最多で 27.3%

- ・設けている福利厚生施設は「単身者向け借上げ住宅」(27.3%) が最も多く、住宅以外の施設としては「食堂」(19.3%)、「フリースペース」(11.0%) の順に多かった。
- ・横浜市・川崎市別に見ても、比率に大きな差は見られない。

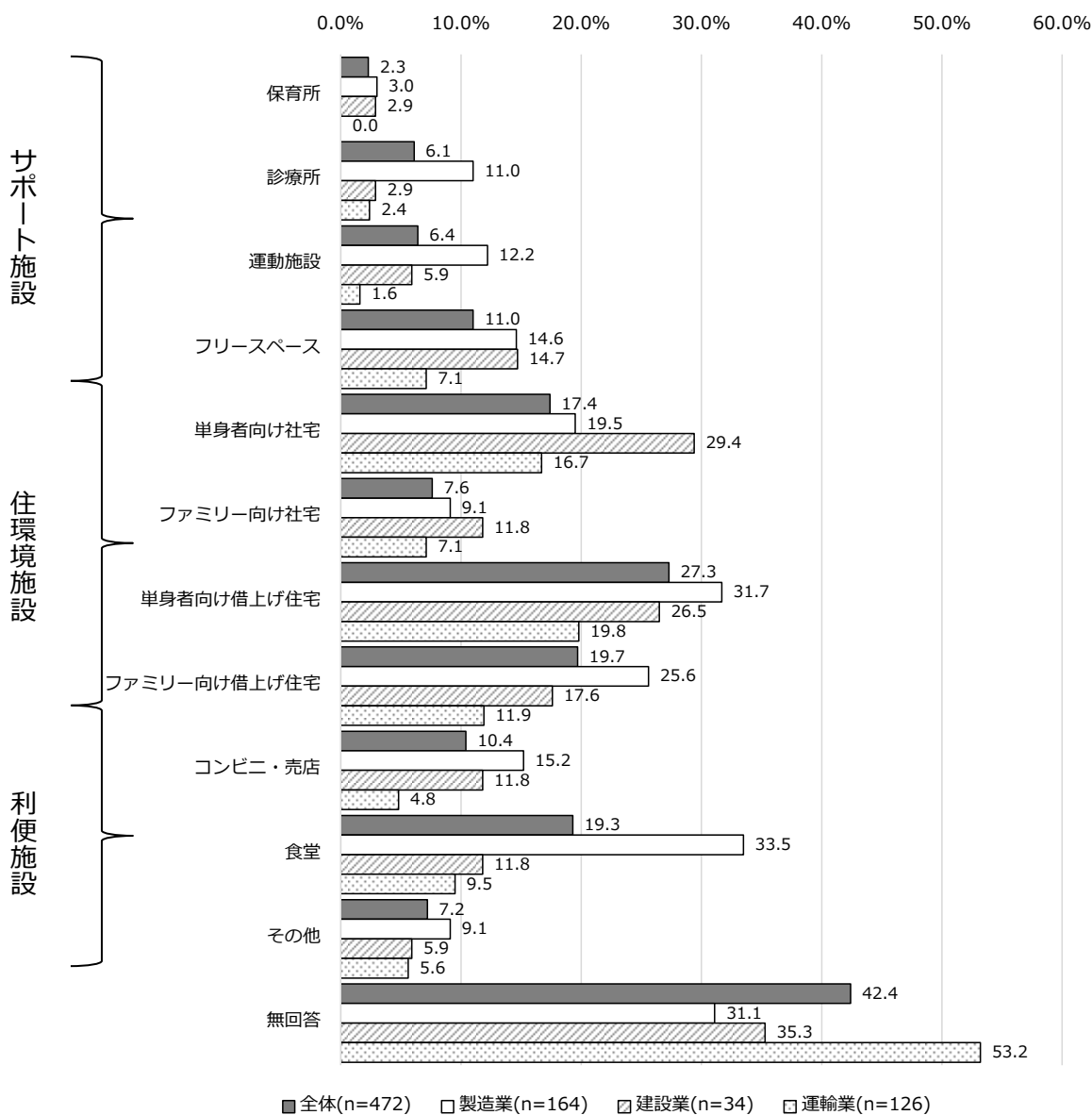
図表Ⅲ-101 設けている福利厚生施設



● 他の2業種に比べ比較的多い施設は、製造業が「食堂」「単身者向け借上げ住宅」など、建設業は「単身者向け住宅」、運輸業では「単身者向け借上げ住宅」など

- ・業種別に見ると、全ての業種で「単身者向け借上げ住宅」が一番高いが、製造業では「食堂」(33.5%)、「ファミリー向け借上げ住宅」(25.6%) など、建設業では「単身者向け社宅」(29.4%) が、他の2業種に比べて多い。また、運輸業では「単身者向け社宅」(16.7%)、「ファミリー向け借上げ住宅」(11.9%) が比較的多い。

図表Ⅲ-102 設けている福利厚生施設 業種別

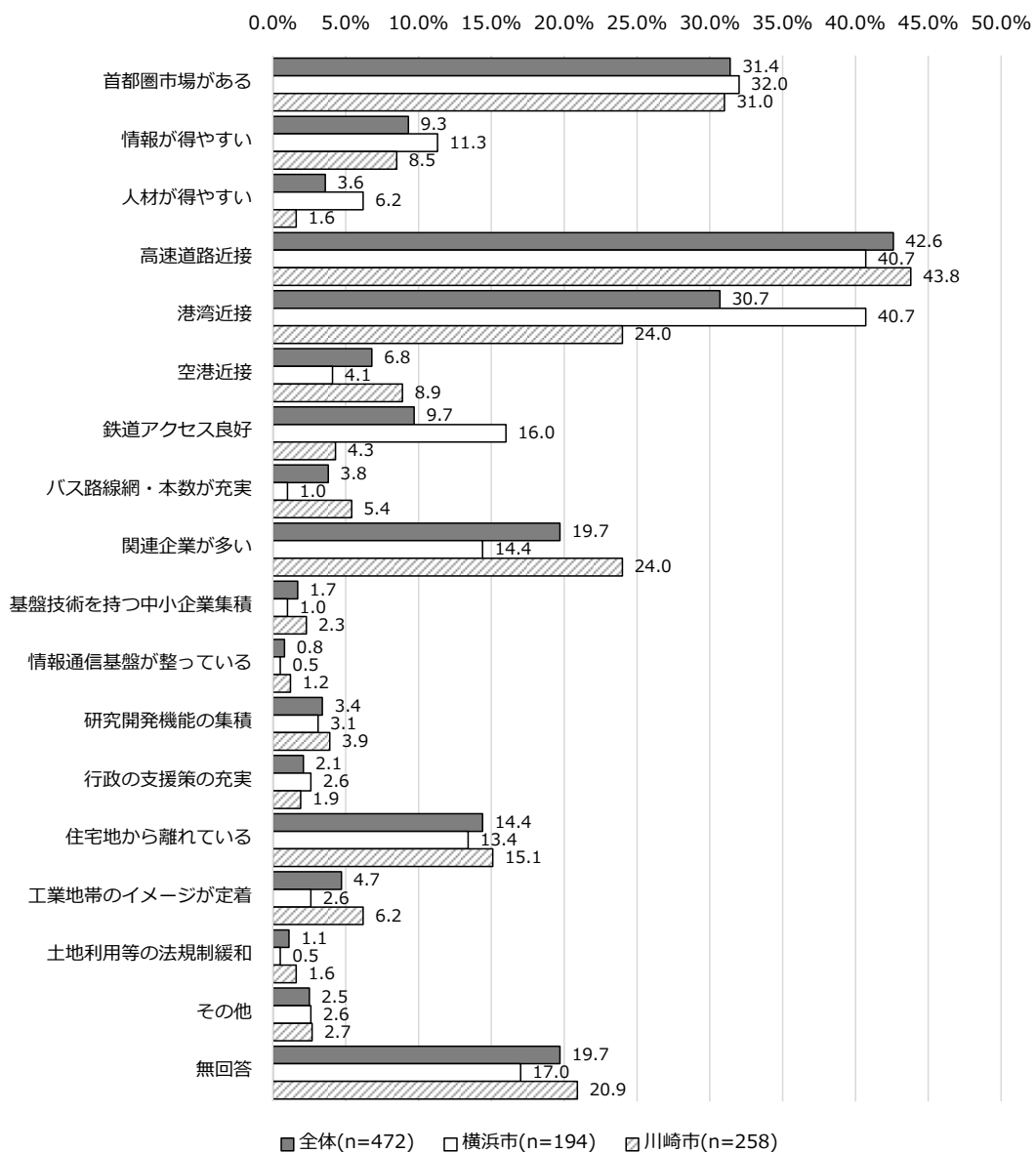


(5) 京浜臨海部全般及び行政への要望等

ア 京浜臨海部に立地するメリット

- 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が挙げられている
- ・ 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」(42.6%) が最も多く、次いで「首都圏市場がある」(31.4%)、「港湾近接」(30.7%) 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。
- ・ 横浜市・川崎市別で比較すると、横浜市が特に多いのは「港湾近接」(40.7%)、「鉄道アクセス良好」(16.0%) で、川崎市が特に多いのは「空港近接」「関連企業が多い」等である。

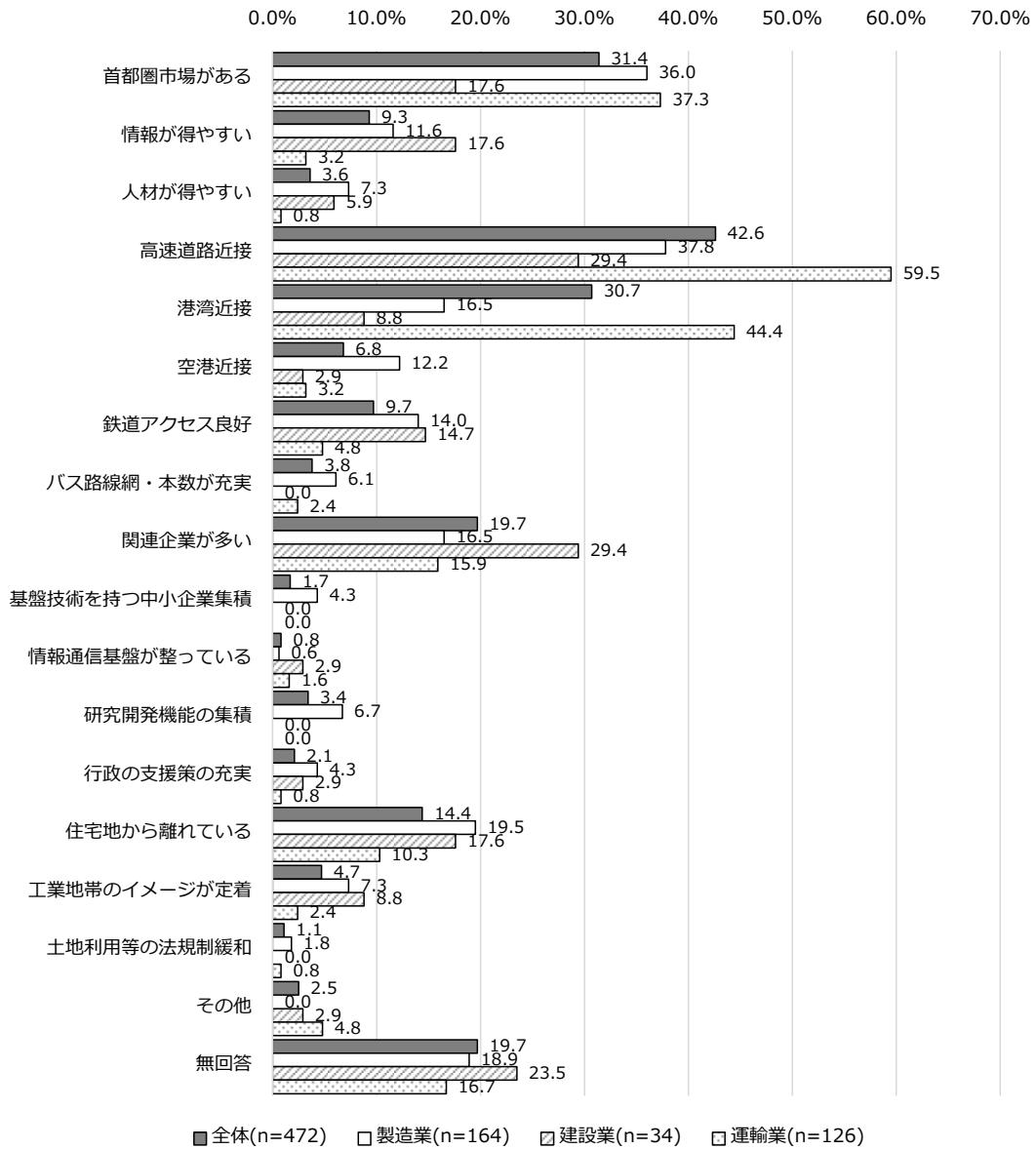
図表Ⅲ-103 京浜臨海部に立地するメリット



- 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「住宅地から離れている」(約2割)や「関連企業が多い」「港湾近接」(2割弱)が多く、建設業では「関連企業が多い」(約3割)が多い。運輸業では「港湾近接」(4割強)や「首都圏市場がある」で4割弱

- ・業種別に見ると、いずれの業種も「高速道路近接」(製造業 37.8%、建設業 29.4%、運輸業 59.5%) が最も多い。
- ・製造業では、次いで「首都圏市場がある」(36.0%)、「住宅地から離れている」(19.5%)、「港湾近接」(16.5%)、「関連企業が多い」(16.5%) 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」(29.4%)、「情報が得やすい」(17.6%)、「住宅地から離れている」(17.6%) 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、次いで「港湾近接」(44.4%) が他の2業種に比べて圧倒的に多く、「首都圏市場がある」(37.3%)、「関連企業が多い」(15.9%) の順となっており、「空港近接」は3.2%と少ない。

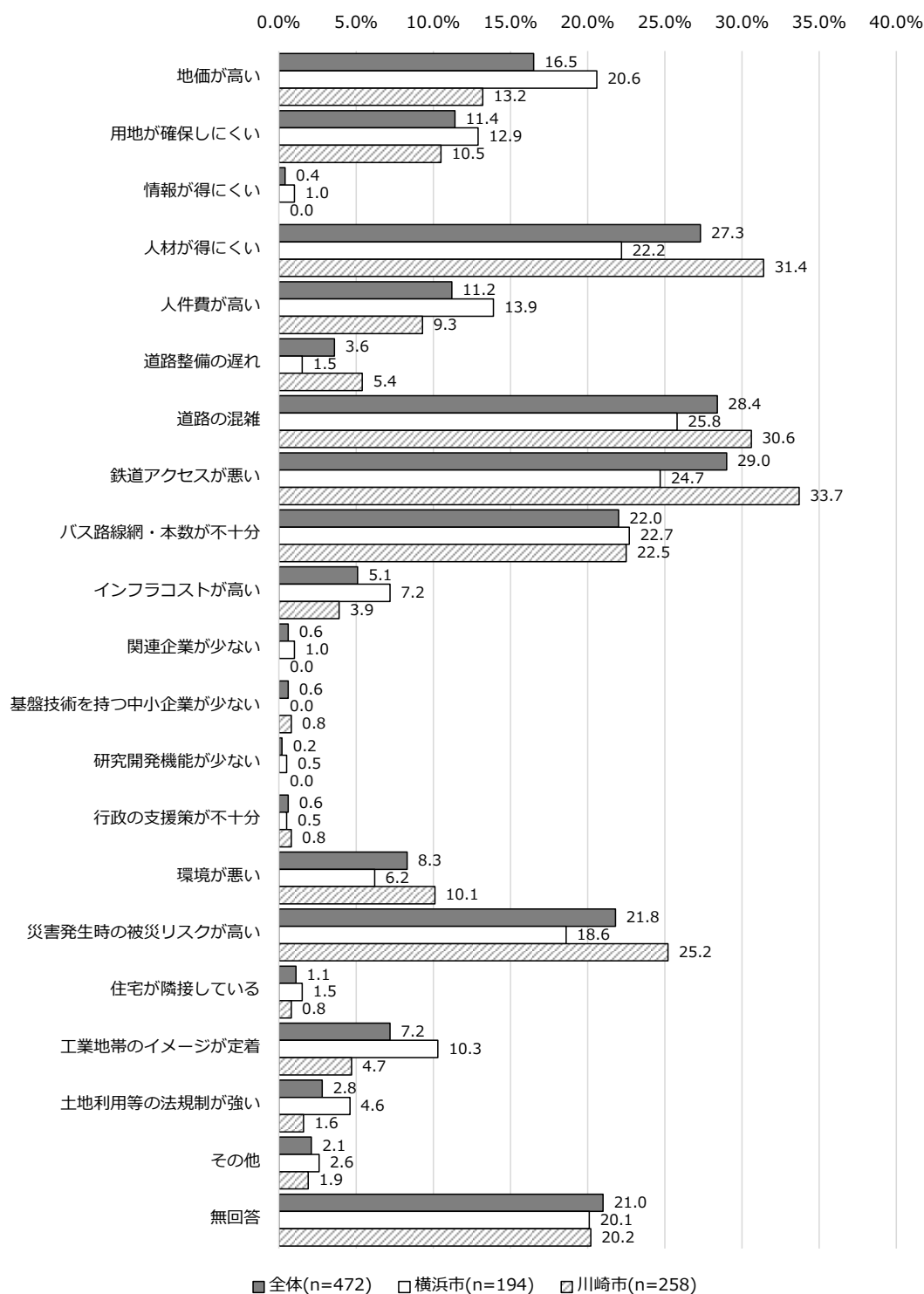
図表Ⅲ-104 京浜臨海部に立地するメリット 業種別



イ 京浜臨海部に立地するデメリット

- 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が挙げられる
- ・ 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」(29.0%) が最も多く、次いで「道路の混雑」(28.4%)、「人材が得にくい」(27.3%)、「バス路線網・本数が不十分」(22.0%) となっており、これらのデメリットが2割を超えている。
- ・ 横浜市・川崎市別では、川崎市が特に多いのは「鉄道アクセスが悪い」(33.7%) である。

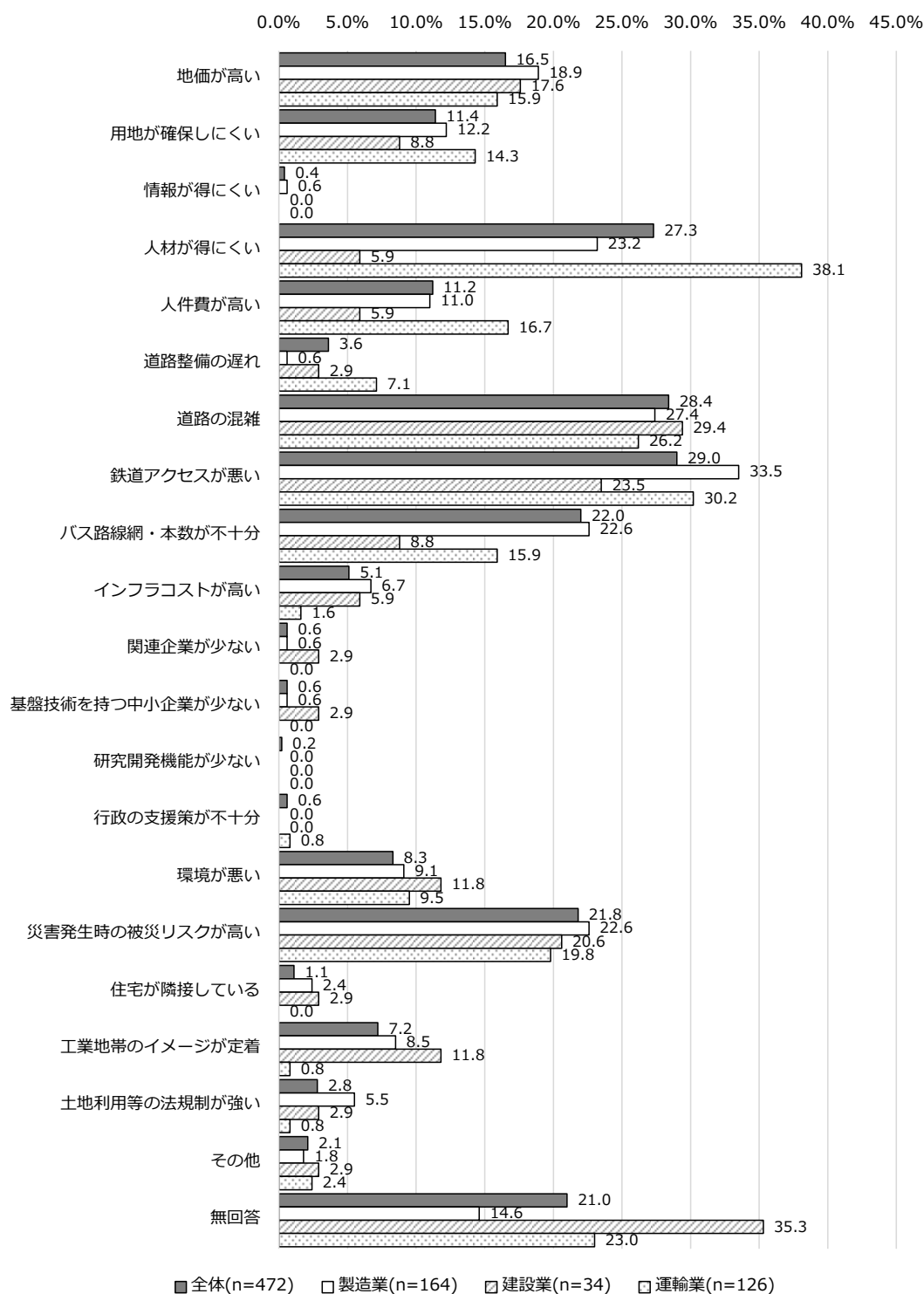
図表Ⅲ-105 京浜臨海部に立地するデメリット



- 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「鉄道のアクセスが悪い」が3割強
- 建設業では「道路の混雑」(約3割)、「鉄道アクセスが悪い」(2割強)、「災害発生時の被災リスクが高い」(約2割)
- 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割弱

- ・ 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 33.5%、建設業 23.5%、運輸業 30.2%) が最も多く、「道路の混雑」(製造業 27.4%、建設業 29.4%、運輸業 26.2%) も多い。
- ・ 製造業では、続いて「人材が得にくい」(23.2%)、「災害発生時の被災リスクが高い」(22.6%)、「バス路線網・本数が不十分」(22.6%)、「地価が高い」(18.9%) の順である。また、「土地利用等の法規制が強い」(5.5%)、「インフラコストが高い」(6.7%) 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」(20.6%)、「地価が高い」(17.6%) の順である。また、「工業地帯のイメージの定着」(11.8%)、「環境が悪い」(11.8%) 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」(38.1%)、「人件費が高い」(16.7%) が他の2業種に比べて多い。

図表Ⅲ-106 京浜臨海部に立地するデメリット 業種別

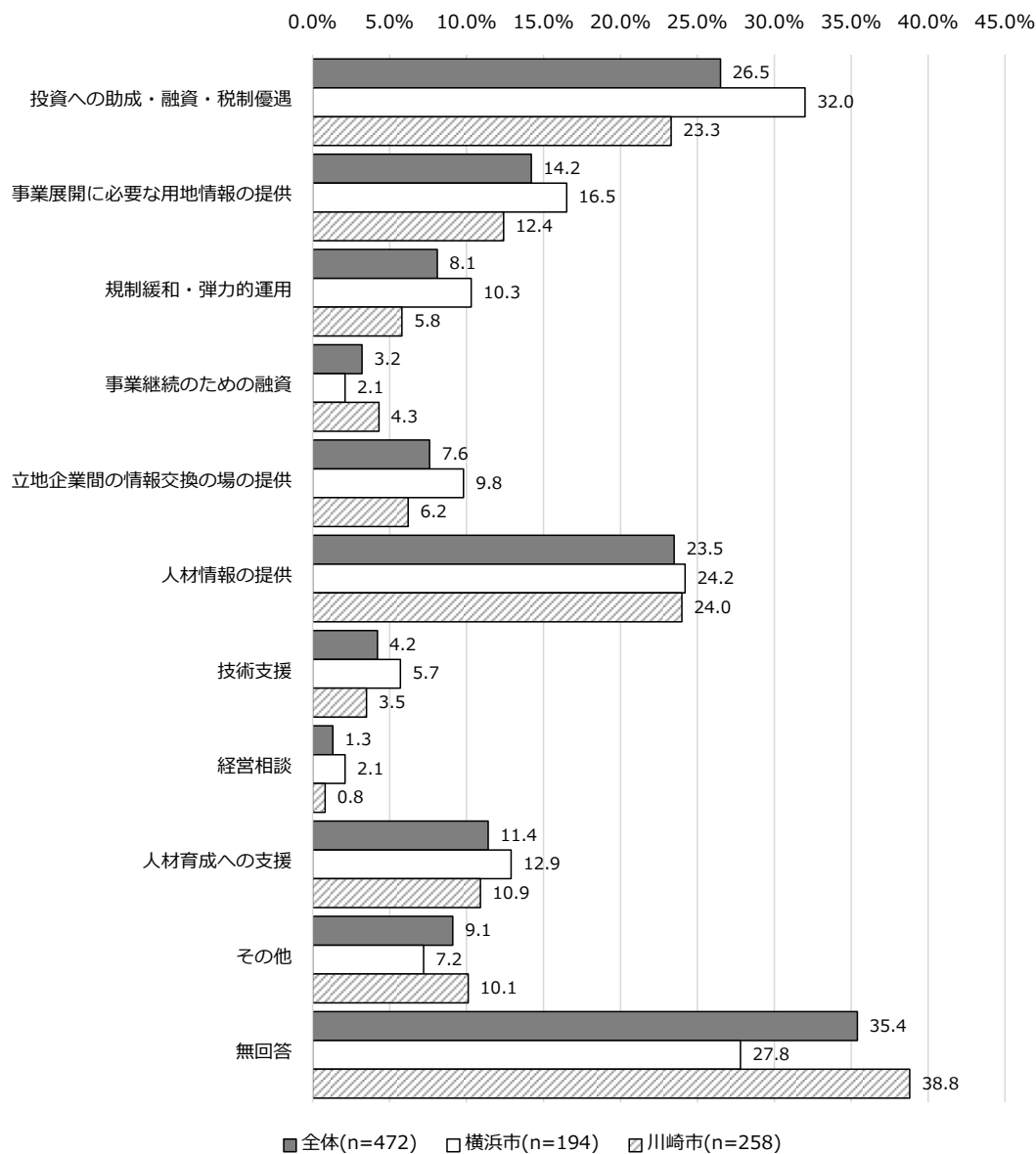


ウ 事業活動に関する行政への要望

● 事業活動に関する行政への要望は「投資への助成・融資・税制優遇」(3割弱)が最も多く、次いで「人材情報の提供」(2割強)が多く、「事業展開に必要な用地情報の提供」は1割強

・回答事業所全体の事業活動に関する行政への要望は「投資への助成・融資・税制優遇」(26.5%)が最も多く、次いで「人材情報の提供」(23.5%)、「事業展開に必要な用地情報の提供」(14.2%)となっており、これら要望が1割を超えている。

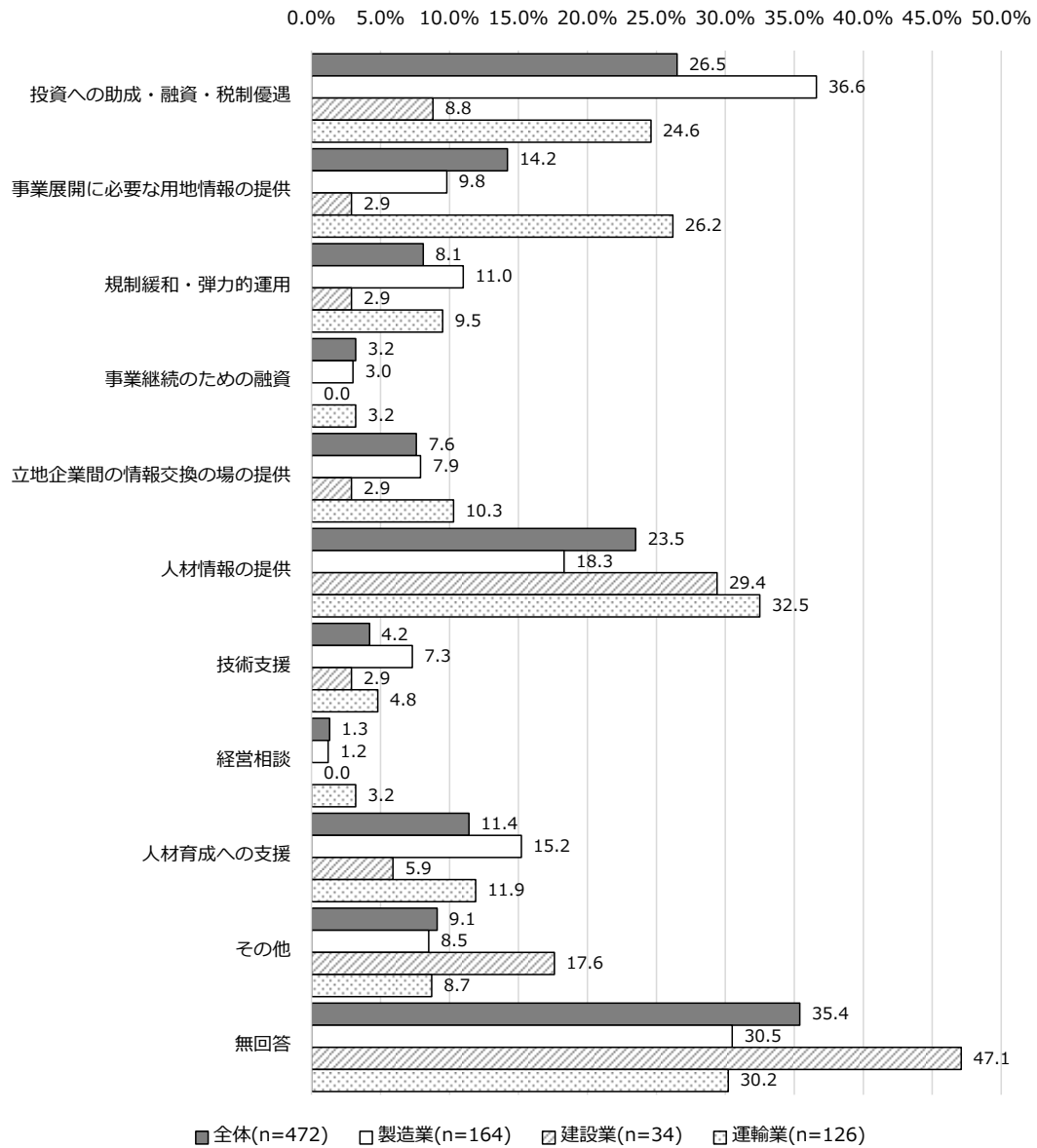
図表Ⅲ-107 事業活動に関する行政への要望



- 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」(4割弱)や「人材育成への支援」(1割強)
- 建設業で多いのは「人材情報の提供」(約3割)
- 運輸業で他の2業種に比べて多いのは「人材情報の提供」(3割強)や「事業展開に必要な用地情報の提供」(3割弱)

- ・業種別に見ると、製造業では「投資への助成・融資・税制優遇」(36.6%)、「人材育成への支援」(15.2%)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」(29.4%)が最も多く、次いで「投資への助成・融資・税制優遇」(8.8%)となっており、逆に、「事業継続のための融資」(0.0%)、「経営相談」(0.0%)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」(32.5%)が最も多く、次いで「事業展開に必要な用地情報の提供」(26.2%)であるが、これらは業種全体より高い水準となっている。

図表Ⅲ-108 事業活動に関する行政への要望 業種別

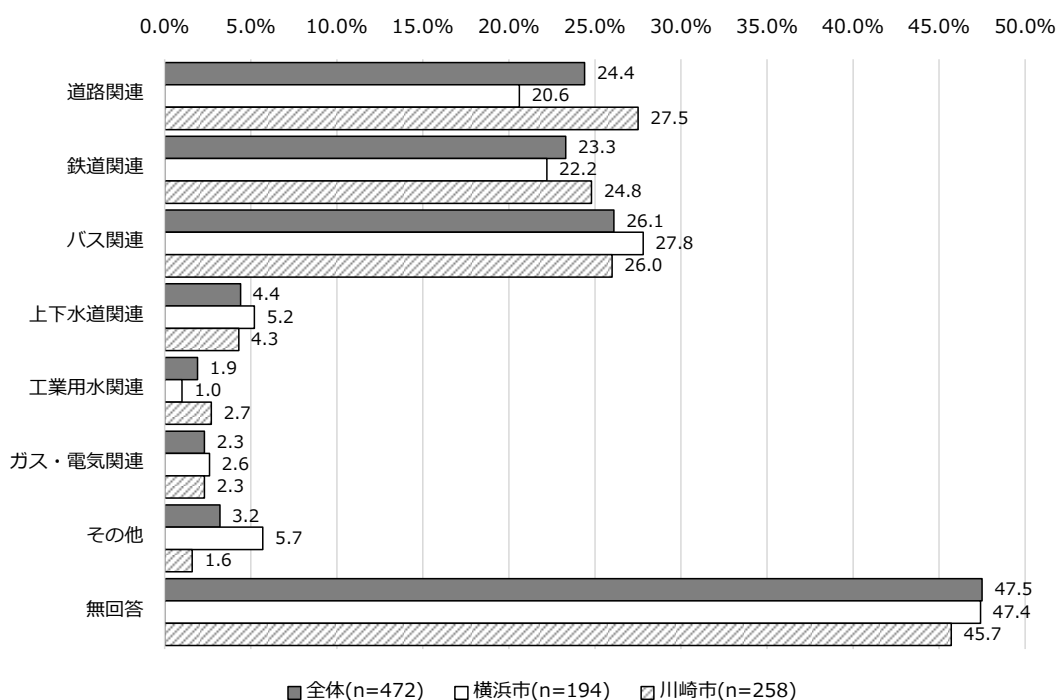


エ 公共インフラの整備や改善等に対する要望

- 公共インフラの整備や改善等に対する要望は「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」

- ・ 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「バス関連」(26.1%)が最も多く、次いで「道路関連」(24.4%)、「鉄道関連」(23.3%)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」(4.4%)や「工業用水関連」(1.9%)、「ガス・電気関連」(2.3%)は少数。
- ・ 横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「バス関連」(27.8%)が川崎市に比べて多く、川崎市では「道路関連」(27.5%)、「鉄道関連」(24.8%)が横浜市に比べて多い。

図表Ⅲ-109 公共インフラの整備や改善等に対する要望

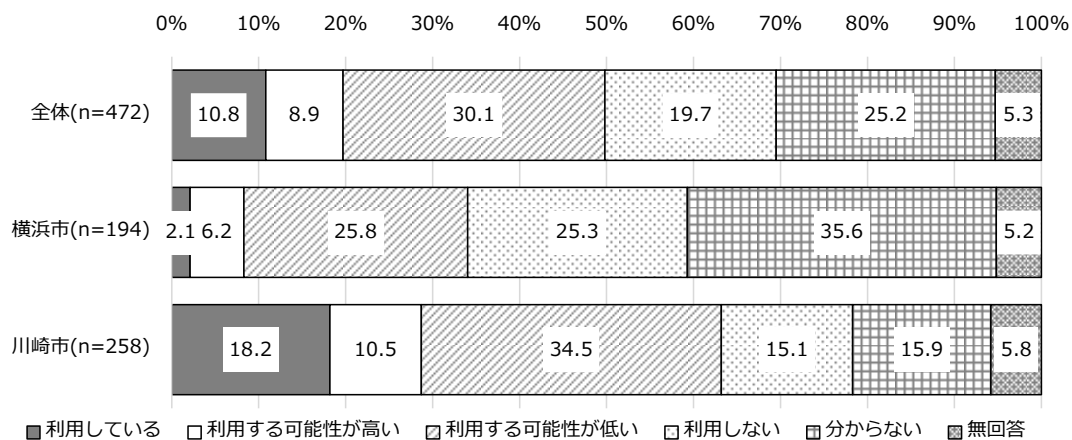


オ 多摩川スカイブリッジの利用意向

●多摩川スカイブリッジの利用意向は「利用する可能性が低い」（3割強）が最も多く、次いで「分からない」（3割弱）、「利用しない」は約2割

- ・羽田空港と川崎臨海部を結ぶ多摩川スカイブリッジの利用意向は「利用する可能性が低い」（30.1%）が最も多く、次いで「分からない」（25.2%）、「利用しない」（19.7%）となっている。
- ・横浜市・川崎市別に見ると、横浜市では「分からない」（35.6%）、次いで「利用しない」（25.3%）が多く、川崎市では「利用する可能性が低い」（34.5%）が最も多かったが、次いで「利用している」（18.2%）との回答だった。

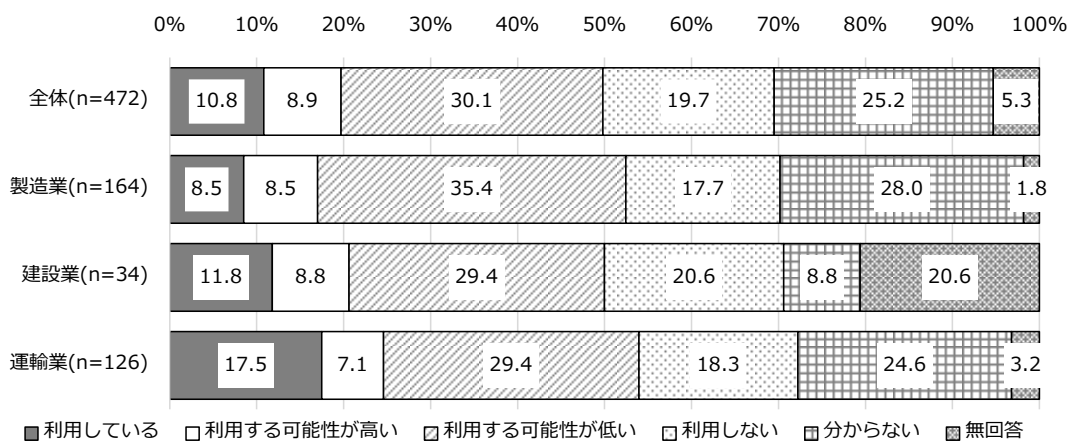
図表Ⅲ-110 多摩川スカイブリッジの利用意向



- 製造業では「利用する可能性が低い」が4割弱、「分からない」が3割弱
- 建設業では「利用する可能性が低い」が約3割、「利用しない」が約2割
- 運輸業では「利用する可能性が低い」が約3割と最も多かったが、「利用している」との回答は2割弱で他の2業種と比較すると多い

- ・業種別に見ると、製造業では「利用する可能性が低い」(35.4%)、「分からない」(28.0%)が他の2業種に比べて多い。
- ・建設業では「利用しない」(20.6%)が最も多く、逆に、「分からない」(8.8%)は他の2業種に比べて特に少ない。
- ・運輸業では「利用する可能性が低い」(29.4%)が最も多く、次いで「分からない」(24.6%)である。

図表Ⅲ-111 多摩川スカイブリッジの利用意向 業種別

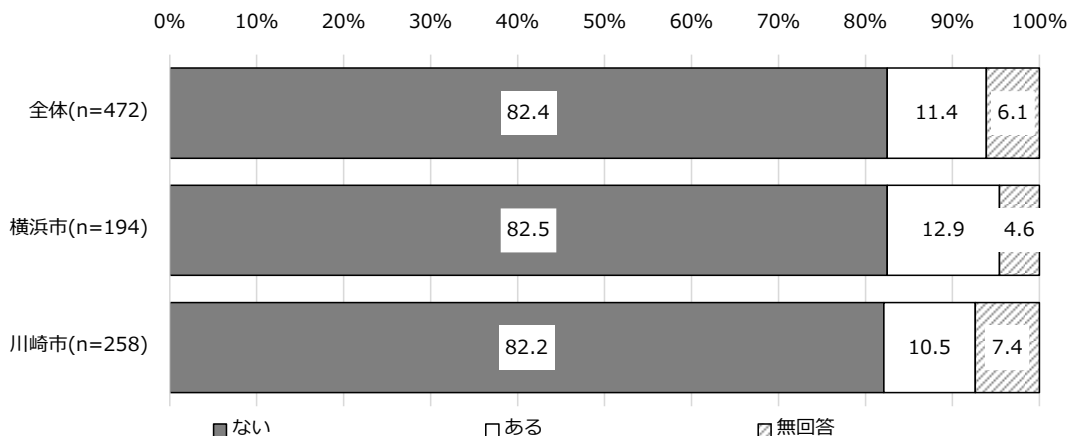


カ 研究者や技術者等の宿泊を伴う短期滞在需要の有無

● 宿泊を伴う短期滞在需要の有無は「ない」が8割強、「ある」が1割強

- ・ 宿泊を伴う短期滞在需要の有無は、横浜市・川崎市共に「ない」が8割強、「ある」が1割以上となっており、「ない」が8割を超えている。

図表Ⅲ-112 宿泊を伴う短期滞在需要の有無



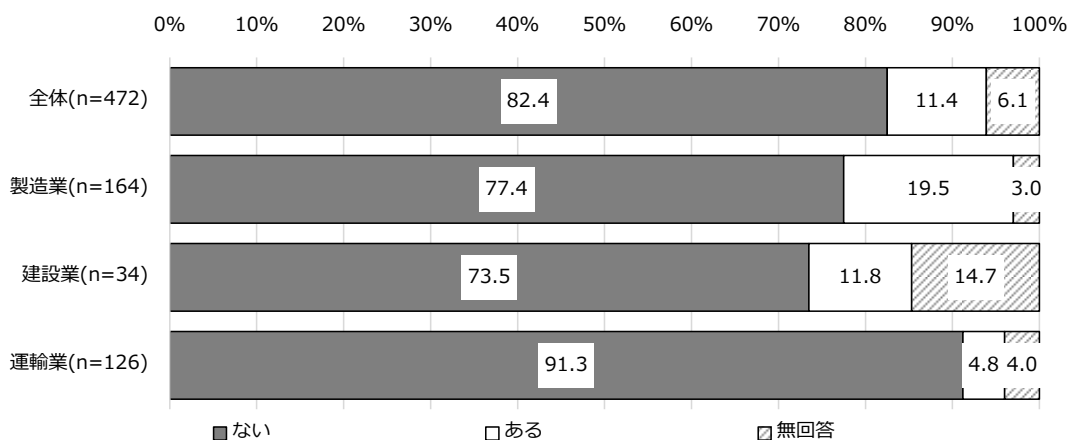
● 製造業で他の2業種に比べて多いのは「ある」(約2割)

● 建設業で多いのは「ない」(7割強)

● 運輸業で他の2業種に比べて多いのは「ない」(9割強)

- ・ 業種別に見ると、製造業では「ある」(19.5%)が他の2業種に比べて多い。
- ・ 建設業では「ない」(73.5%)が最も多い。
- ・ 運輸業では「ない」(91.3%)が最も多く、逆に「ある」(4.8%)は、他の2業種に比べて特に少ない。

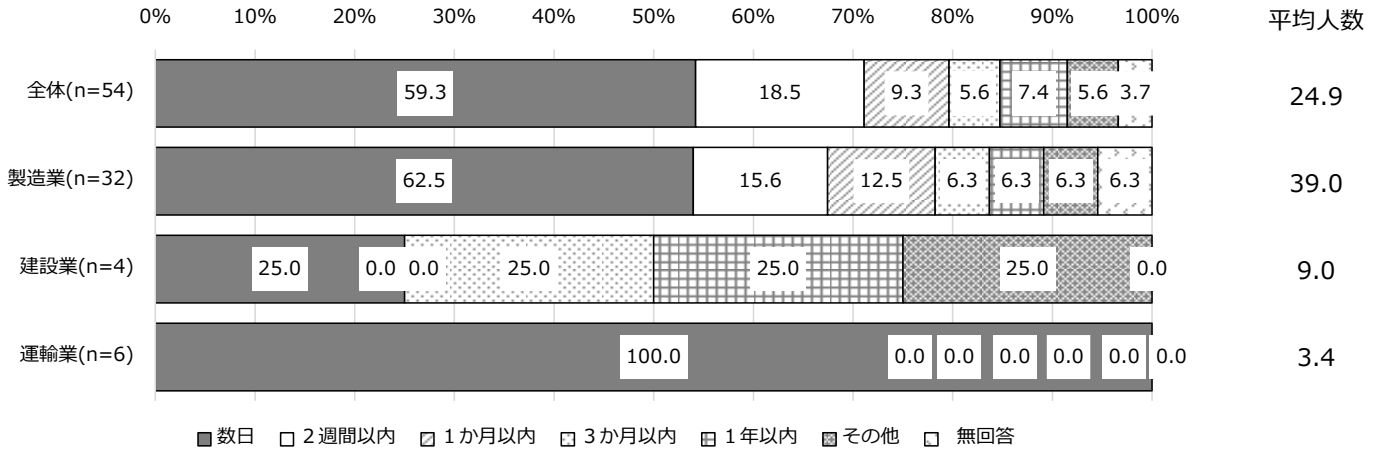
図表Ⅲ-113 宿泊を伴う短期滞在需要の有無 業種別



● 宿泊を伴う短期滞在における滞在期間は「数日」が約 6 割

・ 宿泊を伴う短期滞在における滞在期間は「数日」が約 6 割で、平均人数は 2 4. 9 人となっている。

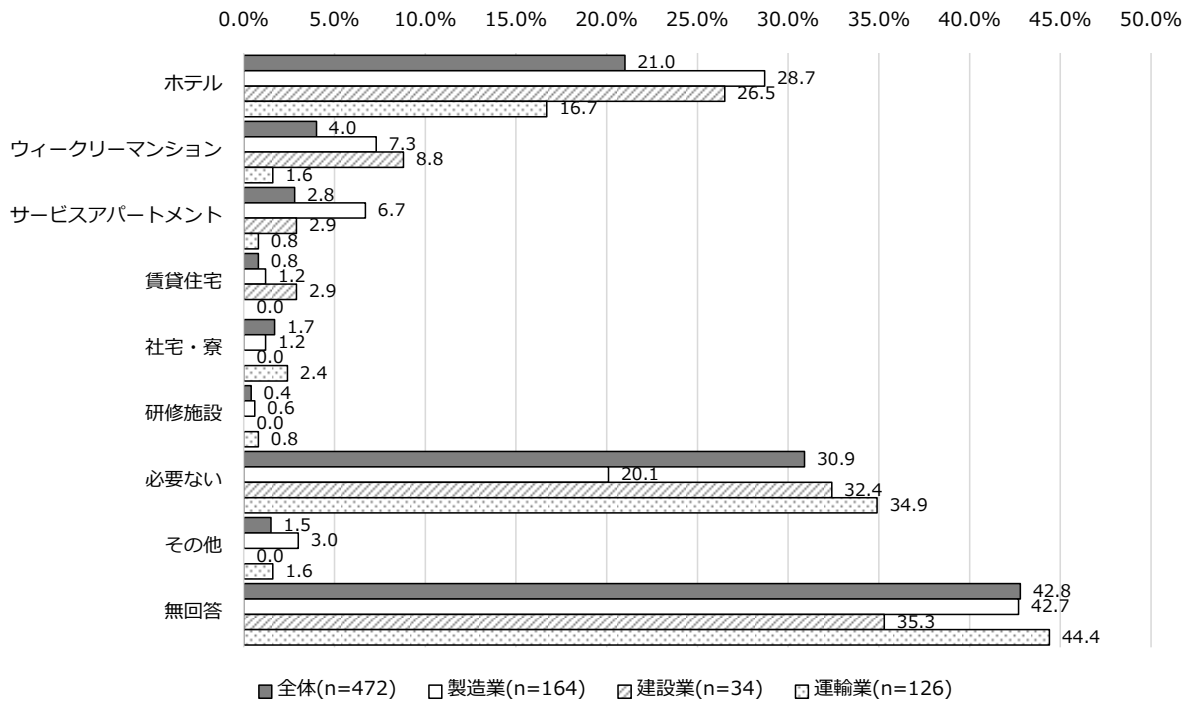
図表Ⅲ-114 宿泊を伴う短期滞在における滞在期間と平均人数



● 宿泊を伴う短期滞在用に必要な施設は「ホテル」が 2 割強

・ 宿泊を伴う短期滞在用に必要な施設としては全ての業種で「ホテル」が最も多くなっている。一方、建設業、運輸業では「必要ない」が「ホテル」を上回っている。

図表Ⅲ-115 宿泊を伴う短期滞在用に必要な施設



IV ヒアリング調査結果

IV ヒアリング調査結果

1 調査概要

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。

図表Ⅳ－1 ヒアリング調査対象事業所・業界団体の概要

1	2	3	4
A 団体	B 団体	C 団体	D 社
経済団体	経済団体	業界団体	銀行
企業動向	企業動向	企業動向	企業動向
立地企業に対する取組	立地企業への取組と企業の取組状況	立地企業に対する取組	立地企業に対する取組
行政への要望		行政への要望	行政への要望

5	6	7	8
E 社	F 社	G 団体	H 社
不動産業	不動産業	中小支援機関	中小支援機関
企業動向 1. 全国的な物流不動産の動向 2. 京浜臨海部における物流不動産の動向	企業動向 1. 物流不動産の動向 2. 造業・研究開発拠点向け不動産の動向	京浜臨海部における賃貸ラボの動向等	ベンチャー・スタートアップ企業・賃貸ラボ施設の現況・動向・課題
	今後の展望・行政への要望	立地企業への取組と企業の取組状況	京浜臨海部における動向
			立地企業への取組

2 調査結果

(1) A団体【経済団体】

<企業動向>

- ・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。観光業や飲食業は特に厳しい状況にある。コロナ禍で削減した人員が戻らないため、サービスを絞っているところもある。
- ・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。飲食のフランチャイズでは販売価格が固定されているので、原材料が上がっても転嫁できずに困っている。
- ・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ようだ。
- ・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。
- ・事業再構築補助金を活用し、業態転換を図る企業もある。
- ・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と感じている。また、世界経済の減速による影響が心配される。また、来年4月から時間外労働が規制される「2024年問題」への対応に悩んでいる企業が多い。
- ・今後、中国の経済減速や米国、欧州での金利上げが日本経済に影響してくるのではないかと。金利上昇については、コロナ禍で、ゼロゼロ融資等を活用して実質無利子での借入れをしているため、今のところ影響はないが、企業側は可能な範囲で融資をできるだけ借りているところも多く、売上が戻らない中で返済できるか心配との声が出ている。
- ・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。京浜臨海部における大型物流倉庫の需要は落ち着いていくのではないかと。京浜臨海部においては、単なる倉庫ではなく、輸入した製品に付加価値を付けるような新たなビジネスモデルができると良い。
- ・生産拠点の国内回帰の雰囲気が出てきているので、京浜臨海部の遊休地と上手くマッチングし、生産と研究機能を合わせた拠点がつくられると良い。
- ・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。

<立地企業に対する取組>

- ・コロナの影響で経営環境が悪化した企業に対して、金融支援の相談を受ける等の伴走型支援を行っている。
- ・ビジネス交流会を開催し、ビジネスマッチングの場を提供している。コロナ禍以降、交流会は減っているが、そういった機会がないとビジネスマッチングは難しい。

<行政への要望>

- ・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。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。
- ・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。
- ・みなとみらい地区はオフィスビルを中心に開発が行われているが、地区内の土地は埋まってきている。みなとみらい地区に次ぐ産業集積拠点の形成があっても良いのではないか。
- ・大規模工場の跡地は高度利用していかなければエリアが発展していかない。研究機能とオフィス機能を複合した未来型の拠点ができると良い。また、大規模工場の閉鎖や縮小に係る関連企業の支援もしていかなければならない。
- ・女性が活躍できる環境の整備に企業が取り組んでいるものの、コストが掛かるので進んでいないので、行政の支援が求められる。
- ・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、緑地の確保に苦勞している。規制緩和を求める声もある。
- ・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。

(2) B団体【経済団体】

<企業動向>

- ・当団体の会員は約 350 事業所で、全体の約 25%が神奈川区・鶴見区・川崎区に立地している。そのうちの約 40%が製造業。大手企業が多い。

<立地企業への取組と企業の取組状況>

- ・当協会では行政や他団体との懇談会、会員全体を対象としたセミナー・講演会・会員情報交換会のほか、8つの委員会（政策、労務、人材活性化、中小企業、環境、防災、生産性向上、地域活性化）があり、その傘下に研究会を設け活動を行っている。
- ・環境の研究会では、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。
- ・防災の研究会では、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。
- ・また、他の委員会・研究会を含め、講演会、勉強会等には各企業の総務や各部門の実務担当者に参加いただいている。
- ・コロナ禍以降、企業間連携に向けての取組は対面での実施はなかなか難しいが、オンラインでの活動を中心に推進してきた。今後は徐々に対面の事業を増やしつつ、オンラインの良さも取り入れながら事業展開を行っていききたい。

(3) C 団体【業界団体】

<企業動向>

- ・倉庫業では飲食業や観光業と比較すると新型コロナウイルス感染症の影響は少ないと考える。
- ・京浜臨海部には横浜港および川崎港からの輸出入貨物を取り扱っている「B to B」の倉庫が多く立地し、特に食品をはじめとする原材料を扱っているところが多い。
- ・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。
- ・会員会社のうち約 7 割が中小企業であり、デジタル化や省人化に向けた取組は大企業で一部行っているものの、相当の投資が必要になるため、中小企業では対応が困難と思われる。

<立地企業に対する取組>

- ・倉庫業法では、入出庫および在庫の実績統計を運輸局へ定期的に報告することが義務付けられているが、それらを団体で取りまとめを行っている。
- ・倉庫管理主任者の育成研修やWEBでの講習会を実施している。
- ・業界ではオペレーターを中心に女性従業員が多いものの、管理職比率は少ない。女性活躍推進に向けて、女性からの意見聴取等を行っている。
- ・環境に関する取組としては、グリーン経営認証の取得支援や環境経営に積極的な事業場の見学等を行っている。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。また、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。
- ・この団体では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。
- ・団体として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。

<行政への要望>

- ・災害対策や脱炭素について、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。
- ・脱炭素化の施策についても業界の状況を理解した上で進めていただきたい。

(4) D社【銀行】

<企業動向>

- ・景気動向について、2022年夏以降、コロナ禍明けで回復基調ではあったが、2023年度は海外の景気が弱含み、個人消費も減速することが見込まれることから、成長率は鈍化すると予想している。
- ・神奈川県内でみると、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。
- ・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。
- ・製造業については、原価高を価格に転嫁せざるを得なかったり、サステナビリティにも人と資金をつぎ込まなければならなかったりする傾向にあり、情報不足や人手不足といった声を聞く。
- ・川崎市内からは、JFEスチール(株)の高炉休止に伴う影響を懸念する声がある。既に、移転した企業や、従業員の転職を進めている企業もある。
- ・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、または見つかっ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。物を保管する倉庫用途で探している企業が多いように思う。
- ・事業承継について、以前は高齢化で後継者がいないといった理由が多かったが、最近は若い経営者でも事業承継する場合があります、事業を売却すること自体が事業になっている気がする。

<立地企業に対する取組>

- ・SDGs経営高度化を支援し、地域企業の持続的成長に貢献するため、「サステナブルファイナンス」に取り組んでいる。様々な種類があり、大企業中心で利用いただいているものや、サステナブルへの啓蒙の意味も込めたファイナンスもある。
- ・地方創生への取組として、まちづくり、観光活性化、地域企業の課題解決に取り組んでおり、企業と地元大学のマッチング支援をしている。大学側にもコーディネーターを置くことで、企業の課題に応じて、大学側で調整したうえで教授を紹介してもらうことができている。
- ・用地を探している企業に対し、不動産会社の紹介や、廃業や移転を検討している取引先を紹介することもある。

<行政への要望>

- ・臨海部の企業からは、港湾地域における土地利用の制限を柔軟にしてほしい、といった声がある。
- ・ベンチャー企業をいかに地域に根付かせるかは大きな課題である。補助金制度で、再投資も支援対象になったように、今いる企業をいかに引き留めるか、といった視点での支援も重要ではないか。

(5) E社【不動産業】

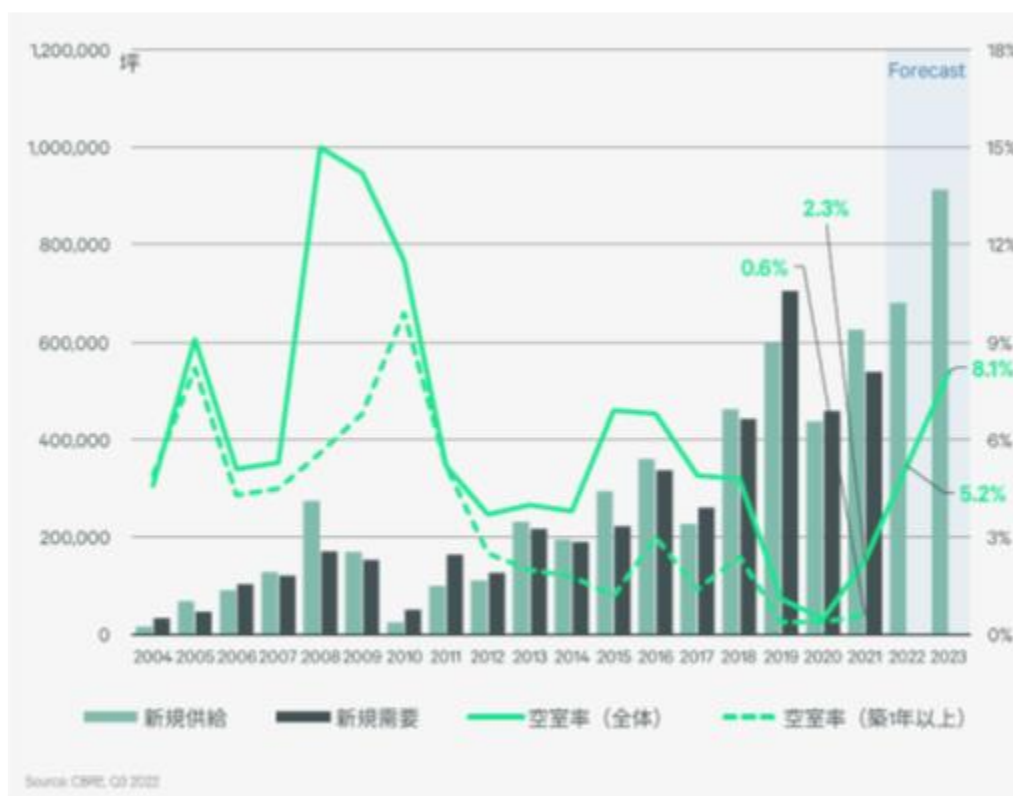
<企業動向>

① 全国的な物流不動産の動向

- ・リモートワークが定着し、オフィス需要が軟調、物流施設はわかりやすく成長が見込めるため、世界的に投資家から人気。
- ・EC（電子商取引）では運ぶ先は各戸なので住宅地に近い場所に建てる傾向がある。
- ・当社では4大都市圏の物流施設を調査しており、首都圏エリアが貸室総面積（ストック）の3分の2を占めている。
- ・大型マルチテナント型物流施設（以下、LMT）のストックは近年増加しており、首都圏物流施設の1割強を占めている。

首都圏 LMT の需要は底堅く、供給も順調に伸びている。令和元年（2019年）に需要・供給ともに多くなり、令和2年（2020年）は空室率が最も低くなった。令和3年（2021年）から需要が落ち着き、供給過多となり、今後さらに空室率に上がる見込みではあるが、需要は底堅い。神奈川県について、これまでは内陸での供給が多かったがこれからは湾岸での供給も多くなる。

図表Ⅳ-2 LMT 需給バランス（年）



(出所) CBRE「首都圏 物流マーケットオーバービュー」Q3 2022

② 京浜臨海部における物流不動産の動向

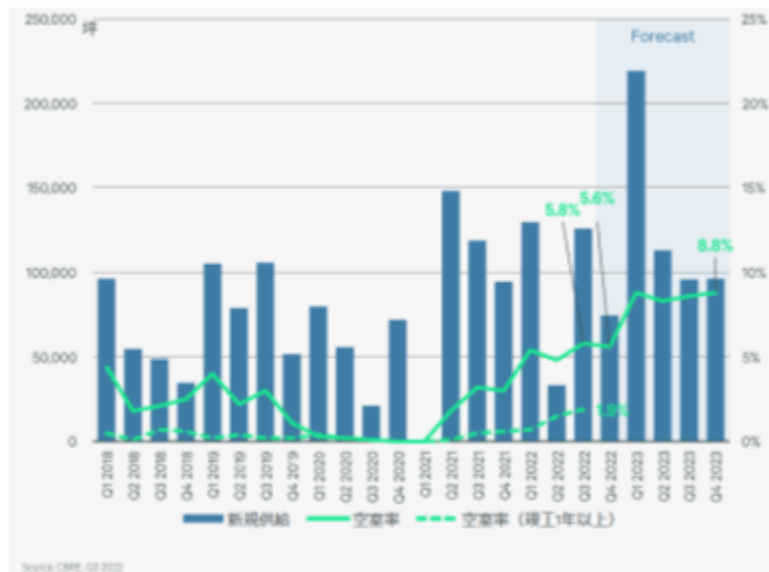
図表IV-3 首都圏エリア図



(出所) CBRE「首都圏 物流マーケットオーバービュー」

- ・ 県内物流施設の13%がLMT。
- ・ 今年3月に東扇島に大型物流施設ができる。京浜臨海部は通勤に課題がある。首都圏LMTの2023年第1四半期に竣工する物件のテナント内定状況は2割程度。テナントは食品系が多い。
- ・ 首都圏の供給は国道16号エリアが5割以上で、最も需給が緩みやすい。外環道エリアは人気があり、低位安定。国道16号エリアは空室率が上がっている。
- ・ 2022年Q3の実質賃料指数は、首都圏全体が対前期比0.7%上昇(4550円/坪)、国道16号エリアは概ね横ばい(4520円/坪)。首都圏内で比較すると、神奈川県内は賃料が比較的高い。
- ・ 東扇島の冷凍冷蔵施設の老朽化に関する問合せが増えている。マルチテナント型倉庫にテナント側が冷凍冷蔵設備を入れるケースも増えてきている。

図表IV-4 国道16号エリアの新規供給面積及び空室率



(出所) CBRE「首都圏 物流マーケットオーバービュー」 Q3 2022

(6) F社【不動産業】

<企業動向>

① 物流不動産の動向

- ・全国的に物流施設に対するニーズはあるが、首都圏は特にニーズが高い。
- ・物流施設用地としては、大規模な敷地が求められる。京浜臨海部は、臨港地区で賃金が高くなったり、地価が高いため賃料が高くなったりする傾向にはあるが、大規模な土地が市場に出ると需要はある。
- ・物流施設は駅の近くに立地することは少ないため、通勤面ではシャトルバスを設けたり、託児所を設けたり、トラックの待機時間が生じないように管理システムを導入したりと差別化を図っている。

② 製造業・研究開発拠点向け不動産の動向

- ・製造業では、半導体に関連する企業が設備投資に積極的である。
- ・殿町をはじめ、研究開発施設へのニーズも多い。特に殿町は、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。
- ・県内での移転だけではなく、西日本の企業が東日本での拠点を探していたり、外資系の企業が日本での拠点を探していたりと、様々なニーズがある。
- ・設備投資への支援制度について、県の補助金では再投資が可能で、内装工事も助成対象となるため、使いやすいとの声がある。
- ・賃貸ラボの需要は堅調で、ニーズは底堅い。ただ、ベンチャーやスタートアップ企業向けとなると、一企業あたりが求める面積が小さいため、テナントを埋めるための労力がかかる。また、研究機材が高額であるため、共有で使える施設が欲しいとのニーズもある。
- ・物流施設を建設したほうが、一企業あたりが必要とする面積が大きいため効率が良いが、賃貸ラボへのニーズもあるため、物流施設の一区画を賃貸ラボにするような計画もある。

<今後の展望・行政への要望>

- ・京浜臨海部のエリアでは、南渡田や扇島の動向に着目している。
- ・官民で連携して情報共有を図り、地域構想等に沿った企業誘致を行えるとよい。

(7) G団体【中小支援機関】

<京浜臨海部における賃貸ラボの動向等>

- ・当団体で運営する賃貸ラボ施設の入居率は全体で約75%。インキュベーション施設として、入居者は中小企業やスタートアップ企業が主であるが、入居理由は交通アクセスの良さや賃料設定の安さ、経営のサポート体制が挙げられる。建物のスペックとして、耐荷重や、実験装置を運搬できる大型エレベーターを要件とする企業もいる。最近、海外からの問合せも増えてきた。
- ・当施設はバイオ産業の産業集積地に立地していることから、当初はバイオ関連企業の入居が9割であったが、現在は2～3割程度。半導体の素材関連や画像処理などの分野の企業の入居が増えている。
- ・入居期限を設けており、期限が過ぎれば退去してもらうことになるが、市内に賃貸ラボが不足しており、市外に転出されることも多い。
- ・転出先としては川崎市、相模原市、大田区、板橋区等。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。
- ・市で企業誘致についての支援制度はあるが、初進出企業に対しての他の自治体の誘致インセンティブが充実していることもあり、それが理由で市外への移転を選ぶ事業者もいる。市内での事業継続への支援策が必要だと感じている。
- ・企業では新規の事業展開として、既存領域に関連した分野での事業拡大を図っている。
- ・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。

<立地企業への取組と企業の取組状況>

- ・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。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。
- ・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。
- ・市の施策があれば、それに合わせて各分野との連携が取りやすくなる。

(8) H社【中小支援機関】

<ベンチャー・スタートアップ企業・賃貸ラボ施設の現況・動向・課題>

- ・賃貸ラボ施設の入居率は高い数字で安定して推移している。施設としては入居企業が入れ替わって新陳代謝が起こることが望ましいが、利便性が高い場所に立地しているため、一度入居すると継続して入居する企業が多い。
- ・事務所仕様の賃貸施設であれば、立地場所や賃料のバランスで選ばれるが、首都圏でみても、ベンチャー・スタートアップ企業が借りられるような賃貸ラボ施設は少なく、選択肢がない。
- ・ゼネコン等から、賃貸ラボ施設の需要について、相談を受けることも多い。
- ・コロナ禍の影響による入居率の変動は、今のところはなく、入居に関する問い合わせにも変化はない。
- ・周辺に住宅があると、動物実験、血液や細菌を扱う研究が難しい。一方で、京浜臨海部は、周辺に住宅がないためバイオやライフサイエンス系の企業が実験しやすいのではないかと。

<京浜臨海部における動向>

- ・多摩川スカイブリッジの開通により、通勤の流れが変わり、羽田方面から人が来るようになった。
- ・殿町のキングスカイフロントにはライフサイエンス系のベンチャー企業や大企業が集積したことにより、企業間の連携や交流が活発にできるのではないかと、集積による期待感が生じているように思う。
- ・川崎市の南渡田地区では、南渡田地区拠点整備基本計画で、土地利用の方向性を示しているが、研究開発拠点の集積に資するような賃貸ラボ施設に、何らかの形で関わっていきたい。

<立地企業への取組>

- ・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。
- ・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。

V 調査結果のまとめ

V 調査結果のまとめ

1 産業

【調査結果】

①文献調査

- 京浜3区の事業所数は約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%。
- 業種別事業所数で多いのは「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。

②アンケート調査

- 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。川崎市は操業2010年以降操業の事業所が3割近く。
- 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%。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

③ヒアリング調査

- 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】
- 神奈川県内でみると、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も、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

【調査結果】

①文献調査

- 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。

②アンケート調査

- 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。
- 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。移転先は全て全て関東地方内。

③ヒアリング調査

- 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】
- 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、または見つかった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。【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必要がある。

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

【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、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。
- 平成18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、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。
- 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。

②アンケート調査

- 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」
- 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。

③ヒアリング調査

- 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

【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。
- 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。
- 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。

②アンケート調査

- 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。
- 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。

③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。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へ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

【調査結果】

①アンケート調査

- 防災・減災及び早期復旧に関して実施している取組では「防災訓練を定期的に実施」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。
- 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。

②ヒアリング調査

- 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】
- （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

【調査結果】

①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、神奈川県の高齢化率は全国の高齢化率より高い。

②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「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。

③ヒアリング調査

- 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二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

【調査結果】

①アンケート調査

- 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。

②ヒアリング調査

- 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。

VI アンケート調査票

VI 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

管理No.

【ご記入に当たってのお願い】

- ・ご回答は、この調査票に記載して郵送もしくはFAX、又はWeb フォームにご入力下さい。
- ・本調査票は、該当する選択肢の番号に○印を付けるか、必要事項を回答欄にご記入下さい。
なお、選択肢については、単数回答のものと複数回答可のものがありますので、ご注意ください。
- ・従業員数や売上高については、社全体ではなく貴事業所のみの数値をご回答下さい。
- ・各設問への回答は、特に指定がない場合、2022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 ²
	上記の全敷地面積のうちの建築面積 約 m ²
	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 ²) と借地 (面積： m ²) ⇒ 【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	(具体的に記入下さい)
⑭業種	1. 製造業 [] ← 下記の業種から該当する番号を一つご記入下さい。 2. 運輸・通信業 3. 建設業 4. 電気・ガス・水道・熱供給業 5. 学術・開発研究機関 6. 産業廃棄物処理業 7. その他の業種 (具体的に：)

〈製造業の場合〉 (※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・装飾品 | 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
(具体的に：) |

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、追加もしくは廃止しましたか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

また、「1. 機能を転換した」、「2. 機能を追加した」、又は「3. 機能を廃止した」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. 機能を追加した | ⇒ 問1. の回答番号でいうと、 _____ 番の機能を追加 |
| 3. 機能を廃止した | ⇒ 問1. の回答番号でいうと、 _____ 番の機能を廃止 |
| 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。

現在地での営業（操業）を開始された経緯について、該当するものに○をお付け下さい（○はひとつ）。

また、「2. 県内から移転した」「3. 他の地域から全面的に移転した」を選択した場合は、移転前の地域及び理由をご記入下さい（○はいくつでも）。

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. 営業（操業）開始時から現在地で営業（操業） | |
| 2. 県内から移転した | ⇒ 【 移転前は _____ 市・町・村、移転時期 _____ 年 _____ 月】 |
| 3. 他の地域から移転した | ⇒ 【 移転前は _____ 都・道・府・県、移転時期 _____ 年 _____ 月】 |
| < 移転の理由 > | |
| 1. 以前の本社施設が手狭になったため | |
| 2. 以前の本社施設が老朽化したため | |
| 3. 以前の立地環境が悪化したため | |
| 4. 取引先が移転したため | |
| 5. その他（具体的に： _____） | |

問2. 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 | 2. 現状機能の拡大 |
| 3. 機能の転換 | 4. 機能の廃止 |
| 5. 機能の追加 | 6. 製品の転換 |
| 7. その他（具体的に： _____） | |

問2-1. 問2. で、「3. 機能の転換」又は「5. 機能の追加」とご回答の方に伺います。

導入予定の機能について、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

また、選択した番号の具体的な内容をご記入下さい。

- | | | |
|-------------------|---------------------|------------|
| 1. 営業機能（本社、支社・支店） | 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： _____） | |

<機能の転換又は追加の具体的な内容>

問3. 貴事業所における従業者数（リモートワークの従業者含む）をご記入下さい。

区 分	従業者数（計）	従業者数	
		男性	女性
合計（A+B）	人	人	人
A. 正規従業者（正社員・正職員等）	人	人	人
Aのうち、管理に従事する従業者	人	人	人
Aのうち、現場作業に従事する従業者	人	人	人
Aのうち、研究開発に従事する従業者	人	人	人
B. 非正規従業者（パート・アルバイト等）	人	人	人
C. 協力会社従業者	人	人	人

問3-1. 貴事業所における過去4年間の従業者数の推移について、該当するものに○をお付け下さい（従業者の区別にそれぞれ○を一つ）。

区 分	増 減（それぞれ○をひとつ）		
従業者合計（A+B）	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
A. 正規従業者（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、管理に従事する従業者	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
Aのうち、現場作業に従事する従業者	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者	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい
B. 非正規従業者（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
C. 協力会社従業者	1. 増加している	2. 減少している	3. 概ね横ばい

問3-2. 貴事業所では、今後概ね3年程度のうちに、従業者増減の予定・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3-3. 問3-2.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 2. 事務職
 3. 営業職 4. 技術・研究開発職
 5. 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 | 2. 技術革新 | 3. 市場開拓 | 4. 納期短縮 |
| 5. 事業多角化 | 6. 製品差別化 | 7. 営業力強化 | 8. 景気変動 |
| 9. 物流合理化 | 10. 生産設備の新設 | 11. 生産設備の撤去 | 12. 同業他社の撤退 |
| 13. 生産拠点の海外移転 | 14. 事業所機能の転換 | 15. 新型コロナウイルス感染症の影響 | |
| 16. 国際情勢の影響 | 17. その他（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
⇒＜内容＞ | 1. 施設の新・増設 | 2. 施設建替 | 3. 設備の新・増設 | 4. 設備更新 | 5. 用地拡張 |
| 2. 行っていない | | | | | |

問5-1. 問5において、「1. 行った」を選択した場合、1計画あたりの設備投資額（複数ある場合は一番大きな金額）について、該当するものに○をお付けください。

- | | | |
|-----------------|-----------------|------------------|
| 1. 1億円未満 | 2. 1億以上～5億円未満 | 3. 5億以上～10億円未満 |
| 4. 10億以上～20億円未満 | 5. 20億以上～30億円未満 | 6. 30億以上～40億円未満 |
| 7. 40億以上～50億円未満 | 8. 50億以上～70億円未満 | 9. 70億以上～100億円未満 |
| 10. 100億円以上 | 11. わからない | |

問6. 貴事業所における今後の設備投資計画の有無について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

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

問6-2. 問6-1. で、「3. 各種法規制」とご回答の方に伺います。

問題点・課題となっている法規制について、該当するものに○をお付け下さい。（○はいくつでも）。

- | | | | |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------|
| 1. 工場立地法 | 2. 消防法 | 3. 石油コンビナート等災害防止法 | 4. 都市計画法 |
| 5. 建築基準法 | 6. 港湾法 | 7. 土壌汚染対策法 | 8. 廃棄物の処理及び清掃に関する法律 |
| 9. 緑に関する条例 | 10. 公害に関する条例（大気・騒音・水質・環境アセスメント） | | |
| 11. その他法令・条例（具体的に：_____） | | | |

問7. 貴事業所における今後の用地展開について、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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7-1. 問7.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7-2. 問7.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8. 現在、貴事業所内には、遊休地・低未利用地がありますか。該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

<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8-1にお進み下さい |
| 2. 遊休地がある | → | ※問8-2以降にお進み下さい |
| 3. 低未利用地がある | | |

問8-1. 問8.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8-2. 問8.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8-3. 問8.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8-4. 問8.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8-5. 問8.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8-6. 問8-5.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. 接道に難がある | 6. コスト面 |
| 7. その他（ _____ ） | | |

問8-7. 問8.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 ²	→ 更地 _____ m ²	
	→ 建物あり _____ m ²	→ 工場 _____ m ²
		→ 倉庫 _____ m ²
		→ その他 _____ m ²

問9. 今後、京浜臨海部内の事業所用地について、事業用として自社で利用しなくなる土地や施設（売却先や賃貸先が決定したものを含む。）が新たに発生する見込みはありますか。見込みについて、該当するものに○をお付け下さい（○は一つ）。

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

問10. 現在、用地・施設等を賃借されている事業所にお伺いします。

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

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 1. 貴事業所における脱炭素との関わり方について、該当するものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 会社の理念や事業活動等に脱炭素の取組が入っている⇒(目標年次等があれば)目標____%削減 (____年)
2. 従業員教育において脱炭素に関するものがある
3. サプライチェーン参加企業に脱炭素の取組を求めている
4. 取引先・顧客から脱炭素の取組を求められている
5. 取り組む必要性を感じない
6. 特に取り組んでいない

問 1 1-1. 問 1 1. で、1. ~ 4. いずれかに○を付けた方に伺います。

脱炭素のために実際に行っている取組について、該当するものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 再生可能エネルギーの利用
2. 生産ラインの脱炭素化
3. 脱炭素に寄与する商品の開発・製造
4. 次世代自動車 (EV、PHEV、HV 車等) の導入
5. EMS (エネルギーマネジメントシステム)
6. ESG (環境・社会・ガバナンス) 投資
7. その他 (具体的に: _____)

問 1 1-2. 脱炭素のために今後行いたい取組について、該当するものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 再生可能エネルギーの利用
2. 生産ラインの脱炭素化
3. 脱炭素に寄与する商品の開発・製造
4. 次世代自動車 (EV、PHEV、HV 車等) の導入
5. EMS (エネルギーマネジメントシステム)
6. ESG (環境・社会・ガバナンス) 投資
7. その他 (具体的に: _____)

問 1 1-3. 脱炭素への取組促進のための課題について、該当するものに○をお付け下さい (○はいくつでも)。

1. 資金の不足
2. 費用対効果
3. 専門知識やノウハウ不足
4. 人材不足
5. 取引先や従業員の意識
6. 各種法規制
7. その他 (具体的に: _____)

問 1 2. 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. 研究開発
2. 人材採用
3. 人材育成
4. 人材交流
5. 物流・設備・事業場の共同利用
6. エネルギー利用
7. その他 (具体的に: _____)
8. 取り組んでいない

問 1 2-1. 他社又は大学等との連携に関して、今後どのような連携をしていきたいか (○はいくつでも)。

1. 研究開発
2. 人材採用
3. 人材育成
4. 人材交流
5. 物流・設備・事業場の共同利用
6. エネルギー利用
7. その他 (具体的に: _____)
8. 特になし

問 1 2-2. 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)。

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

問13. 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 | 2. 建築物を耐震化している |
| 3. 建築物を不燃化している | 4. 避難場所を確保している |
| 5. 十分な緑地を確保している | 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 | 8. 地盤沈下対策を実施している |
| 9. 液状化対策を実施している | 10. 護岸補強工事を実施している |
| 11. BCP（事業継続計画）を作成している | 12. 災害時における他企業との協力関係を構築している |
| 13. 帰宅困難者対策を実施している | 14. その他（具体的に：_____） |
| 15. 取り組んでいない | |

問13-1. 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 | 2. 人材が足りない |
| 3. 時間の余裕がない | 4. 機材・設備が足りない |
| 5. 災害の種類や程度の想定が難しい | 6. 近隣事業所との協力体制が取れない |
| 7. 行政の相談窓口がわからない | 8. 対策を行う必要性を感じない |
| 9. その他（具体的に：_____） | |

問13-2. 問13-1. 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 | 2. 災害時の避難に関する協力 |
| 3. 備蓄に関する協力 | 4. 事業継続に伴う人材や設備に関する協力 |
| 5. その他（具体的に：_____） | |

問14. 貴事業所では、地域貢献に関する取組を行っていますか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- | | |
|-------------------|--------------|
| 1. リアル工場見学 | 2. オンライン工場見学 |
| 3. ホームページコンテンツ | 4. 祭事・イベント |
| 5. 施設開放 | 6. 寄付 |
| 7. その他（具体的に_____） | 8. 取り組んでいない |

問14-1. 地域貢献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ついて、該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- | |
|------------------------|
| 1. 体制（人材・コスト面等）が整っていない |
| 2. 安全が確保できない |
| 3. 業種的になじまない |
| 4. 受人の依頼がない |
| 5. やり方がわからない |
| 6. その他（具体的に：_____） |

問15. 人材確保・育成に関する取組についてお伺いします。

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

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

問15-1. 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 | 2. 女性従業員の確保 |
| 3. 中途採用の拡充 | 4. 非正規労働者の正規雇用 |
| 5. 外国人労働者の雇用 | 6. インターンシップの受入 |
| 7. 高校・大学等への求人機会の拡大 | 8. ITを活用した技術承継 |
| 9. その他（ | 10. 特になし |

問16. 人材確保に対する取組についてお伺いします。

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. 本社で採用 | 2. 事業所で採用 |
| 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16-1. 問16.で、「1. 本社で採用」か「2. 事業所で採用」とご回答の方に伺います。

採用者の学歴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. 大学院卒業 | 2. 大学卒業 | 3. 専門学校卒業 | 4. 高専卒業 | 5. 高校卒業 | 6. 中途採用 | 7. その他 |
|----------|---------|-----------|---------|---------|---------|--------|

問17. 人材育成に対する取組についてお伺いします。

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>

問17-1. 人材育成について、他社と連携できる取組について○をお付け下さい（○はいくつでも）。

- | | |
|------------------------|---|
| 1. 他社等が開催する講座への参加 | |
| 2. 自社の人材育成プログラムへの他社の参加 | |
| 3. 自社の人材育成施設への他社の参加 | |
| 4. 自社の会議室の利用融通 | |
| 5. その他（具体的に： | ） |
| 6. 特になし | |

問18. 貴事業所における福利厚生として、従業員の働きやすい環境の構築・取組の状況についてお伺いします。

次の施設の内、設けているものに○をお付け下さい。（○はいくつでも）

- | | | | |
|-----------------|--------------|---------------|-----------------|
| [サポート]1. 保育所 | 2. 診療所 | 3. 運動施設 | 4. フリースペース |
| [住環境]5. 単身者向け住宅 | 6. ファミリー向け住宅 | 7. 単身者向け借上げ住宅 | 8. ファミリー向け借上げ住宅 |
| [利便]9. コンビニ・売店 | 10. 食堂 | 11. その他（具体的に： | ） |

IV. 京浜臨海部全般及び行政への要望等について

問19. 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 | 2. 情報が得やすい | 3. 人材が得やすい |
| 4. 高速道路近接 | 5. 港湾近接 | 6. 空港近接 |
| 7. 鉄道アクセス良好 | 8. バス路線網・本数が充実 | 9. 関連企業が多い |
| 10. 基盤技術を持つ中小企業集積 | 11. 情報通信基盤が整っている | 12. 研究開発機能の集積 |
| 13. 行政の支援策の充実 | 14. 住宅地から離れている | 15. 工業地帯のイメージが定着 |
| 16. 土地利用等の法規制緩和 | 17. その他 (具体的に:) | |

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

問21. 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 | 2. 事業展開に必要な用地情報の提供 |
| 3. 規制緩和・弾力的運用 (具体的に:) | |
| 4. 事業継続のための融資 | 5. 立地企業間の情報交換の場の提供 |
| 6. 人材情報の提供 | 7. 技術支援 |
| 8. 経営相談 | 9. 人材育成への支援 |
| 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22. 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23. 「多摩川スカイブリッジ」に関連してお伺いします。

2022年3月に本県から羽田地区へ開通した連絡道路「多摩川スカイブリッジ」への利用意向について、該当するもの一つに○をお付け下さい。

1. 利用している 2. 利用する可能性が高い 3. 利用する可能性が低い 4. 利用しない 5. 分からない

問23-1. 問23で「1. 利用している」又は「2. 利用する可能性が高い」とご回答の方に伺います。

どのように利用していますか、又は見込まれますか。該当するものに○をお付け下さい（○はいくつでも）。

1. 就業者の出張時のアクセス 2. 来客時のアクセス
3. 事業所製品の航空輸送時のアクセス 4. 航空貨物保管時のアクセス
5. 視察対応時のスポット 6. わからない
7. その他（具体的に： _____）

問24. 世界や日本各地から研究者や技術者等が貴社の事業所を訪れる際に、宿泊を伴う短期滞在需要はありますか。また、「2. ある」を選択した場合は、滞在期間や人数について、該当するものに○をお付けください。

1. ない
2. ある ⇒ 1. 数日 (人数： 人)
2. 2週間以内 (人数： 人)
3. 1か月以内 (人数： 人)
4. 3か月以内 (人数： 人)
5. 1年以内 (人数： 人)
6. その他（具体的に： _____）

問24-1. 上記の研究者や技術者等の短期滞在のために、京浜臨海部地域内に必要な滞在用施設はありますか。該当するものに○をお付けください。（○はいくつでも）。

1. ホテル 2. ウィークリーマンション 3. サービスアパートメント（※）
4. 賃貸住宅 5. 社宅・寮 6. 研修施設
7. 必要ない 8. その他（具体的に： _____）

（※サービスアパートメント…マンションやアパートメントのような生活空間を設けつつ、ホテルのようにサービスを提供している物件のこと）

問25. 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。

令和4年度 京浜臨海部立地企業動向調査
報告書

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

