

# 京浜臨海部における動向分析調査

## 報告書

平成 23 年 11 月

京浜臨海部再編整備協議会

## 目 次

はじめに	1
(1) 調査の背景と目的	1
(2) 調査の内容	1
(3) 調査の活用	1
1. 立地企業の状況	2
(1) 産業の集積状況	2
(2) 事業所の産業構成	7
(3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況	10
2. 土地利用	15
(1) 業種別産業立地の状況	15
(2) 土地利用の状況	17
3. 都市基盤整備	23
(1) 鉄道	23
(2) 道路	27
(3) 港湾	31
4. 社会的条件	35
(1) 地価動向	35
(2) 関連法規の適用状況等	37
5. 環境	44
(1) 京浜臨海部の環境の現状	44
(2) 立地企業等による環境への取組	50
6. 防災	51
(1) 東日本大震災（東北地方太平洋沖地震）による影響	51
7. 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組	56
(1) 京浜臨海部に関する方針・計画等	56
(2) 京浜臨海部に関する主な組織	62
8. まとめ	64
(1) 産業	64
(2) 土地利用	64
(3) 都市基盤整備	64
(4) 環境	65
(5) 防災	65
(6) 市民との共生	66
巻末資料	67

## はじめに

### (1) 調査の背景と目的

京浜臨海部再編整備協議会では、平成8年に「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」（以下、「基本方針」という。）を策定し、これまでの間、この基本方針をもとに京浜臨海部の活性化に向けた取組を推進してきた。しかしながら、今後は近年の地球環境対策の必要性、コンビナートの国際競争力の強化、また羽田空港の再拡張・国際化の活用などの新たな課題への対応とともに、神奈川県・横浜市・川崎市で取り組んでいる「国際戦略総合特区」の活用や東日本大震災を受けた災害対策の検証等を踏まえた取組を進める必要がある。

こうした状況をふまえ、今後の京浜臨海部における施策展開の方向性を検討するため、京浜臨海部の現状等を分析することを目的として、「京浜臨海部における動向分析調査」を実施する。

\*京浜臨海部は、横浜市神奈川区及び鶴見区並びに川崎市川崎区のうち、JR東海道線より海側の区域（ヨコハマポートサイド地区を除く。）をいう。

### (2) 調査の内容

京浜臨海部の現状や、「基本方針」を策定した平成8年から現在までの長期的動向について把握し、分析や課題の取りまとめを行う。

\*長期的動向の分析にあたっては、原則として平成8年から直近年次までの取得可能なデータを使用しており（調査未実施や未公表等の場合を除く）、平成8年以前との比較が必要な場合などは、適宜、分析期間を設定している。

#### ①現状及び長期的動向の把握

既存の調査結果などから、以下の各項目の現状及び長期的動向について把握する。

- ア 立地企業の状況
- イ 土地利用
- ウ 都市基盤整備
- エ 社会的条件
- オ 環境
- カ 防災

#### ②分析と課題の取りまとめ

①により把握された京浜臨海部の現状や長期的動向について、「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」を踏まえつつ分析を行うとともに、今後の課題を取りまとめる。

### (3) 調査の活用

今後、本調査結果を活用し、京浜臨海部再編整備協議会において、京浜臨海部の活性化に向けた施策展開の方向性について検討を進める。

# 1. 立地企業の状況

## (1) 産業の集積状況

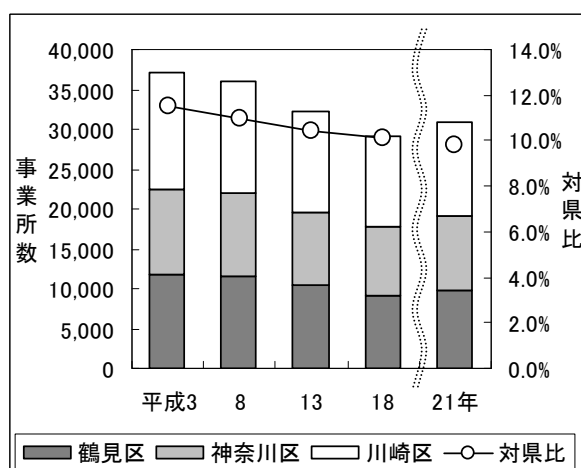
### ① 事業所数・従業者数

京浜3区の平成21年の事業所数は約3万事業所、従業者数は約41万人となっている。

京浜3区の実業所数、従業者数の推移を見ると、事業所数、従業者数とも平成18年にかけて減少傾向にある。また、県内シェアでは、事業所数、従業者数ともに平成3年に比べて低下傾向にある。(図表1-1、図表1-2)

神奈川県では、事業所数、従業者数とも全国とほぼ同様に推移しており、平成3年から平成8年にやや増加したものの、それ以降は減少している。平成18年では平成3年に比べて事業所数は1割減少しているが、従業者数は微減にとどまっている。一方、京浜3区は全国や神奈川県に比べて事業所数、従業者数とも大きく減少しており、平成18年では平成3年に比べて事業所数が2割強、従業者数が1割強減少している。(図表1-3、図表1-4)

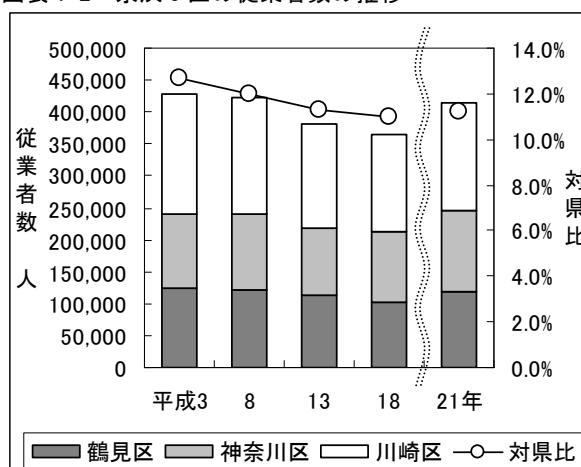
図表1-1 京浜3区の実業所数の推移



区分	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
京浜3区	37,051	35,901	32,173	29,112	30,980
鶴見区	11,815	11,489	10,360	9,152	9,672
神奈川区	10,668	10,474	9,304	8,723	9,337
川崎区	14,568	13,938	12,509	11,237	11,971
対県比	11.5%	11.0%	10.4%	10.1%	9.8%

(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

図表1-2 京浜3区の実業従業者数の推移

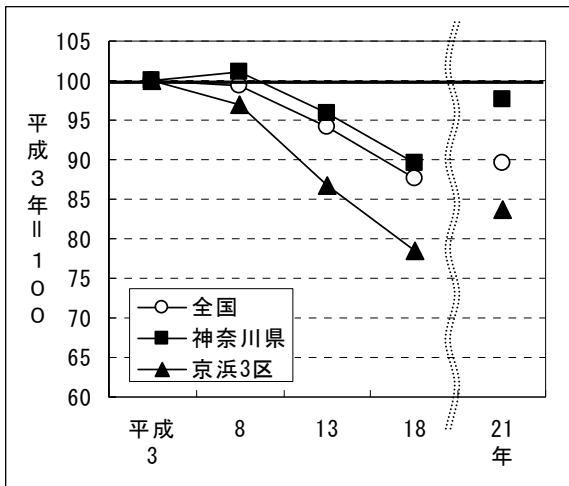


区分	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
京浜3区	428,664	423,399	381,423	364,814	413,925
鶴見区	123,998	122,746	113,040	102,967	118,174
神奈川区	117,122	116,762	105,926	110,989	127,847
川崎区	187,544	183,891	162,457	150,858	167,904
対県比	12.7%	12.0%	11.3%	10.9%	11.2%

(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注) 平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

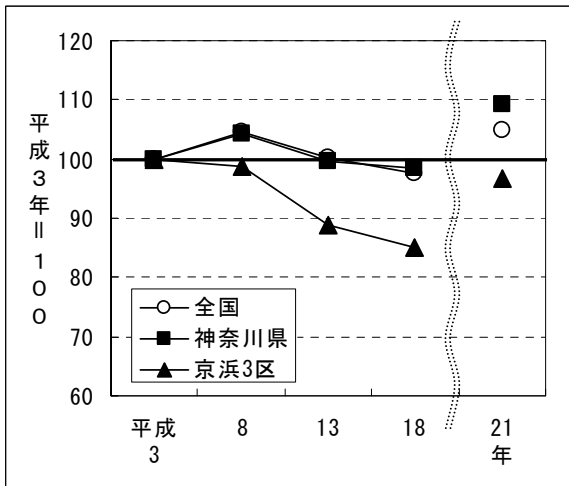
図表 1-3 全国・神奈川県・京浜3区の事業所数の推移(平成3年=100)



区分	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
全国	100.0	99.5	94.0	87.5	89.5
神奈川県	100.0	101.2	95.9	89.5	97.6
京浜3区	100.0	96.9	86.8	78.6	83.6
鶴見区	100.0	97.2	87.7	77.5	81.9
神奈川区	100.0	98.2	87.2	81.8	87.5
川崎区	100.0	95.7	85.9	77.1	82.2

(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

図表 1-4 全国・神奈川県・京浜3区の従業者数の推移(平成3年=100)



区分	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
全国	100.0	104.6	100.2	97.7	104.7
神奈川県	100.0	104.2	99.6	98.4	109.1
京浜3区	100.0	98.8	89.0	85.1	96.6
鶴見区	100.0	99.0	91.2	83.0	95.3
神奈川区	100.0	99.7	90.4	94.8	109.2
川崎区	100.0	98.1	86.6	80.4	89.5

(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注) 平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## ②製造業

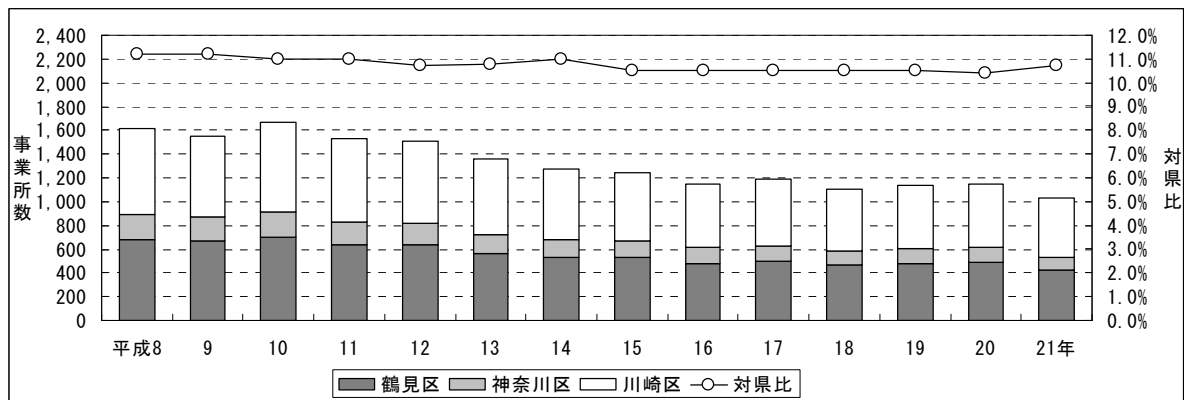
京浜3区の製造業(従業者4人以上)の事業所数、従業者数は、平成8年に比べて減少しているものの、平成17年以降はほぼ横ばいで推移していた。京浜3区の製造品出荷額等は平成10年以降横ばいで推移していたが、平成17年以降顕著に増加し、平成17年から平成20年の間は平成8年を上回る水準で推移していた。直近の平成21年には、リーマンショック以降の景気低迷に伴い、事業所数や製造品出荷額等が大きく減少している。

京浜3区の県内シェアを見ると、事業所数はほぼ横ばいで推移している。従業者数は平成8年以降減少していたが、近年やや増加傾向にある。製造品出荷額等の県内シェアは、ほぼ一貫して上昇傾向にある。(図表1-5、図表1-6、図表1-7)

全国と比較すると、事業所数は全国、神奈川県、京浜3区とも平成8年から平成21年にいずれも3割以上減少している。従業者数では、全国に比べて神奈川県、京浜3区の減少幅が大きい。製造品出荷額等では、神奈川県が減少傾向にある一方、全国、京浜3区は平成15年以降増加傾向にあったが、平成21年では全国、神奈川県、京浜3区とも大きく減少している。(図表1-8、図表1-9、図表1-10)

製造品出荷額等の県内シェアが平成8年の16.9%から上昇を続け、平成21年には24.9%を占めるなど、京浜3区は、依然として県内経済を牽引する、重要な産業集積拠点としての役割を担っているといえる。

図表1-5 京浜3区の製造業事業所数の推移(従業者4人以上)

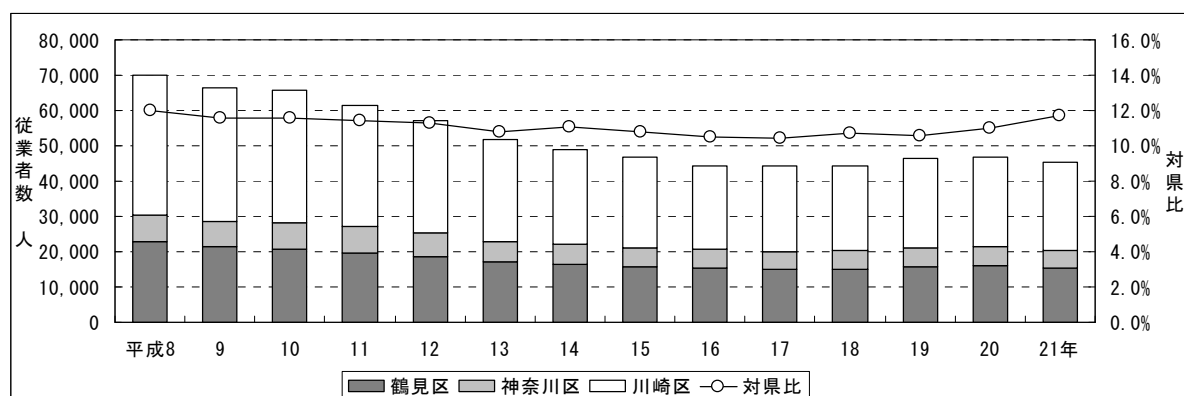


(単位：事業所)

区分	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
京浜3区	1,614	1,551	1,663	1,526	1,510	1,364	1,277	1,243	1,151	1,189	1,102	1,136	1,151	1,029
鶴見区	682	666	700	641	639	563	536	529	480	494	463	477	491	422
神奈川区	213	200	208	189	183	163	148	143	133	137	123	124	129	114
川崎区	719	685	755	696	688	638	593	571	538	558	516	535	531	493
対県比	11.2%	11.2%	11.0%	11.0%	10.7%	10.8%	11.0%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.4%	10.7%

(出所)経済産業省「工業統計」

図表 1-6 京浜 3 区の製造業従業者数の推移(従業者 4 人以上)

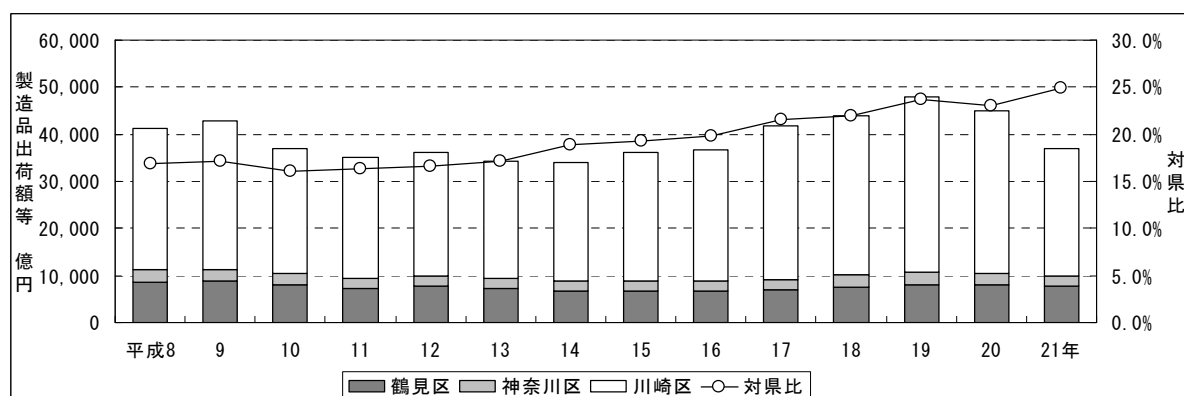


(単位：人)

区分	平成 8 年	平成 9 年	平成 10 年	平成 11 年	平成 12 年	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年
京浜 3 区	70,149	66,374	65,765	61,253	57,264	51,843	48,812	46,677	44,232	44,348	44,379	46,339	46,896	45,429
鶴見区	22,888	21,303	20,869	19,649	18,428	17,024	16,531	15,603	15,397	14,824	15,064	15,684	15,996	15,251
神奈川区	7,356	7,314	7,440	7,487	6,757	5,785	5,522	5,424	5,362	5,348	5,243	5,460	5,555	5,019
川崎区	39,905	37,757	37,456	34,117	32,079	29,034	26,759	25,650	23,473	24,176	24,072	25,195	25,345	25,159
対県比	12.0%	11.6%	11.6%	11.4%	11.3%	10.8%	11.1%	10.8%	10.5%	10.4%	10.7%	10.6%	11.0%	11.7%

(出所) 経済産業省「工業統計」

図表 1-7 京浜 3 区の製造品出荷額等の推移(従業者 4 人以上)

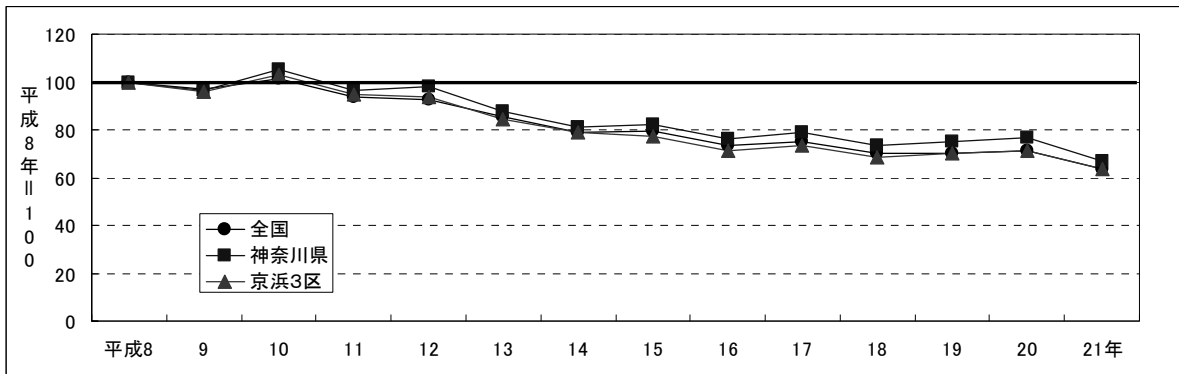


(単位：億円)

区分	平成 8 年	平成 9 年	平成 10 年	平成 11 年	平成 12 年	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年
京浜 3 区	41,365	42,936	37,035	35,021	36,150	34,163	33,929	36,209	36,713	41,765	44,053	47,953	45,047	37,016
鶴見区	8,643	8,786	7,952	7,229	7,746	7,330	6,741	6,563	6,717	6,899	7,582	8,100	7,914	7,640
神奈川区	2,616	2,495	2,372	2,244	2,293	2,083	2,007	2,220	2,162	2,256	2,567	2,549	2,661	2,241
川崎区	30,105	31,656	26,710	25,548	26,111	24,750	25,181	27,425	27,834	32,610	33,904	37,304	34,472	27,134
対県比	16.9%	17.2%	16.1%	16.4%	16.6%	17.2%	18.9%	19.3%	19.8%	21.5%	21.9%	23.7%	23.1%	24.9%

(出所) 経済産業省「工業統計」

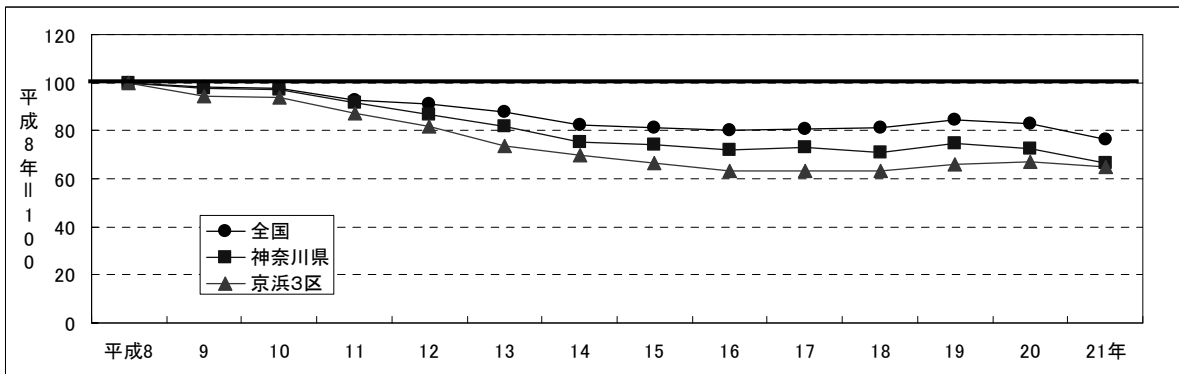
図表 1-8 全国・神奈川県・京浜3区の製造業事業所数の推移(従業員4人以上)(平成8年=100)



区分	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
全国	100.0	96.9	101.1	93.5	92.4	85.6	78.7	79.5	73.3	74.9	69.9	69.9	71.2	63.8
神奈川県	100.0	96.5	105.1	96.3	97.9	87.6	81.0	82.2	76.2	79.1	73.3	75.3	76.7	67.0
京浜3区	100.0	96.1	103.0	94.5	93.6	84.5	79.1	77.0	71.3	73.7	68.3	70.4	71.3	63.8

(出所)経済産業省「工業統計」

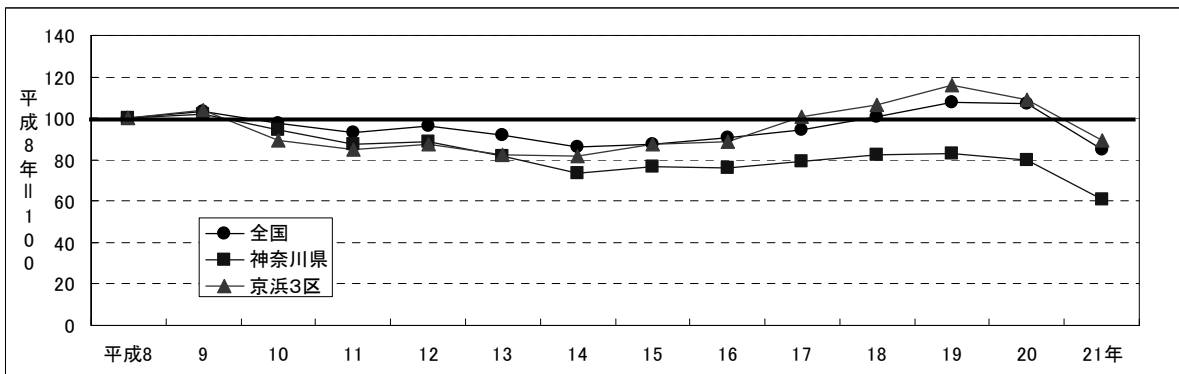
図表 1-9 全国・神奈川県・京浜3区の製造業従業者数の推移(従業員4人以上)(平成8年=100)



区分	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
全国	100.0	98.4	97.4	92.8	90.9	87.8	82.4	81.4	80.3	80.7	81.4	84.3	82.8	76.6
神奈川県	100.0	97.6	97.1	91.5	86.6	81.8	75.2	73.9	72.1	72.9	71.0	74.5	72.7	66.6
京浜3区	100.0	94.6	93.8	87.3	81.6	73.9	69.6	66.5	63.1	63.2	63.3	66.1	66.9	64.8

(出所)経済産業省「工業統計」

図表 1-10 全国・神奈川県・京浜3区の製造品出荷額等の推移(従業員4人以上)(平成8年=100)



区分	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
全国	100.0	103.2	97.7	93.1	96.0	91.6	86.0	87.3	90.6	94.3	100.6	107.6	107.2	84.7
神奈川県	100.0	102.1	94.1	87.3	89.0	81.5	73.6	76.8	76.0	79.5	82.5	82.7	79.8	60.9
京浜3区	100.0	103.8	89.5	84.7	87.4	82.6	82.0	87.5	88.8	101.0	106.5	115.9	108.9	89.5

(出所)経済産業省「工業統計」



## (2) 事業所の産業構成

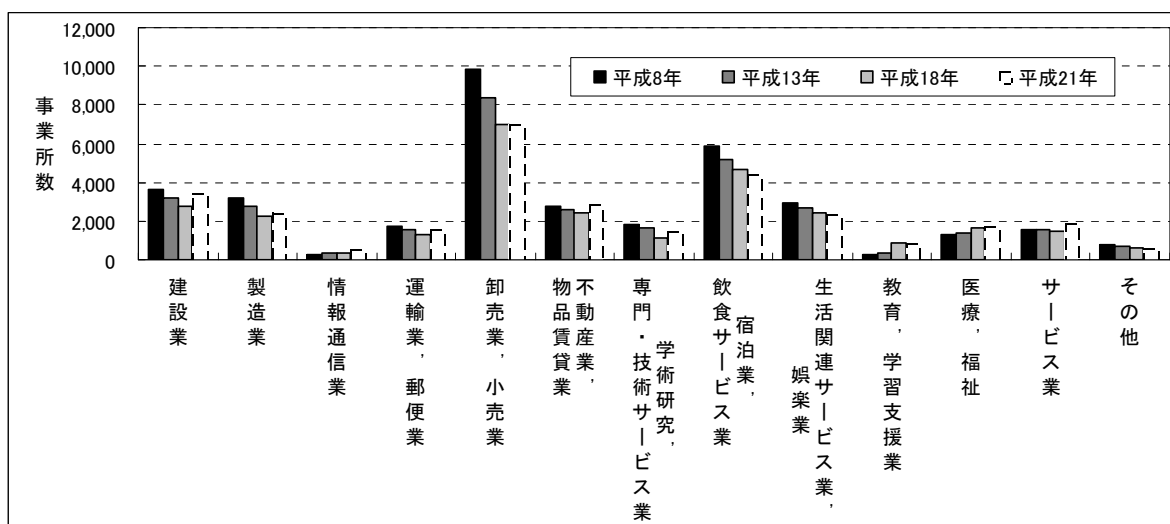
### ① 産業別事業所数・従業者数

京浜3区の産業大分類別事業所数を見ると、平成8年から平成18年の10年間で、「情報通信業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」が増加傾向、「サービス業」が横ばいとなっているのに対し、それ以外の産業では減少傾向にある。(図表1-11)

また、従業者数でも、「建設業」「製造業」「運輸業、郵便業」「卸売業、小売業」などで減少傾向にあり、特に「製造業」では大きく減少している。一方、「情報通信業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」「サービス業」では増加傾向にある。(図表1-12)

このように、京浜3区では、総じて事業所数、従業者数が減少しており、とりわけ「建設業」「製造業」「卸売業、小売業」といった従来、集積の多かった産業で減少する一方、「情報通信業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」の産業が増加している。

図表1-11 京浜3区の産業大分類別事業所数の推移



(単位: 事業所)

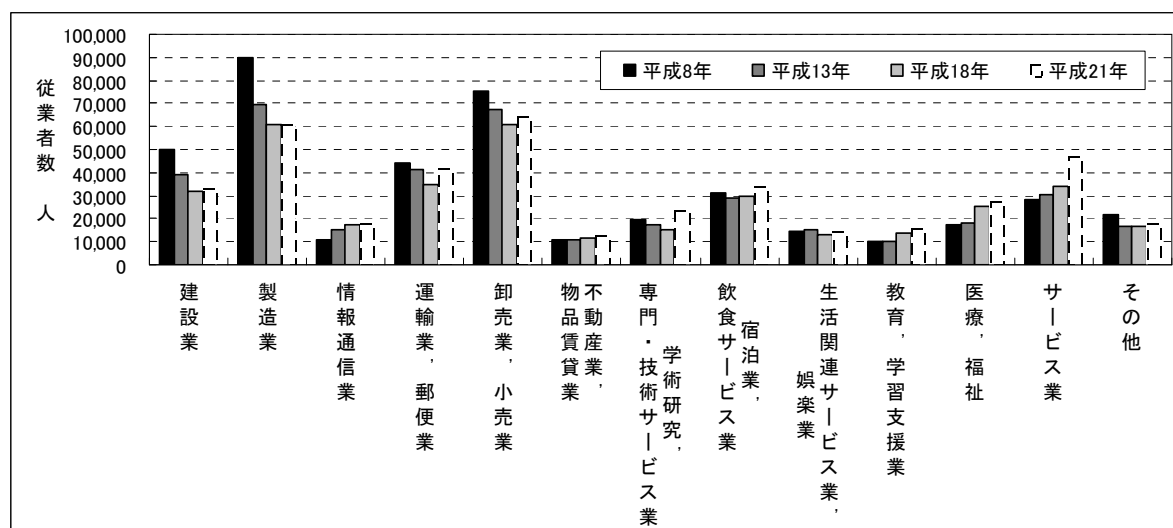
区分	平成8年	平成13年	平成18年(対H8増減率)	平成21年
全産業	35,901	32,173	29,112(-18.9%)	30,980
建設業	3,652	3,154	2,762(-24.4%)	3,448
製造業	3,202	2,727	2,261(-29.4%)	2,414
情報通信業	258	333	341(32.2%)	523
運輸業、郵便業	1,711	1,586	1,333(-22.1%)	1,554
卸売業、小売業	9,848	8,391	7,031(-28.6%)	6,951
不動産業、物品賃貸業	2,778	2,551	2,441(-12.1%)	2,829
学術研究、専門・技術サービス業	1,798	1,658	1,162(-35.4%)	1,438
宿泊業、飲食サービス業	5,883	5,172	4,704(-20.0%)	4,388
生活関連サービス業、娯楽業	2,900	2,704	2,421(-16.5%)	2,320
教育、学習支援業	286	312	879(207.3%)	868
医療、福祉	1,274	1,375	1,669(31.0%)	1,723
サービス業	1,547	1,544	1,492(-3.6%)	1,889
その他	764	666	616(-19.4%)	635

(出所)総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注)その他:「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス事業」「公務」「分類不能の産業」の合計

(注)平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

図表 1-12 京浜 3 区の産業大分類別従業者数の推移



(単位：人)

区 分	平成 8 年	平成 13 年	平成 18 年 (対 H8 増減率)	平成 21 年
全産業	423,399	381,423	364,814 (-13.8%)	413,925
建設業	49,917	39,013	31,698 (-36.5%)	33,414
製造業	89,519	69,700	61,184 (-31.7%)	61,087
情報通信業	10,809	15,504	17,035 (57.6%)	18,020
運輸業、郵便業	44,145	41,067	34,817 (-21.1%)	42,090
卸売業、小売業	75,244	67,210	60,998 (-18.9%)	64,323
不動産業、物品賃貸業	11,058	10,656	11,418 (3.3%)	12,864
学術研究、専門・技術サービス業	19,308	17,739	15,183 (-21.4%)	24,114
宿泊業、飲食サービス業	30,904	29,312	30,054 (-2.8%)	34,334
生活関連サービス業、娯楽業	14,664	15,535	13,074 (-10.8%)	14,605
教育、学習支援業	10,214	10,271	13,658 (33.7%)	16,173
医療、福祉	17,176	17,986	25,490 (48.4%)	27,551
サービス業	28,453	30,537	33,886 (19.1%)	47,420
その他	21,988	16,893	16,319 (-25.8%)	17,930

(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注) その他：「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス事業」「公務」「分類不能の産業」の合計

(注) 平成 21 年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## ②産業別製造業事業所数

京浜3区における製造業の産業中分類別事業所数の推移を見ると、平成11年から平成21年の10年間でほとんどの産業で事業所数が減少している。

京浜3区の製造業は、「石油製品・石炭製品」「化学工業」「鉄鋼業」等といった素材型製造業の大規模工場の集積が象徴的だが、事業所数で見ると、「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」「輸送用機器」等の加工組立型製造業の事業所数が多く、製造業事業所数の約6割を占めている。

これらの加工組立型製造業では平成11年から平成21年の10年間で事業所数が約3分の2に減少している。また、平成11年から平成16年の間にいすゞ自動車等の大規模工場の閉鎖・移転の動きが顕在化し、この間の製造業事業所数の減少は、閉鎖した大規模工場だけでなく、地区内の中小企業等にとっても影響を及ぼしたと考えられる。(図表1-13)

図表1-13 京浜3区の製造業の産業中分類別事業所数(従業者4人以上)

区 分	事業所数			増減数	
	平成 11年	平成 16年	平成 21年	16年 -11年	21年 -16年
製造業	1,526	1,151	1,029	-375	-122
金属製品	340	274	231	-66	-43
はん用機器+生産用機器+業務用機器	312	240	211	-72	-29
電子部品・デバイス・電子回路+電気機器+情報通信機器	189	128	129	-61	1
食料品	121	88	75	-33	-13
印刷・同関連業	93	63	55	-30	-8
化学工業	63	54	55	-9	1
鉄鋼業	71	53	52	-18	-1
輸送用機器	71	54	47	-17	-7
プラスチック製品	62	48	42	-14	-6
その他	39	30	31	-9	1
石油製品・石炭製品	18	16	20	-2	4
窯業・土石製品	29	23	19	-6	-4
パルプ・紙・紙加工品	27	20	12	-7	-8
非鉄金属	21	15	12	-6	-3
繊維工業	16	9	9	-7	0
家具・装備品	27	17	8	-10	-9
ゴム製品	9	7	8	-2	1
木材・木製品	10	6	6	-4	0
飲料・たばこ・飼料	5	5	6	0	1
なめし革・同製品・毛皮	3	1	1	-2	0

(出所)経済産業省「工業統計」

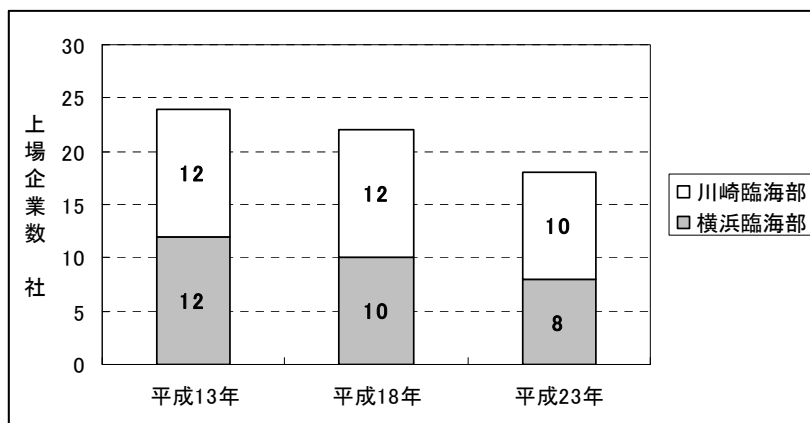
### (3) 事業所の機能（本社、研究所、倉庫）別分布状況

#### ① 企業本社

京浜臨海部における上場企業の本社数は減少傾向にあり、平成13年の24社から平成23年には18社に減少している。（図表1-14）

業種別では、平成23年の18社のうち10社が製造業であるが、平成13年からは4社減少しており、具体的には、一部に市内移転もみられるものの、東京都区部への移転や企業買収による上場廃止等が主な要因となっている。（図表1-15）

図表1-14 京浜臨海部における上場企業の本社数の推移



(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」

図表1-15 京浜臨海部における上場企業の業種別本社数（平成13年・平成23年）

区分	上場企業本社数						増減数		
	平成13年			平成23年			平成23年－平成13年		
	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部	京浜臨海部	横浜臨海部	川崎臨海部
総計	24	12	12	18	8	10	-6	-4	-2
建設業	3	3	0	1	1	0	-2	-2	0
製造業	14	6	8	10	3	7	-4	-3	-1
食料品	3	3	0	1	1	0	-2	-2	0
石油・石炭製品	1	0	1	1	0	1	0	0	0
化学	1	1	0	1	0	1	0	-1	1
ガラス・土石製品	1	0	1	1	0	1	0	0	0
鉄鋼	3	0	3	2	0	2	-1	0	-1
機械	1	0	1	1	0	1	0	0	0
電気機器	2	2	0	2	2	0	0	0	0
輸送用機器	2	0	2	1	0	1	-1	0	-1
卸売業	4	3	1	3	3	0	-1	0	-1
小売業	1	0	1	1	0	1	0	0	0
倉庫・運輸関連業	0	0	0	1	0	1	1	0	1
サービス業	2	0	2	2	1	1	0	1	-1

(出所) 東洋経済新報社「会社四季報」

## ②研究所

京浜3区における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、平成13年以降増加しており、平成21年には神奈川県内の1割以上を占めている。(図表1-16)

また、「川崎市イノベーション状況基礎調査報告書」(平成19年3月)によると、京浜3区のうち川崎区には民間企業の研究開発部門を中心に50を超える研究機関が立地している。同調査では、事業所全体として研究・開発を専門に行っているものだけでなく、研究部門で行っているものや、研究部門はないが専門の研究者・技術者が担っているものも研究機関として捉えており、事業所・企業統計等で把握された川崎区の自然科学研究所事業所数を大きく上回っている。(図表1-17)

京浜臨海部では、製造業の事業所内に研究開発施設が併設されたり、事業所内の一部門として研究開発部門が置かれるなど、統計上で捉えられている以上に研究開発機能の集積が進んでいると考えられる。

図表1-16 全国・神奈川県・京浜3区の自然科学研究所事業所数(民間)の推移 (単位:事業所)

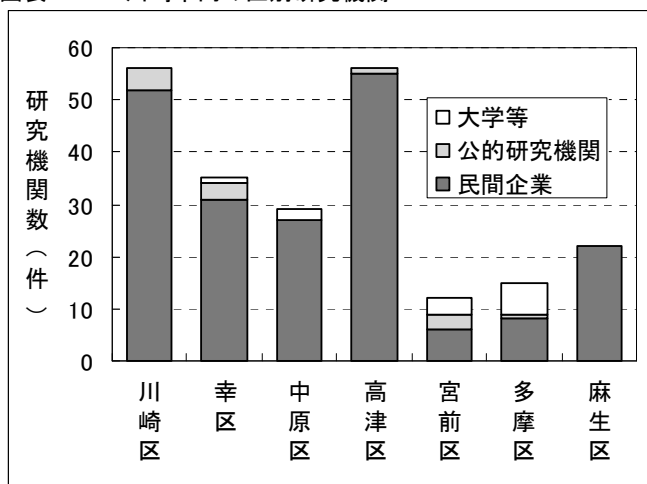
区分	全国	神奈川県	京浜3区			
			鶴見区	神奈川区	川崎区	
平成13年	4,179	327	31	12	7	12
平成18年	4,459	296	53	29	3	21
平成21年	6,087	515	67	31	6	30

区分	神奈川県 (対全国比)	京浜3区 (対県比)	京浜3区		
			鶴見区	神奈川区	川崎区
平成13年	7.8%	9.5%	3.7%	2.1%	3.7%
平成18年	6.6%	17.9%	9.8%	1.0%	7.1%
平成21年	8.5%	13.0%	6.0%	1.2%	5.8%

(出所)総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注)平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

図表1-17 川崎市内の区別研究機関



(出所)川崎市「川崎市イノベーション状況基礎調査報告書」(平成19年3月)

京浜臨海部における平成8年以降の主な研究所等の立地状況を見ると、横浜エリアでは鶴見区末広町に理化学研究所をはじめとする研究開発施設の立地が進んでいる。

一方、川崎エリアでは既存立地企業が研究開発施設を事業所敷地内に新設しているほか、浜川崎地区における企業によるサイエンスパークの開設や、殿町地区における大規模工場跡地への研究開発施設の新設の動きがみられる。(図表 1-18)

また、横浜市、川崎市とも産学連携や新産業創出を促進するための施設として、インキュベーション施設等が整備されている。横浜市では末広地区に3施設が整備されており、川崎市では南渡田町に1施設が整備されているほか、殿町3丁目地区でも1施設が整備中となっている。(図表 1-19、図表 1-20)

このように、京浜臨海部では、研究開発施設や新産業創出施設等の整備が進んできており、従来からの生産拠点に加え、新たな産業を創出する拠点としての役割を担うようになってきている。

図表 1-18 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
平成8年	—	—
平成9年	—	—
平成10年	—	—
平成11年	・横浜市産学共同研究センター(実験棟)	—
平成12年	・理化学研究所横浜研究所	—
平成13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)	—
平成14年	(・理研植物科学研究センター)	—
平成15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
平成16年	—	・テクノハイノベーション川崎(Think) ・(株)日本触媒 機能性化学品研究所
平成17年	・日本ビクター(株)新技術ビル(テクノウイング)	・日油(株)DDS研究所
平成18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 ・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
平成19年	—	・ダウ・ケミカル日本(株)ダウ日本開発センター
平成20年	(・理研ゲノム医学研究センター)	—
平成21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	・川崎化成工業(株)川崎工場(千鳥)技術研究所
平成22年	—	・第一高周波工業(株) ・(株)エリーパワー
平成23年	—	・実中研 再生医療・新薬開発センター
平成24年	—	・(仮称)産学公民連携研究センター(予定) ・旭化成ケミカルズ(株)研究開発棟「川崎イノベーションセンター」(予定)

(出所)新聞記事等より作成

図表 1-19 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 m <sup>2</sup>	約 5,000 m <sup>2</sup>	—
延床面積	実験棟：2,680 m <sup>2</sup> 研究棟：2,920 m <sup>2</sup>	1 号館：約 5,390 m <sup>2</sup> 2 号館：約 3,180 m <sup>2</sup>	約 6,000 m <sup>2</sup>
施設概要	実験棟：7 区画 研究棟：15 区画	1 号館 試作開発工場仕様：6 区画 研究室仕様：18 区画 オフィス仕様：14 区画 2 号館 研究室仕様：18 区画 オフィス仕様：8 区画	実験室仕様：24 室 事務室仕様：15 室 横浜バイオ医薬品研究開発センター（GMP 適合組換えタンパク質治療薬受託製造設備）併設

(出所)横浜市

図表 1-20 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 スタートアップルーム	(仮称)産学公民連携 研究センター
所在地	川崎区南渡田町 1-1 (京浜ビル 2 階)	川崎区殿町 3-25-1
開設時期	平成 16 年	平成 24 年度(予定)
敷地面積	—	7,000 m <sup>2</sup>
延床面積	約 2,000 m <sup>2</sup>	11,382 m <sup>2</sup>
施設概要	オフィス仕様：約 30 室	川崎市の環境総合研究所、(仮称)健康安全研究センター、研究開発施設、企業・大学等向け入居施設等で構成

(出所)川崎市

### ③倉庫

京浜 3 区における倉庫業事業所数は平成 21 年で 275 事業所であり、神奈川県内の倉庫業事業所数の約 3 分の 1 を占めており、京浜臨海部は、製造業だけでなく物流機能の集積拠点ともなっている。(図表 1-21)

近年、京浜臨海部では、横浜エリア、川崎エリアいずれにおいても大型の物流施設の立地が進んでいる。これらの大型物流施設は、大規模工場跡地等に立地するケースが多い、従来のような運輸会社による自社使用施設だけでなく、ファンドによる投資物件として整備されるケースもみられる。(図表 1-22)

こうした物流施設の増加は、京浜臨海部において、大規模工場の閉鎖等により発生する遊休地の解消要因となる一方、大型の運輸車両の流入による域内交通量の増加等の影響も懸念される。

図表 1-21 全国・神奈川県・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	神奈川県	京浜3区			
			鶴見区	神奈川区	川崎区	
平成13年	9,279	734	242	85	34	123
平成18年	9,235	738	245	89	30	126
平成21年	11,005	859	275	114	37	124

区分	神奈川県 (対全国比)	京浜3区 (対県比)	鶴見区	神奈川区	川崎区
平成13年	7.9%	33.0%	11.6%	4.6%	16.8%
平成18年	8.0%	33.2%	12.1%	4.1%	17.1%
平成21年	7.8%	32.0%	13.3%	4.3%	14.4%

(出所)総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注)平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

図表 1-22 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
		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
		ヨコレイ	ヨコレイ横浜物流センター	平成19年	冷蔵倉庫
	大黒町	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	
神奈川区		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	(仮称)SGHロジスティクス横浜	平成24年 春(予定)	物流施設	
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(危険野外貯蔵所) 及び加湿施設(危険物一般取扱所)
		三井食品	川崎浮島物流センター	平成20年	常温庫、チルド庫、冷蔵庫、ヤード、 事務所、シェルター
	東扇島	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
		POSCO-JYPC (ホスコ・日産等)	川崎コイルセンター	平成20年	自動車用鋼板加工・物流拠点
		ゼロ	川崎物流センター	平成21年	複合物流センター
		ヨコロジ	中古車保管棟	平成21年	中古車保管施設
		山九	首都圏物流センター	平成22年	物流センター
ニチレイロジグループ		東扇島物流センター	平成23年	冷蔵・冷凍倉庫	

(出所)新聞記事等より作成



## 2. 土地利用

### (1) 業種別産業立地の状況

#### ① 産業構成

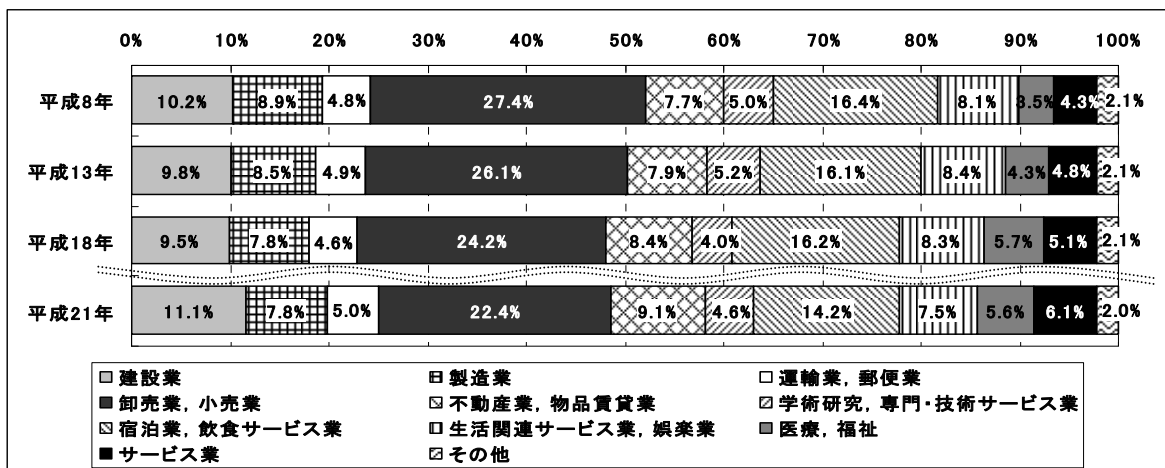
##### ア 事業所数

土地利用について、集積する産業の構成という観点で平成8年から平成18年までの京浜3区に立地する事業所数の産業別構成比を見ると、「建設業」「製造業」「卸売業、小売業」「宿泊業、飲食サービス業」の割合が低下傾向にある一方、「不動産業、物品賃貸業」「医療、福祉」「サービス業」の占める割合が増加してきている。(図表2-1)

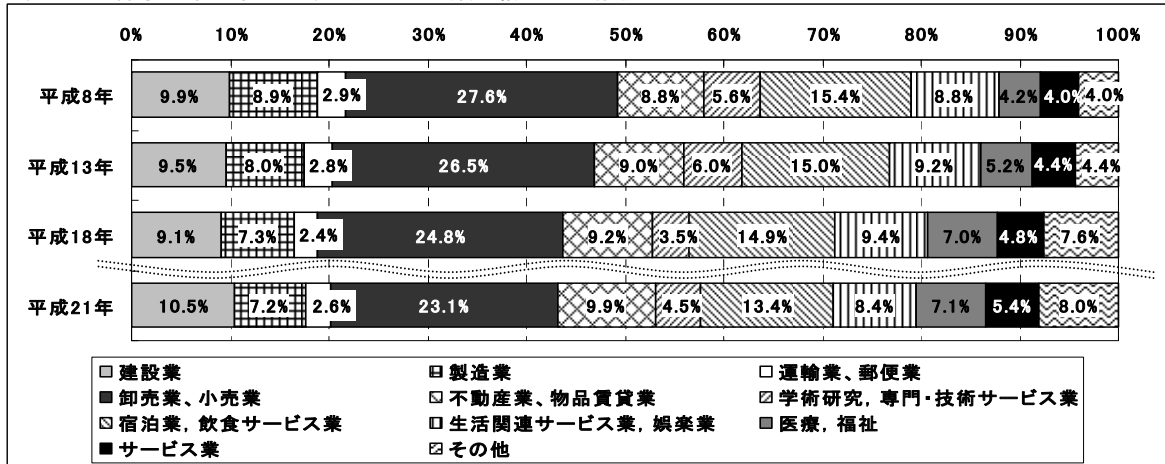
神奈川県と比較すると、京浜3区では「運輸業、郵便業」の占める割合が若干高いものの、各時点とも大きな差はみられない。(図表2-2)

こうした事業所数の産業構成の変化は、大規模工場の閉鎖・移転を含む製造業事業所の減少とそれに伴う工業系利用の用地の減少といった地区内の土地利用にも影響を及ぼすと考えられる。

図表2-1 京浜3区の事業所数の産業大分類別構成比の推移



図表2-2 神奈川県の事業所数の産業大分類別構成比の推移



(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注) その他：「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス事業」「公務」「分類不能の産業」の合計

(注) 平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

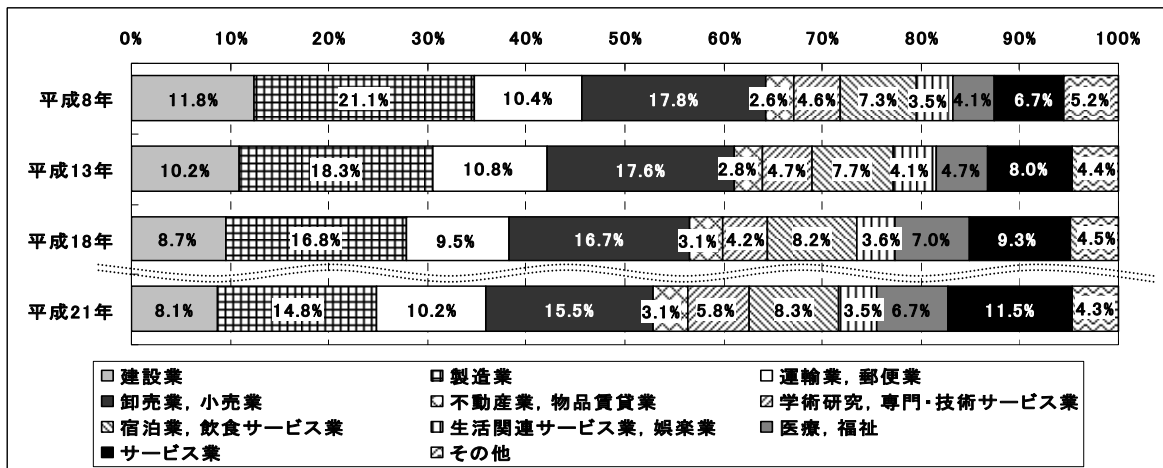
## イ 従業者数

平成8年から平成18年までの京浜3区における従業者数の産業別構成比を見ると、「建設業」「製造業」「卸売業、小売業」の割合が低下傾向にある。

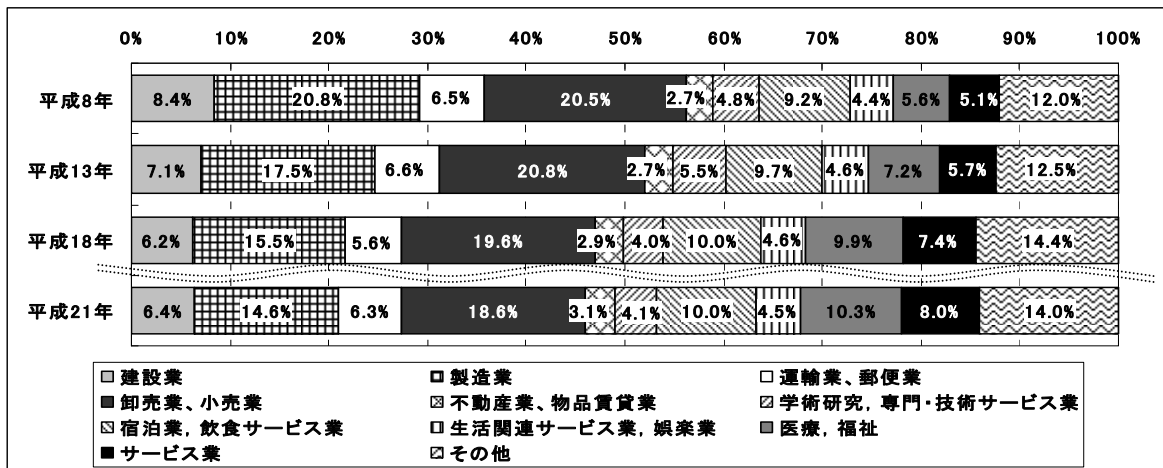
逆に、「不動産業、物品賃貸業」「宿泊業、飲食サービス業」「医療、福祉」「サービス業」では、その占める割合が増加してきており、サービス化が進展している。(図表2-3)

神奈川県と比較すると、京浜3区では「運輸業、郵便業」の占める割合が若干高いものの、各時点とも大きな差はみられない。(図表2-4)

図表2-3 京浜3区の従業者数の産業大分類別構成比の推移



図表2-4 神奈川県の従業者数の産業大分類別構成比の推移



(出所) 総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

(注) その他：「農業、林業」「漁業」「鉱業、採石業、砂利採取業」「電気・ガス・熱供給・水道業」「金融業、保険業」「複合サービス事業」「公務」「分類不能の産業」の合計

(注) 平成21年経済センサス基礎調査は、事業所・企業統計調査と調査の対象は同様だが、調査手法で異なる点があるため、両者の差数が全て増加・減少を示すものではない。

## (2) 土地利用の状況

### ① 土地利用

京浜3区における用途別土地利用面積を見ると、平成7年から平成17年の10年間で、工業系用地が271ha減少したのに対し、住宅系用地が104ha、運輸施設用地が133ha、道路・鉄道用地も111ha増加しており、平成7年には工業系用地が最も多かったが、平成17年には住宅系用地が工業系用地を上回り、最も多くなっている。

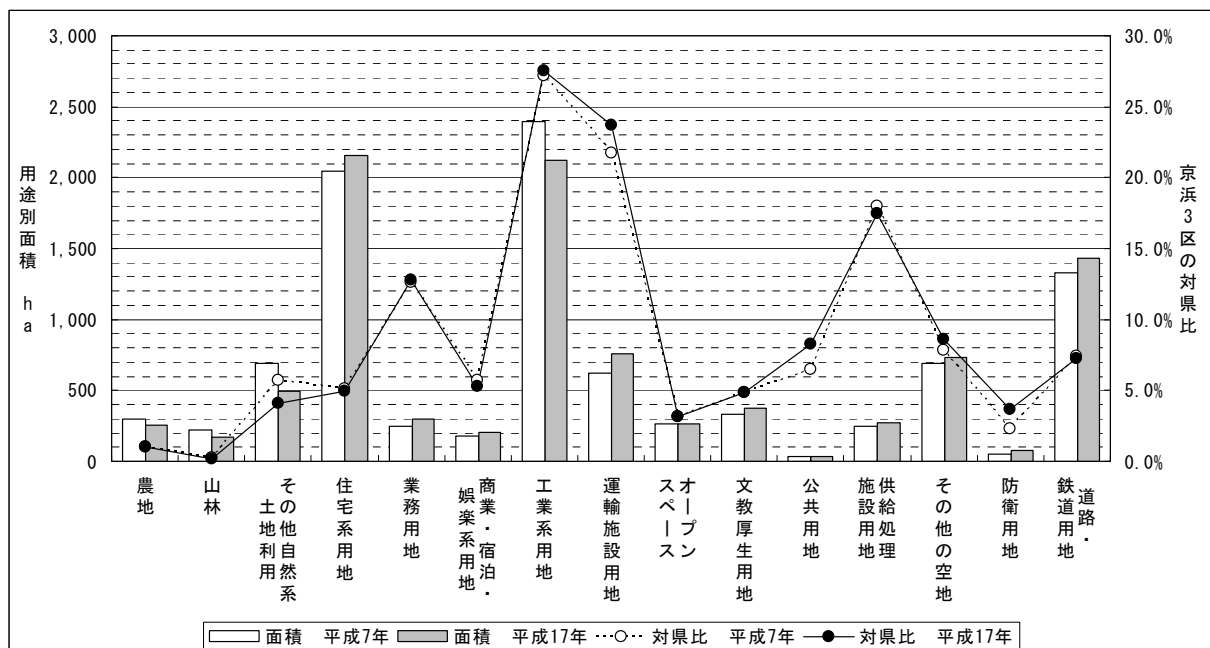
一方、京浜3区の工業系用地、運輸施設用地は、平成17年時点で県内の同用途の用地面積の約4分の1を占めており、神奈川県内でも主要な工業拠点であり、物流拠点となっていることがうかがえる。(図表2-5)

また、建物延床面積においても工業系施設が減少する一方、住宅系施設が増加している。

一方、京浜3区の運輸倉庫施設、工業系施設、処理施設の建物延床面積は、平成17年時点で県内の同用途の延床面積の約3割を占めている。(図表2-6)

このように、京浜臨海部では、平成7年から平成17年の間、大規模工場の閉鎖や縮小により工業系用地や施設が減少し、それらの用地が工業系用地として再利用されるのではなく、住宅、運輸といった工業以外の用途にも転換してきている。

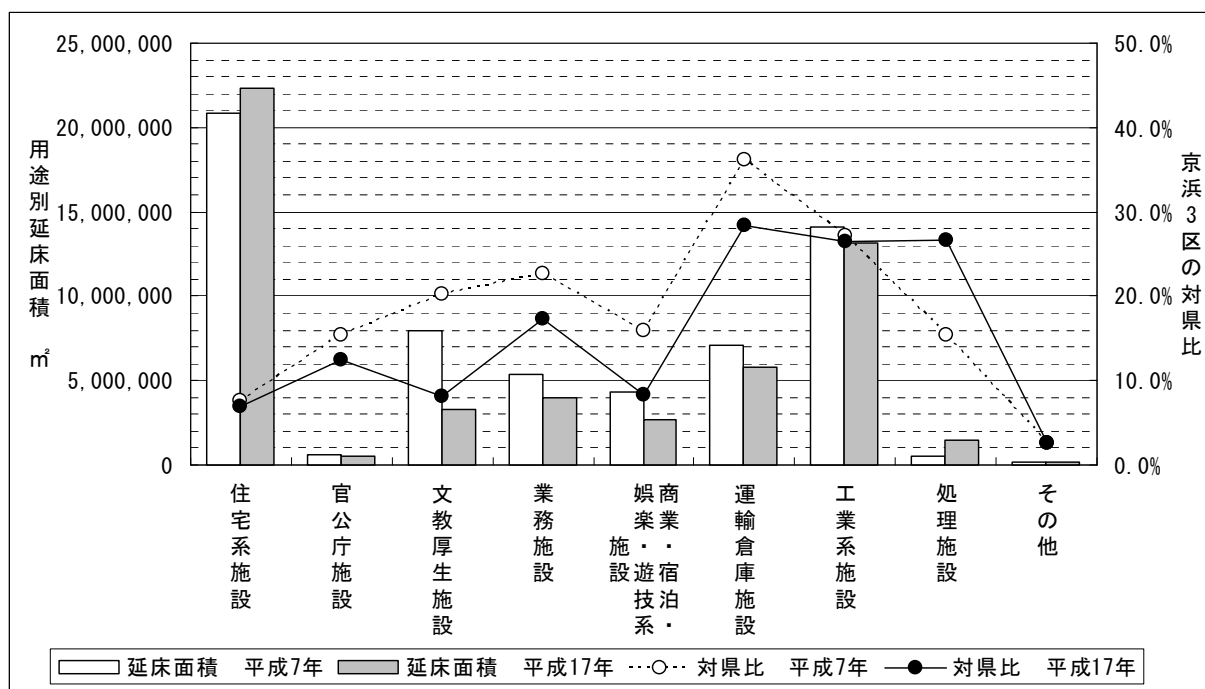
図表2-5 京浜3区における用途別土地利用面積の推移（平成7年・平成17年）



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	供給処理用地	その他の空地	防衛用地	道路・鉄道用地
		面積 (ha)	平成7年 9,642.6 平成17年 9,641.0 17年-7年 -1.6	299.6 257.6 -42.0	219.6 173.5 -46.1	693.1 491.0 -202.1	2,049.1 2,152.6 103.5	245.4 295.9 50.5	177.4 200.8 23.4	2,395.9 2,124.9 -271.0	626.0 759.4 133.4	262.0 260.1 -1.9	328.8 372.5 43.7	29.9 37.2 7.3	245.8 271.1 25.3	690.3 734.4 44.1
対H7増減率	0.0%	-14.0%	-21.0%	-29.2%	5.1%	20.6%	13.2%	-11.3%	21.3%	-0.7%	13.3%	24.4%	10.3%	6.4%	36.4%	8.3%
対県比	平成7年 4.0%	1.0%	0.2%	5.7%	5.1%	12.6%	5.7%	27.2%	21.7%	3.1%	4.9%	6.4%	18.0%	7.9%	2.3%	7.4%
	平成17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%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

図表 2-6 京浜 3 区における用途別建物延床面積の推移（平成 7 年・平成 17 年）



区分	計	住宅系施設	官公庁施設	文教厚生施設	業務施設	商業・宿泊・娯楽・遊技系施設	運輸倉庫施設	工業系施設	処理施設	その他	
		面積 (ha)	平成 7 年	60,931,601	20,842,082	591,409	7,930,116	5,339,863	4,285,346	7,123,830	14,117,135
	平成 17 年	53,500,788	22,341,916	513,940	3,294,801	3,952,641	2,715,872	5,837,689	13,154,495	1,507,674	181,760
	17年-7年	-7,430,813	1,499,834	-77,469	-4,635,315	-1,387,222	-1,569,474	-1,286,141	-962,640	970,214	17,400
	対 H7 増減率	-12.2%	7.2%	-13.1%	-58.5%	-26.0%	-36.6%	-18.1%	-6.8%	180.5%	10.6%
対県比	平成 7 年	13.6%	7.7%	15.5%	20.3%	22.7%	16.0%	36.1%	27.2%	15.3%	2.6%
	平成 17 年	10.5%	6.9%	12.5%	8.1%	17.3%	8.4%	28.4%	26.5%	26.7%	2.7%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

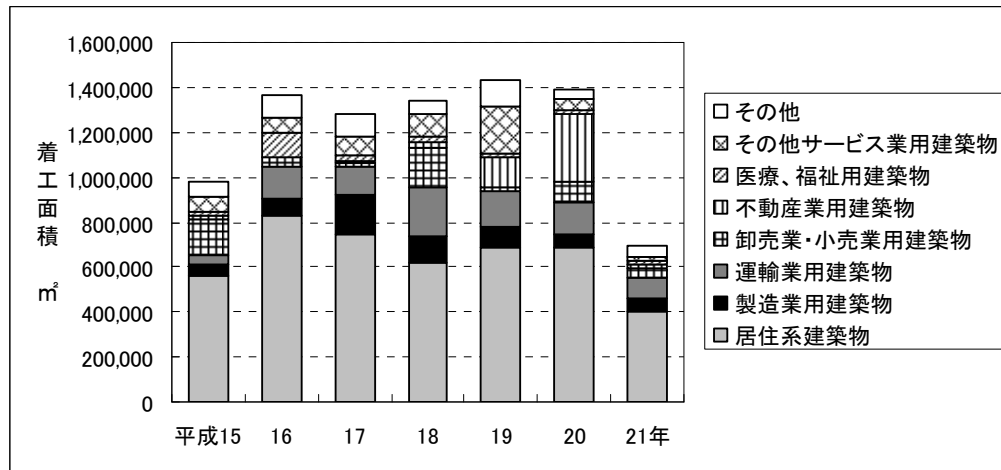
## ②建築物の建設状況

京浜3区における全建築物の着工面積を見ると、平成16年度から平成20年度の間は概ね120万㎡から140万㎡の着工が続いていたが、リーマンショック以降の景気低迷の影響を受け、平成21年度は約70万㎡まで減少している。

用途別建築着工面積を見ると、非居住系建築物では、製造業用建築物が平成17年度から18年度に10万㎡を超える着工があったが、その後は減少傾向にある。一方、運輸業用建築物は、平成16年度以降概ね10万㎡から20万㎡の着工が続いており、平成18年度以降は製造業用建築物の着工面積を上回っている。

一方、京浜3区内で最も多いのは居住専用住宅や居住産業併用建築物等の居住系建築物であり、各年とも全体の5割前後を占めている。(図表2-7)

図表2-7 京浜3区の用途別建築着工面積の推移



(単位: ㎡)

区 分		平成 15年度	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	
全建築物計		982,629	1,368,395	1,280,721	1,342,759	1,434,470	1,387,357	699,106	
居 住 系	居住専用住宅	542,146	799,405	666,562	547,073	662,641	647,429	366,074	
	居住専用準住宅	1,941	2,701	11,929	2,474	3,915	8,855	11,266	
	居住産業併用建築物	17,530	24,177	66,700	72,995	20,203	29,400	23,015	
非 居 住 系	製造業用建築物	52,264	81,142	179,090	114,654	88,627	56,437	62,064	
	運輸業用建築物	43,059	142,494	125,871	220,335	163,330	144,243	91,527	
	卸売・小売業用建築物	155,453	35,738	10,410	175,411	15,096	93,826	40,188	
	不動産業用建築物	14,276	7,006	7,888	27,197	138,853	302,355	13,901	
	医療、福祉用建築物	19,307	101,704	27,436	17,642	12,270	14,629	16,145	
	その他サービス業用建築物	65,616	73,922	85,338	101,036	211,748	53,914	23,147	
	そ の 他	農林水産業用建築物	1,789	110	1,555	427	4,329	242	39
		鉱業、建設業用建築物	1,826	3,235	10,748	5,402	1,232	4,804	1,094
		電気・ガス・熱供給・水道業用建築物	15,827	13,448	34,773	3,790	17,328	2,315	17,140
	情報通信業用建築物	0	334	0	315	33,405	571	0	
	金融・保険業用建築物	0	478	252	3,630	1,493	635	1,368	
	飲食店、宿泊業用建築物	12,105	14,532	9,347	19,166	6,832	5,009	5,862	
	教育、学習支援業用建築物	27,135	29,015	1,873	9,709	44,662	3,713	14,431	
公務用建築物	7,349	2,447	2,049	16,422	4,642	375	6,470		
他に分類されない建築物	5,006	36,507	38,900	5,081	3,864	18,605	5,375		

(出所)国土交通省「建築着工統計」

### ③遊休地の発生状況

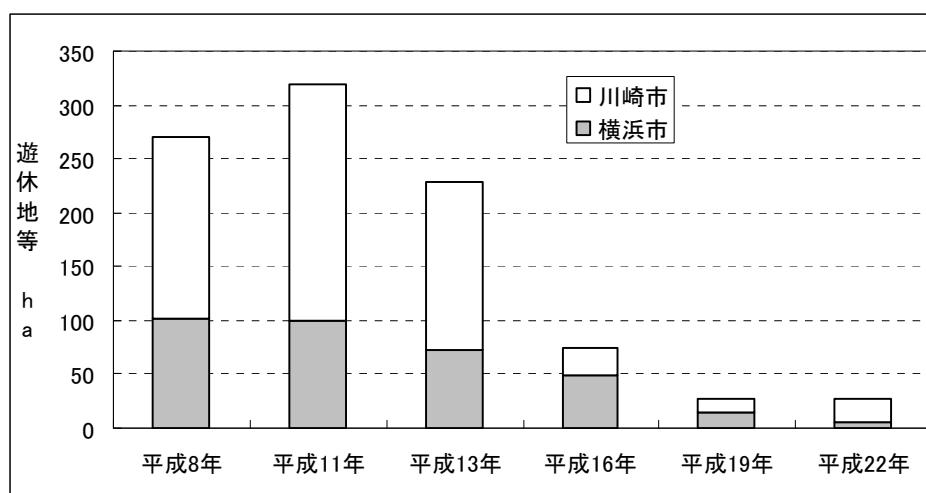
#### ア 遊休地の発生状況

京浜臨海部における遊休地等の発生状況を見ると、平成11年の約320haをピークに減少傾向にあり、平成22年は約27haとなっている。

市域別では、横浜市において平成8年以降一貫して減少している。川崎市でも平成13年以降減少しているが、平成22年では若干の増加となっている。(図表2-8)

遊休地等の減少の背景には、用地の売却・賃貸や研究施設等としての自社内活用といった新たな土地利用への転換、自社の将来事業用地としての位置付けが進んだことがあると考えられる。

図表2-8 京浜臨海部の遊休地等の推移



(単位: ha)

区分	平成8年	平成11年	平成13年	平成16年	平成19年	平成22年
横浜市	101	100	72	51	15	6
川崎市	169	220	156	26	14	21
計	270	320	228	77	28	27

(出所)京浜臨海部再編整備協議会

(注)遊休地等

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または非本来的・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)小数点以下の端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

## イ 土地利用転換

京浜臨海部では、大規模工場跡地の土地利用転換が進んでいる。

京浜臨海部のうち、運河よりも内陸側のエリアでは、殿町・大師河原地区や浜川崎地区、山内ふ頭地区(橋本町)といった都市再生緊急整備地域に指定された地区を中心に住宅、商業等への転換が進んでいる。

一方、大黒町、水江町、扇町等の運河よりも海側のエリアでは、リサイクル、エネルギー等の環境関連施設や、物流施設に用途転換する事例が多くみられる。(図表 2-9)

図表 2-9 京浜臨海部における大規模工場跡地の土地利用転換事例

地区	転換前	転換後	時期	
鶴見区	生麦	○日石三菱精製	■プロロジスパーク横浜	平成 17 年竣工
	大黒町	○コスモ石油	▲ユーエスエス横浜(中古車オークション) ■横浜ロジスティクスパーク(ダイコク D C)	平成 16 年開店 平成 21 年竣工
	扇島	○昭和シェル石油	□扇島パワーステーション	平成 22 年竣工
神奈川 区	守屋町	○日本ビクター	■(仮称)SGH ロジスティクス横浜 ■コカ・コーラセントラルジャパン横浜セールスセンター	平成 24 年春竣工予定 平成 23 年竣工
	橋本町	○日本鋼管	◆横浜コットンハーバー(住宅他)	平成 18 年 ~平成 20 年竣工
川崎 区	殿町・ 大師河原	○いすゞ自動車	■ヨドバシカメラ川崎アッセンブリーセンター ●実中研 再生医療・新薬開発センター ●(仮称)産学公民連携研究センター	平成 17 年竣工 平成 23 年竣工 平成 24 年度竣工予定
		○三愛石油	○全日本空輸ケータリングセンター	平成 23 年竣工
		○日鉄建材	▲川崎大師自動車交通安全祈禱殿 △防災ステーション ◆ミラリオ大師河原(住宅) ◆リヴィエマーレ(住宅) △大師ジャンクション	平成 17 年落慶 平成 17 年竣工 平成 18 年入居 平成 20 年入居 平成 20 年供用
		○小松製作所	◆XAX(住宅) ▲ホームズ川崎大師店 ◆フォレシアム(住宅)	平成 19 年入居 平成 20 年開店 平成 21 年入居
	池上 新町	○千代田プロテック	▲コストコホールセール川崎倉庫店 ■ロジポート川崎	平成 19 年開店 平成 20 年竣工
	浜川崎	○昭和電線電纜	▲エスパ川崎 ▲スポーツデポ川崎店 ◆葵の園・川崎(施設入所療養介護) ◆ビオラ川崎(特別養護老人ホーム) ◆アイランドグレース/アイランドブリーズ(住宅) ◆レストヴィラ浜川崎(有料老人ホーム)	平成 12 年開店 平成 13 年開店 平成 17 年開設 平成 17 年開設 平成 20 年入居 平成 20 年開設
	水江町	○日立造船	□川崎アスコ □川崎クリーンパワー発電所 ■日本通運川崎水江物流センター ■小野建東京支店川崎センター	平成 18 年竣工 平成 20 年稼働 平成 20 年竣工 平成 22 年竣工
	扇町	○新日本石油	○ペトリファインテクノロジー □三協興産資源リサイクル工場 □川崎天然ガス発電 □川崎バイオマス発電	平成 15 年竣工 平成 16 年竣工 平成 20 年竣工 平成 23 年竣工
	浮島	○ライオン	□タケエイ川崎リサイクルセンター	平成 18 年竣工
	扇島	○新日本石油	□扇島風力発電所	平成 22 年竣工
□東京電力		□扇島太陽光発電所	平成 23 年竣工予定	

○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

## ⑤緑地

工場立地法に基づく特定工場における緑地整備状況を見ると、平成23年8月現在で横浜臨海部が約36万㎡、川崎臨海部が約163万㎡となっている。(図表2-10)

また、川崎臨海部における緑地の推移を見ると、平成10年から平成22年の間に、敷地面積は減少しているものの、緑地面積が約12万㎡増加しており、敷地面積に対する緑地の割合は、臨海部1層は減少しているが、第2層とその他区域では増加している。

これは既存工場のリニューアルに伴い、工場立地法に基づき段階的に緑地の確保が誘導されてきたことに加え、工場立地法制定以前から立地し緑地面積が同法の基準に満たない工場が閉鎖した後に新規の工場が立地することにより、同法で定める基準以上の緑地の確保がされてきたことによると考えられる。(図表2-11)

工場の敷地内緑地以外では、公共の公園・緑地が整備されており、近年整備された主な公園緑地としては、平成20年に開園した東扇島東公園(基幹的広域防災拠点)がある。

図表2-10 京浜臨海部における特定工場の緑地面積(平成23年8月現在)

(単位:㎡)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	緑地面積の割合(%)
横浜臨海部	30	3,594,774	360,254	10.0
川崎臨海部	79	15,692,901	1,628,070	10.4

(出所)横浜市、川崎市

図表2-11 川崎臨海部における特定工場の緑地面積の推移  
(平成10年10月現在)

(単位:㎡)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	緑地面積の割合(%)
川崎臨海部(川崎区)	68	15,838,303	1,508,126	9.5
臨海部第1層	17	1,648,066	142,314	8.6
臨海部第2層	44	6,032,638	403,923	6.7
その他区域	7	8,157,599	961,889	11.8

↓

(平成22年12月現在)

(単位:㎡)

区分	工場数	敷地面積	緑地面積	緑地面積の割合(%)
川崎臨海部(川崎区)	79	15,748,775	1,632,091	10.4
臨海部第1層	18	1,978,896	158,958	8.0
臨海部第2層	54	6,261,820	536,416	8.6
その他区域	7	7,508,059	936,717	12.5

(出所)川崎市

(注)臨海部第1層~第3層の区分

第1層:産業道路から内奥運河まで

第2層:浮島町・千鳥町・水江町・扇町・大川町

第3層:東扇島・扇島・浮島町地先の埋立地

なお、臨海部第3層は、物流施設が多く特定工場は限られるため、川崎区の内陸部工場とともに「その他区域」の扱いとした。

また、平成10年については、臨海部第1層から3層に広く位置する企業についても「その他区域」として扱っている。



### 3. 都市基盤整備

#### (1) 鉄道

##### ① 鉄道の整備状況

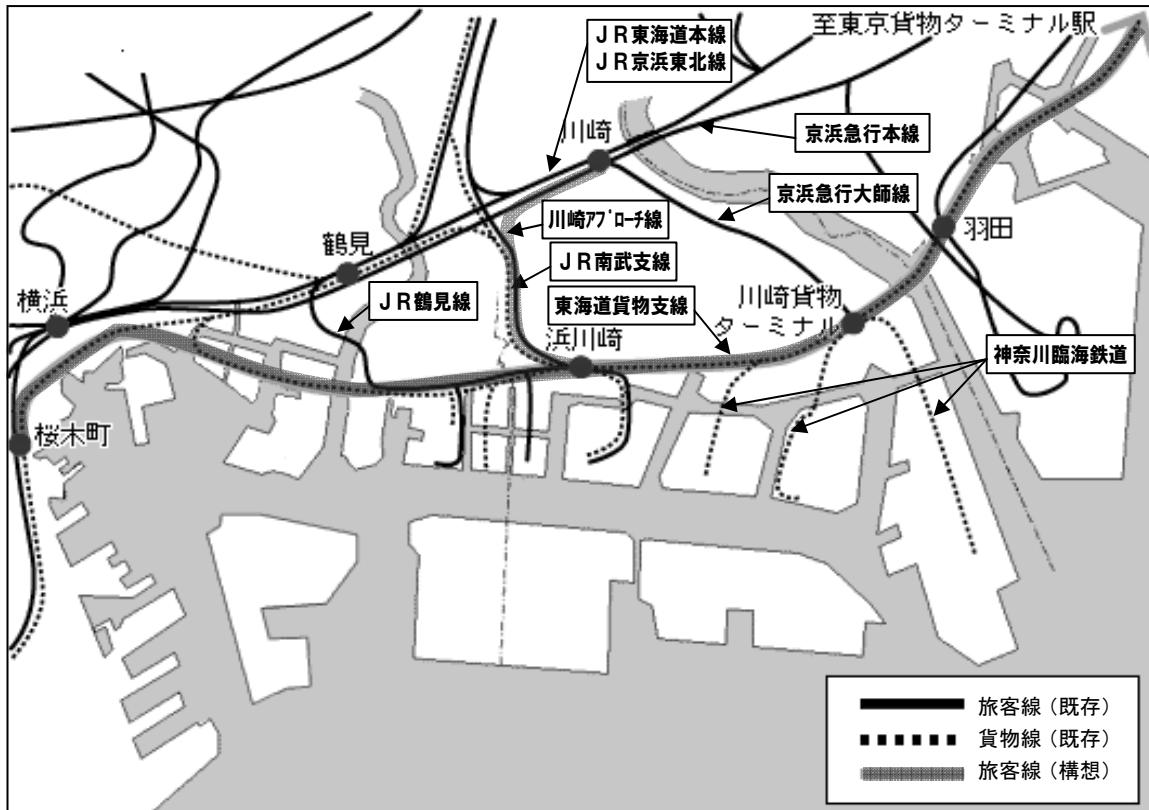
京浜臨海部及び周辺の鉄道路線のうち、産業道路より海側に駅が設置されているのは、JR鶴見線、JR南武支線、京急大師線の3路線で、鉄道でアクセス可能なエリアは限定的である。

なお、東海道貨物支線及びJR南武支線については、平成12年1月に運輸政策審議会が答申した、目標年次を平成27年とする「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」において、「今後整備について検討すべき路線（B）」に位置づけられている。（図表3-1、図表3-2）

図表 3-1 京浜臨海部の鉄道路線

区分	横断方向(東京方面⇄横浜方面)	縦断方向(臨海部⇄内陸部)
旅客線	<b>【既存】</b> ・ JR東海道本線 ・ JR京浜東北線 ・ JR鶴見線 ・ 京浜急行本線 <b>【構想】</b> ・ 東海道貨物支線貨客併用化	<b>【既存】</b> ・ JR南武支線 ・ 京浜急行大師線 <b>【構想】</b> ・ 川崎アプローチ線(仮称)
貨物線	<b>【既存】</b> ・ 東海道貨物支線	<b>【既存】</b> ・ 神奈川臨海鉄道

図表 3-2 京浜臨海部の鉄道路線図



(出所)京浜臨海部再編整備協議会資料を基に作成

## ②鉄道の利用状況

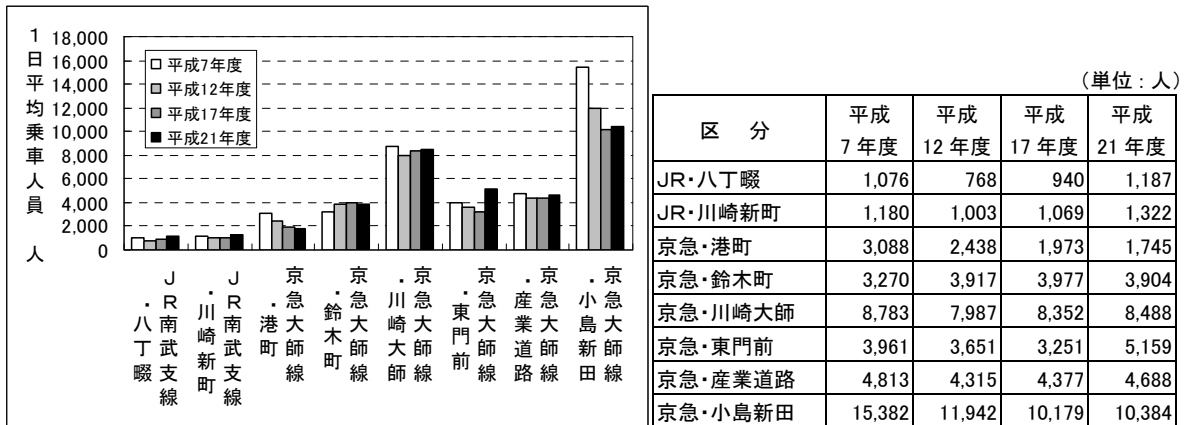
### ア 旅客

京浜臨海部の鉄道駅のうち、乗車人員の最も多い京急大師線小島新田駅では乗車人員は減少傾向にあり、平成7年度から平成21年度の約15年間で1日平均5千人弱減少している。一方で、京急大師線東門前駅では平成17年度から平成21年度の間大きく増加している。これは臨海部の就業者が減少する一方で沿線での集合住宅の開発等が進んだことによると考えられる。(図表3-3)

また、JR鶴見線では鶴見小野駅、浜川崎駅で平成14年度以降、乗車人員が増加傾向にある。鶴見小野駅は理化学研究所等が立地する末広町の最寄り駅であり、浜川崎駅はテクノハブイノベーション川崎の最寄り駅であることから、これらの地区での就業者や来訪者の利用によるものと考えられる。一方、海芝浦駅は直近では横ばいとなっているものの、平成7年度に比べて減少している。(図表3-4)

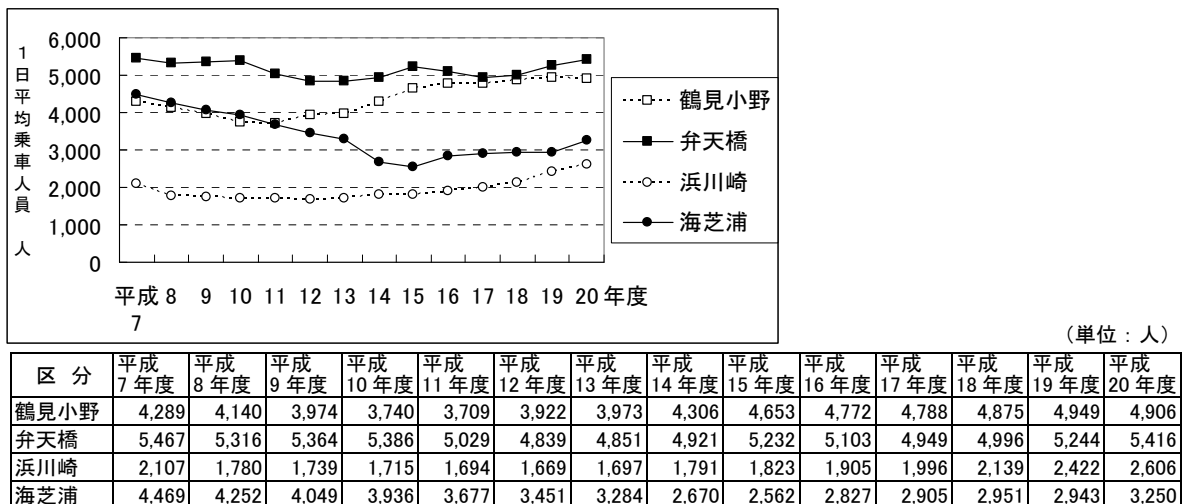
周辺主要駅ではJR川崎駅の利用者数が増加傾向にあり、特に直近の平成17年度から平成21年度の間で2万人以上の増と大きく増加している。これは、川崎駅西口の大規模工場跡地等における再開発が進み、大型商業施設や文化施設、集合住宅の整備が進んだためと考えられる。(図表3-5)

図表3-3 JR南武支線・京急大師線の鉄道駅における1日平均乗車人員の推移



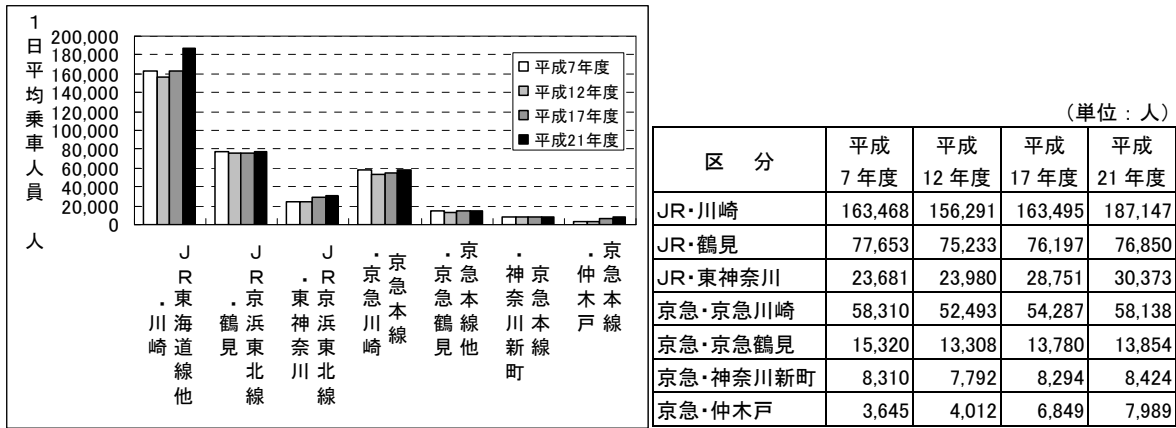
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

図表3-4 JR鶴見線における1日平均乗車人員の推移



(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 3-5 京浜臨海部周辺の主要鉄道駅における1日平均乗車人員の推移



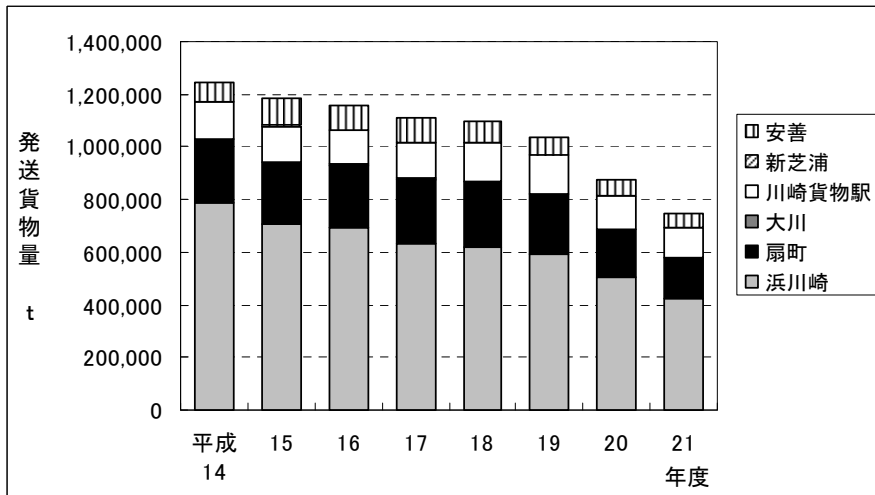
(出所) 神奈川県「神奈川県交通関係資料集」

### イ 貨物

京浜臨海部において貨物線の取扱貨物量が最も多いのは、発送は浜川崎、到着は川崎貨物であり、発送、到着ともに減少傾向にある。平成14年度から平成21年度の間には発送貨物量は約4割、到着貨物量は約3割減少しており、特に浜川崎の発送貨物量が大きく減少している。(図表3-6、図表3-7)

これは京浜臨海部に立地する事業所における機能転換や土地利用転換が進んでいることに加え、輸送手段が鉄道からトラック等に転換していることも影響していると考えられる。

図表 3-6 京浜臨海部における貨物線の取扱貨物量の推移（発送）

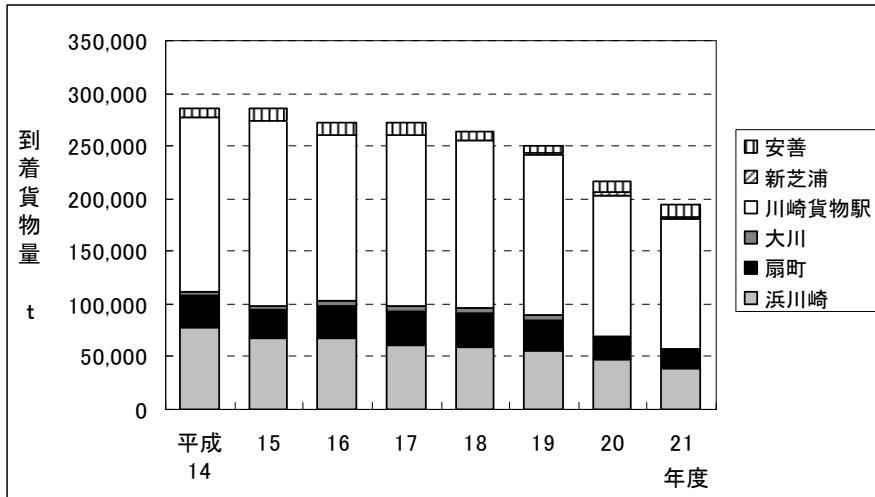


(単位：t)

区分	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
浜川崎	785,374	705,684	691,246	635,161	622,183	595,276	502,851	420,707
扇町	245,532	236,992	239,792	241,836	244,790	222,936	184,996	157,760
大川	735	805	1,554	1,393	1,540	1,435	—	—
川崎貨物駅	137,013	136,003	132,426	139,275	149,404	151,596	127,157	114,179
新芝浦	2,400	900	—	800	—	—	—	—
安善	76,930	105,160	93,056	95,418	78,200	64,616	62,981	55,838

(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 3-7 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	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
浜川崎	77,348	67,384	67,444	61,540	59,856	56,356	47,676	39,552
扇町	30,413	27,086	29,988	30,941	31,073	28,195	21,812	18,560
大川	2,996	3,164	6,048	5,600	6,188	5,628	—	—
川崎貨物駅	165,769	175,988	157,170	162,861	158,119	152,359	133,718	123,275
新芝浦	—	400	400	—	—	400	3,200	2,000
安善	8,748	12,040	10,448	10,864	8,944	7,280	9,684	11,768

(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

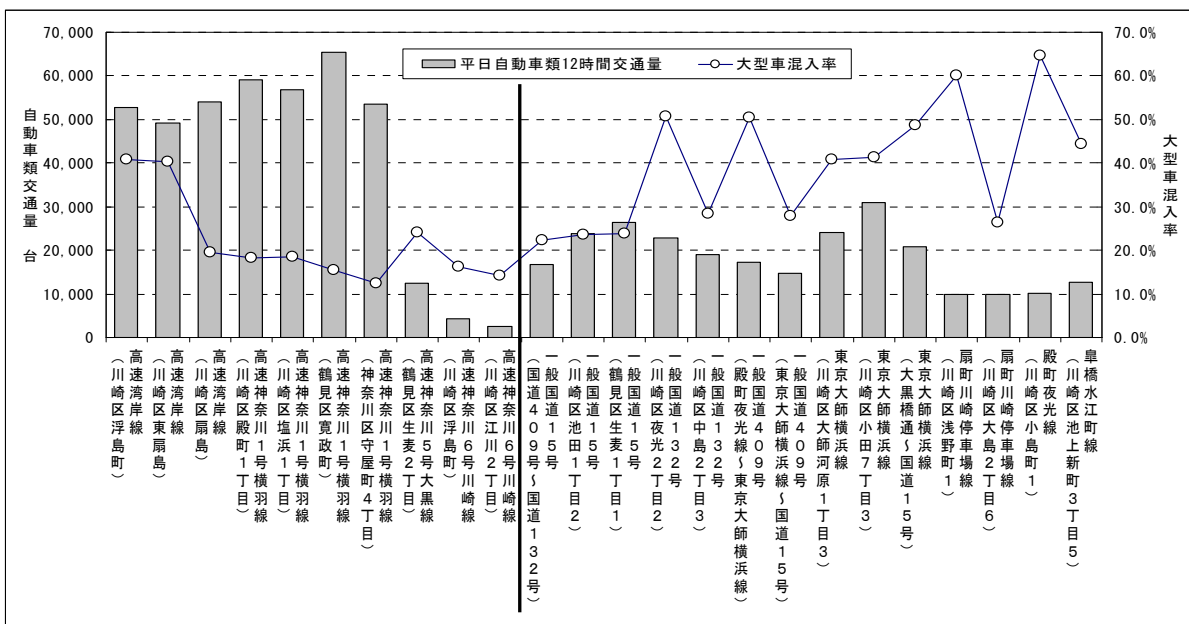


## ②道路交通量

平成 22 年度の京浜臨海部の自動車類交通量を見ると、幹線道路では、東京大師横浜線(産業道路)と国道 15 号で交通量が多くなっている。

また、国道 132 号(川崎区夜光)、国道 409 号(殿町夜光線～東京大師横浜線)、扇町川崎停車場線(川崎区浅野町)、殿町夜光線(川崎区小島町)といった、産業道路より海側の地点で大型車混入率が 5 割を超えており、走行車両の 2 台に 1 台以上が大型車となっている。これらの中には、京浜臨海部に立地する工場や物流施設における入出荷等の物流を担う車両が含まれており、地域内の産業活動にとって重要な輸送手段である一方、交通面で見ると渋滞や環境・安全面への影響が懸念される。(図表 3-10)

図表 3-10 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 22 年度)



(出所)国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」

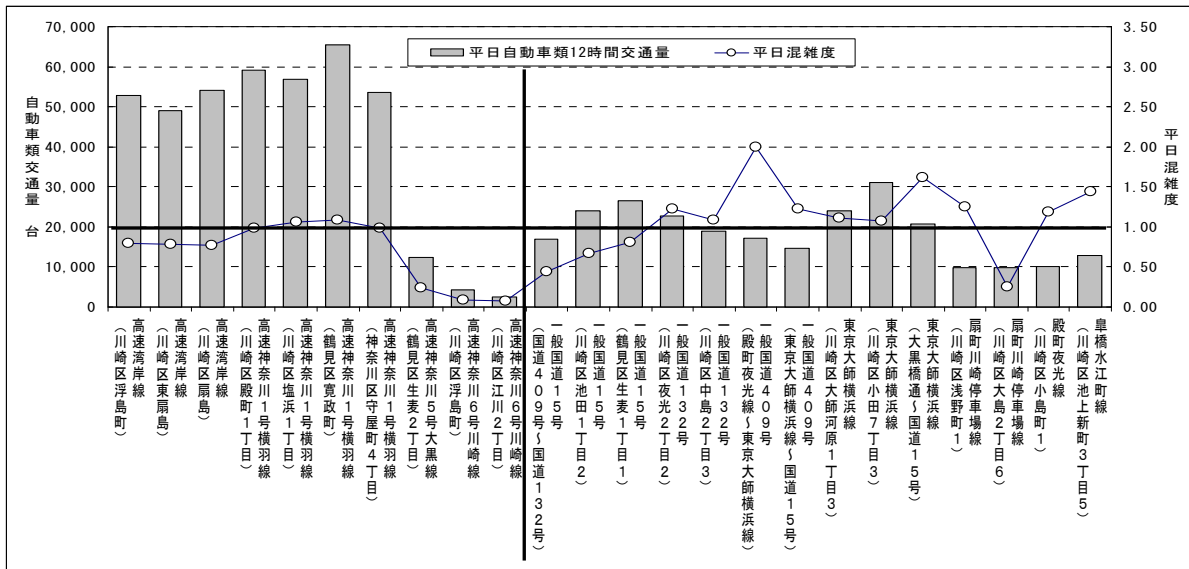
### ③道路の混雑度等

京浜臨海部の幹線道路における平成 22 年度の平日混雑度を見ると、国道 409 号(殿町夜光線～東京大師横浜線)で 2.0 となっている。また、東京大師横浜線(産業道路)(大黒橋通～国道 15 号)、皐橋水江町線(川崎区池上新町)で 1.5 前後と高くなっている。(図表 3-11)

また、平成 11 年度との比較が可能な 6 つの観測地点の自動車類交通量を見ると、平成 22 年度には 1 地点(東京大師横浜線(川崎区大師河原))を除いて減少している。しかし、前述のとおり、依然として混雑度が高い地点があり、今後さらなる道路の整備などによる交通渋滞の緩和が求められる。(図表 3-12)

川崎駅から浮島バスターミナルの間の路線バスの所要時間(時刻表)を見ると、川崎駅から浮島バスターミナルに向かう路線では 7 時台、浮島バスターミナルから川崎駅に向かう路線では 17 時台で、最も所要時間が短い 20 時台に比べて、12 分から 13 分長くかかっており、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 3-13)

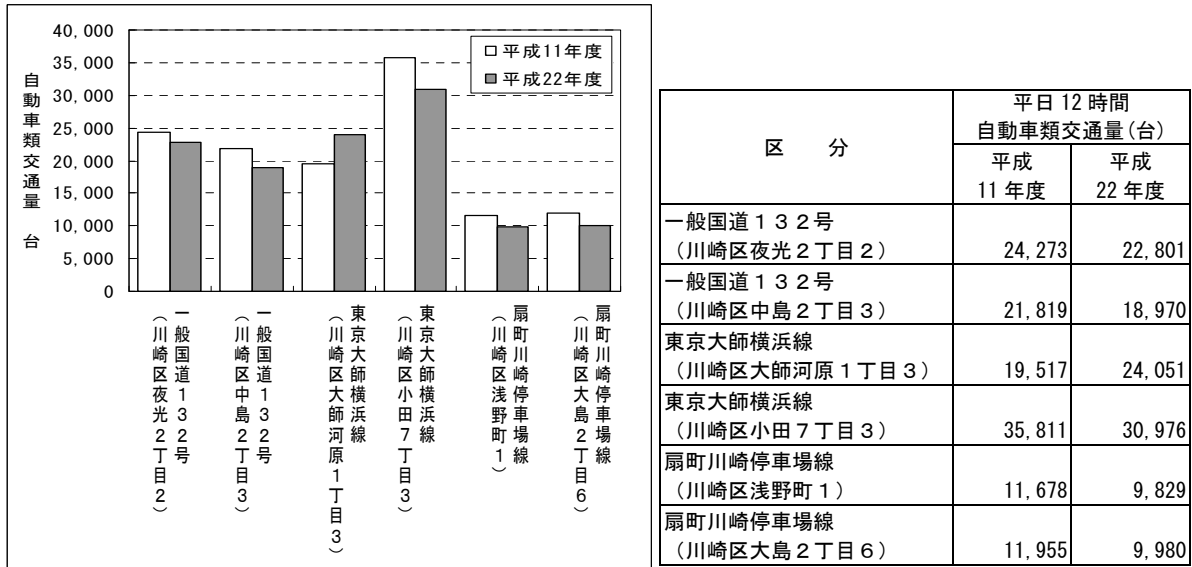
図表 3-11 京浜臨海部の自動車類交通量(平日・12 時間)及び平日混雑度(平成 22 年度)



区分	路線名(観測地点・区間名)	平日 12 時間自動車類交通量(台)	平日混雑度
都市高速道路	高速湾岸線(川崎区浮島町)	52,711	0.79
	高速湾岸線(川崎区東扇島)	49,098	0.78
	高速湾岸線(川崎区扇島)	54,077	0.77
	高速神奈川 1 号横羽線(川崎区殿町 1 丁目)	59,087	0.98
	高速神奈川 1 号横羽線(川崎区塩浜 1 丁目)	56,779	1.06
	高速神奈川 1 号横羽線(鶴見区寛政町)	65,468	1.09
	高速神奈川 1 号横羽線(神奈川区守屋町 4 丁目)	53,449	0.98
	高速神奈川 5 号大黒線(鶴見区生麦 2 丁目)	12,371	0.24
	高速神奈川 6 号川崎線(川崎区浮島町)	4,185	0.09
一般国道	高速神奈川 6 号川崎線(川崎区江川 2 丁目)	2,541	0.08
	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
	一般国道 1 5 号(川崎区池田 1 丁目 2)	23,905	0.67
	一般国道 1 5 号(鶴見区生麦 1 丁目 1)	26,498	0.81
	一般国道 1 3 2 号(川崎区夜光 2 丁目 2)	22,801	1.23
	一般国道 1 3 2 号(川崎区中島 2 丁目 3)	18,970	1.09
	一般国道 4 0 9 号(殿町夜光線～東京大師横浜線)	17,171	2.00
	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
	東京大師横浜線(川崎区大師河原 1 丁目 3)	24,051	1.11
主要地方道	東京大師横浜線(川崎区小島町 1)	30,976	1.08
	東京大師横浜線(大黒橋通～国道 1 5 号)	20,829	1.62
	扇町川崎停車場線(川崎区浅野町 1)	9,829	1.25
一般県道	扇町川崎停車場線(川崎区大島 2 丁目 6)	9,980	0.25
	殿町夜光線(川崎区小島町 1)	10,082	1.19
市道	皐橋水江町線(川崎区池上新町 3 丁目 5)	12,771	1.44

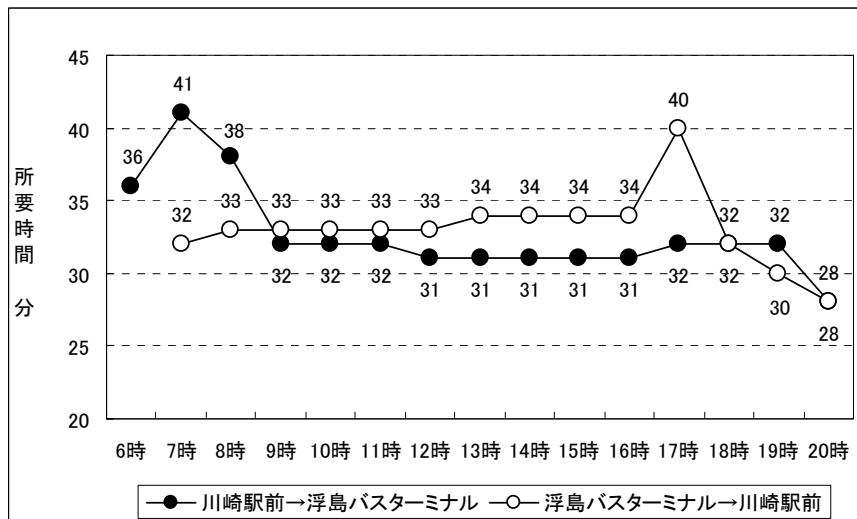
(出所)国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果」  
 (注)平日混雑度=交通量(台/12 時間)÷交通容量(台/12 時間)

図表 3-12 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）



(出所) 国土交通省「道路交通センサス 一般交通量調査結果」

図表 3-13 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（平成23年10月現在）



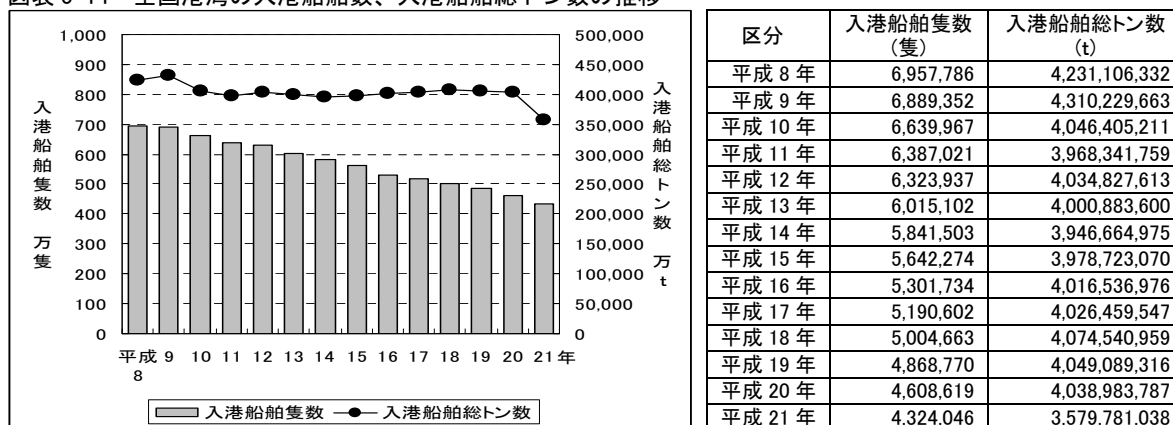
### (3) 港湾

#### ① 船舶の入港状況

全国の港湾の入港船舶数を見ると減少傾向にあり、平成8年から平成21年の間で約3分の2に減少している。一方、総トン数は、平成21年には減少しているものの、それまではほぼ横ばいで推移している。入港船舶数が減少する一方、入港船舶の総トン数は横ばいであることから、船舶の大型化が進んでいると考えられる。(図表3-14)

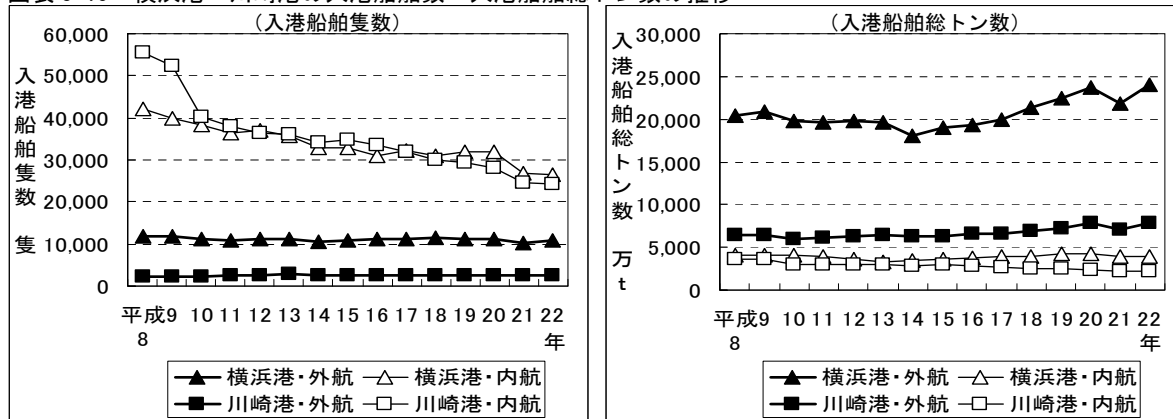
横浜港、川崎港の入港船舶数を見ると、両港とも外航船が横ばいであるのに対し、内航は減少傾向にある。また、入港船舶総トン数では、横浜港、川崎港とも外航は増加傾向にあるのに対し、横浜港の内航は横ばい、川崎港の内航は減少傾向にある。(図表3-15)

図表3-14 全国港湾の入港船舶数、入港船舶総トン数の推移



(出所)国土交通省「港湾統計(年報)」

図表3-15 横浜港・川崎港の入港船舶数・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
平成8年	11,917	42,059	2,262	55,388	204,369,839	41,078,387	65,106,714	36,685,287
平成9年	11,908	39,989	2,362	52,471	209,681,307	40,974,489	64,573,835	36,351,306
平成10年	11,091	38,296	2,202	40,088	197,216,393	40,677,068	59,104,347	30,298,970
平成11年	10,772	36,504	2,530	37,917	196,053,691	38,651,163	61,032,186	29,529,561
平成12年	11,114	36,930	2,526	36,501	197,280,987	36,518,524	62,651,757	29,217,453
平成13年	11,144	35,680	2,744	36,016	197,061,127	33,214,303	63,898,852	29,107,244
平成14年	10,409	32,739	2,600	34,029	180,047,314	34,133,505	62,105,403	28,536,694
平成15年	10,982	33,014	2,546	34,698	189,694,073	35,585,184	62,654,695	29,802,166
平成16年	11,214	31,038	2,557	33,477	193,647,519	37,070,127	65,354,201	28,533,248
平成17年	11,323	32,092	2,633	31,909	200,018,281	39,485,185	66,116,882	26,471,847
平成18年	11,506	31,116	2,672	29,941	214,062,413	39,500,020	68,854,211	25,409,667
平成19年	11,264	31,893	2,641	29,465	225,350,108	41,749,281	72,825,943	25,899,237
平成20年	11,308	31,894	2,543	27,927	237,155,165	41,982,711	79,124,530	24,221,149
平成21年	10,316	26,788	2,477	24,727	219,014,536	38,828,861	69,998,590	22,615,079
平成22年	10,765	26,545	2,664	24,305	240,788,506	39,381,820	77,978,486	22,462,527

(出所)横浜市港湾局、川崎市港湾局

## ②取扱貨物量

全国の海上出入貨物量を見ると 30 億 t 強でほぼ横ばいで推移しているが、平成 21 年にはリーマンショック以降の景気低迷に伴い大きく減少している。(図表 3-16)

世界の主要港のコンテナ取扱量を見ると、近年、アジア諸国の港が上位を占めるようになっており、我が国の主要港は順位を下げている状況にある。(図表 3-17)

横浜港、川崎港の海上出入貨物量を見ると、横浜港では貨物量は増加傾向、川崎港は横ばいで推移していたが、平成 21 年には全国と同様に両港とも大きく減少している。(図表 3-18)

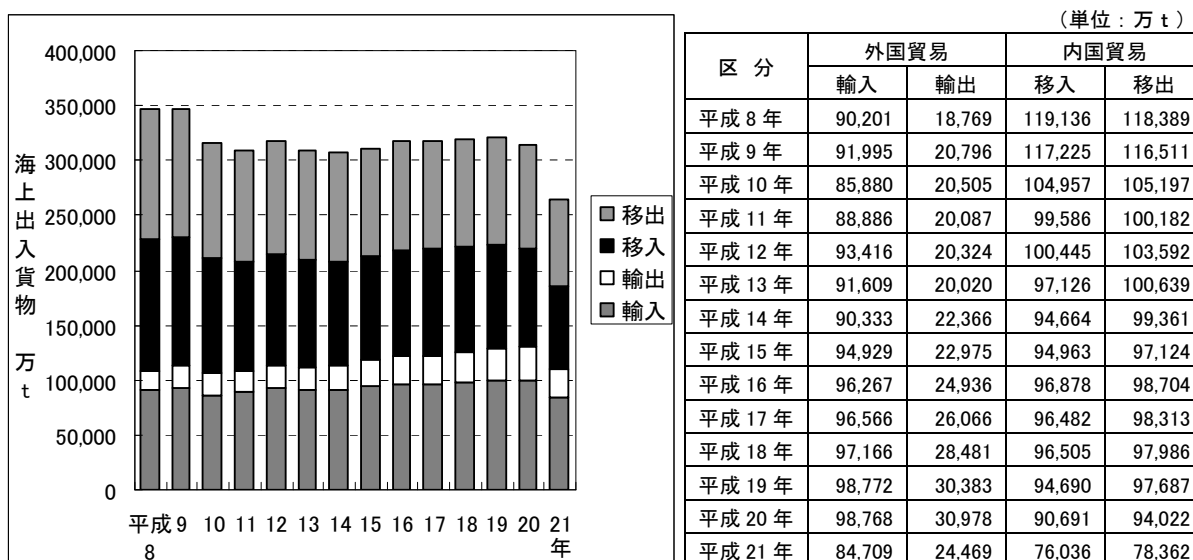
全国の主要港の中での横浜港、川崎港の位置を見ると、平成 20 年の貨物取扱量では横浜港が 3 位、川崎港が 9 位となっている。

外国貿易の取扱貨物量の内訳を見ると、横浜港では輸出が約 47 百万 t、輸入が約 45 百万 t といずれも同規模であるのに対し、川崎港は輸入が約 54 百万 t に対して輸出は約 8 百万 t であり輸入が中心となっている。(図表 3-19)

品種別に見ると、輸入では、京浜臨海部の電力、都市ガス等のエネルギー供給拠点や、石油、化学、鉄鋼等の生産拠点の集積を反映し、その原料である、LNG で両港が、原油、鉄鉱石で川崎港が上位 10 港に入っている。輸出では、完成自動車横浜港が 2 位、川崎港が 5 位と上位を占めており、京浜臨海部地域内だけでなく後背地の自動車生産拠点の輸出港となっている。(図表 3-20)

国内輸送をあらわす移出・移入では、移出において石油製品や完成自動車、重油で横浜港、川崎港の両港が上位 10 港に入っている。一方、移入においても石油製品については両港が上位 10 港に入っているほか、完成自動車や重油でも横浜港が上位 10 港に入っており、国内移出の拠点となっている。(図表 3-21)

図表 3-16 全国の海上出入貨物量の推移



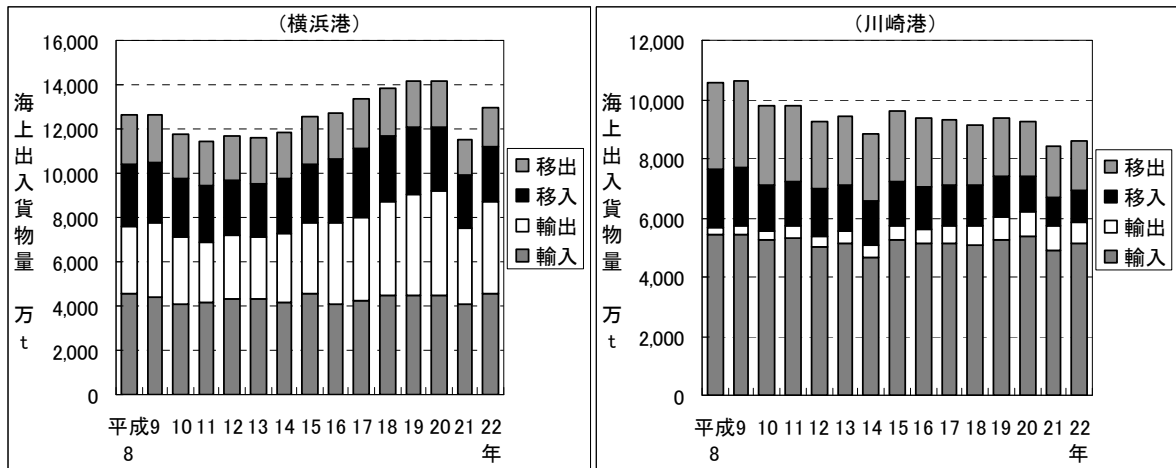
(出所)国土交通省「港湾統計(年報)」

図表 3-17 世界主要港のコンテナ取扱量の変化

1985			2004			2009(速報値)		
順位	港名	TEU	順位	港名	TEU	順位	港名	TEU
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1	香港	2,198	1	シンガポール	2,587
2	ロッテルダム	190	2	シンガポール	2,133	2	上海	2,500
3	香港	146	3	上海	1,456	3	香港	2,098
4	神戸	146	4	深セン	1,365	4	深セン	1,825
5	高雄	98	5	釜山	1,149	5	釜山	1,195
6	シンガポール	92	6	高雄	971	6	広州	1,119
7	サンファン	85	7	ロッテルダム	828	7	ドバイ	1,112
8	ロングビーチ	83	8	ロサンゼルス	732	8	寧波	1,050
9	ハンブルグ	78	9	ハンブルグ	700	9	青島	1,026
10	オークランド	78	10	ドバイ	643	10	ロッテルダム	974
12	横浜	72	21	東京	336	26	東京	374
16	釜山	63	27	横浜	272	36	横浜	280
18	東京	63	32	名古屋	230	-	名古屋	282
39	大阪	25	36	神戸	218	-	神戸	256
46	名古屋	21	49	大阪	173	-	大阪	224

(出所)国土交通省

図表 3-18 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
平成 8 年	4,564	3,065	2,764	2,252	5,462	201	1,956	2,960
平成 9 年	4,422	3,330	2,720	2,174	5,458	251	2,005	2,899
平成 10 年	4,110	3,041	2,634	1,997	5,253	305	1,551	2,659
平成 11 年	4,159	2,713	2,568	2,013	5,331	386	1,525	2,522
平成 12 年	4,346	2,870	2,478	2,005	5,008	368	1,586	2,305
平成 13 年	4,321	2,806	2,401	2,040	5,116	448	1,566	2,283
平成 14 年	4,179	3,068	2,524	2,037	4,628	446	1,507	2,244
平成 15 年	4,589	3,197	2,588	2,223	5,274	465	1,459	2,435
平成 16 年	4,101	3,645	2,922	2,028	5,132	470	1,418	2,341
平成 17 年	4,225	3,794	3,113	2,197	5,126	592	1,407	2,197
平成 18 年	4,496	4,238	2,967	2,118	5,061	698	1,330	2,047
平成 19 年	4,443	4,630	2,996	2,106	5,225	813	1,353	2,002
平成 20 年	4,477	4,690	2,891	2,119	5,392	842	1,141	1,899
平成 21 年	4,049	3,455	2,377	1,672	4,916	786	995	1,715
平成 22 年	4,529	4,190	2,459	1,786	5,107	762	1,050	1,704

(出所)横浜市港湾局、川崎市港湾局

図表 3-19 貨物取扱量上位 10 港 (平成 20 年)

(単位: t)

区 分	総計	外国貿易			内国貿易		
		計	輸出	輸入	計	移出	移入
1 名古屋	218,130,496	138,187,148	56,800,278	81,386,870	79,943,348	44,624,083	35,319,265
2 千葉	165,142,564	96,284,620	12,160,639	84,123,981	68,857,944	34,658,113	34,199,831
3 横浜	<b>141,764,431</b>	<b>91,665,353</b>	<b>46,897,862</b>	<b>44,767,491</b>	<b>50,099,078</b>	<b>21,191,682</b>	<b>28,907,396</b>
4 北九州	109,427,332	31,213,795	6,634,449	24,579,346	78,213,537	38,753,590	39,459,947
5 水島	103,149,172	62,635,100	11,027,546	51,607,554	40,514,072	27,370,281	13,143,791
6 苫小牧	102,292,745	19,045,854	1,036,215	18,009,639	83,246,891	41,263,931	41,982,960
7 神戸	95,185,517	49,980,071	23,728,113	26,251,958	45,205,446	18,594,183	26,611,263
8 大阪	92,976,253	36,008,332	11,552,910	24,455,422	56,967,921	23,612,358	33,355,563
9 川崎	<b>92,739,333</b>	<b>62,341,649</b>	<b>8,420,103</b>	<b>53,921,546</b>	<b>30,397,684</b>	<b>18,988,924</b>	<b>11,408,760</b>
10 東京	81,356,506	45,118,893	13,678,967	31,439,926	36,237,613	12,454,979	23,782,634

(注) 調査対象は全国 710 港

(出所) 国土交通省「港湾統計 (年報)」

図表 3-20 輸入・輸出貨物の品種別上位 10 港 (平成 20 年)

(単位: 千 t)

区 分	輸入			輸出	
	原油	LNG	鉄鉱石	完成自動車	
1	喜入 31,736	千葉 25,496	水島 16,176	名古屋	29,977
2	千葉 28,667	名古屋 20,453	福山 15,635	横浜	<b>16,430</b>
3	川崎 <b>20,601</b>	木更津 19,846	木更津 15,367	三河	13,825
4	水島 18,906	川崎 <b>13,406</b>	大分 13,560	三田尻	5,366
5	四日市 17,123	姫路 12,523	東播磨 13,351	川崎	<b>4,168</b>
6	堺泉北 12,704	四日市 11,702	鹿島 13,335	荻田	3,569
7	名古屋 8,589	堺泉北 8,262	名古屋 11,956	広島	3,086
8	室蘭 7,682	新潟 8,164	北九州 7,504	神戸	2,960
9	鹿島 7,346	横浜 <b>6,970</b>	川崎 <b>6,964</b>	千葉	2,389
10	坂出 6,536	北九州 2,348	千葉 6,738	四日市	2,256
計 (A)	159,891	129,170	120,586		84,028
全国計 (B)	208,835	135,972	135,162		97,130
A/B (%)	76.6	95.0	89.2		86.5

(出所) 国土交通省「港湾統計 (年報)」

図表 3-21 移出・移入貨物の品種別上位 10 港 (平成 20 年)

(単位: 千 t)

区 分	石油製品		完成自動車		重油	
	移出	移入	移出	移入	移出	移入
1	千葉 10,108	千葉 7,173	名古屋 28,277	名古屋 11,912	千葉 7,758	鹿島 2,568
2	水島 7,467	博多 4,115	仙台塩釜 3,916	三河 5,940	水島 5,324	名古屋 1,463
3	川崎 <b>7,401</b>	名古屋 3,689	三河 3,648	仙台塩釜 3,867	横浜 <b>4,194</b>	大井川 1,225
4	四日市 6,060	横浜 <b>2,613</b>	北九州 3,395	千葉 3,191	堺泉北 3,657	小名浜 1,164
5	室蘭 4,356	新潟 2,460	横浜 <b>2,798</b>	横浜 <b>2,134</b>	四日市 3,420	四日市 1,020
6	横浜 <b>4,191</b>	清水 2,097	広島 2,058	苫小牧 2,079	川崎 <b>2,795</b>	横須賀 1,014
7	鹿島 4,008	苫小牧 1,850	日立 2,038	北九州 2,018	室蘭 1,684	水島 1,005
8	苫小牧 3,508	仙台塩釜 1,824	東京 1,905	博多 1,414	大分 1,567	田子の浦 880
9	宇部 3,473	神戸 1,798	横須賀 1,657	横須賀 1,222	坂出 1,492	横浜 <b>838</b>
10	和歌山下津 3,288	川崎 <b>1,738</b>	川崎 <b>1,649</b>	神戸 1,197	徳山下松 1,484	岩国 812
計 (A)	53,858	29,356	51,342	34,973	33,376	11,988
全国計 (B)	72,716	71,779	61,335	47,513	46,618	32,260
A/B (%)	74.1	40.9	83.7	73.6	71.6	37.2

(出所) 国土交通省「港湾統計 (年報)」

## 4. 社会的条件

### (1) 地価動向

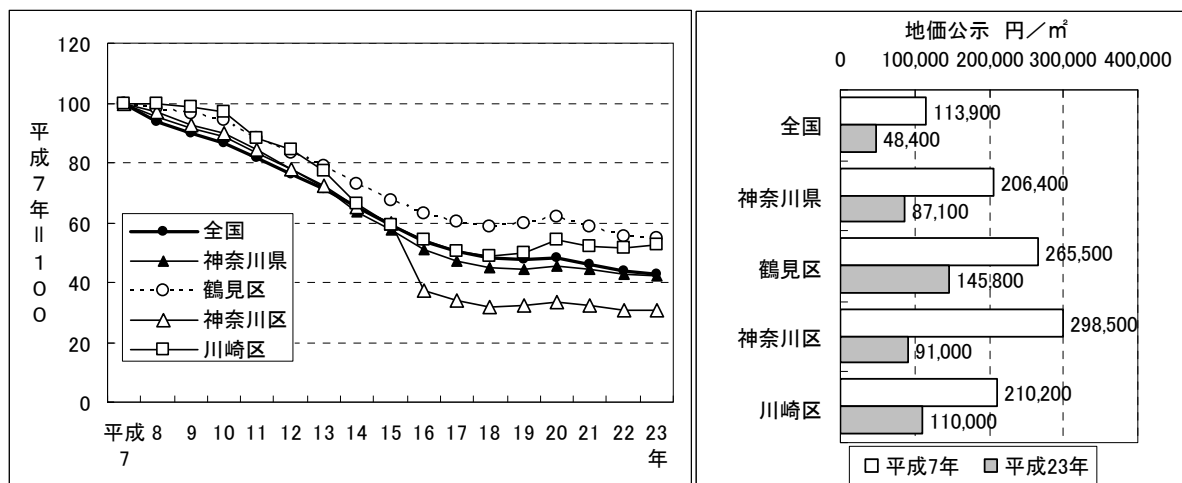
京浜3区の工業地の平均地価を見ると、鶴見区、神奈川区、川崎区とも平成7年に比べて大きく下落している。平成7年から平成23年の16年間で神奈川県平均が約6割下落しているのに対し、鶴見区、川崎区は約5割、神奈川区は約7割の下落となっており、鶴見区と川崎区では神奈川県平均に比べて下落幅が低くなっている。

一方、神奈川区では平成16年に大きく下落しているが、これは、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つが変更になったことが影響しているためである。従って、神奈川県平均や鶴見区、川崎区とは単純には比較はできないが、平成7年から継続している対象地点の地価は平成7年から平成23年で約6割下落しており、鶴見区、川崎区以上の下落率となっている。

平成23年の京浜3区の工業地平均地価を見ると、鶴見区、川崎区では神奈川県平均に比べて高い水準にあり、鶴見区は1㎡あたり58,700円、川崎区は1㎡あたり22,900円高くなっている。一方、神奈川区は神奈川県平均とほぼ同水準となっている。

鶴見区、神奈川区、川崎区とも工業地の地価は大きく下落してきているものの、鶴見区の標準地の1つが全国の工業地のうち東京都区部に次いで10位となるなど、全国的に見ると依然として高い水準にあるといえる。また、川崎市の工業地の標準地の1つ(川崎区小島町、前年比+8.8%)が羽田空港の国際化、殿町地区の整備事業等の影響を受け、全国で唯一の前年比上昇地点となっている。(図表4-1)

図表 4-1 全国、神奈川県、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 (平成7年=100)				
	全国	神奈川県	鶴見区	神奈川区	川崎区	全国	神奈川県	鶴見区	神奈川区	川崎区
平成7年	113,900	206,400	265,500	298,500	210,200	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
平成8年	107,000	196,800	260,000	289,000	209,800	93.9	95.3	97.9	96.8	99.8
平成9年	102,400	188,700	256,000	277,000	206,800	89.9	91.4	96.4	92.8	98.4
平成10年	98,900	183,000	249,500	268,500	204,000	86.8	88.7	94.0	89.9	97.1
平成11年	93,200	172,300	234,500	252,500	185,800	81.8	83.5	88.3	84.6	88.4
平成12年	87,000	160,200	221,000	233,000	177,400	76.4	77.6	83.2	78.1	84.4
平成13年	81,000	147,900	209,000	215,500	162,600	71.1	71.7	78.7	72.2	77.4
平成14年	74,400	131,400	193,000	194,500	139,200	65.3	63.7	72.7	65.2	66.2
平成15年	67,500	118,200	179,000	178,000	124,000	59.3	57.3	67.4	59.6	59.0
平成16年	61,300	105,600	167,500	112,000	114,100	53.8	51.2	63.1	37.5	54.3
平成17年	57,700	97,600	160,000	101,000	106,300	50.7	47.3	60.3	33.8	50.6
平成18年	54,800	93,000	155,700	95,500	102,400	48.1	45.1	58.6	32.0	48.7
平成19年	54,000	91,600	158,500	96,900	104,300	47.4	44.4	59.7	32.5	49.6
平成20年	54,700	94,000	164,300	100,000	114,000	48.0	45.5	61.9	33.5	54.2
平成21年	52,300	91,300	156,000	96,500	109,500	45.9	44.2	58.8	32.3	52.1
平成22年	50,000	88,400	147,500	92,000	107,800	43.9	42.8	55.6	30.8	51.3
平成23年	48,400	87,100	145,800	91,000	110,000	42.5	42.2	54.9	30.5	52.3

(出所) 国土交通省「地価公示」

## (2) 関連法規の適用状況等

### ① 都市計画関連

#### ア 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で準工業地域に指定されているほか、臨港地区の商港区である鶴見区の大黒ふ頭、神奈川区の出田町、川崎区の千鳥町、東扇島で商業地域に指定されている。(図表 4-3)

#### イ 臨港地区

京浜臨海部では、運河より海側の地区が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となっている。(図表 4-3)

#### ウ 都市再生緊急整備地域

平成 14 年 6 月に施行された都市再生特別措置法では、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、国が政令で指定する「都市再生緊急整備地域」を位置づけている。都市再生緊急整備地域では、公共施設等の整備を伴い、一定以上の区域面積を有する優良な建築物を建てようとする場合、都市計画の特例や国からの金融支援、税制上の特例の措置が適用される。

京浜臨海部では、川崎殿町・大師河原地域、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ている。(図表 4-2、図表 4-3)

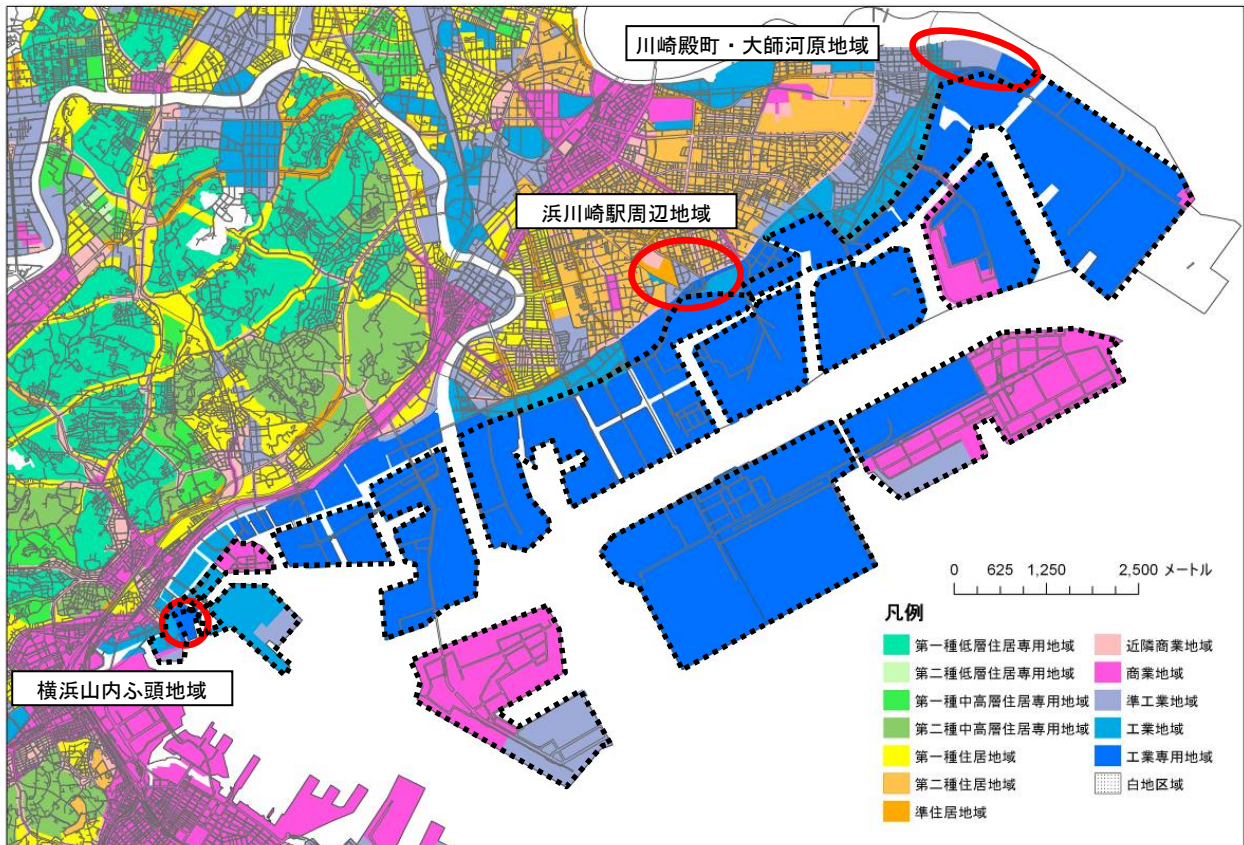
なお、平成23年7月に施行された改正都市再生特別措置法では、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域を指定する「特定都市再生緊急整備地域」制度が創設された。

図表 4-2 京浜臨海部における都市再生緊急整備地域

区分	川崎市川崎区		横浜市神奈川区
	川崎殿町・大師河原地域	浜川崎駅周辺地域	横浜山内ふ頭地域
整備目標	首都高速道路横羽線等の広域交通の結節点である殿町・大師河原地域において、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、大規模工場跡地を活用した複合拠点を形成	重厚長大産業をはじめとする広域的な工場地帯である京浜臨海部の中ほどに位置する浜川崎駅周辺地域において、工場跡地等の土地利用転換により、研究開発機能を中心とした複合市街地を先行的に形成	京浜臨海部の西部に位置する山内ふ頭地域において、遊休地化している造船所跡地の土地利用転換により、みなとみらい 21 地区と一体となった横浜都心臨海部の複合拠点を形成
都市機能	○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、商業機能の導入 ○優れた立地特性を活かし、物流機能、先端産業等の研究・生産機能の導入	[南渡田] ○環境・安全・エネルギー等の研究開発拠点の形成と循環型社会実現のための産業、業務、情報機能等の導入 ○環境関連技術について、海外からの研修生等を受け入れる国際交流・教育機能、宿泊機能等を導入 [小田栄] ○南渡田地区の研究開発拠点に隣接した、良好な居住機能を中心とした複合市街地の整備	○業務・商業・居住機能の導入による複合市街地の形成
都市再生特別地区	—	—	山内ふ頭周辺地区

(出所) 都市再生本部

図表 4-3 京浜臨海部の用途地域等指定状況



..... 臨港地区

○ 都市再生緊急整備地域

(出所) 都市情報システムデータ (神奈川県都市計画課) 平成 22 年 3 月 31 日現在

## エ 都市再生総合整備事業

「都市再生総合整備事業」は、都市の再生・再構築を推進するため、国の制度要綱に従って行われる調査、整備計画の策定、都市基盤施設等の整備並びに面的整備及び拠点形成の促進等に関する事業であり、特に一体的かつ総合的に都市の再構築を進めるべき「特定地区」を指定し、整備を推進するものである。京浜臨海部では以下の 3 地区が特定地区として指定されている。

### ○東神奈川臨海部周辺地区(平成 14 年 3 月 15 日指定・約 170ha)

都心臨海部と京浜臨海部を結節する JR 東神奈川駅周辺から臨海部にわたる枢要な地区に位置し、都市機能及び港湾機能が融和した再編整備を進める。

### ○南渡田周辺地区(平成 14 年 1 月 31 日指定・約 108ha)

京浜臨海部中央部に位置し、工場跡地等の土地利用転換により、居住、商業・業務、研究開発、新産業、及び交流機能等が連携した複合拠点を整備する。

### ○塩浜周辺地区(平成 14 年 12 月 18 日指定・約 113ha)

首都高速道路等の広域交通の結節点に位置し、羽田空港への近接性や多摩川に面した地域特性を活かし、工場跡地等の土地利用転換により、居住、商業・業務、集客・交流、物流及び新産業等の機能が連携した複合拠点を整備する。



## ②工場制限三法

工場制限三法（工業等制限法、工業再配置促進法、工場立地法）は、産業や人口の過度な集中や深刻化する公害問題等に対応するため、昭和 30～40 年代に制定され、これらの法律の下で、京浜臨海部を含む首都圏の既成市街地では工場等の新設・増設が制限されてきた。

産業構造の変化や製造業の国外流出等の社会情勢の変化や、地方自治体からの要望等を踏まえ、工場制限三法のうち、工業等制限法は平成 11 年に見直しが行われ、京浜臨海部が適用除外となり、さらに平成 14 年には同法が廃止された。また、工業再配置促進法も平成 18 年に廃止された。

工場立地法についても、平成 8 年の現行基本方針の策定時以降、数度の見直しが行われている。工場立地法の制度見直しを受けて、横浜市、川崎市両市では、平成 12 年に地域準則条例を策定し、国の準則に基づき、地域の実態に応じて敷地面積に対する緑地面積及び環境施設面積の割合の下限を設定することで、工場のリニューアル等を促しながら緑地等の確保を誘導している。

横浜市では、平成 21 年に、工場立地法における敷地外緑地制度を策定し、工場隣接地や、市内の同一工場集積地内にある工場敷地から離れた敷地の緑地を緑地面積率に算入できることとした。これにより、敷地内に新たに工場緑化できる余地がない工場の緑地確保と、工場建替等の円滑化の両立を図る仕組みを整備している。

また、川崎市では、平成 19 年に川崎臨海部の工業専用地域全体を最大単位とする工場立地法集合地特例運用指針を策定し、事業所単位での緑地確保に加え、敷地内だけで十分な緑地が確保できない場合に地区として緑地を確保する仕組みを整備している。

このように、京浜臨海部において工場の新規立地や更新を規制していた制度については規制緩和が進んできている。

○**工業等制限法（「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」（昭和 34 年制定）、「近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律」（昭和 39 年制定）**

都市部に制限区域を設け、その制限区域内に人口・産業の過度の集中を防ぐことを目的として、その区域での一定面積以上の工場（原則 1,000m<sup>2</sup> 以上）、大学の増設などを制限。（平成 14 年廃止）

○**工業再配置促進法（昭和 47 年制定）**

工業が集積した地域（移転促進地域）から集積が低い地域（誘導地域）に工場を移転・新設する場合、事業者には補助金等の支援措置を実施。（平成 18 年廃止）

○**工場立地法（昭和 48 年制定）**

特定工場（敷地面積が 9,000m<sup>2</sup> 以上、または建築物の建築面積の合計が 3,000m<sup>2</sup> 以上）を新設・増設する場合、生産施設に面積制限、一定規模の緑地、環境施設の確保を課す。

### ③京浜臨海部に関連する国の制度等

#### ア 構造改革特別区域

平成 14 年 12 月に、構造改革特別区域の設定を通じ、経済社会の構造改革の推進及び地域の活性化を図ることを目的とした「構造改革特別区域法」が制定された。同法に基づき、地方公共団体が作成・申請した特区計画が内閣総理大臣の認定を受けることで、構造改革特別区域(特区)内に限って規制の特例措置を受けることが可能となり、平成 15 年 4 月には第 1 弾の認定が行われた。

京浜臨海部についても、平成 15 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。

#### イ 総合特別区域

「総合特別区域制度」は、平成 22 年 6 月に閣議決定された「新成長戦略」において「21 の国家戦略プロジェクト」の一つとしてその創設が位置づけられたものであり、平成 23 年 6 月には、根拠法となる「総合特別区域法」が成立し、8 月に施行された。

同制度は、特定の地域を対象に規制の特例措置及び税制・財政・金融上の支援措置等を総合的な政策パッケージとして実施することで、国際競争力の強化及び地域の活性化を目指すものである。総合特区には、我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の育成に関する先駆的な取組を対象とする「国際戦略総合特区」と、地域資源を最大限活用した先駆的な地域活性化の取組を対象とする「地域活性化総合特区」の 2 つがある。

「国際戦略総合特区」では、平成 23 年 9 月に神奈川県、横浜市、川崎市による「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」、また横浜市、東京都、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。

「地域活性化総合特区」では、神奈川県が単独で平成 23 年 9 月に「かながわグリーンイノベーション地域活性化総合特別区域」を申請している。

#### ウ 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省では、アジア諸国の港湾との国際的な競争が激化する中、コンテナ港湾についてさらなる「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」について平成 22 年 2 月に募集を行い、平成 22 年 8 月に選定を行った。

京浜臨海部を含む京浜港(東京港、川崎港、横浜港)は、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。

## エ リサイクルポート

国土交通省では、平成 15 年 3 月に閣議決定された「循環型社会形成推進基本計画」において位置付けられている「港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築」の事業化に向けた取組の一環として、広域的なリサイクル施設の立地等に対応した静脈物流の拠点となる港湾を、港湾管理者の申請に基づき「リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）」として指定しており、平成 23 年 1 月までに全国 22 港を指定している。

川崎港は、平成 15 年にリサイクルポートに指定されており、千鳥町地区において、循環資源貨物の扱いを考慮したゾーニング案を検討し、静脈貨物と動脈貨物の分離による循環資源貨物の効率的な取り扱いを目指している。

## オ 基幹的広域防災拠点

国の都市再生本部により、平成 13 年 6 月に都市再生プロジェクトの一つとして、「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」が決定された。それに伴い関係府省庁と関係都県市により「首都圏広域防災拠点整備協議会」が設置され、同協議会の検討を経て有明の丘地区（東京都江東区）、東扇島地区（川崎市）に「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点」の整備が決定された。

そのうち、京浜臨海部の地域内に位置する東扇島地区には、首都圏において大規模かつ広域的な災害が発生した際に、救援物資等の物流のコントロールセンターや海上輸送等の中継基地、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基幹的広域防災拠点として東扇島東公園が整備され、平成 20 年 4 月に開園している。

#### ④県・市の経済的誘導策による企業立地等の促進

神奈川県及び横浜市、川崎市では、企業の投資を誘導する以下の制度を整備している。これらの制度では、対象となる地域や業種・施設、投資条件等を設定し、その条件に適合する申請案件を審査の上、認定し、助成や税の優遇等の支援を行っている。(図表 4-4)

- 神奈川県：インベスト神奈川 2nd ステップ (※1)
- 横浜市：横浜市企業立地促進条例
- 川崎市：川崎市先端産業創出支援制度 (イノベート川崎)

京浜臨海部においても、これらの支援制度を活用した企業の新規立地や、立地企業による再投資の動きがみられる。(図表 4-5)

(※1)「インベスト神奈川」は、平成16年10月に導入されたが、その後内容の見直しが行われ、平成22年度から「インベスト神奈川 2nd」ステップとなっている。

図表 4-4 神奈川県・横浜市・川崎市の企業立地等支援制度

区分	神奈川県	横浜市	川崎市	
制度名	インベスト神奈川 2nd ステップ (神奈川県産業集積促進方策 2010) (※1)	横浜市企業立地等促進特定地域における支援制度 (企業立地促進条例)	川崎市先端産業創出支援制度 (イノベート川崎)	産業立地促進資金制度
対象業種等	・基幹産業分野 ・新規成長分野	(京浜臨海部地域) ・IT、バイオ、環境、先端技術及び自然科学研究に関連する分野 ・製造業	環境、エネルギー、ライフサイエンス分野	中堅事業者、中小企業者及び外資系企業等
対象施設	研究所、本社、工場	事務所、研究所、工場	先端技術を事業化するために事業所	製造業に係る工場・事業所、研究開発施設
対象地域	工場：工業系用途地域等 研究所・本社：住居系を除く地域	特定地域 (京浜臨海地域を含む9地域)	・都市再生緊急整備地域(川崎殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域) ・地域再生計画の支援措置適用地区(水江町地内公共用地)	市が定める産業拠点地区及び工業専用地域
投資条件	大企業：50億円以上 中小企業：1億円以上	大企業：10億円以上 (助成金は50億円以上) 中小企業：1億円以上 (助成金は5億円以上)	大企業：50億円以上 中小企業：10億円以上 (市内中小企業：2億円以上)	(融資限度額の下限：3000万円)
支援等	・共同研究開発助成 ・税制措置 ・融資(超低利) ・雇用助成 ・技術支援 ・人材確保・育成支援	・固定資産税・都市計画税の軽減 ・助成金	・助成金	融資 ・設備資金 ・運転資金(移転費用等)

(出所)神奈川県、横浜市、川崎市

**【参考】当初の「インベスト神奈川」(産業集積促進方策)について**

インベスト神奈川は、県内への企業誘致や既存産業の県内再投資を促進すると共に、産業集積を図るための総合的な政策パッケージとして、「経済的インセンティブ」、「産業活性化のための環境整備」、「誘致体制の整備・強化」の3つを柱として、平成16年12月から平成22年3月までの間実施された。

(主な助成内容)・施設整備等助成 工場・本社機能 最大50億円  
研究所 最大80億円

・その他 雇用助成、融資等

図表 4-5 神奈川県・横浜市・川崎市の企業立地等支援制度を活用した京浜臨海部における企業立地等の事例

区分	神奈川県	横浜市	川崎市
		インベスト神奈川 (支援事業認定制度)	横浜市企業立地等促進特定地域に おける支援制度 (企業立地促進条例)
工場	(横浜市) ・ J X 日鉱日石エネルギー(※1) ・ さくら鍍金(※2) (川崎市) ・ 味の素(※4) ・ J F E スチール ・ 川崎化成工業(※4) ・ エリーパワー(※3)	・ J X 日鉱日石エネルギー(※1) ・ 太陽油脂 ・ 岩井の胡麻油 ・ マルアキフーズ ・ さくら鍍金(※2) ・ 日産自動車(生産設備更新) ・ 三菱レイヨン ・ ユニバーサル造船	・ エリーパワー(※3)
研究所	(川崎市) ・ 日本ゼオン ・ 味の素(※4) ・ 川崎化成工業(※4)	・ 日本ビクター ・ 日亜化学工業 ・ 三菱レイヨン ・ 旭硝子 ・ 東京ガス	・ 実中研 再生医療・新薬開発センター

(出所) 神奈川県、横浜市、川崎市

(※1)～(※3)：神奈川県と横浜市又は川崎市の制度を重複して適用

(※4) 工場と研究所を同一敷地内で整備

## 5. 環境

### (1) 京浜臨海部の環境の現状

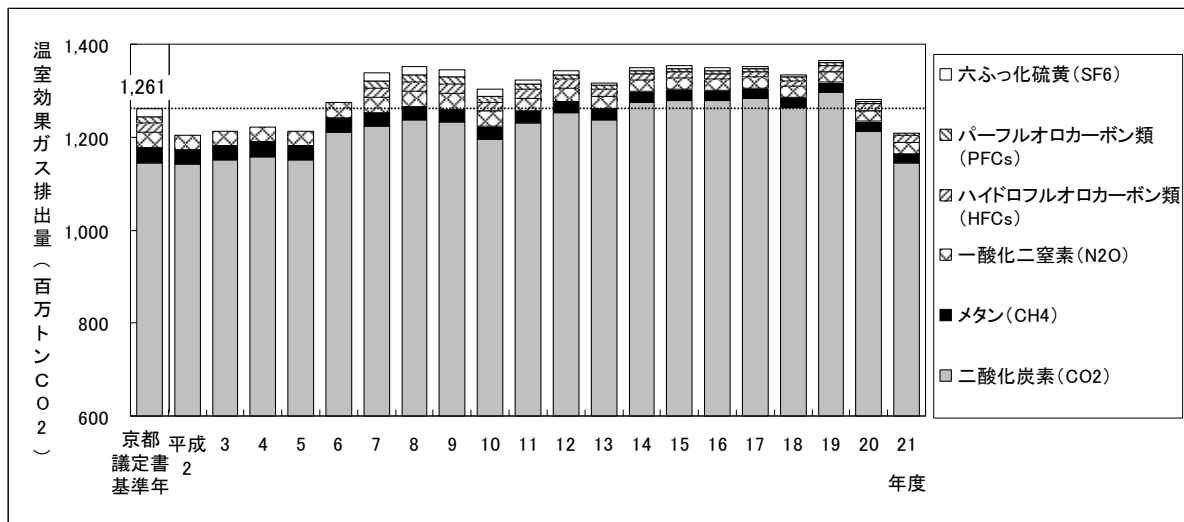
#### ① 温暖化

##### ア 温室効果ガスの排出状況

我が国の温室効果ガス排出量は、平成 20 年度が 12 億 8100 万 t-CO<sub>2</sub>、平成 21 年度は 12 億 900 万 t-CO<sub>2</sub> となっている。(図表 5-1)

また、温室効果ガスのうち、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) の部門別排出量を見ると、平成 21 年度では、産業部門が基準年に比べて減少しているのに対し、運輸、業務その他、家庭部門等で増加している。(図表 5-2)

図表 5-1 我が国の温室効果ガス排出量の推移



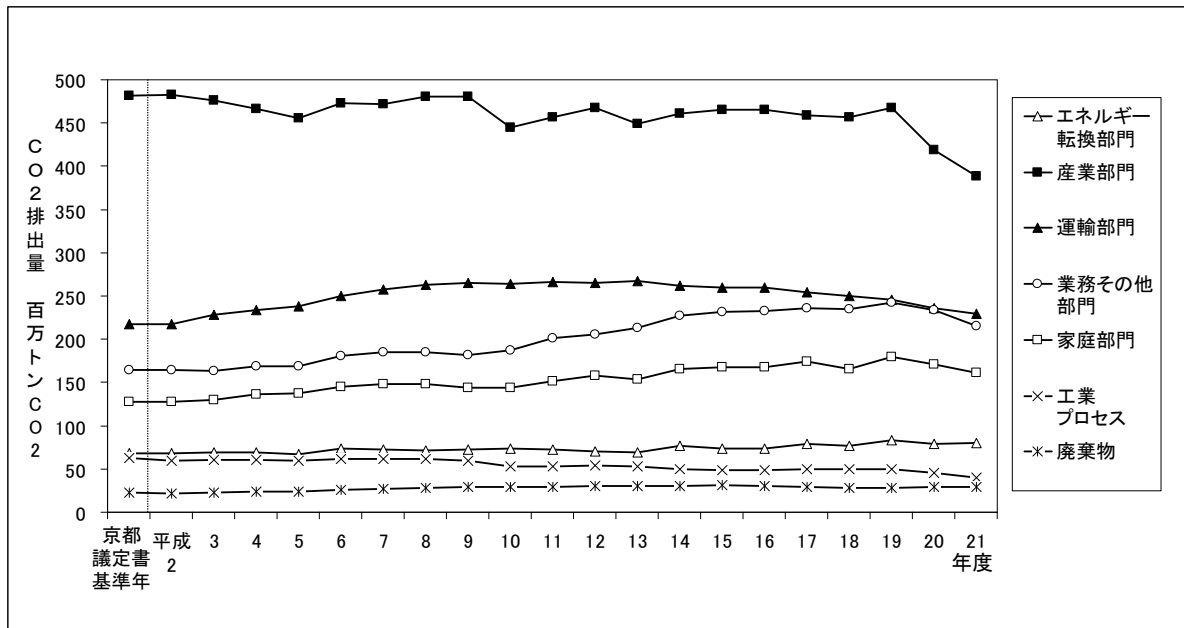
(単位:百万トンCO<sub>2</sub>)

区分	京都 議定書 基準年	平成 2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
計	1,261	1,205	1,213	1,221	1,213	1,273	1,337	1,351	1,345	1,302	1,323	1,342	1,317	1,349	1,353	1,349	1,351	1,333	1,365	1,281	1,209
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> )	1,144	1,141	1,150	1,159	1,151	1,211	1,224	1,237	1,232	1,196	1,231	1,252	1,236	1,274	1,279	1,278	1,282	1,263	1,296	1,213	1,145
メタン (CH <sub>4</sub> )	33	32	32	31	31	30	30	29	28	27	26	26	25	24	24	23	23	22	22	21	21
一酸化二窒 素(N <sub>2</sub> O)	33	32	31	31	31	32	33	34	34	33	26	29	26	25	24	25	24	24	23	22	22
ハイドロフル オカーボン 類(HFCs)	20	—	—	—	—	—	20	20	20	19	20	19	16	14	14	11	11	12	13	15	17
パーフルオカ ーボン類(PFCs)	14	—	—	—	—	—	14	15	16	13	10	10	8	7	7	7	7	7	6	5	3
六ふっ化 硫黄(SF <sub>6</sub> )	17	—	—	—	—	—	17	18	15	14	9	7	6	6	5	5	5	5	4	4	2

(出所) 環境省「日本の温室効果ガス排出量データ (平成 2 年～平成 21 年度確定値)」

(注) 京都議定書の基準年の値は、「割当量報告書」(平成 18 年 8 月提出、平成 19 年 3 月改訂)で報告された平成 2 年の CO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O の排出量および平成 7 年の HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub> の排出量であり、変更されることはない。一方、毎年報告される平成 2 年値、平成 7 年値は算定方法の変更等により変更されうる。

図表 5-2 CO2 の部門別排出量の推移（間接排出量(電気・熱配分後)）



(単位: 百万トンCO2)

排出源	京都 議定書 基準年	平成 2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度
計	1,144	1,141	1,150	1,159	1,151	1,211	1,224	1,237	1,232	1,196	1,231	1,252	1,236	1,274	1,279	1,278	1,282	1,263	1,296	1,213	1,145
エネルギー 転換部門	67.9	67.8	68.8	69.0	67.2	74.0	73.0	71.5	72.3	73.1	72.1	70.8	68.9	76.6	73.8	73.9	79.3	77.0	82.9	79.1	79.9
産業部門	482	482	476	466	455	473	471	480	480	445	456	467	450	461	465	465	459	457	467	419	388
運輸部門	217	217	229	233	238	250	258	263	265	264	266	265	267	262	260	259	254	251	245	235	230
業務その他 部門	164	164	164	168	169	181	185	185	182	187	201	206	214	227	232	232	236	235	243	234	216
家庭部門	127	127	129	136	138	145	148	148	144	144	152	158	154	165	168	168	174	166	180	171	162
工業 プロセス	62.3	59.9	61.0	61.0	60.0	61.2	61.3	61.7	59.0	53.4	53.4	54.0	52.8	50.0	49.1	49.0	50.0	50.1	49.3	45.7	40.3
廃棄物	22.7	22.1	22.4	23.8	23.3	26.5	27.0	27.7	29.1	29.4	29.5	30.6	30.4	30.7	31.4	30.6	29.6	27.8	28.4	29.0	28.9

(出所) 環境省「日本の温室効果ガス排出量データ（平成2年～平成21年度確定値）」

(注) 京都議定書の基準年の値は、「割当量報告書」（平成18年8月提出、平成19年3月改訂）で報告された平成2年のCO2、CH4、N2Oの排出量および平成7年のHFCs、PFCs、SF6の排出量であり、変更されることはない。一方、毎年報告される平成2年値、平成7年値は算定方法の変更等により変更される。

神奈川県内の温室効果ガス排出量を見ると、県全体では平成20年度に7,254万t-CO2の温室効果ガスが排出されている。このうち、横浜市、川崎市の温室効果ガス排出量は県全体の排出量の約6割に相当する。（図表5-3）

また、神奈川県内の二酸化炭素（CO2）の排出量を見ると、平成20年度には7,064万t-CO2が排出されており、横浜市、川崎市の排出量は温室効果ガス同様県全体の約6割に相当し、特に川崎市では産業部門のみで県全体の排出量の25%を超えている。

神奈川県内の二酸化炭素（CO2）の排出量を基準年と比較すると、平成20年度は県全体では基準年と比べて8.6%増加している。一方、川崎市の産業部門では、基準年と比べて-15.9%減と大きく削減している。これは、川崎市の二酸化炭素排出量の多くを占めている産業部門での削減の取組が寄与しているものと考えられる。（図表5-4）

図表 5-3 神奈川県・横浜市・川崎市の温室効果ガス排出状況

区 分	温室効果ガス排出量(万 t-CO2)			対県比		
	基準年 (平成 2 年)	平成 19 年度※ (対基準年増減率)	平成 20 年度 (対基準年増減率)	基準年 (平成 2 年)	平成 19 年度 ※	平成 20 年度
神奈川県	7,020	7,873( 12.2%)	7,254( 3.3%)	100.0%	100.0%	100.0%
横浜市	1,686	2,035( 20.7%)	1,979( 17.4%)	24.0%	25.8%	27.3%
川崎市	2,922	2,676(- 8.4%)	2,517(-13.9%)	41.6%	34.0%	34.7%

(出所)神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成 ※神奈川県は平成 19 年数値

図表 5-4 神奈川県・横浜市・川崎市の二酸化炭素 (CO2) 排出状況

区 分	二酸化炭素排出量(万 t-CO2)			対県比		
	基準年 (平成 2 年)	平成 19 年度※ (対基準年増減率)	平成 20 年度 (対基準年増減率)	基準年 (平成 2 年)	平成 19 年度 ※	平成 20 年度
神奈川県	6,503	7,681(18.1%)	7,064( 8.6%)	100.0%	100.0%	100.0%
横浜市	1,640	1,992(21.5%)	1,938(18.2%)	25.2%	25.9%	27.4%
川崎市	2,671	2,615(-2.1%)	2,464(-7.7%)	41.1%	34.0%	34.9%
うち産業部門	2,162	1,958(-9.4%)	1,818(-15.9%)	33.2%	25.5%	25.7%

(出所)神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成 ※神奈川県は平成 19 年数値

## イ 国の温暖化対策制度の動向

平成 9 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 年に制定・公布された。

京都議定書が発効した平成 17 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 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。

## ウ 県・市の温暖化対策

上記の温対法の改正動向を踏まえ、神奈川県、横浜市、川崎市では、条例により、温暖化対策推進に関する計画策定や、温室効果ガスの排出量が相当程度多い事業者に対する温暖化対策計画・報告書の提出等の制度を設けている。

### ・神奈川県地球温暖化対策推進条例

神奈川県では、平成 21 年に「神奈川県地球温暖化対策推進条例」を策定している。原油換算エネルギー使用料 1500k1/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者といった大規模事業者を対象に、温室効果ガスの削減目標や削減対策等を記載した計画書の県への提出を義務づけ、それを県が公表する「事業活動温暖化対策計画書制度」を導入している。計画書では、その内容として地域の温暖化対策に貢献する取組(中小企業への省エネ技術の普及・移転、森林保全等)を位置づけている。



また、温室効果ガス削減の取組として、新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ている。

神奈川県では、同条例に基づき、平成 22 年 3 月に「神奈川県地球温暖化対策計画」を策定しており、同計画において平成 32 年に温室効果ガスの総排出量を平成 2 年比で 25%削減する目標を設定している。

#### ・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 4 月から対象事業者を拡大し、計画や実施内容への評価等を新たに加えた「地球温暖化対策計画書制度」を開始している。

同制度では、市内事業所で原油換算エネルギー使用料 1500k1/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者を対象として、温室効果ガスの削減目標や重点対策等を記載する計画書、及び削減目標の達成度や重点対策の実施状況等を記載する報告書の提出を義務づけている。

#### ・川崎市地球温暖化対策推進条例

川崎市では、「川崎市地球温暖化対策推進条例」を平成 22 年 4 月から施行している。同条例では、全体の地域計画である「地球温暖化対策計画」を定めることとしている。また、原油換算エネルギー使用料 1500k1/年以上の事業者や 100 台以上の自動車を使用する事業者、温室効果ガス排出量が二酸化炭素換算で 3000t 以上の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事業活動温暖化対策計画書、事業活動温暖化対策結果報告書を作成し、市に提出することを義務づけており、それを市が公表する仕組みとなっている。計画書における削減目標については、市内事業所だけでなく全社での温室効果ガス削減目標についても記載することもできるようになっている。

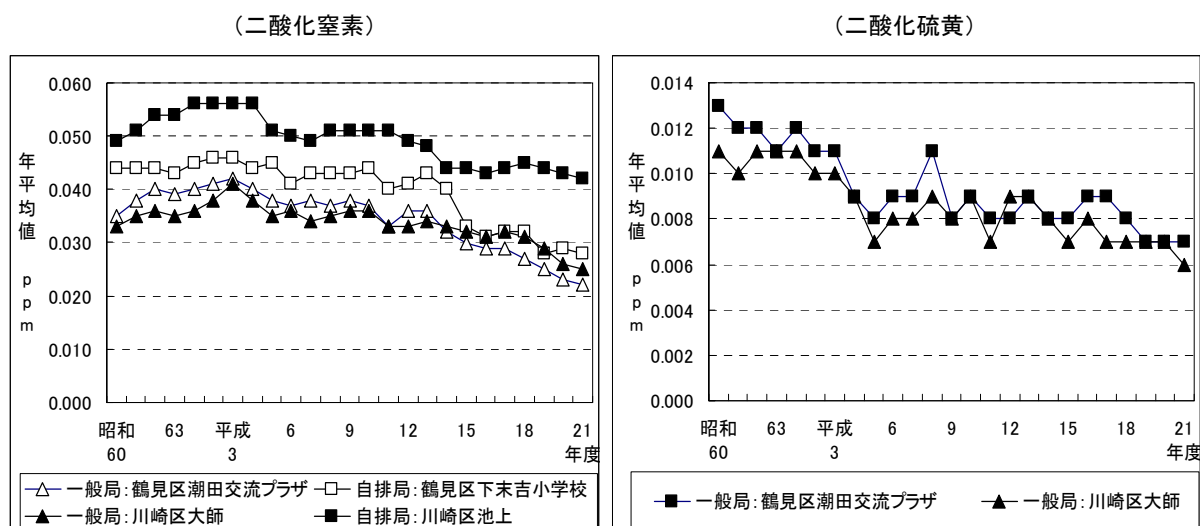
また、同条例では、地球全体での温室効果ガス排出量の削減に貢献するため、環境技術による国際貢献を位置づけており、計画書においても他の者の温室効果ガスの削減等に寄与する措置についても記載できるようになっている。

## ②大気

京浜臨海部周辺の二酸化窒素の大気中濃度の年平均値を見ると、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に低下傾向にあり、特に平成14年度以降大きく低下してきている。

また、二酸化硫黄についても低下傾向にあり、鶴見区、神奈川区の一般環境大気測定局ともに、昭和60年度に比べて平成21年度はほぼ半減している。(図表5-4)

図表5-4 京浜臨海部周辺の二酸化窒素、二酸化硫黄の年度平均値の推移



区分	二酸化窒素 (ppm)				二酸化硫黄 (ppm)	
	一般局: 鶴見区潮田交流プラザ	自排局: 鶴見区下末吉小学校	一般局: 川崎区大師	自排局: 川崎区池上	一般局: 鶴見区潮田交流プラザ	一般局: 川崎区大師
昭和60年度	0.035	0.044	0.033	0.049	0.013	0.011
61年度	0.038	0.044	0.035	0.051	0.012	0.010
62年度	0.040	0.044	0.036	0.054	0.012	0.011
63年度	0.039	0.043	0.035	0.054	0.011	0.011
平成元年度	0.040	0.045	0.036	0.056	0.012	0.011
2年度	0.041	0.046	0.038	0.056	0.011	0.010
3年度	0.042	0.046	0.041	0.056	0.011	0.010
4年度	0.040	0.044	0.038	0.056	0.009	0.009
5年度	0.038	0.045	0.035	0.051	0.008	0.007
6年度	0.037	0.041	0.036	0.050	0.009	0.008
7年度	0.038	0.043	0.034	0.049	0.009	0.008
8年度	0.037	0.043	0.035	0.051	0.011	0.009
9年度	0.038	0.043	0.036	0.051	0.008	0.008
10年度	0.037	0.044	0.036	0.051	0.009	0.009
11年度	0.033	0.040	0.033	0.051	0.008	0.007
12年度	0.036	0.041	0.033	0.049	0.008	0.009
13年度	0.036	0.043	0.034	0.048	0.009	0.009
14年度	0.032	0.040	0.033	0.044	0.008	0.008
15年度	0.030	0.033	0.032	0.044	0.008	0.007
16年度	0.029	0.031	0.031	0.043	0.009	0.008
17年度	0.029	0.032	0.032	0.044	0.009	0.007
18年度	0.027	0.032	0.031	0.045	0.008	0.007
19年度	0.025	0.028	0.029	0.044	0.007	0.007
20年度	0.023	0.029	0.026	0.043	0.007	0.007
21年度	0.022	0.028	0.025	0.042	0.007	0.006

(出所)横浜市環境監視センター、川崎市公害監視センター

(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

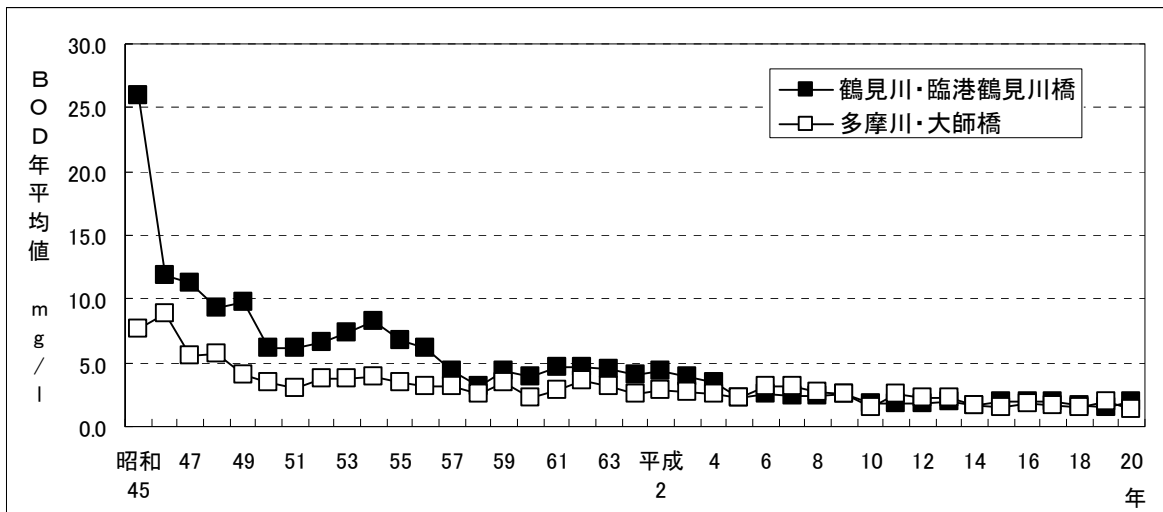
(参考)環境基準：二酸化窒素…1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること  
二酸化硫黄…1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ1時間値が0.1ppm以下であること

### ③水質

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）を見ると、昭和40年代に大きく改善しており、昭和45年に比べて平成20年では、鶴見川は10分の1、多摩川は5分の1以下となっており、長期的に水質は改善してきている。

平成8年と比べても鶴見川では約2割、多摩川では約5割低下しており、近年でも水質の改善が進んでいる。（図表5-5）

図表5-5 多摩川、鶴見川のBODの年平均値の推移



(単位：mg/l)

区分	昭和45年	46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	59年	60年	61年	62年	63年	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
鶴見川・臨港鶴見川橋	25.9	11.8	11.3	9.3	9.8	6.2	6.1	6.6	7.4	8.2	6.8	6.2	4.4	3.2	4.3	3.9	4.7	4.7	4.5	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	2.0
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	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	1.3

(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

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。(図表 5-6、図表 5-7)

川崎市では、「低 CO2 パイロットブランド」など、立地企業による CO2 削減等の環境への取組を顕彰する制度を設けているほか、平成 23 年 8 月に開館した環境学習施設「かわさきエコ暮らし未来館」において市内企業の環境技術や環境への取組の情報発信を行っている。

図表 5-6 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(ハマウィング)	風力発電	平成 19 年稼働
	麒麟麦酒(株)	太陽光発電	平成 18 年稼働
	東京ガス(株)	バイオマスエネルギー利用	—
	JFEエンジニアリング(株) (ソーラーテクノパーク)	タワー集光型太陽光発電、太陽熱発電等	平成 23 年稼働
	JFEエンジニアリング(株)	バイオマス・廃棄物エネルギー利用	—
	太陽油脂(株)	太陽光発電設備の設置	—
川崎市	東京電力(株)・川崎市	メガソーラー発電	平成 23 年稼働
	川崎バイオマス発電(株)	バイオマス発電	平成 23 年稼働
	JX日鉱日石エネルギー(株)	風力発電	平成 22 年稼働
	エリーパワー(株)	リチウムイオン蓄電池及びシステム開発	平成 22 年稼働

(出所)横浜市資料、川崎市資料、各企業公表等より作成

図表 5-7 京浜臨海部立地企業等による省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組

	企業・施設名	施設内容等	備考
横浜市	JX日鉱日石エネルギー(株)	コージェネレーションシステムの利用	—
	三菱レイヨン(株)	蒸気吸収式冷凍機の設置	—
	日産自動車(株)	コージェネレーションシステムの利用	平成 20 年稼働
	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
	旭硝子(株)	廃棄物リサイクル率 99%以上(2009、2010 年度 100%)	—
	東京電力(株)横浜火力発電所	改良型コンバインドサイクル発電	平成 10 年稼働
	東京ガス(株)	マイクログリッド実証実験	平成 18 年開始
	JFEスチール(株)	ガスタービンコンバインド発電	—
	太陽油脂(株)	コージェネレーションシステムの利用	—
	(株)扇島パワー	天然ガス発電	平成 22 年稼働
川崎市	(株)デイシイ	リサイクルセメント施設	昭和 58 年稼働
	(株)旭化成ケミカルズ	新触媒で省資源・省エネを実証化した製造施設	—
	昭和電工(株)	使用済みプラスチックアンモニア原料化施設	平成 15 年稼働
	JFEスチール(株)	新型シャフト炉	平成 20 年稼働
	JFE環境(株)	ペットボトルリサイクル工場	平成 14 年稼働
	JFEプラリソース(株)	廃プラスチック高炉還元施設	平成 12 年稼働
	JFE環境(株)	廃プラスチックコンクリート型枠用ボード製造施設	平成 14 年稼働
	JFEアーバンリサイクル(株)	使用済み家電リサイクル施設	平成 13 年稼働
	ペトリファインテクノロジー(株)	ペット to ペットリサイクル施設	平成 16 年稼働
	東燃ゼネラル石油(株)・東亜石油(株)	重質油高度統合処理技術開発	—
	東燃ゼネラル石油(株)・東燃化学(株)	包括的なエネルギー管理システムの導入	平成 11 年導入
	東亜石油(株)	CO2 削減に貢献する石油精製施設	—
	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
	三栄レギュレーター(株)	難再生古紙リサイクル	平成 14 年稼働
	東京電力(株)川崎火力発電所	高効率火力発電(MACC)	平成 19 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	

(出所)横浜市資料、川崎市資料、各企業公表等より作成

## 6. 防災

### (1) 東日本大震災（東北地方太平洋沖地震）による影響

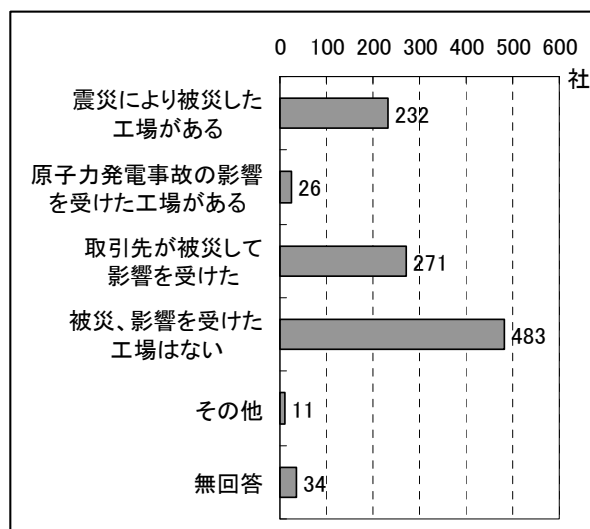
#### ① 我が国製造業への影響

(財)日本立地センターが平成23年5月に実施した全国主要製造業6000社への緊急アンケート調査結果によると、回答企業943社のうち「震災により被災した工場がある」は約4分の1だが、「取引先が被災して影響を受けた」「原子力発電事故の影響を受けた工場がある」を合わせると何らかの影響を受けた工場は半数以上となっている。また、調達や出荷についても大半の企業が何らかの影響を受けており、とりわけ取引先の被災や物流による影響が多くなっている。(図表6-1、図表6-2)

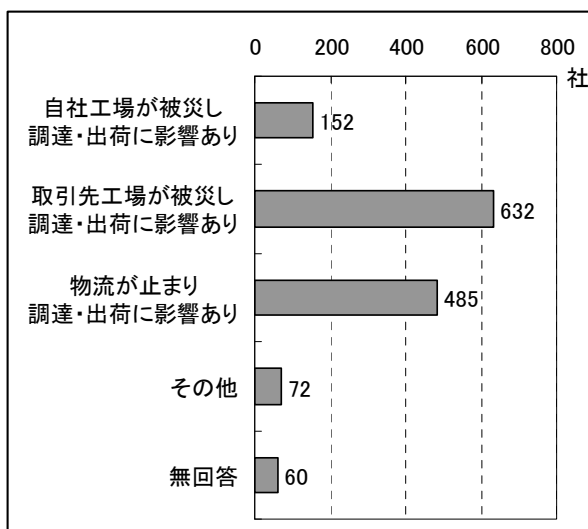
リスク分散に向けた工場配置の見直しについては、震災や原子力発電事故の影響はあるものの、「見直さない」が9割弱を占めている。自社の工場配置については「見直さない」とする企業が多い一方、国内産業の空洞化については空洞化を懸念する企業が8割弱を占めている。(図表6-3、図表6-4)

このように、東日本大震災は、直接的な被害だけでなく、間接的な被害も含め我が国の製造業全体に大きな影響を及ぼしているといえる。

図表6-1 被災した工場等の有無

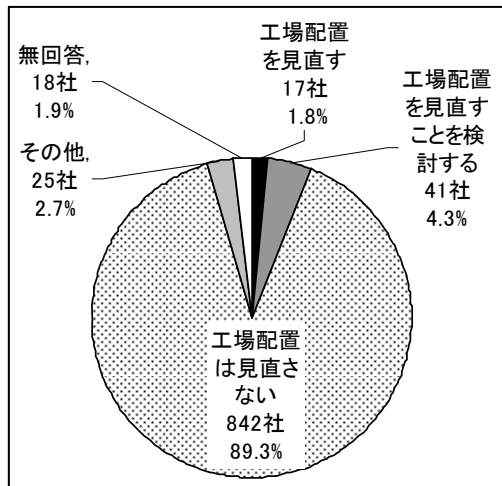


図表6-2 材料・部品・製品の調達や出荷への影響

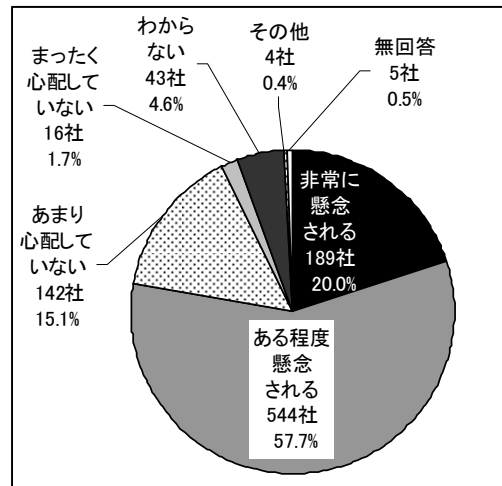


(出所) (財)日本立地センター「東日本大震災・電力不足等による生産機能の影響について」

図表 6-3 リスク分散に向けた工場配置の見直し



図表 6-4 国内産業空洞化の懸念



(出所) (財)日本立地センター「東日本大震災・電力不足等による生産機能の影響について」

## ②県内企業への影響

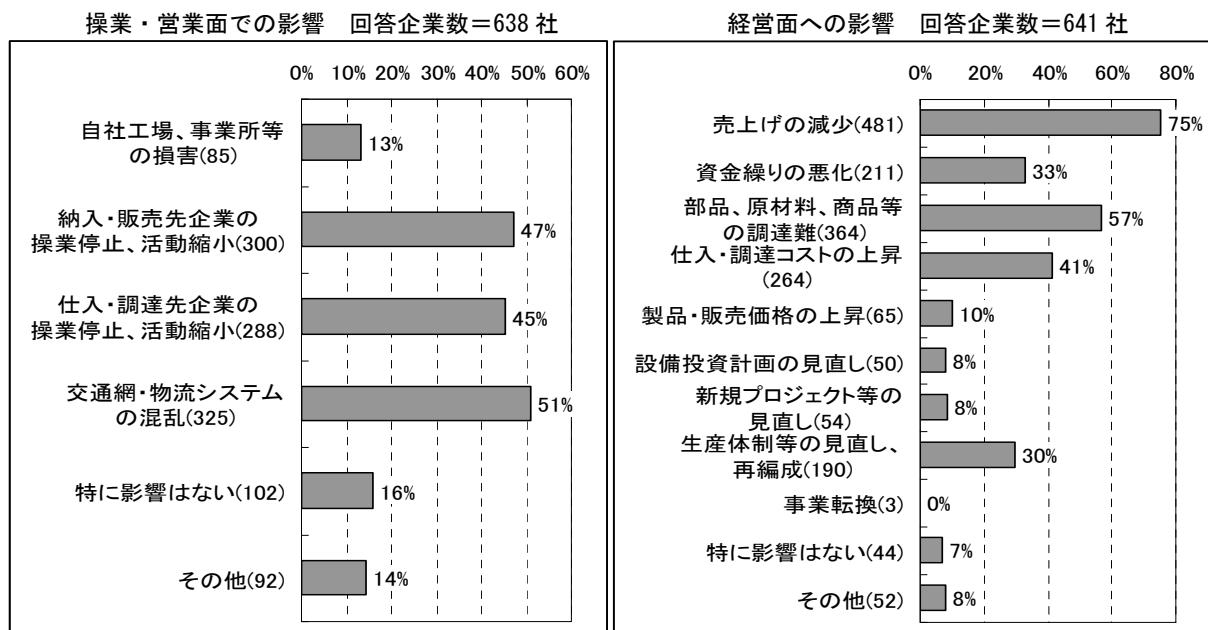
東日本大震災に伴う県内企業への影響については、神奈川県、横浜市、川崎市及び各種団体により、様々な調査が実施されている。

それらの結果を見ると、総じて県内事業所で、地震に伴い施設・設備等への直接的な被害を受けた事業所は少ない。ただし、県内事業所での直接的な被害はない、あるいは軽微であるものの、同じ企業の東北地方等の事業所が被害を受けた企業はある。

県内事業所における東日本大震災の影響は、売上の減少、部材等の調達への影響、電力制限による操業への影響等、間接的被害による影響を懸念する事業所が多い。(図表 6-5)

間接的被害の影響については各アンケート調査において、震災直後の企業の景況感の悪化にも表れている。

図表 6-5 東日本大震災による事業活動への影響



(出所) (財)神奈川県産業振興センター、(社)神奈川県工業協会

「東日本大震災(東北地方太平洋沖地震)による影響調査」共同調査結果(平成23年4月)

### ③京浜臨海部への影響

#### ア 東北地方太平洋沖地震の発生に伴う被害状況等について(神奈川県工業保安課調べ)

神奈川県工業保安課調べによると、3月11日の東北地方太平洋沖地震に伴い、京浜臨海部の主要工場では震度4から震度5強(加速度80 gal から180gal)の揺れを観測した。

地震に伴い設備を停止した京浜臨海部の工場でも、概ね震災直後から3月中には生産設備を再稼働している。

#### イ 東日本大震災に伴う液状化等の発生状況

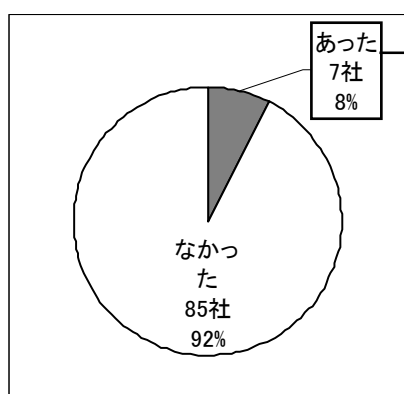
川崎市東日本大震災対策本部災害対策部会・港湾局が川崎臨海部立地企業117社(特定事業所、倉庫事業所等)に対して平成23年8月に実施した調査によると、回答のあった92社のうち敷地内での液状化の発生は約8%の7社で、そのうち液状化による事業活動への影響については、「影響はなかった」「影響があったが、すぐに復旧できた」が5社、「影響があり復旧に時間がかかった」が2社であった。また、液状化の範囲は、「敷地内ほぼ全域」はなく、「敷地内半分くらい」「敷地内の一部」が7社であった。(図表6-6、6-7、6-8)

施設の被害では、護岸・係留施設については、回答のあった40社すべてで被害がなかったと回答している。(図表6-9)

また、建物の被害については、79社のうち約4分の1にあたる21社で被害有りと回答しているが、被害の程度は、全・半壊はなく全社が軽微と回答している。(図表6-10)

これらの結果から考えると、京浜臨海部の事業所では、地震に伴う液状化により、一部の事業所で事業活動への影響が大きかったが、建物への被害は軽微であったことが伺える。

図表 6-6 敷地内での液状化発生の有無



図表 6-7 液状化による事業活動への影響

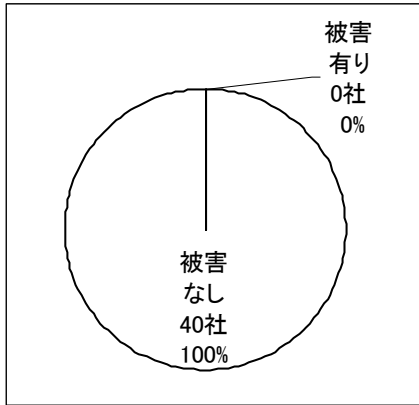
影響はなかった	4社
影響があったが、すぐに復旧できた	1社
影響があり復旧に時間がかかった	2社

図表 6-8 液状化した範囲

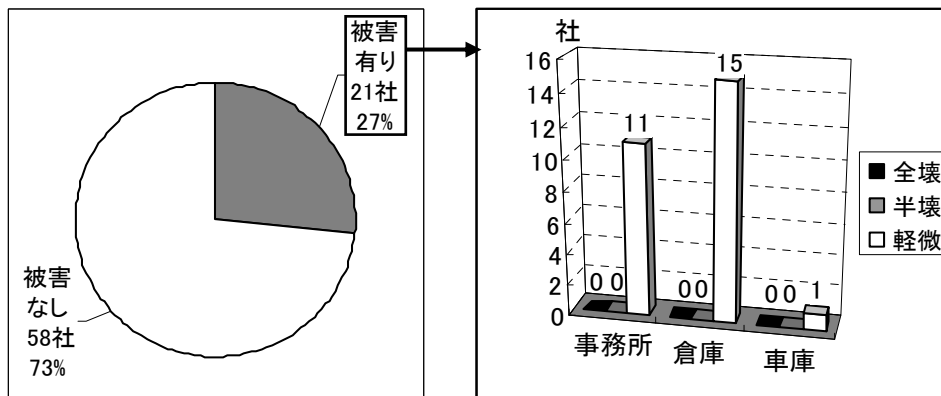
敷地内ほぼ全域	0社
敷地内半分くらい	1社
敷地内の一部	6社

(出所)川崎市「東日本大震災にともなう施設状況の調査結果」

図表 6-9 護岸・係留施設の被害の有無



図表 6-10 敷地内建物の被害の有無



(出所)川崎市「東日本大震災にともなう施設状況の調査結果」

#### ④東日本大震災への立地企業の対応等

東日本大震災の影響により電力需給が逼迫する中、京浜臨海部は電力供給拠点としての役割を果たした。具体的には以下のような発電施設における電力供給のほか、自家発電設備の稼働により余剰分の供給も行われた。

(横浜市)	
・ 東京電力(株)横浜火力発電所	【332.5万kw】
・ (株)扇島パワー (東京ガス(株)、昭和シェル石油(株))	【40.7万kw】
・ 横浜市風力発電所(ハマウイング)	【0.2万kw】
(川崎市)	
・ 東京電力(株)川崎火力発電所	【150万kw】
・ 東京電力(株)東扇島火力発電所	【200万kw】
・ 川崎天然ガス発電(株) (東京ガス(株)、J×日鉱日石エネルギー(株))	【84.7万kw】
・ (株)ジェネックス (東亜石油(株)、電源開発(株))	【27.4万kw】
・ 昭和電工(株)川崎事業所	【12.4万kw】
・ 東燃ゼネラル石油(株)川崎工場	【16.7万kw】
・ 東日本旅客鉄道(株)川崎発電所	【63.3万kw】
・ 川崎市浮島処理センター	【1.2万kw】
・ 浮島太陽光発電所 (東京電力(株)・川崎市)	【0.7万kw】
・ 扇島風力発電所 (J×日鉱日石エネルギー(株))	【0.2万kw】
・ 川崎クリーンパワー発電所 (丸紅(株))	【3万kw】
・ 川崎バイオマス発電所(株)	【3.3万kw】
	【     】内は発電能力



### ⑤行政に対する要望等

川崎市東日本大震災対策本部災害対策部会・港湾局が川崎臨海部立地企業 117 社(特定事業所、倉庫事業所等)に対して平成 23 年 8 月に実施した調査によると、臨海部における防災等に関する市への意見・要望として、帰宅難民対策や避難路確保、津波対策、災害時の情報提供についての意見・要望が企業から出されている。(図表 6-11)

京浜臨海部では、島状の地区が橋や海底トンネルでつながっており、災害発生時の避難経路が限定される場所も多い。地震等により避難経路が被害を受けた場合には、島状の地区内に従業者等が避難できずに取り残されるおそれがある。また、東日本大震災では、太平洋岸で津波による甚大な被害が発生したほか、東京湾内においても想定より高い津波が観測された。さらに、携帯電話が繋がらないなどの通信手段の問題も発生した。

東日本大震災で企業が直面したこれらの課題は、個々の企業による対策だけでは対応が困難な課題でもあることから、地域としても対策を考えていくことが求められている。

図表 6-11 川崎臨海部における企業からの要望等

帰宅難民対策、避難路の確保について	16 社
津波対策について	15 社
被害時の情報提供について	13 社
その他	5 社

(出所)川崎市「東日本大震災にともなう施設状況の調査結果」

## 7. 京浜臨海部に関する神奈川県・横浜市・川崎市等の取組

### (1) 京浜臨海部に関する方針・計画等

平成8年の基本方針策定時以降、神奈川県、横浜市、川崎市では、社会経済環境の変化やそれに伴う京浜臨海部の変化に対応し、様々な取組を展開してきた。

以下では、神奈川県、横浜市、川崎市による京浜臨海部に関する主な方針・計画等について整理する。

#### ① 神奈川県・横浜市・川崎市による方針・計画等

##### ア 京浜臨海部の再編整備に関する基本方針

神奈川県、横浜市、川崎市で設置している京浜臨海部再編整備協議会では、平成8年11月に「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」を策定している。同基本方針では、再編整備の基本方向として「安全で快適な環境のもと、21世紀の国際社会に貢献する産業創造地域」を形成するため、産業、土地利用、都市基盤整備、環境・防災、市民との共生の5つについて、それぞれ基本方針を定め、取組を進めることとしている。

##### イ 構造改革特別区域

40 ページの③、アの構造改革特別区域で述べた、京浜臨海部において認定された特区の概要については以下のとおりである。

###### ○国際環境特区（神奈川県・川崎市共同申請）

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。

###### ○DME（ジメチルエーテル）普及モデル特区（神奈川県・横浜市共同申請／平成17年7月認定取消）

低公害燃料であるDMEについて、大量供給予定時期に合わせた規制緩和を活用したモデル事業を実施し、エネルギー供給拠点、利用機器の製造開発拠点としての活性化を目指す。

###### ○京浜臨海部再生特区（神奈川県・横浜市共同申請／平成19年3月認定取消）

理化学研究所を始めとした先端的研究所の集積をもとに、外国人研究者の受入促進などにより、「ゲノム・バイオ」、「環境」、「IT」などの成長期待産業の集積や活性化を図る。

###### ○国際臨空産業・物流特区（神奈川県・川崎市共同申請／平成17年11月認定取消）

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。

###### ○国際物流特区（横浜市申請／平成19年3月認定取消）

横浜港において、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、使いやすいみなと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を図る。

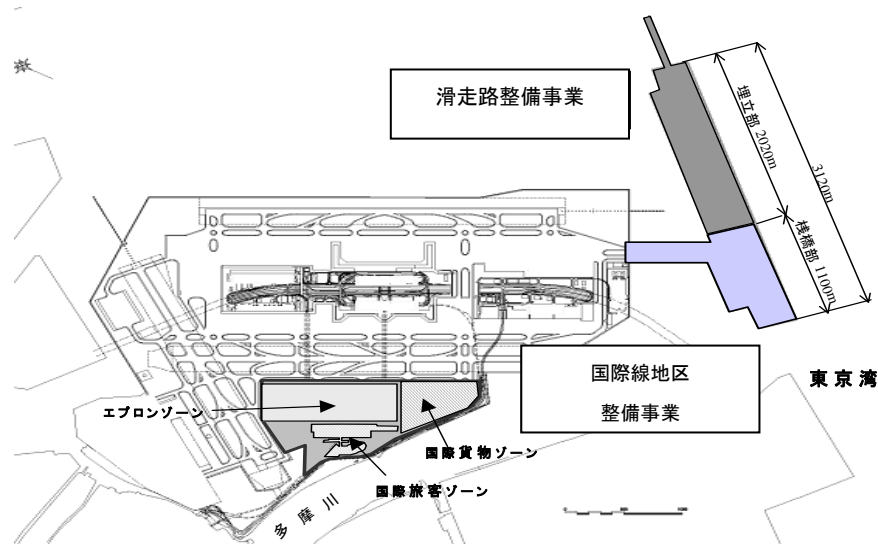
(注)認定取消は、特区の規制の特例措置が全国展開されたことによる。

## ウ 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り、現空港の沖合いに4本目の滑走路(2,500m)を新設するとともに、国際線ターミナルなどの「国際線地区」を整備するものであり、平成22年10月21日に供用が開始され、31日から国際定期便が就航した。

神奈川県、横浜市、川崎市では、羽田空港の再拡張・国際化に伴い、新たに生じる人、モノ、情報の流れを神奈川側に誘導し、その効果を京浜臨海部はもとより県内経済の活性化につなげるため、東京と神奈川を結ぶ連絡道路等を整備するとともに、羽田空港の対岸地域にライフサイエンスや臨空関連産業等を集積し、再拡張・国際化に対応した交流拠点の形成を目指す「神奈川口構想」を打ち出している。(図表7-1)

図表7-1 羽田空港再拡張事業の整備概要



(出所)国土交通省資料を基に神奈川県作成

## エ 京浜港共同ビジョン・京浜港の総合的な計画

東京都、川崎市、横浜市は、平成20年3月の「京浜三港の広域連携強化に係る基本合意」に基づき、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」をとりまとめた。同ビジョンでは、京浜港の将来像を「総合港湾として、多様な要請に応えながら、コンテナ物流に関しては釜山港などと対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなる」としており、貨物集荷策、港湾機能向上策など4つの基本戦略を示している。

京浜港(東京港、川崎港、横浜港)は、平成22年8月に阪神港とともに国際コンテナ戦略港湾に選定されている。

また、平成23年9月には、「京浜港共同ビジョン」で示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、地方自治法に基づく京浜港連携協議会において平成40年代前半を目標年次とする「京浜港の総合的な計画」が策定された。同計画は、京浜港の各港が今後策定する港湾計画(法定計画)の基本となるものである。

## オ 総合特別区域

40 ページの③、イの総合特別区域で述べた、京浜臨海部を含む総合特別区域の申請の概要については以下のとおりである。

### ○京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区（神奈川県・横浜市・川崎市共同申請）

京浜臨海部に集積する産業基盤等の地域資源を最大限に活用しつつ、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させることで、国際競争力向上、関連産業が中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフイノベーションを実現する。

### ○京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区（横浜市・東京都・川崎市共同申請）

京浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を実現することで、我が国産業の競争力の強化、成長するアジア市場へのアクセス向上による新たなビジネスチャンスの創出、東日本大震災の被災地の復興促進を図る。

### ○かながわグリーンイノベーション地域活性化総合特別区域（神奈川県申請）

効率的なエネルギー需給を地域において実現する「かながわスマートエネルギー構想」を推進するとともに、これを支えるエネルギー・環境関連産業の集積を図り、グリーンイノベーションを推進し、地域における経済の活性化と持続的な発展を実現する。

## ②神奈川県の方針・計画等

### ア 神奈川県地域防災計画・神奈川県石油コンビナート等防災計画

神奈川県では、県内（石油コンビナート等特別防災区域を除く。）の地震災害、風水害及び県内の原子力災害に関して、事前対策や応急対策などの総合的な対策を定める「神奈川県地域防災計画」を昭和 38 年度に策定した。現在の地域防災計画は、「地震災害対策計画」、「風水害等災害対策計画」、「原子力災害対策計画」から構成されている。

また、石油コンビナート等特別防災区域（京浜臨海地区、根岸臨海地区、久里浜地区）における災害の未然防止及び発生した災害の拡大を防止するため、防災関係機関等の処理すべき事務又は業務を明確にし、災害の予防対策及び応急活動等必要な事項を定め、総合的な防災対策の推進を図り、特別防災区域に係る県民の生命、身体及び財産を災害から守ることを目的として、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」を昭和52年に策定した。

なお、現在、「神奈川県地域防災計画（地震災害対策計画）」と「神奈川県石油コンビナート等防災計画」については、東日本大震災を受け見直し作業を進めているところである。

### イ かながわスマートエネルギー構想

神奈川県では、太陽光を中心に再生可能エネルギー等の導入を進め、電力供給量の拡大を図る「創エネ」、電力のピークカットを図る「省エネ」、電力のピークシフトを図る「蓄エネ」の取組を総合的に進め、それらを組み合わせて効率的なエネルギー需給の地域における実現を推進することとした「かながわスマートエネルギー構想」を平成 23 年 9 月に提示した。

この構想では、今後、再生可能エネルギーの大量普及に伴う電力系統の安定化対策に一定の期間を要することなどを勘案し、2020 年度に県内の電力消費量に対する「創エネ」と「省エネ」の割合を、「蓄エネ」と組み合わせることにより、20%以上の水準まで高めることを目標としている。

### ③横浜市の方針・計画等

#### ア 京浜臨海部再編整備マスタープラン

横浜市では、平成9年2月に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定している。

同マスタープランでは、産業振興と都市機能強化の視点から地域を6ゾーンに分割し、ゾーン毎の再編整備方針を定めている。

また、再編整備を先導する3つの重点整備地区を設けるとともに、道路・鉄道等のインフラ施設整備に関する基本的な考えをとりまとめている。

#### イ 横浜サイエンスフロンティア

横浜市では、鶴見区末広町地区(約160ha)を京浜臨海部研究開発拠点(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、理化学研究所横浜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、産学連携活動の促進による既存産業の経営革新と新産業の創出を目指す「産学交流ゾーン」を設定し、関連施設の整備等を行っている。

#### ウ 横浜市地域防災計画・横浜市石油コンビナート等防災対策編

横浜市では、災害に対処するための基本的かつ総合的な計画として「横浜市地域防災計画」を昭和38年度に策定した。現在の地域防災計画は、「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。

### ④川崎市の方針・計画等

#### ア 川崎臨海部再編整備の基本方針

川崎市では、平成8年10月に「川崎臨海部再編整備の基本方針」を策定している。同基本方針では、将来像として「海に開かれた国際交流拠点」を掲げ、川崎都心部と海を結ぶ3つの都市軸を将来の都市構造として示すとともに、拠点開発として南渡田周辺地区を新産業拠点、塩浜周辺地区を集客・交流拠点、東扇島地区を国際貿易・物流拠点、浮島地区をスポーツ・文化・レクリエーション拠点として整備する方向性を示している。

#### イ 川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン

川崎市では、川崎臨海部の活性化や持続的な発展に資するため、戦略的マネジメントを展開する上での指針として、平成21年3月に「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」を策定している。同ガイドラインでは、臨海部における土地利用誘導を効果的に展開するため、4

つの戦略（1. エリア戦略、2. トリガー戦略、3. テーマ戦略、4. ブランディング戦略）により臨海部の土地利用をマネジメントすることを目指している。

### ウ 殿町3丁目地区整備方針

川崎市では、羽田空港の対岸に位置する殿町3丁目地区について、平成20年9月に、まちづくりの基本的な方針となる「殿町3丁目地区整備方針」を策定している。

同整備方針では、殿町3丁目地区について「研究開発・業務・賑わい」及び「臨空関連・産業支援」の2つのゾーンを設定し、神奈川県側と羽田空港側とを結ぶ連絡道路の想定ルートに配慮した基盤施設計画及び土地利用計画を策定するとともに、連絡道路計画の支障にならないと想定されるエリアから先行土地利用に着手するとしている。

### エ 殿町3丁目地区先行土地利用エリア土地利用基本計画

川崎市では、殿町3丁目地区のうち、先行土地利用エリアについて、環境技術、ライフサイエンス分野の研究開発機能の集積による研究開発拠点の形成を目指す「殿町3丁目地区先行土地利用エリア土地利用基本計画」を平成21年1月に策定している。

同基本計画では、拠点形成を促進する環境技術、ライフサイエンス分野の先端的な研究開発を行う中核施設の整備区域を「中核施設ゾーン」とし、この区域において中核施設の整備を段階的に進めるとしており、第1段階として「実中研 再生医療・新薬開発センター」（平成23年7月稼働）が整備されたほか、第2段階として、川崎市の環境総合研究所や（仮称）健康安全研究センター、先端的な研究開発を行う企業や大学等の研究機関が入居する（仮称）産学公民連携研究センターの整備が進められている。

### オ 殿町3丁目地区まちづくりガイドライン

殿町3丁目地区については、施設整備・施設設置等を進める上での基本的な考え方について関係者間で共有することを目的として、地権者と川崎市により平成23年3月に「殿町3丁目地区まちづくりガイドライン」が策定されている。

同ガイドラインは、「まちの将来像」「導入機能の考え方」「空間形成の考え方」「環境配慮の考え方」等を定めている。また、地区に期待される役割として「世界に冠たる日本の技術・産業の成長を支え、牽引する“世界に羽ばたく先端技術都市”」、まちの将来像として「環境・ライフサイエンス分野で世界をリードするまち」「羽田空港の近接性を活かした、活力溢れるまち」「多摩川の豊かな自然と触れあえる、地球環境にやさしいまち」を掲げている。

なお、同ガイドラインについては、地権者である川崎市、独立行政法人都市再生機構、（株）ヨドバシカメラの間で任意協定として締結され、運用が図られている。

### カ 地区計画

川崎市では、臨海部における大規模工場跡地等の土地利用転換にあたり、殿町3丁目地区、小田栄地区、小田栄西地区の3地区において地区計画を策定している。（図表7-2）

図表 7-2 川崎市の臨海部における地区計画

区分	殿町3丁目地区地区計画	小田栄地区地区計画	小田栄西地区地区計画
位置	川崎区殿町3丁目地内	川崎区小田栄2丁目及び鋼管通4丁目	川崎区小田栄2丁目
面積	約38.1ha	約6.6ha	約9.0ha
目標	「神奈川口構想」及び「殿町3丁目地区整備方針」に基づき、大規模工場跡地を中心とした地区において、再拡張・国際化される羽田空港への近接政と多摩川に隣接する特性を活かし、環境・健康・福祉・医療等の研究開発拠点の集積を目指すとともに、神奈川口構想の中核的地区として、京浜臨海部全体の持続的な発展を先導する複合的な機能を持つ市街地環境を計画的に形成し、これを維持及び保全することを目標とする	本地区では、昭和12年から大規模工場が操業していた。近年、この製造部門が移転し、その跡地で複合的な土地利用転換が進んでいる。本地区計画は、地区内に整備される市街地環境の整備改善に寄与する公園・広場等の維持保全を図るとともに、住居と住居以外の用途とを適正に配分することにより、商業・業務施設及び都市型住宅の計画的な整備と適切な土地利用を誘導することを目標に定める。	本地区では、昭和12年から操業していた大規模工場が移転し、複合的な土地利用転換が想定されるとともに、工場跡地に隣接する県立川崎南高校が平成16年4月に統合され、高校用地としての土地利用を終えている。本地区計画は、地区内の市街地環境の整備改善に寄与する道路や広場等の整備及び維持保全を図るとともに、住居と住居以外の用途とを適正に配分することにより、商業・業務施設や都市型住宅等の計画的な整備と適切な土地利用を誘導することを目標に定める。

### キ 川崎市地域防災計画・川崎市地震防災戦略

川崎市では、防災関係機関等が連携した計画的・有効的な地震災害に係る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」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」の中で、「川崎臨海部の整備の推進」を位置づけており、危険物・高圧ガス施設等が集中的に存在する臨海部の石油コンビナート地域において大規模地震が発生した場合には隣接市街地に被害が波及するおそれがあるので、緑地及び不燃化施設の立地等有効な手法により推進を図るとしている。また、コンビナート等の災害発生源対策、災害拡大防止策、避難体制等を緩衝ゾーンの実現と合わせ整備し、臨海部における防災ネットワークの整備推進を図るとしている。

「都市災害対策編」では、「危険物等の防災計画」の中で、「市内の石油コンビナート等災害防止法に基づく石油コンビナート等特別防災区域に係る災害については、神奈川県石油コンビナート等防災計画により対応する。」としている。

また、川崎市では、平成23年3月には、地域防災計画の実効性を高め、減災目標を達成するための施策を実施・推進する計画（実行計画）として「川崎市地震防災戦略」を策定している。同戦略では、施策の柱の一つとして「臨海部等の安全対策」と「液状化対策」を掲げている。

## (2) 京浜臨海部に関する主な組織

### ① 神奈川県、横浜市、川崎市が関与する組織

#### ア 京浜臨海部再編整備協議会

京浜臨海部再編整備協議会は、京浜臨海部の活性化のための協調的な取組を行うことを目的として、平成7年12月に開催された「第21回県・横浜・川崎三首長懇談会」における神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長の合意に基づき平成8年5月に発足した。

#### イ 川崎臨海部再生リエゾン推進協議会

川崎臨海部再生リエゾン推進協議会は、「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平成15年9月に発足した。

#### ウ 京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議

京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議は、京浜臨海部立地企業や関係行政機関等により、生産活動の効率化や資源・エネルギーの有効活用に繋がる企業間連携の取組及び実現方策等を検討するとともに、その事業化を図ることにより、既存産業をより高付加価値型へと転換し、環境共生型のエネルギー産業の集積をめざすことを目的として、平成20年1月に発足した。

#### エ 県・横浜・川崎・相模原空港対策研究協議会

県・横浜・川崎・相模原空港対策研究協議会は、首都圏に位置する神奈川県としての空港対策について共通の諸課題への取組を推進し、首長レベルでのより緊密な連帯と協調を深めることを目的として、昭和58年12月に開催された「第9回県・横浜・川崎三首長懇談会」における神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長の合意に基づき、昭和59年4月に「県・横浜・川崎空港対策研究協議会」として発足し、平成22年には相模原市を加えた四団体となった。

#### オ 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整備検討協議会は、東海道貨物支線貨客併用化の実現に向けた整備方策等の検討を行うことを目的として、平成10年7月に発足した。

#### カ 京浜臨海部基盤施設検討会

京浜臨海部基盤施設検討会は、京浜臨海部の幹線道路網と羽田空港跡地に関連した基盤整備について、関係行政機関による計画の具体化に向けた検討及び連絡調整を図ることを目的として平成18年10月に発足した。

#### キ ライフイノベーション地域協議会

ライフイノベーション地域協議会は、京浜臨海部におけるライフサイエンス分野の国際戦略総合特区の拠点形成に向けた推進主体となる組織として、平成23年3月に発足した。



## **ク 国際競争拠点形成戦略会議**

国際競争拠点形成戦略会議は、羽田空港に隣接する京浜臨海部を舞台に、日本経済を牽引する世界一のライフサイエンス・環境分野の国際競争拠点の形成に向けて検討を行うことを目的として、平成 23 年 3 月に発足した。

## **ケ 京浜臨海部活性化協議会**

京浜臨海部活性化協議会は、京浜工業地帯臨海部(鶴見区・神奈川区の産業道路又は国道 15 号より海側の工業専用地域及び工業地域の一部)の活性化に向けて平成 15 年に発足した。横浜市並びに横浜商工会議所との連携の下、京浜臨海部活性化に関する意見・要望活動、地域産業防災、視察会、情報提供活動等を実施している。

## **コ 京浜臨海部産業観光推進協議会**

京浜臨海部産業観光推進協議会は、京浜臨海部のポテンシャルを最大限に活用し、産業観光を推進するため、公民連携の推進組織として平成 21 年 6 月に発足した。産業観光施設を巡回するバスの運行などを企画している。

観光関係団体や民間企業なども産業観光ツアーや工場夜景クルーズなどを主催し、近年人気を集めている。

## **②民間における取組組織**

### **ア NPO法人産業・環境創造リエゾンセンター**

NPO法人産業・環境創造リエゾンセンターは、京浜臨海部における産官学、市民との連携のプラットフォーム機能を発揮し、産業の活性化や環境・エネルギー問題の解決に貢献することを目的として、川崎臨海部立地企業を中心とする有志により平成 16 年 8 月に設立された。川崎臨海部における産業活性化や環境創造に資する産学官民等の連携の実現に向けた調査研究事業ならびに普及・広報等に関する事業を実施している

## 8. まとめ

今回の調査結果から、各項目ごとに、京浜臨海部の現状及びこれまでの長期的動向、また今後の課題について以下にまとめる。

### (1) 産業

京浜臨海部は、石油、化学、鉄鋼等の素材型製造業をはじめとする産業集積地として我が国の経済を牽引してきた。近年は事業所の移転・集約化や機能転換が進行し、製造業の事業所数、従業者数は減少傾向にあるが、製造品出荷額等は現在も神奈川県の4分の1を占めており、京浜臨海部は県内経済の活性化にとって依然として重要な産業拠点となっている。しかし、リーマンショック以降の世界的な景気低迷や円高、新興国の台頭による国際競争の激化、更には3月に発生した東日本大震災や福島第一原発事故など、京浜臨海部の産業を取り巻く環境は大きく変化しており、立地企業もその影響を受けている。

また、京浜臨海部では、従来の産業集積に加え、環境・ライフサイエンスなどの新たな成長分野における事業所・研究所や大型物流施設などの立地が進んできている。

#### 【課題】

- ・集積が進みつつある環境・ライフサイエンス関連の事業所・研究所などの成長産業の集積促進
- ・国際競争力の強化に向けた効率的な生産体制の確立
- ・高付加価値を生み出す産業構造への転換

### (2) 土地利用

京浜臨海部の遊休地等は、平成8年の基本方針策定当時から、平成11年をピークとして、工場制限三法の廃止・見直しなどにより企業の工場・研究施設等の立地が進み、現在までに大幅に減少してきている。

一方、大規模工場の閉鎖に伴う跡地利用については、住宅や物流施設といった工場以外の用途への転換も多く見られる。こうした土地利用転換は、遊休地の解消に寄与する反面、既存工場に近接して住宅が整備されることにより、操業環境への影響等が懸念されている。

#### 【課題】

- ・製造品出荷額等の面から、本県の経済に大きく貢献している製造業など既存立地企業の存続
- ・既存立地企業の土地利用を踏まえた新たな産業の立地誘導、産業集積拠点としての土地利用誘導の促進
- ・土地利用の規制と企業ニーズのミスマッチの解消

### (3) 都市基盤整備

羽田空港の再拡張・国際化により、海外との人や物の流れが一層活発化する中、京浜臨海部における都市基盤については、鉄道でアクセス可能なエリアが限定的であり、既存路線の運行本数の増加や、鉄道路線を補完するバスの運行本数の増加・路線の新設等が求められる。

また、道路については、内陸部への交通集中による恒常的な渋滞や沿道環境の悪化が課題となっており、内陸部から沿岸部への交通誘導や臨海部各島へのアクセス改善などによる環境に配慮した安全かつ円滑な交通機能の確保が求められている。さらに、羽田空港への利便性向上や再国際化による効果を最大限に活かすため、神奈川方面からの空港アクセスの改善が課題となっている。

港湾については、アジア諸港の発展による国内港湾機能が低下している中、京浜三港（東京港、川崎港、横浜港）が国際コンテナ戦略港湾に選定されている。

#### 【課題】

- ・羽田空港国際化の効果を最大限に活かすため、東京と神奈川を結ぶ連絡道路の整備などによる空港アクセスの改善
- ・JR 鶴見線や南武支線の運行本数の増加やバスネットワークの拡充等による、立地企業従業員の通勤等における利便性の向上
- ・横断方向（東京方面⇄横浜方面）における国道 357 号の未開通区間等の整備、また、縦断方向（臨海部⇄内陸部）における高速・一般道路の整備などによる交通渋滞の緩和
- ・京浜三港の国際コンテナ戦略港湾への選定を契機とした港湾機能の強化
- ・大型物流施設等の立地により増大する交通基盤（道路）への負荷の軽減

### (4) 環境

環境問題への社会的関心が高まる中、地球温暖化対策をはじめとする環境対策の重要性が高まっており、とりわけ京浜臨海部では、素材型製造業を中心にエネルギー消費型の産業が集積しており、環境問題への対応が求められるところである。

そのような中、多数の立地企業が省資源、省エネルギー等の取組や生産活動の高効率化を図っているが、我が国の素材型産業のエネルギー効率は世界的に見ても高い水準であり、個別企業による取組には限界があると考えられる。

#### 【課題】

- ・CO2 の更なる削減に向けた地域内の企業間連携による資源・エネルギーの有効活用や省エネルギーの取組の推進
- ・産業と環境の好循環を生み出すための地域に蓄積された最先端の環境技術の活用
- ・国際貢献を目的とした世界への環境技術の更なる情報発信

### (5) 防災

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災は、防災に対する社会的関心を高めるとともに、国内企業の事業活動に大きな影響を及ぼしたが、京浜臨海部は、我が国を代表する産業集積拠点であり、その立地企業の事業活動が継続的に行われることが重要である。

また、京浜臨海部には、火力等の発電施設や自家発電設備を有する企業が多数立地しており、電力供給拠点としても重要な役割を担っており、これらの施設が停止した場合には、事業活動のみならず様々な面に影響を及ぼす可能性がある。

さらに、京浜臨海部は市街地に隣接しているだけでなく、いくつもの島により形成されているため、従業者等の災害発生時の避難が困難になる恐れがある。

**【課題】**

- ・災害発生時の立地企業の事業活動の早期復旧・継続を可能にする対策の更なる強化
- ・災害発生時における電力供給拠点としての役割の強化
- ・官民連携などによる液状化対策、津波対策等の検討

**(6) 市民との共生**

京浜臨海部では、近年、東扇島東公園などの公共公園や緑地が整備され、同公園や立地企業の開催する各種イベントには多くの市民が訪れている。また、工場見学や工場夜景等が各種メディアで取り上げられるなど、産業観光という観点から注目を集めている。

**【課題】**

- ・立地企業と地域住民等、地域の中で関係する主体間における良好な関係の構築
- ・エネルギーや工場夜景などで注目を集めている現状の恒久化・固定化（ブランド化）
- ・国際化した羽田空港や臨海部の各観光拠点の連携による地域の魅力向上
- ・市街地からの交通アクセスや、市民が公園などを利用する際の利便性の向上

## 巻末資料

資料 1	京浜臨海部の産業別従業者	69
資料 2	京浜 3 区の職業別従業者	70
資料 3	京浜 3 区的全産業の年齢・職業別従業者	70
資料 4	京浜臨海部の事業所の業種別立地状況	71
資料 5	京浜 3 区の製造品出荷額等	71
資料 6	京浜 3 区の粗付加価値額と粗付加価値率	72
資料 7	京浜臨海部の転換候補用地の状況	73
資料 8	京浜臨海部の立地事業所の今後の展開意向	73
資料 9	京浜臨海部の立地事業所の全社的位置づけと雇用動向	74
資料 10	京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域	75
資料 11	京浜臨海部の交通基盤の現状及び計画	76
資料 12	京浜臨海部の立地事業所の基盤整備に対する要望	77
資料 13	鶴見線・南武支線の列車本数	78
資料 14	京浜臨海部の緑地面積・緑地面積率	78
資料 15	京浜臨海部の工場・研究機関の分布	79
資料 16	京浜臨海部の土地利用構成の現況	80



資料 1 京浜臨海部の産業別従業者

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

[従業者数]

(単位：人)

産業分類	平成 8年	平成 13年	産業分類	平成 18年	産業分類	平成 21年
農林漁業, 鉱業	35	23	農林漁業, 鉱業	31	農林漁業, 鉱業, 採石業, 砂利採取業	154
建設業	8,239	7,340	建設業	7,517	建設業	5,692
製造業	53,877	43,164	製造業	39,346	製造業	40,042
電気・ガス・熱供給・水道業	1,383	892	電気・ガス・熱供給・水道業	751	電気・ガス・熱供給・水道業	959
運輸・通信業	23,479	21,997	情報通信業	4,069	情報通信業	2,265
			運輸業	19,262	運輸業, 郵便業	25,201
卸売・小売業, 飲食店	10,377	10,050	卸売・小売業	9,217	卸売業, 小売業	10,461
			飲食店, 宿泊業	161	宿泊業, 飲食サービス業	222
金融・保険業	205	253	金融・保険業	428	金融業, 保険業	1,396
不動産業	293	335	不動産業	1,167	不動産業, 物品賃貸業	9,297
サービス業	14,076	16,301	教育, 学習支援業	1,264	教育, 学習支援業	1,348
			医療, 福祉	324	医療, 福祉	720
			複合サービス事業	134	複合サービス事業	551
			サービス業	13,039	サービス業	959
					学術研究, 専門・技術サービス業	60
				生活関連サービス業, 娯楽業	11,267	
公務	683	692	公務	794	公務	783
計	112,647	101,047	計	97,504	計	111,377

[構成比]

産業分類	平成 8年	平成 13年	産業分類	平成 18年	産業分類	平成 21年
農林漁業, 鉱業	0.0%	0.0%	農林漁業, 鉱業	0.0%	農林漁業, 鉱業, 採石業, 砂利採取業	0.1%
建設業	7.3%	7.3%	建設業	7.7%	建設業	5.1%
製造業	47.8%	42.7%	製造業	40.4%	製造業	36.0%
電気・ガス・熱供給・水道業	1.2%	0.9%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.8%	電気・ガス・熱供給・水道業	0.9%
運輸・通信業	20.8%	21.8%	情報通信業	4.2%	情報通信業	2.0%
			運輸業	19.8%	運輸業, 郵便業	22.6%
卸売・小売業, 飲食店	9.2%	9.9%	卸売・小売業	9.5%	卸売業, 小売業	9.4%
			飲食店, 宿泊業	0.2%	宿泊業, 飲食サービス業	0.2%
金融・保険業	0.2%	0.3%	金融・保険業	0.4%	金融業, 保険業	1.3%
不動産業	0.3%	0.3%	不動産業	1.2%	不動産業, 物品賃貸業	8.3%
サービス業	12.5%	16.1%	教育, 学習支援業	1.3%	教育, 学習支援業	1.2%
			医療, 福祉	0.3%	医療, 福祉	0.6%
			複合サービス事業	0.1%	複合サービス事業	0.5%
			サービス業	13.4%	サービス業	0.9%
					学術研究, 専門・技術サービス業	0.1%
				生活関連サービス業, 娯楽業	10.1%	
公務	0.6%	0.7%	公務	0.8%	公務	0.7%
計	100.0%	100.0%	計	100.0%	計	100.0%

(出所)総務省「事業所・企業統計」「経済センサス基礎調査」

## 資料2 京浜3区の職業別従業者

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

区 分	京浜3区				全国			
	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
就業者数(万人)	43.0	43.2	40.0	39.0	6,168.2	6,414.2	6,297.8	6,150.6
専門的・技術的職業従事者	13.0%	14.0%	14.8%	14.7%	11.6%	12.5%	13.5%	13.8%
管理的職業従事者	4.5%	4.6%	3.2%	2.5%	4.1%	4.1%	2.9%	2.4%
事務従事者	19.9%	20.2%	20.5%	20.5%	18.7%	18.9%	19.2%	19.3%
販売従事者	12.5%	12.9%	13.8%	13.1%	14.4%	14.8%	15.1%	14.5%
農林漁業作業	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	7.0%	5.9%	5.0%	4.8%
運輸・通信従事者	5.1%	5.2%	5.3%	5.0%	3.8%	3.7%	3.6%	3.4%
生産工程・労務作業(注)	36.3%	33.6%	31.6%	30.2%	31.3%	30.1%	29.3%	28.3%
保安職業従事者	1.1%	1.2%	1.3%	1.5%	1.4%	1.5%	1.6%	1.7%
サービス職業従事者	6.3%	6.8%	1.8%	8.4%	7.2%	7.8%	8.8%	10.0%
分類不能の職業	0.9%	1.1%	7.5%	3.9%	0.5%	0.6%	1.2%	1.8%

(注)平成2年、平成7年は「技能工、採掘・製造・建設作業員及び労務作業員」。平成12年、平成17年は「生産工程・労務作業員」

(出所)総務省「国勢調査」

## 資料3 京浜3区的全産業の年齢・職業別従業者

■京浜3区における全産業の年齢・職業別従業者比率（従業地ベース・平成17年）

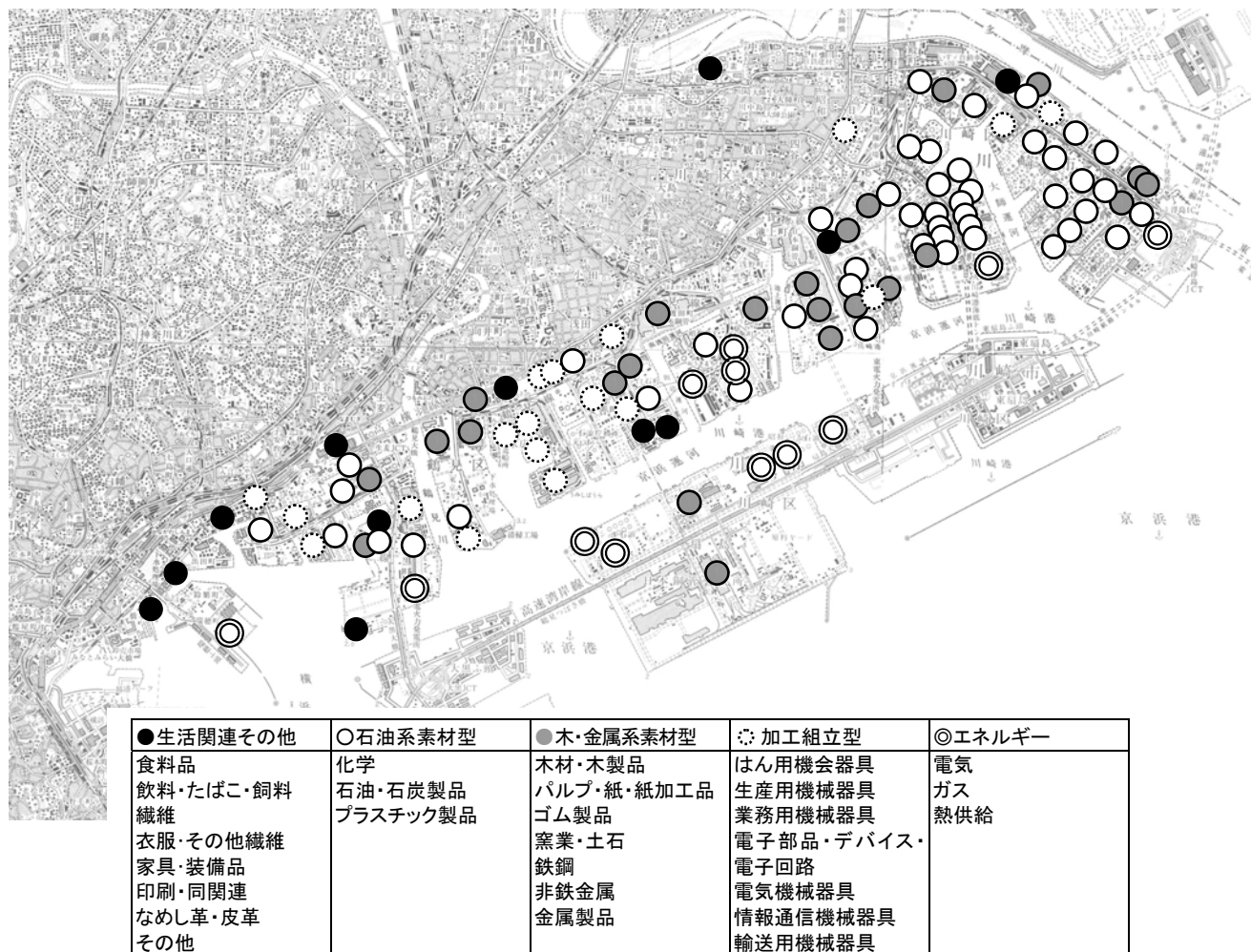
区分	合計	専門的・ 技術的 職業 従事者	管 理 的 職 業 従 事 者	事務 従事者	販売 従事者	サービ ス職業 従事者	保安職 業従事 者	農 林 漁 業 作 業 者	運輸・ 通信 従事者	生産工 程労務 作業員	分類不 能の職 業
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
15～19	2%	0%	0%	1%	3%	4%	0%	1%	0%	1%	3%
20～24	7%	7%	0%	6%	8%	13%	5%	4%	3%	6%	10%
25～29	10%	15%	1%	11%	9%	8%	9%	6%	7%	9%	15%
30～34	12%	15%	2%	14%	11%	8%	9%	7%	12%	12%	15%
35～39	11%	14%	4%	12%	11%	8%	7%	7%	13%	11%	12%
40～44	10%	13%	8%	12%	10%	8%	7%	7%	11%	10%	9%
45～49	9%	10%	10%	11%	9%	8%	8%	6%	10%	9%	7%
50～54	11%	9%	13%	11%	10%	10%	13%	11%	12%	11%	8%
55～59	12%	8%	23%	12%	12%	13%	16%	11%	16%	14%	9%
60～64	8%	4%	17%	6%	7%	10%	14%	10%	10%	9%	5%
65～69	4%	2%	9%	3%	4%	6%	7%	11%	4%	5%	3%
70～74	2%	1%	7%	1%	3%	3%	2%	9%	1%	2%	2%
75～79	1%	1%	4%	1%	1%	1%	0%	7%	0%	0%	1%
80～84	0%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	3%	0%	0%	0%
85歳以上	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%

(出所)総務省「国勢調査」



## 資料4 京浜臨海部の事業所の業種別立地状況

### ■京浜臨海部の業種別立地状況



(出所)京浜臨海部再編整備協議会「横浜・川崎 臨海部工場立地地図(平成22年3月現在)」を基に作成

## 資料5 京浜3区の製造品出荷額等

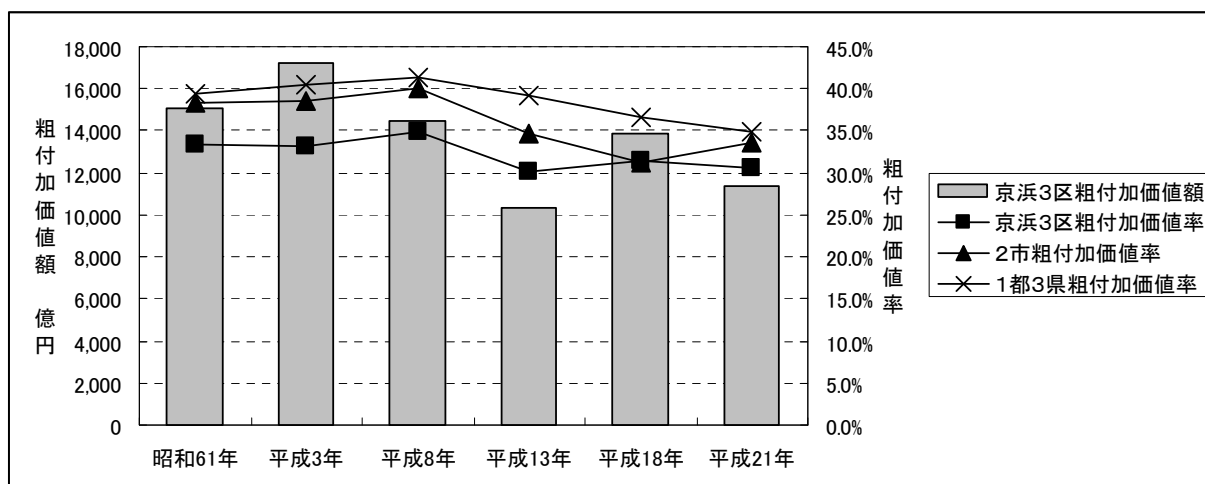
### ■製造品出荷額等の推移

区分	製造品出荷額等(億円)						対全国シェア					
	昭和 61年	平成 3年	平成 8年	平成 13年	平成 18年	平成 21年	昭和 61年	平成 3年	平成 8年	平成 13年	平成 18年	平成 21年
全国	2,546,886	3,408,346	3,130,684	2,866,674	3,148,346	2,652,590	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
鶴見区	7,508	8,476	8,643	7,330	7,582	7,640	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%
神奈川区	7,208	7,870	2,616	2,083	2,567	2,241	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
川崎区	30,669	35,519	30,105	24,750	33,904	27,134	1.2%	1.0%	1.0%	0.9%	1.1%	1.0%
京浜3区	45,385	51,865	41,365	34,163	44,053	37,016	1.8%	1.5%	1.3%	1.2%	1.4%	1.4%

(出所)経済産業省「工業統計」

## 資料6 京浜3区の粗付加価値額と粗付加価値率

■京浜3区の粗付加価値率の推移



[粗付加価値額]

(単位：億円)

区分	昭和61年	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
1都3県	252,426	333,298	294,875	239,710	211,182	164,071
埼玉県	50,676	70,134	63,352	54,523	56,511	46,198
千葉県	36,747	47,622	47,726	38,086	38,328	32,056
東京都	79,492	101,274	86,303	73,754	45,240	32,800
神奈川県	85,512	114,268	97,494	73,346	71,103	53,017
2市	42,170	50,273	43,506	28,829	29,147	22,741
横浜市	19,167	26,576	22,967	16,462	16,199	12,613
川崎市	23,003	23,697	20,539	12,368	12,949	10,128
京浜3区	15,065	17,188	14,432	10,331	13,829	11,350
鶴見区	2,942	3,551	3,090	2,604	3,456	3,045
神奈川区	1,510	2,770	1,092	722	831	721
川崎区	10,612	10,867	10,251	7,005	9,542	7,584

[粗付加価値率]

区分	昭和61年	平成3年	平成8年	平成13年	平成18年	平成21年
1都3県	39.4%	40.4%	41.3%	39.1%	36.6%	34.9%
埼玉県	39.3%	39.4%	41.4%	39.1%	39.7%	39.2%
千葉県	37.5%	38.0%	39.7%	35.0%	29.5%	26.0%
東京都	43.1%	43.5%	43.9%	44.5%	43.7%	40.9%
神奈川県	37.2%	39.6%	39.9%	36.9%	35.3%	35.7%
2市	38.3%	38.6%	40.0%	34.6%	31.1%	33.6%
横浜市	37.1%	40.6%	41.6%	36.6%	33.1%	38.4%
川崎市	39.4%	36.5%	38.3%	32.3%	28.9%	29.2%
京浜3区	33.3%	33.1%	34.9%	30.2%	31.4%	30.7%
鶴見区	39.2%	41.9%	35.7%	35.5%	45.6%	39.9%
神奈川区	21.3%	35.2%	41.7%	34.7%	32.4%	32.2%
川崎区	34.6%	30.6%	34.0%	28.3%	28.1%	28.0%

(出所) 経済産業省「工業統計」

## 資料7 京浜臨海部の転換候補用地の状況

### ■遊休地・低未利用地の発生状況（発生見込み含む）

区分	業種	前回調査 (平成19年)		今回調査 (平成22年)		増減 (㎡)
		㎡	件	㎡	件	
新規	製造業	0	-	31,185	3	31,185
	その他の業種	0	-	40,000	1	40,000
解消	製造業	14,552	2	0	-	▲14,552
規模縮小	運輸・通信業	131,320	2	61,494	2	▲69,826
継続	その他の業種	135,000	1	135,000	1	0
合計		280,872	5	267,679	7	▲13,193

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

## 資料8 京浜臨海部の立地事業所の今後の展開意向

### ■今後の事業展開（複数回答）

(上段:件/下段:構成比(%))

今後の事業展開	合計	現状維持	現状機能の拡大	一部機能の転換	機能の削除	機能の付加	製品の転換	その他	無回答
合計	485	295	101	24	9	29	15	13	39
	100.0	60.8	20.8	4.9	1.9	6.0	3.1	2.7	8.0
製造業	198	111	47	6	3	15	13	8	15
	100.0	56.1	23.7	3.0	1.5	7.6	6.6	4.0	7.6
建設業	33	25	5	2	0	0	0	1	1
	100.0	75.8	15.2	6.1	0.0	0.0	0.0	3.0	3.0
電気・ガス・熱供給・水道業	3	2	0	0	0	1	0	0	0
	100.0	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
運輸・通信業	212	133	42	14	5	9	1	3	20
	100.0	62.7	19.8	6.6	2.4	4.2	0.5	1.4	9.4
リサイクル業	17	10	2	2	0	2	0	0	2
	100.0	58.8	11.8	11.8	0.0	11.8	0.0	0.0	11.8
その他	22	14	5	0	1	2	1	1	1
	100.0	63.6	22.7	0.0	4.5	9.1	4.5	4.5	4.5

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

### ■今後の用地展開（複数回答）

(上段:件/下段:構成比(%))

今後の用地展開	合計	現状維持	用地の拡大	用地の縮小	事業所の建て替え	事業所の移転	事業所の廃止	その他	無回答
合計	485	381	15	4	11	13	2	9	50
	100.0	78.6	3.1	0.8	2.3	2.7	0.4	1.9	10.3
製造業	198	161	8	2	4	7	1	3	12
	100.0	81.3	4.0	1.0	2.0	3.5	0.5	1.5	6.1
建設業	33	28	0	0	2	0	0	1	2
	100.0	84.8	0.0	0.0	6.1	0.0	0.0	3.0	6.1
電気・ガス・熱供給・水道業	3	3	0	0	0	0	0	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
運輸・通信業	212	161	6	2	4	4	1	2	32
	100.0	75.9	2.8	0.9	1.9	1.9	0.5	0.9	15.1
リサイクル業	17	14	1	0	0	0	0	1	1
	100.0	82.4	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	5.9
その他	22	14	0	0	1	2	0	2	3
	100.0	63.6	0.0	0.0	4.5	9.1	0.0	9.1	13.6

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

資料9 京浜臨海部の立地事業所の全社的位置づけと雇用動向

■事業所の機能（複数回答） (上段：件/下段：構成比(%))

事業所の機能	合計	本社	製造	物流	研究所	倉庫	支店	営業所	その他	無回答
合計	485	130	135	113	24	112	49	140	25	15
	100.0	26.8	27.8	23.3	4.9	23.1	10.1	28.9	5.2	3.1
製造業	198	75	124	20	19	20	11	35	6	4
	100.0	37.9	62.6	10.1	9.6	10.1	5.6	17.7	3.0	2.0
建設業	33	9	3	0	3	0	7	11	5	0
	100.0	27.3	9.1	0.0	9.1	0.0	21.2	33.3	15.2	0.0
電気・ガス・ 熱供給・水道業	3	0	0	0	0	0	1	0	2	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0
運輸・通信業	212	30	1	90	1	85	27	84	6	10
	100.0	14.2	0.5	42.5	0.5	40.1	12.7	39.6	2.8	4.7
リサイクル業	17	7	6	0	0	1	0	1	5	1
	100.0	41.2	35.3	0.0	0.0	5.9	0.0	5.9	29.4	5.9
その他	22	9	1	3	1	6	3	9	1	0
	100.0	40.9	4.5	13.6	4.5	27.3	13.6	40.9	4.5	0.0

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

■従業員増減の予定 (上段：件/下段：構成比(%))

従業員増減の 予定	合計	増員予定	減員予定	現状維持	未定	無回答
合計	485	56	7	218	160	44
	100.0	11.5	1.4	44.9	33.0	9.1
製造業	198	33	4	95	48	18
	100.0	16.7	2.0	48.0	24.2	9.1
建設業	33	7	1	10	13	2
	100.0	21.2	3.0	30.3	39.4	6.1
電気・ガス・ 熱供給・水道業	3	0	0	1	2	0
	100.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0
運輸・通信業	212	12	2	94	84	20
	100.0	5.7	0.9	44.3	39.6	9.4
リサイクル業	17	1	0	10	3	3
	100.0	5.9	0.0	58.8	17.6	17.6
その他	22	3	0	8	10	1
	100.0	13.6	0.0	36.4	45.5	4.5

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

■従業員増減の予定 (上段：件/下段：構成比(%))

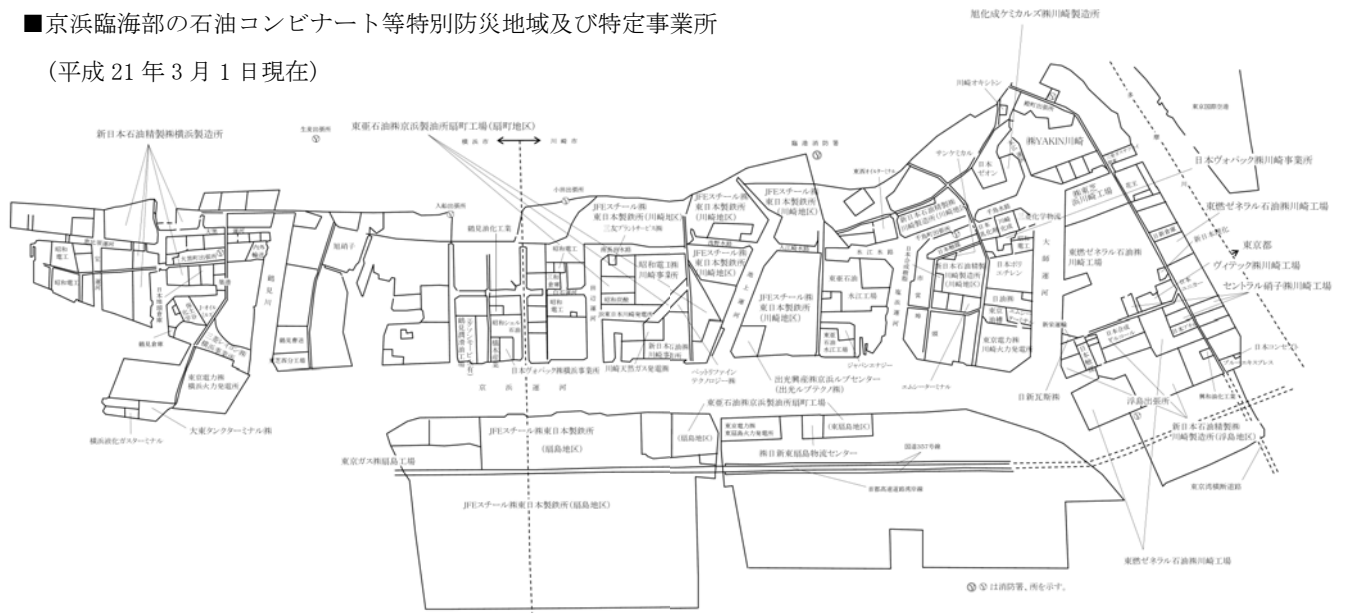
増員予定の職種	無回答除	製造従事者 ・作業員 ・運転手等	事務職	営業職	技術・研究 開発職	その他
合計	56	31	9	12	16	5
	100.0	55.4	16.1	21.4	28.6	8.9
製造業	33	20	6	7	13	1
	100.0	60.6	18.2	21.2	39.4	3.0
建設業	7	2	0	0	3	3
	100.0	28.6	0.0	0.0	42.9	42.9
電気・ガス・熱供 給・水道業	0	0	0	0	0	0
	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
運輸・通信業	12	8	3	2	0	1
	100.0	66.7	25.0	16.7	0.0	8.3
リサイクル業	1	1	0	0	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	3	0	0	3	0	0
	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0

(出所)京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」(平成23年3月)

資料 10 京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域

■京浜臨海部の石油コンビナート等特別防災地域及び特定事業所

(平成 21 年 3 月 1 日現在)



(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」(平成 21 年 3 月)

■京浜臨海部の特定事業所数

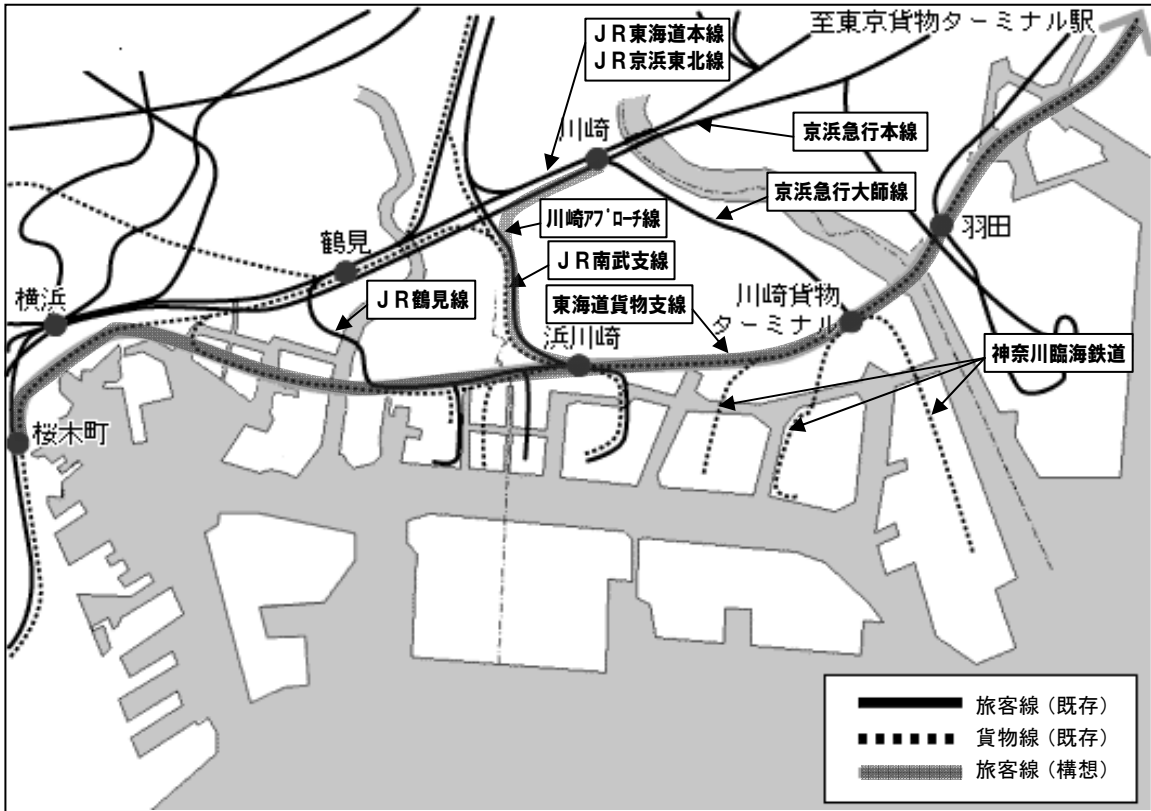
(平成 20 年 4 月 1 日現在)

区分	特定事業所数	第一種事業所	第二種事業所
京浜臨海地区	77	39	38
横浜市	22	11	11
川崎市	55	28	27

(出所) 神奈川県「神奈川県石油コンビナート等防災計画」(平成 21 年 3 月)

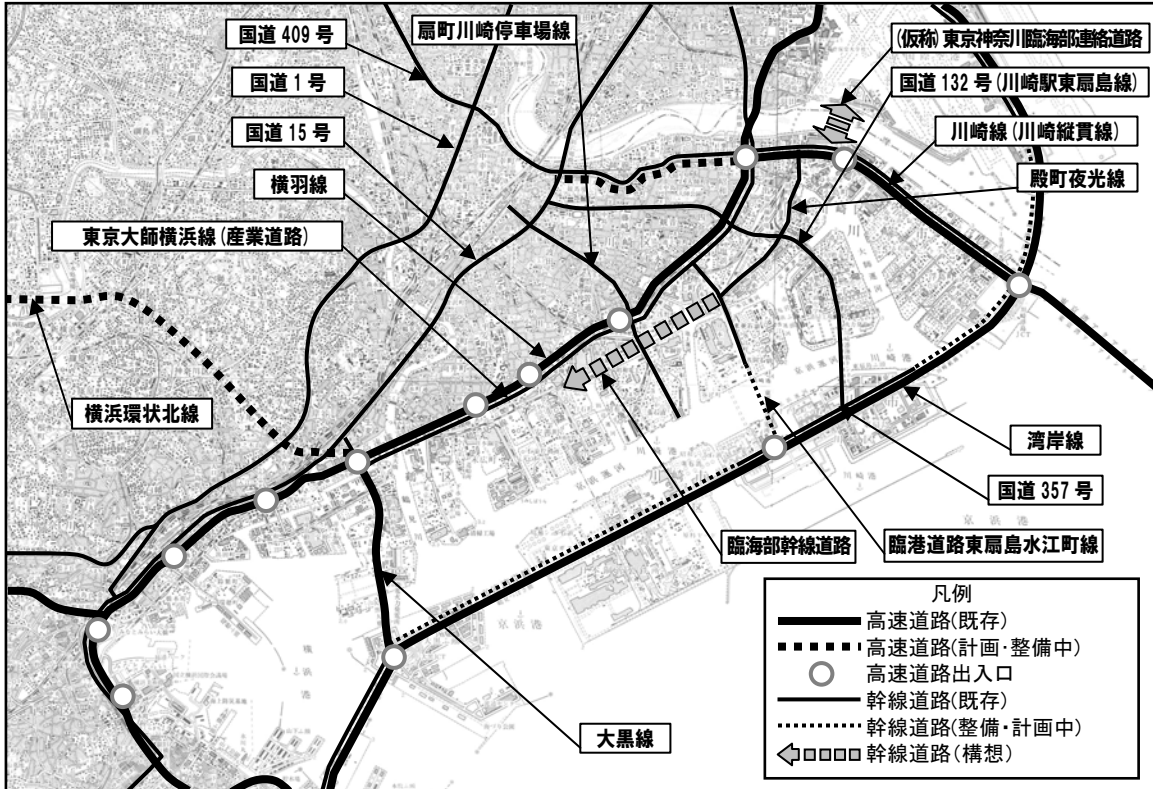
資料 11 京浜臨海部の交通基盤の現状及び計画

■京浜臨海部の鉄道路線



(出所)京浜臨海部再編整備協議会資料を基に作成

■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

資料 12 京浜臨海部の立地事業所の基盤整備に対する要望

■公共インフラの整備や事業に対する希望（複数回答）

（上段：件/下段：構成比

（%）

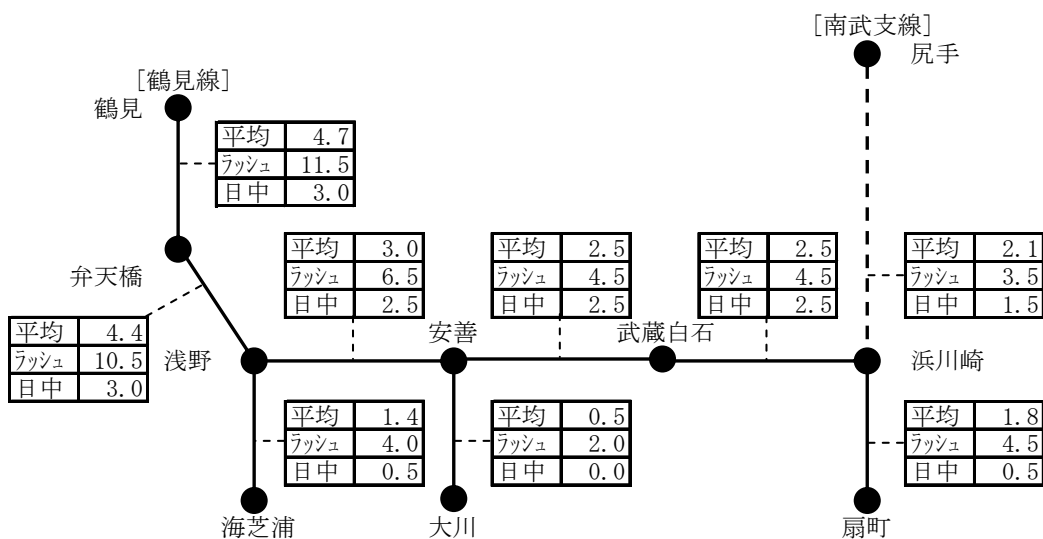
公共インフラの整備や事業に対する希望	合計	道路関連	鉄道関連	バス関連	上下水道関連	工業用水関連	ガス・電気関連	その他	無回答
合計	485	210	81	105	30	28	21	22	150
	100.0	43.3	16.7	21.6	6.2	5.8	4.3	4.5	30.9
製造業	198	74	31	31	19	21	10	12	67
	100.0	37.4	15.7	15.7	9.6	10.6	5.1	6.1	33.8
建設業	33	15	12	6	4	1	1	0	8
	100.0	45.5	36.4	18.2	12.1	3.0	3.0	0.0	24.2
電気・ガス・熱供給・水道業	3	1	0	1	0	0	0	1	1
	100.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3
運輸・通信業	212	103	32	58	5	2	9	7	63
	100.0	48.6	15.1	27.4	2.4	0.9	4.2	3.3	29.7
リサイクル業	17	9	1	3	1	3	0	0	4
	100.0	52.9	5.9	17.6	5.9	17.6	0.0	0.0	23.5
その他	22	8	5	6	1	1	1	2	7
	100.0	36.4	22.7	27.3	4.5	4.5	4.5	9.1	31.8

（出所）京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部立地企業動向調査 報告書」（平成 23 年 3 月）

### 資料 13 鶴見線・南武支線の列車本数

■鶴見線・南武支線の列車本数(平成 23 年 10 月現在)

(単位：本/h)



(出所) J R 東日本ホームページ

(注) 平均：1 日の総本数/運行時間 (始発～終電、鶴見線は 5 時～23 時(19 時間)、南武支線は 5～22 時(18 時間))

ラッシュ：7～8 時台の本数/2 時間 (鶴見線は鶴見駅発車時刻、南武支線は尻手駅発車時刻)

日中：11～14 時台の本数/4 時間

参考 行き先別列車本数(平成 23 年 10 月現在)

(単位：本)

路線名	行き先	総本数	7～8 時台	11～14 時台
鶴見線	鶴見→弁天橋	9	2	—
	鶴見→海芝浦	26	8	2
	鶴見→大川	9	4	—
	鶴見→浜川崎	13	—	8
	鶴見→扇町	33	9	2
	弁天橋→海芝浦	1	—	—
	弁天橋→武蔵白石	1	—	—
	弁天橋→扇町	1	—	—
	計	93	23	12
南武支線	尻手→浜川崎	37	7	6

(出所) J R 東日本ホームページ

### 資料 14 京浜臨海部の緑地面積・緑地面積率

■京浜臨海部における特定工場の緑地面積(平成 23 年 8 月現在)

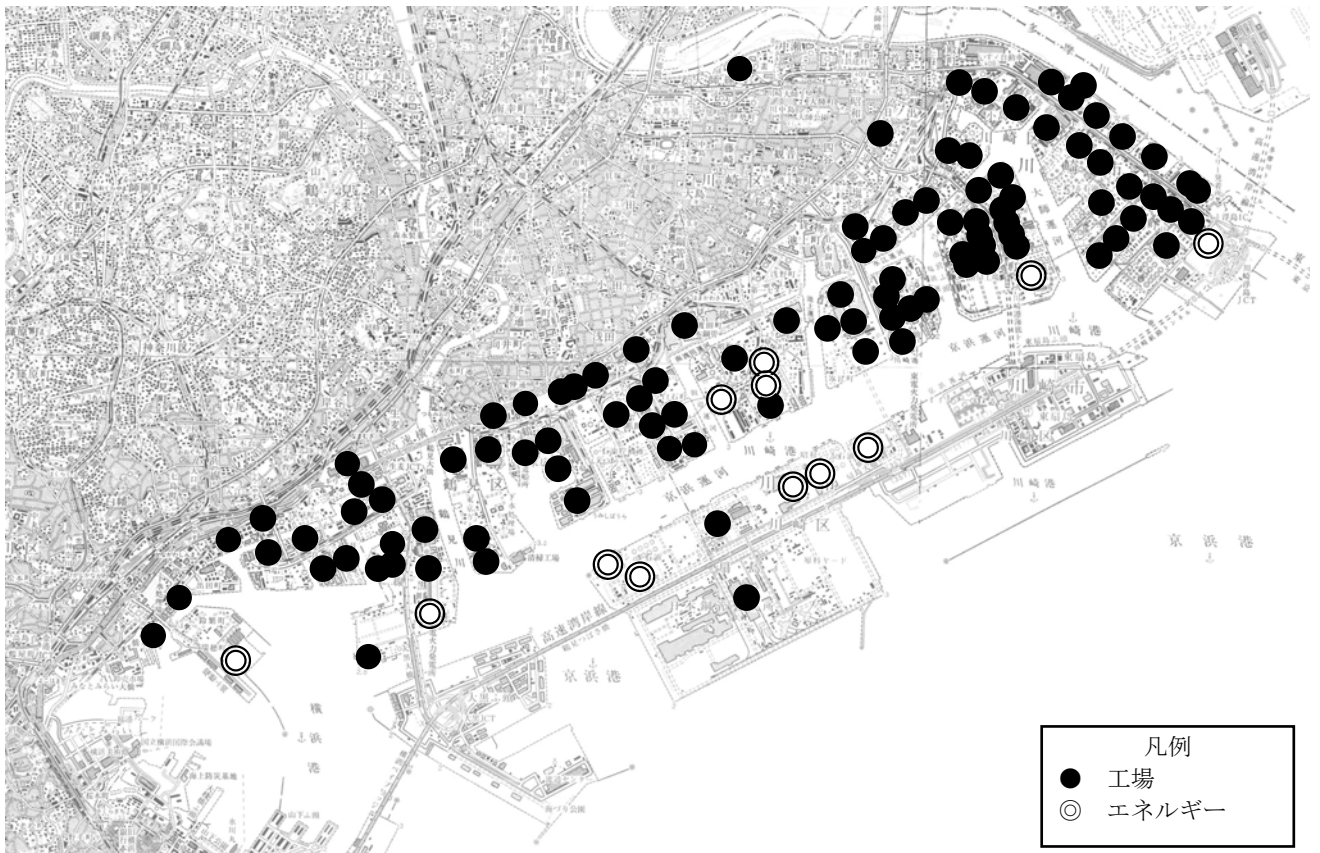
区分	工場数	敷地面積 (㎡)	緑地面積 (㎡)	緑地面積率 (%)
横浜臨海部	30	3,594,774	360,254	10.0
川崎臨海部	79	15,692,901	1,628,070	10.4

(出所) 横浜市、川崎市



資料 15 京浜臨海部の工場・研究機関の分布

■京浜臨海部の主な工場等の分布



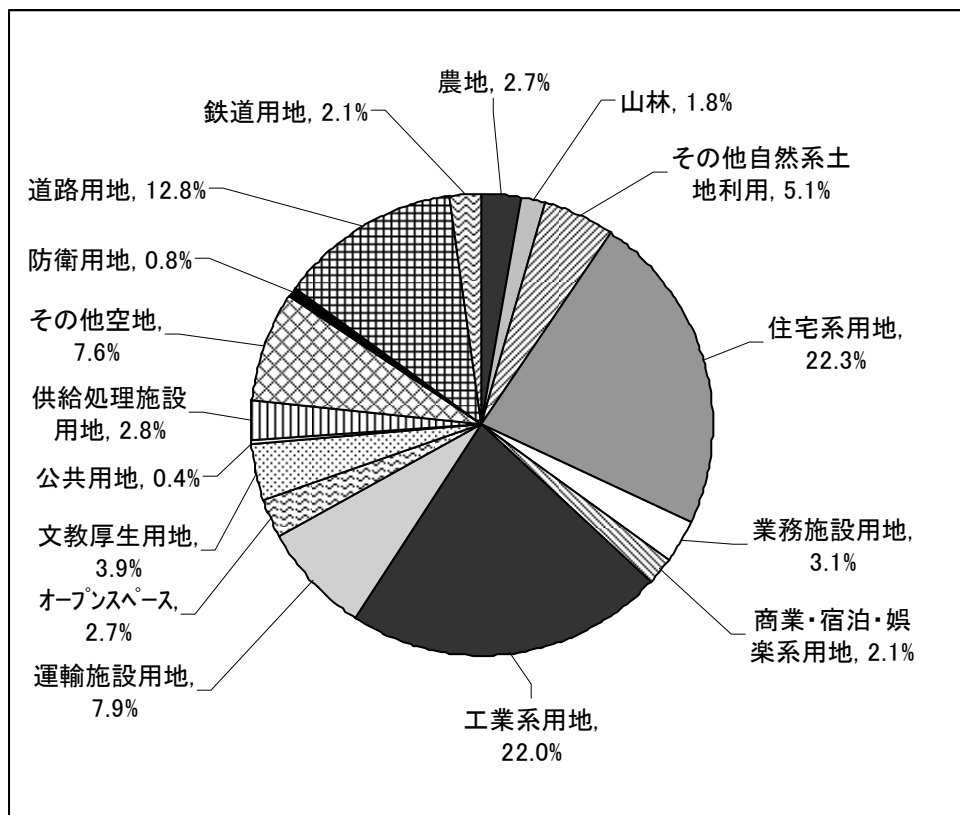
■京浜臨海部の主な研究機関の分布



(出所)京浜臨海部再編整備協議会「横浜・川崎 臨海部工場立地図 (平成 22 年 3 月現在)」を基に作成

資料 16 京浜臨海部の土地利用構成の現況

■京浜3区における土地利用構成(平成17年)



区分	農地	山林	その他 自然系 土地利用	住宅系 用地	業務施設 用地	商業・宿泊 娯楽系 用地	工業系 用地	運輸施設 用地	
面積(ha)	257.6	173.5	491	2152.6	295.9	200.8	2124.9	759.4	
比率	2.7%	1.8%	5.1%	22.3%	3.1%	2.1%	22.0%	7.9%	
区分	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 空地	防衛用地	道路用地	鉄道用地	合計
面積(ha)	260.1	372.5	37.2	271.1	734.4	74.2	1233.4	202.4	9641
比率	2.7%	3.9%	0.4%	2.8%	7.6%	0.8%	12.8%	2.1%	100.0%

(出所) 神奈川県「都市計画基礎調査」

京浜臨海部における動向分析調査

平成 23 年 11 月

委託者 京浜臨海部再編整備協議会

受託者 株式会社浜銀総合研究所