

# 京浜臨海部立地企業動向調査

報 告 書

平成 2 3 年 3 月

京浜臨海部再編整備協議会



# 目 次

I.	京浜臨海部立地企業動向調査概要	1
1.	調査の目的	1
2.	実施主体	1
3.	調査方法	1
4.	調査項目	2
II.	アンケート調査結果	4
1.	調査結果の概要	4
2.	回答事業所の概要	6
(1)	経営組織	6
(2)	業種	6
(3)	資本金・出資金	9
(4)	従業員規模	10
(5)	操業開始年	11
(6)	面積（全敷地面積）	13
(7)	事業用地の所有形態	14
(8)	建築面積	16
(9)	建築年数	17
3.	事業所の現状	19
(1)	事業所の機能	19
(2)	機能の転換・付加・削除	21
(3)	現在地での操業経緯	22
4.	従業員数の動向	24
(1)	従業員総数の推移	24
(2)	正規従業員数の推移	26
(3)	非正規従業員数の推移	28
(4)	研究者数の推移	30
(5)	今後3年程度における従業員の増減予定	30
(6)	増員予定の職種	32
5.	経営状況	34
(1)	過去3年間における売上高（製造品出荷額）の推移	34
(2)	経常利益の推移	34
(3)	売上高増減の理由	35
(4)	設備投資の状況	39
(5)	行った設備投資の内容	41
(6)	今後の事業展開	42
(7)	今後の事業展開における課題	44
(8)	導入予定機能	46
(9)	用地展開	46
(10)	遊休地・低未利用地	47
(11)	今後の用地取得意向	50

6.	取引先の状況 .....	50
(1)	発注先企業の所在地 .....	50
(2)	発注している理由 .....	52
7.	京浜臨海部に立地しているメリット・デメリット .....	55
(1)	京浜臨海部に立地しているメリット .....	55
(2)	京浜臨海部に立地しているデメリット .....	58
8.	各分野における取組みについて .....	61
(1)	環境問題に関する取組み .....	61
(2)	環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由 .....	64
(3)	環境に係る地域貢献に関する取組み .....	66
(4)	企業間連携に関する取組み .....	69
(5)	企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由 .....	71
(6)	防災に関する取組み .....	73
(7)	防災に取り組む上での課題や取り組まれていない理由 .....	76
(8)	市民との共生に関する取組み .....	78
(9)	市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由 .....	80
9.	臨海部全般及び行政（神奈川県・横浜市・川崎市）の行っている支援策や法律・条例等につ いて .....	82
(1)	羽田空港の再拡張・国際化によるメリット .....	82
(2)	羽田空港の再拡張・国際化によるデメリット .....	84
(3)	羽田空港の再拡張・国際化に期待すること .....	86
(4)	行政に対する希望 .....	86
(5)	公共インフラの整備や事業に対する希望 .....	90
(6)	事業に当たって支障となっていること・行政の施策に対する要望・その他 .....	93
III.	<b>ヒアリング調査結果</b> .....	95
1.	事業所に対するヒアリング結果 .....	95
2.	関係団体に対するヒアリング結果 .....	98
	<b>&lt;巻末資料&gt; アンケート調査票</b> .....	103

# 1. 京浜臨海部立地企業動向調査概要

## 1. 調査の目的

本調査は、京浜臨海部に立地する製造業、運輸・通信業、建設業、電気・ガス・熱供給・水道業の事業所（約770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今後の取組みの方向性の検討に資することを目的として実施した。

概ね、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（-1区域図参照））

## 2. 実施主体

京浜臨海部再編整備協議会（神奈川県、横浜市、川崎市）

## 3. 調査方法

### 【アンケート調査】

調査員によるアンケート調査票の留置きと回収。希望によって郵送も可。

アンケート調査票は対象者自記入。

	今回調査	前回調査	前々回調査
調査対象	769事業所	854事業所	868事業所
調査時期	平成22年10月～11月	平成19年10月～12月	平成16年9月～平成17年2月
回収数	485	327	581
回収率	63.1%	38.3%	66.9%

### 【ヒアリング調査】

京浜臨海部に立地する事業所及び京浜臨海部に関係する団体に対してヒアリングを実施した。

（事業所）

先に事業所に対して実施し、取りまとめたアンケート調査の結果を踏まえ選定した事業所（川崎市域3事業所、横浜市域2事業所）

（関係団体）

横浜商工会議所、川崎商工会議所、特定非営利活動法人産業・環境創造リエゾンセンター、神奈川県経済同友会、川崎信用金庫ほか協議会が必要とする団体

（調査時期）

平成22年12月～平成23年1月

#### 4. 調査項目

##### 【アンケート調査】

(1) 事業所の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 操業開始年、経営組織、資本金・出資金、事業所面積</li> <li>・ 事業所用地の所有形態、営業（操業）状況</li> <li>・ 主な製造品・取り扱い製品、研究対象、業種</li> </ul>
(2) 事業所の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業所の機能、機能の転換・付加・削除の状況</li> <li>・ 従業員数、従業員増減の予定・計画</li> <li>・ 売上高、経常利益の推移、売上高の増減の理由</li> <li>・ 新たな設備投資</li> <li>・ 今後の事業展開、事業展開における課題、今後の用地展開</li> <li>・ 発注企業の主な所在地</li> <li>・ 京浜臨海部に立地しているメリット・デメリット</li> </ul>
(3) 事業所内の土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遊休地・低未利用地の状況、理由、期間、今後の利用予定</li> <li>・ 遊休地・低未利用地の発生見込み</li> <li>・ 用地取得の見込みの有無</li> </ul>
(4) 事業所の各分野における取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境問題に関する取組み、課題、地域貢献に関する取組み</li> <li>・ 企業間連携に関する取組み、課題</li> <li>・ 防災に関する取組み、課題</li> <li>・ 市民との共生に関する取組み、課題</li> </ul>
(5) 京浜臨海部全般及び支援策や法律・条例等について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 羽田空港の再拡張・国際化によるメリット、デメリット</li> <li>・ 行政に対する希望</li> <li>・ 公共インフラの整備や事業に対する希望・その他</li> </ul>

##### 【ヒアリング調査】

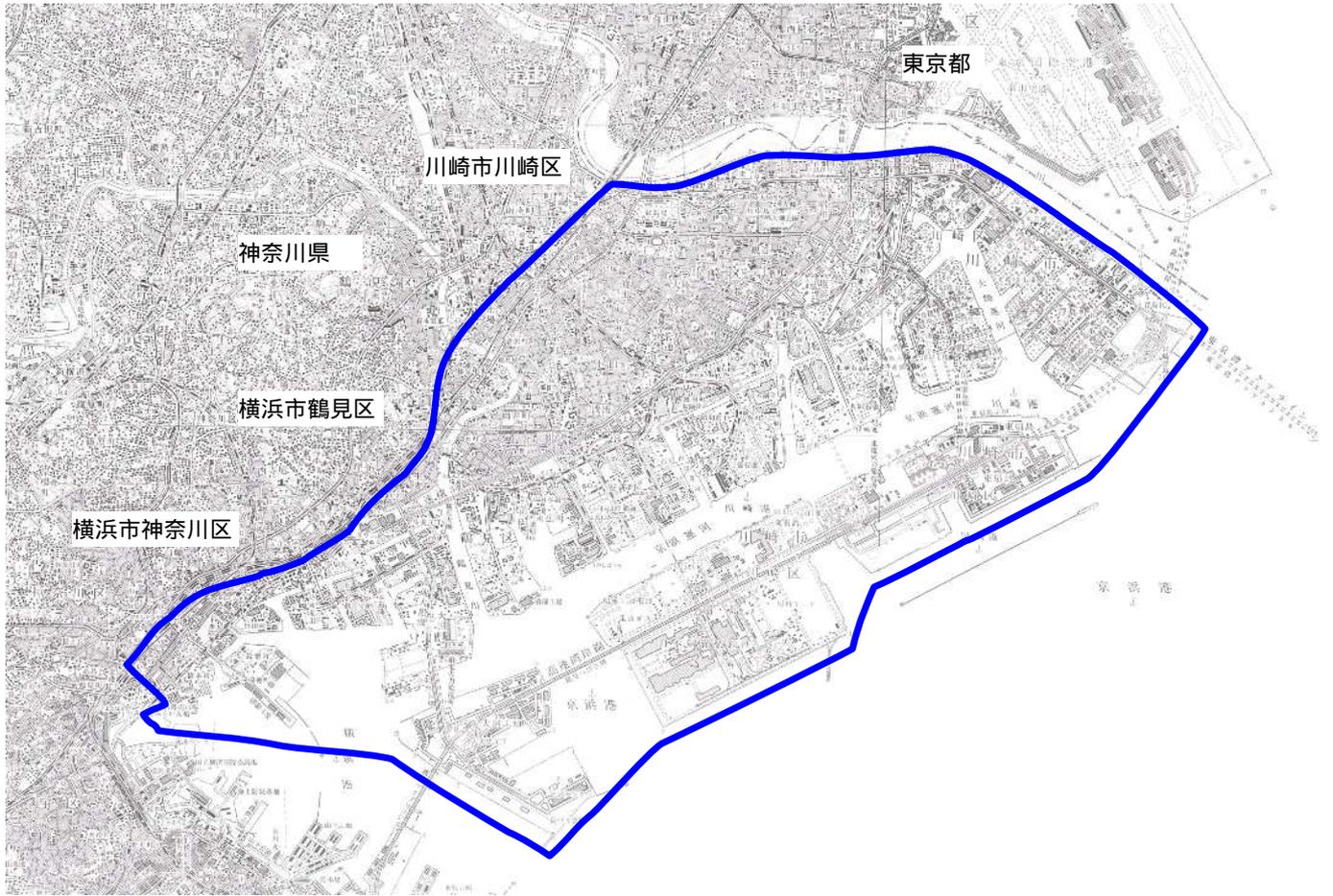
###### (事業所に対する主なヒアリング項目)

- ・ 事業内容
- ・ 京浜臨海部立地のメリット・デメリット
- ・ 経営上の課題
- ・ 環境問題への取組み
- ・ 羽田空港再拡張・国際化による効果や影響
- ・ その他

###### (関係団体に対する主なヒアリング項目)

- ・ 京浜臨海部の現況や課題に対する認識
- ・ 各団体による立地企業に対する取組み
- ・ 遊休地や未利用地の状況に対する認識
- ・ 環境問題への取組みに対する認識
- ・ 羽田空港再拡張・国際化による効果や影響

-I- 1 京浜臨海部区域図



## II. アンケート調査結果

### 1. 調査結果の概要

#### (1) 回答事業所の概要

- ・ 業種としては、「製造業」、「運輸・通信業」、従業員規模は「50人未満」の事業所からの回答が多くを占めている。
- ・ 操業開始年は、「1960年代以前」、全敷地面積は「3,000㎡未満」、建築面積は「500㎡未満」が最も多く、用地の所有形態は「自社所有」の割合が「全部借地」より若干高くなっている。

#### (2) 現在の事業所の機能

- ・ 事業所の機能は、「営業所」、「製造」、「本社」が主な機能であり、「倉庫」のウェイトが前回調査に比べて下がっている。操業経緯は、「他の地域から全面的に移転した」が6割、「操業開始時から現在地で操業」は3割となっている。

#### (3) 従業員数の動向

- ・ 過去3年の従業員総数は、平成19年から平成20年には増加したが、平成21年には減少した。
- ・ 正規従業員数では減少傾向が続いているが、正規従業員のうちの研究者数は増加傾向であった。非正規従業員数は、平成19年から平成20年には増加したが、平成21年には減少した。
- ・ 今後3年程度における従業員の増減予定は、前回調査に比べ「未定」と「現状維持」が増加し、「増員予定」、「減員予定」が低下した。
- ・ 増員予定の職種としては、「製造従業者・作業員・運転手等」、「技術・研究開発職」、「営業職」の順であった。

#### (4) 経営状況

- ・ 過去3年の売上高（製造品出荷額）は減少傾向にあり、経常利益の推移では「減少している」事業所が半数近くを占め、「増加している」、「概ね横ばい」は前回調査に比べ減少している。
- ・ 売上高増減の理由としては、「景気変動」が顕著に高くなっているが、経常利益が「増加している」事業所では、他に「物流合理化」、「市場開拓」、「営業力強化」を理由としてあげている。

#### (5) 設備投資

- ・ 設備投資を「行った」事業所は前回調査に比べ減少し、「行っていない」事業所が増加しており、設備投資の内容は、「設備増設」、「設備新設」、「施設増設」の順であった。

#### (6) 今後の事業展開

- ・ 今後の事業展開としては、「現状維持」が最も多く、次いで「現状機能の拡大」、「機能の付加」となっている。
- ・ 今後の事業展開における課題としては、「経費削減」が最も多く、次いで「人材不足」となっている。

#### (7) 発注先企業

- ・ 発注先企業の所在地は、「横浜市」が最も多く、次いで「川崎市」、「神奈川県を除く東京近郊」の順となっている。
- ・ 発注している理由は、「取引関係が長い」が半数近くを占め、次いで「製品や資材等の特殊性から発注する必然性がある」、「価格が安い」の順となっている。

#### (8) 京浜臨海部に立地しているメリット・デメリット

- ・ メリットとしては、「高速道路近接」が最も多く、次いで「首都圏市場がある」、「港湾近接」の順となっている。
- ・ デメリットとしては、「鉄道アクセスが悪い」が最も多く、次いで「地価が高い」、「人材が得にくい」の順となっている。

( 9 ) 各種取組みの状況

- ・ 環境問題に関する取組みは、「ISO14001 を取得」が最も多く、次いで「省エネの担当者設置」、「グリーン調達を実施」の順となっている。
- ・ 環境問題に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は、「かなりの資金が必要」と「人材が不足」が最も多く、次いで「担当する部署がない」、「取り組むメリットが不明確」、「社員の意識が統一しにくい」の順となっている。
- ・ 環境に係る地域貢献に関する取組みは、「駐車中のアイドリング禁止」が最も多く、次いで「定期的にごみ拾いを実施」、「荷待ちの路上駐車を増やさないために事業所内に駐車場を設けている」の順となっている。
- ・ 企業間連携に関する取組みは、「他企業と定期的に情報交換をしている」が最も多く、次いで「他企業と施設・設備を共同で利用している」、「他企業の製品等と共同輸送を行っている」の順となっている。
- ・ 企業間連携に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は、「連携のメリットがあまり感じられない」が最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」、「自社と連携先との経営計画の調整が難しい」の順となっている。
- ・ 防災に関する取組みは、「防災訓練を定期的に行っている」が最も多く、次いで「建築物を耐震化している」、「防災備蓄用倉庫等がある」の順となっている。
- ・ 防災に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は、「訓練のために必要な時間の余裕がない」が最も多く、次いで「災害の種類や程度の想定が難しい」、「かなりの資金が必要」の順となっている。
- ・ 市民との共生に関する取組みは、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が最も多く、次いで「インターンシップの実施」、「見学会や職場体験等の受け入れをしている」の順となっている。
- ・ 市民との共生に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は、「時間的余裕がない」が最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」、「人材が不足」の順となっている。

( 10 ) 臨海部全般及び行政の支援策や法律・条例等について

- ・ 羽田空港の再拡張・国際化によるメリットは、「海外との交流がより便利になる」が最も多く、次いで「現在の事業が拡大できる」、「新しい事業が展開できる」の順となっている。
- ・ 羽田空港の再拡張・国際化によるデメリットは、「道路の混雑が増加する」が最も多く、次いで「騒音が多くなる」、「同業種間競争が激化する」の順となっている。
- ・ 羽田空港の再拡張・国際化に期待することは、産業の活性化や交通の利便性向上、下水道や生活関連のインフラ整備の進展につながることを期待している意見が多い。
- ・ 行政に対する希望は、「規制緩和・弾力的運用」が最も多く、次いで「投資に係る税制優遇」、「投資への助成・融資」の順となっている。
- ・ 公共インフラの整備や事業に対する希望は、「道路関連」が最も多く、次いで「バス関連」、「鉄道関連」の順となっている。
- ・ 自由記述では、道路関連では「渋滞の緩和」に関するもの、鉄道関連、バス関連では本数の増便など、「ダイヤ改正」に関するものが多くなっている。

## 2. 回答事業所の概要

### (1) 経営組織

経営組織は、「法人経営」が 92.4% (448 件) を占め、次いで「個人経営」が 1.4% (7 件) となっている (図表 -1)。

### (2) 業種

業種は、「運輸・通信業」が 43.7% (212 件) で最も多く、次いで「製造業」が 40.8% (198 件)、「建設業」が 6.8% (33 件) の順であった。

前回調査と比較すると、「運輸・通信業」が 41.3% から 3.3 ポイント、「建設業」が 5.5% から 1.3 ポイント増加し、「電気・ガス・熱供給・水道業」が 2.4% から 1.8 ポイント、「製造業」が 41.3% から 0.5 ポイント減少した。

なお、今回調査初めて特掲した「リサイクル業」は 3.5% (17 件) であった (図表 -2)。

地区別にみると、横浜市では、「運輸・通信業」が 54.7% (105 件) で最も多く、次いで「製造業」が 33.9% (65 件)、「建設業」が 7.3% (14 件) であった。川崎市では、「製造業」が 45.4% (133 件) で最も多く、次いで「運輸・通信業」が 36.5% (107 件)、「建設業」が 6.5% (19 件) であった (図表 -3)。

全体の 4 割を占める製造業の内訳をみると、「金属製品」が 16.7% (33 件) で最も多く、次いで「化学工業・医薬品」が 13.1% (26 件)、「鉄鋼」が 7.6% (15 件) の順であった。

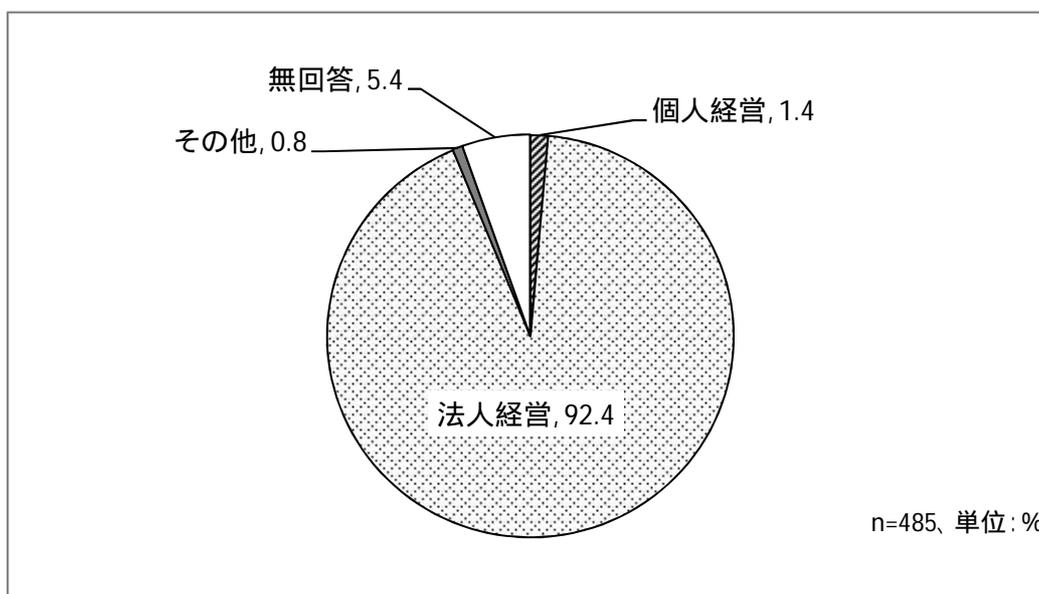
前回調査と比較すると、「輸送用機械器具」が 1.5% から 4.5% (9 件) と 3 ポイント、「金属製品」が 15.6% から 16.7% (33 件) と 1.1 ポイント増加し、「プラスチック製品」が 5.9% から 3.0% (6 件) と 2.9 ポイント、「窯業・土石製品」が 6.7% から 4.0% (8 件) と 2.7 ポイント減少している。

製造業を「食品他」、「素材系」、「電気・機械系」に分類すると、「素材系」が 53.5% (106 件) で最も多く、次いで「電気・機械系」が 32.3% (64 件)、「食品他」が 14.1% (28 件) の順であった。

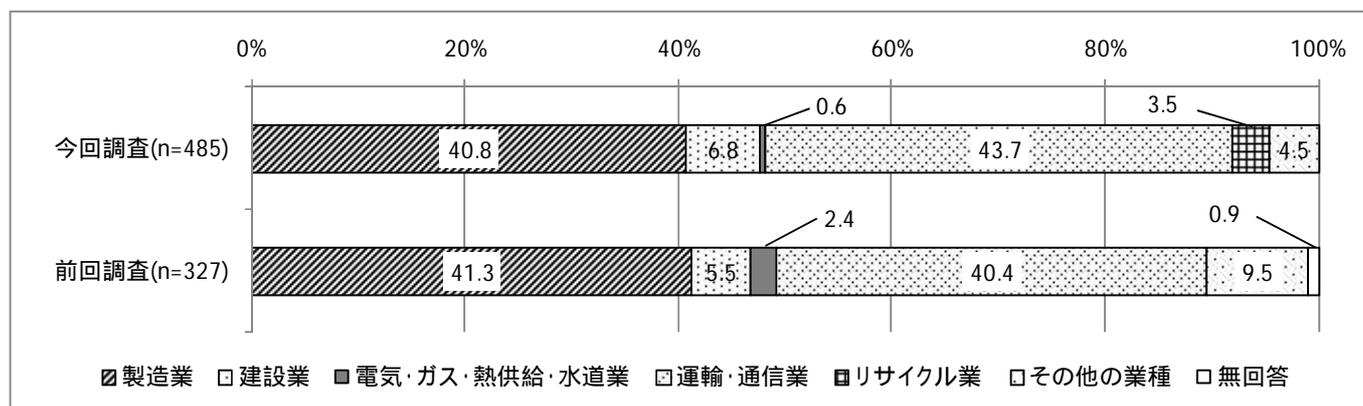
これを前回調査と比較すると、「電気・機械系」が 25.9% から 6.4 ポイント、「食品他」が 13.4% から 0.7 ポイント増加し、「素材系」が 60.7% から 7.2 ポイント減少している (図表 -4)。

地区別にみると、横浜市では、「電気・機械系」が 46.2% (30 件) で最も多く、次いで「素材系」が 33.8% (22 件)、「食品他」が 20.0% (13 件) であった。川崎市では、「素材系」が 63.2% (84 件) で最も多く、次いで「電気・機械系」が 25.6% (34 件)、「食品他」が 11.3% (15 件) の順であった (図表 -5)。

図表 II-1 経営組織

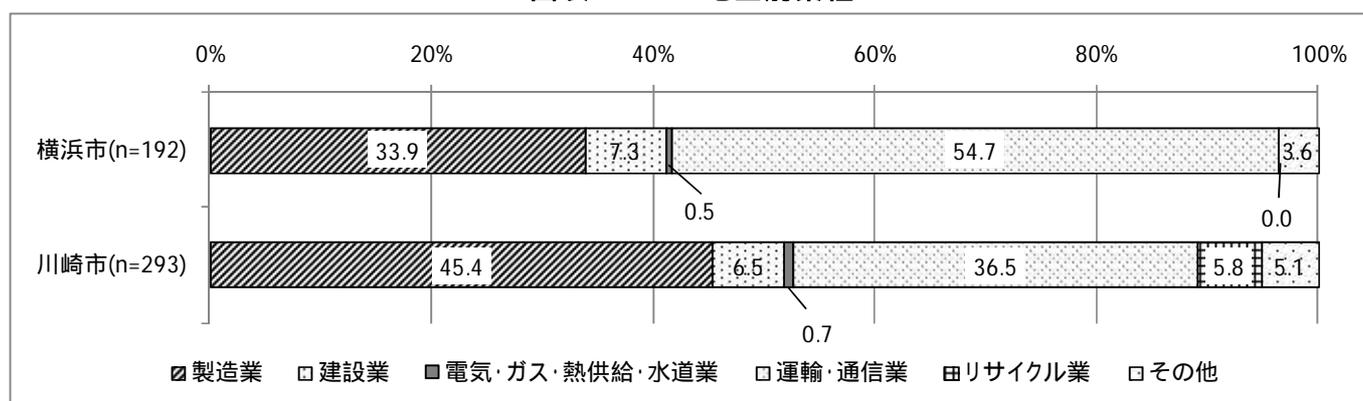


図表 II-2 業種

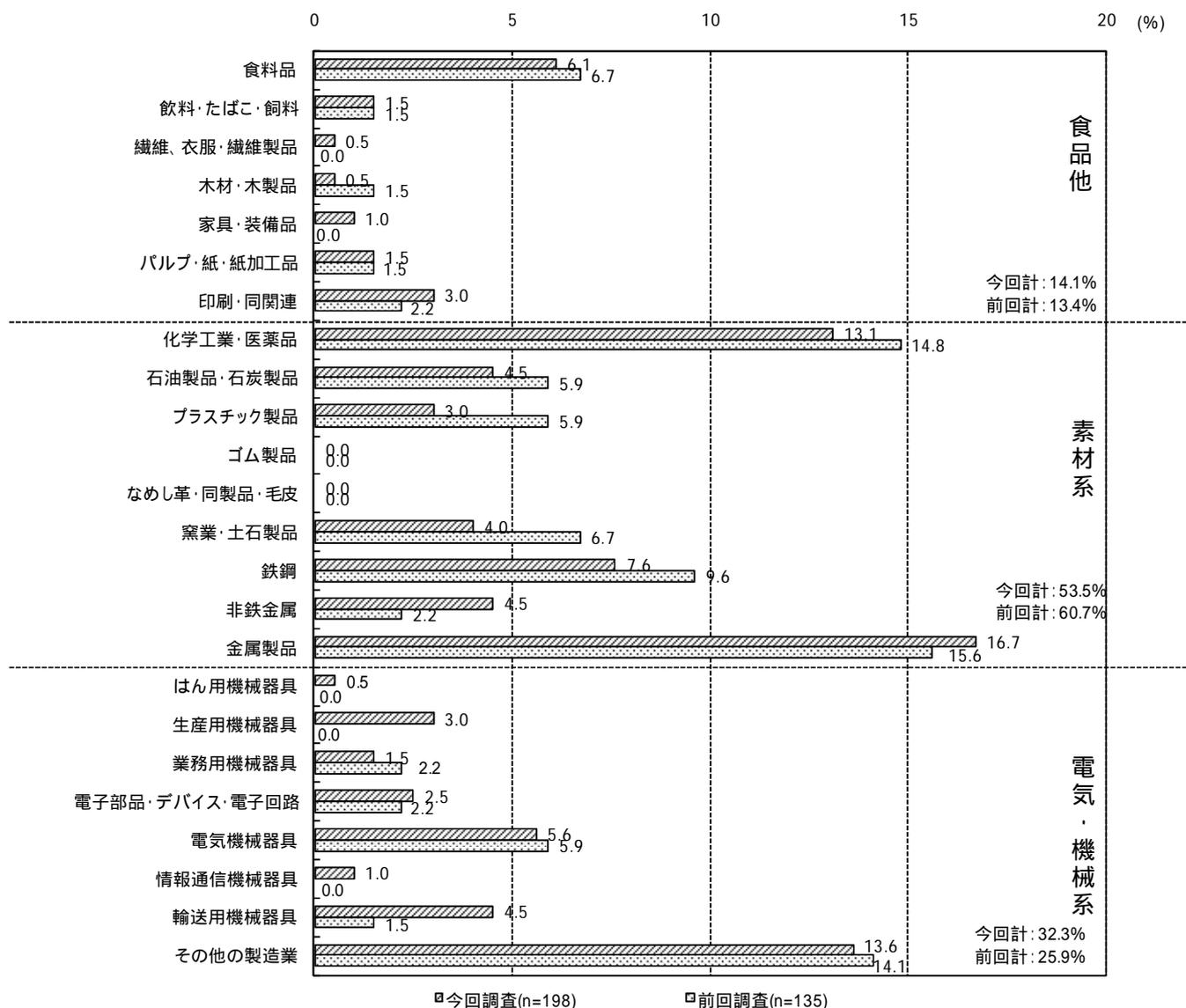


リサイクル業は、前回は項目なし

図表 II-3 地区別業種

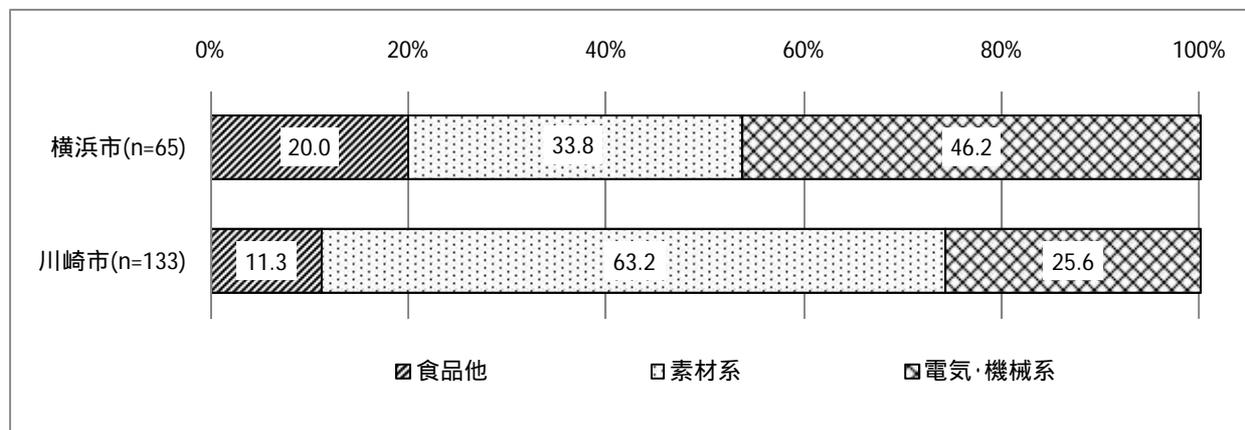


図表 II-4 製造業の内訳



：前回調査時点の「一般機械器具製造業」「精密機器器具製造業」「その他の製造業」については、日本標準産業分類の平成19年11月改定により、「はん用機械器具製造業」「生産用機械器具製造業」「業務用機械器具製造業」への分類変更があったため、再編して計上した。

図表 II-5 地区別製造業の内訳



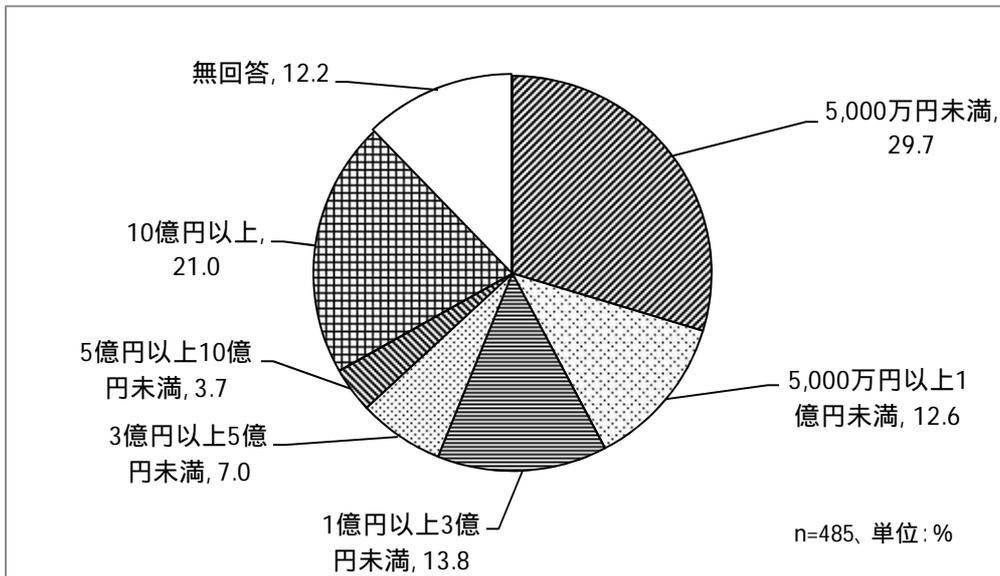
(3) 資本金・出資金

資本金・出資金は、「5,000万円未満」が29.7%（144件）で最も多く、次いで「10億円以上」が21.0%（102件）、「1億円以上3億円未満」13.8%（67件）の順であった（図表 -6）。

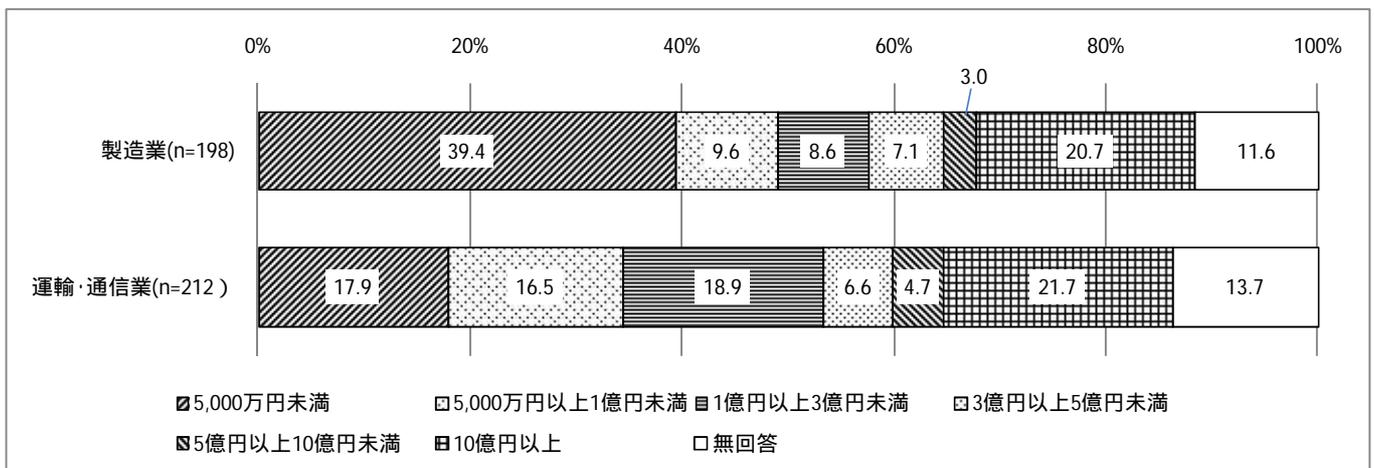
事業所数の多い製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「5,000万円未満」が39.4%（78件）で最も多く、次いで「10億円以上」20.7%（41件）、「5,000万円以上1億円未満」9.6%（19件）の順であった。運輸・通信業では、「10億円以上」が21.7%（46件）で最も多く、次いで「1億円以上3億円未満」18.9%（40件）、「5,000万円未満」17.9%（38件）の順であった。製造業では資本金規模の小さい事業所の割合が高く、運輸・通信業では割合の偏りが少なくなっている（図表 -7）。

地区別にみると、横浜市では、「10億円以上」が28.1%（54件）で最も多く、次いで「5,000万円未満」20.3%（39件）、「5,000万円以上1億円未満」15.1%（29件）の順となっている。川崎市では、「5,000万円未満」が35.8%（105件）で最も多く、次いで「10億円以上」16.4%（48件）、「1億円以上3億円未満」14.3%（42件）となっている（図表 -8）。

図表 II-6 資本金・出資金

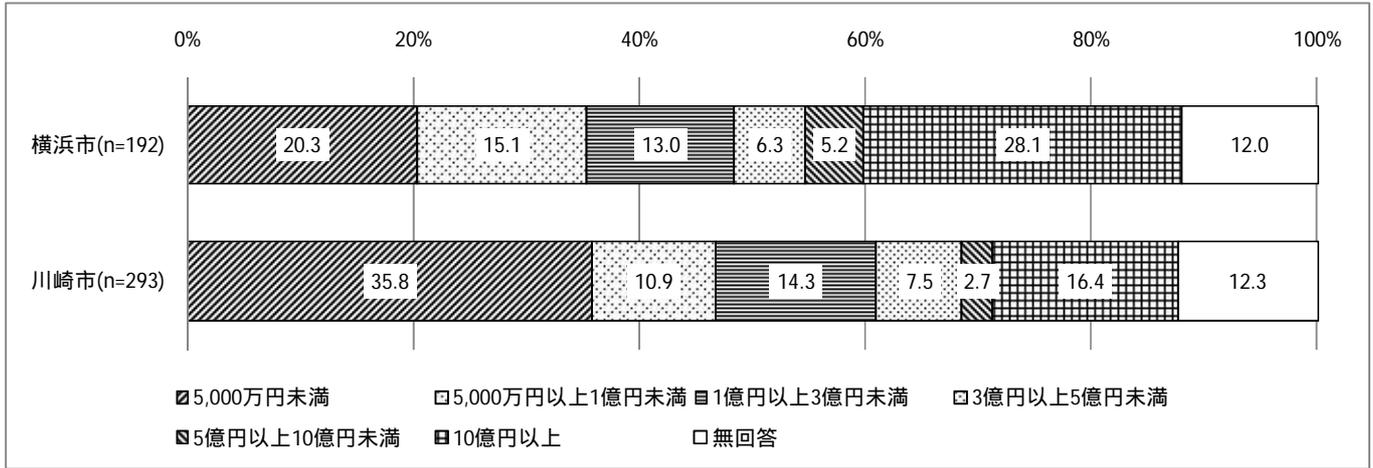


図表 II-7 業種別資本金・出資金



注：業種別では、製造業、運輸・通信業以外の業種では、サンプル数が少なく、秘匿扱いとなるため集計を行っていない（以下同様）。

図表 II-8 地区別資本金・出資金



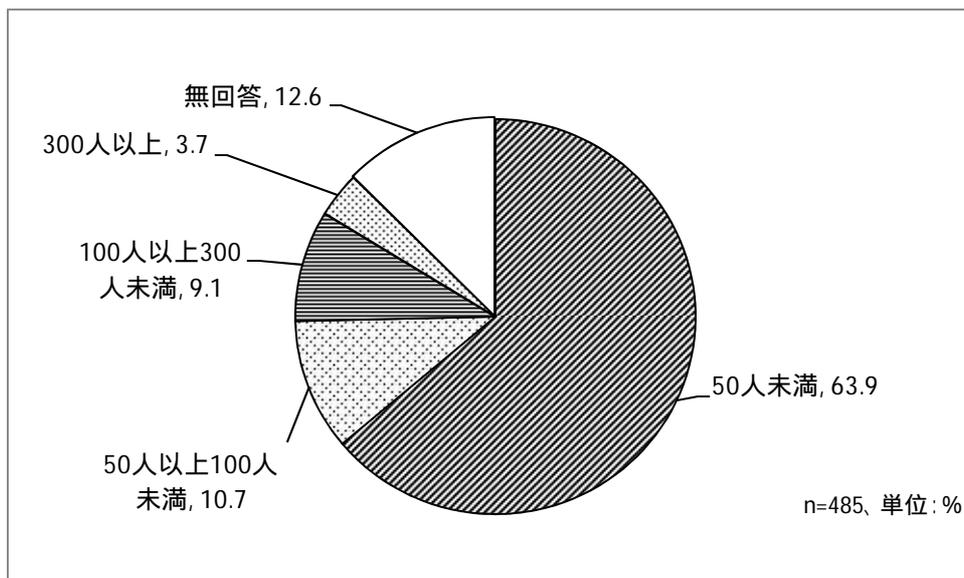
(4) 従業員規模

平成21年時点の従業員規模をみると、「50人未満」が63.9%（310件）を占め、次いで「50人以上100人未満」10.7%（52件）、「100人以上300人未満」9.1%（44件）の順となっている（図表-9）。

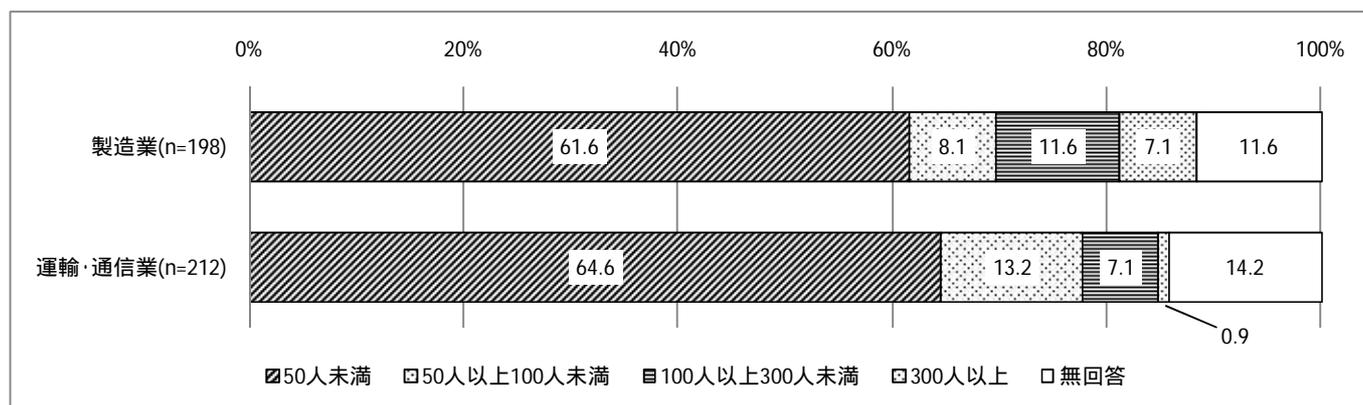
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では「50人未満」が61.6%（122件）で最も多く、次いで「100人以上300人未満」11.6%（23件）、「50人以上100人未満」8.1%（16件）の順であった。運輸・通信業では、「50人未満」が64.6%（137件）で最も多く、次いで「50人以上100人未満」13.2%（28件）、「100人以上300人未満」7.1%（15件）の順となっている。（図表-10）。

地区別にみると、横浜市は「50人未満」が63.0%（121件）で最も多く、次いで「50人以上100人未満」12.5%（24件）、「100人以上300人未満」10.4%（20件）の順となっている。川崎市でも同様に、「50人未満」が64.5%（189件）で最も多く、次いで「50人以上100人未満」9.6%（28件）、「100人以上300人未満」8.2%（24件）の順であった（図表-11）。

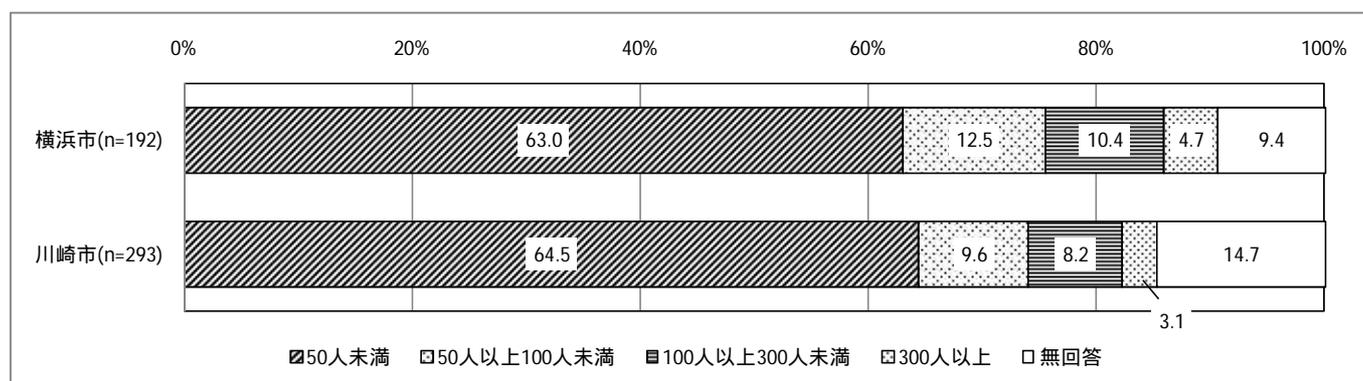
図表 II-9 従業員規模



図表 II-10 業種別従業員数



図表 II-11 地区別従業員数



(5) 操業開始年

操業開始年は、「1960年代以前」が27.6%（134件）で最も多く、次いで「2000年代」18.1%（88件）、「1990年代」15.1%（73件）の順となっている。

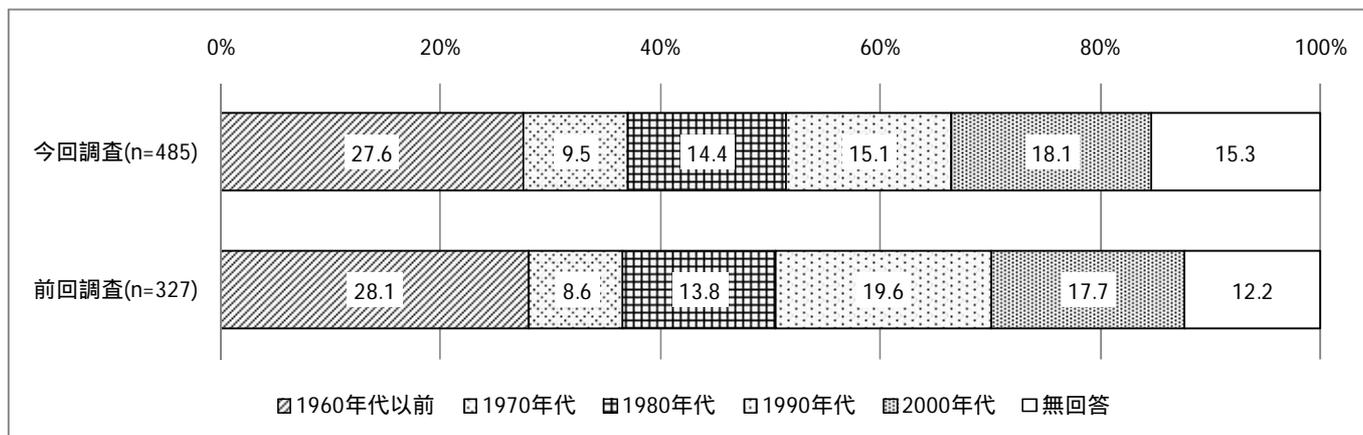
前回調査と比較すると、「1970年代」が8.6%から9.5%（46件）の0.9ポイント、「1980年代」が13.8%から14.4%（70件）の0.6ポイント増加し、「1990年代」が19.6%から15.1%（73件）の4.5ポイント、「1960年代以前」が28.1%から27.6%（134件）の0.5ポイント減少している（図表-12）。

製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「1960年代以前」が38.9%（77件）で最も多く、次いで「2000年代」17.7%（35件）、「1980年代」13.6%（27件）の順となっている。運輸・通信業では「1990年代」が21.7%（46件）で最も多く、次いで「1960年代以前」19.3%（41件）、「2000年代」18.9%（40件）の順となっており、製造業では早くから創業を開始した事業所の割合が高く、運輸・通信業では1990年代以降に操業を開始した事業所の割合が高くなっている（図表-13）。

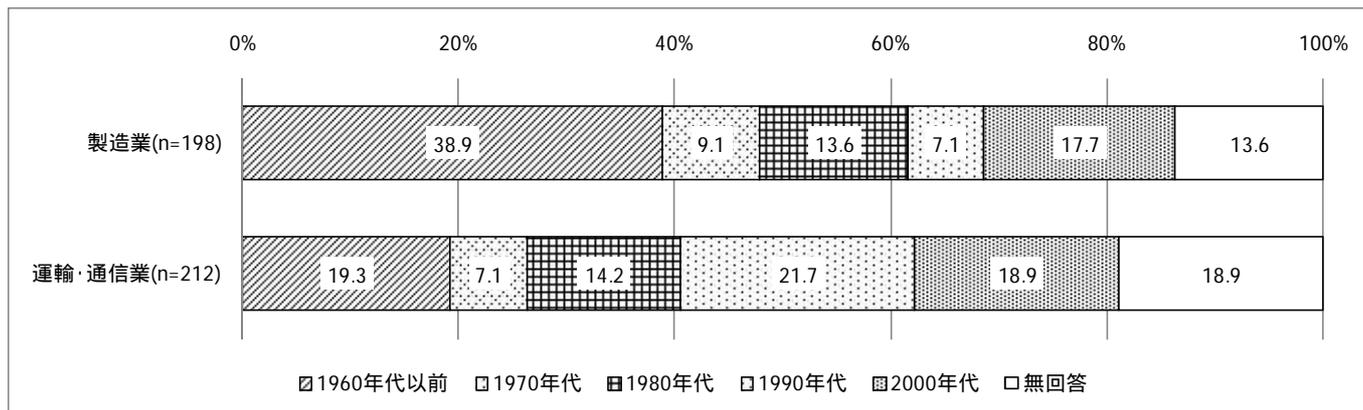
従業員規模別にみると、「50人未満」では「1960年代以前」が23.9%（74件）で最も多く、次いで「2000年代」18.1%（56件）、「1990年代」16.8%（52件）の順であった。「50人以上100人未満」では「1960年代以前」が34.6%（18件）で最も多く、次いで「2000年代」25.0%（13件）、「1980年代」が15.4%（8件）の順であった。「100人以上300人未満」では「1960年代以前」が43.2%（19件）で最も多く、次いで「2000年代」15.9%（7件）、「1990年代」13.6%（6件）の順であった。「300人以上」では、「1960年代以前」が50.0%（9件）で最も多く、次いで「1970年代」16.7%（3件）、「2000年代」11.1%（2件）の順であった。どの規模においても「1960年代以前」の割合が最も高くなっているが、従業員規模が多くなるほど割合が高くなっている（図表-14）。

地区別にみると、横浜市では「1960年代以前」が28.1%（54件）で最も多く、次いで「2000年代」26.6%（51件）、「1990年代」15.1%（29件）の順であった。川崎市では「1960年代以前」が27.3%（80件）で最も多く、次いで「1980年代」17.7%（52件）、「1990年代」15.0%（44件）の順となっている（図表 -15）。

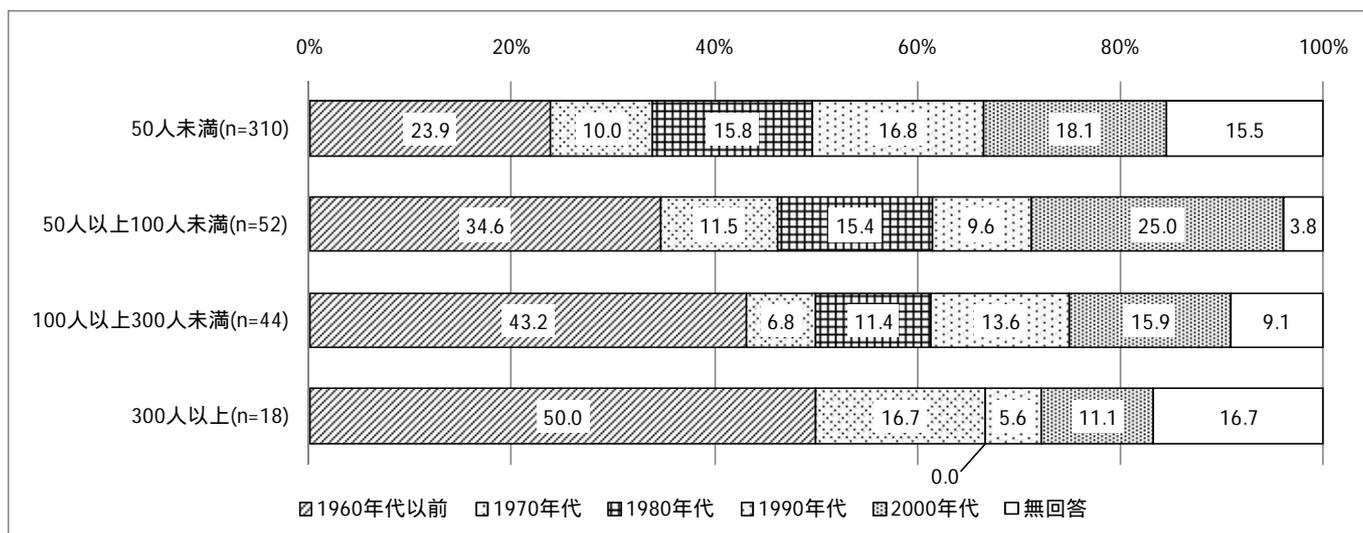
図表 II-1 2 操業開始年



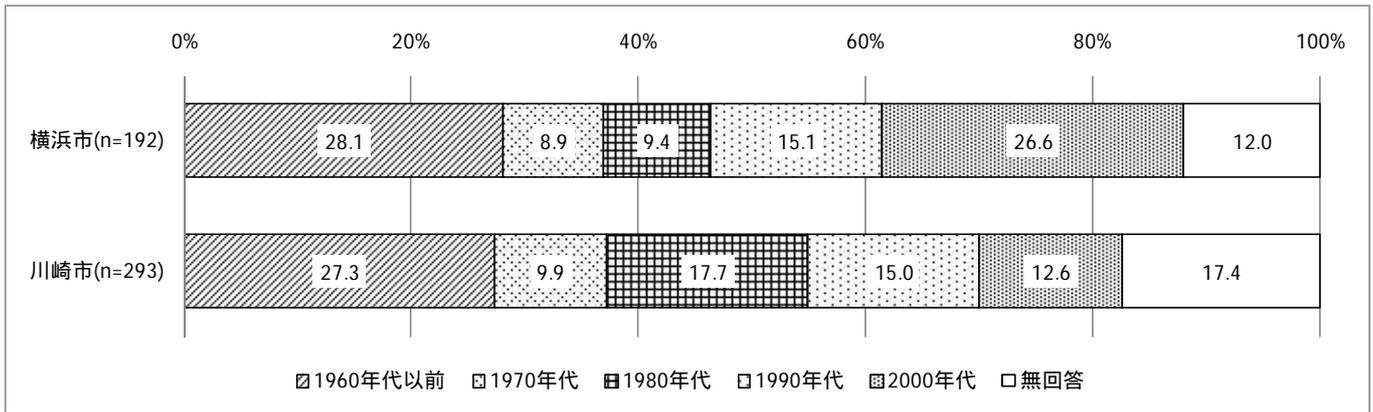
図表 II-1 3 業種別操業開始年



図表 II-1 4 従業員規模別操業開始年



図表 II-15 地区別操業開始年



(6) 面積 (全敷地面積)

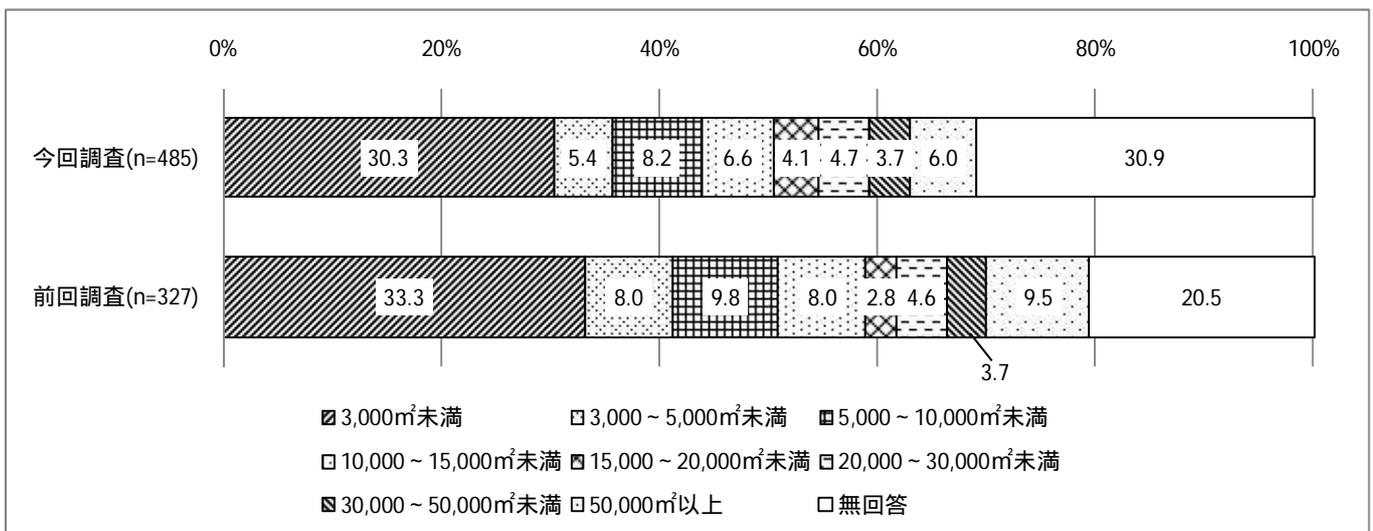
全敷地面積をみると、「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 30.3% (147 件) で最も多く、次いで「5,000 ~ 10,000 m<sup>2</sup>未満」8.2% (40 件)、「10,000 ~ 15,000 m<sup>2</sup>未満」6.6% (32 件) となっている。

前回調査と比較すると、「15,000 ~ 20,000 m<sup>2</sup>未満」が 2.8% から 4.1% (20 件) と 1.3 ポイント、「20,000 ~ 30,000 m<sup>2</sup>未満」が 4.6% から 4.7% (23 件) と 0.1 ポイント増加し、「50,000 m<sup>2</sup>以上」が 9.5% から 6.0% (29 件) と 3.5 ポイント、「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 33.3% から 30.3% (147 件) の 3 ポイント減少している (図表 -16)。

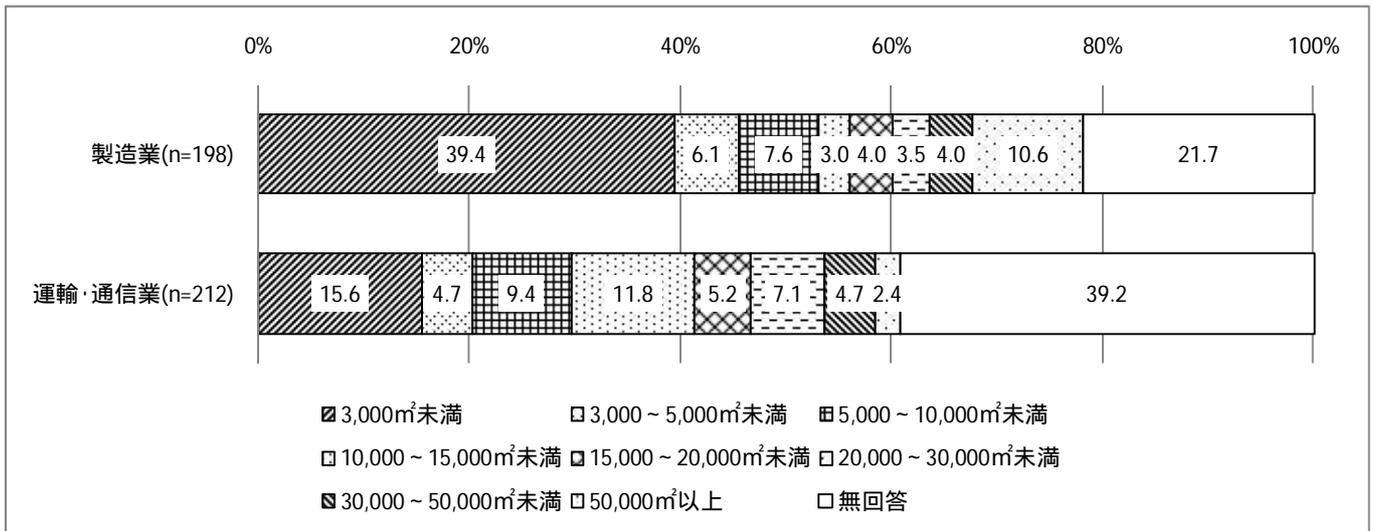
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業は、「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 39.4% (78 件) で最も多く、次いで「50,000 m<sup>2</sup>以上」10.6% (21 件)、「5,000 ~ 10,000 m<sup>2</sup>未満」7.6% (15 件) の順であった。運輸・通信業は、「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 15.6% (33 件) で最も多く、次いで「10,000 ~ 15,000 m<sup>2</sup>」11.8% (25 件)、「5,000 ~ 10,000 m<sup>2</sup>未満」11.8% (25 件) の順であった (図表 -17)。

地区別にみると、横浜市は「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 24.0% (46 件) で最も多く、次いで「10,000 ~ 15,000 m<sup>2</sup>未満」7.8% (15 件)、「3,000 ~ 5,000 m<sup>2</sup>未満」「20,000 ~ 30,000 m<sup>2</sup>未満」及び「50,000 m<sup>2</sup>以上」が 7.3% (14 件) の順であった。川崎市は「3,000 m<sup>2</sup>未満」が 34.5% (101 件) で最も多く、次いで「5,000 ~ 10,000 m<sup>2</sup>未満」9.9% (29 件)、「10,000 ~ 15,000 m<sup>2</sup>」5.8% (17 件) の順となっている (図表 -18)。

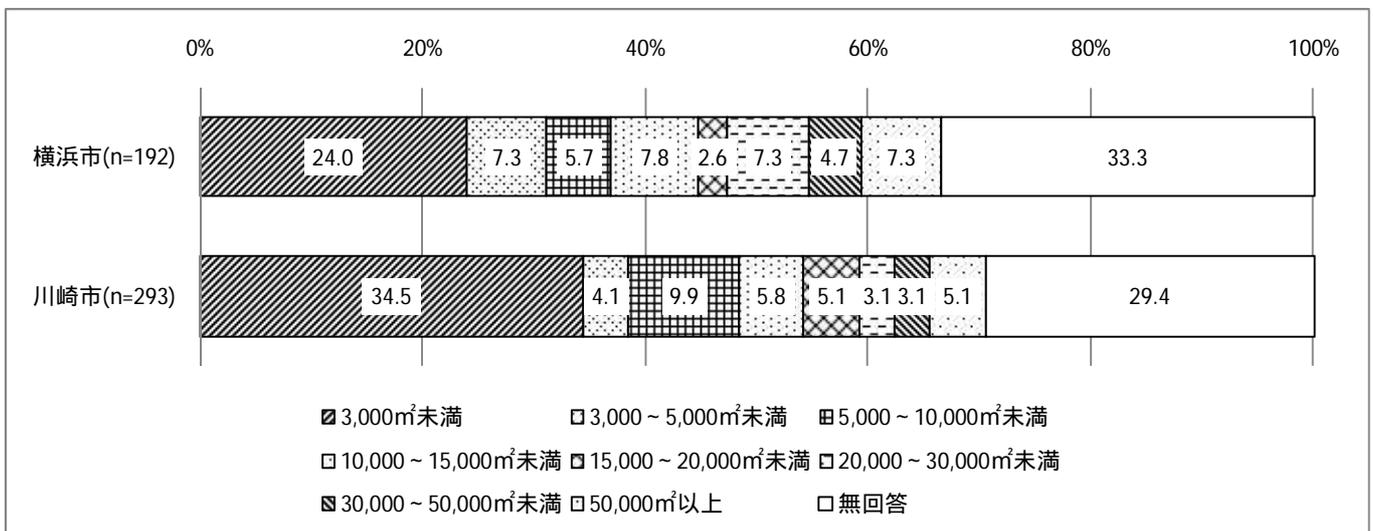
図表 II-16 面積



図表 II-17 業種別事業所の全敷地面積



図表 II-18 地区別事業所の全敷地面積



(7) 事業所用地の所有形態

事業所用地の所有形態は、「自社所有」が47.4% (230件)で最も多く、次いで「全部借地」38.1% (185件)、「自社所有と借地」3.9% (19件)となっている。

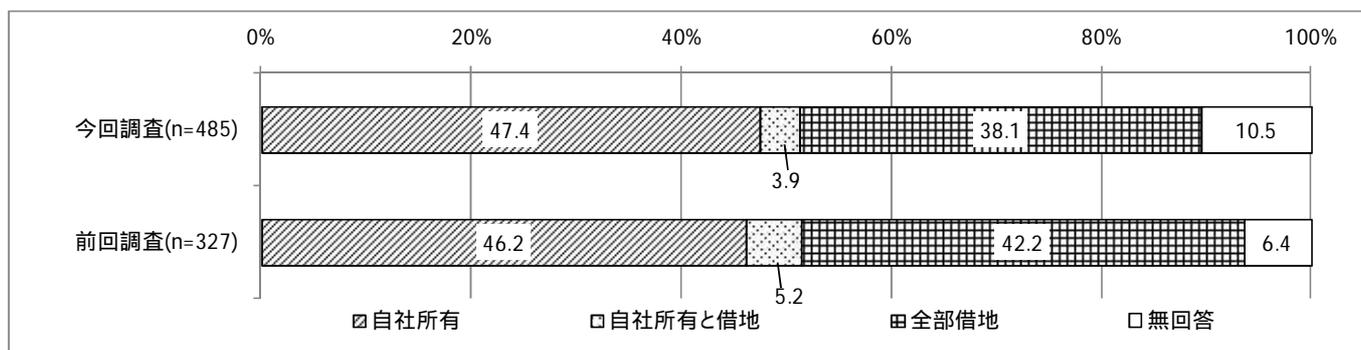
前回調査と比較すると、「自社所有」が46.2%から1.2ポイント増加し、「全部借地」が42.2%から4.1ポイント、「自社所有と借地」が5.2%から1.3ポイント減少している(図表-19)。

製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「自社所有」が61.1% (121件)で最も多く、次いで「全部借地」25.8% (51件)、「自社所有と借地」5.6% (11件)の順であった。運輸・通信業では、「全部借地」が51.4% (109件)で最も多く、次いで「自社所有」34.0% (72件)、「自社所有と借地」1.9% (4件)の順であった(図表-20)。

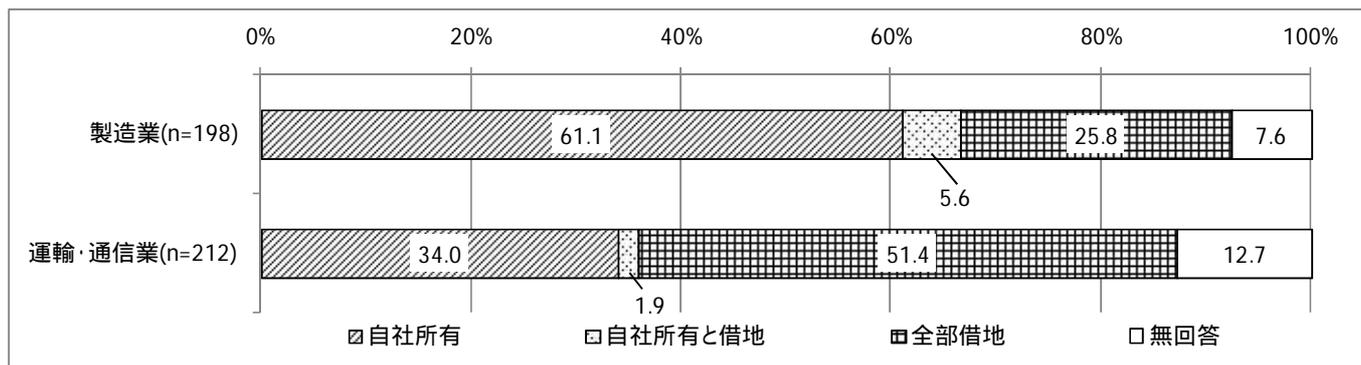
従業員規模別にみると、いずれの規模でも「自社所有」の割合が概ね半数と高くなっている(図表-21)。

地区別にみると、横浜市では「全部借地」が50.0% (96件)で最も多く、川崎市では「自社所有」が56.0% (164件)で最も多くなっている(図表-22)。

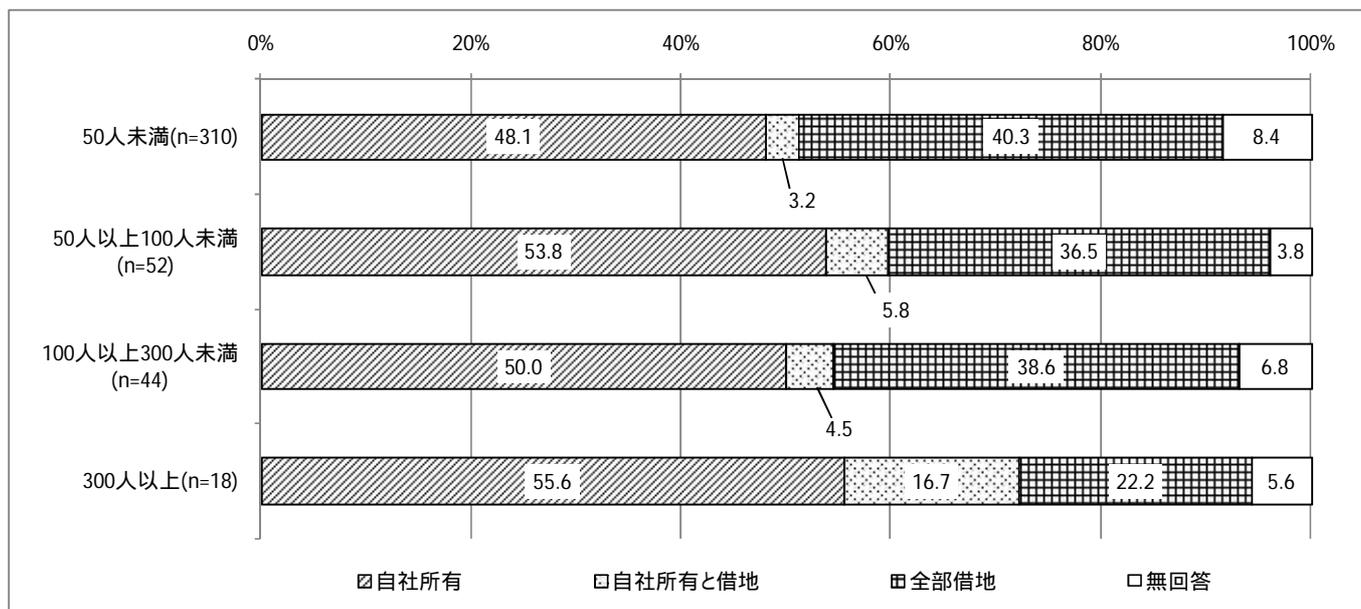
図表 II-19 用地の所有形態



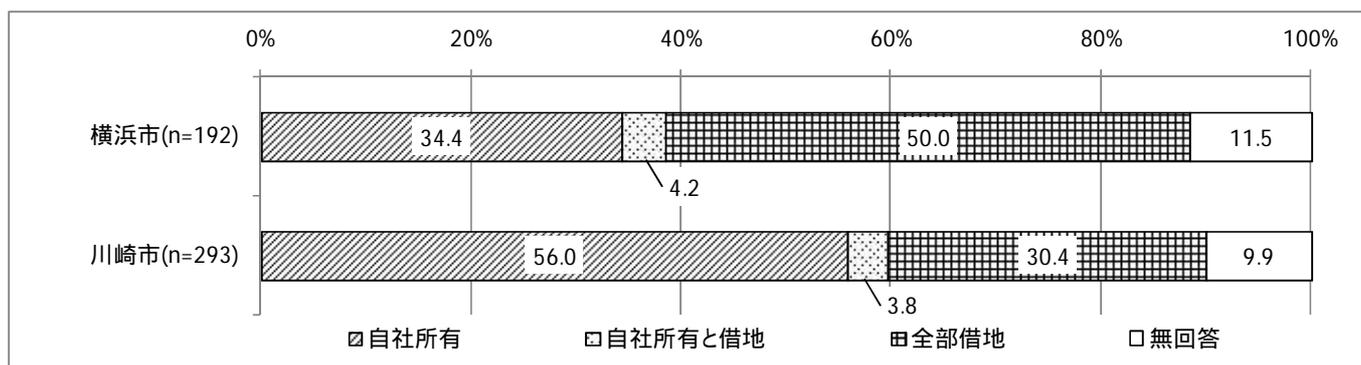
図表 II-20 業種別用地の所有形態



図表 II-21 従業員規模別用地の所有形態



図表 II-22 地区別用地の所有形態



( 8 ) 建築面積

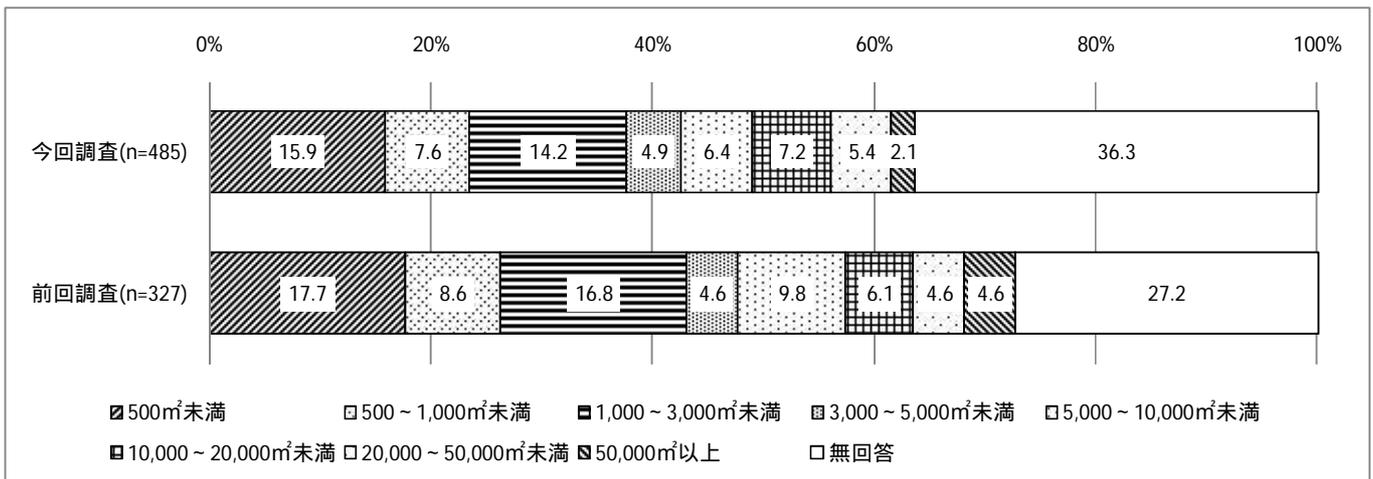
敷地面積のうちの建築物の面積は、「500㎡未満」が15.9%（77件）で最も多く、次いで「1,000～3,000㎡未満」14.2%（69件）、「500～1,000㎡未満」7.6%（37件）の順となっている。

前回調査と比較すると、「10,000～20,000㎡未満」が6.1%から7.2%（35件）と1.1ポイント、「20,000～50,000㎡未満」が4.6%から5.4%（26件）と0.8ポイント増加し、「5,000～10,000㎡未満」が9.8%から6.4%（31件）と3.4ポイント、「1,000～3,000㎡未満」が16.8%から14.2%（69件）と2.6ポイント減少している（図表 -23）。

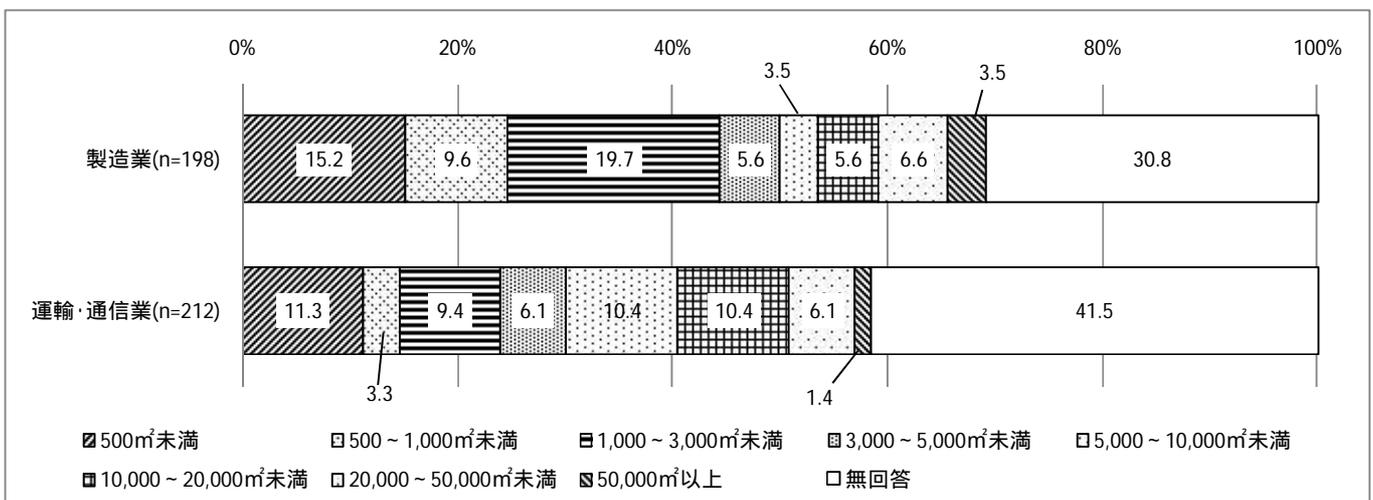
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「1,000～3,000㎡未満」が19.7%（39件）で最も多く、次いで「500㎡未満」15.2%（30件）、「500～1,000㎡未満」9.6%（19件）の順となっている。運輸・通信業では、「500㎡未満」が11.3%（24件）で最も多く、次いで「5,000～10,000㎡未満」と「10,000～20,000㎡未満」10.4%（22件）、「1,000～3,000㎡未満」9.4%（20件）の順であった（図表 -24）。

地区別にみると、横浜市では「1,000～3,000㎡未満」が14.1%（27件）で最も多く、次いで「500㎡未満」13.0%（25件）、「10,000～20,000㎡未満」8.9%（17件）の順となっている。川崎市では、「500㎡未満」が17.7%（52件）で最も多く、次いで「1,000～3,000㎡未満」14.3%（42件）、「500～1,000㎡未満」8.2%（24件）の順であった（図表 -25）。

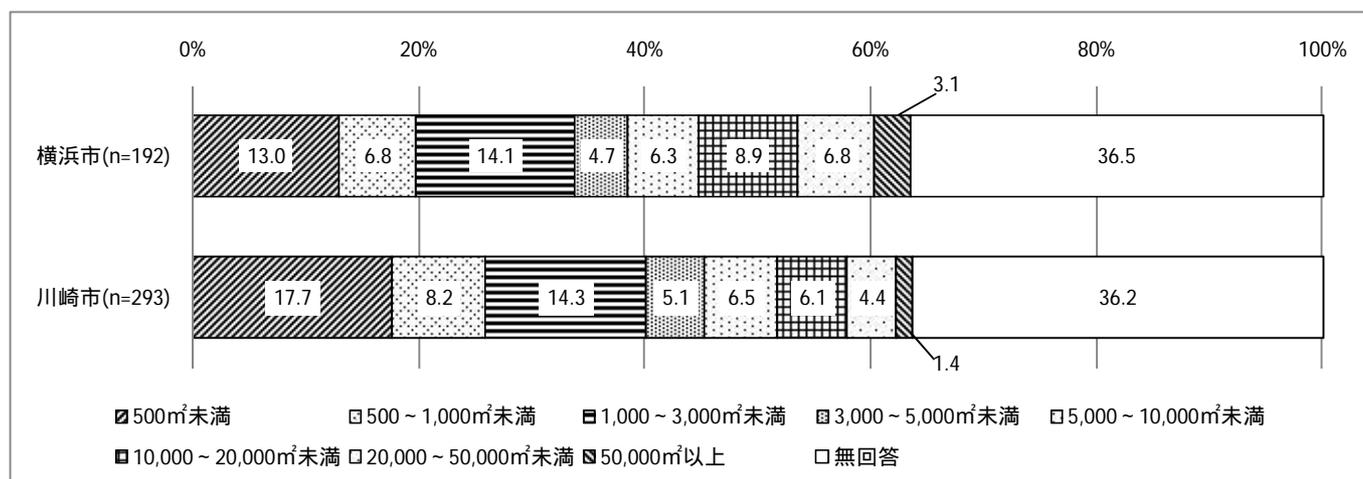
図表 II-23 建築面積



図表 II-24 業種別建築面積



図表 II-25 地区別建築面積



(9) 建築年数

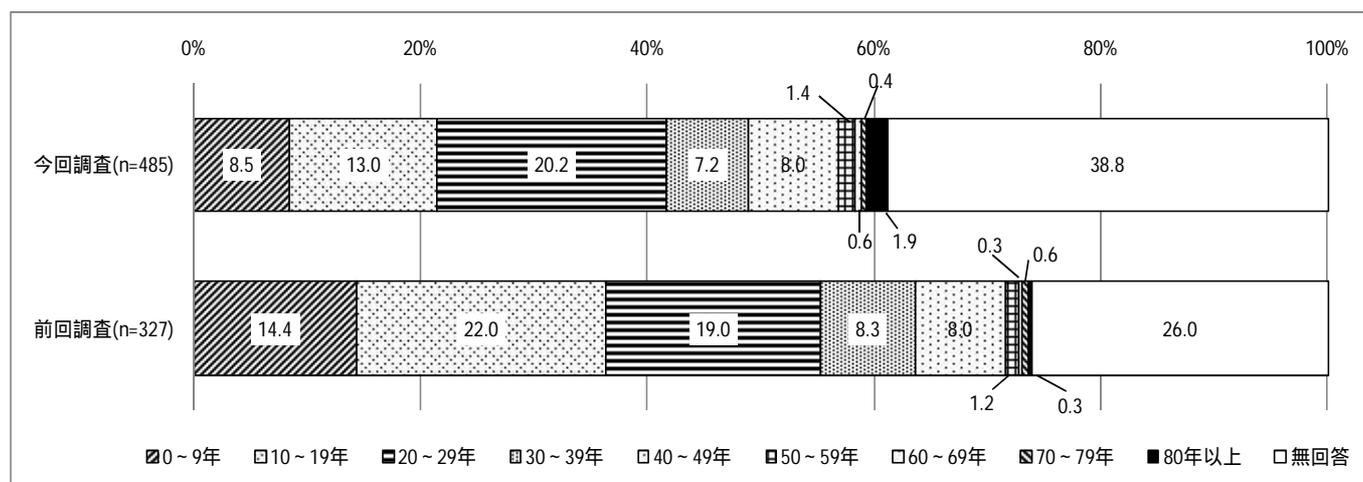
建築年数は、「20～29年」が20.2%（98件）と最も多く、次いで「10～19年」13.0%（63件）、「0～9年」8.5%（41件）の順となっている。

前回調査と比較すると、「20年～29年」が19.0%から1.2ポイント、「60～69年」が0.3%から0.3ポイント増加し、「10～19年」が22.0%から9.0ポイント、「0～9年」が14.4%から5.9ポイント減少している（図表-26）。

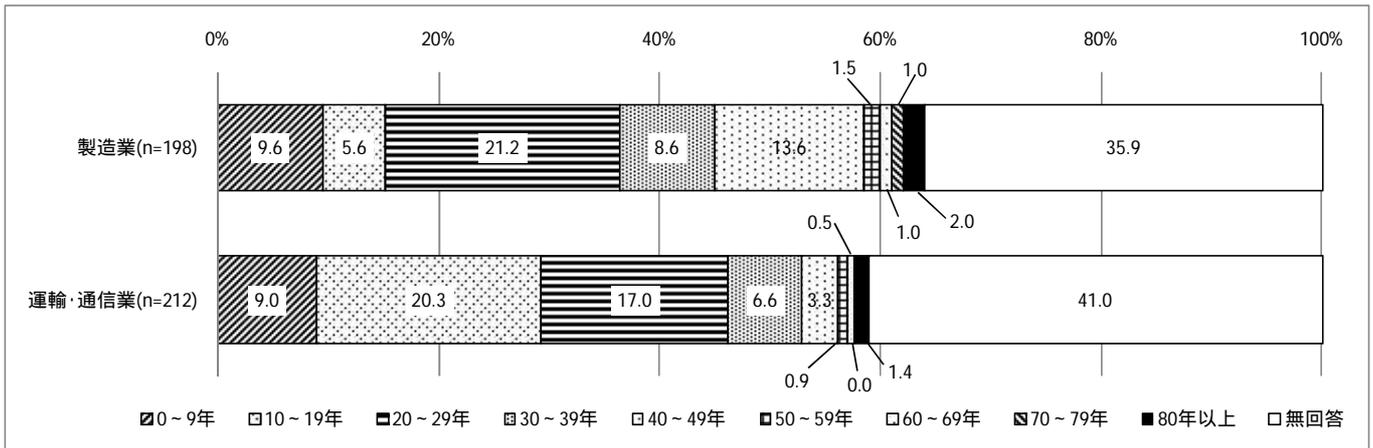
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「20～29年」が21.2%（42件）で最も多く、次いで「40～49年」13.6%（27件）、「0～9年」9.6%（19件）の順となっている。運輸・通信業では「10～19年」が20.3%（43件）で最も多く、次いで「20～29年」17.0%（36件）、「0～9年」が9.0%（19件）の順であった（図表-27）。

地区別にみると、横浜市では「10～19年」、「20～29年」がともに14.6%（28件）で最も多く、次いで「0～9年」13.0%（25件）、「30～39年」8.9%（17件）の順であった。川崎市では、「20～29年」が23.9%（70件）で最も多く、次いで「10～19年」11.9%（35件）、「40～49年」9.6%（28件）の順であった（図表-28）。

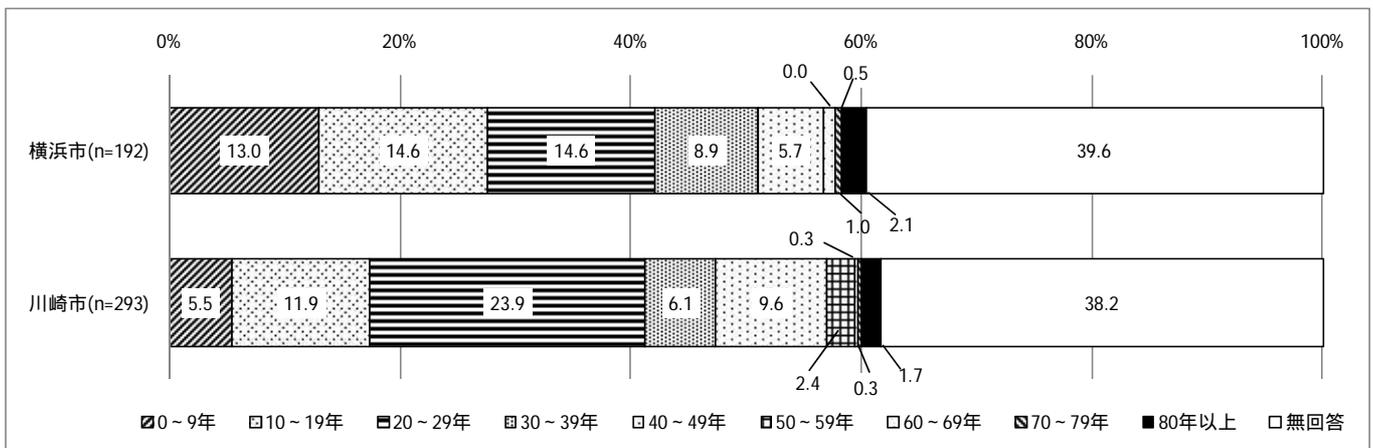
図表 II-26 事業所の建築年数



図表 II-2 7 業種別事業所の建築年数



図表 II-2 8 地区別事業所の建築年数



### 3. 事業所の現状

#### (1) 事業所の機能

事業所の機能は、「営業所」が28.9%（140件）で最も多く、次いで「製造」27.8%（135件）、「本社」26.8%（130件）の順となっている。

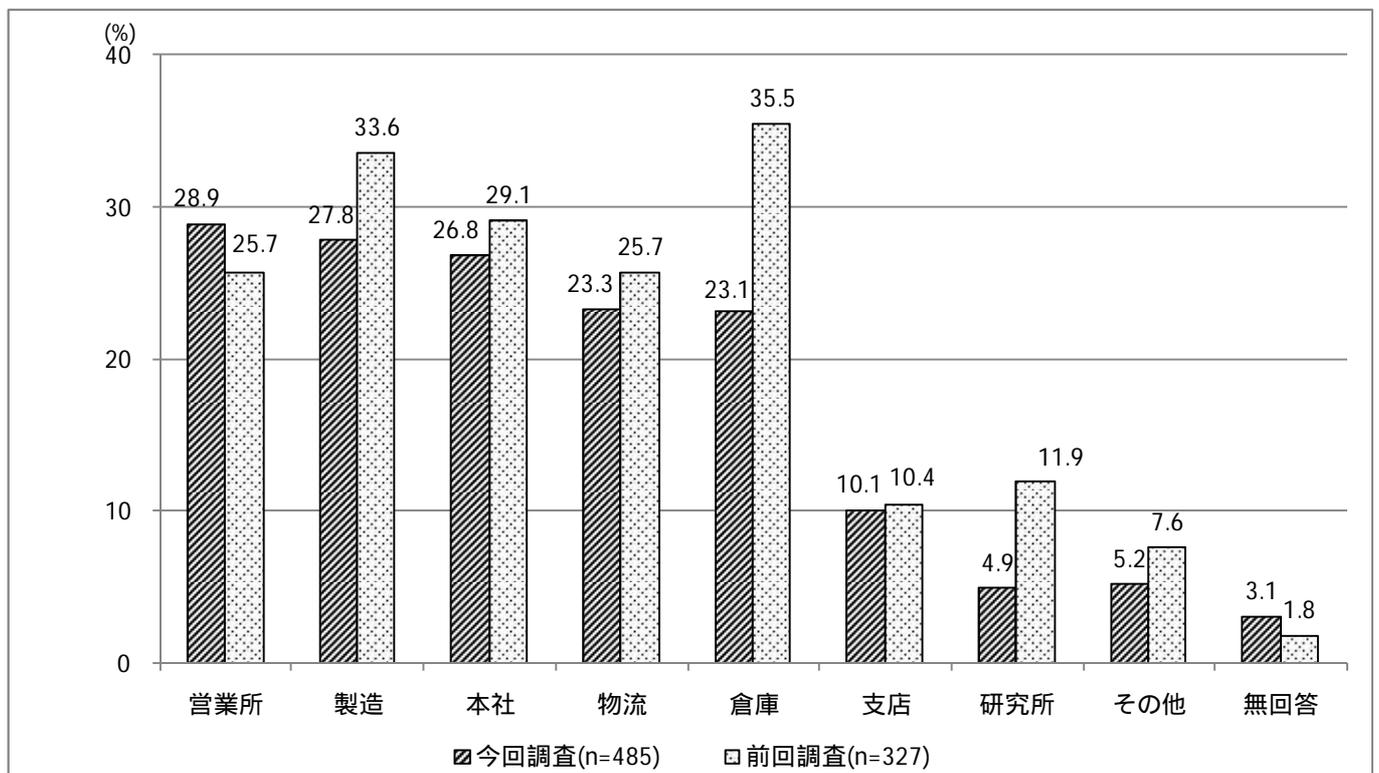
前回調査と比較すると、「営業所」が25.7%から3.2ポイント増加し、「倉庫」が35.5%から12.4ポイント、「製造」が33.6%から5.8ポイント減少している（図表-29）。

製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「製造」が62.6%（124件）で最も多く、次いで「本社」37.9%（75件）、「営業所」17.7%（35件）の順であった。運輸・通信業では、「物流」が42.5%（90件）と最も多く、次いで「倉庫」40.1%（85件）、「営業所」39.6%（84件）の順となっている（図表-30）。

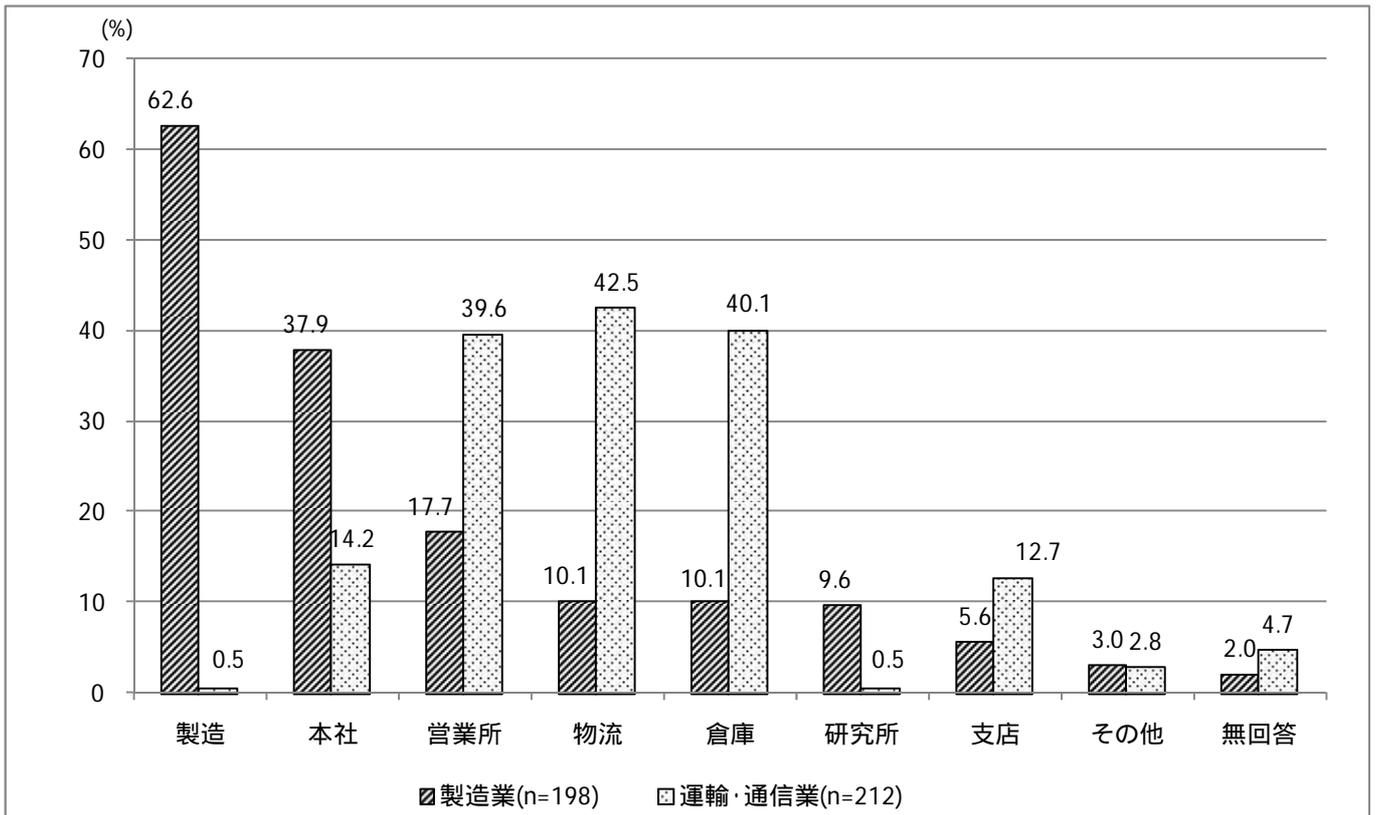
従業員数の規模別にみると、「50人未満」は「営業所」が33.9%（105件）で最も多く、次いで「本社」26.1%（81件）、「製造」25.5%（79件）の順となっている。「50人以上100人未満」は、「営業所」が30.8%（16件）で最も多く、次いで「本社」及び「物流」26.9%（14件）、「製造」23.1%（12件）の順であった。「100人以上300人未満」は「製造」が45.5%（20件）で最も多く、次いで「本社」36.4%（16件）、「物流」31.8%（14件）の順であった。「300人以上」は「製造」が66.7%（12件）で最も多く、次いで「本社」38.9%（7件）、「研究所」27.8%（5件）の順であった。従業者規模が少ない事業所では「営業所」の割合が高く、規模の多い事業所では「製造」、「研究所」の割合が高くなっている（図表-31）。

地区別にみると、横浜市は「営業所」が34.9%（67件）で最も多く、次いで「倉庫」27.1%（52件）、「物流」26.0%（50件）の順となっている。川崎市は、「製造」が35.2%（103件）と最も多く、次いで「本社」29.4%（86件）、「営業所」24.9%（73件）の順であった（図表-32）。

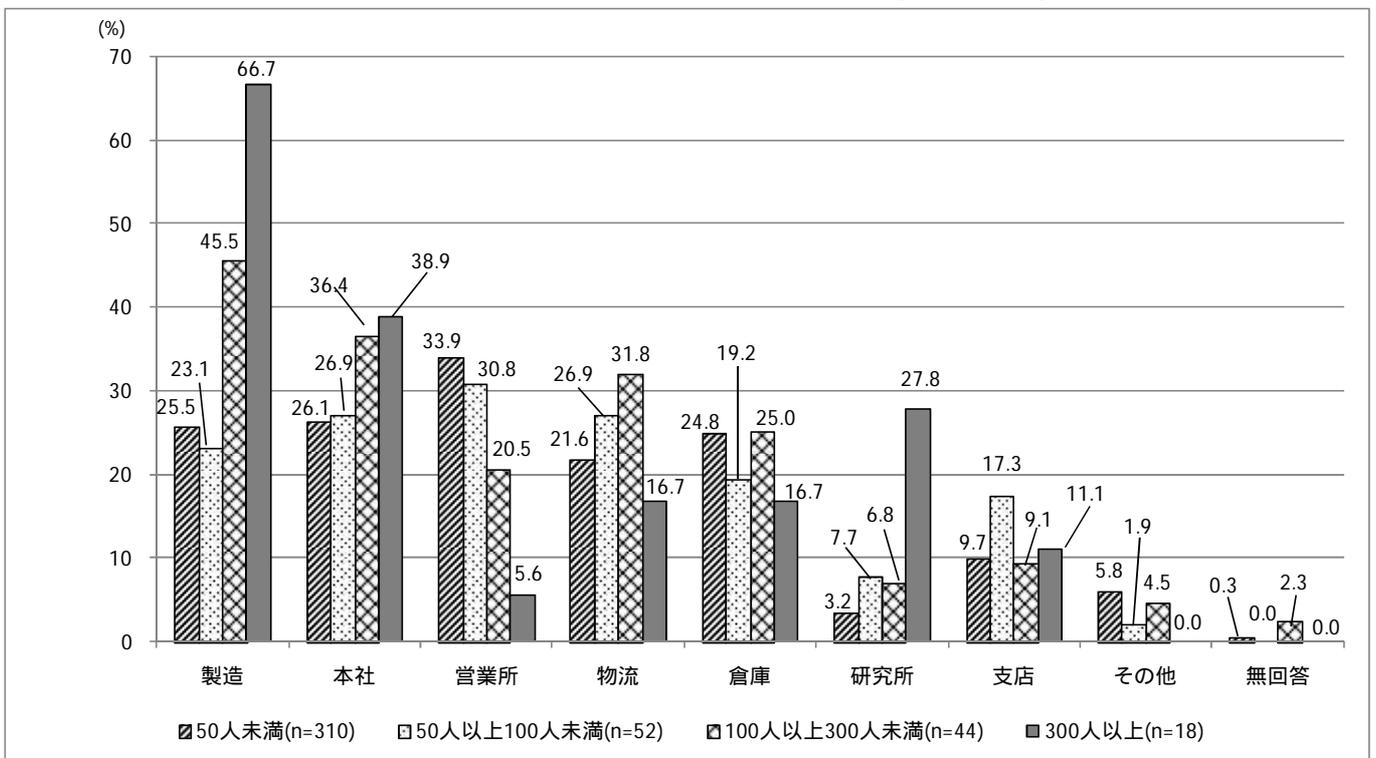
図表 II-29 事業所の機能（複数回答）



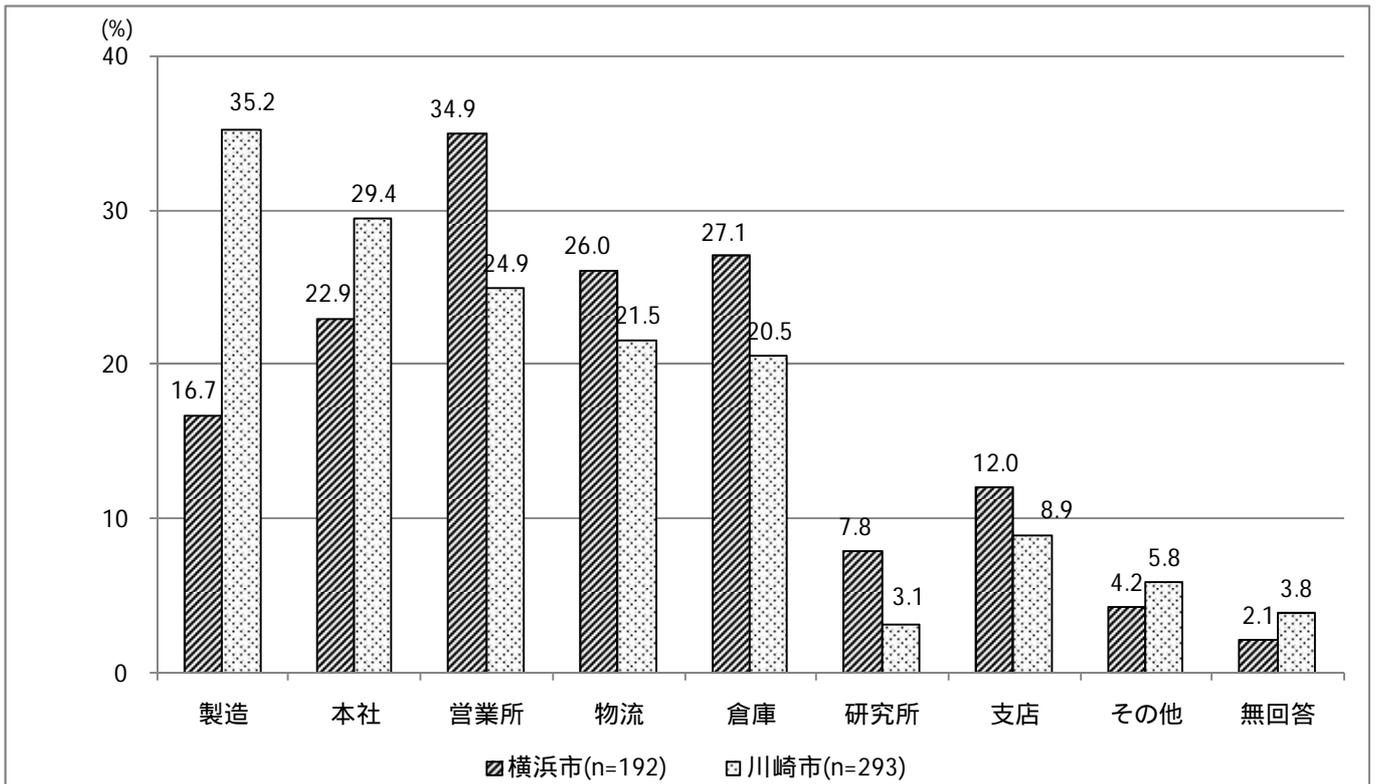
図表 II-3 0 業種別事業所の機能（複数回答）



図表 II-3 1 従業員規模別事業所の機能（複数回答）



図表 II-3 2 地区別事業所の機能（複数回答）

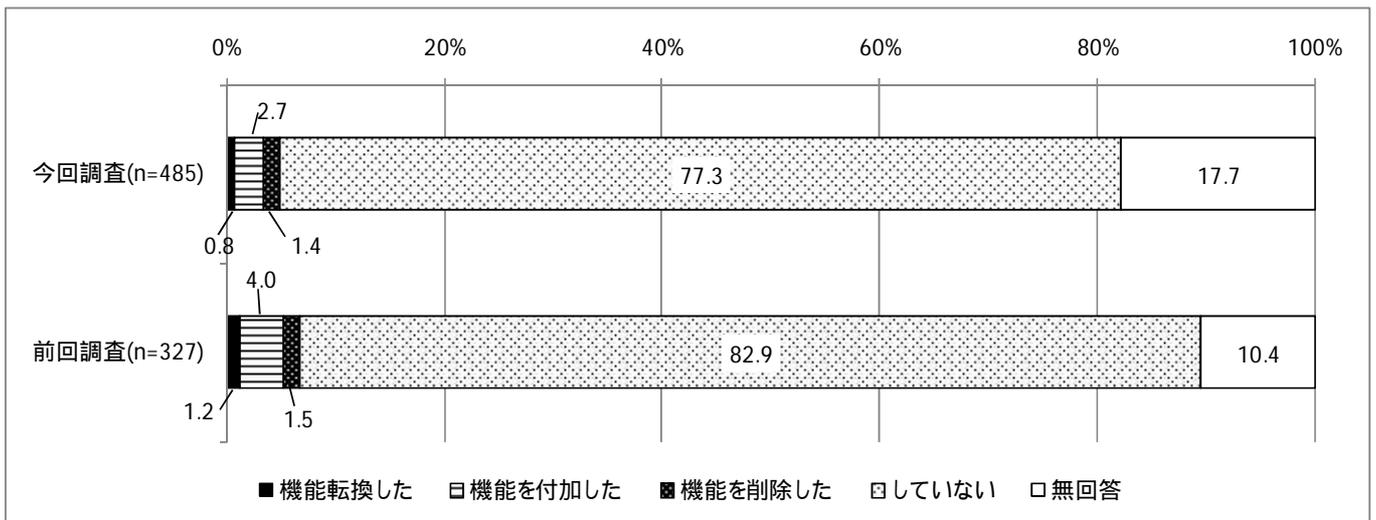


(2) 機能の転換・付加・削除

過去3年以内の機能の転換・付加・削除は、「していない」が77.3%（375件）で最も多く、次いで「機能を付加した」2.7%（13件）、「機能を削除した」1.4%（7件）の順となっている。

前回調査と比較すると、「していない」が82.9%から5.6ポイント、「機能を付加した」が4.0%から1.3ポイント減少している（図表 -33）。

図表 II-3 3 機能の転換・付加・削除



(3) 現在地での操業経緯

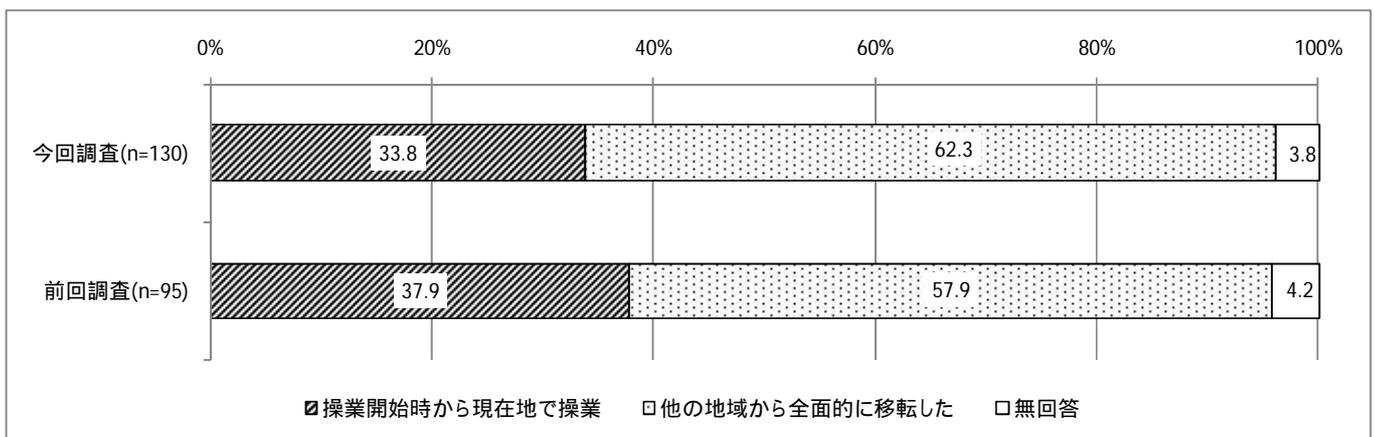
現在地での操業経緯（事業所の機能が「本社」のみ対象）は、「他の地域から全面的に移転した」が62.3%（81件）、「操業開始時から現在地で操業」が33.8%（44件）となっている。

前回調査と比較すると、「他の地域から全面的に移転した」が57.9%から4.4ポイント増加し、「操業開始時から現在地で操業」が37.9%から4.1ポイント減少している（図表 -34）。

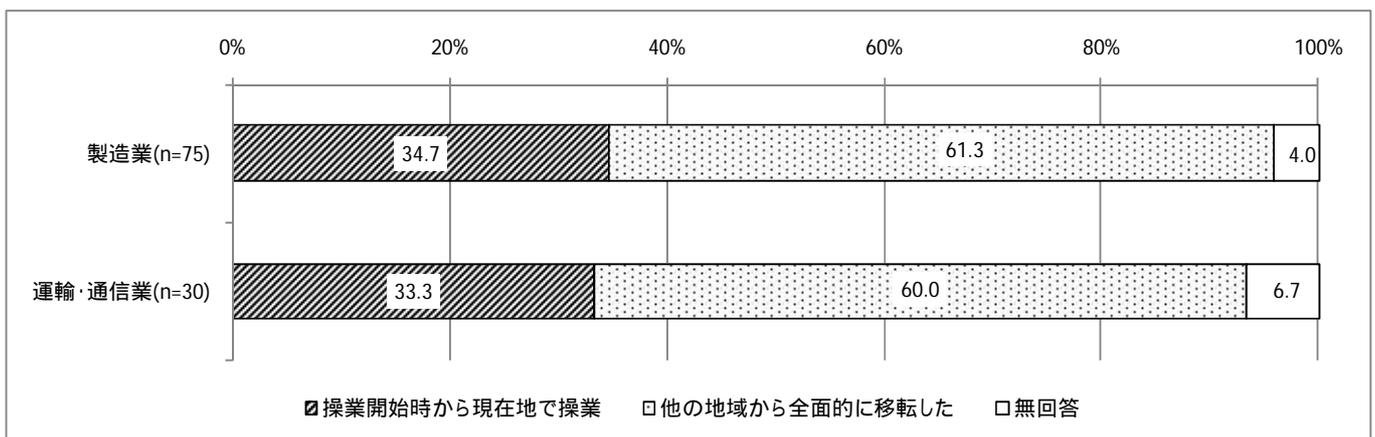
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「他の地域から全面的に移転した」が61.3%（46件）、「操業開始時から現在地で操業」が34.7%（26件）であった。運輸・通信業でも同様に、「他の地域から全面的に移転した」が60.0%（18件）、「操業開始時から現在地で操業」が33.3%（10件）であった（図表 -35）。

地区別にみると、横浜市は「他の地域から全面的に移転した」が65.9%（29件）、「操業開始時から現在地で操業」が29.5%（13件）であった。川崎市でも同様に、「他の地域から全面的に移転した」が60.5%（52件）、「操業開始時から現在地で操業」が36.0%（31件）であった（図表 -36）。

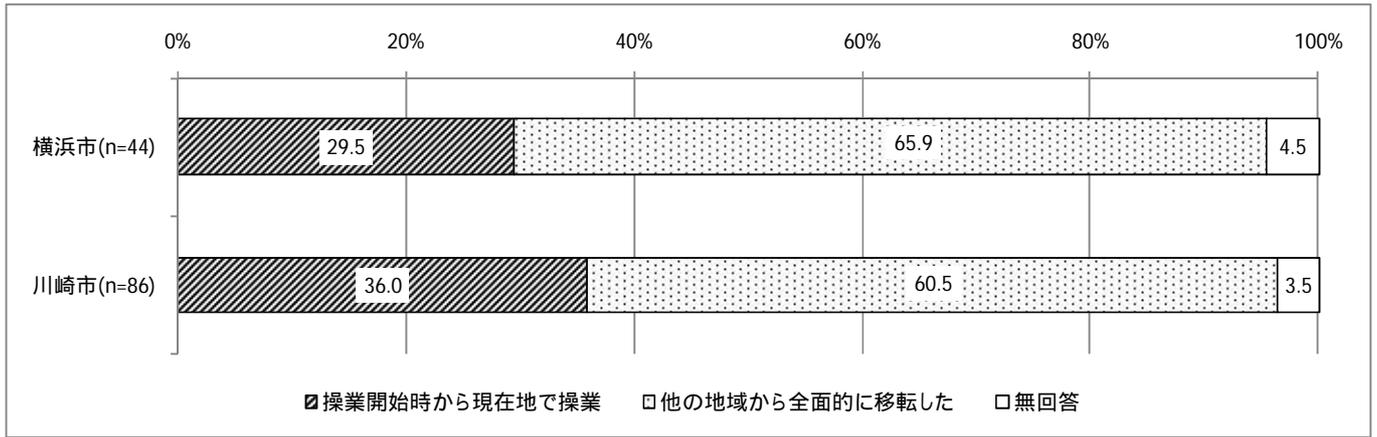
図表 II-34 現在地での操業経緯



図表 II-35 業種別現在地での操業経緯



図表 II-3 6 地区別現在地での操業経緯



## 4. 従業員数の動向

### (1) 従業員総数の推移

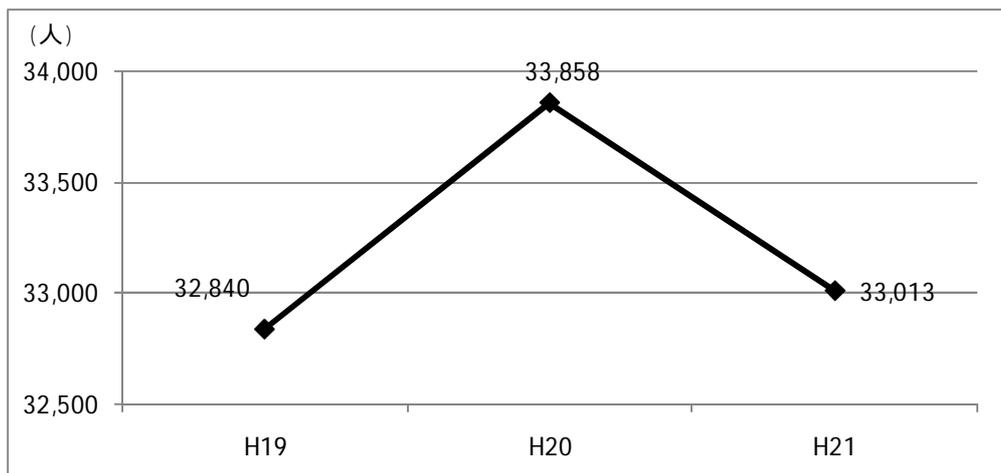
従業員総数は、平成 19 年から 20 年では、32,840 人から 33,858 人に増加（前年比 3.1% 増）したが、平成 21 年には 33,013 人減少（前年比 2.5% 減）した（図表 -37）。

業種別にみると、製造業は、平成 19 年の 22,305 人から平成 20 年には 23,009 人に増加（前年比 3.2% 増）したが、平成 21 年には 22,397 人に減少（前年比 2.7% 減）した。運輸・通信業は平成 19 年 7,269 人、平成 20 年 7,378 人、平成 21 年 7,335 人と、ほぼ横ばいであった（図表 -38）。

製造業小分類別に平成 21 年の従業者総数が 1,000 人以上の業種についてみると、「電気機械器具」は平成 19 年の 2,611 人から平成 20 年は 2,973 人、平成 21 年には 3,298 人（平成 19 年比 26.3% 増）と増加した。一方、「輸送用機械器具」は平成 19 年の 5,204 人から平成 20 年の 5,037 人、平成 21 年には 4,502 人（平成 19 年比 13.5% 減）と減少している。その他の業種は、ほぼ横ばい、減少傾向にある（図表 -39）。

地区別にみると、横浜市では、平成 19 年の 19,058 人から平成 20 年の 19,684 人に増加（前年比 3.3% 増）したが、平成 21 年には 18,962 人に減少（前年比 3.7% 減）した。川崎市は平成 19 年の 13,782 人から平成 20 年の 14,174 人に増加（前年比 2.8% 増）したが、平成 21 年には 14,051 人とほぼ横ばい（前年比 0.9% 減）であった（図表 -40）。

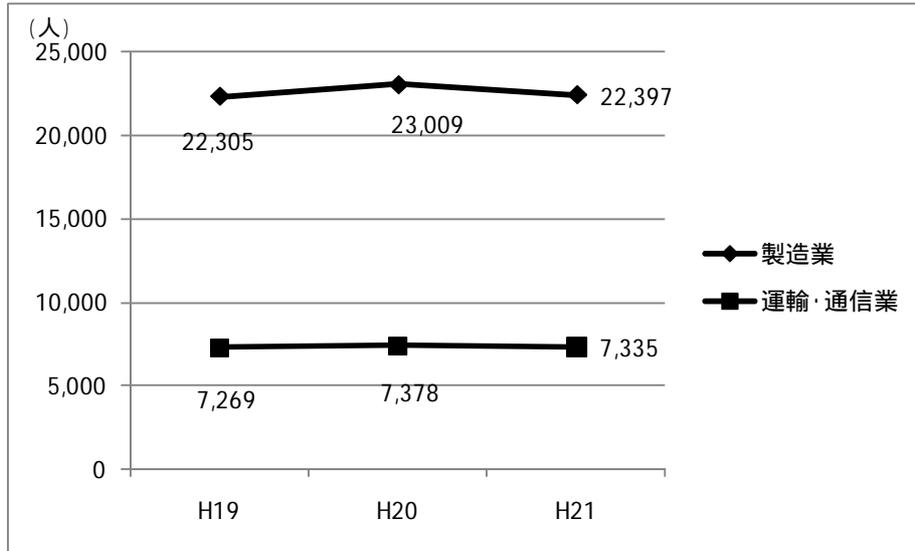
図表 II-37 従業員総数の推移



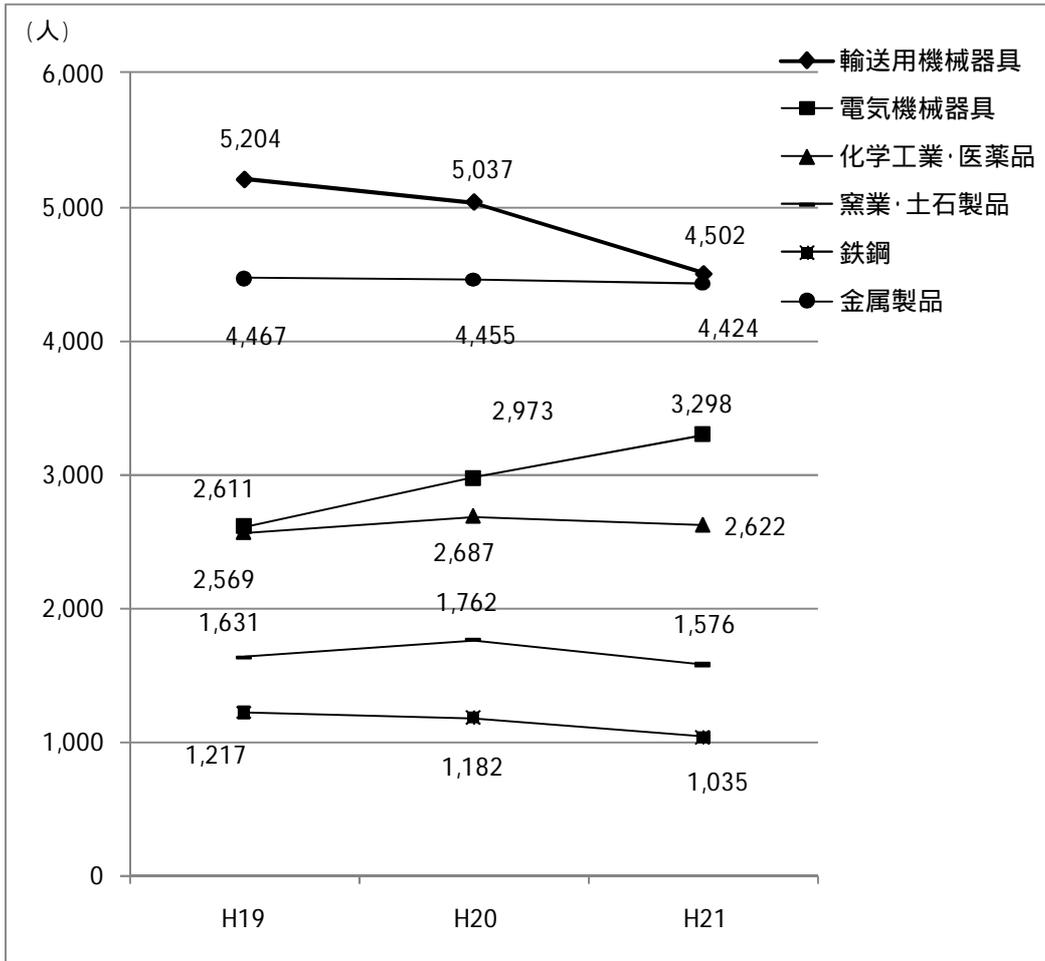
注 1：平成 19～21 年のうち、1 時点でも従業員総数が不明なものは除いて集計した。ただし、操業開始が平成 20 年以降の事業所は集計対象とした。

注 2：従業員の内訳の記入のない回答も含まれているため、内訳の合計と従業員総数は一致しない。

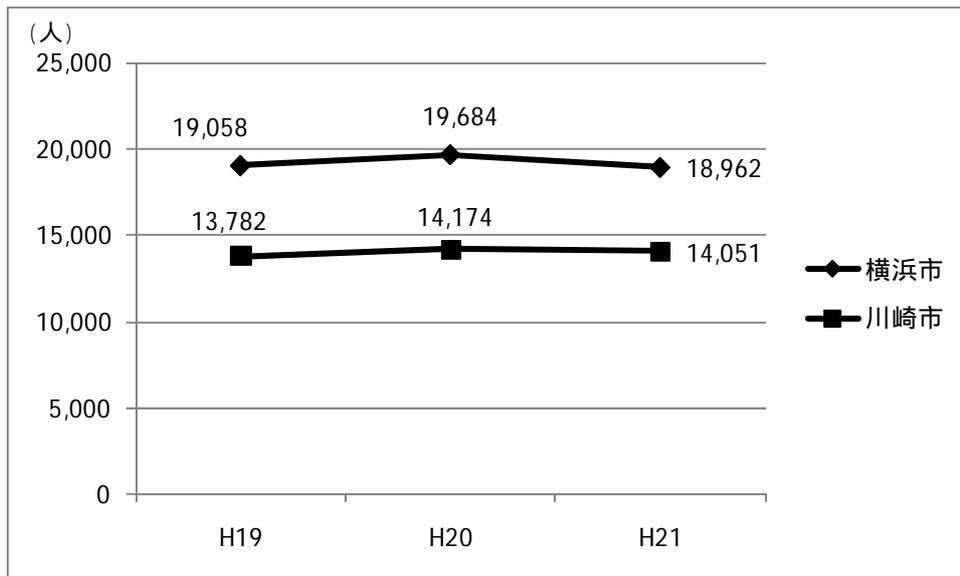
図表 II-3 8 業種別従業員総数の推移



図表 II-3 9 製造業小分類別従業員総数の推移



図表 II-4 0 地区別従業員総数の推移



(2) 正規従業員数の推移

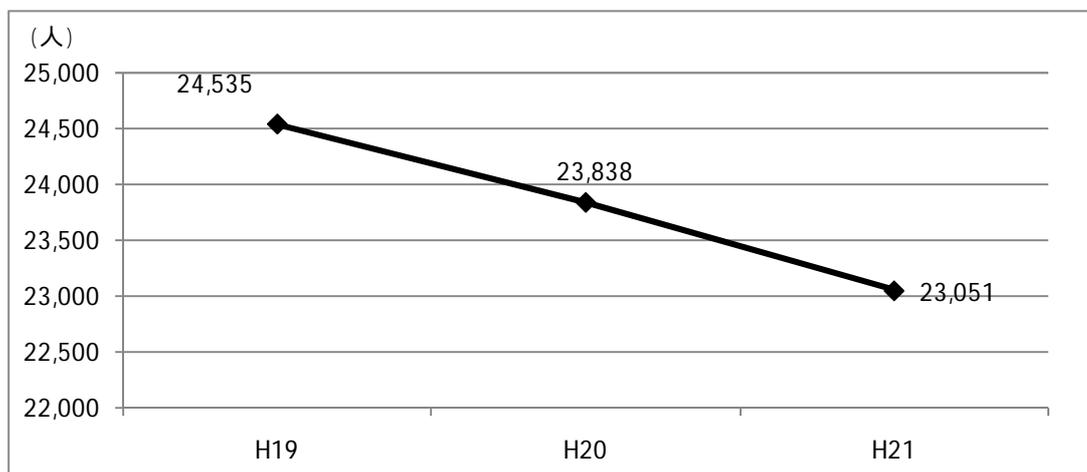
正規従業員数の推移をみると、平成 19 年の 24,535 人から平成 20 年には 23,838 人、平成 21 年には 23,051 人に減少（平成 19 年比 6.0% 減）している（図表 -41）。

業種別にみると、製造業は、平成 19 年の 17,109 人から平成 20 年には 16,491 人、平成 21 年には 15,756 人に減少（平成 19 年比 7.9% 減）した。運輸・通信業は、平成 19 年 4,762 人、平成 20 年 4,686 人、平成 21 年 4,670 人と、ほぼ横ばい（平成 19 年比 1.9% 減）であった（図表 -42）。

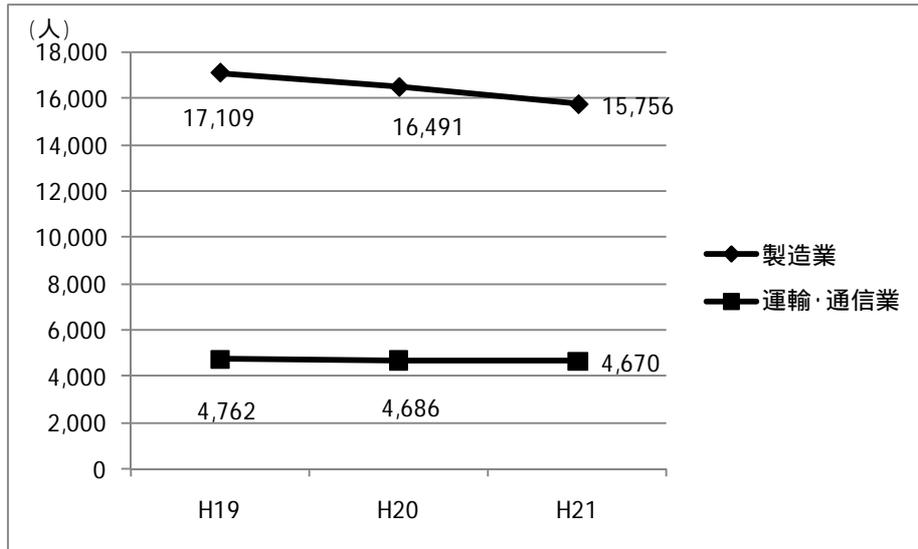
製造業の小分類別に平成 21 年の正規従業者数が 1,000 人以上の業種についてみると、「電気機械器具」が平成 19 年の 2,561 人から平成 20 年には 2,741 人、平成 21 年には 2,872 人と増加（平成 19 年比 12.1% 増）した。一方で、「輸送用機械器具」は平成 19 年の 5,086 人から平成 20 年の 4,504 人、平成 21 年には 3,950 人と大幅に減少（平成 19 年比 22.3% 減）している。また、「鉄鋼」も平成 19 年の 1,184 人から平成 20 年の 1,136 人、平成 21 年には 1,000 人と減少（平成 19 年比 15.5% 減）している（図表 -43）。

地区別にみると、横浜市では、平成 19 年の 12,864 人から平成 20 年には 13,104 人に増加（前年比 1.9% 増）、平成 21 年には 12,509 人に減少（前年比 4.5% 減）している。川崎市は平成 19 年の 11,671 人から平成 20 年に 10,734 人（前年比 8.0% 減）、平成 21 年には 10,542 人（前年比 1.8% 減）に減少した（図表 -44）。

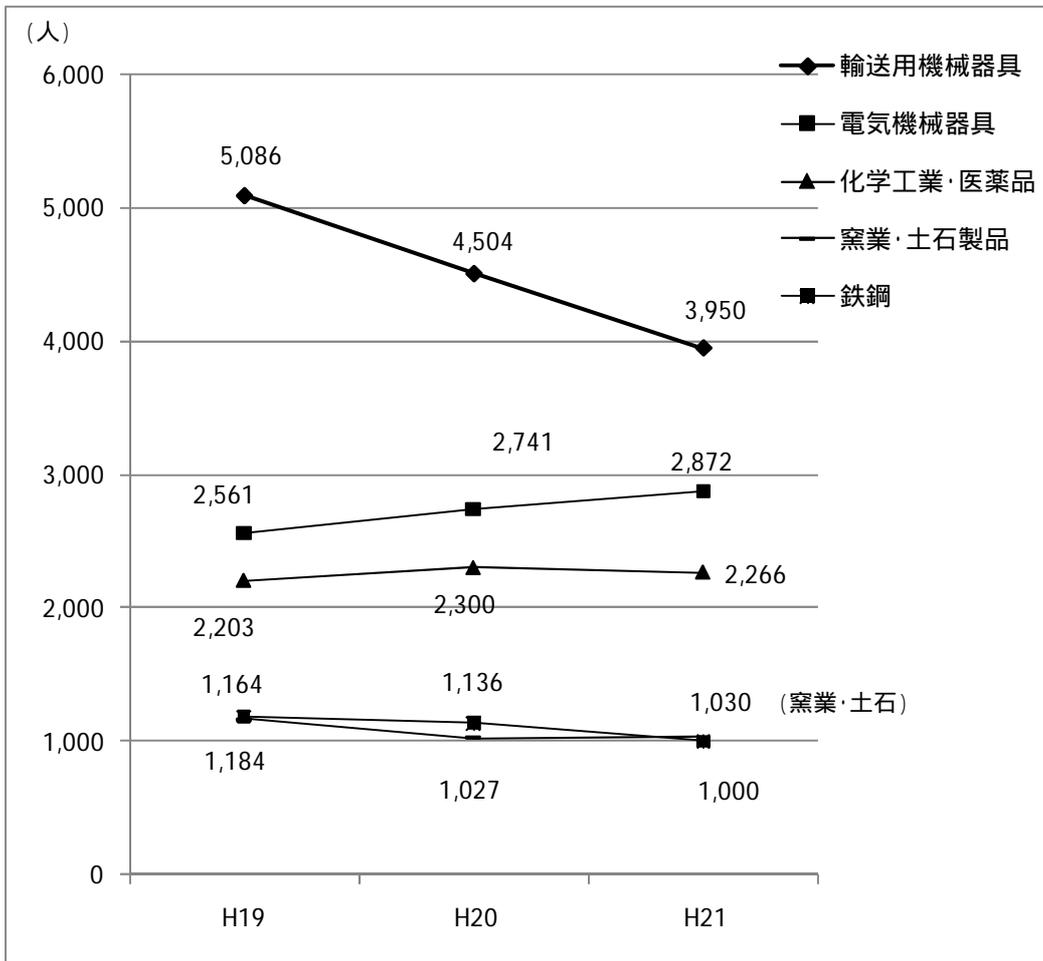
図表 II-4 1 正規従業員数の推移



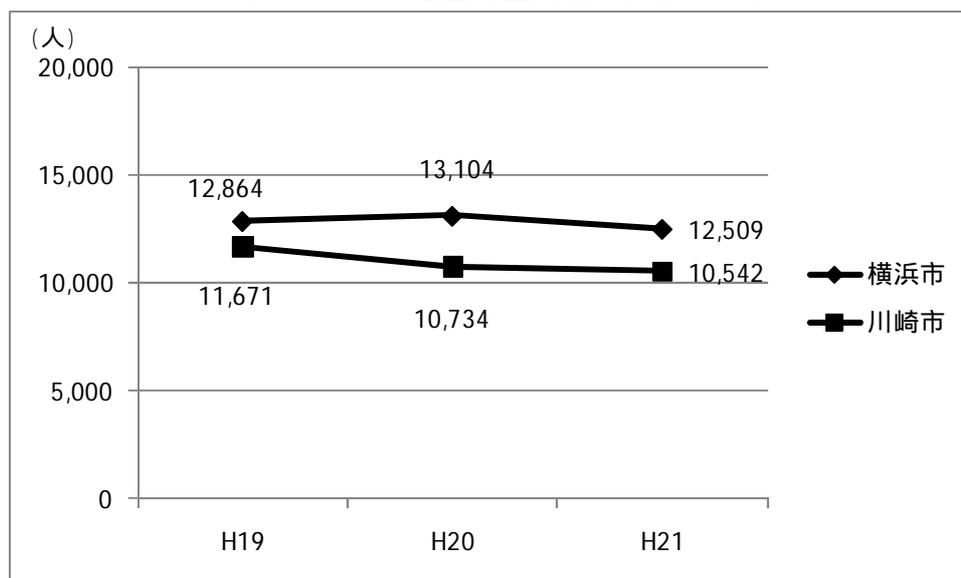
図表 II-4 2 業種別正規従業員数の推移



図表 II-4 3 製造業小分類別正規従業員数の推移



図表 II-4 4 地区別正規従業員数の推移



(3) 非正規従業員数の推移

非正規従業員数の推移をみると、平成 19 年の 4,920 人から平成 20 年には 5,243 人に増加（前年比 6.6% 増）し、平成 21 年には 5,007 人に減少（前年比 4.5% 減）した（図表 -45）。

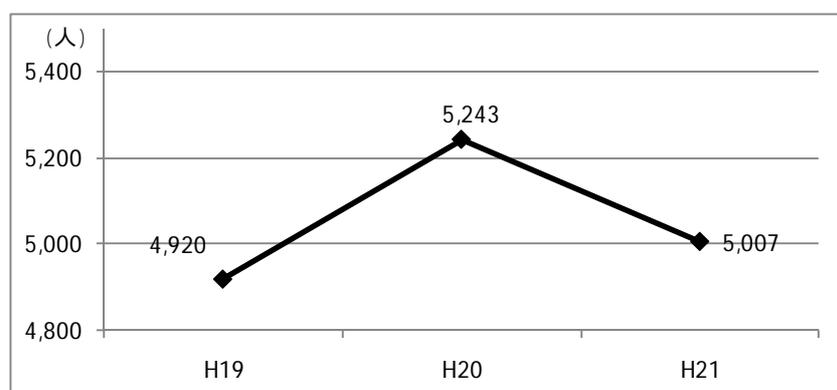
業種別にみると、製造業は、平成 19 年の 1,814 人から平成 20 年には 2,039 人に増加（前年比 12.4% 増）したが、平成 21 年は 2,008 人とほぼ横ばいであった。運輸・通信業は平成 19 年 2,507 人から平成 20 年には 2,550 人、平成 21 年は 2,505 人とほぼ横ばいであった（図表 -46）。

製造業の業種小分類別に過去 3 年間（平成 19～21 年）とも 100 人以上の業種についてみると、「電気機械器具」は平成 19 年の 168 人から平成 20 年は 225 人、平成 21 年には 419 人と増加し、「輸送用機械器具」は平成 19 年の 118 人から平成 20 年は 133 人、平成 21 年には 151 人と増加している。

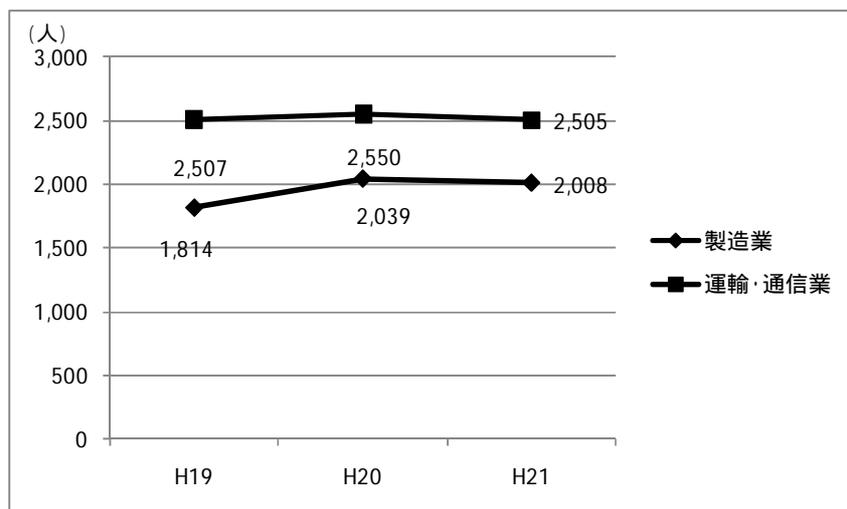
「電気機械器具」は正規・非正規従業員数ともに増加しているのに対し、「輸送用機械器具」は、従業員総数が減少しているが、正規従業員数が減少し、非正規従業員数が増加するという構造になっている（図表 -47）。

地区別にみると、横浜市では、平成 19 年の 2,694 人から平成 20 年には 2,947 人に増加（前年比 9.4% 増）し、平成 21 年は 2,802 人に減少（前年比 4.9% 減）した。川崎市は平成 19 年の 2,226 人から平成 20 年には 2,296 人に増加（前年比 3.1% 増）し、平成 21 年は 2,205 人に減少（前年比 4.0% 減）した（図表 -48）。

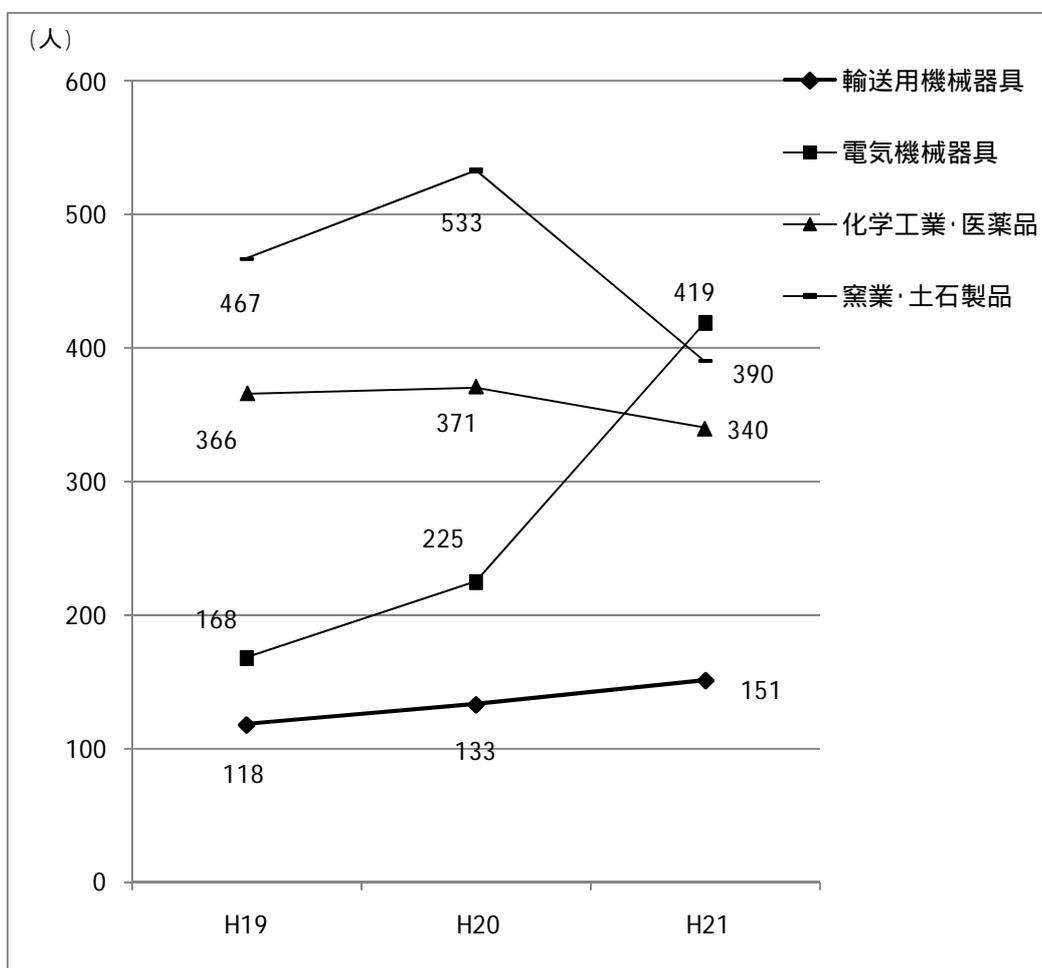
図表 II-4 5 非正規従業員数の推移



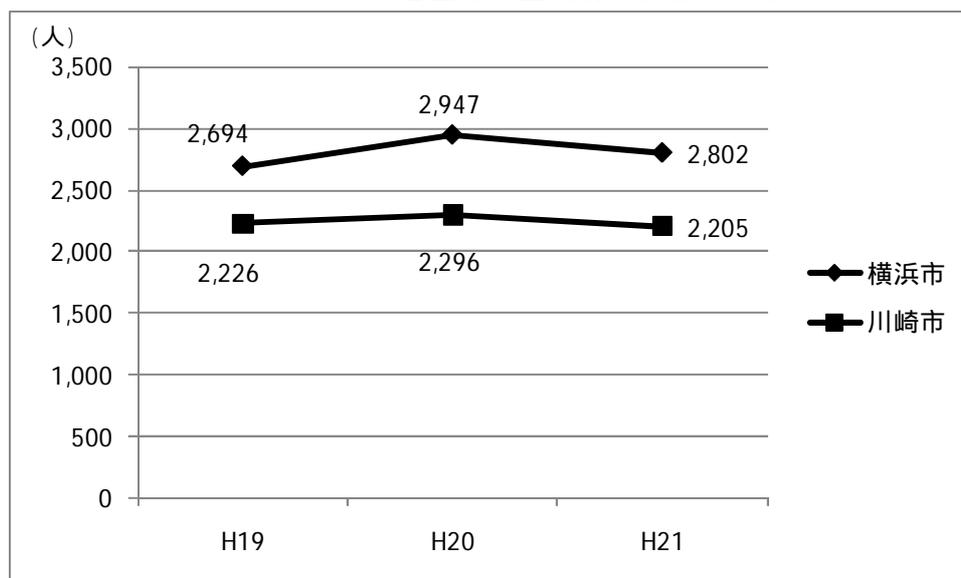
図表 II-4 6 業種別非正規従業員数の推移



図表 II-4 7 製造業小分類別非正規従業員数の推移



図表 II-4 8 地区別非正規従業員数の推移

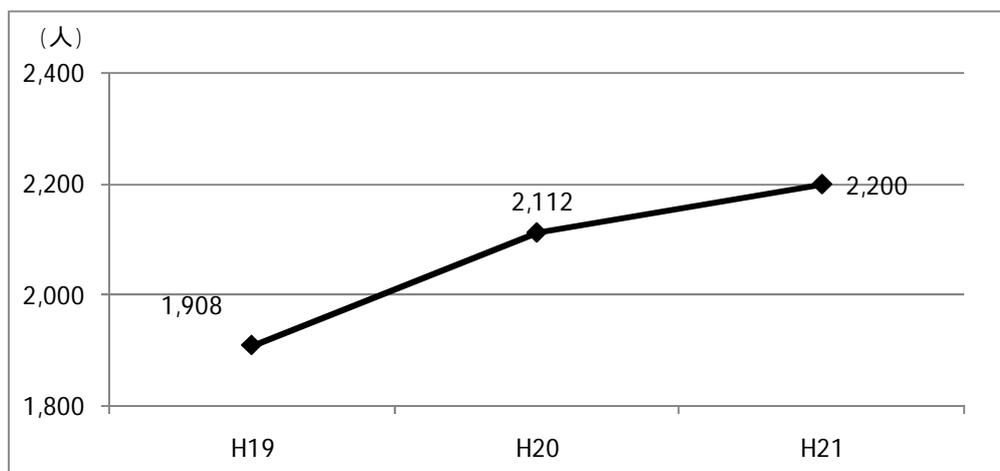


(4) 研究者数の推移

正規従業員のうちの研究者数の推移をみると、平成19年の1,908人から平成20年は2,112人、平成21年には2,200人と増加（平成19年比15.3%増）している（図表 -49）。

正規従業員数減少の中でも、研究者は増員し研究開発に対して注力している企業の姿勢がうかがわれる。

図表 II-4 9 研究者数の推移



(5) 今後3年程度における従業員の増減予定

今後3年程度における従業員の増減予定は、「現状維持」が44.9%（218件）で最も多く、次いで「未定」33.0%（160件）、「増員予定」11.5%（56件）の順となっている。

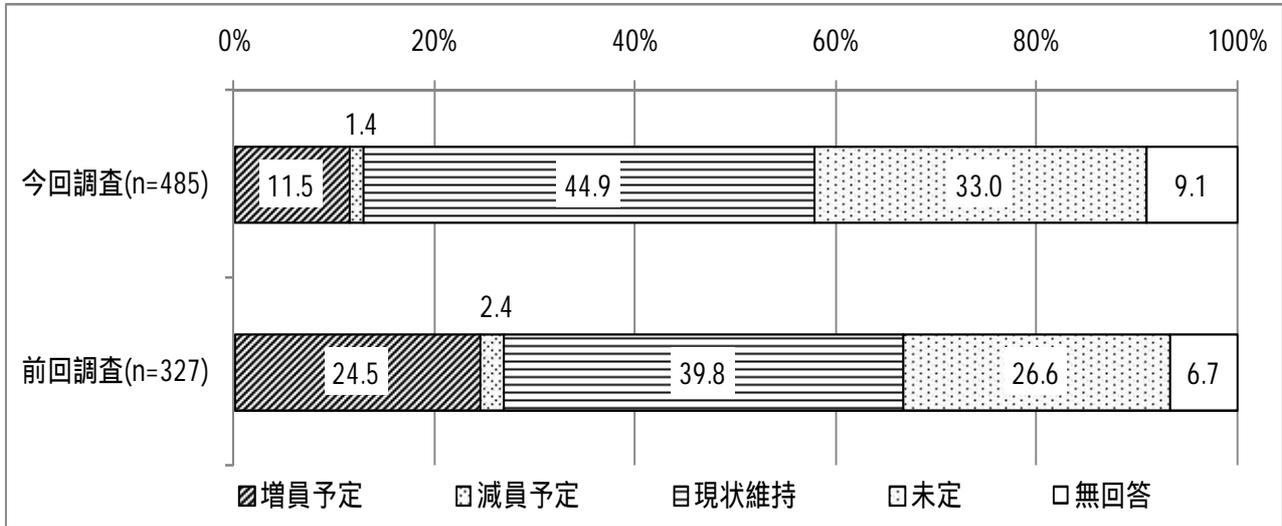
前回調査と比較すると、「未定」が26.6%から6.4ポイント、「現状維持」が39.8%から5.1ポイント増加し、「増員予定」が24.5%から13.0ポイント「減員予定」が2.4%から1ポイント減少している（図表 -50）。

製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では「現状維持」が48.0%（95件）と最も多く、次いで「未定」24.2%（48件）、「増員予定」16.7%（33件）の順となっている。運輸・通信業でも同様に、「現状維持」が44.3%（94件）で最も多く、次いで「未定」39.6%（84件）、「増員予定」5.7%（12件）の順であった。いずれも順位は同じであるが、製造業の「増員予

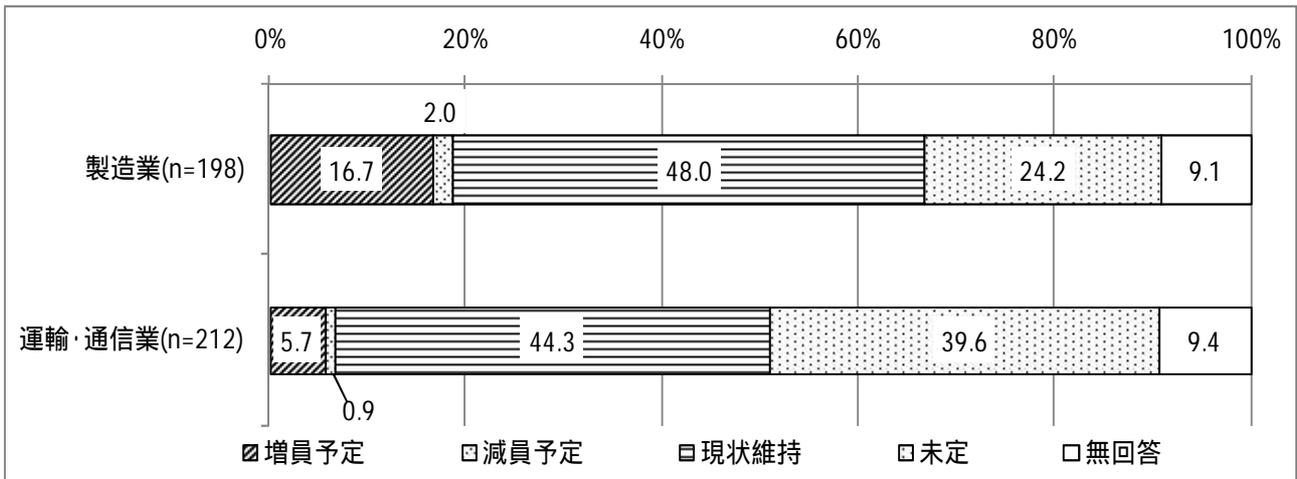
定」の割合が運輸・通信業より11ポイント高くなっている。(図表 -51)。

地区別にみると、横浜市では「現状維持」が50.0%(96件)で最も多く、次いで「未定」31.8%(61件)、「増員予定」10.9%(21件)の順であった。川崎市でも同様に、「現状維持」が41.6%(122件)で最も多く、次いで「未定」33.8%(99件)、「増員予定」11.9%(35件)の順であった(図表 -52)。

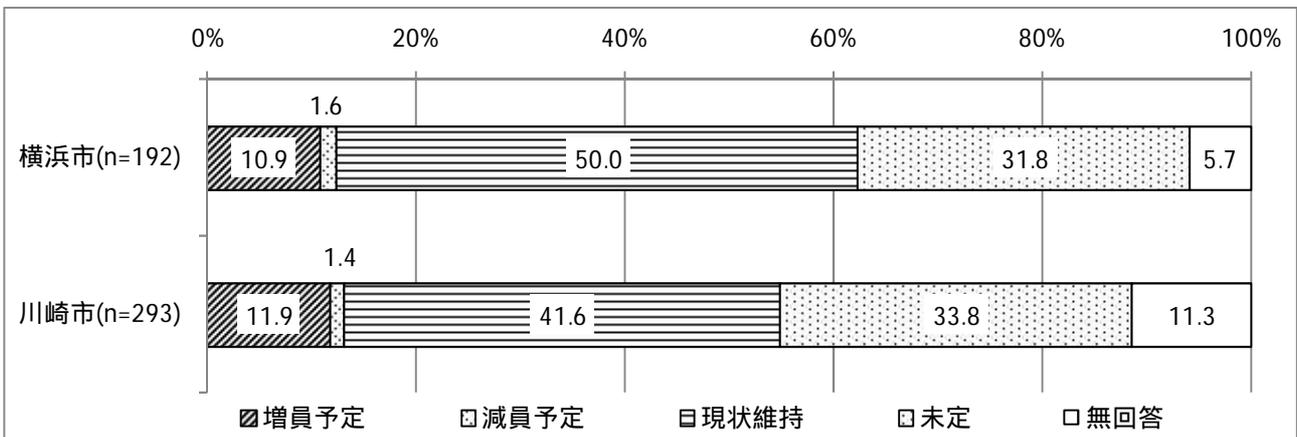
図表 II-5 0 従業員の増減予定



図表 II-5 1 業種別従業員の増減予定



図表 II-5 2 地区別従業員の増減予定



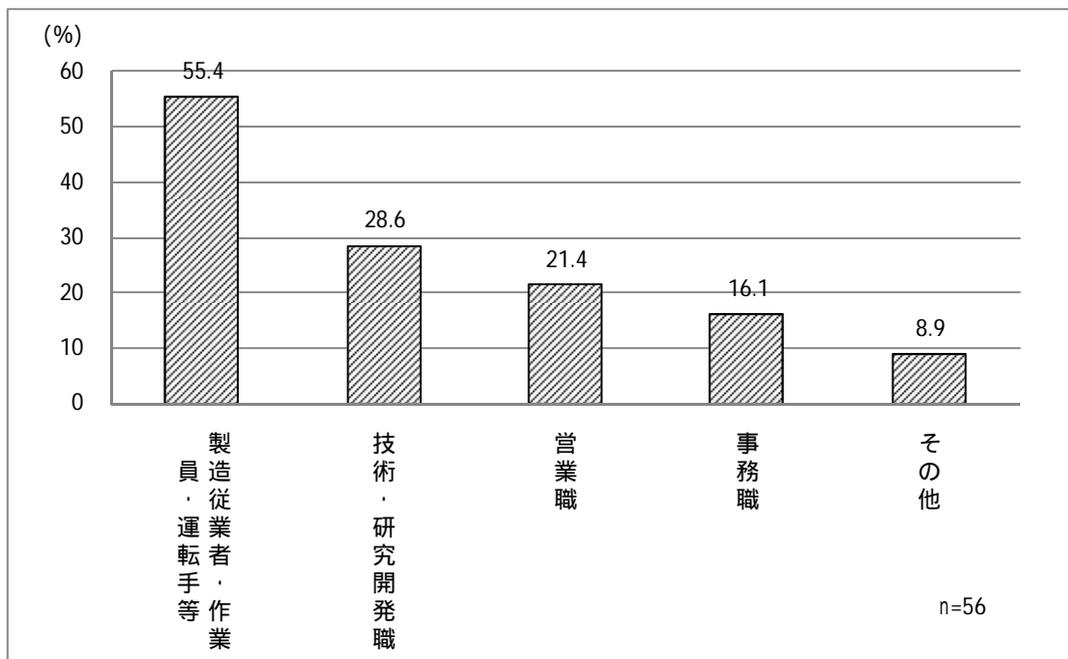
(6) 増員予定の職種

増員予定の職種は、「製造従業者・作業員・運転手等」が55.4%(31件)で最も多く、次いで「技術・研究開発職」が28.6%(16件)、「営業職」が21.4%(12件)の順となっている(図表-53)。

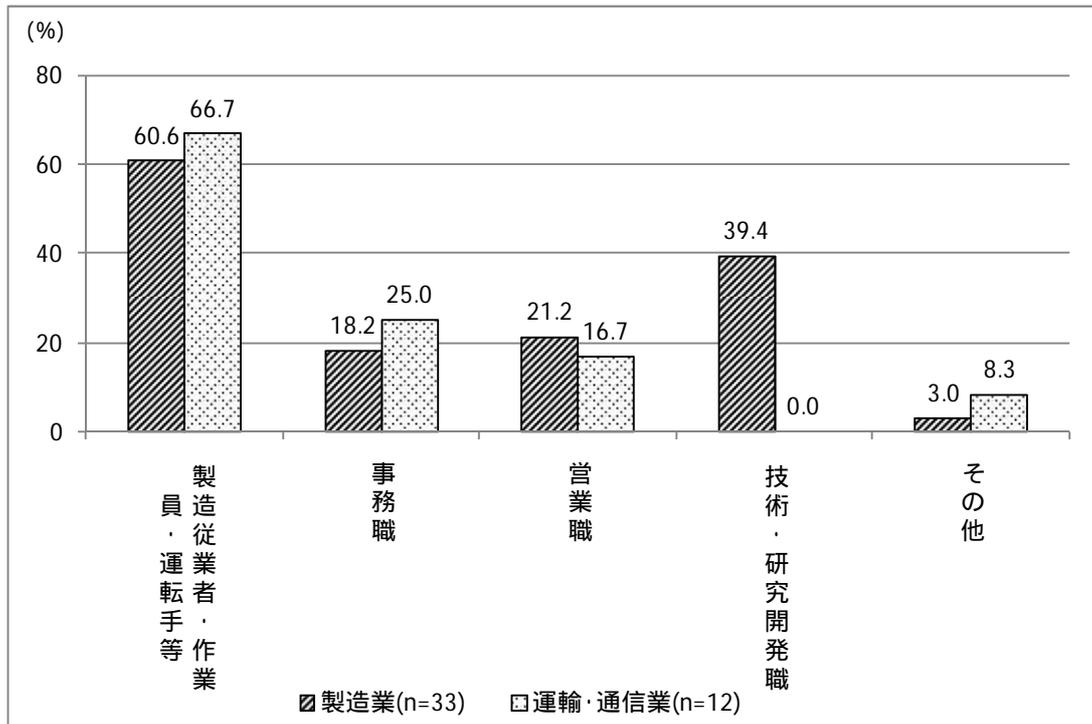
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では、「製造従業者・作業員・運転手等」が60.6%(20件)で最も多く、次いで「技術・研究開発職」39.4%(13件)、「営業職」21.2%(7件)の順となっている。運輸・通信業では、「製造従業者・作業員・運転手等」が66.7%(8件)で最も多く、次いで「事務職」25.0%(3件)、「営業職」16.7%(2件)の順であった。製造業における「技術・研究開発職」の割合が高くなっており、技術・研究開発に対する積極的な姿勢がうかがわれる(図表-54)。

地区別にみると、横浜市では「製造従業者・作業員・運転手等」が52.4%(11件)で最も多く、次いで「技術・研究開発職」33.3%(7件)、「事務職」28.6%(6件)の順となっている。川崎市では「製造従業者・作業員・運転手等」が57.1%(20件)で最も多く、次いで「技術・研究開発職」25.7%(9件)、「営業職」20.0%(7件)の順であった(図表-55)。

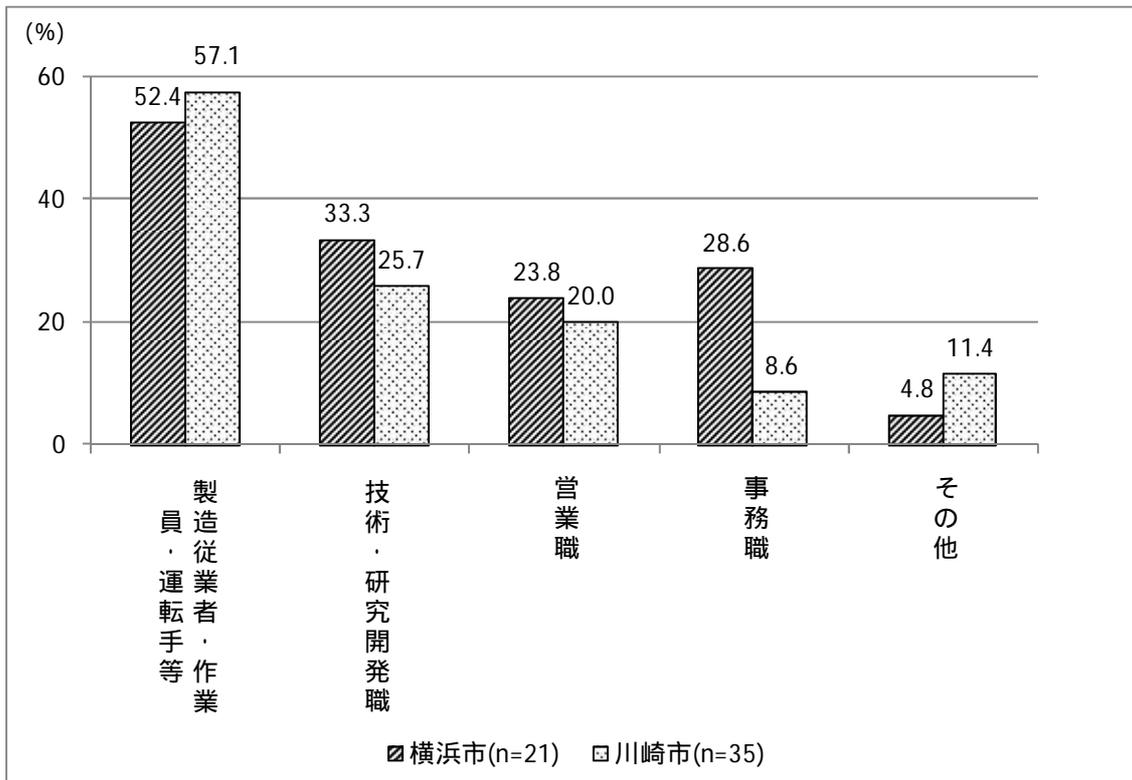
図表 II-5 3 増員予定の職種(複数回答)



図表 II-5 4 業種別増員予定の職種（複数回答）



図表 II-5 5 地区別増員予定の職種（複数回答）



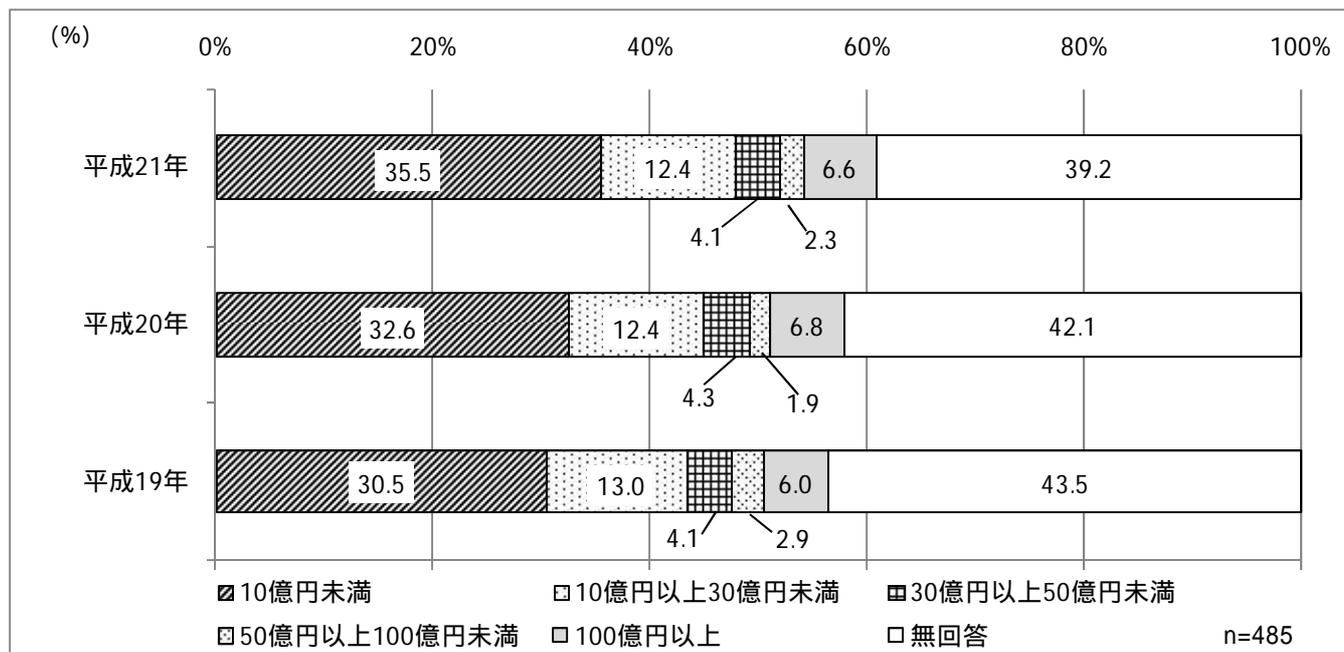
## 5. 経営状況

### (1) 過去3年間における売上高（製造品出荷額）の推移

平成21年の売上高（製造品出荷額）は、「10億円未満」が35.5%（172件）で最も多く、次いで「10億円以上30億円未満」12.4%（60件）、「100億円以上」6.6%（32件）の順となっている。

過去3年間（平成19年～21年）の売上高（製造品出荷額）の推移を見ると、「10億円未満」が30.5%から35.5%に5ポイント、「100億円以上」が6.0%から0.6ポイント増加し、「10億円以上30億円未満」が13.0%から0.6ポイント、「50億円以上100億円未満」が2.9%から0.6ポイント減少している（図表 -56）。

図表 II-5 6 過去3年間における売上高（製造品出荷額）の推移



### (2) 経常利益の推移

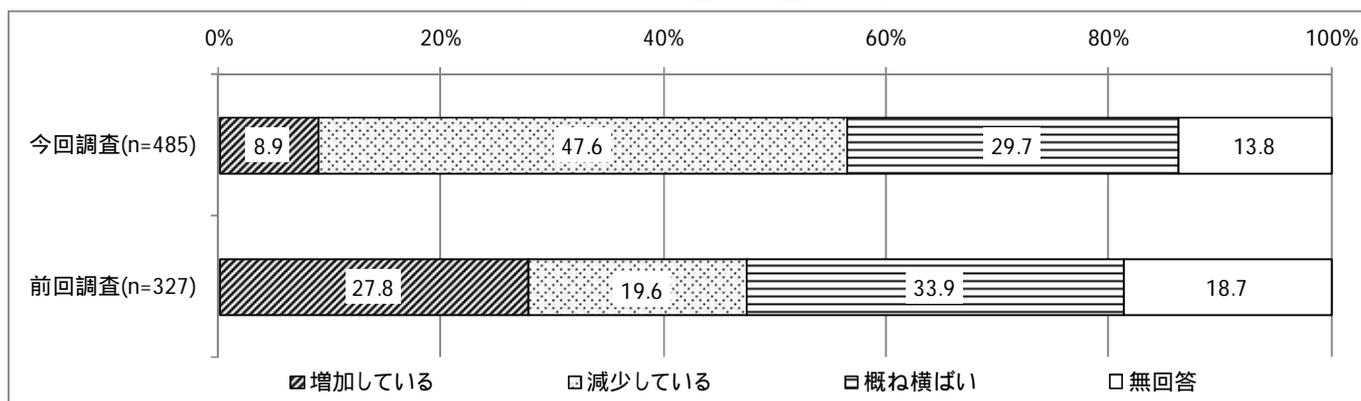
過去3年間の経常利益は、「減少している」が47.6%（231件）で最も多く、次いで「概ね横ばい」29.7%（144件）、「増加している」8.9%（43件）の順となっている。

前回調査と比較すると、「減少している」が19.6%から28.0ポイント増加し、「増加している」が27.8%から18.9ポイント、「概ね横ばい」が33.9%から4.2ポイント減少している（図表 -57）。

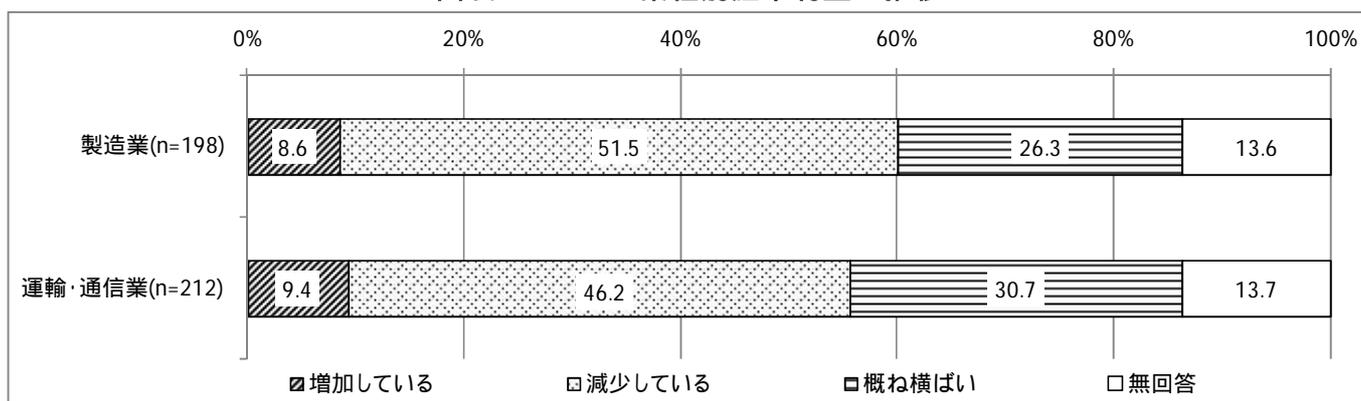
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では「減少している」が51.5%（102件）で最も多く、次いで「概ね横ばい」26.3%（52件）、「増加している」8.6%（17件）の順となっている。運輸・通信業でも同様に、「減少している」が46.2%（98件）で最も多く、次いで「概ね横ばい」30.7%（65件）、「増加している」9.4%（20件）の順であった。（図表 -58）。

地区別にみると、横浜市では「減少している」が45.8%（88件）で最も多く、次いで「概ね横ばい」30.7%（59件）、「増加している」9.9%（19件）の順となっている。川崎市でも同様に、「減少している」が48.8%（143件）で最も多く、次いで「概ね横ばい」29.0%（85件）、「増加している」8.2%（24件）の順であった（図表 -59）。

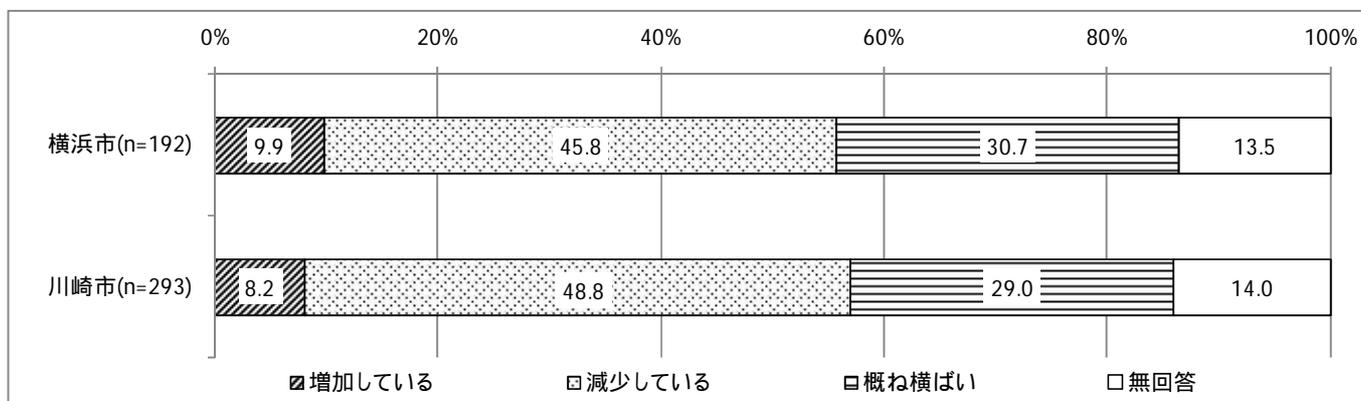
図表 II-5 7 経常利益の推移



図表 II-5 8 業種別経常利益の推移



図表 II-5 9 地区別経常利益の推移



(3) 売上高増減の理由

売上高増減の理由は、「景気変動」が 54.4% (264 件) と最も多く、次いで「物流合理化」が 13.2% (64 件)、「営業力強化」6.6% (32 件) となっている。

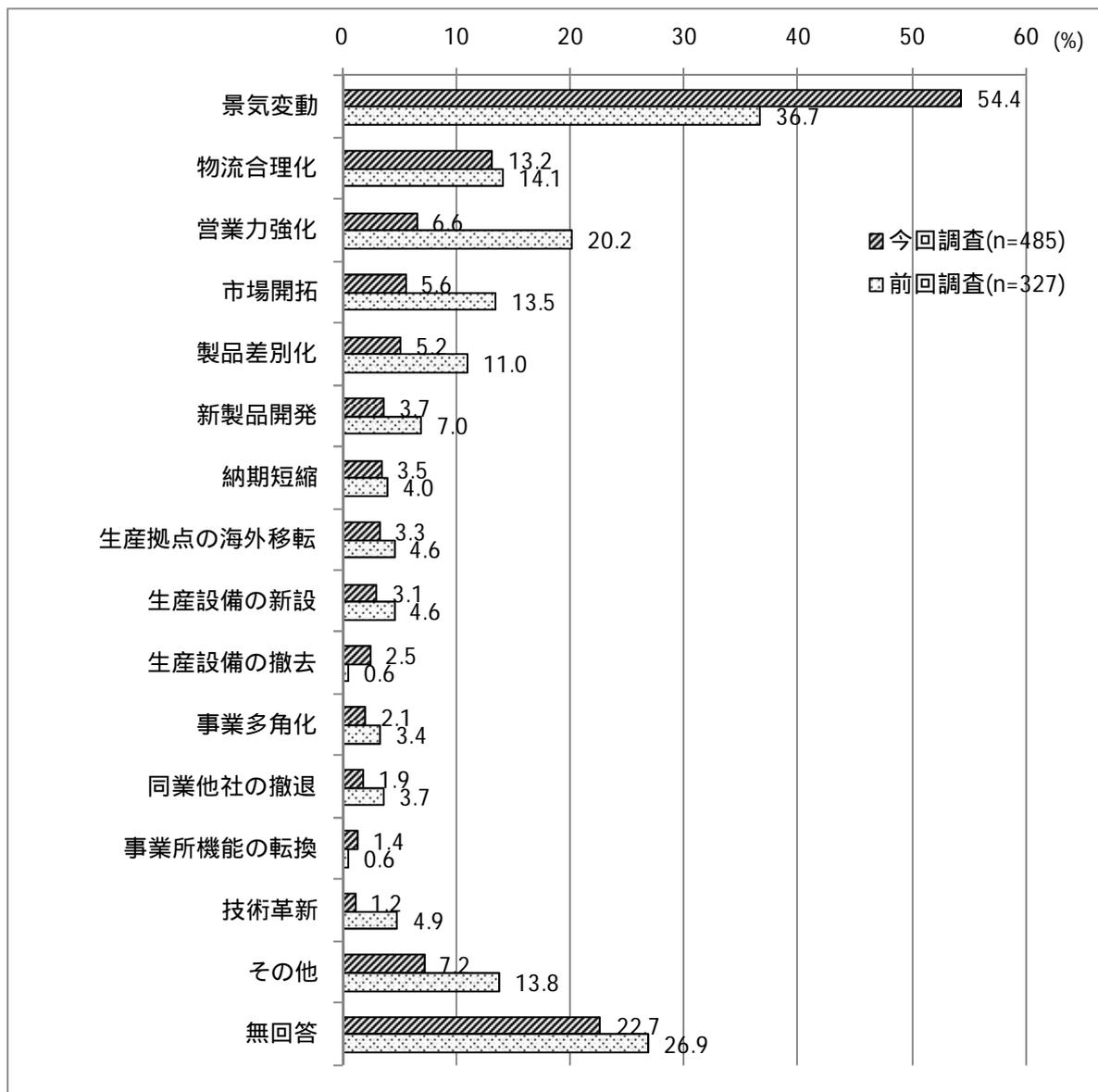
前回調査と比較すると、「景気変動」が 36.7% から 54.4% (264 件) と 17.7 ポイント、「生産設備の撤去」が 0.6% から 2.5% (12 件) と 1.9 ポイント増加し、「営業力強化」が 20.2% から 6.6% (32 件) と 13.6 ポイント、「市場開拓」が 13.5% から 5.6% (27 件) と 7.9 ポイント減少した(図表 -60)。

製造業、運輸・通信業の業種別にみると、製造業では、「景気変動」が 56.6% (112 件) と最も多く、次いで「製品差別化」10.6% (21 件)、「新製品開発」、「市場開拓」の 6.6% (13 件) の順となっている。運輸・通信業では、「景気変動」54.7% (116 件) が最も多く、次いで「物流合理化」27.4% (58 件)、「営業力強化」7.5% (16 件) の順であった(図表 -61)。

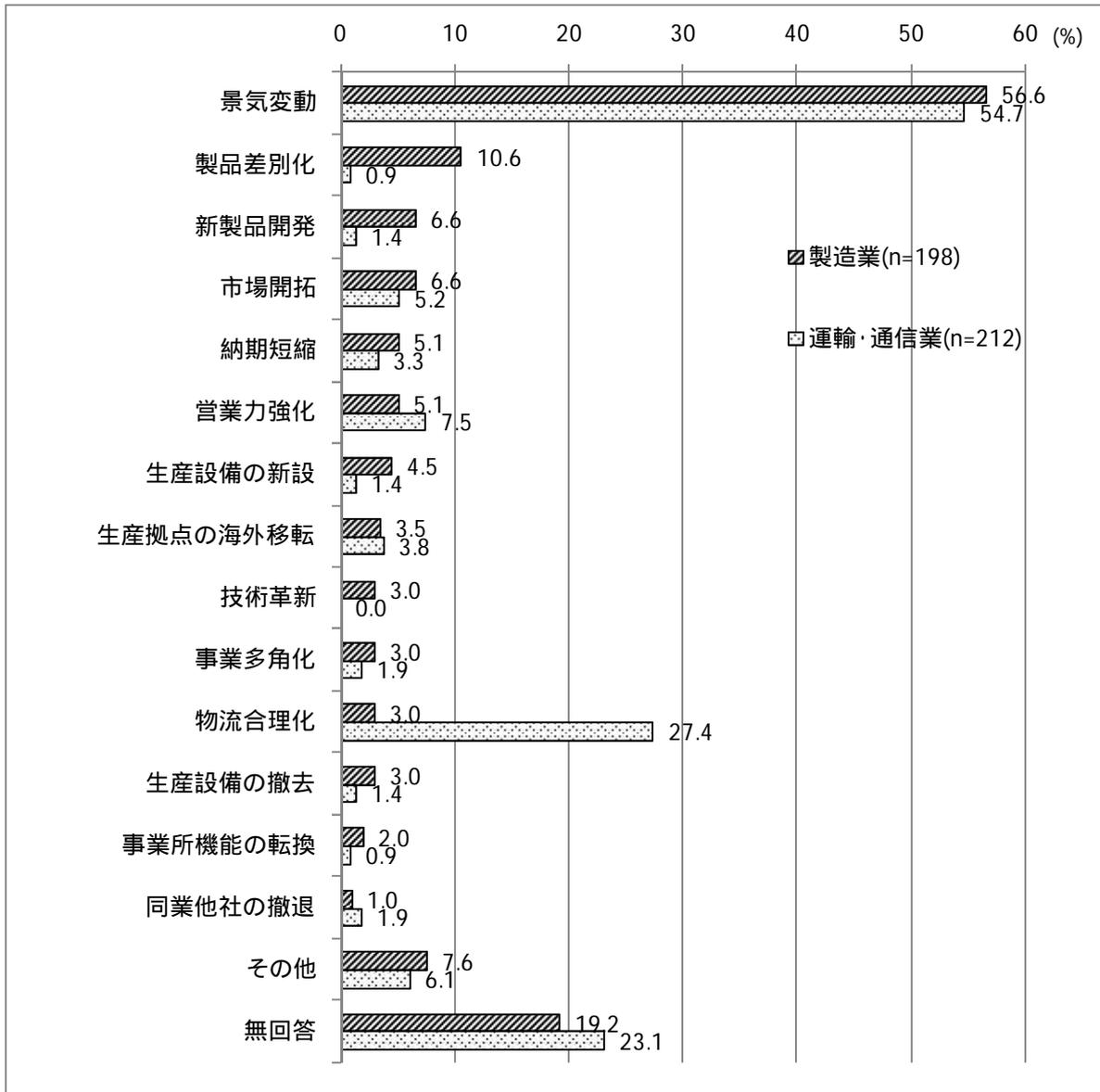
地区別にみると、横浜市では「景気変動」が57.8%（111件）で最も多く、次いで「物流合理化」15.6%（30件）、「営業力強化」8.9%（17件）の順となっている。川崎市では、「景気変動」が52.2%（153件）で最も多く、次いで「物流合理化」11.6%（34件）、「製品差別化」5.5%（16件）の順であった（図表 -62）。

売上高増減別にみると、売上の動向に関わらず、「景気変動」が最も多くなっているが、経常利益が「増加している」事業所では39.5%（17件）と、比較的低い数値となっている。「景気変動」以外の理由では、経常利益が「増加している」事業所では、「物流の合理化」27.9%（12件）、次いで「市場開拓」25.6%（11件）、「営業力強化」23.3%（10件）の順となっており、経常利益が「減少している」事業所では、「物流合理化」12.6%（29件）、次いで「営業力強化」、「納期短縮」がともに4.3%（10件）、「生産拠点の海外移転」3.9%（9件）の順となっている。企業努力として、事業所の機能集約化や製品の高付加価値化、また新たな分野への進出などの事業展開が図られていると思われる（図表 -63）。

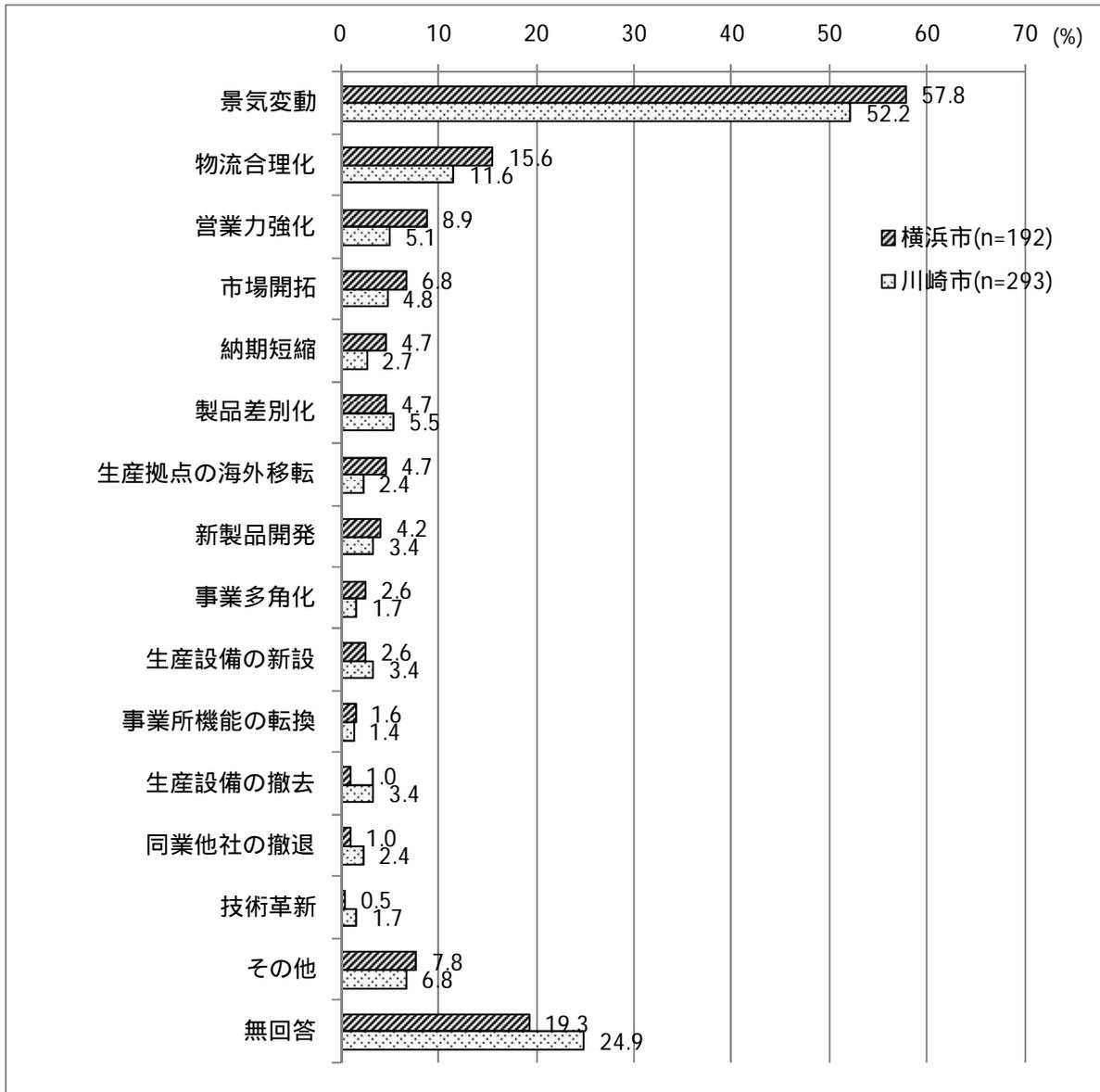
図表 II-60 売上高増減の理由（複数回答）



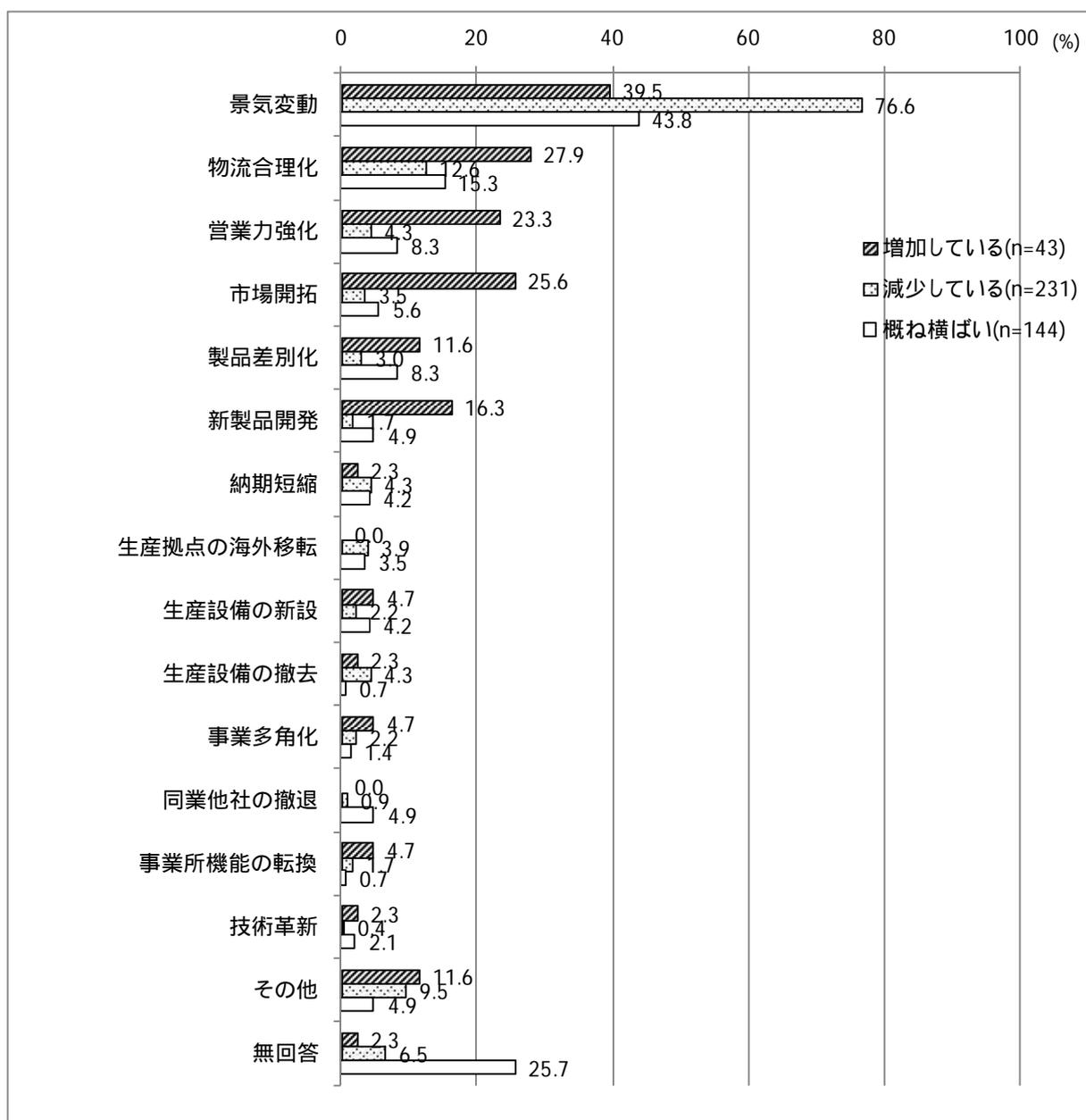
図表 II-6 1 業種別売上高増減の理由（複数回答）



図表 II-6 2 地区別売上高増減の理由（複数回答）



図表 II-6 3 売上高増減別売上高増減の理由（複数回答）



(4) 設備投資の状況

設備投資は、「行っていない」が67.8%（329件）、「行った」が23.1%（112件）となっている。前回調査と比較すると、「行っていない」が61.5%から6.3ポイント増加し、「行った」が28.7%から5.6ポイント減少した（図表 -64）。

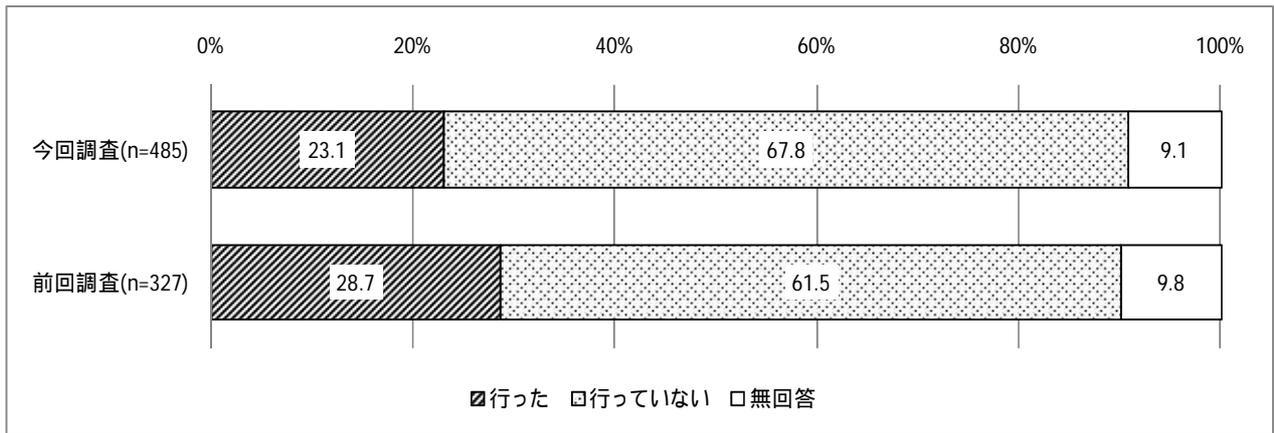
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「行った」30.8%（61件）、「行っていない」60.6%（120件）であった。運輸・通信業では「行った」17.0%（36件）、「行っていない」72.6%（154件）であった（図表 -65）。

地区別にみると、横浜市では「行っていない」72.4%（139件）、「行った」21.9%（42件）となっている。川崎市でも同様に、「行っていない」64.8%（190件）、「行った」23.9%（70件）となった（図表 -66）。

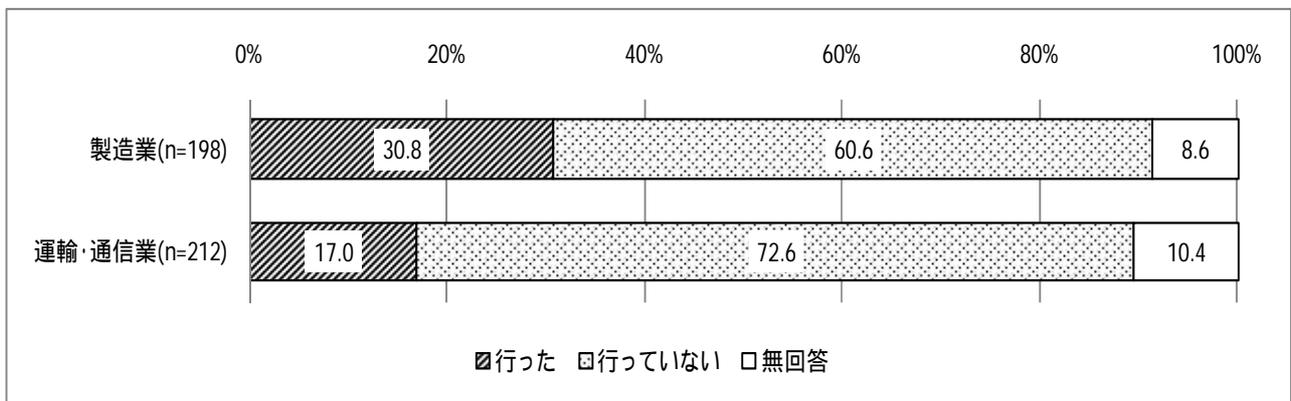
売上高の増減別にみると、経常利益が「増加している」事業所では「行っていない」60.5%（26件）、「行った」が37.2%（16件）であった。「減少している」事業所では、「行っていない」74.5%（172件）、「行った」22.9%（53件）。「概ね横ばい」の事業所でも同様に、「行っていない」72.9%（105件）、「行った」23.6%（34件）であった。売り上げが「増加している」事業所では「減少し

ている」、「概ね横ばい」の事業所より、設備投資を「行った」割合が10ポイント以上高くなっている（図表 -67）。

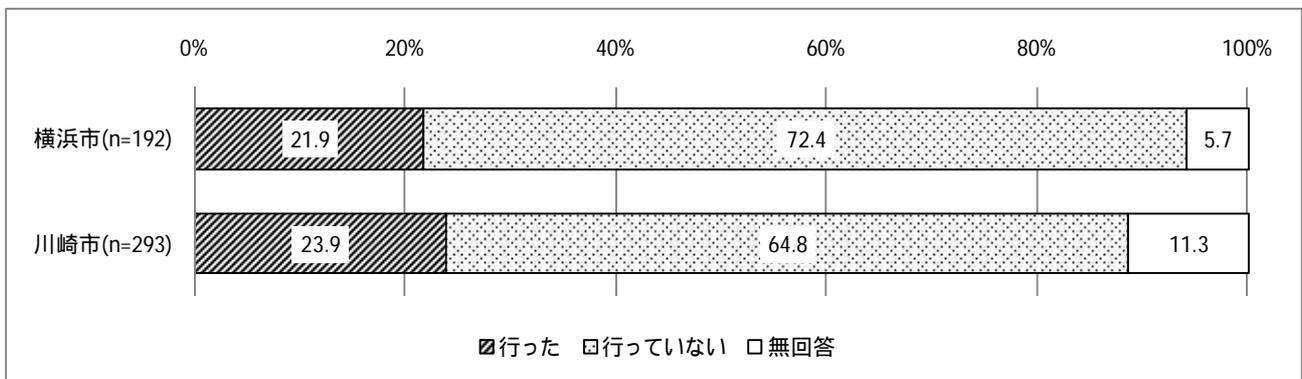
図表 II-6 4 設備投資の状況



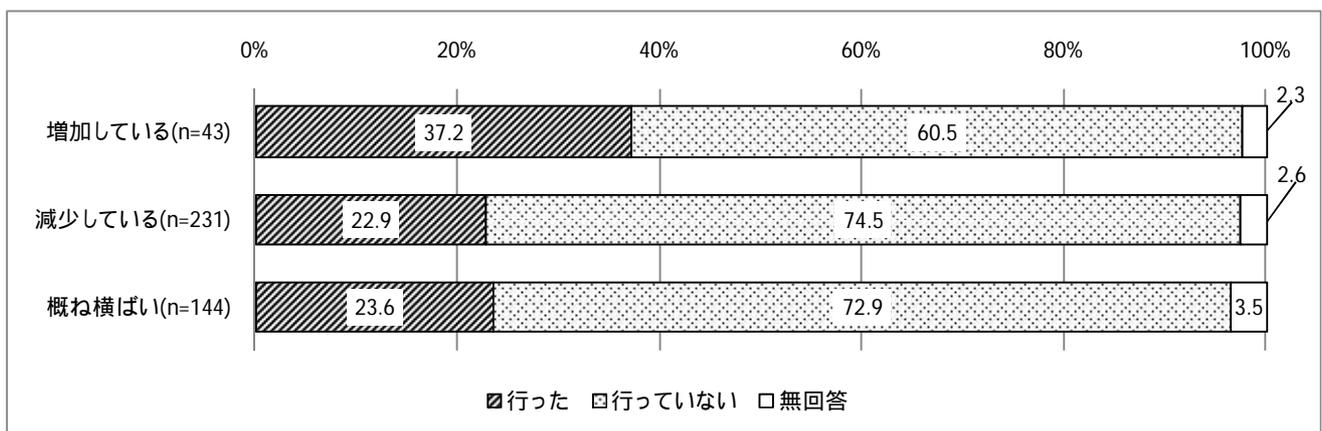
図表 II-6 5 業種別設備投資の状況



図表 II-6 6 地区別設備投資の状況



図表 II-6 7 売上高増減別設備投資の状況

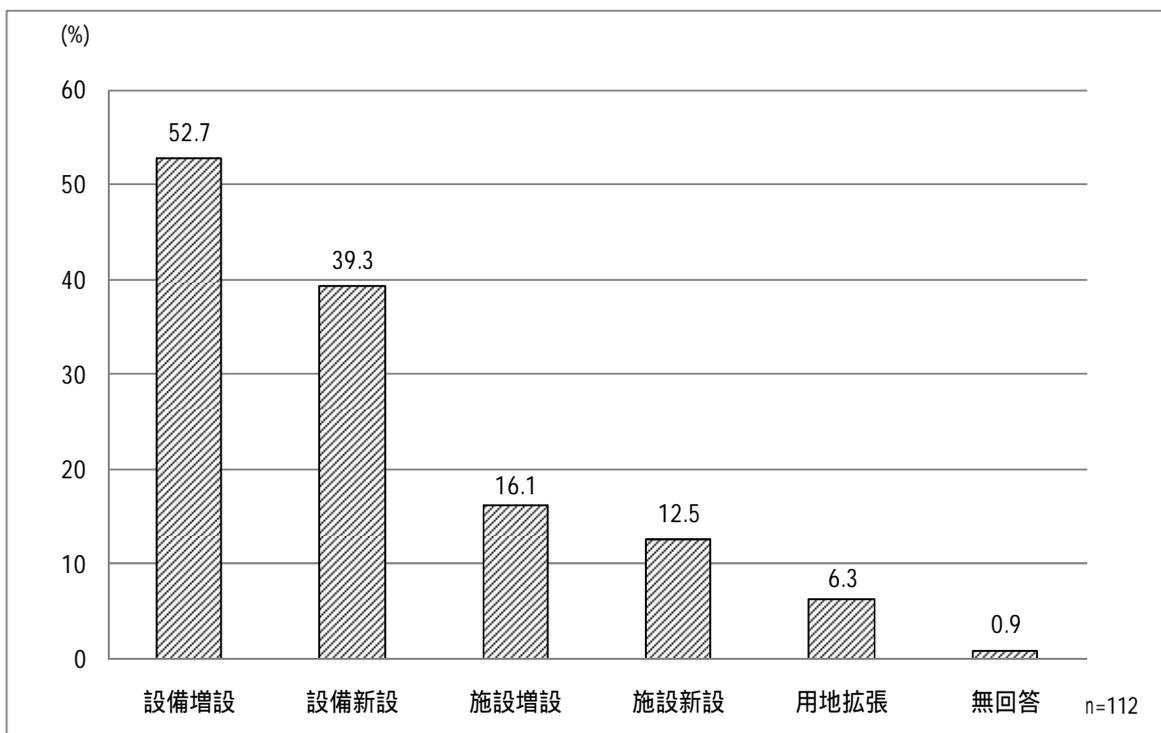


( 5 ) 行った設備投資の内容

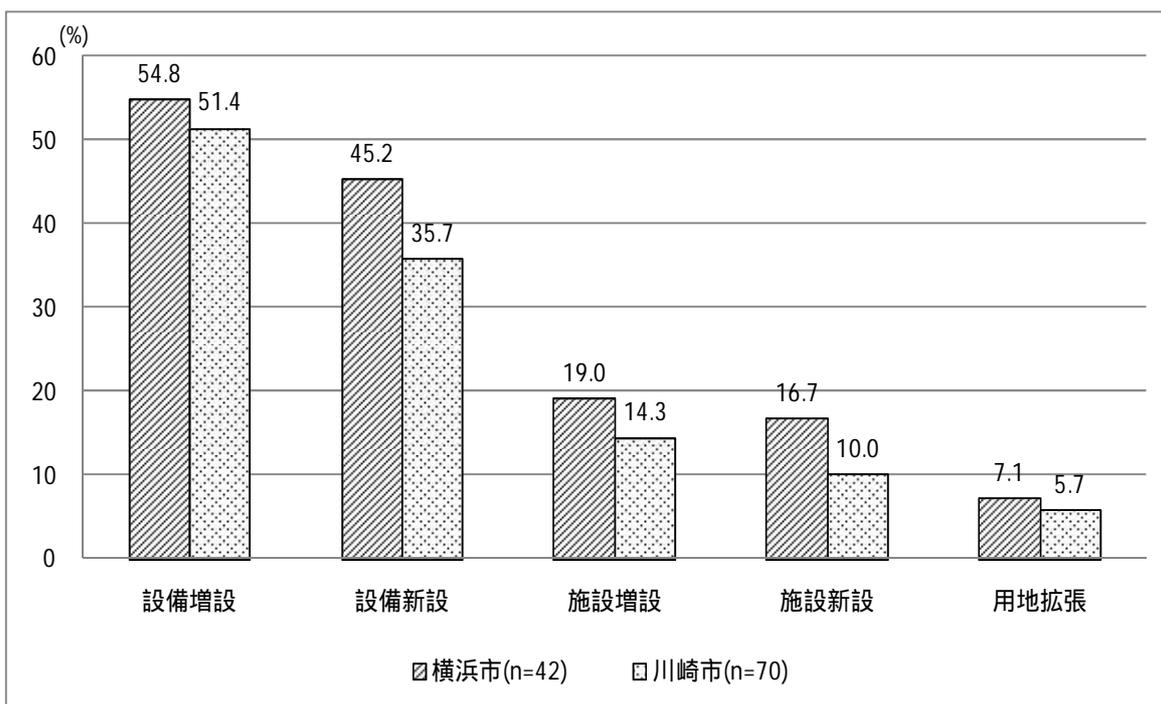
設備投資を「行った」事業所にその内容を尋ねたところ、「設備増設」が 52.7% ( 59 件 ) で最も多く、次いで「設備新設」39.3% ( 44 件 ) 「施設増設」16.1% ( 18 件 ) の順であった ( 図表 -68 ) 。

地区別にみても同様に、横浜市では「設備増設」が 54.8% ( 23 件 ) で最も多く、次いで「設備新設」45.2% ( 19 件 ) 「施設増設」19.0% ( 8 件 ) の順となっている。川崎市でも「設備増設」が 51.4% ( 36 件 ) で最も多く、次いで「設備新設」35.7% ( 25 件 ) 「施設増設」14.3% ( 10 件 ) であった ( 図表 -69 ) 。

図表 II-6 8 設備投資 ( 複数回答 )



図表 II-6 9 地区別設備投資 ( 複数回答 )



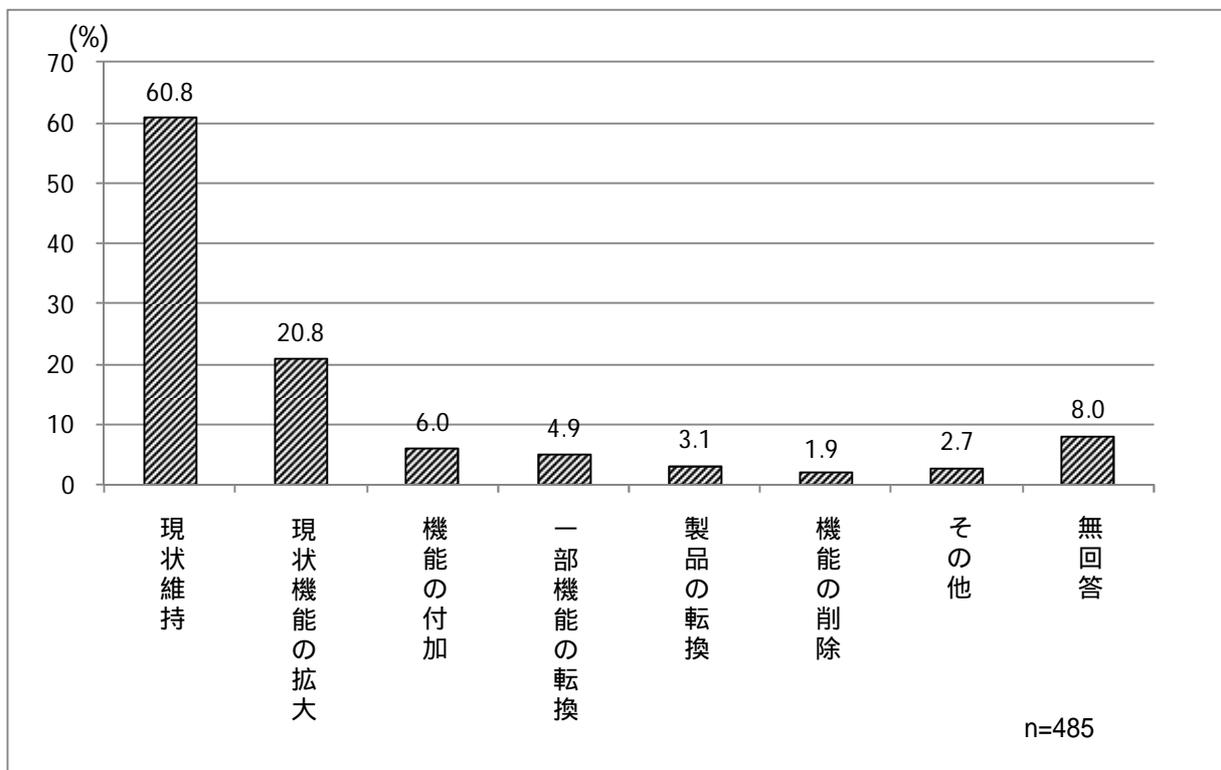
( 6 ) 今後の事業展開

今後の事業展開は、「現状維持」が 60.8% ( 295 件 ) と最も多く、次いで「現状機能の拡大」20.8% ( 101 件 ) 「機能の付加」6.0% ( 29 件 ) の順となっている ( 図表 -70 ) 。

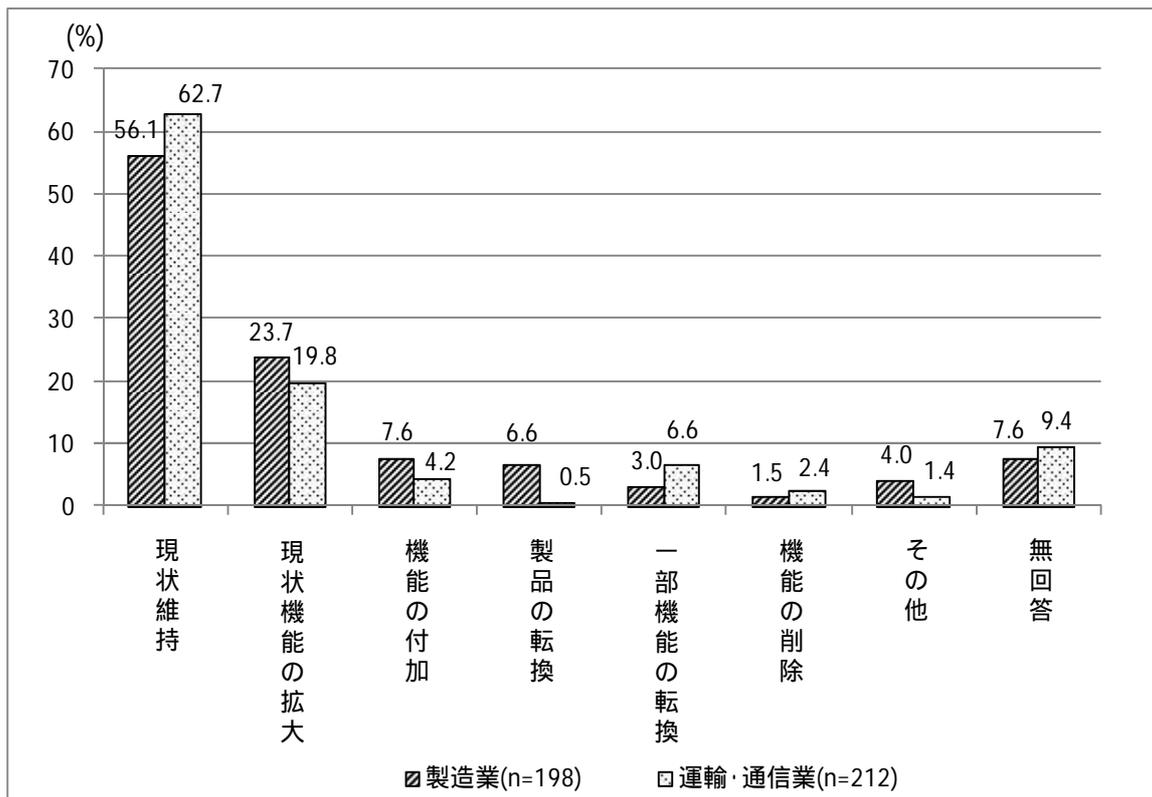
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「現状維持」が 56.1% ( 111 件 ) で最も多く、次いで「現状機能の拡大」が 23.7% ( 47 件 ) 「機能の付加」7.6% ( 15 件 ) の順となっている。運輸・通信業では「現状維持」が 62.7% ( 133 件 ) で最も多く、次いで「現状機能の拡大」が 19.8% ( 42 件 ) 「一部機能の転換」6.6% ( 14 件 ) であった ( 図表 -71 ) 。

地区別にみると、横浜市では、「現状維持」が 63.0% ( 121 件 ) で最も多く、次いで「現状機能の拡大」21.4% ( 41 件 ) 「製品の転換」5.2% ( 10 件 ) の順であった。川崎市では、「現状維持」が 59.4% ( 174 件 ) で最も多く、次いで「現状機能の拡大」20.5% ( 60 件 ) 「機能の付加」6.8% ( 20 件 ) の順であった ( 図表 -72 ) 。

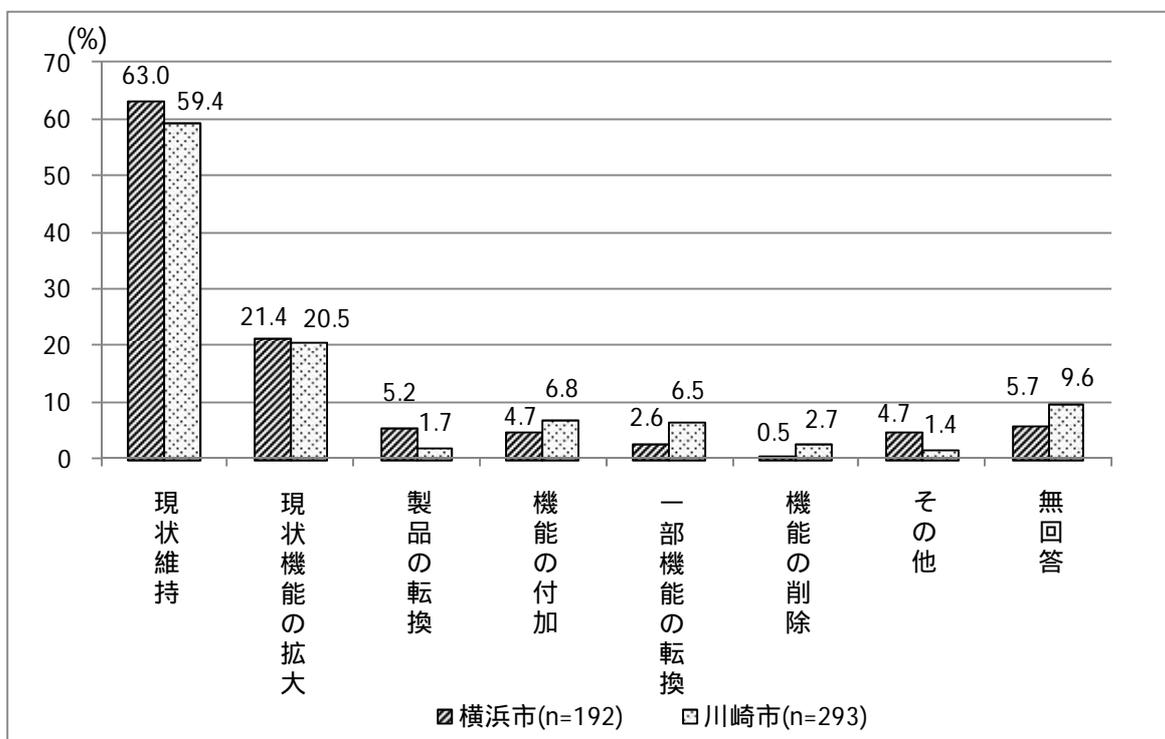
図表 II-70 今後の事業展開 ( 複数回答 )



図表 II-7 1 業種別今後の事業展開（複数回答）



図表 II-7 2 地区別今後の事業展開（複数回答）



(7) 今後の事業展開における課題

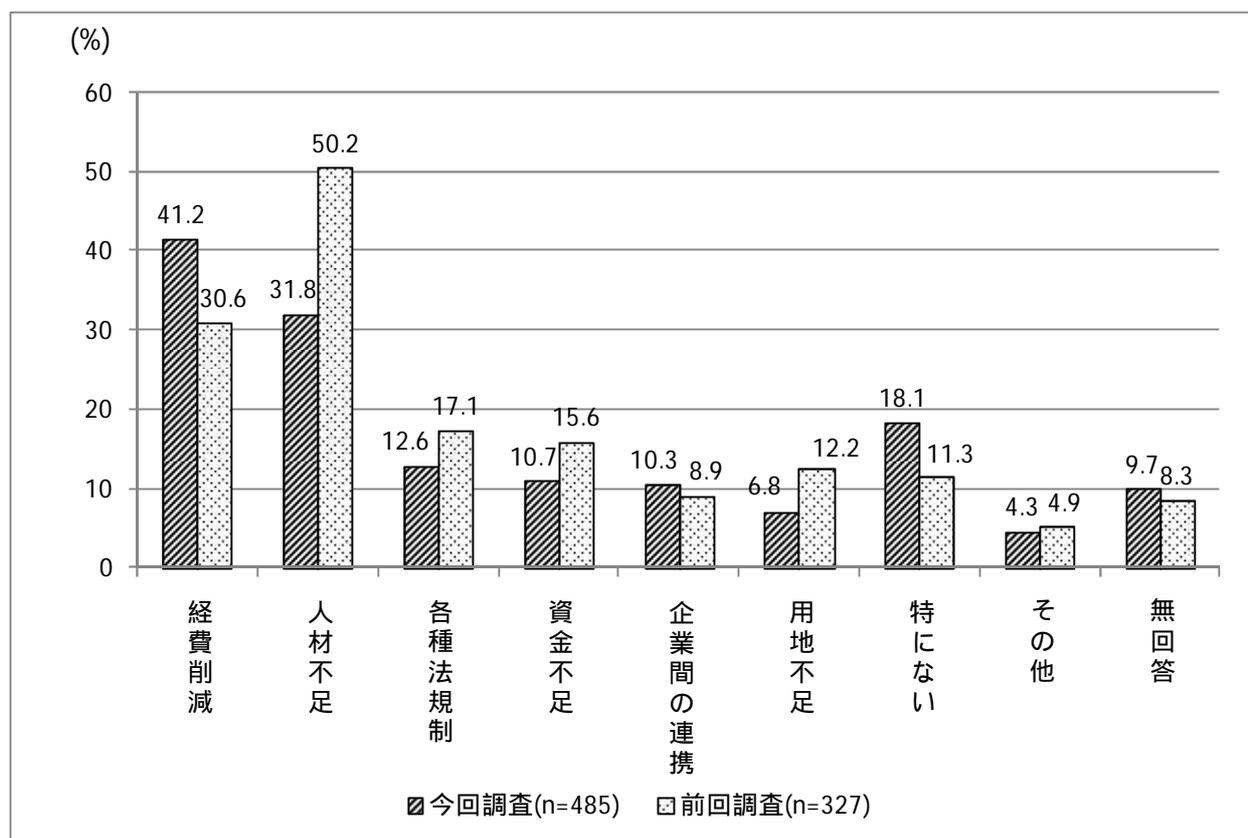
今後の事業展開における課題は、「経費削減」が41.2%（200件）で最も多く、次いで「人材不足」31.8%（154件）、「特にない」18.1%（88件）となっている。

前回調査と比較すると、「経費削減」が30.6%から10.6ポイント、「特にない」が11.3%から6.8ポイント増加し、「人材不足」が50.2%から18.4ポイント、「用地不足」が12.2%から5.4ポイント減少している（図表-73）。

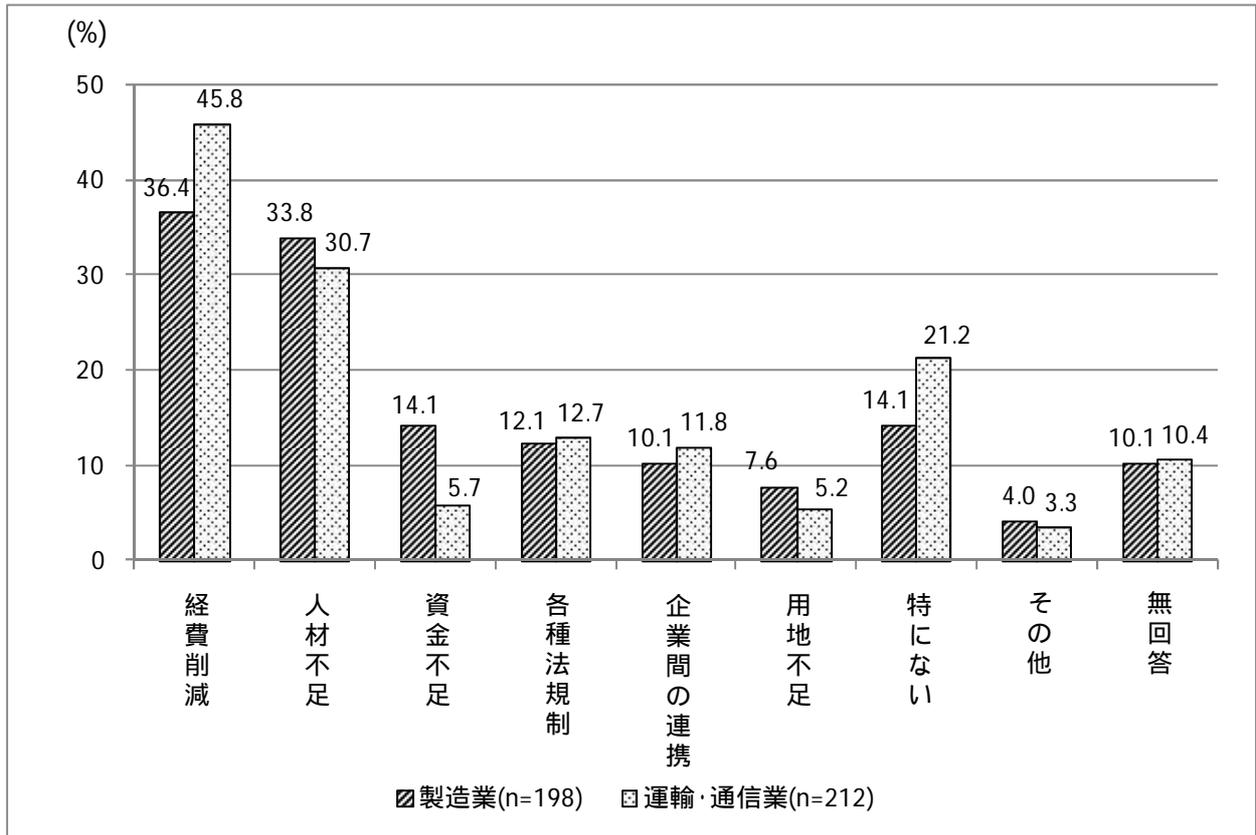
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「経費削減」が36.4%（72件）と最も多く、次いで「人材不足」33.8%（67件）、「資金不足」、「特にない」が14.1%（28件）の順となっている。運輸・通信業では、「経費削減」が45.8%（97件）と最も多く、次いで「人材不足」30.7%（65件）、「特にない」21.2%（45件）の順となっている（図表-74）。

地区別に見ると、横浜市では、「経費削減」が44.8%（86件）で最も多く、次いで「人材不足」34.4%（66件）、「特にない」16.1%（31件）の順となっている。川崎市でも同様に、「経費削減」が38.9%（114件）で最も多く、次いで「人材不足」30.0%（88件）、「特にない」19.5%（57件）の順であった（図表-75）。

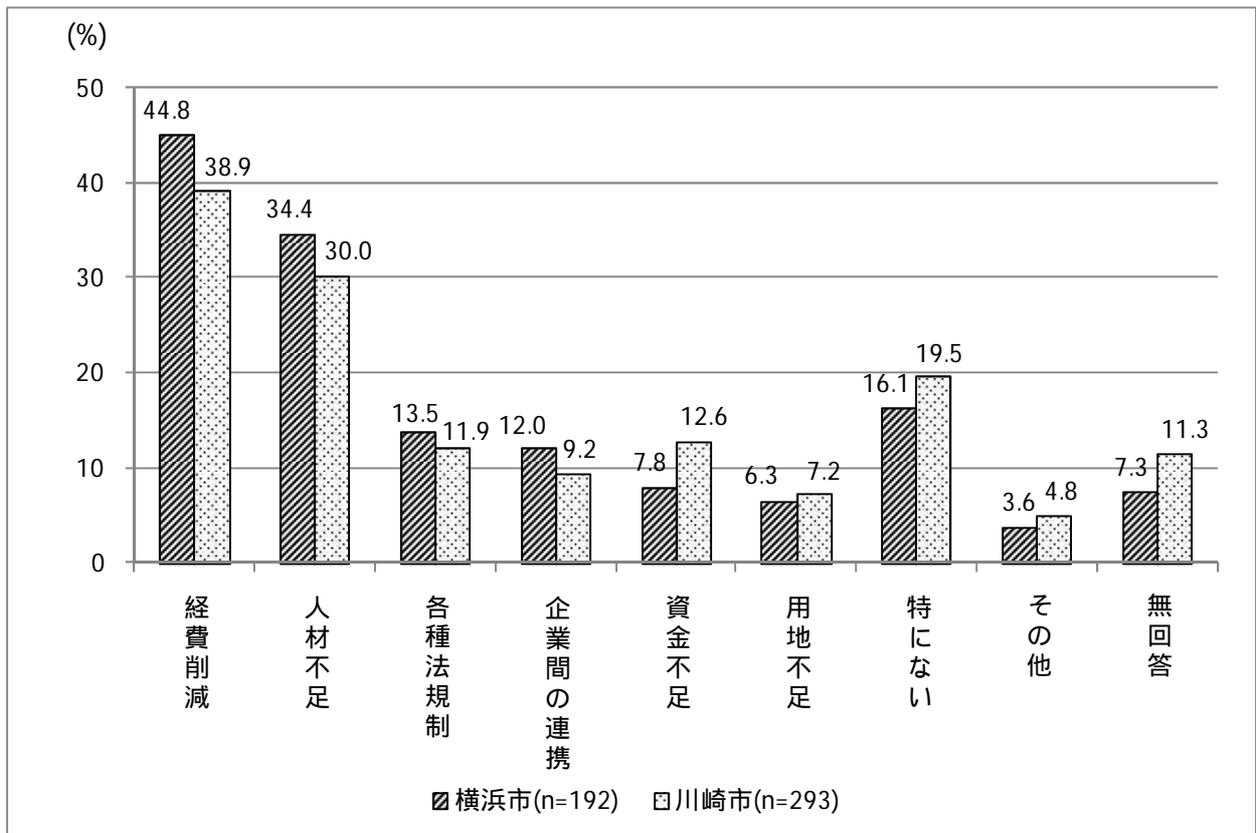
図表 II-7 3 今後の事業展開における課題（複数回答）



図表 II-7 4 業種別今後の事業展開における課題（複数回答）



図表 II-7 5 地区別今後の事業展開における課題（複数回答）

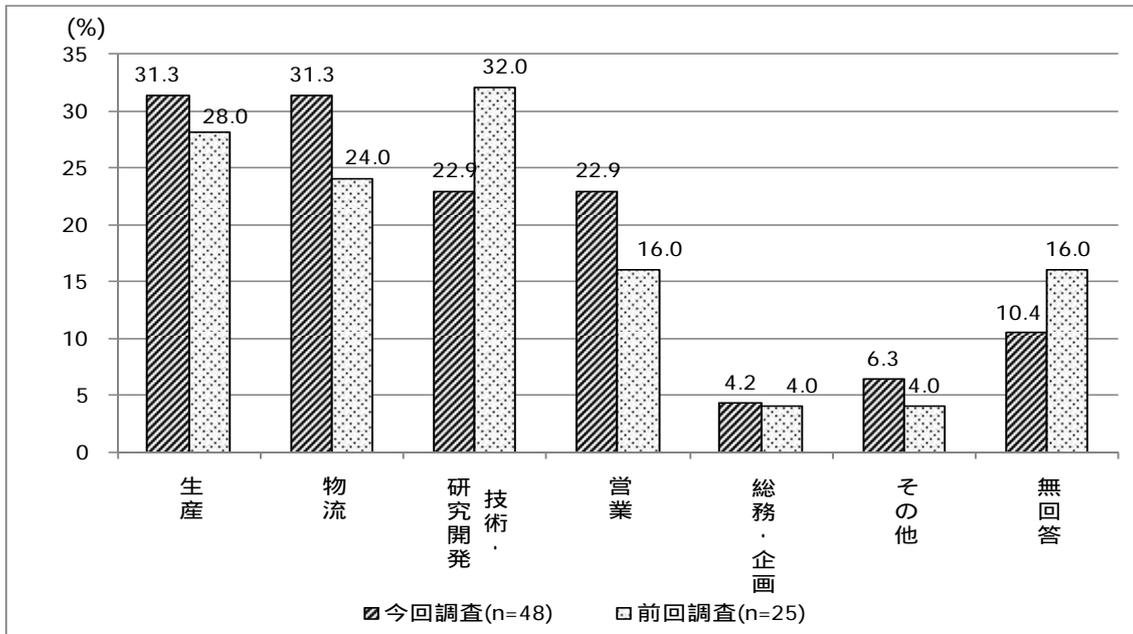


( 8 ) 導入予定機能

今後の事業展開について「一部機能の転換」または「機能の付加」と回答した事業所の導入予定の機能は、「生産」、「物流」がともに31.3%（15件）で最も多く、次いで「技術・研究開発」、「営業」がともに22.9%（11件）、「総務・企画」4.2%（2件）となっている。

前回調査と比較すると、「物流」が24.0%から7.3ポイント、「営業」が16.0%から6.9ポイント増加し、「技術・研究開発」が32.0%から9.1ポイント減少している（図表 -76）。

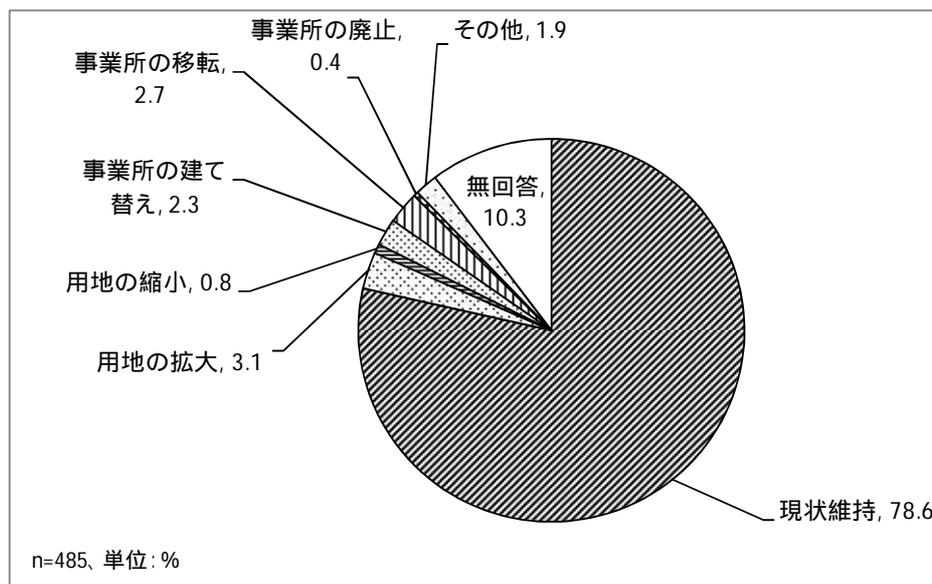
図表 II-7 6 導入予定機能（複数回答）



( 9 ) 用地展開

「現状維持」が78.6%（381件）を占め、次いで「用地の拡大」が3.1%（15件）、「事業所の移転」が2.7%（13件）の順となっている（図表 -77）。

図表 II-7 7 今後の用地展開



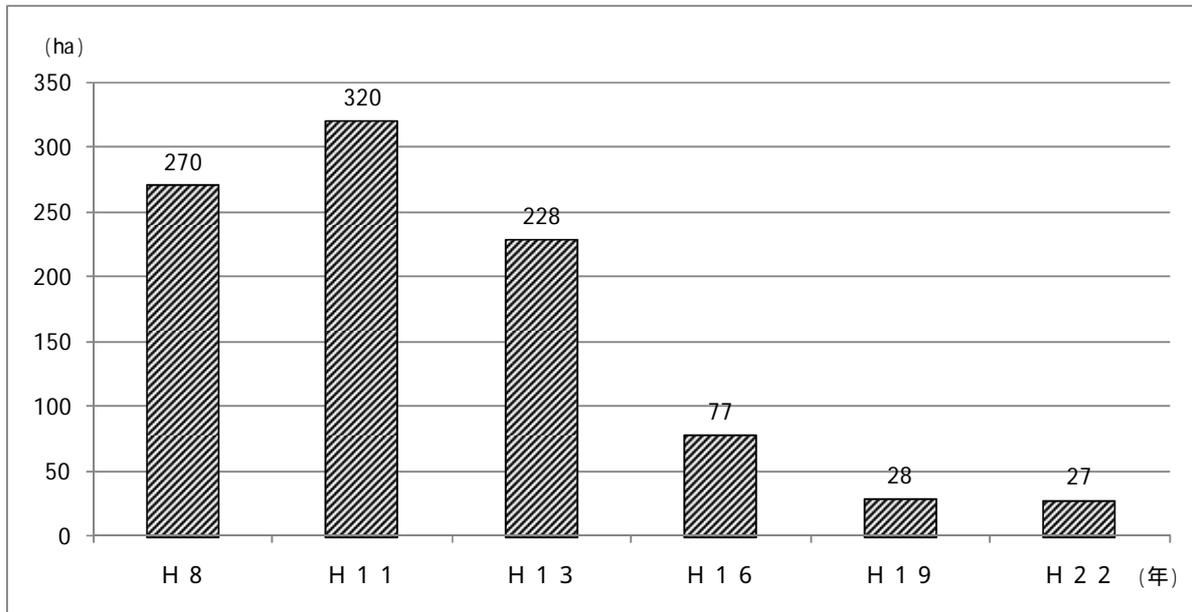
( 1 0 ) 遊休地・低未利用地

遊休地・低未利用地の推移

遊休地・低未利用地は、発生見込み分を含め合計 7 件約 27ha が確認された。内訳は、前回調査からの継続及び規模縮小の 3 件、今回新たに発生した 4 件（見込み分含む）であった。

前回調査と比較すると、約 28ha から微減となっており、これまでの調査と比較すると、ピーク時（平成 11 年）の約 320ha の 10 分の 1 以下まで減少している（図表 -78）。

図表 II-7 8 遊休地・低未利用地の推移



また、電話ヒアリングなどにより前回調査における遊休地等が確認された事業所に対しフォロー調査を行ったところ、平成 19 年度調査の遊休地等約 28ha は、横浜市神奈川区の 1 事業所で新規事業等の自社利用により 1ha、横浜市鶴見区の 2 事業所で隣接事業所等への賃貸により約 7ha、同じく横浜市鶴見区の 1 事業所で発生見込みの解消により約 0.4ha の計約 8.4ha が減少した(図表 -79)。

今回調査で新たに確認された約 7ha は、川崎市川崎区の事業所で、各企業における事業の再編等に伴う発生であった。また、前回調査時と遊休地面積に変更のない川崎市川崎区の事業所は、用地の立地条件などから、遊休地・低未利用地の状態となっている。

図表 II-7 9 遊休地・低未利用地の発生状況（発生見込み含む）

	業種	所在地	前回調査		今回調査		増減 (㎡)
			(㎡)	件	(㎡)	件	
新規	製造業	川崎市川崎区	0	-	31,185	3	31,185
	その他の業種	川崎市川崎区	0	-	40,000	1	40,000
解消	製造業	横浜市神奈川区	11,052	1	0	-	11,052
	製造業	横浜市鶴見区	3,500	1	0	-	3,500
規模縮小	運輸・通信業	横浜市鶴見区	131,320	2	61,494	2	69,826
継続	その他の業種	川崎市川崎区	135,000	1	135,000	1	0
合 計			280,872	5	267,679	7	13,193

### 遊休地・低未利用地がなくなったときの状況

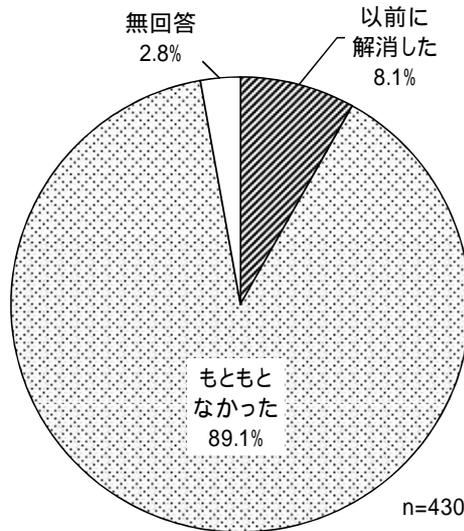
遊休地・低未利用地については、「もともとなかった」が89.1%（383件）と約9割を占め、「以前に解消した」が8.1%（35件）となっている（図表 -80）。

「以前に解消した」の内訳は、「0～4年前」が37.1%（13件）で最も多く、次いで「10～14年前」が22.9%（8件）、「5～9年前」8.6%（3件）の順であった（図表 -81）。

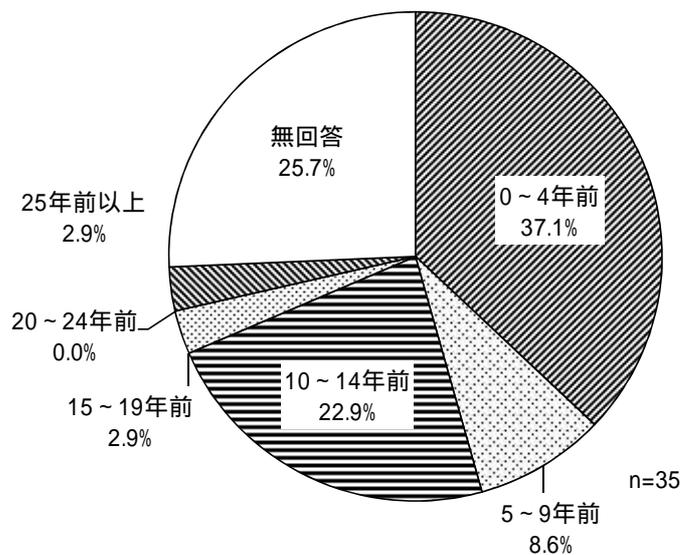
遊休地・低未利用地の解消方法は「自社利用」が54.3%（19件）で最も多く、次いで「賃貸」17.1%（6件）、「売却」11.4%（4件）の順であった（図表 -82）。

また、現在の土地利用は「物流用地として利用」が20.0%（7件）で最も多く、次いで「生産用敷地として利用」14.3%（5件）の順であり、「その他」の具体的な内容は、「事務所として利用」などであった（図表 -83）。

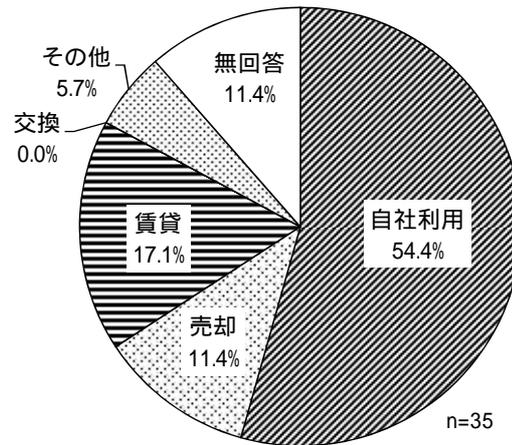
図表 II-80 遊休地・低未利用地の解消状況



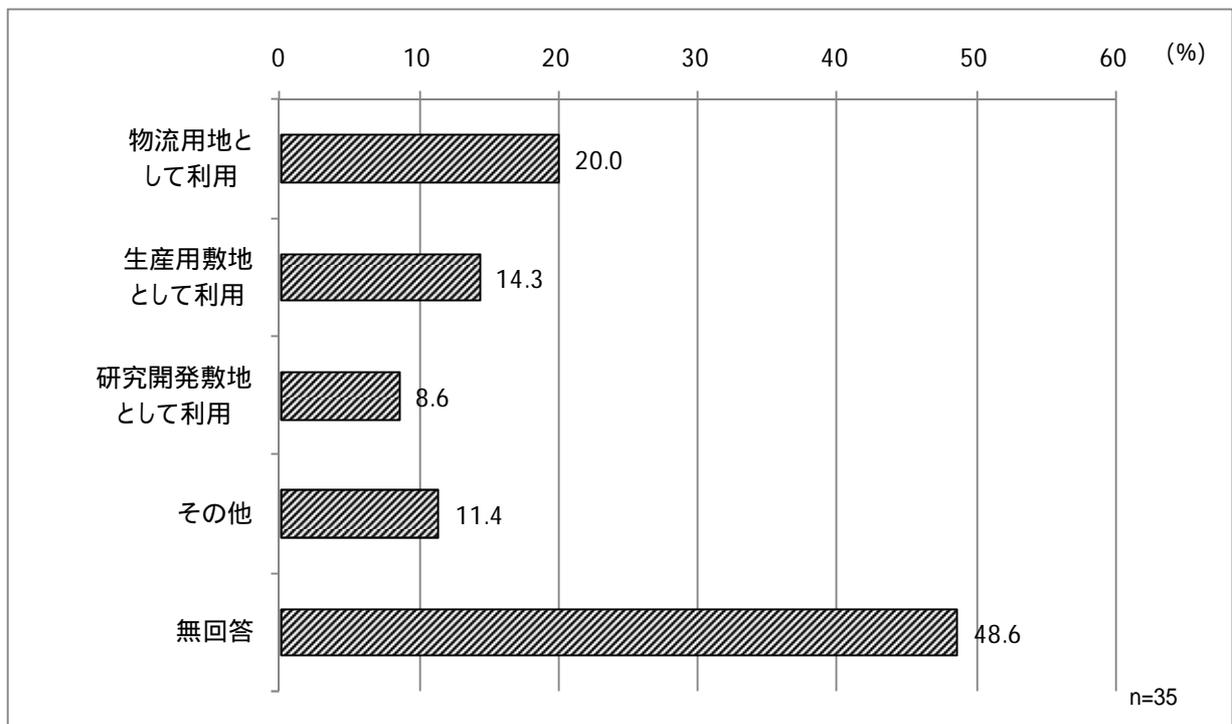
図表 II-81 遊休地・低未利用地の解消時期



図表 II- 8 2 遊休地・低未利用地の解消方法



図表 II- 8 3 遊休地・低未利用地の解消後の土地利用



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）

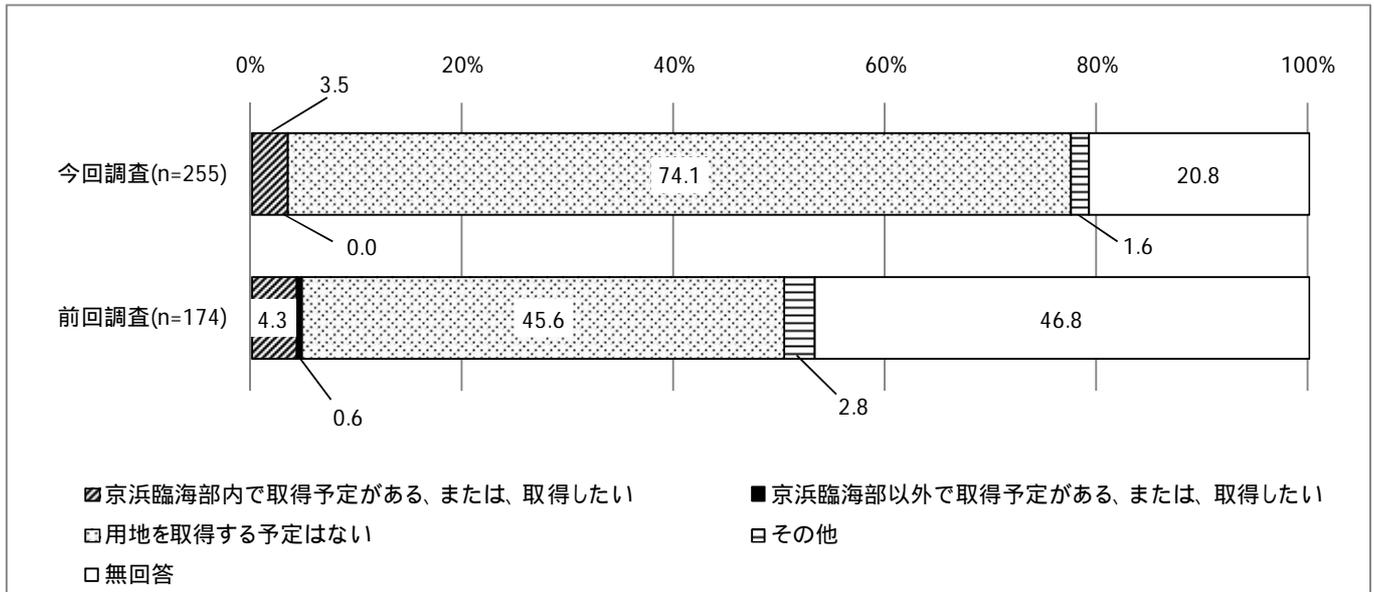
低未利用地：利用度が著しく低いまたは非本来的・暫定的な利用がなされている土地（同様の利用がなされている施設・建物の敷地も含む）

( 1 1 ) 今後の用地取得意向

今後の用地取得の意向は、「用地を取得する予定はない」が、74.1%（189 件）を占め、「京浜臨海部内で取得予定がある、または、取得したい」が 3.5%（9 件）となった。

前回調査と比較すると、「用地を取得する予定はない」が 45.6%から 28.5 ポイント増加し、「京浜臨海部内で取得予定がある、または、取得したい」が 4.3%から 0.8 ポイント減少した（図表 -84）。

図表 II-8 4 今後の用地取得意向



6. 取引先の状況

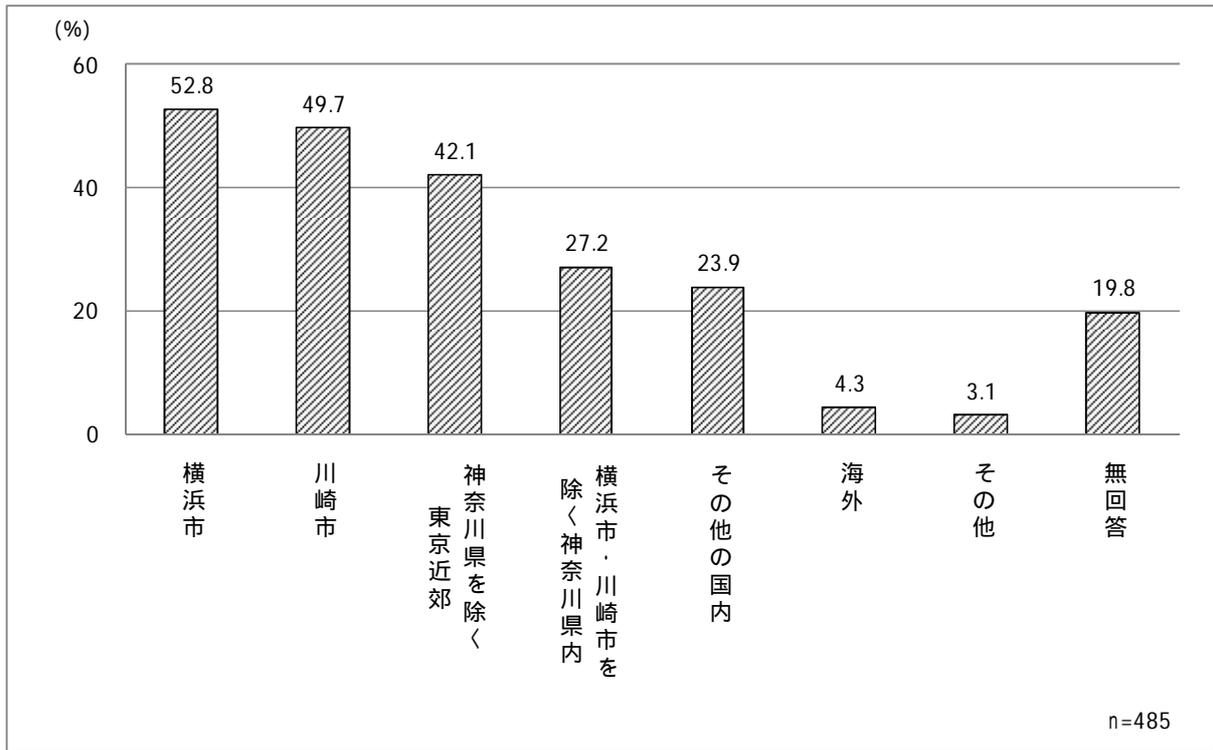
( 1 ) 発注先企業の所在地

発注先企業の所在地は、「横浜市」が 52.8%（256 件）で最も多く、次いで「川崎市」49.7%（241 件）、「神奈川県を除く東京近郊」42.1%（204 件）の順となっている（図表 -85）。

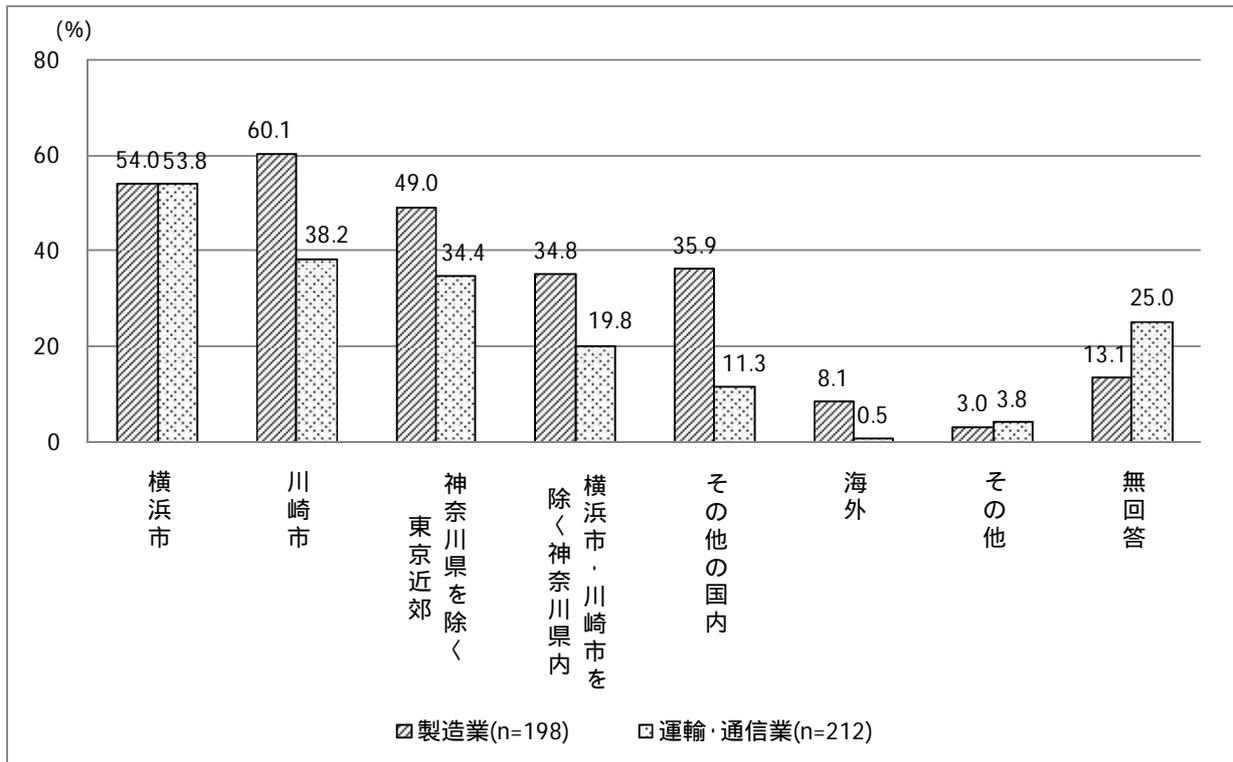
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では「川崎市」が 60.1%（119 件）で最も多く、次いで「横浜市」54.0%（107 件）、「神奈川県を除く東京近郊」49.0%（97 件）の順となっている。運輸・通信業では、「横浜市」が 53.8%（114 件）で最も多く、次いで「川崎市」38.2%（81 件）、「神奈川県を除く東京近郊」34.4%（73 件）の順であった（図表 -86）。

地区別にみると、横浜市では、「横浜市」が 65.6%（126 件）で最も多く、次いで「神奈川県を除く東京近郊」39.6%（76 件）、「川崎市」37.5%（72 件）の順となっている。川崎市では、「川崎市」が 57.7%（169 件）で最も多く、次いで「横浜市」44.4%（130 件）、「神奈川県を除く東京近郊」43.7%（128 件）の順であった。横浜市、川崎市ともに同一地域内での発注が多い（図表 -87）。

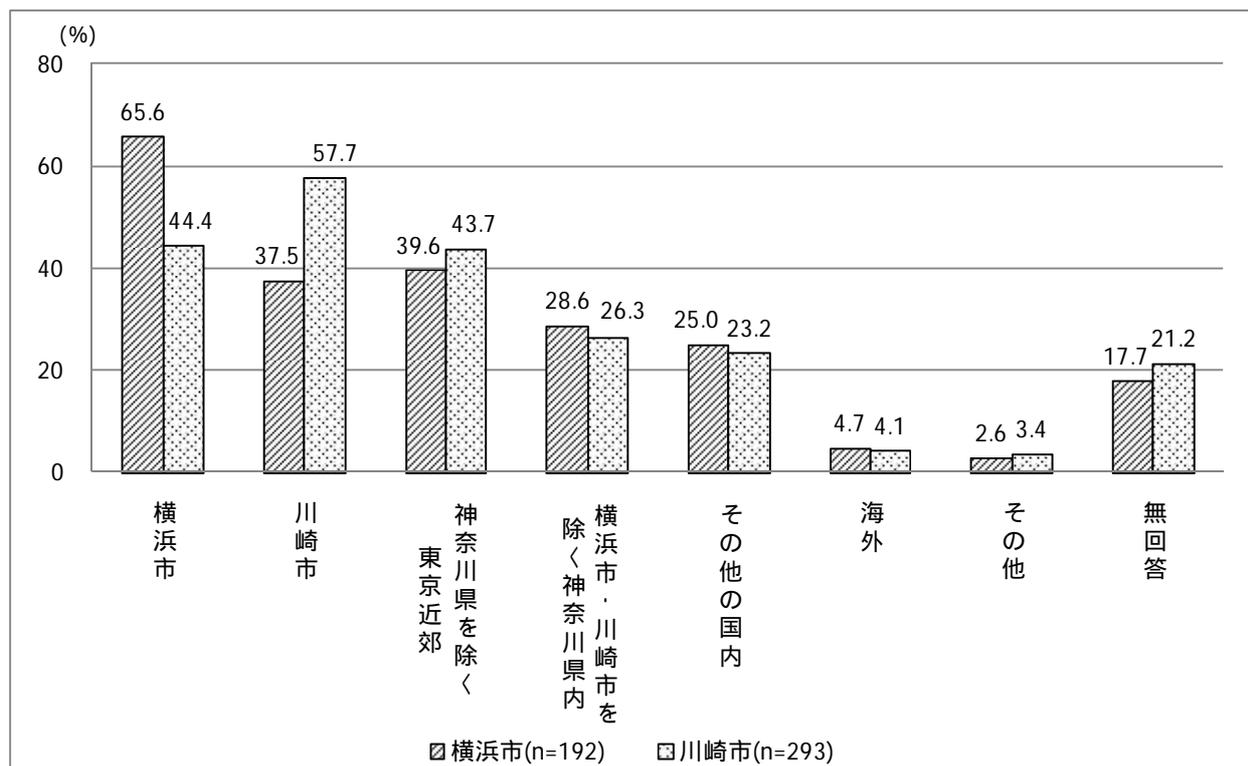
図表 II-8 5 発注先企業の所在地（複数回答）



図表 II-8 6 業種別発注先企業の所在地（複数回答）



図表 II-8 7 地区別発注先企業の所在地（複数回答）



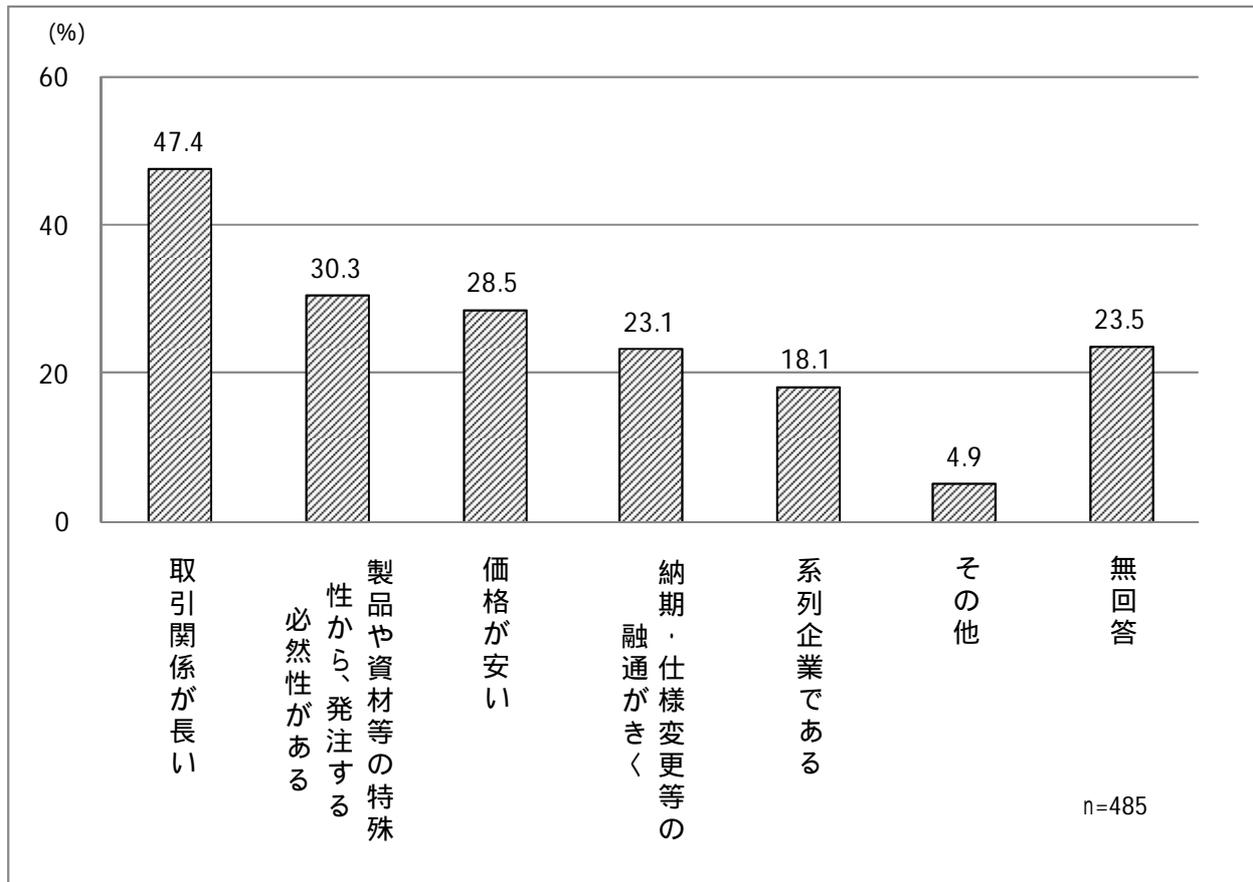
(2) 発注している理由

発注している理由は、「取引関係が長い」が47.4%（230件）と最も多く、次いで「製品や資材等の特殊性から、発注する必然性がある」30.3%（147件）、「価格が安い」28.5%（138件）の順となっている（図表 -88）。

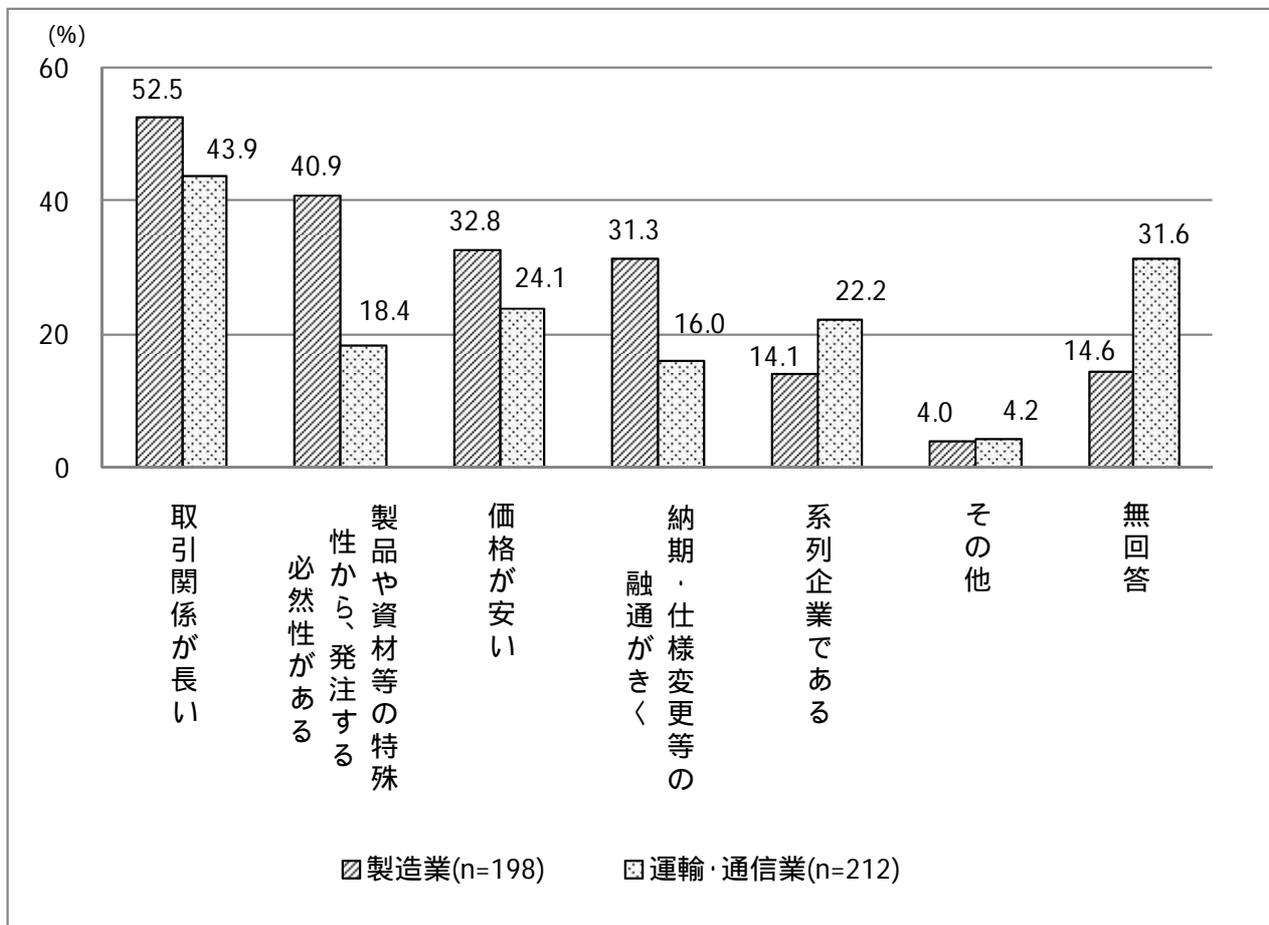
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「取引関係が長い」が52.5%（104件）で最も多く、次いで「製品や資材等の特殊性から、発注する必然性がある」40.9%（81件）、「価格が安い」32.8%（65件）の順となっている。運輸・通信業では、「取引関係が長い」が43.9%（93件）で最も多く、次いで「価格が安い」24.1%（51件）、「系列企業である」22.2%（47件）の順であった（図表 -89）。

地区別にみると、横浜市では、「取引関係が長い」が52.1%（100件）で最も多く、次いで「価格が安い」29.2%（56件）、「製品や資材等の特殊性から、発注する必然性がある」25.5%（49件）の順となっている。川崎市では、「取引関係が長い」が44.4%（130件）で最も多く、次いで「製品や資材等の特殊性から、発注する必然性がある」33.4%（98件）、「価格が安い」28.0%（82件）の順となっている（図表 -90）。

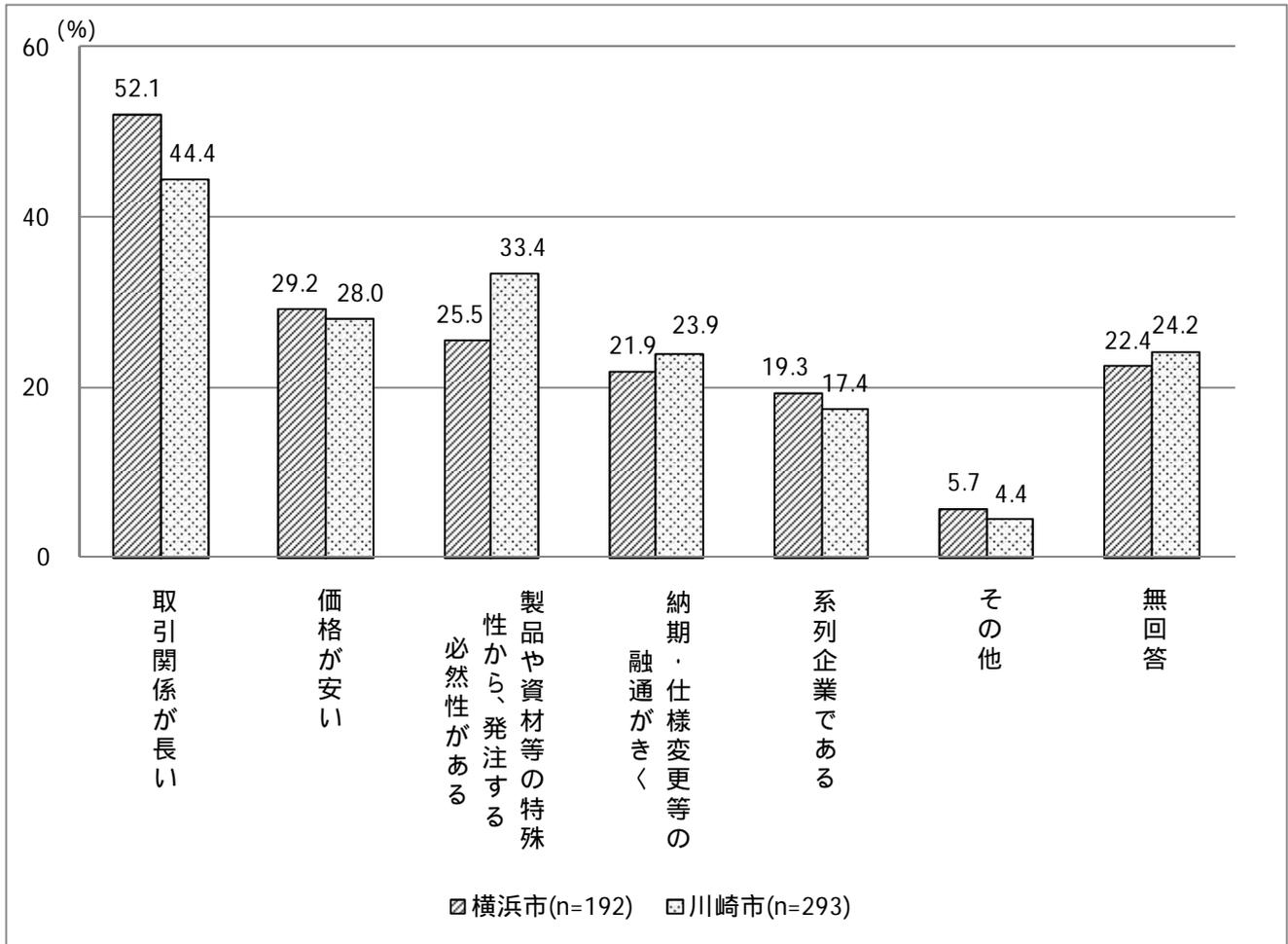
図表 II-8 8 発注している理由（複数回答）



図表 II-8 9 業種別発注している理由（複数回答）



図表 II-9 0 地区別発注している理由（複数回答）



## 7. 京浜臨海部に立地しているメリット・デメリット

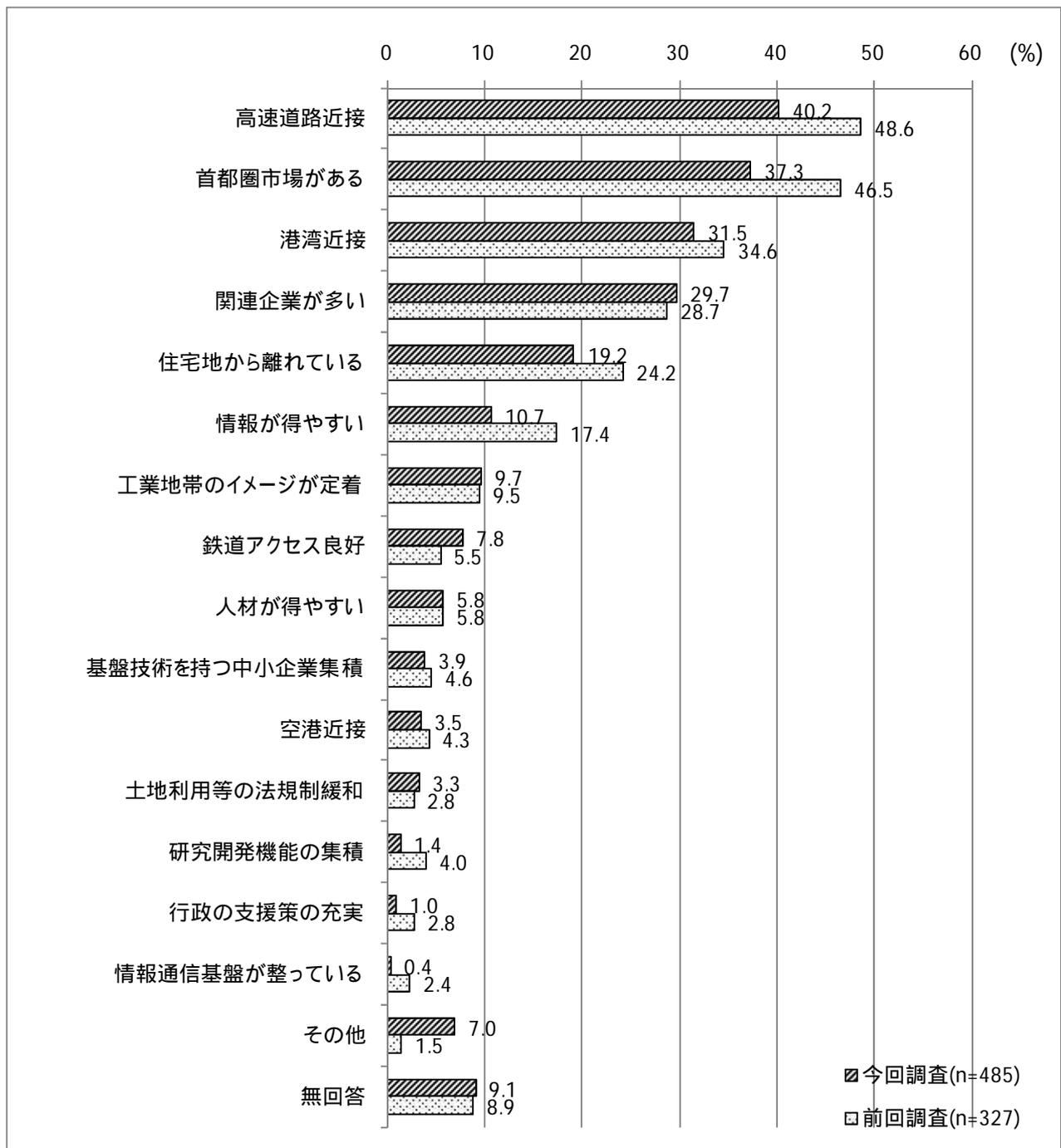
### (1) 京浜臨海部に立地しているメリット

京浜臨海部に立地しているメリットは、「高速道路近接」が40.2%(195件)で最も多く、次いで「首都圏市場がある」37.3%(181件)、「港湾近接」31.5%(153件)の順となっている。

前回調査と比較すると、「鉄道アクセス良好」が5.5%から7.8%(38件)と2.3ポイント、「関連企業が多い」が28.7%から29.7%(144件)と1ポイント増加し、「首都圏市場がある」が46.5%から37.3%(181件)と9.2ポイント、「高速道路近接」が48.6%から40.2%(195件)と8.4ポイント減少している(図表-91)。

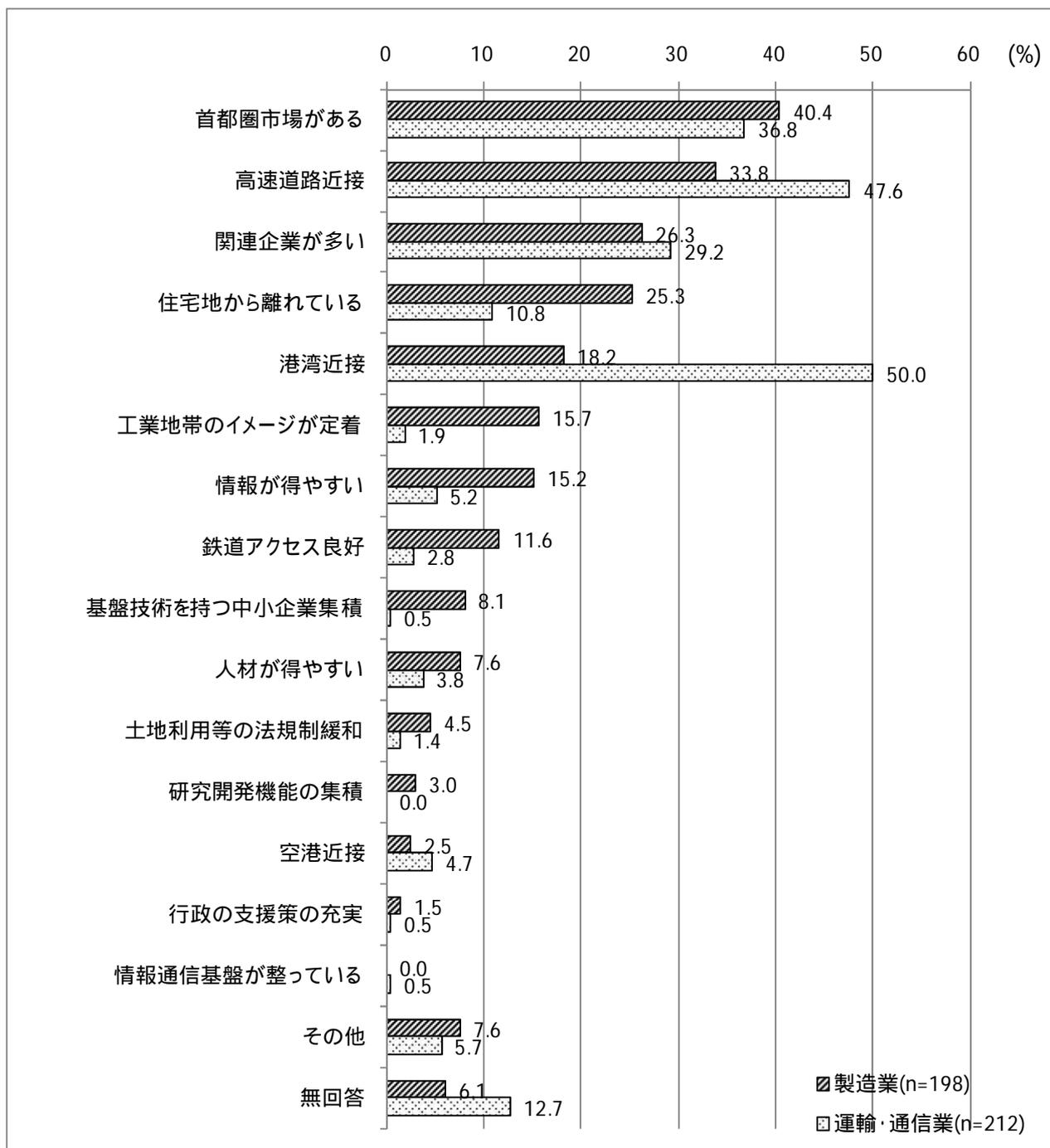
ヒアリング調査では、多くの企業が京浜臨海部のアクセスの良さをメリットとして感じているほか、また様々な業種の企業が立地しているため、メンテナンスの際に対応が迅速であることなどがあげられた。

図表 II-9 1 京浜臨海部に立地しているメリット(複数回答)



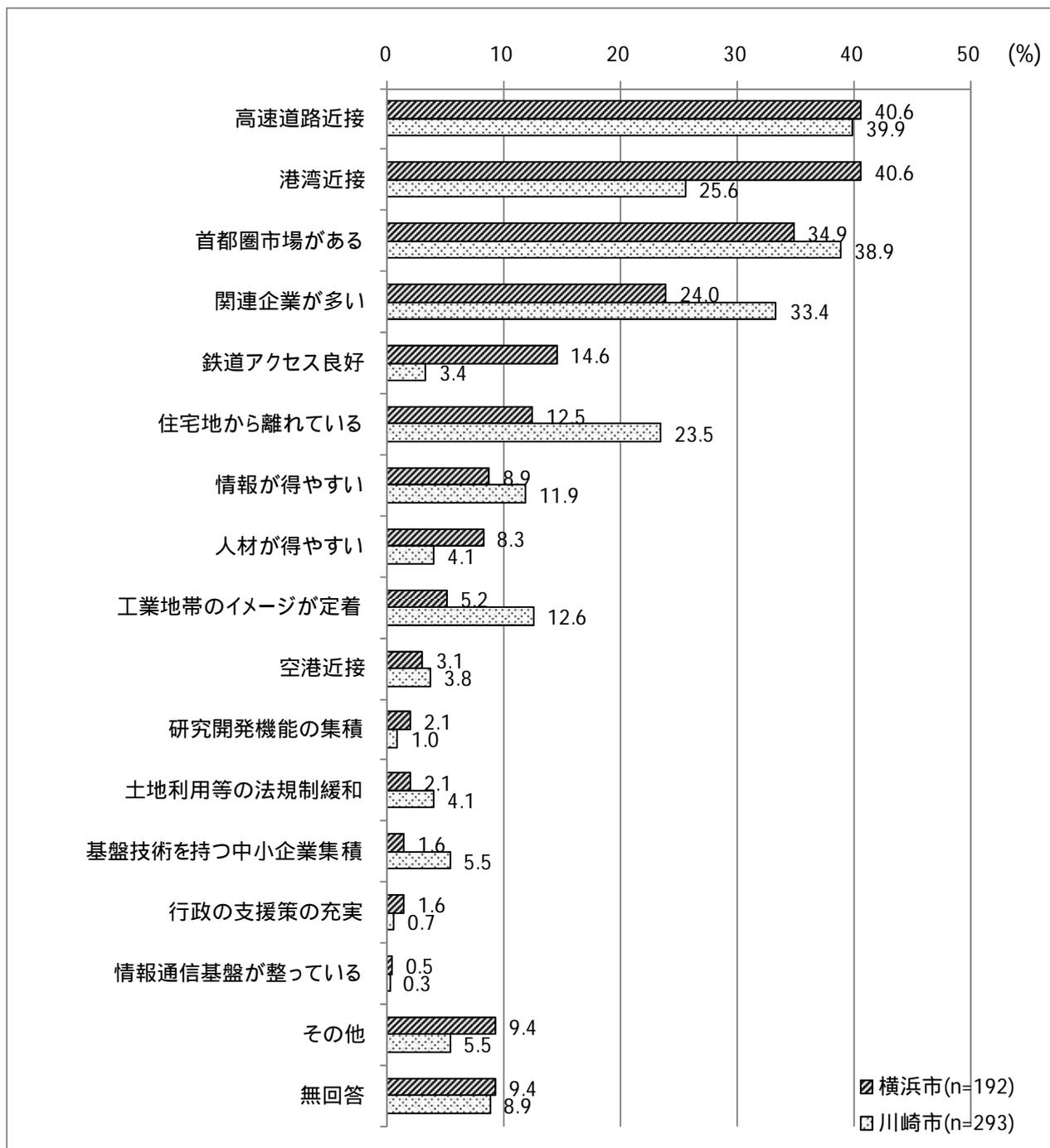
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では、「首都圏市場がある」が40.4%（80件）で最も多く、次いで「高速道路近接」33.8%（67件）、「関連企業が多い」26.3%（52件）の順となっている。運輸・通信業では、「港湾近接」が50.0%（106件）で最も多く、次いで「高速道路近接」47.6%（101件）、「首都圏市場がある」36.8%（78件）の順となっており、「港湾近接」において運輸・通信業が特にメリットを感じている（図表 -92）。

図表 II-9 2 業種別京浜臨海部に立地しているメリット（複数回答）



地区別にみると、横浜市では、「高速道路近接」と「港湾近接」が40.6%（78件）で最も多く、次いで「首都圏市場がある」34.9%（67件）、「関連企業が多い」24.0%（46件）の順となっている。川崎市では、「高速道路近接」が39.9%（117件）で最も多く、次いで「首都圏市場がある」38.9%（114件）、「関連企業が多い」33.4%（98件）の順であった（図表-93）。

図表 II-9 3 地区別京浜臨海部に立地しているメリット（複数回答）



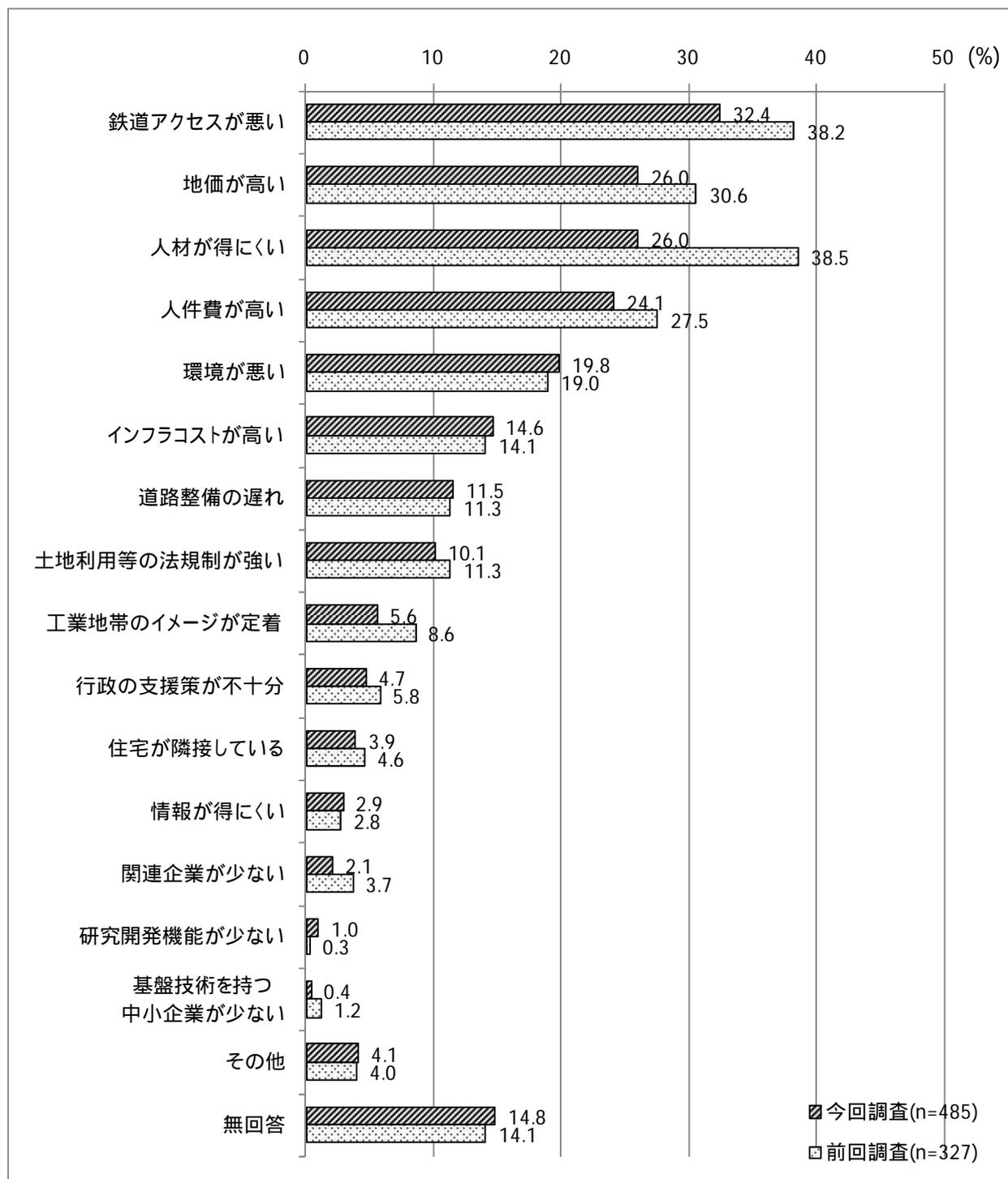
(2) 京浜臨海部に立地しているデメリット

京浜臨海部に立地しているデメリットは、「鉄道アクセスが悪い」が32.4%(157件)で最も多く、次いで「地価が高い」、「人材が得にくい」がともに26.0%(126件)、「人件費が高い」24.1%(117件)の順となっている。

前回調査と比べると、「環境が悪い」が19.0%から19.8%(96件)と0.8ポイント、「インフラコストが高い」が14.1%から14.6%(71件)と0.5ポイント増加し、「人材が得にくい」が38.5%から26.0%(126件)と12.5ポイント、「鉄道アクセスが悪い」が38.2%から32.4%(157件)と5.8ポイント減少している(図表-94)。

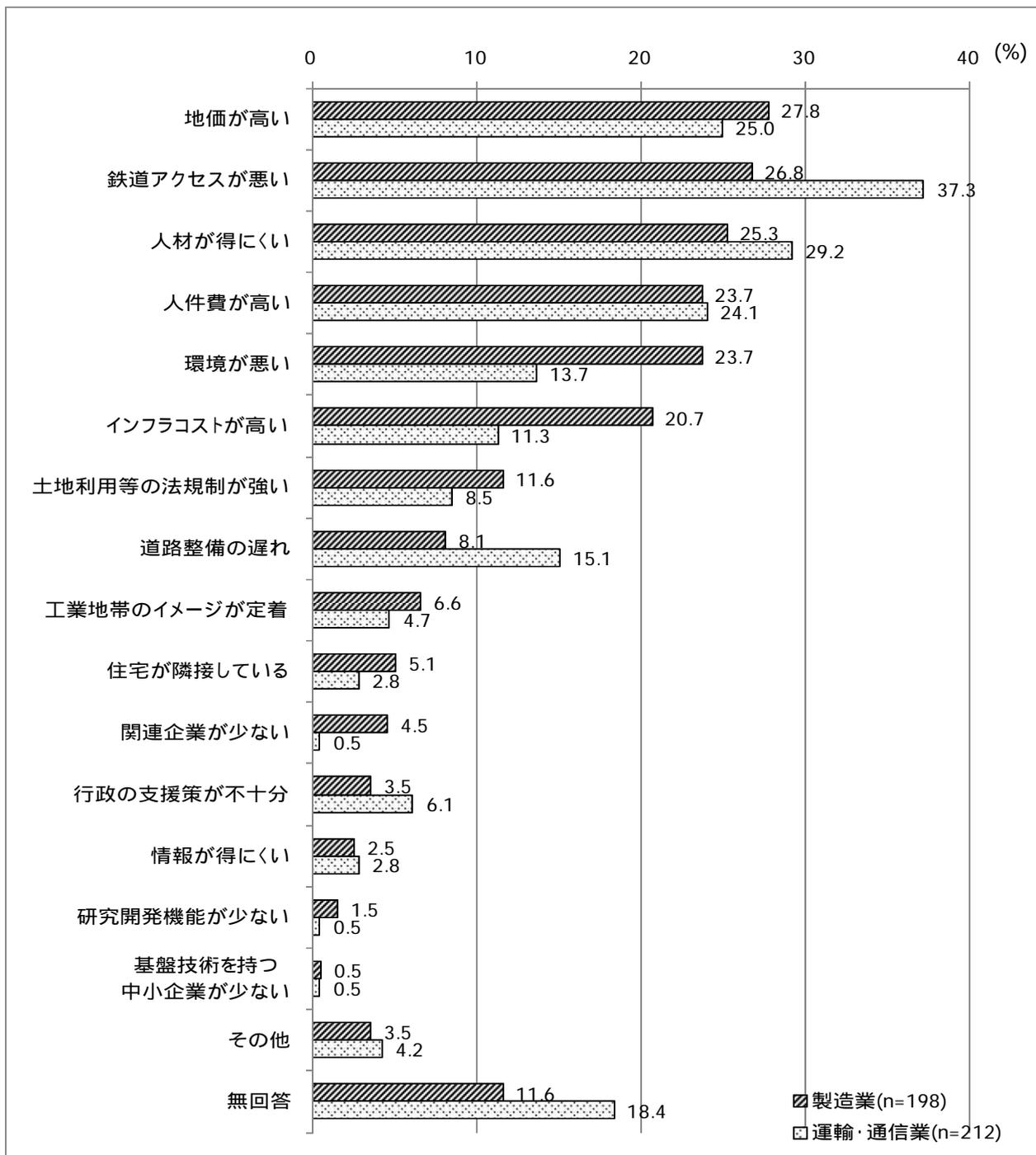
ヒアリング調査では、アクセスの悪さや道路の渋滞、また災害時の避難路の確保への不安などがデメリットとしてあげられた。

図表 II-9 4 京浜臨海部に立地しているデメリット(複数回答)



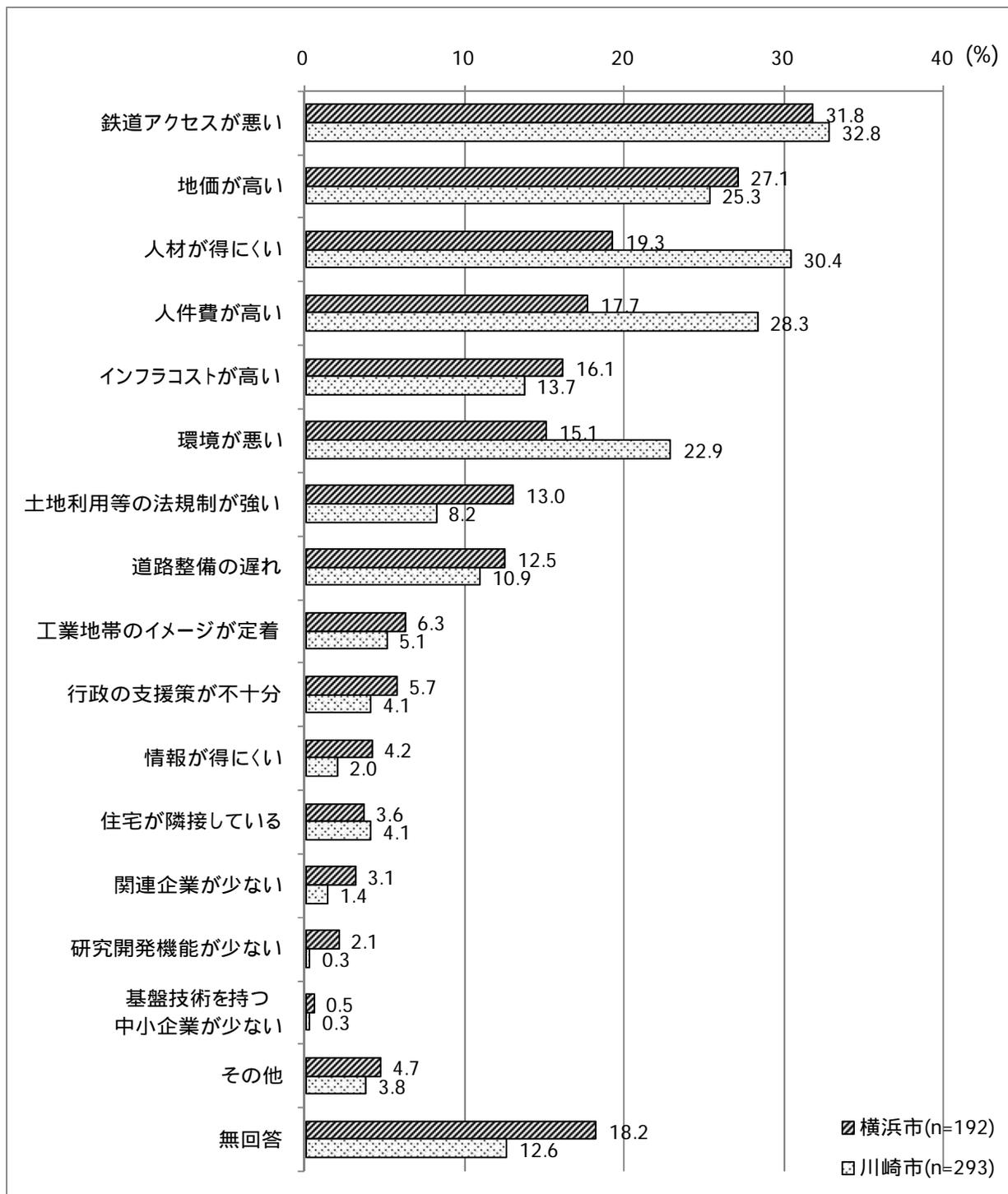
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では、「地価が高い」が27.8%（55件）で最も多く、次いで「鉄道アクセスが悪い」26.8%（53件）、「人材が得にくい」25.3%（50件）の順となっている。運輸・通信業では、「鉄道アクセスが悪い」が37.3%（79件）で最も多く、次いで「人材が得にくい」29.2%（62件）、「地価が高い」25.0%（53件）の順となっている（図表-95）。

図表 II-95 業種別京浜臨海部に立地しているデメリット（複数回答）



地区別にみると、横浜市では、「鉄道アクセスが悪い」が31.8%（61件）で最も多く、次いで「地価が高い」27.1%（52件）、「人材が得にくい」19.3%（37件）の順となっている。川崎市では、「鉄道アクセスが悪い」が32.8%（96件）で最も多く、次いで「人材が得にくい」30.4%（89件）、「人件費が高い」28.3%（83件）の順となっている（図表 -96）。

図表 II-9 6 地区別京浜臨海部に立地しているデメリット（複数回答）



## 8. 各分野における取組みについて

### (1) 環境問題に関する取組み

環境問題に関する取組みは、「ISO14001を取得」が31.8%（154件）で最も多く、次いで「省エネの担当者設置」18.4%（89件）、「グリーン調達を実施」18.1%（88件）の順となっている。一方、「取り組んでいない」事業所は28.2%（137件）であった。「その他」の具体的な取組みについては、「グリーン経営の認証」、「エコドライブの取組み」などであった（図表 -97）。

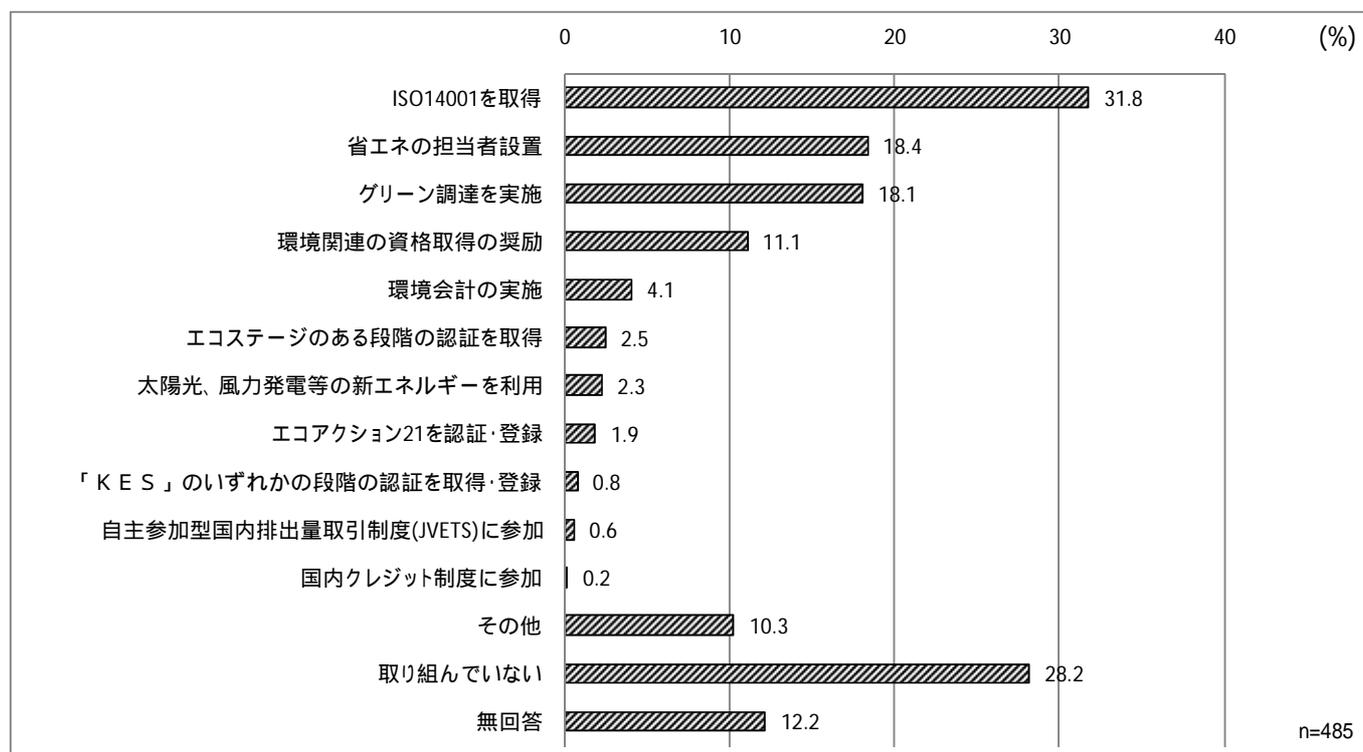
製造業、運輸・通信業についてみると、製造業では、「ISO14001を取得」が40.9%（81件）で最も多く、次いで「グリーン調達を実施」21.2%（42件）、「省エネの担当者設置」20.7%（41件）の順となっている。運輸・通信業では、「ISO14001を取得」が22.6%（48件）で最も多く、次いで「グリーン調達を実施」、「省エネの担当者設置」がともに16.0%（34件）、「環境関連の資格取得の奨励」7.5%（16件）の順であった（図表 -98）。

近年、地球温暖化防止などの観点から、環境対策に取り組む企業も増えており、ヒアリングでも省エネや環境負荷軽減技術や製品の導入などへの取組みが挙げられている。

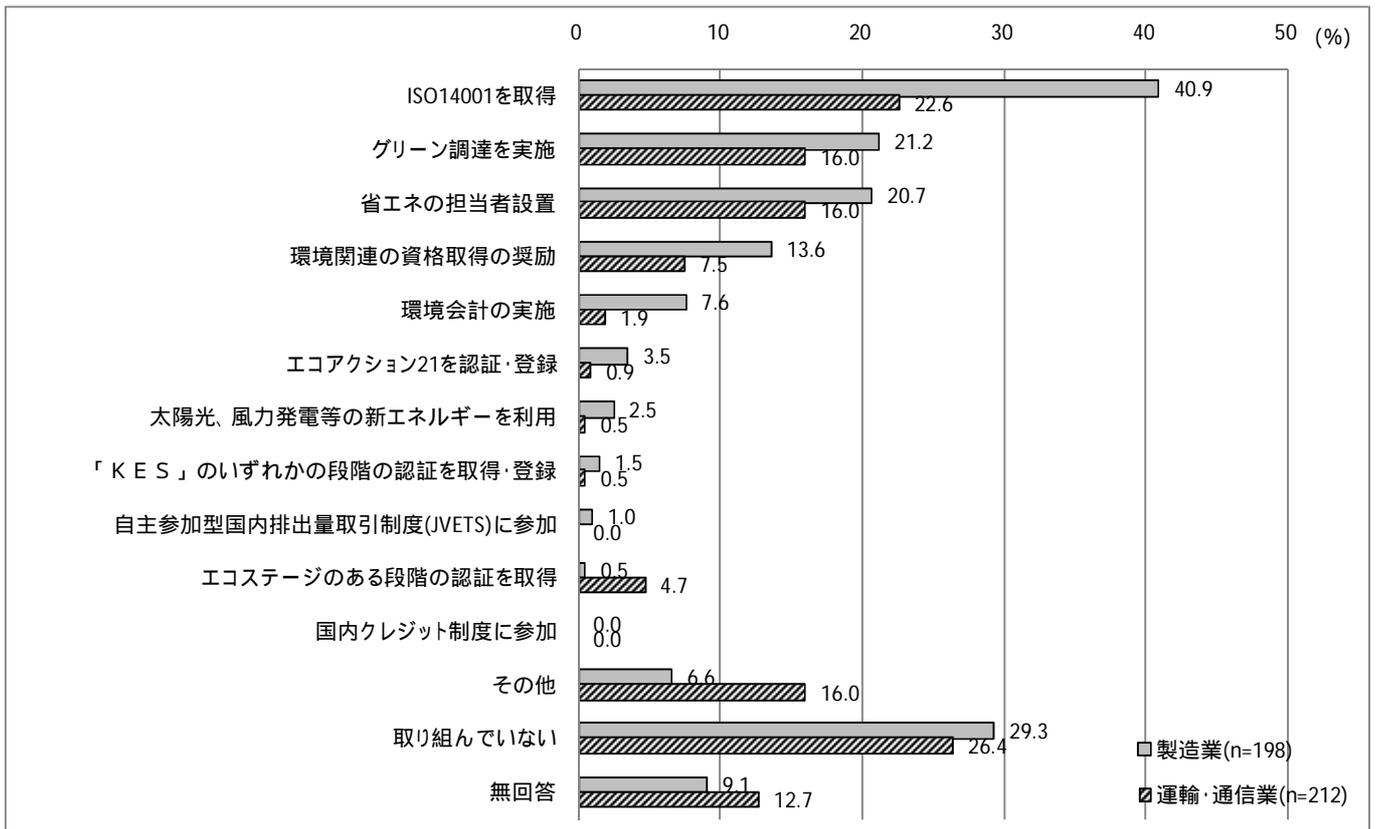
従業員規模別にみると、いずれの取組みについても、従業員規模の大きい事業所の割合が高くなっており、「取り組んでいない」では、規模が小さい事業所の割合が高くなっている。（図表 -99）。

地区別にみると、横浜市では、「ISO14001を取得」が33.3%（64件）で最も多く、次いで「グリーン調達を実施」21.4%（41件）、「省エネの担当者設置」19.8%（38件）の順となった。川崎市では、「ISO14001を取得」が30.7%（90件）で最も多く、次いで「省エネの担当者設置」17.4%（51件）、「グリーン調達を実施」16.0%（47件）の順となった（図表 -100）。

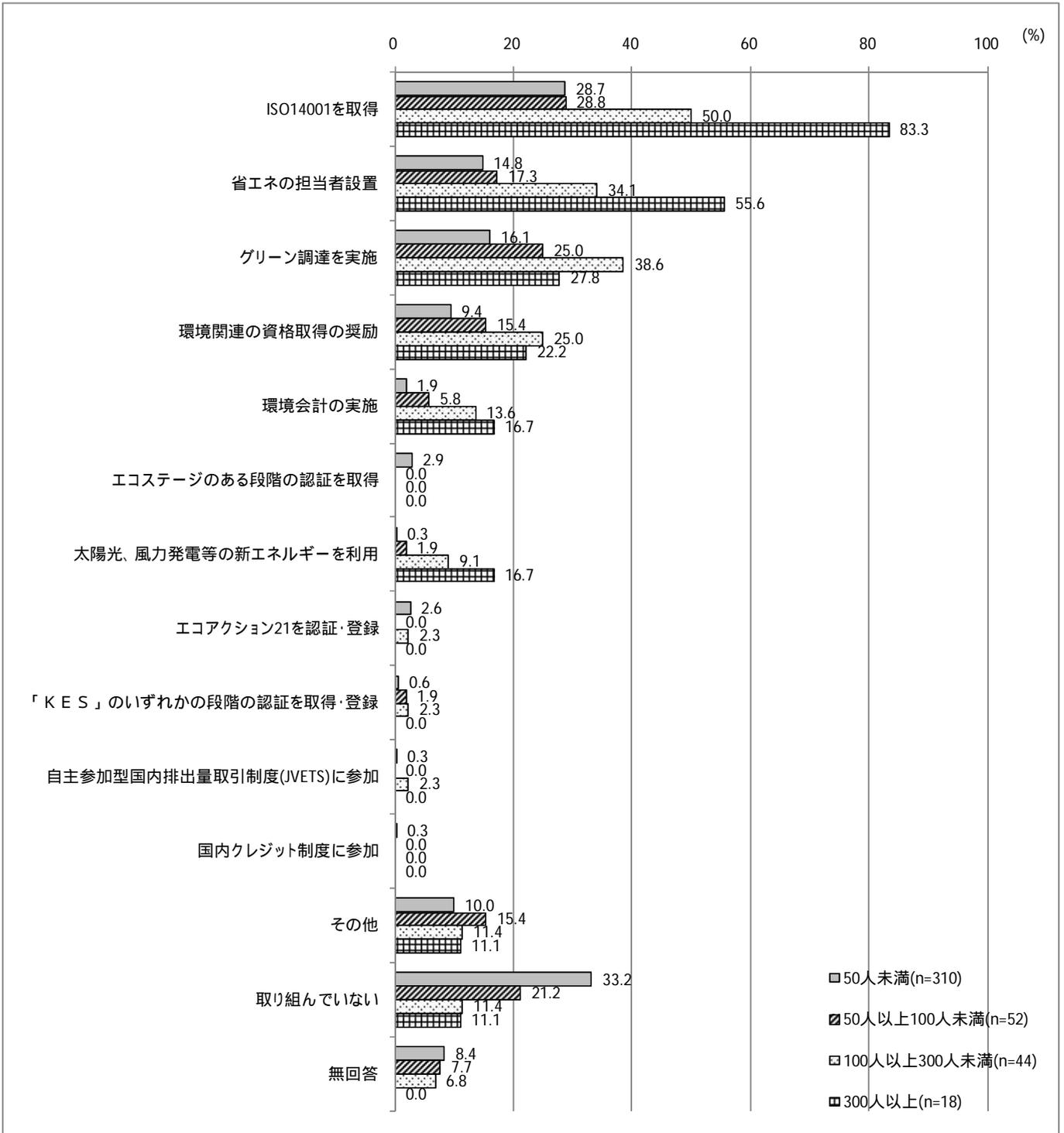
図表 II-97 環境問題に関する取組み（複数回答）



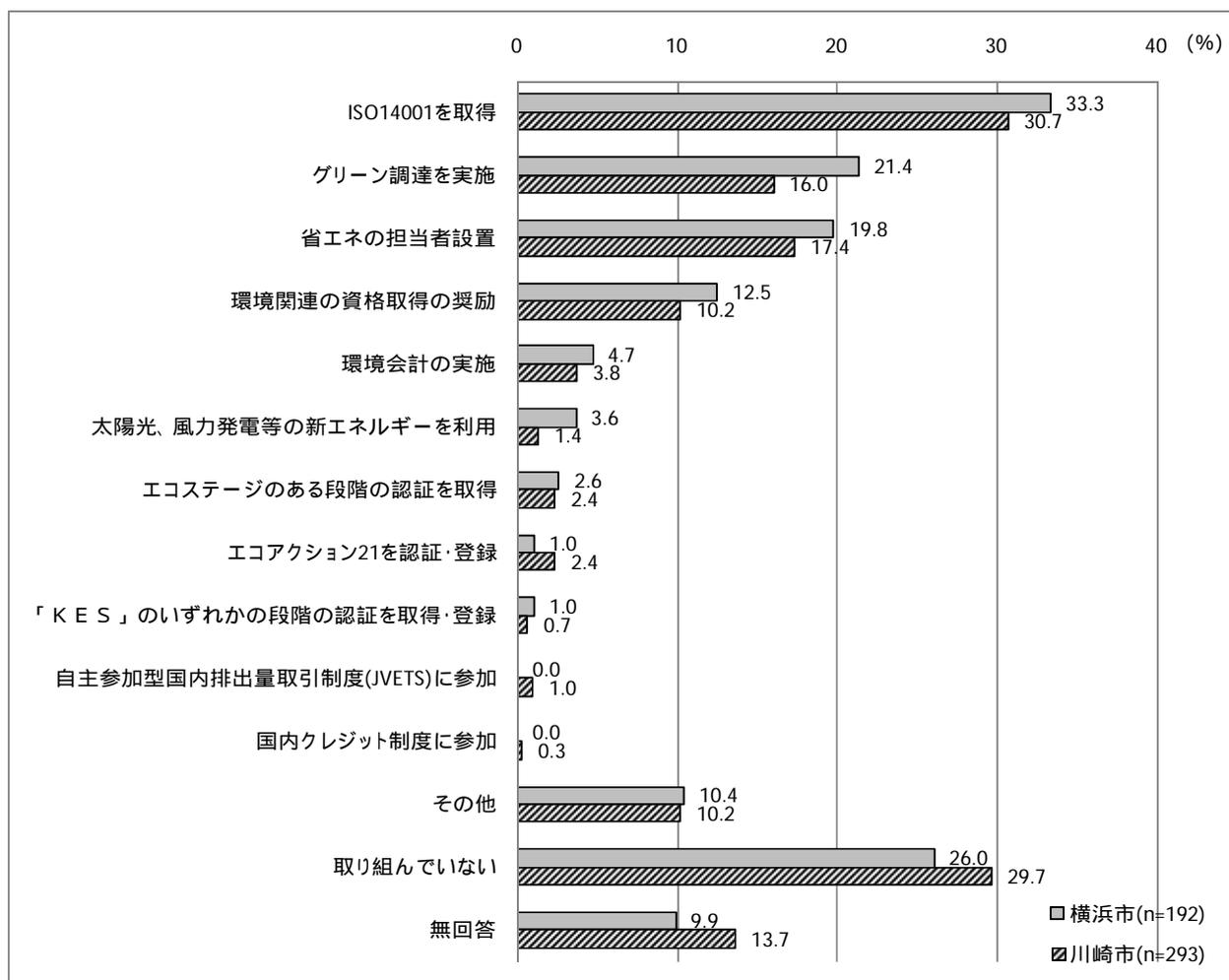
図表 II-9 8 業種別環境問題に関する取組み（複数回答）



図表 II-9 9 従業員規模別環境問題に関する取組み（複数回答）



図表 II-100 地区別環境問題に関する取組み（複数回答）

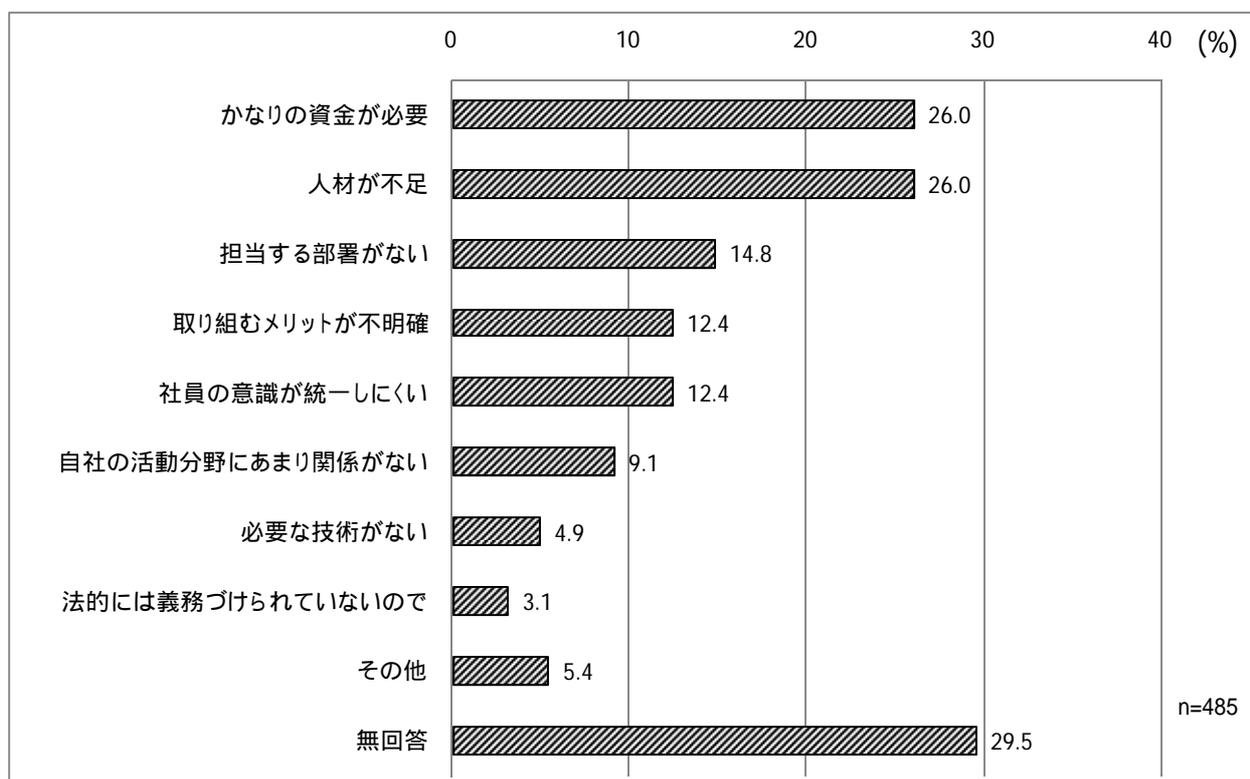


(2) 環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由

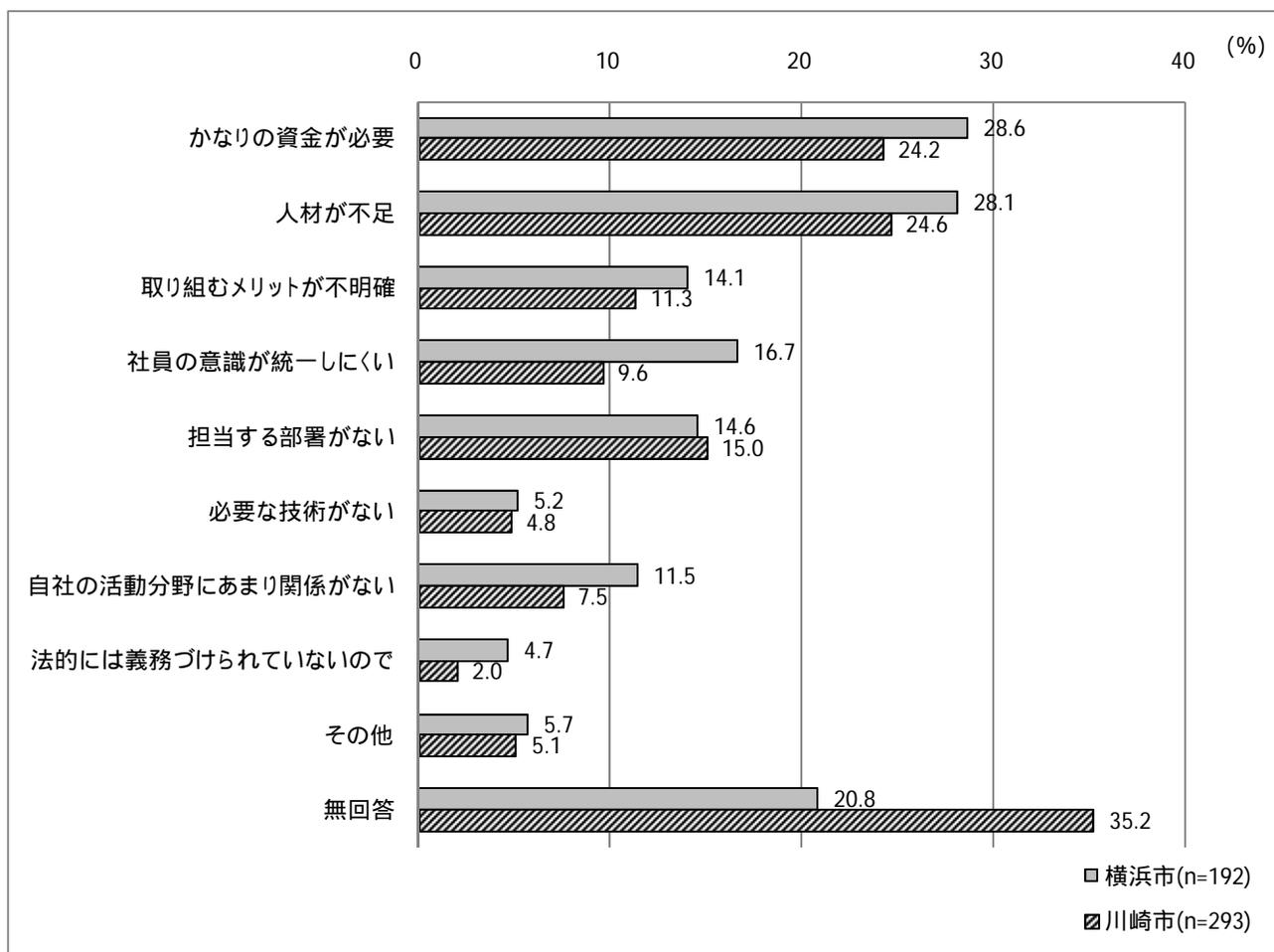
環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由としては、「かなりの資金が必要」と「人材が不足」がともに26.0%（126件）で最も多く、次いで「担当する部署がない」14.8%（72件）、「取り組むメリットが不明確」、「社員の意識が統一しにくい」がともに12.4%（60件）の順となっており、資金や人手にあまり余裕がない様子が伺われる（図表 -101）。

地区別にみると、横浜市では「かなりの資金が必要」が28.6%（55件）で最も多く、次いで「人材が不足」28.1%（54件）、「社員の意識が統一しにくい」16.7%（32件）の順となっている。川崎市では、「人材が不足」が24.6%（72件）で最も多く、次いで「かなりの資金が必要」24.2%（71件）、「担当する部署がない」15.0%（44件）の順であった（図表 -102）。

図表 II-101 環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II-102 地区別環境問題に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



(3) 環境に係る地域貢献に関する取組み

環境に係る地域貢献に関する取組みは、「駐車中のアイドリングを禁止」が42.1%（204件）で最も多く、次いで「定期的にごみ拾いを実施」が41.6%（202件）、「荷待ちの路上駐車を増やさないために事業所内に駐車場を設けている」が22.1%（107件）の順となっている（図表 -103）。

このうち、「定期的にごみ拾いを実施」している場合の頻度としては、年間「6回未満」が45.0%（91件）で最も多く、次いで「12回以上24回未満」11.9%（24件）、「6回以上12回未満」6.9%（14件）の順であり、また、「24回以上」という月平均2回以上の事業所も4.5%（9件）あった（図表 -104）。

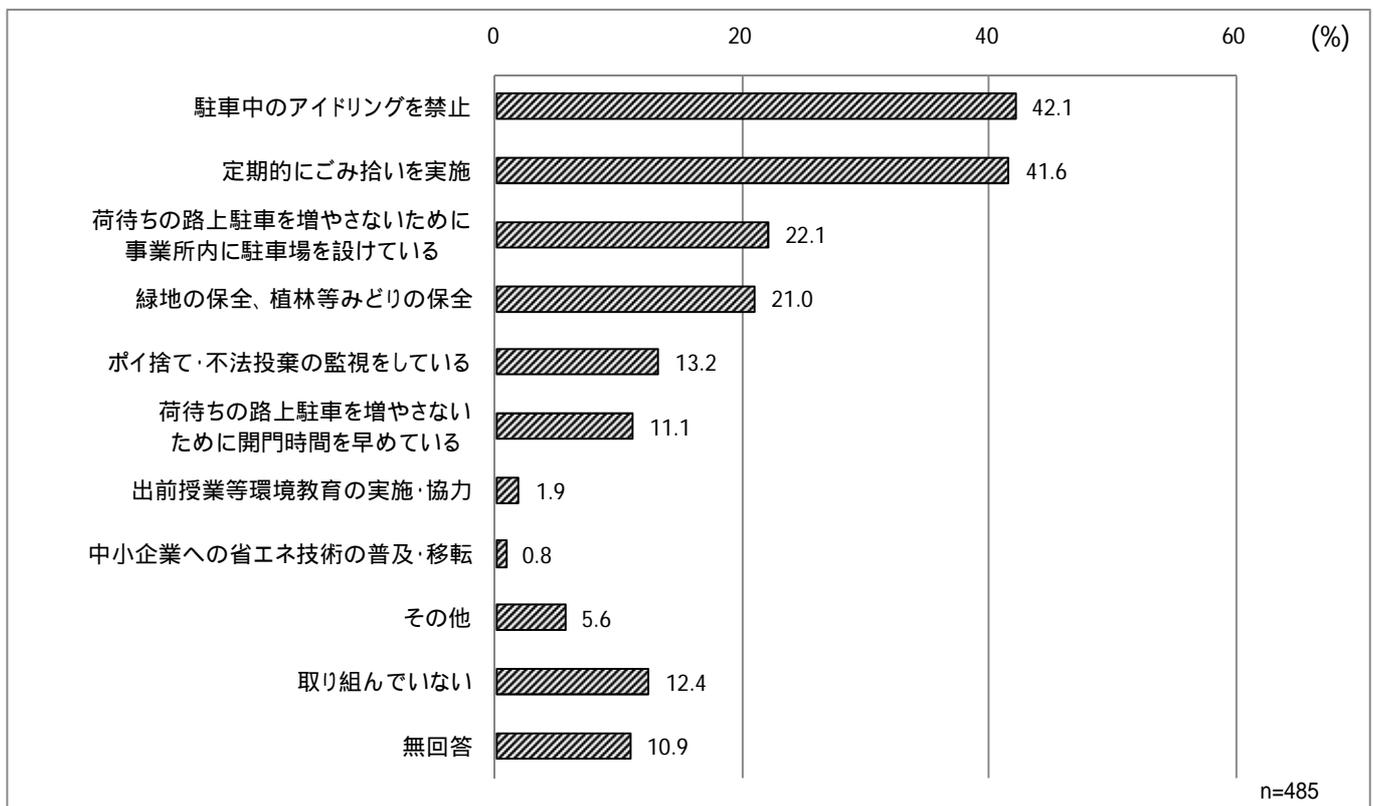
ヒアリング調査でも定期的にごみ拾いを実施している事業所が多かった。

製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「定期的にごみ拾いを実施」が53.5%（106件）で最も多く、次いで「駐車中のアイドリングを禁止」33.8%（67件）、「緑地の保全・植林等みどりの保全」29.8%（59件）の順となっている。運輸・通信業では、「駐車中のアイドリングを禁止」が50.9%（108件）で最も多く、次いで「定期的にごみ拾いを実施」31.1%（66件）、「荷待ちの路上駐車を増やさないために事業所内に駐車場を設けている」20.3%（43件）の順であった。製造業では地域環境に関する割合が特に高く、運輸・通信業では自動車輸送に関する割合が特に高くなっている（図表 -105）。

従業員規模別にみると、どの取組みも従業員規模の大きい事業所における割合が高くなっている（図表 -106）。

地区別にみると、横浜市では、「駐車中のアイドリングを禁止」が44.8%（86件）で最も多く、次いで「定期的にごみ拾いを実施」40.6%（78件）、「緑地の保全、植林等みどりの保全」24.0%（46件）の順となっている。川崎市では、「定期的にごみ拾いを実施」が42.3%（124件）で最も多く、次いで「駐車中のアイドリングを禁止」40.3%（118件）、「荷待ちの路上駐車を増やさないために事業所内に駐車場を設けている」22.2%（65件）の順となっている（図表 -107）。

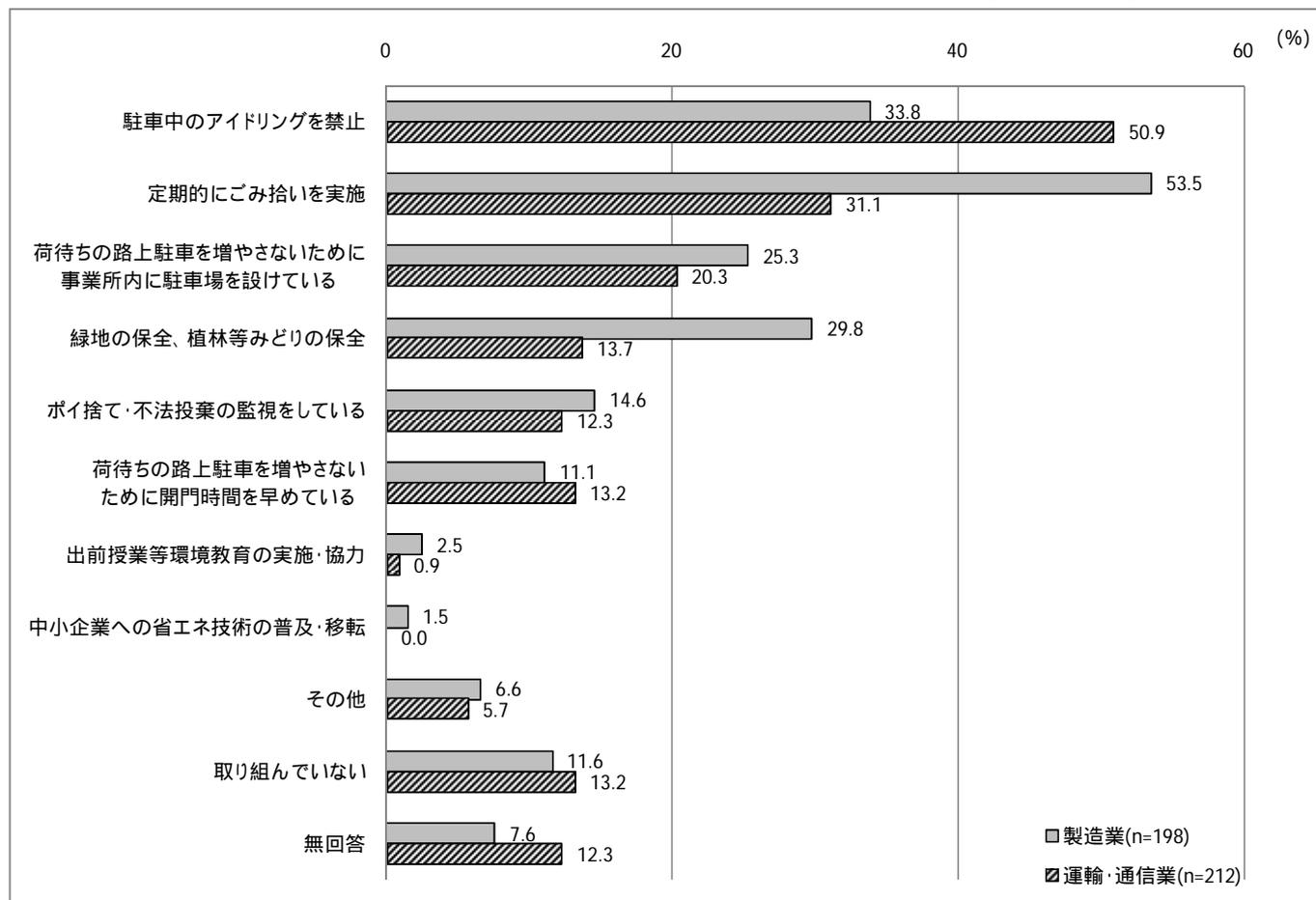
図表 II-103 環境に係る地域貢献に関する取組み（複数回答）



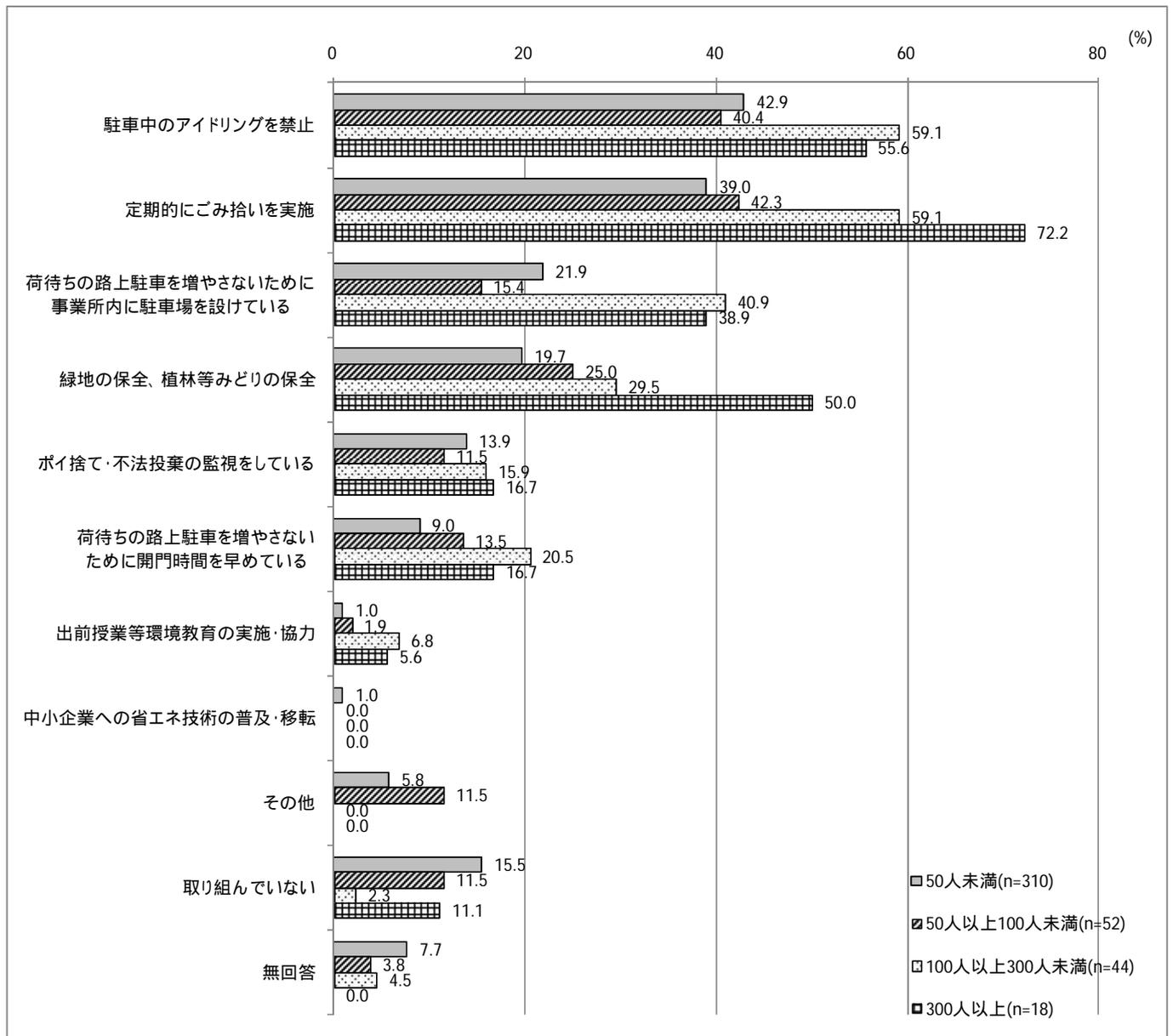
図表 II-104 「定期的にごみ拾いを実施」している頻度

年間	件数	構成比 (%)	月間	件数	構成比 (%)
6 回未満	91	45.0	4 回未満	62	30.7
6 回以上 12 回未満	14	6.9	4 回以上 8 回未満	21	10.4
12 回以上 24 回未満	24	11.9	8 回以上	8	4.0
24 回以上	9	4.5	無回答	111	55.0
無回答	64	31.7	合計	202	100.0
合計	202	100.0			

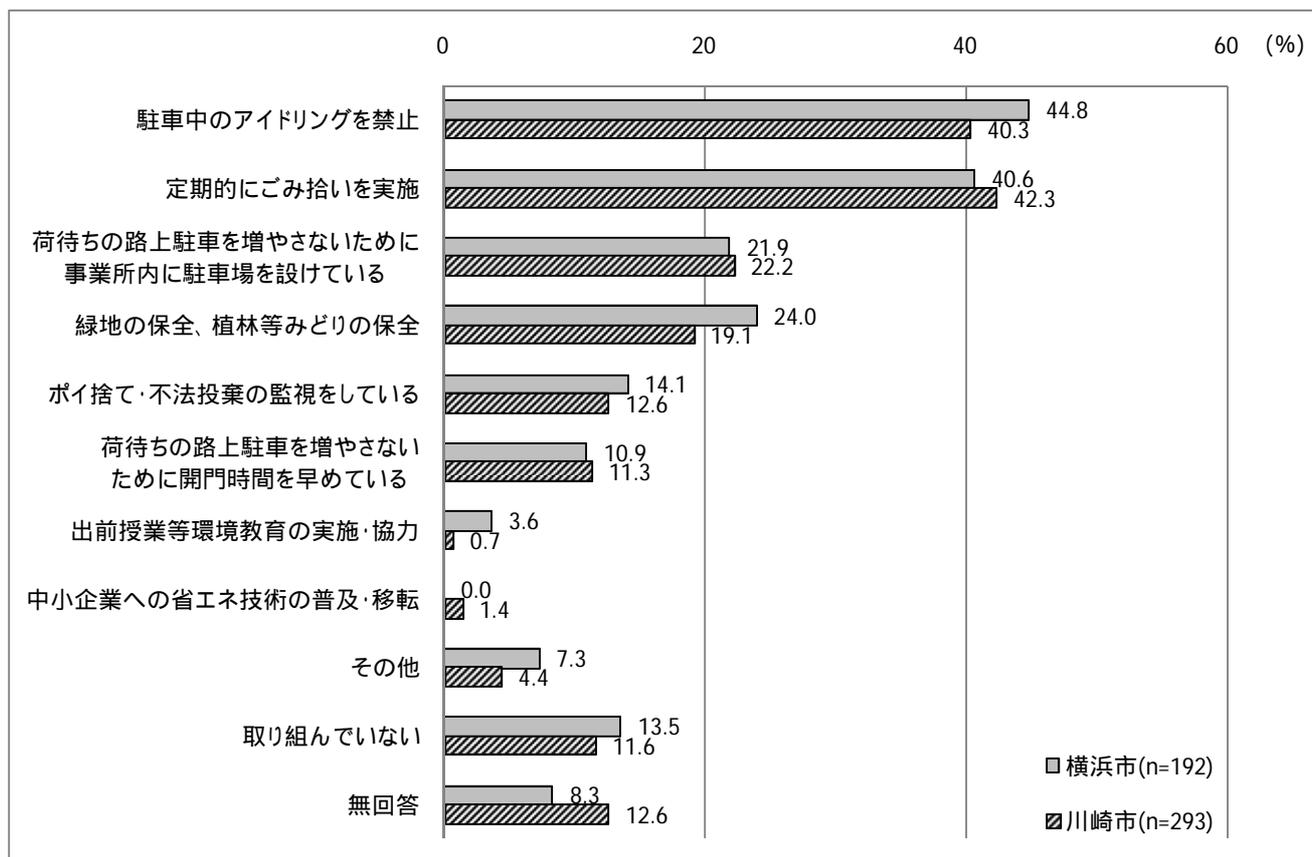
図表 II-105 業種別環境に係る地域貢献に関する取組み（複数回答）



図表 II-106 従業者規模別環境に係る地域貢献に関する取組み（複数回答）



図表 II-107 地区別環境に係る地域貢献に関する取組み（複数回答）



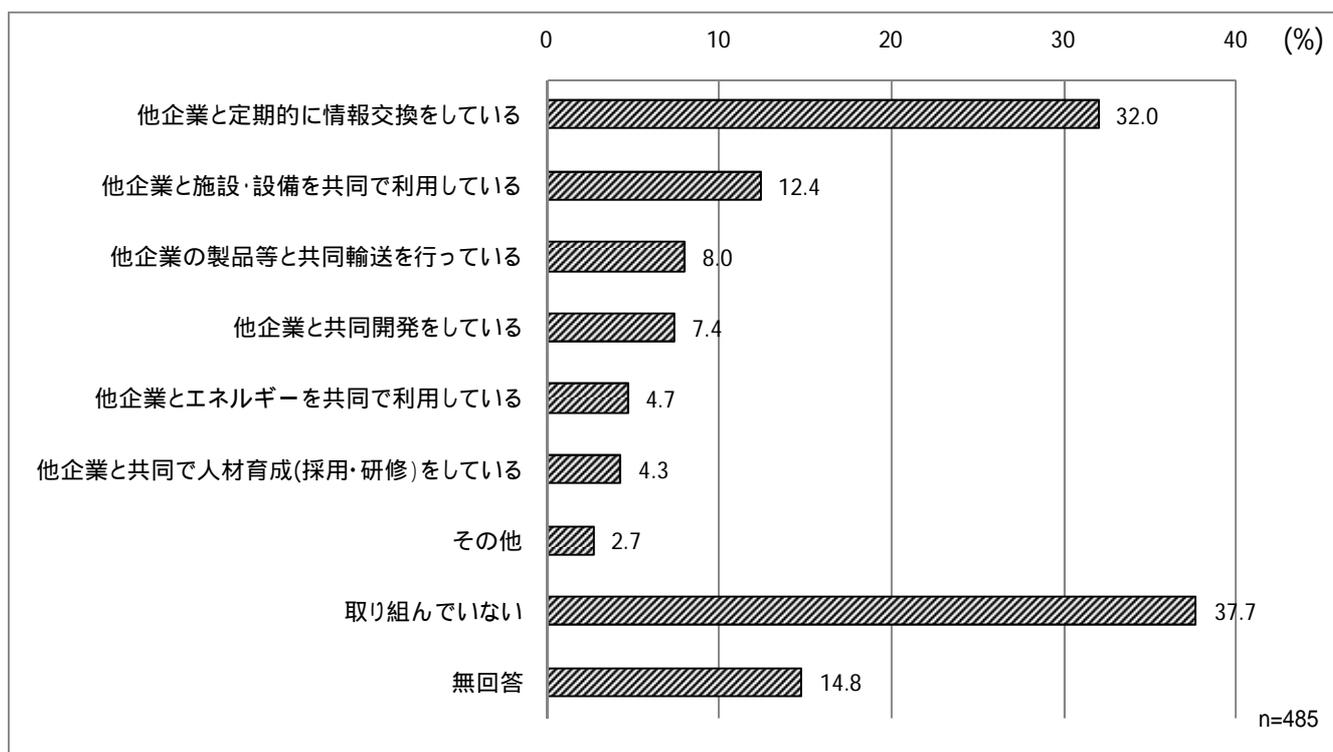
(4) 企業間連携に関する取組み

企業間連携に関する取組みは、「他企業と定期的に情報交換をしている」が32.0%（155件）で最も多く、次いで「他企業と施設・設備を共同で利用している」が12.4%（60件）、「他企業の製品等と共同輸送を行っている」が8.0%（39件）の順となっている。また、「取り組んでいない」は37.7%（183件）であった（図表 -108）。

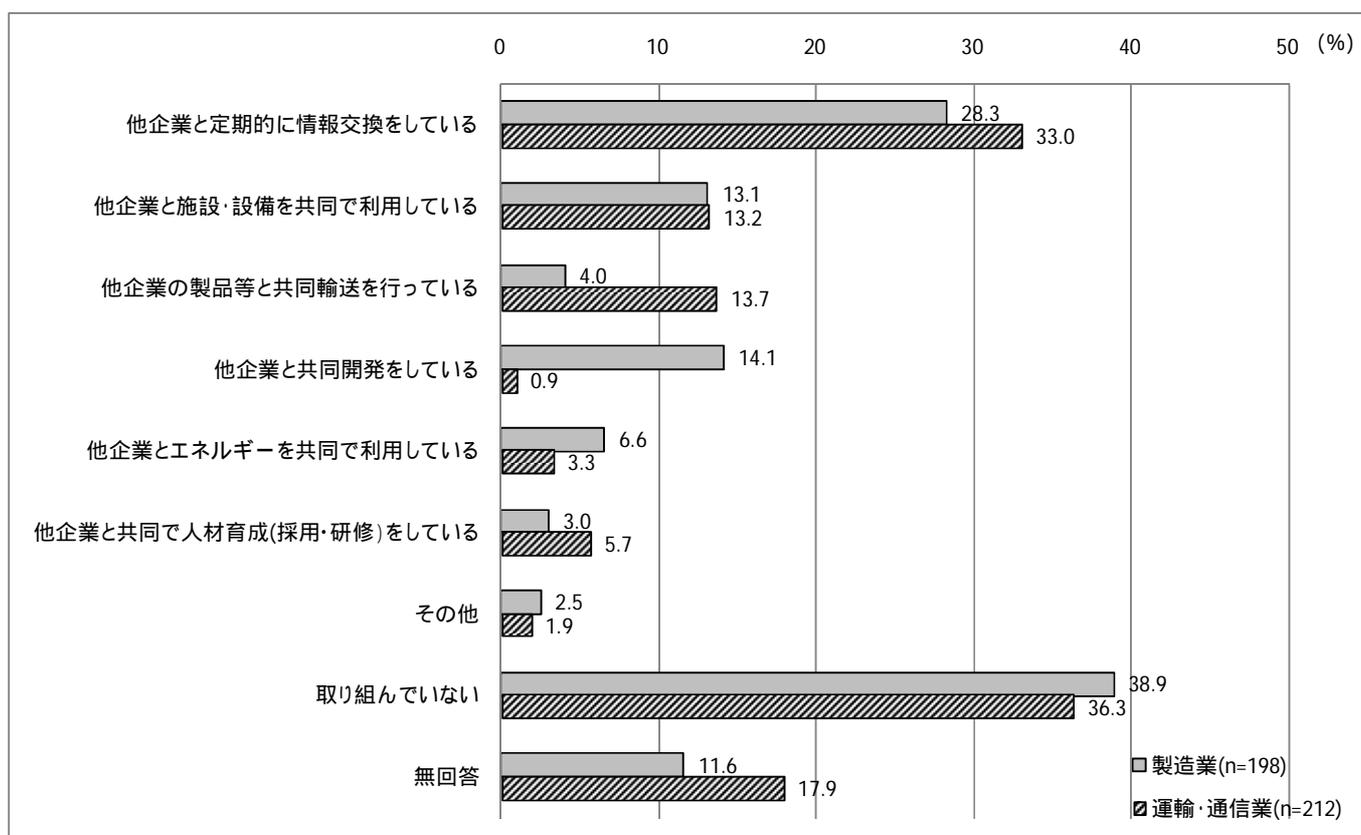
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「他企業と定期的に情報交換をしている」が28.3%（56件）で最も多く、次いで「他企業と共同開発をしている」14.1%（28件）、「他企業と施設・設備を共同で利用している」13.1%（26件）の順となっている。運輸・通信業では、「他企業と定期的に情報交換をしている」が33.0%（70件）で最も多く、次いで「他企業の製品等と共同輸送を行っている」13.7%（29件）、「他企業と施設・設備を共同で利用している」13.2%（28件）の順となった（図表 -109）。

地区別にみると、横浜市では、「他企業と定期的に情報交換をしている」が29.2%（56件）で最も多く、次いで「他企業と施設・設備を共同で利用している」15.6%（30件）、「他企業の製品等と共同輸送を行っている」9.4%（18件）の順となっている。川崎市では、「他企業と定期的に情報交換をしている」が33.8%（99件）で最も多く、次いで「他企業と施設・設備を共同で利用している」10.2%（30件）、「他企業の製品等と共同輸送を行っている」7.2%（21件）の順であった（図表 -110）。

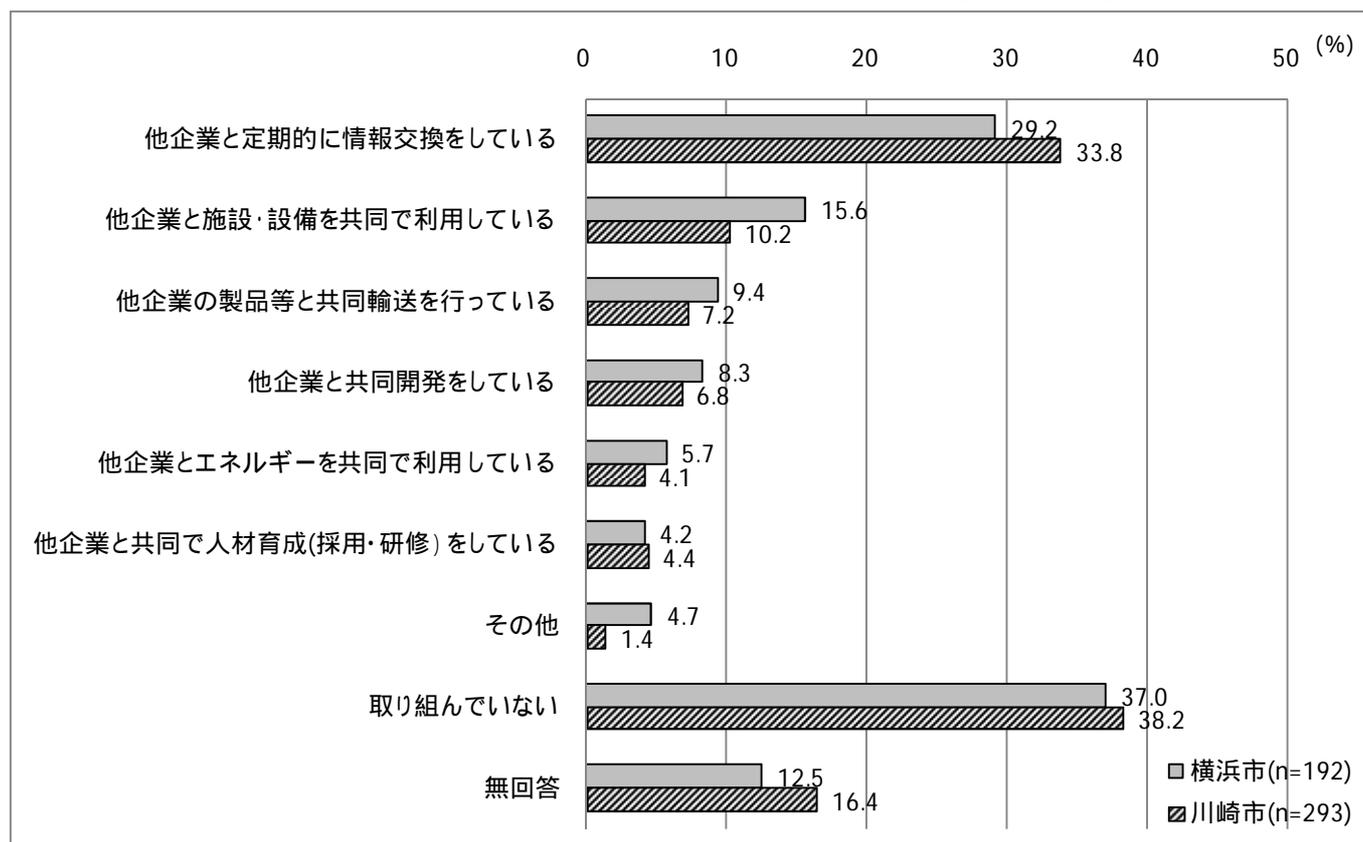
図表 II-108 企業間連携に関する取組み（複数回答）



図表 II-109 業種別企業間連携に関する取組み（複数回答）



図表 II-110 地区別企業間連携に関する取組み（複数回答）



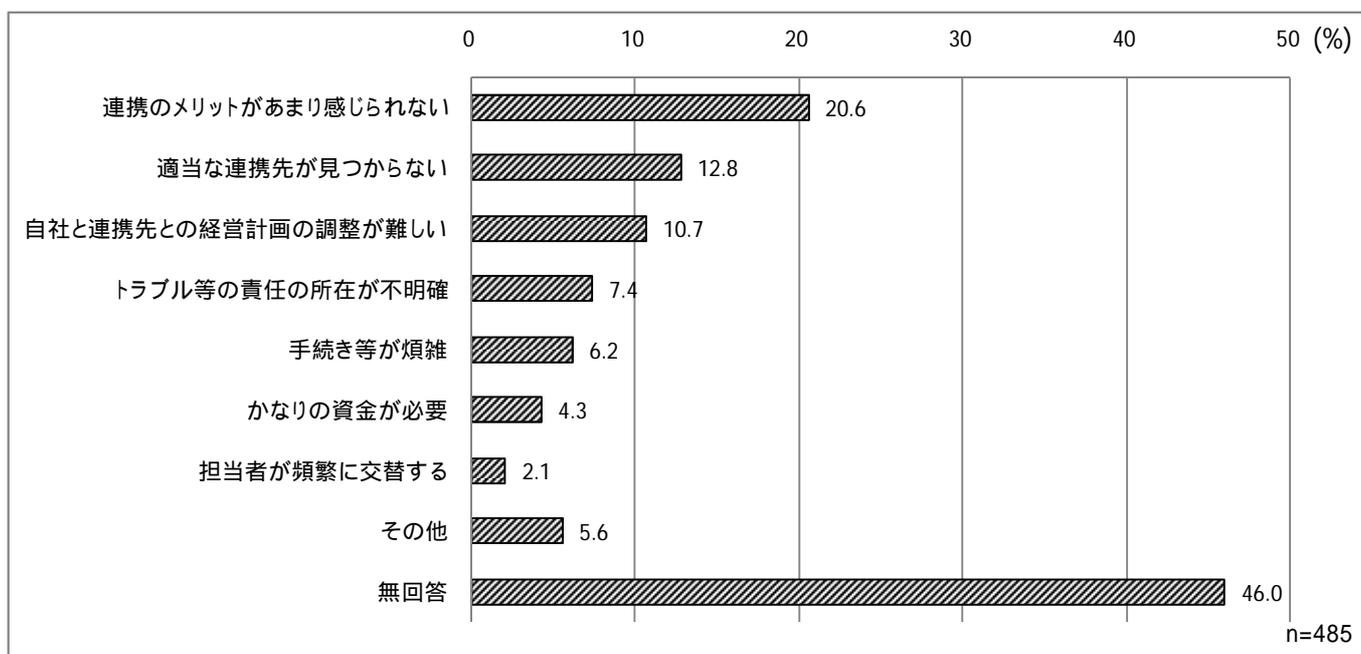
(5) 企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由

企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由は、「連携のメリットがあまり感じられない」が20.6%（100件）で最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」12.8%（62件）、「自社と連携先との経営計画の調整が難しい」10.7%（52件）の順となっており、資金や手続きの面よりメリットの有無や連携先との調整が課題や理由となっている（図表 -111）。

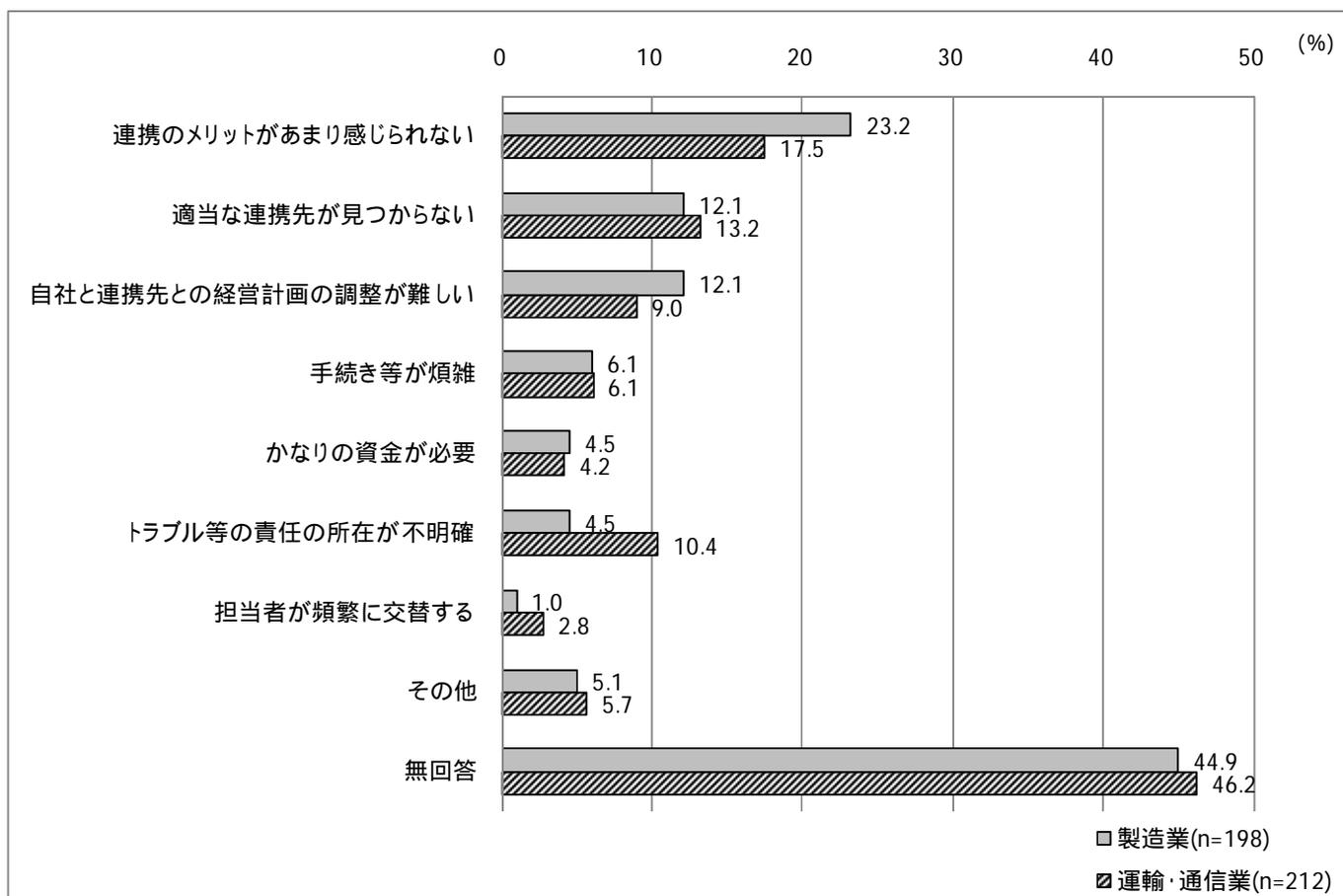
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「連携のメリットがあまり感じられない」が23.2%（46件）で最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」、「自社と連携先との経営計画の調整が難しい」がともに12.1%（24件）、「手続き等が煩雑」6.1%（12件）の順となっている。運輸・通信業では、「連携のメリットがあまり感じられない」が17.5%（37件）で最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」13.2%（28件）、「トラブル等の責任の所在が不明確」10.4%（22件）の順となっている（図表 -112）。

地区別にみると、横浜市では、「連携のメリットがあまり感じられない」が19.8%（38件）で最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」14.1%（27件）、「自社と連携先との経営計画の調整が難しい」10.9%（21件）の順となっている。川崎市では、「連携のメリットがあまり感じられない」が21.2%（62件）で最も多く、次いで「適当な連携先が見つからない」11.9%（35件）、「自社と連携先との経営計画の調整が難しい」10.6%（31件）の順となっている（図表 -113）。

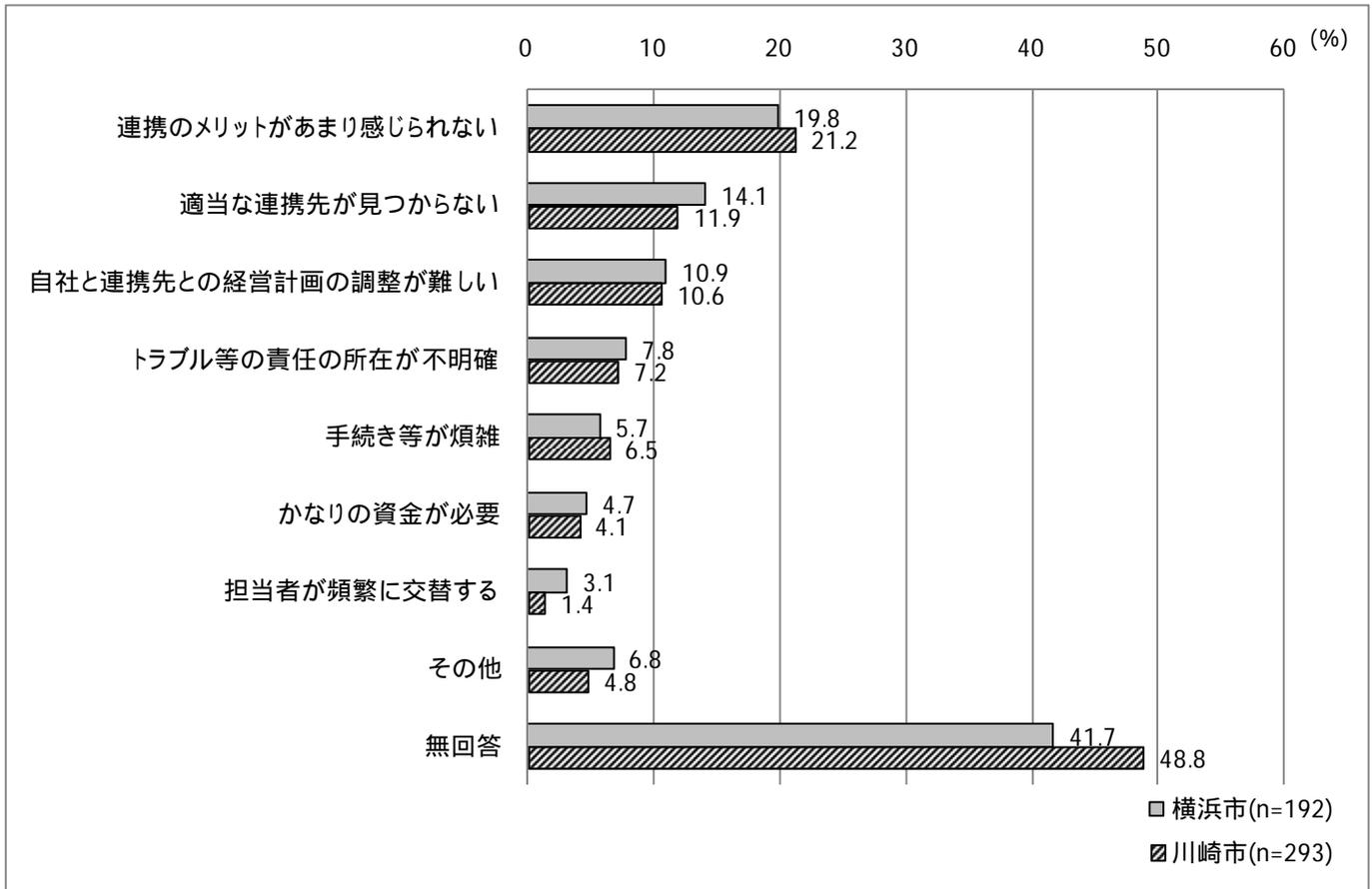
図表 II-1 1 1 企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II-1 1 2 業種別企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II- 1 1 3 地区別企業間連携に取り組む上での課題や取り組まれていない理由(複数回答)



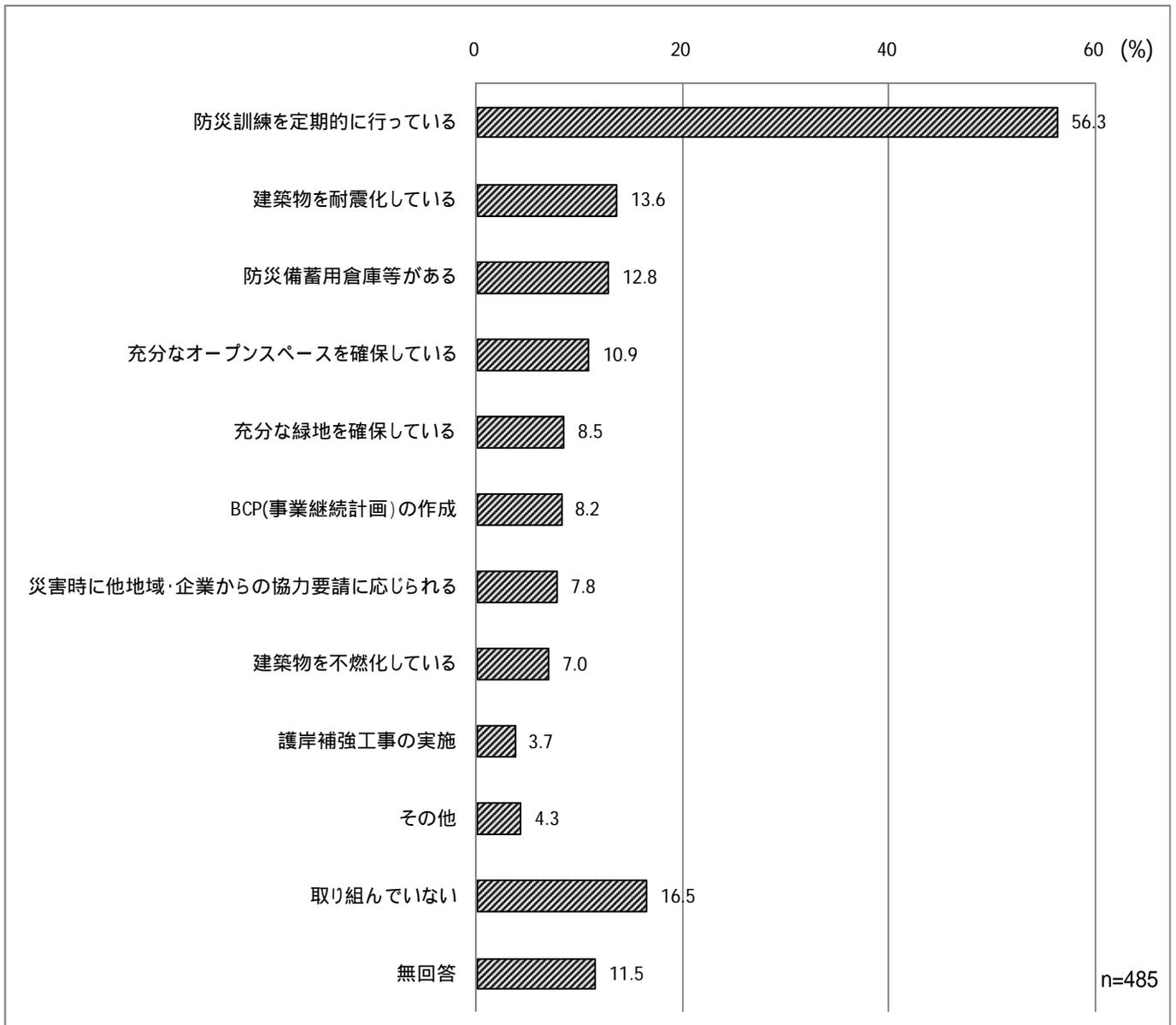
( 6 ) 防災に関する取組み

防災に関する取組みは、「防災訓練を定期的に行っている」が56.3%(273件)で最も多く、次いで「建築物を耐震化している」が13.6%(66件)、「防災備蓄用倉庫等がある」が12.8%(62件)の順となっている。一方、「取り組んでいない」は16.5%(80件)であった。ヒアリング調査では、災害時の緊急連絡網の整備や地元自治体等との防災協定の締結などがあげられた(図表 -114)。

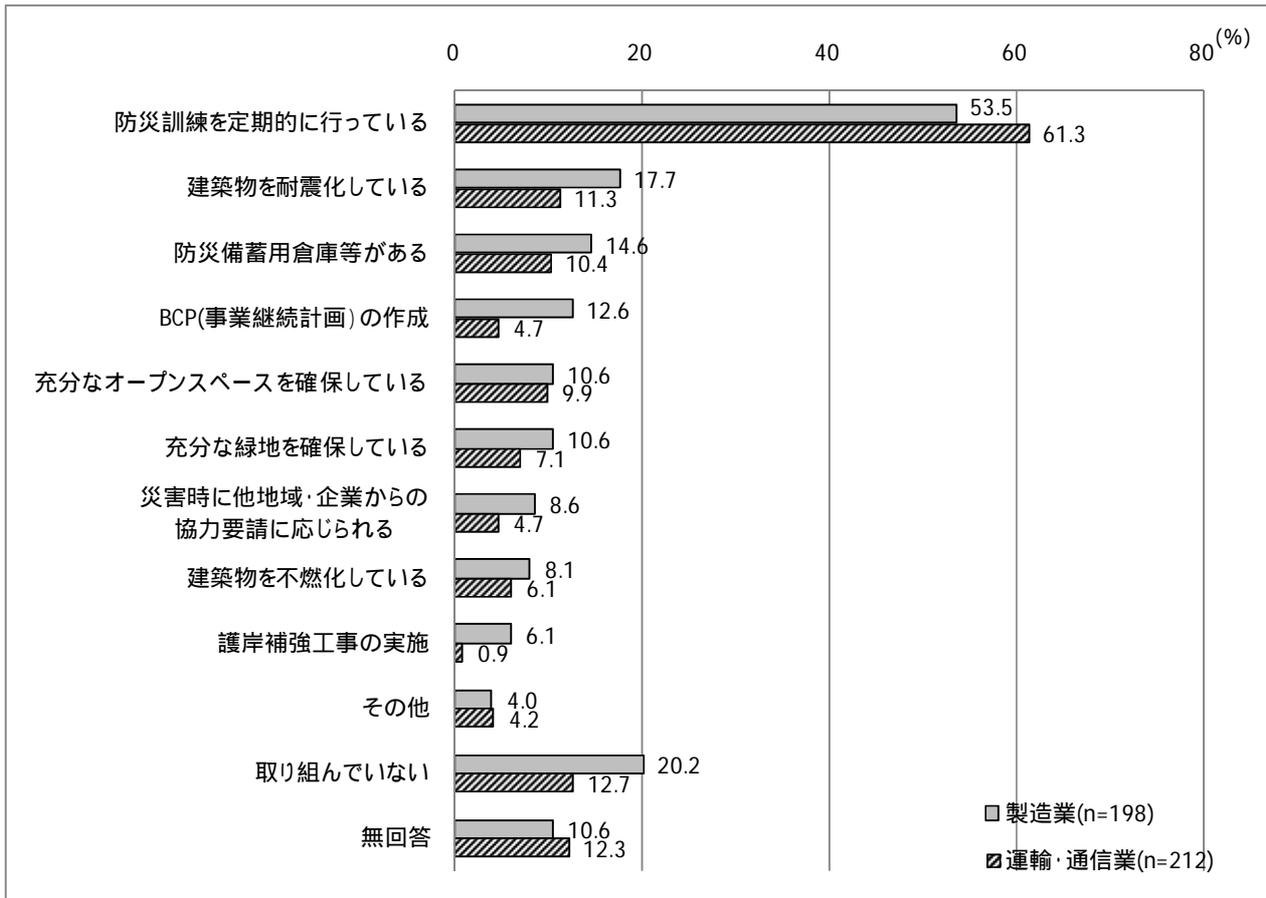
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「防災訓練を定期的に行っている」が53.5%(106件)で最も多く、次いで「建築物を耐震化している」17.7%(35件)、「防災備蓄用倉庫等がある」14.6%(29件)の順となっている。運輸・通信業でも同様に「防災訓練を定期的に行っている」が61.3%(130件)で最も多く、次いで「建築物を耐震化している」11.3%(24件)、「防災備蓄倉庫等がある」10.4%(22件)の順となっている。防災訓練以外は製造業が取り組んでいる割合の方が運輸・通信業よりも高くなっている(図表 -115)。

地区別にみると、横浜市では、「防災訓練を定期的に行っている」が63.0%(121件)で最も多く、次いで「防災備蓄用倉庫等がある」16.7%(32件)、「建築物を耐震化している」14.6%(28件)の順となっている。川崎市でも同様に、「防災訓練を定期的に行っている」が51.9%(152件)と最も多く、次いで「建築物を耐震化している」13.0%(38件)、「防災備蓄用倉庫等がある」10.2%(30件)の順となっている(図表 -116)。

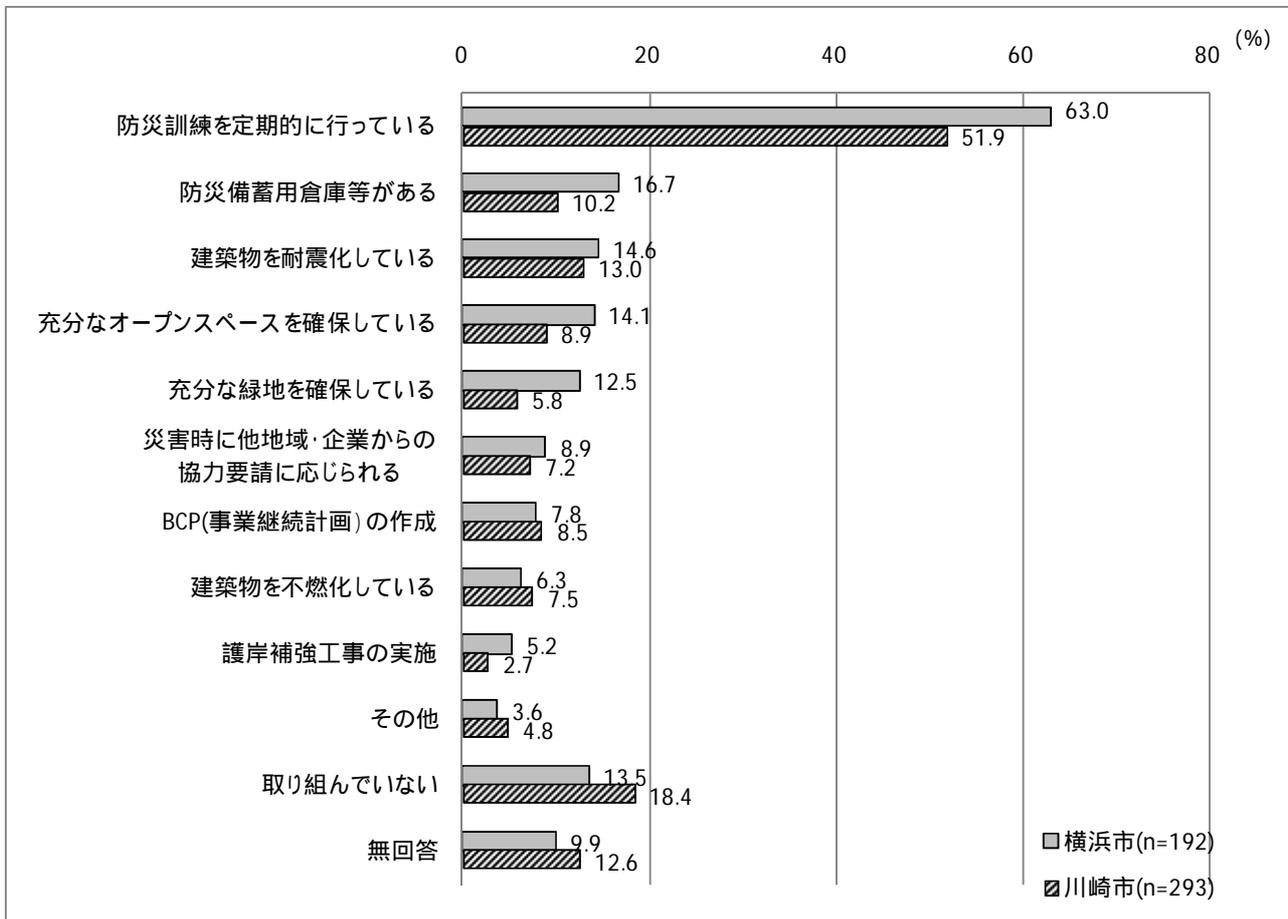
図表 II-114 防災に関する取組み（複数回答）



図表 II-1 1 5 業種別防災に関する取組み（複数回答）



図表 II-1 1 6 地区別防災に関する取組み（複数回答）



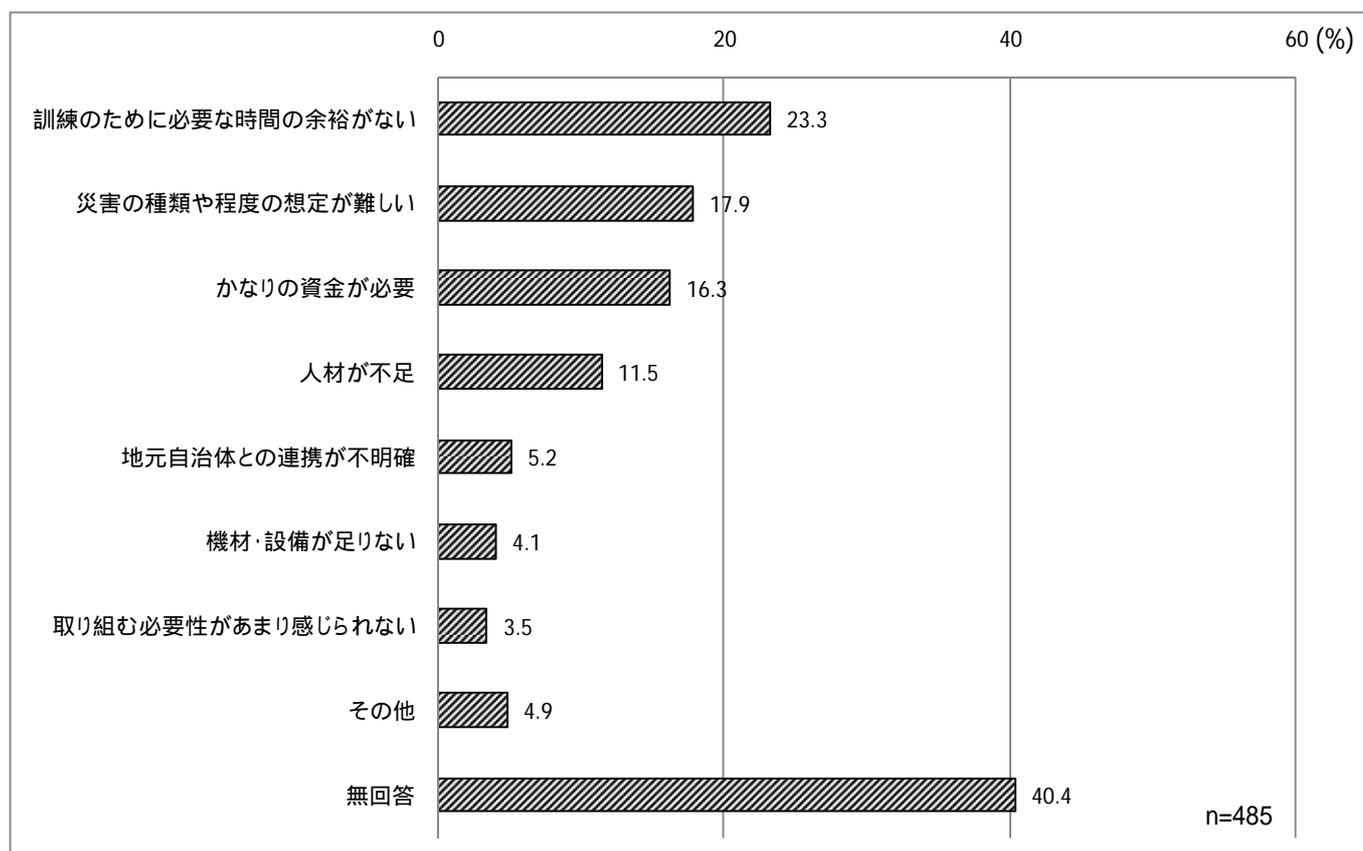
(7) 防災に取り組む上での課題や取り組まれていない理由

防災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、「訓練のために必要な時間の余裕がない」が23.3%（113件）で最も多く、次いで「災害の種類や程度の想定が難しい」17.9%（87件）、「かなりの資金が必要」16.3%（79件）の順となっている（図表 -117）。

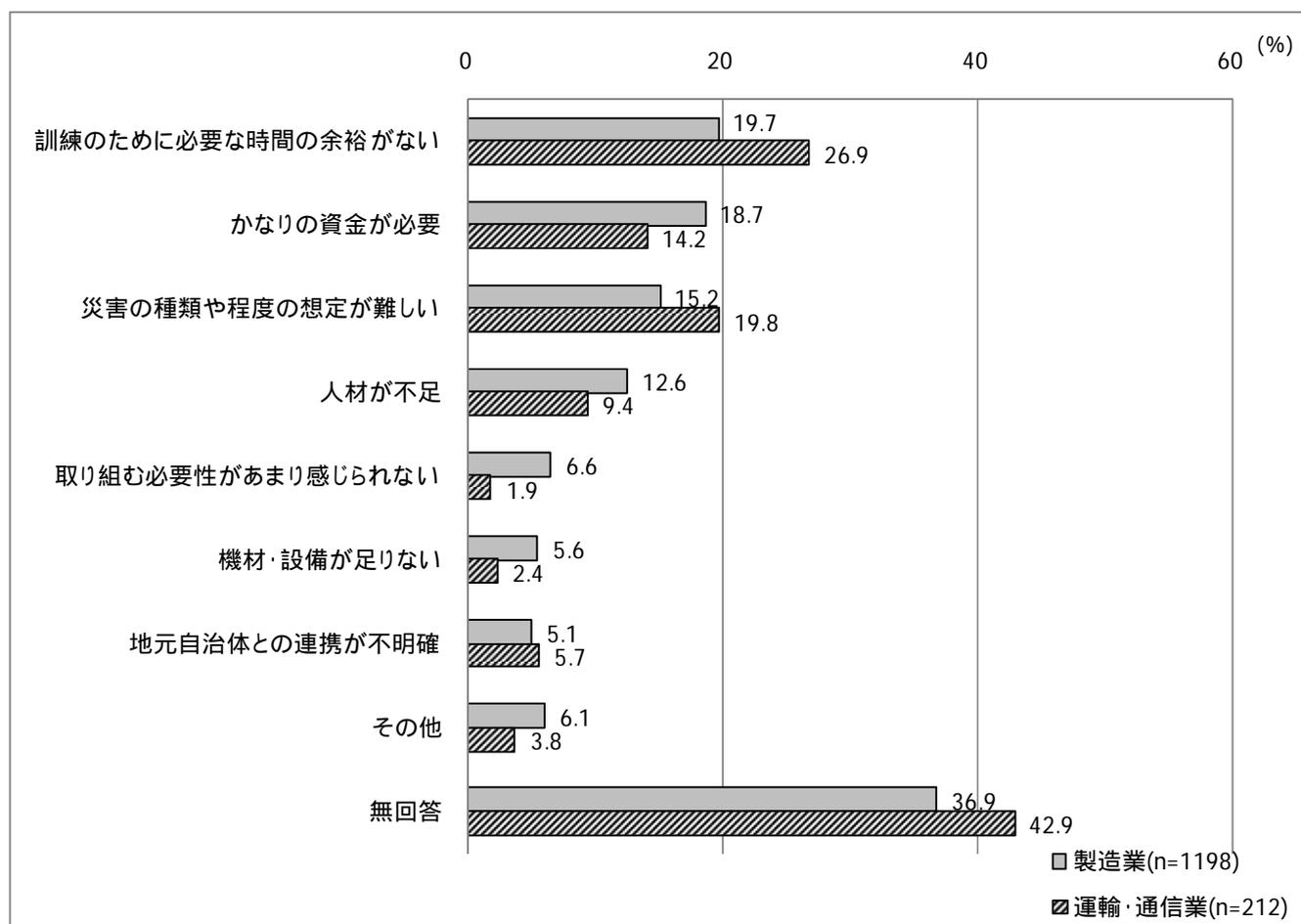
業種別にみると、製造業では、「訓練のために必要な時間の余裕がない」が19.7%（39件）で最も多く、次いで「かなりの資金が必要」18.7%（37件）、「災害の種類や程度の想定が難しい」15.2%（30件）の順となっている。運輸・通信業では「訓練のために必要な時間の余裕がない」が26.9%（57件）で最も多く、次いで「災害の種類や程度の想定が難しい」19.8%（42件）、「かなりの資金が必要」14.2%（30件）の順であった（図表 -118）。

地区別にみると、横浜市では、「訓練のために必要な時間の余裕がない」が27.6%（53件）で最も多く、次いで「災害の種類や程度の想定が難しい」23.4%（45件）、「かなりの資金が必要」17.7%（34件）の順となっている。川崎市では、「訓練のために必要な時間の余裕がない」が20.5%（60件）で最も多く、次いで「かなりの資金が必要」15.4%（45件）、「災害の種類や程度の想定が難しい」14.3%（42件）の順となっている（図表 -119）。

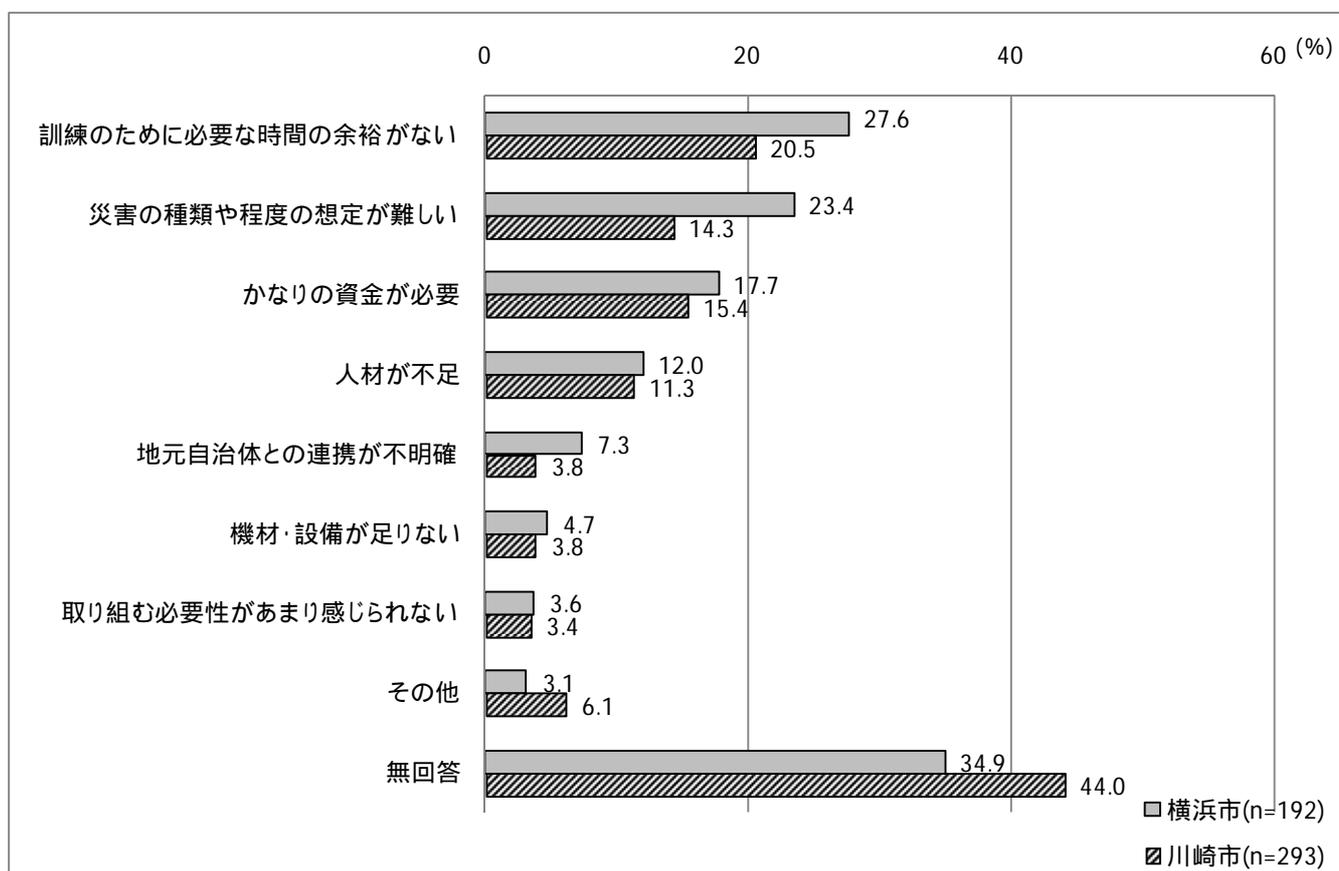
図表 II-1 1 7 防災に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II-1 1 8 業種別防災に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II-1 1 9 地区別防災に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



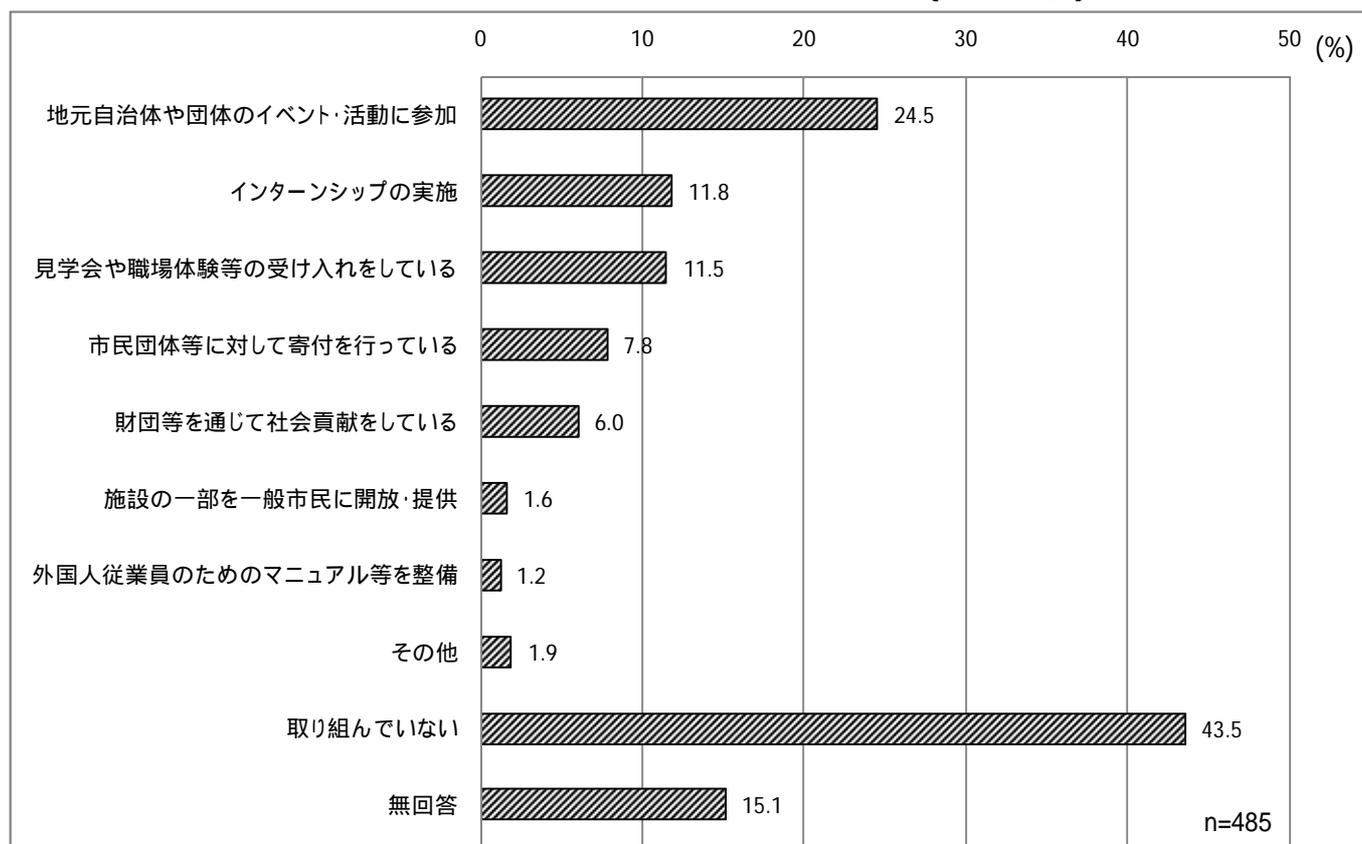
( 8 ) 市民との共生に関する取組み

市民との共生に関する取組みは、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が 24.5% ( 119 件 ) で最も多く、次いで「インターンシップの実施」11.8% ( 57 件 )、「見学会や職場体験等の受け入れをしている」11.5% ( 56 件 ) の順となっている。一方、「取り組んでいない」が 43.5% ( 211 件 ) に上っている。市民との共生に取り組んでいる事業所は、多いとは言えないが、取組みを通して、人材の確保や企業の広報活動に取組む姿勢がみられる ( 図表 -120 )。

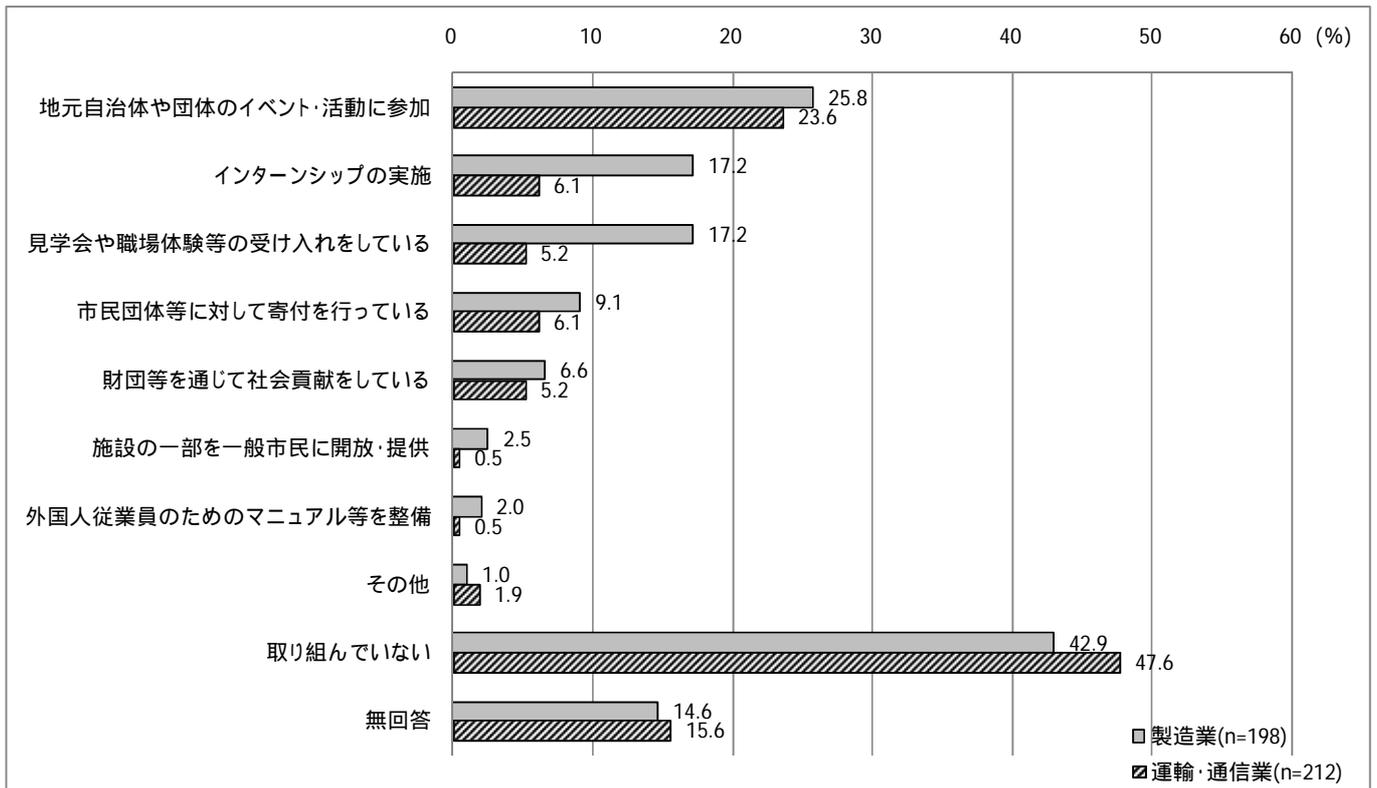
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が 25.8% ( 51 件 ) で最も多く、次いで「インターンシップの実施」、「見学会や職場体験等の受け入れをしている」がともに 17.2% ( 34 件 )、「市民団体等に対して寄付を行っている」9.1% ( 18 件 ) の順となっている。運輸・通信業では、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が 23.6% ( 50 件 ) で最も多く、次いで「インターンシップの実施」、「市民団体等に対して寄付を行っている」がともに 6.1% ( 13 件 )、「見学会や職場体験等の受け入れをしている」、「財団等を通じて社会貢献をしている」5.2% ( 11 件 ) の順であった ( 図表 -121 )。

地区別にみると、横浜市では、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が 24.5% ( 47 件 ) で最も多く、次いで「インターンシップの実施」15.6% ( 30 件 )、「見学会や職場体験等の受け入れをしている」10.9% ( 21 件 ) の順となっている。川崎市では、「地元自治体や団体のイベント・活動に参加」が 24.6% ( 72 件 ) で最も多く、次いで「見学会や職場体験等の受け入れをしている」11.9% ( 35 件 )、「インターンシップの実施」9.2% ( 27 件 ) の順であった ( 図表 -122 )。

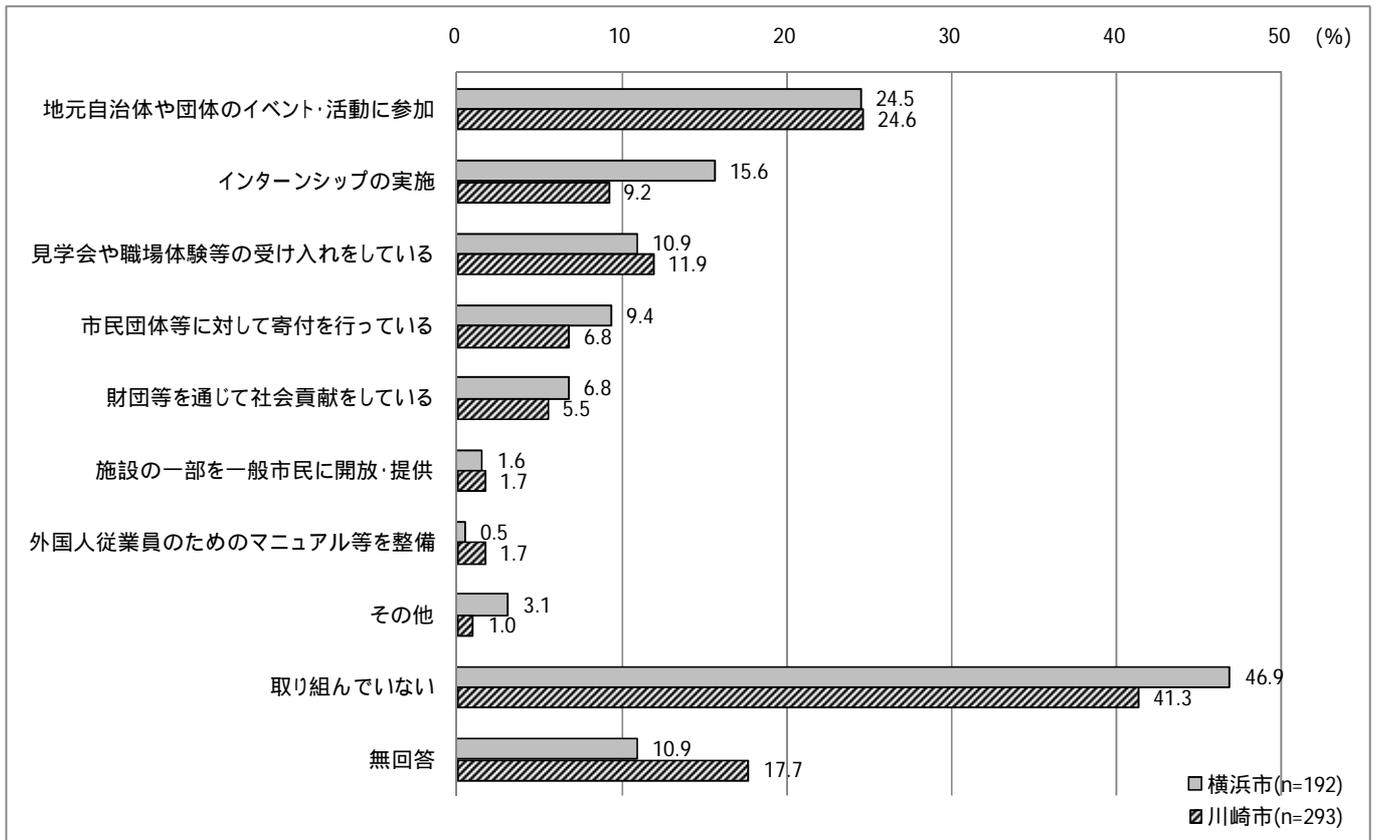
図表 II-120 市民との共生に関する取組み ( 複数回答 )



図表 II-1 2 1 業種別市民との共生に関する取組み（複数回答）



図表 II-1 2 2 地区別市民との共生に関する取組み（複数回答）



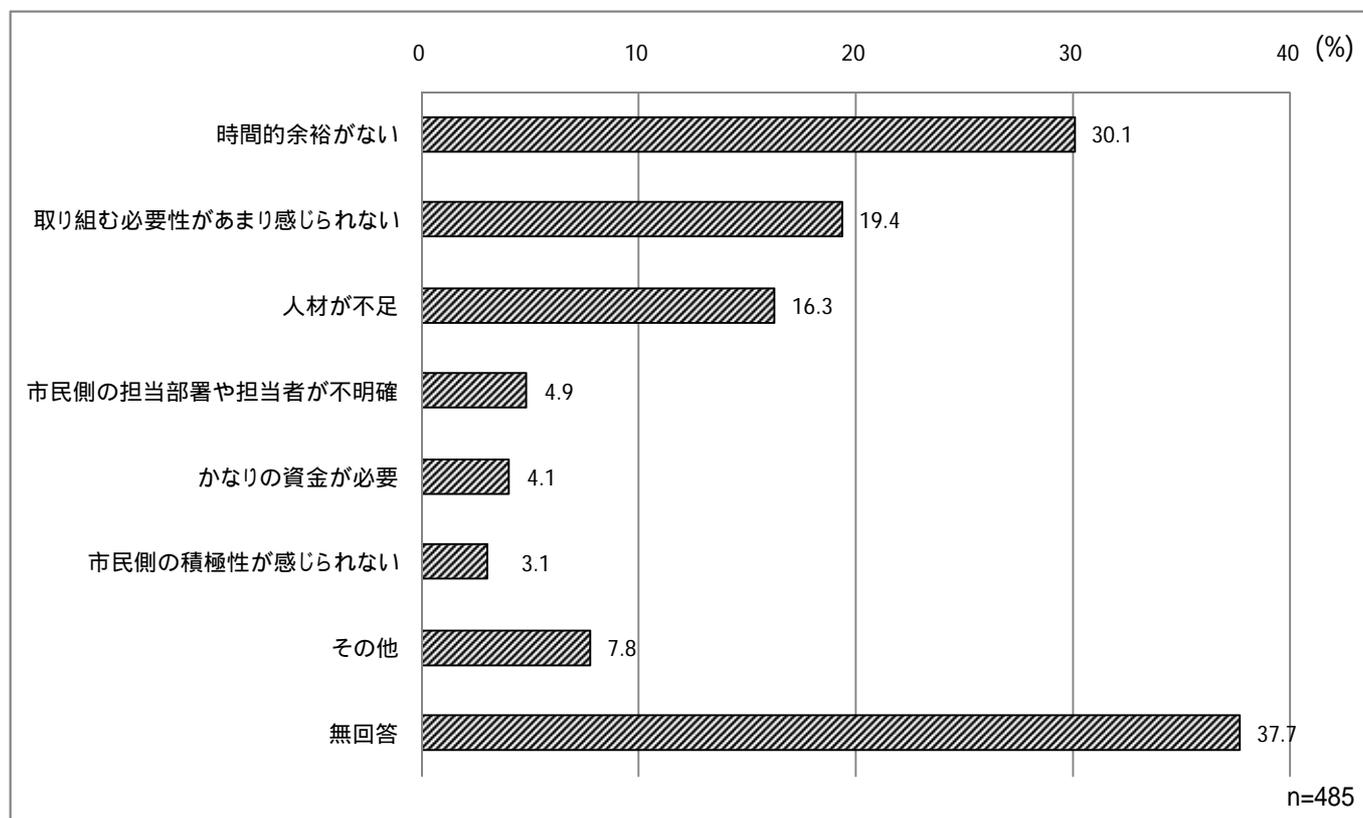
( 9 ) 市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由

市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由は、「時間的余裕がない」が 30.1% ( 146 件 ) で最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」 19.4% ( 94 件 )、「人材が不足」 16.3% ( 79 件 ) の順となっている ( 図表 -123 )。

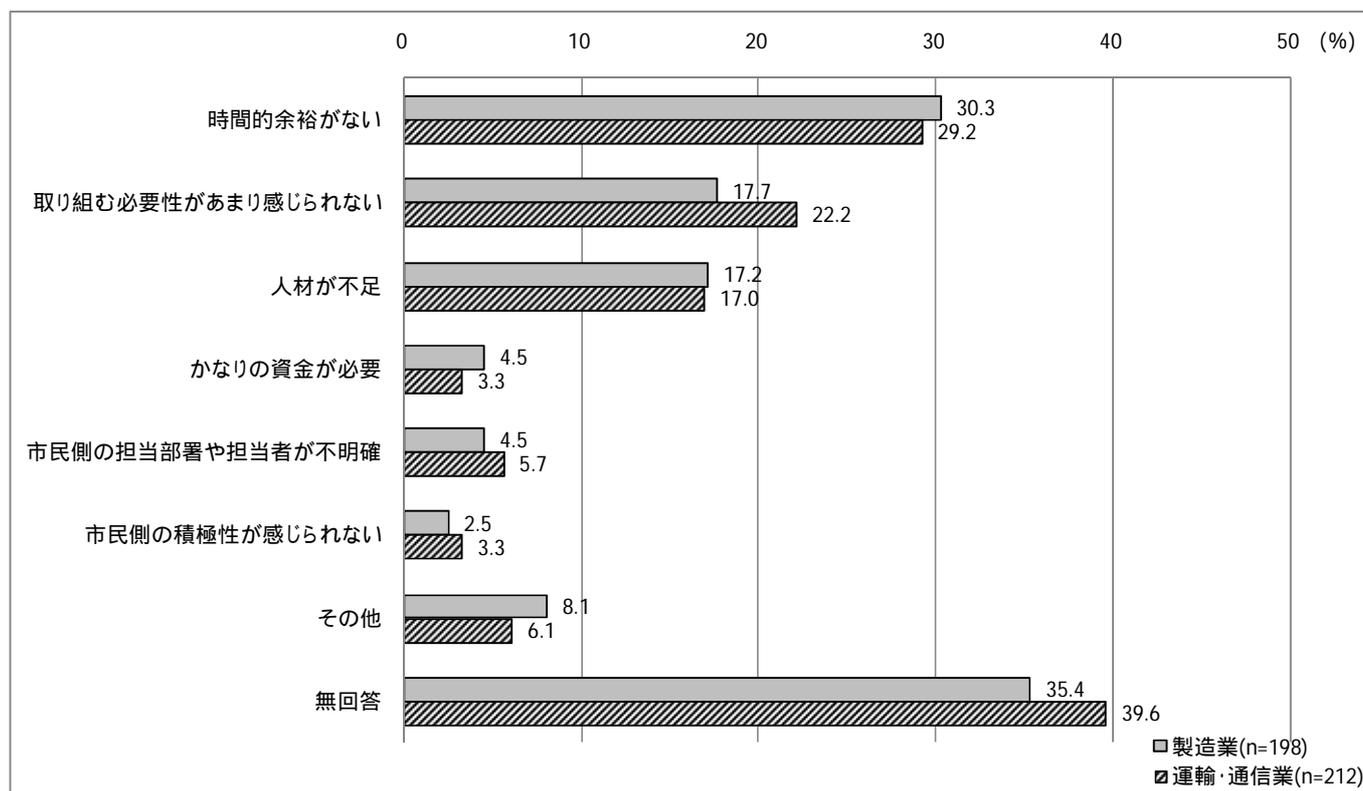
業種別にみると、製造業では、「時間的余裕がない」が 30.3% ( 60 件 ) で最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」 17.7% ( 35 件 )、「人材が不足」 17.2% ( 34 件 ) の順となっている。運輸・通信業でも同様に、「時間的余裕が無い」が 29.2% ( 62 件 ) で最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」 22.2% ( 47 件 )、「人材が不足」 17.0% ( 36 件 ) の順であった ( 図表 -124 )。

地区別にみると、横浜市では、「時間的余裕がない」が 36.5% ( 70 件 ) で最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」 21.9% ( 42 件 )、「人材が不足」 20.8% ( 40 件 ) の順となっている。川崎市でも同様に「時間的余裕がない」が 25.9% ( 76 件 ) で最も多く、次いで「取り組む必要性があまり感じられない」 17.7% ( 52 件 )、「人材が不足」 13.3% ( 39 件 ) の順であった ( 図表 -125 )。

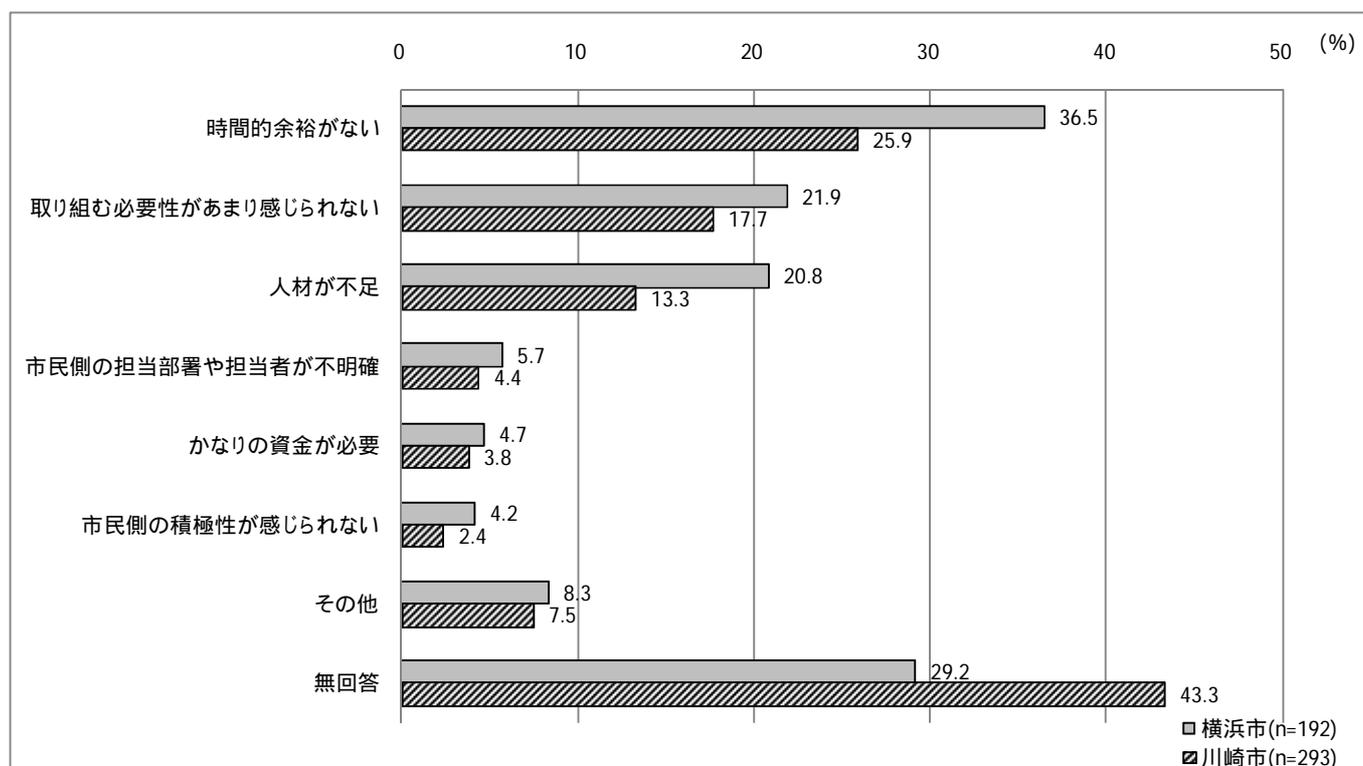
図表 II-1 2 3 市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由 ( 複数回答 )



図表 II-1 2 4 業種別市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



図表 II-1 2 5 地区別市民との共生に取り組む上での課題や取り組まれていない理由（複数回答）



## 9. 臨海部全般及び行政（神奈川県・横浜市・川崎市）の行っている支援策や法律・条例等について

### (1) 羽田空港の再拡張・国際化によるメリット

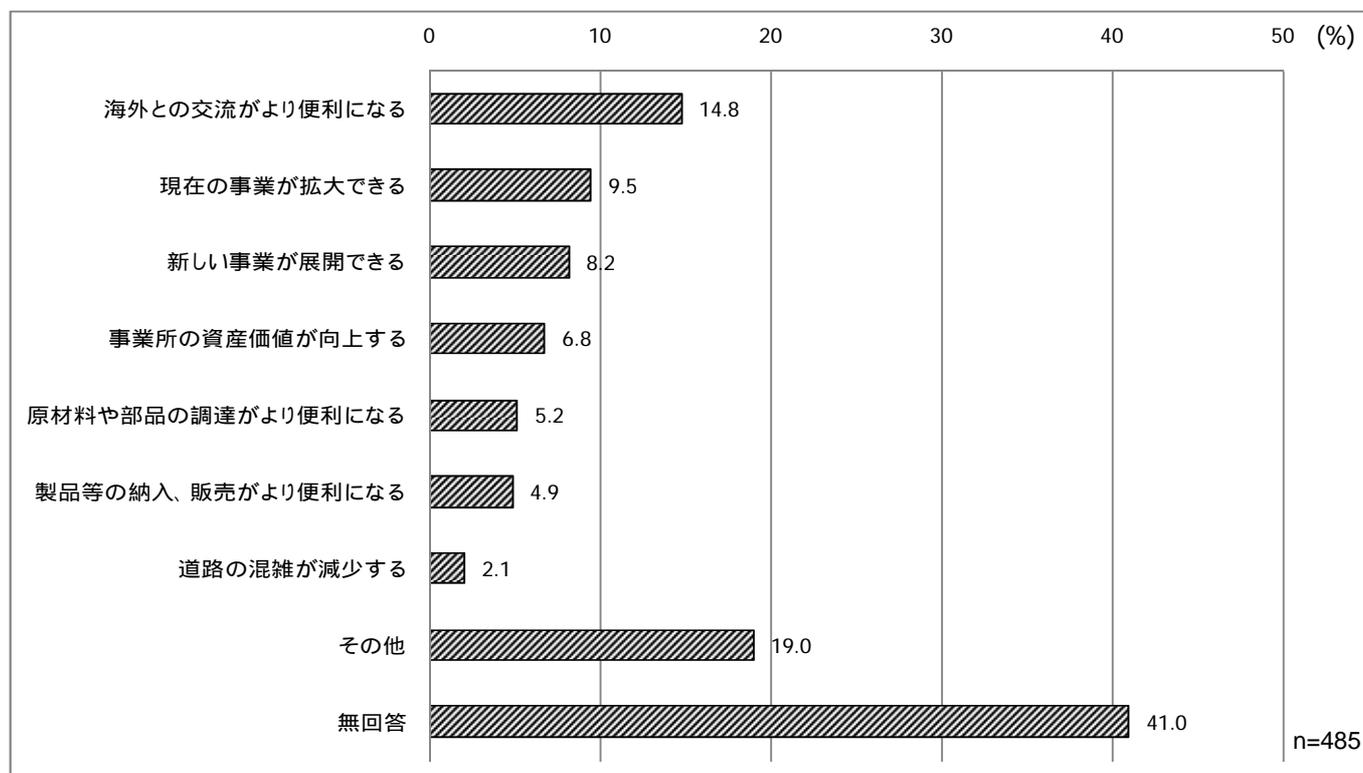
羽田空港の再拡張・国際化によるメリットは、「海外との交流がより便利になる」が14.8%（72件）で最も多く、次いで「現在の事業が拡大できる」9.5%（46件）、「新しい事業が展開できる」8.2%（40件）の順となっており、海外との交流と事業の拡大に期待を抱いている様子がうかがえる。

また、「その他」19.0%（92件）の具体的な記述は、貨物の取り扱いや出張の時間の短縮、外国人観光客の増加への期待などであり、ヒアリング調査では、生鮮食料品の航空機輸送や、海外出張の際の利便性向上への期待があげられた（図表 -126）。

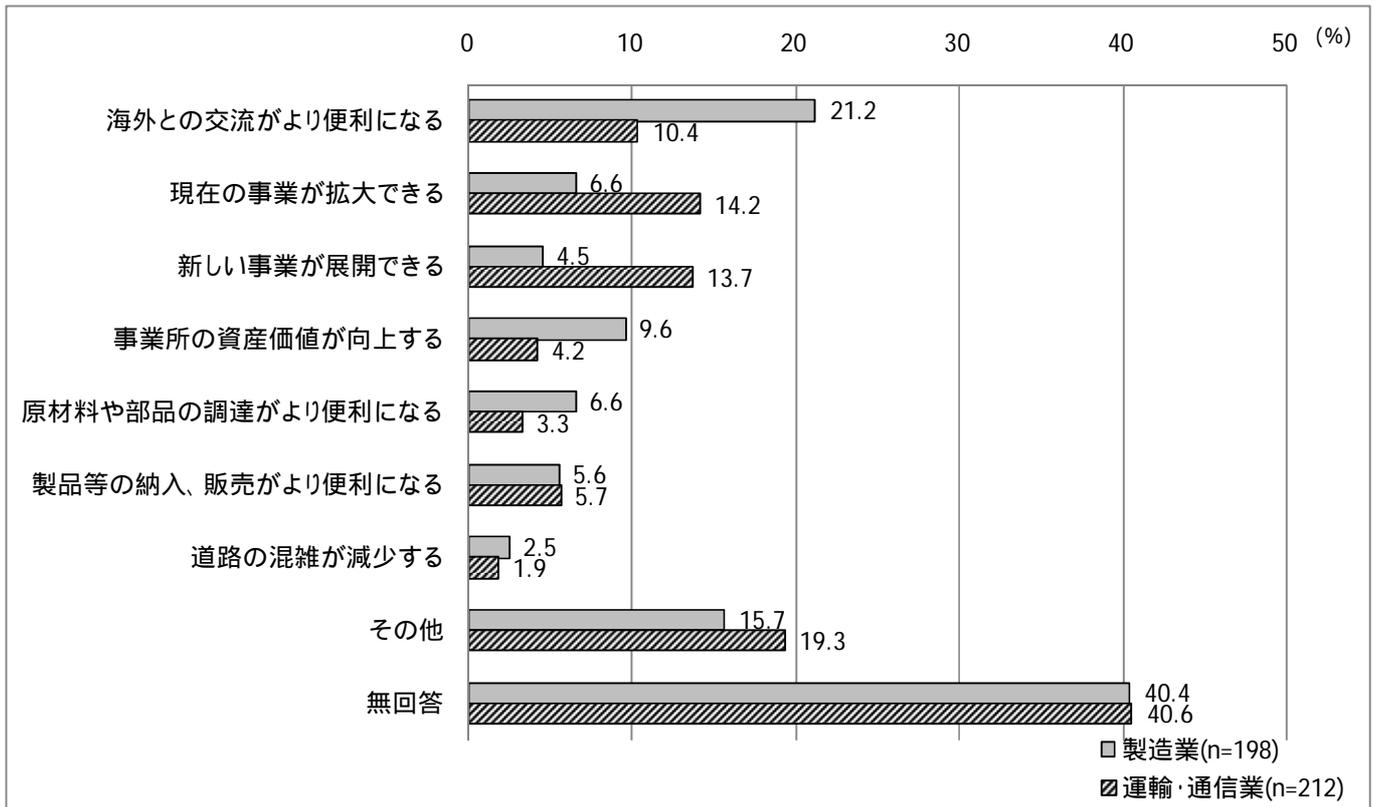
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「海外との交流がより便利になる」が21.2%（42件）で最も多く、次いで「事業所の資産価値が向上する」9.6%（19件）、「現在の事業が拡大できる」、「原材料や部品の調達がより便利になる」がともに6.6%（13件）の順となっている。運輸・通信業では、「現在の事業が拡大できる」が14.2%（30件）で最も多く、次いで「新しい事業が展開できる」13.7%（29件）、「海外との交流がより便利になる」10.4%（22件）の順であった。製造業では海外との交流、運輸・通信業では事業の拡大や展開のチャンスとして捉えている（図表 -127）。

地区別にみると、横浜市では、「海外との交流がより便利になる」が20.3%（39件）で最も多く、次いで「現在の事業が拡大できる」9.4%（18件）、「事業所の資産価値が向上する」7.3%（14件）の順であった。川崎市では、「海外との交流がより便利になる」が11.3%（33件）で最も多く、次いで「現在の事業が拡大できる」9.6%（28件）、「新しい事業が展開できる」9.2%（27件）の順となっている（図表 -128）。

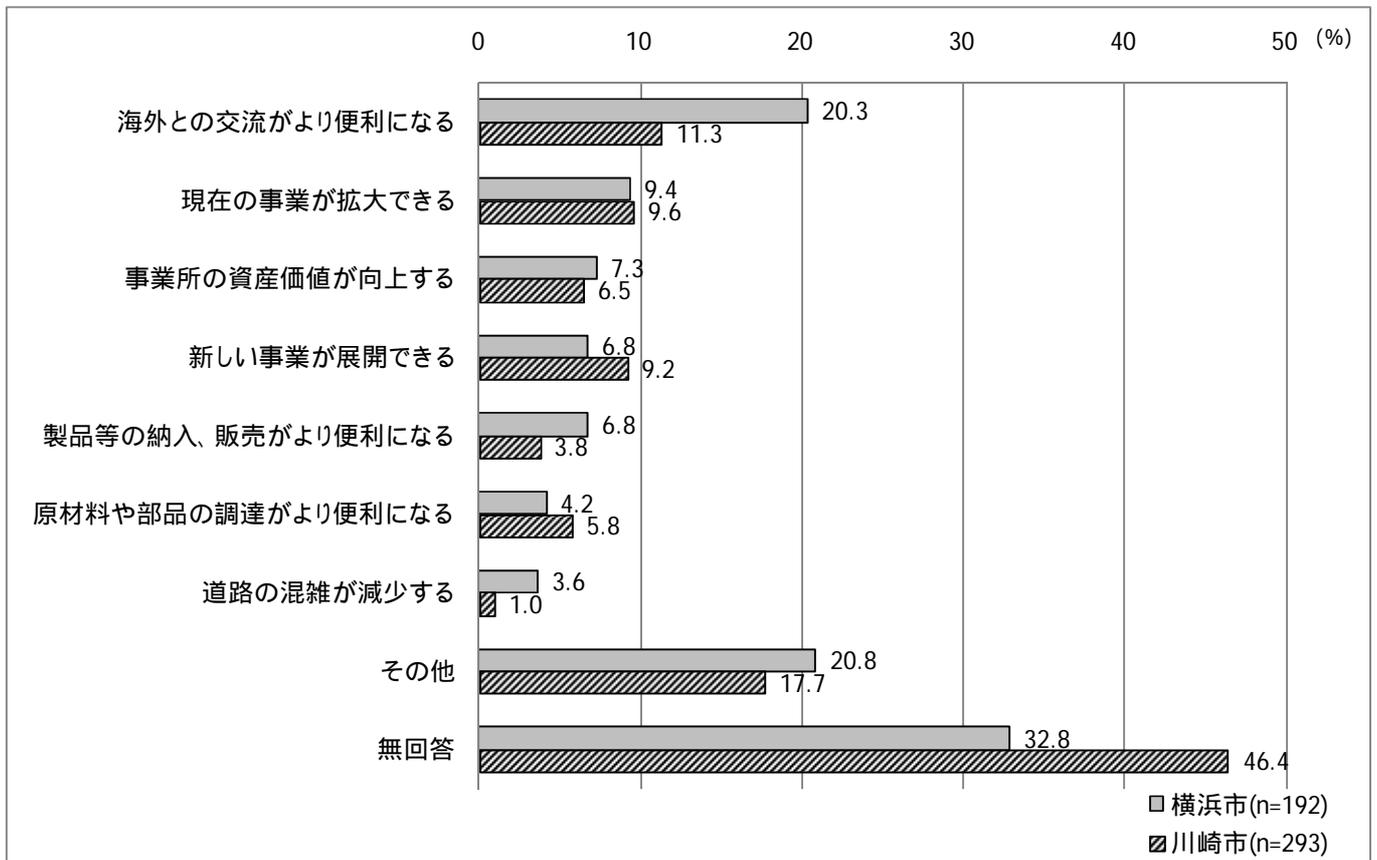
図表 II-1 2 6 羽田空港の再拡張・国際化によるメリット（複数回答）



図表 II-1 2 7 業種別羽田空港の再拡張・国際化によるメリット（複数回答）



図表 II-1 2 8 地区別羽田空港の再拡張・国際化によるメリット（複数回答）



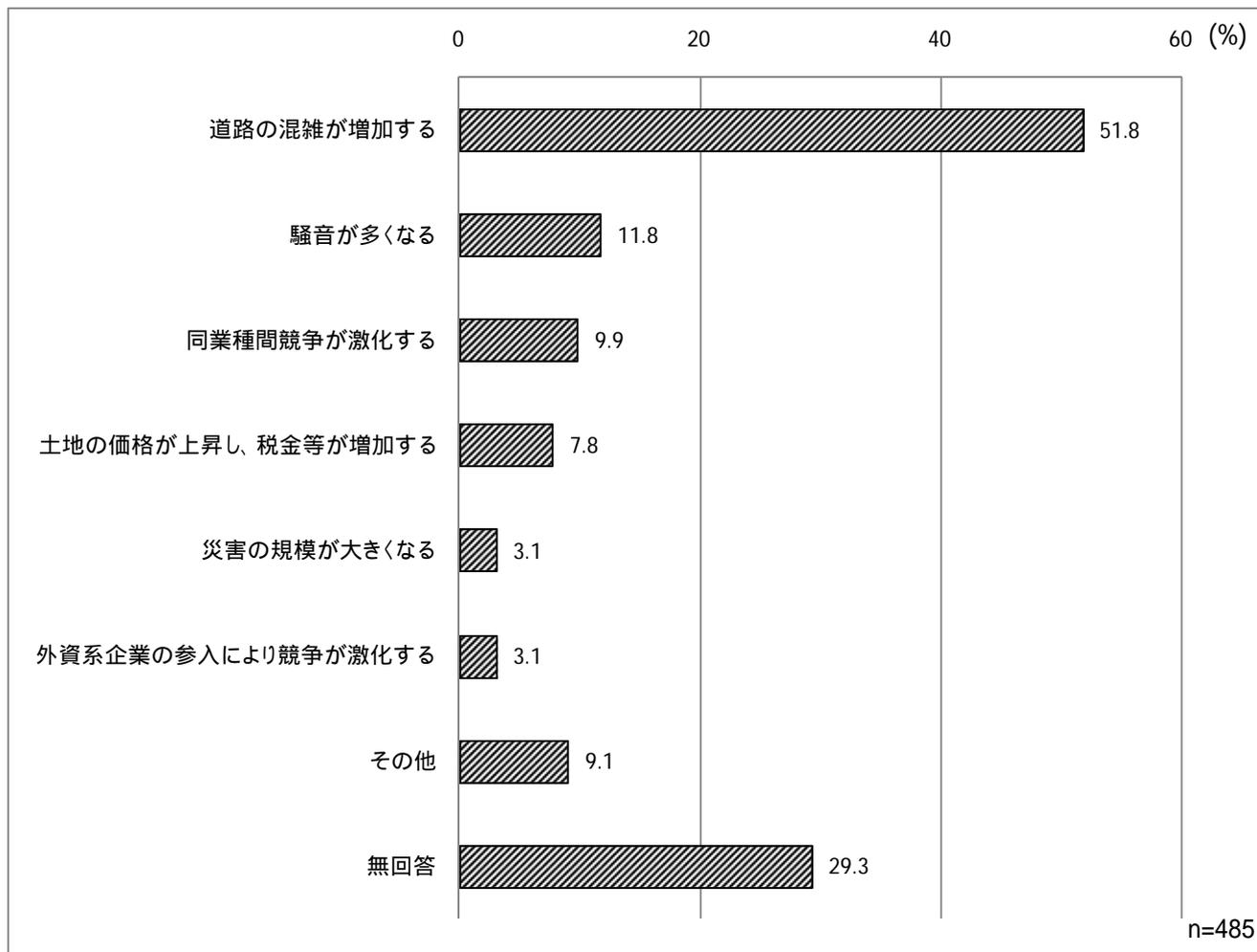
## (2) 羽田空港の再拡張・国際化によるデメリット

羽田空港の再拡張・国際化によるデメリットは、「道路の混雑が増加する」が51.8%（251件）で半数を占め、次いで「騒音が多くなる」11.8%（57件）、「同業種間競争が激化する」が9.9%（48件）の順となり、交通事情の悪化に対する懸念が大きいことが分かる。一方、「外資系企業の参入により競争が激化する」、「災害の規模が大きくなる」は3.1%（15件）にとどまっている（図表-129）。

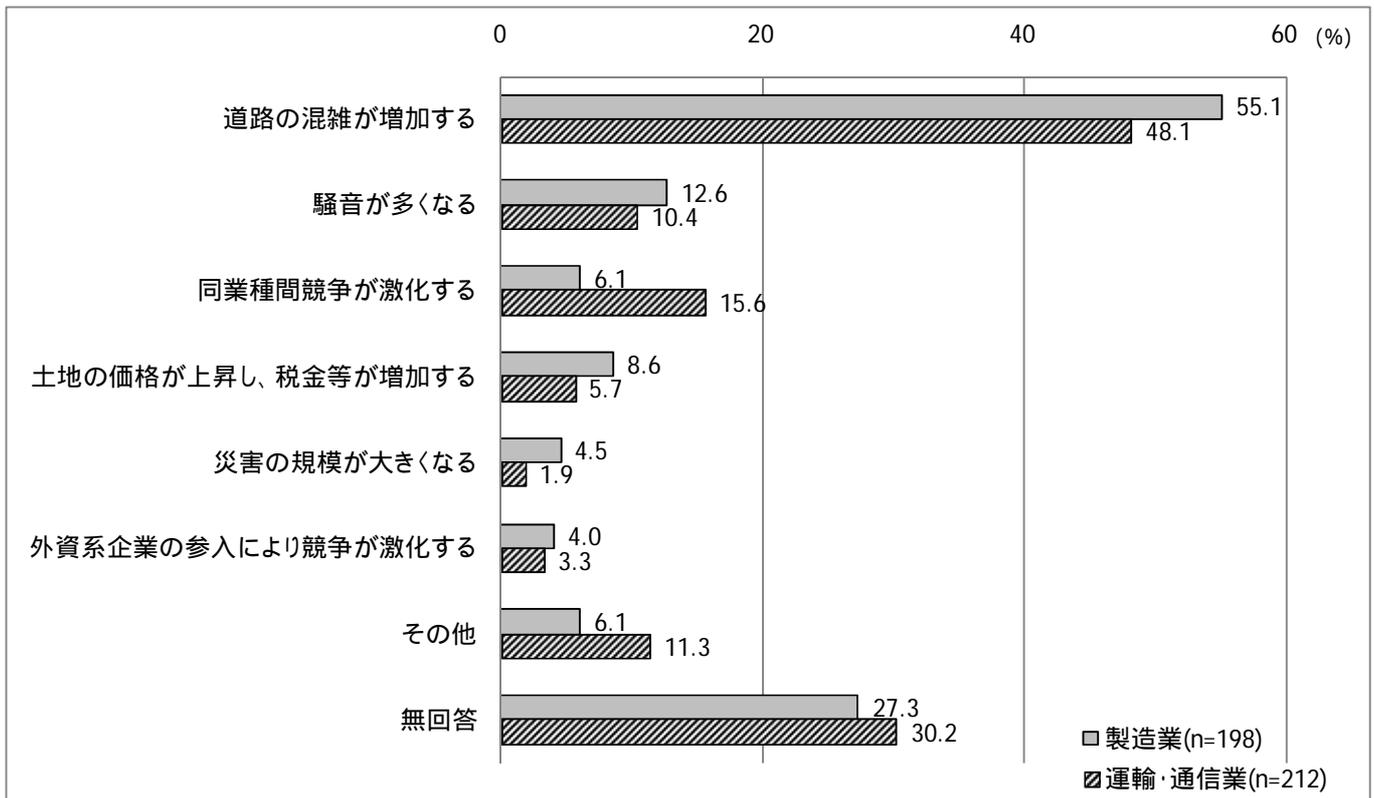
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「道路の混雑が増加する」が55.1%（109件）で最も多く、次いで「騒音が多くなる」12.6%（25件）、「土地の価格が上昇し、税金等が増加する」8.6%（17件）の順となっている。運輸・通信業では、「道路の混雑が増加する」が48.1%（102件）で最も多く、次いで「同業種間競争が激化する」15.6%（33件）、「騒音が多くなる」10.4%（22件）の順であった（図表-130）。

地区別にみると、横浜市では「道路の混雑が増加する」が49.5%（95件）で最も多く、次いで「騒音が多くなる」11.5%（22件）、「同業種間競争が激化する」9.4%（18件）の順となっている。川崎市でも同様に「道路の混雑が増加する」が53.2%（156件）で最も多く、次いで「騒音が多くなる」11.9%（35件）、「同業種間競争が激化する」10.2%（30件）の順であった（図表-131）。

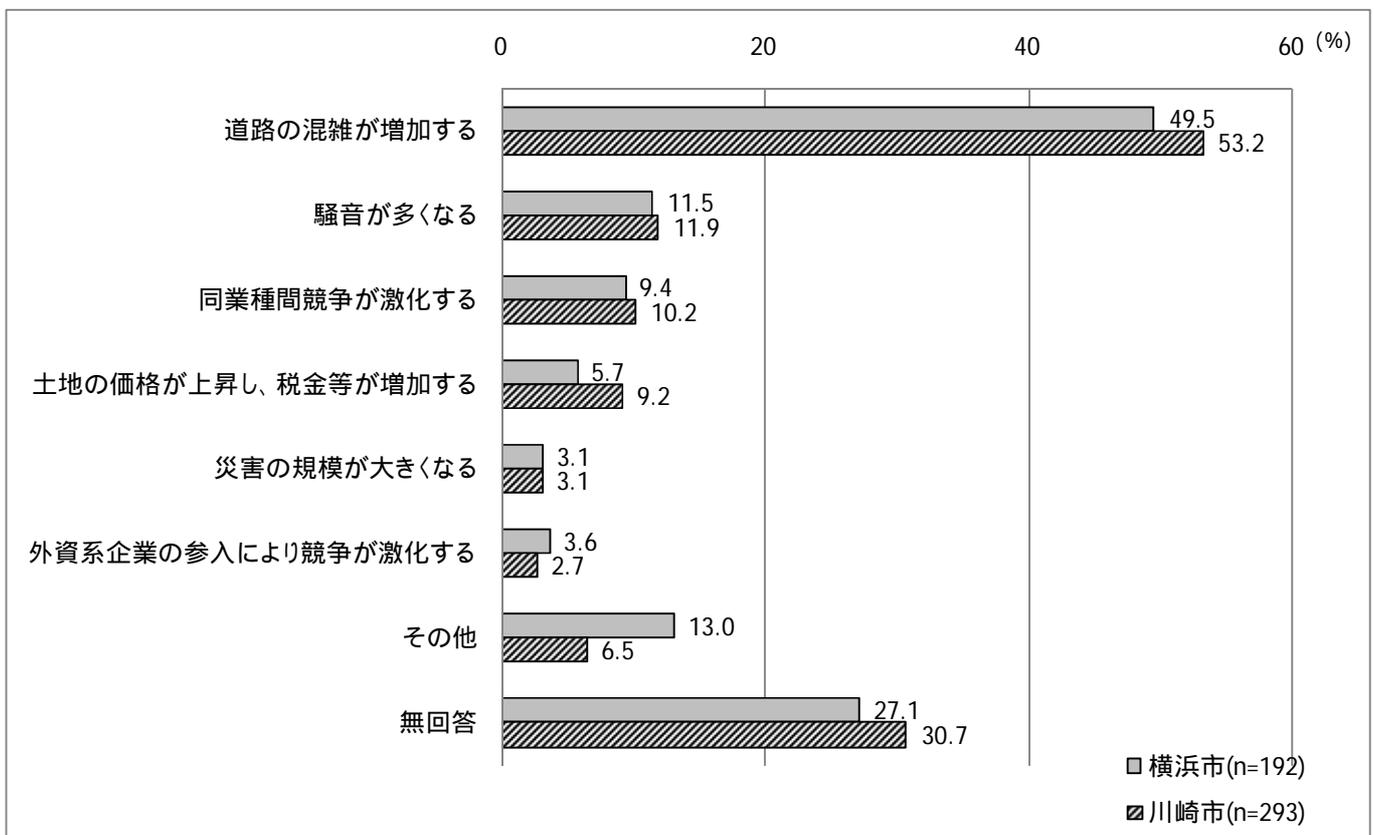
図表 II-1 2 9 羽田空港の再拡張・国際化によるデメリット（複数回答）



図表 II-1 3 0 業種別羽田空港の再拡張・国際化によるデメリット（複数回答）



図表 II-1 3 1 地区別羽田空港の再拡張・国際化によるデメリット（複数回答）



### ( 3 ) 羽田空港の再拡張・国際化に期待すること

羽田空港の再拡張・国際化に期待することについて、自由に記述してもらったところ、主な内容として、産業の活性化や交通の利便性の向上、物流の活性化、インフラ整備の推進を期待している意見が多かった(図表 -132)。

**図表 II-1 3 2 羽田空港の再拡張・国際化に期待すること(自由記述の主な内容)**

分類	具体的内容
産業の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都圏地区における産業の活性化に伴う売上増</li> <li>・ 景気の上昇</li> <li>・ 近隣事業所の活性化</li> </ul>
交通の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海外出張、旅行などの際の交通利便性の向上</li> </ul>
物流の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸出入貨物取り扱いの増加</li> </ul>
インフラ整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 京浜臨海部の活性化に伴うインフラの整備の推進</li> <li>・ 産業道路より海側地区の下水道完備、同地区の食品、生活関連の店舗等の拡充、公園の再整備</li> <li>・ 道路網や鉄道網の整備によるアクセスの円滑化</li> </ul>

### ( 4 ) 行政に対する希望

行政に対する希望は、「規制緩和・弾力的運用」が24.3%(118件)で最も多く、次いで「投資に係る税制優遇」21.6%(105件)、「投資への助成・融資」が18.4%(89件)の順となっている。

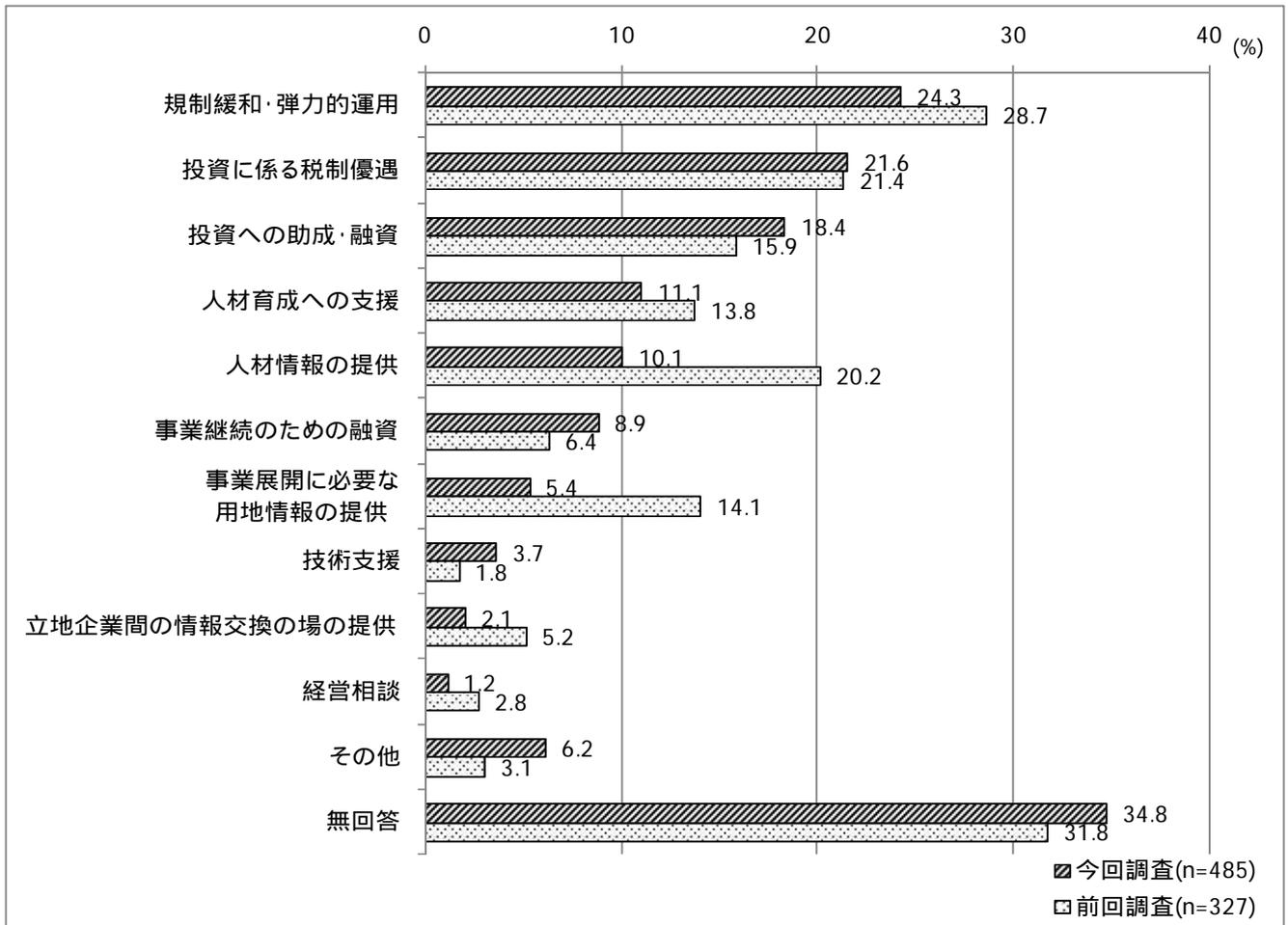
前回調査と比較すると、「投資への助成・融資」が15.9%から18.4%(89件)と2.5ポイント、「事業継続のための融資」が6.4%から8.9%(43件)と2.5ポイント増加し、「人材情報の提供」が20.2%から10.1%(49件)と10.1ポイント、「事業展開に必要な用地情報の提供」が14.1%から5.4%(26件)と8.7ポイント減少しており、事業への直接的な支援関連が増加し、人材関連の支援が低下している(図表 -133)。

具体的な記述では、消防条例や緑化率の規制緩和、手続きの簡素化など規制緩和や制度改正等に関するものが多く、ヒアリング調査では、人材育成への支援、法人税や労働市場の柔軟化等、国と連動した政策の検討などがあげられた(図表 -136)。

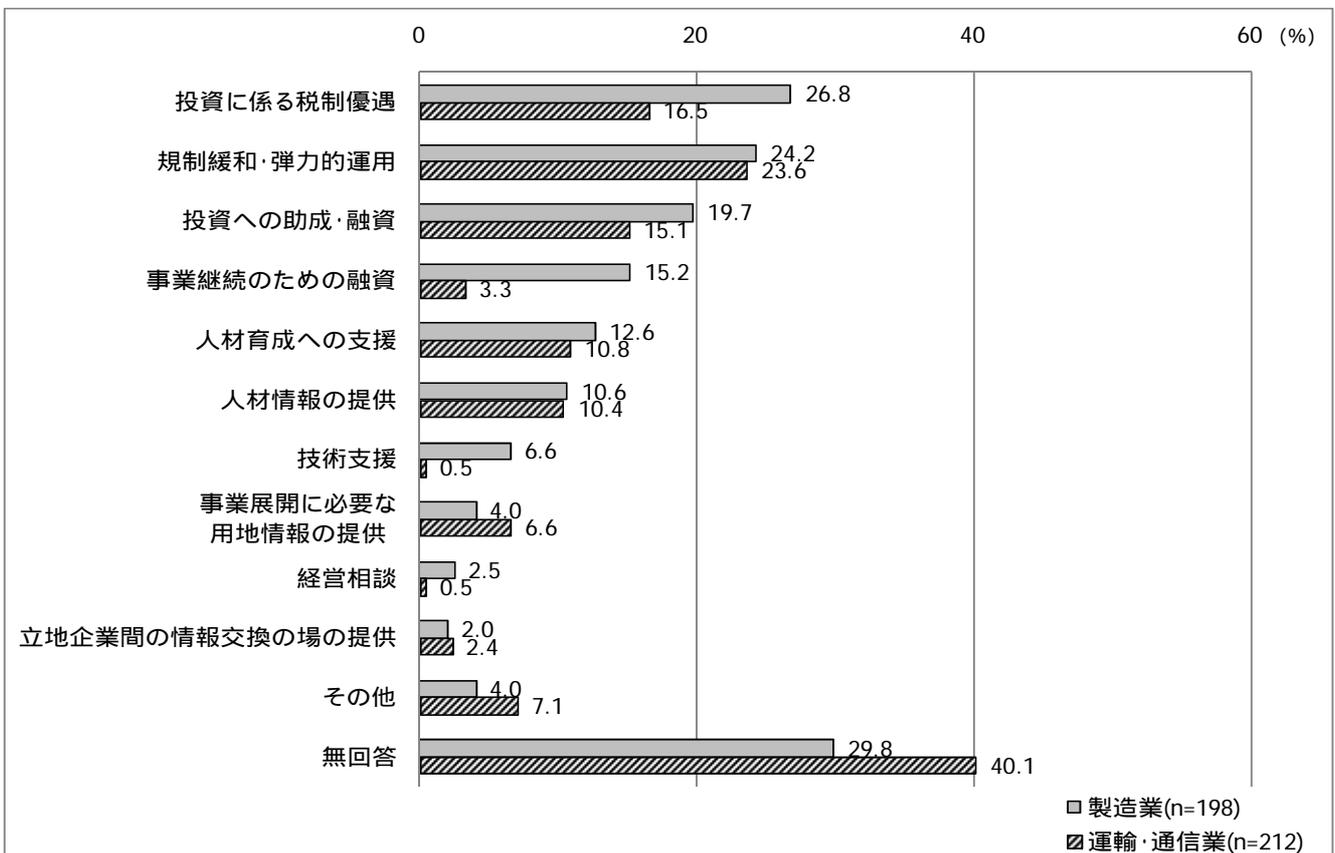
製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「投資に係る税制優遇」が26.8%(53件)で最も多く、次いで「規制緩和・弾力的運用」24.2%(48件)、「投資への助成・融資」19.7%(39件)の順であった。運輸・通信業では、「規制緩和・弾力的運用」が23.6%(50件)で最も多く、次いで「投資に係る税制優遇」16.5%(35件)、「投資への助成・融資」15.1%(32件)の順であった(図表 -134)。

地区別にみると、横浜市では、「規制緩和・弾力的運用」が30.7%(59件)で最も多く、次いで「投資に係る税制優遇」19.3%(37件)、「投資への助成・融資」16.7%(32件)の順であった。川崎市では、「投資に係る税制優遇」が23.2%(68件)で最も多く、次いで「規制緩和・弾力的運用」20.1%(59件)、「投資への助成・融資」19.5%(57件)の順であった(図表 -135)。

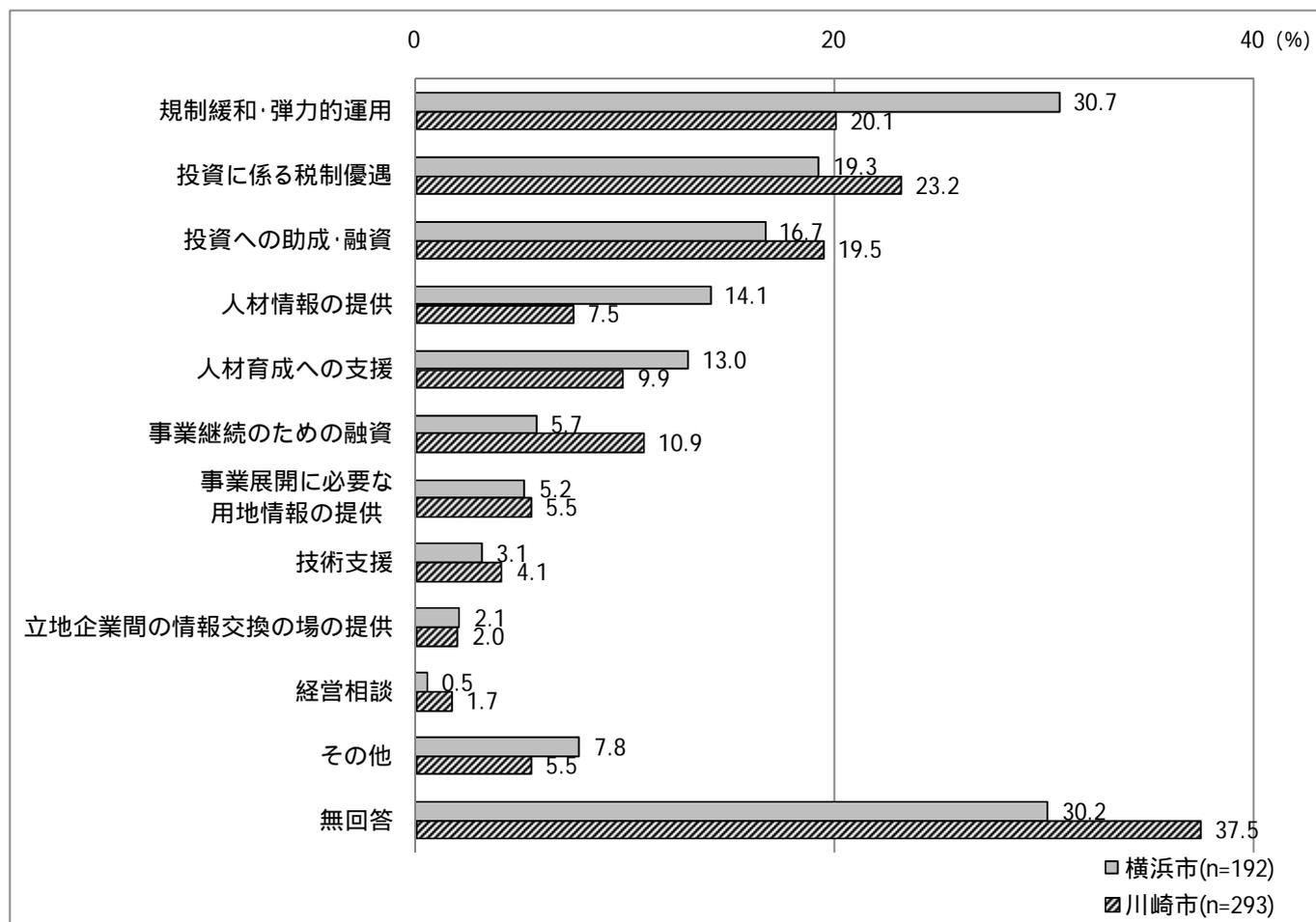
図表 II-133 行政への要望（複数回答）



図表 II-134 業種別行政への要望（複数回答）



図表 II-1 3 5 地区別行政への要望（複数回答）



図表 II-136 行政への要望（具体的記述）

分類	業種	主な内容
経営に関する支援	製造業	事業再構築、再開時のアドバイス
	運輸・通信業	用地料、賃借料の低減 倉庫利用を希望する荷主の紹介 代替フロン問題やLED照明の導入に対する優遇
人材の確保・育成	製造業	講習会の開催 人材育成のための資金助成
	運輸・通信業	人材育成のための資金助成
	リサイクル業	職業安定所以外での人材情報の提供
インフラ整備	製造業	環境整備
	運輸・通信業	地盤沈下対策（他3件）
交通関係	製造業	道路混雑緩和、街路樹の植え替え 東扇島IC利用の高速料金の見直し、納入時路上駐車への規制緩和
	電気・ガス・熱供給・水道業	渋滞緩和策
	運輸・通信業	納入時の路上駐車への規制緩和
	リサイクル業	交通アクセスの改善、道路設備
	製造業	行政からの借入れに関する手続きの簡素化
手続きの簡素化	運輸・通信業	港湾運送事業法などの事業変更届に関する手続きの簡素化
法律・制度改正、規制緩和	製造業	試験設備（仮設変電設備）に関わる消防条例の規制緩和
		建築基準法、土壌対策などの規制緩和（他1件）
		焼却炉の受入規制の緩和
		緑化率の緩和等（他1件）
	事業構造変化に応じた工業用水の減量化	
運輸・通信業	港湾制度の廃止・緩和などの見直し（他1件）	
税制優遇	製造業	設備投資に対する税優遇
	運輸・通信業	エコ投資への優遇策（他1件）
資金面の支援	製造業	公共事業投資の拡充 研究開発や市場開拓への助成・低利融資等（他3件）
	運輸・通信業	投資に関する情報提供、融資面の優遇等（他1件）
	リサイクル業	資金援助
	その他	信用保証協会の保証料減免等

( 5 ) 公共インフラの整備や事業に対する希望

公共インフラの整備や事業に対する希望は、「道路関連」が 43.3% ( 210 件 ) で最も多く、次いで「バス関連」 21.6% ( 105 件 ) 「鉄道関連」 16.7% ( 81 件 ) の順となっている。

前回調査と比較すると、「道路関連」が 27.5% から 15.8 ポイント、「ガス・電気関連」が 2.8% から 1.5 ポイント増加し、「鉄道関連」が 21.7% から 5 ポイント、「バス関連」が 23.9% から 2.3 ポイント減少している ( 図表 -137 )。

道路関連については依然として整備に対する希望が大きい。

製造業と運輸・通信業についてみると、製造業では、「道路関連」が 37.4% ( 74 件 ) で最も多く、次いで「鉄道関連」、「バス関連」がともに 15.7% ( 31 件 ) 「工業用水関連」 10.6% ( 21 件 ) の順となっている。運輸・通信業では、「道路関連」が 48.6% ( 103 件 ) で最も多く、次いで「バス関連」 27.4% ( 58 件 ) 「鉄道関連」 15.1% ( 32 件 ) の順となっている ( 図表 -138 )。

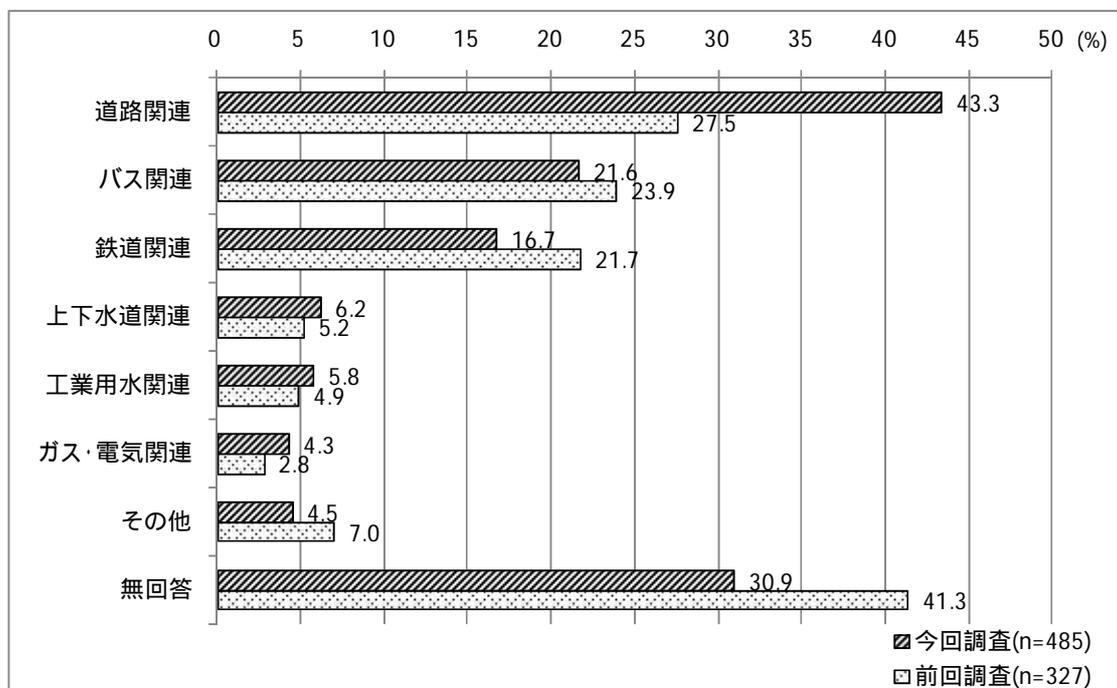
地区別にみると、横浜市では、「道路関連」が 43.8% ( 84 件 ) で最も多く、次いで「バス関連」 27.6% ( 53 件 ) 「鉄道関連」 15.6% の順となっている。川崎市でも同様に、「道路関連」が 43.0% ( 126 件 ) で最も多く、次いで「バス関連」 17.7% ( 52 件 ) 「鉄道関連」 17.4% ( 51 件 ) の順であった ( 図表 -139 )。

自由記述について分野別に内容をみると、「道路関連」では、渋滞緩和や道路整備に関する希望が多い。「鉄道関連」では、本数の増便などのダイヤ改正や鉄道整備に関する希望が多くなっている。「バス関連」でも本数の増便などのダイヤ改正に関するものが多く、バス路線の整備に関する希望も多くなっている。

さらに、自由記述を分野別地区別にみると、横浜市、川崎市ともに「道路関連」、「鉄道関連」についての記述が多くなっている ( 図表 -140 )。

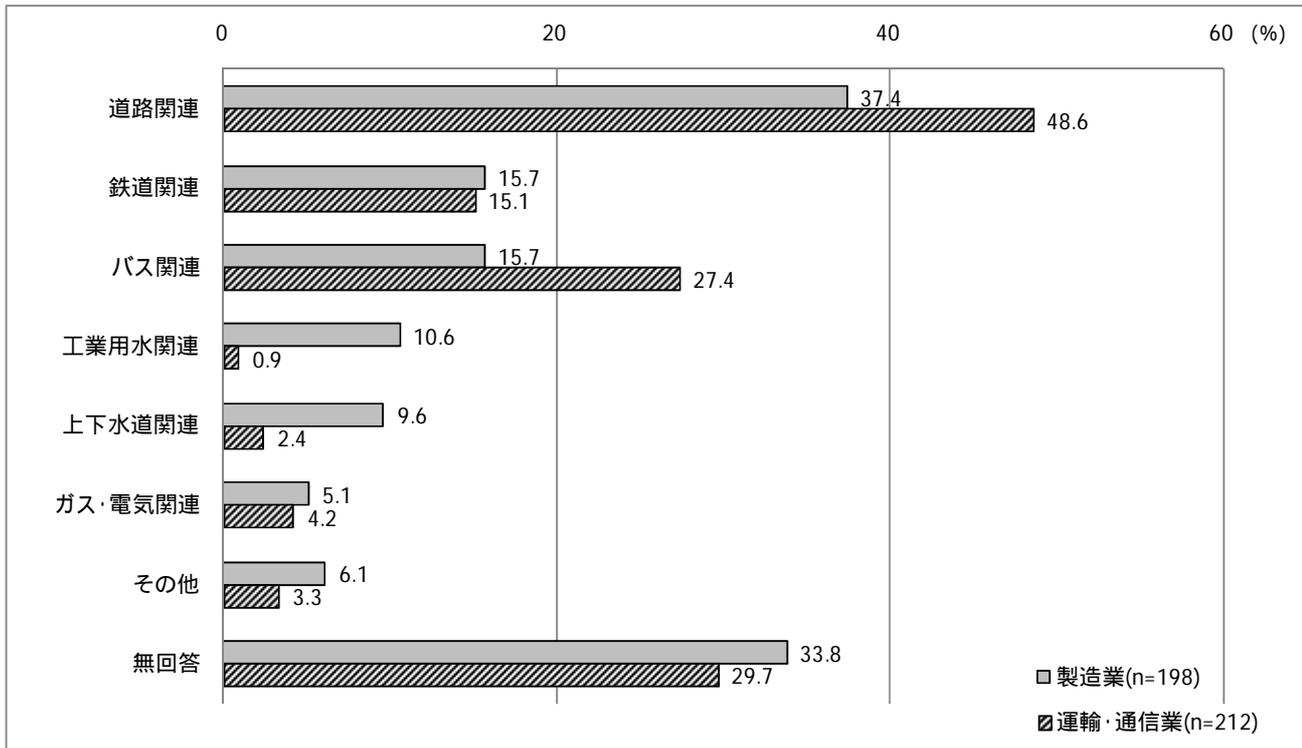
ヒアリング調査では、道路の渋滞緩和や JR 鶴見線の増便や下水道の整備などがあげられた。

図表 II-1 3 7 公共インフラの整備や事業に対する希望 ( 複数回答 )

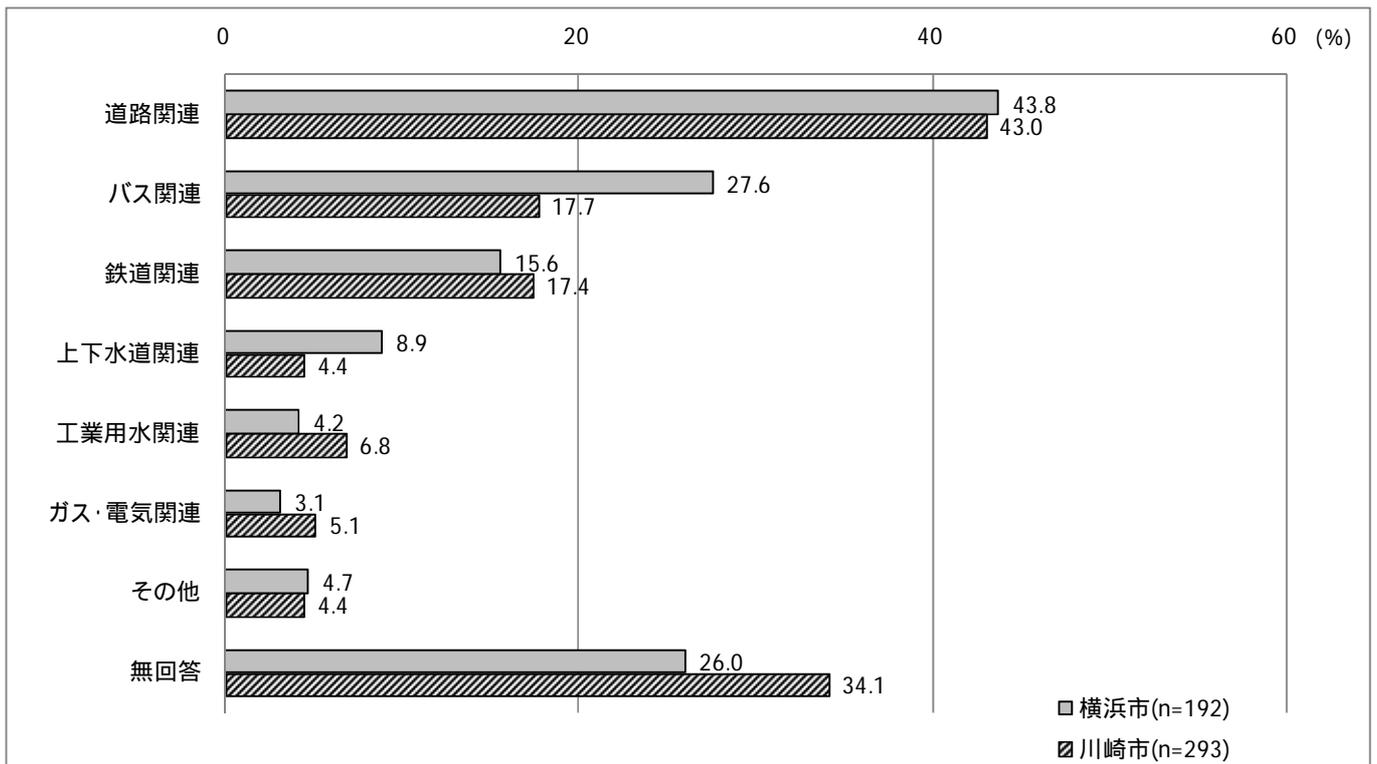


前回調査の「その他」には、前回調査項目であった「護岸関連」を含めて計上。

図表 II-138 業種別公共インフラの整備や事業に対する希望（複数回答）



図表 II-139 地区別公共インフラの整備や事業に対する希望（複数回答）



図表 II-140 公共インフラの整備や事業に対する希望（自由記述の主な内容）

市	分類	具体的内容
横浜市	1. 道路関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞緩和（他1件）</li> <li>・ 貨物用専用道路の整備（他1件）</li> <li>・ 大型車輛の駐車場整備</li> </ul>
	2. 鉄道関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道インフラ整備</li> <li>・ JR鶴見線の増便</li> </ul>
	3. バス関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの日中運行の増便</li> </ul>
	4. 上下水道関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下水道整備</li> </ul>
	6. ガス・電気関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市ガス整備</li> </ul>
	7. 地盤沈下対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の水たまりの改善</li> </ul>
	川崎市	1. 道路関連
2. 鉄道関連		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR鶴見線の増便</li> <li>・ 臨海部より川崎駅方面及び東京・横浜方面への鉄道の整備</li> </ul>
3. バス関連		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市営バスの増便と、最終バスの時間延長</li> <li>・ バスの路線整備（他1件）</li> </ul>
4. 上下水道関連		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下水道整備</li> </ul>
5. 工業用水関連		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工業用水整備</li> </ul>
6. ガス・電気関連		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市ガスの整備</li> </ul>
7. 地盤沈下対策		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の水たまりの改善</li> <li>・ 産業道路沿いの不法投棄対策</li> </ul>

(6) 事業に当たって支障となっていること・行政の施策に対する要望・その他

事業に当たって支障となっている規制・行政の施策に対する要望やその他について、自由に記述してもらったところ、比較的多かった内容は、産業廃棄物や生活ごみ等の「不法投棄対策」に関することが最も多く、「野良猫対策」や「路上駐車対策」を求める意見も多かった。

また、「規制緩和」や立地工場の粉じん対策などの「周辺環境」に関する改善を求めるものもみられた(図表 -141)。

図表 II-141 事業に当たって支障となっていること・行政の施策に対する主な要望・その他

横浜市	規制緩和等(4件) 不法投棄対策(4件) 野良猫等対策(4件) 路上駐車対策(3件) 周辺環境整備(3件) 工業用水関連(1件) 治安対策(1件) 資金面の支援(1件)
川崎市	不法投棄対策(8件) 野良猫、カラス等の対策(4件) 渋滞対策(3件) 道路整備(3件) 周辺環境整備(3件) 路上駐車対策(2件) 水道関連(2件) 治安対策(2件)



## III. ヒアリング調査結果

### 1. 事業所に対するヒアリング結果

企業名（業種）	A社（製造業）
所在地	横浜市

#### 【京浜臨海部について】

- ・ 設備や機械が故障した際など、地域内に関連業種の事業所がそろっているため、メンテナンスが速やかに行われることと、停電がないことが京浜臨海部に立地しているメリットである。

#### 【環境について】

- ・ 環境対策は費用をかけてもやらねばならないと理解しているが、水質の規制が厳しいため、緩和されれば、製品のコストがかなり下がる。
- ・ 省エネは製造技術、施設など、出来る限り行っている。今後も、機械や設備の更新の際には効率の良いものにするなどで対応する。
- ・ スクラップ・資源回収など、産業廃棄物事業所が近隣に増えている。それに伴い、トラックやトレーラーの路上駐車が多くなっている。対応策を検討したが、事業所では対応に限界がある。

#### 【企業間の連携】

- ・ 近隣の事業所数十社及び自治会などによる年に数回の会合を行っており、事業所の状況や、近隣の路上駐車や騒音問題について話し合いを行い、解決に努めている。また、地域の自衛組織への参加や、災害時に事業所の遊休地を使用できる災害協定を締結している。

#### 【人材について】

- ・ 長く勤めている社員が多く、仕事への意識は非常に高いが、採用が不定期的なため、技術の継承が課題となっている。

#### 【行政への要望】

- ・ 社員の資格取得を奨励しているため、人材育成のプログラムを提供してもらいたい。
- ・ 円高による損失分の補填など、円高対策をお願いしたい。

企業名（業種）	B社（運輸・通信業）
所在地	川崎市

#### 【京浜臨海部について】

- ・ 近くに食堂、レストランやコンビニエンスストアなど、利用者の利便性を図る施設がない。
- ・ 川崎からは道路が一本しかなく、交通渋滞や地震などの災害時の避難経路が問題である。
- ・ 道路や電車の交通アクセス、特に羽田空港からのアクセスを改善できれば、京浜臨海部も変わってくると思う。

#### 【環境について】

- ・ 路上駐車やごみの投棄が多い。ごみ拾いは東扇島地域内の各事業所で構成された団体や、事業所独自でも月1回行っているが、追いつかない状況である。

#### 【人材について】

- ・ 一部の従業員は派遣社員で対応している。また、派遣社員の通勤は派遣会社がマイクロバスを手配している。

#### 【防災について】

- ・ 島に立地しているため、地震をはじめとした災害時には避難路の確保が難しい。

企業名（業種）	C社（運輸・通信業）
所在地	横浜市

【京浜臨海部について】

- ・ 京浜臨海部は港湾や交通アクセスの利便性もあり、国内輸送のカバーに強みがあるが、空港アクセスを考えると、東京側にメリットを感じてしまう。連絡道路の建設が現実になれば、京浜臨海部に断然メリットがあると思う。

【人材について】

- ・ 施設の建設により、正規・非正規あわせて 1500 人程度を雇用する予定。作業系は地域内や外国人の雇用を検討している。

【住民との共生】

- ・ 施設の立地に関しては、住民の要望も重要であることから、企業、地元自治体住民と協定を結んでいる。
- ・ 地域住民との共生を図るため、施設内に体育館や公園、また障害者施設や託児所などの地域貢献施設も建設し、地域の方々の利用や雇用の促進に努めている。

企業名（業種）	D社（製造業）
所在地	川崎市

【京浜臨海部について】

- ・ 顧客の配送先が近隣に立地しており、運送費用がかからないなどのメリットがあるため、今後も当該場所で事業継続をしていきたい。
- ・ 事業展開に必要な用地が不足している。既存の不要な施設を撤去して、スペースを確保する予定。用地は狭いので広い用地が欲しい。
- ・ 港湾近接のため、設備が錆びやすい。

【人材について】

- ・ 社員の平均年齢は年々高齢化している。60 歳が定年だが、5 年は嘱託で雇用延長できる制度がある。
- ・ 社員の自宅は川崎、横浜の近辺が中心で、大半はバスで通勤している。

企業名（業種）	E社（製造業）
所在地	川崎市

【環境について】

- ・ 年に数回、工場周辺のごみ拾いを実施している。環境問題は、企業として取り組んでいかなければいけないと考えており、負担には感じていない。

【人材について】

- ・ 工場ではパートタイマーを採用しているが、長く勤める人が少ない。長期のパートやアルバイトのレベルアップを図るなど、人材の育成や技術の伝承に努めている。
- ・ 従業員は、鶴見線、自家用車やタクシーの乗り合い、バスなどで通勤している。
- ・ 通勤が不便なため、派遣社員を募集しても集まりが悪く、人材確保が課題となっている。

【羽田空港の国際化】

- ・ 海外からの見学者の来訪や、社員の海外出張の際に利便性が向上すると思うが、直接的な企業への影響は現時点では特にはない。

【行政への要望】

- ・ JR 鶴見線の本数が少ないため増発してもらいたい。
- ・ 冠水がひどく、大雨の際は電車もストップしてしまうため、改善してほしい。

企業名（業種）	F社（製造業）
所在地	横浜市

【企業間の連携】

- ・ 同一構内の大手企業を経由した電力の利用や、近隣の企業と懇親会や勉強会を開催している。

【人材について】

- ・ 優秀な技術者を表彰する「テクノマスター」制度を設けて、モチベーションの向上に努めている。
- ・ 派遣社員は直接採用。近年従業員数を増加した。
- ・ インターンシップを実施して、学生を受け入れているが、欲しい人材はなかなか確保できていない。
- ・ 社員の通勤時間は1時間から1時間半程度が多く、電車通勤は少ない。

【羽田空港の国際化】

- ・ 海外に販売した製品の据付指導のための海外出張が多いので、羽田空港の国際化により、場所によっては日帰りでの出張も可能になるなど、利便性が格段に向上すると思う。

【行政への要望】

- ・ トレーラー輸送において、大型の製品を運ぶ際に特殊車両の届出が必要。届出手続きに手間がかかるため、簡略化してもらいたい。
- ・ 横浜市の消防条例の規定により、製品完成の際には、試験用仮設トランスを暫定設置しなければならず、毎回建設・撤去が必要になるため、時間及び費用が大きな負担となっている。条例を見直してもらいたい。

## 2. 関係団体に対するヒアリング結果

### 団体A

#### 【京浜臨海部含む管内について】

- ・ 管内企業の景気は徐々に良くなっているようだが、企業の人を減らそうとする傾向が強く、雇用状況は改善していない。
- ・ 海外への進出を熱心に考える経営者も多く、中国やベトナムに進出する傾向があり、現在は国際化への転換期だと感じている。
- ・ 管内企業の輸入原産地は中近東の割合が高いため、円高の影響がかなり大きい。
- ・ リーマンショック、原油価格の上昇や円高などで経営が悪化しても、大手企業は縮小や一部事業所の廃止などによる経営の立て直しが可能だが、中小企業は経営に直接影響するので特に大変だと思う。

#### 【人材について】

- ・ 雇用状況が良くない今が優秀な人材を確保する機会と考えて、新卒者をはじめとした若者を積極的に採用するなど、人材育成に熱心な企業は伸びている。

#### 【企業間の連携】

- ・ 20年前から異業種交流を実施。会員企業及び隣接地域企業との情報交換や技術交換、研修会など定例会を開催し、業種や地域を越えた交流を図っている。

### 団体B

#### 【京浜臨海部を含む管内について】

- ・ 昨今の景気変動により、企業経営は全般的に厳しいが、ドラスティックな動きは見られない。
- ・ 石油業界の再編は急に行われた訳ではなく、これまでの間に変化した石油需要の減少や新興国の発展などから行われたものである。
- ・ 将来に向けたビジョンや目標設定がしっかりしている企業は活気がある。
- ・ 企業の海外移転も増えているが、京浜臨海部にメリットを感じており、離れたくないという企業も多い。
- ・ 物流の一元管理による集約化が進行している。
- ・ 最近増加している廃棄物処理業は近代的な設備であっても、安全面や悪臭など住民の苦情がある。
- ・ 近年注目されている環境関連の技術や取組みについて、大企業では取り組む余裕があるが、中小零細企業は経営維持が第一で余裕がないため、まずは啓発を行うなど、企業への意識向上を図ることが重要である。
- ・ 京浜臨海部は研究開発や高付加価値産業を中心とする将来像が望ましいのではないかと。

#### 【人材について】

- ・ 企業の経営悪化による雇用削減など、人手に余裕がないため、インターンシップの受け入れも減ってきている。
- ・ 正規雇用が減少した一方で、パートやアルバイトの非正規雇用が増加している。しかし、技術を要する業務もあり、非正規雇用で事業を全て補填するのは難しい。

#### 【住民との共生・防災について】

- ・ 住民と工場が近い地域において、災害時に工場内の空き地を避難場所とする防災協定を自治体との間で結んでいる。
- ・ 管内企業の緊急連絡網を整備し、災害時などに企業間の連絡を速やかに行えるようにした。

### 【企業間の連携】

- ・ 交流会を開催し、企業間の情報交換などによる連携は行っているが、企業間で連携して事業に取り組むという考えはまだないため、取組みに目を向けるところからは始める必要がある。
- ・ 現在は企業同士の関係が希薄に感じられるため、中心的役割を担う組織が地域の企業間の取組みには不可欠だと思う。

### 【行政への要望・支援策について】

- ・ 道路の混雑緩和と下水道の整備、また鉄道とバスの増便などの要望が多い。
- ・ コンビニエンスストアや銀行、郵便局など利用者の生活関連の施設に需要がある。
- ・ 行政は住民中心の施策が中心になりがちだが、企業や労働者へのフォローも考えてほしい。
- ・ 夜間の明かりが少なく、犯罪や事故などに不安があるため、街灯の増加を検討してほしい。

## 団体C

### 【京浜臨海部について】

- ・ 石油関連産業では、近年の省エネの進展や電気自動車の普及によるエネルギー転換の進行、また新興国の発展による国際競争の激化など不確定要素があり、撤退の可能性など、集約の仕方によっては相当な面積の遊休地化が考えられる。
- ・ 大規模な事業所の移転や廃止などが発生すると、遊休地が大きく変化してしまうので、京浜臨海部内企業の動向に注視する必要がある。
- ・ 新エネルギー関連では、エネファームの供給基地がどこかに必要になると思われる。
- ・ 鉄鋼メーカーは、中国やインドなどでの鉄鋼生産能力の増強が脅威となっていること、また、国内の二酸化炭素の削減が大きな負担となっている。企業は環境への取組みを限界まで行っていることから、二酸化炭素の削減目標が達成できない場合、今後は海外での生工一貫体制など、海外への転出のきっかけとなる可能性がある。
- ・ 先端産業と重厚長大産業との共存の事例は少ないが、アメリカのピッツバーグなどは参考になるかもしれない。都心的な企業は難しいかもしれないが、ある程度まとまった土地があれば可能性はある。
- ・ 産業構造は、これまでにないほど大きく変化する可能性があるが、高度先端医療などで人が集まるようになれば、希望も出てくるのではないか。

### 【羽田空港の国際化】

- ・ 国際線は国内線に比べてはるかに貨物の量が多いが、羽田には貨物を処理する施設がないため、課題が多い。
- ・ 羽田は成田と違って土地に余裕がないため、物流処理関連施設が川崎に立地すると、渋滞をはじめとしたインフラなど大変なことになる。東京と連携をとることが重要だが、都道府県を越える場合には、意思決定ができないため、なかなか前に進めない。

### 【行政の支援策について】

- ・ 法人税や労働市場の柔軟性など、国の法律ぐるみで考えていかないと効果的な支援策は難しいと思う。
- ・ 先端企業の誘致も必要だが、ローテクでも世界的に評価されているような既存企業をターゲットとした支援も必要である。

## 団体D

### 【京浜臨海部について】

- ・ アンケート結果から見えてくる企業の現状を分析し、京浜臨海部の今後の進むべき方向性をいかに示していくかが重要である。

- ・ 企業の業績や考え方は経済環境に大きく影響され、現在はリーマンショックや円高で景気が良くないと思うが、このような状況の中でも、様々な経営努力など、挑戦を行っている企業もあり、プラスの面を色々な視点から把握し、今後の京浜臨海部を考えていくことが必要である。
- ・ 今後の京浜臨海部においては、レアアース・レアメタルなどの都市鉱山や、石油残渣の市場価値の可能性など、企業の取組みに注目するとともに、省エネや省資源、新エネルギーなどによる新しいエネルギーシステムの構築などを行政や企業と連携して検討していきたい。

#### 【人材について】

- ・ 採用の抑制による就業者の高齢化で年齢に断層ができ、若い就業者が少なく、技術継承をはじめとした人材育成が困難になっている。若者は企業の発展に不可欠であることから、京浜臨海部や立地する企業の魅力を発信するなど、若年者の就業増加への取組みを推進してほしい。

#### 【羽田空港の国際化】

- ・ 海外企業への出張や人材交流などの連携において、非常に便利になると思う。

### 団体E

#### 【京浜臨海部を含む管内について】

- ・ 企業からの経営相談は、売上高の減少や販路開拓、経費削減などに関するものが大半を占め、新規取引や事業分野では、環境、介護、建設、飲食（外食ではなく弁当の宅配など）が多くなっている。
- ・ 管内企業の特徴としては、利幅が小さいということがあるため、売り上げが伸びても利益はあまり伸びないという面がある。
- ・ 京浜臨海部内に新規立地する企業が2社あり、1社は浄水施設のプラントメーカー、もう1社はスクリーやパイプ等のメーカーで、今までの場所が増築の連続で使い勝手が悪くなり、新設することであった。なお、両社とも、立地の決め手として交通アクセスを重要視していた。
- ・ 交通インフラの整備を軸として、企業を呼び寄せるターゲットがあれば、地域の更なる発展に繋がると思う。
- ・ 環境関連、省エネ関連の技術開発など、先行的な運転資金に対する需要が増加し、研究開発に取り組む企業が多くなっている。
- ・ 経営改革や技術革新など、積極的に打って出ている企業は伸びている。

#### 【人材について】

- ・ 取引先が中小企業中心のため、後継者が不在の場合、廃業となる企業が多い。
- ・ 外国人（特にアジア人）を多く採用し、話題となって受注につながっている企業もある。また最近では、高卒女子を半数採用した企業があった。

#### 【羽田空港の国際化】

- ・ 管内企業は、製造業が多く、原材料の輸送は大半が船の利用であり、航空貨物は少ないことから、羽田空港の国際化による影響は少ないのではないかと。
- ・ 東京側では、羽田空港近くの機内食製造、リネン関係や航空機の整備関連などが伸びているという話があり、京浜臨海部にもこれらの事業所が展開する可能性がある。
- ・ 地方の生鮮食料品の航空機輸送に興味を示している企業もある。

### 団体F

#### 【京浜臨海部を含む管内について】

- ・ 不動産はリーマンショックからある程度時間が経過し、物件の流通が始まったようで、比較的好調。しかし、リーマンショック前に物件を仕入れた業者は苦戦しており、大型の倒産もあった。また、不動産業者の物件確保のための資金需要も増加している。
- ・ 大手航空機会社の経営見直しにより、航空機整備などの事業縮小や廃業などがみられる。

- ・ 運送業は、高速料金値下げの恩恵はあるが、一方、混雑やガソリン価格の高騰もあり、相殺されてしまっている。
- ・ 建設業は、公共工事の減少が影響し、人員の削減が行われている。
- ・ 造船は、エネルギーシフトによる石油需要の縮小という、石油業界の再編の影響で、供給手段をもっている方が売り上げの増加につながることから、自社専用の輸送船を確保するために、国内における造船需要が高まってきている。
- ・ 電気自動車の登場により、リチウムイオン電池の需要は増加すると予想されるが、まだ高価なため、普及には時間がかかると思われる。また、エコカー減税の影響で、廃棄物・リサイクル関連業が好調である。
- ・ 企業で使用する大型機械や車両など製品の技術革新が早いものは、購入からリースへの切り替えがここ 10 年位で行われるようになった。
- ・ 子育てや介護関連の事業設立が多く、特に、介護関連は業績が良好えだが、レセプトの見直しで減速傾向となり、NPO 法人に切り替える事業所も出てきている。
- ・ 環境関連の製造業は特に好調であり、全体的に今後も業績は伸びると思われる。
- ・ 大黒ふ頭の係船料が国外と比べて高く、立地していた倉庫業者が他へ移転し、倉庫が減少傾向である。港湾コストが下がれば、海外への中継地点としての機能が強化されると思う。
- ・ 大手企業の縮小や撤退とともに、近隣に立地していた下請け企業も廃業し、跡地にはアパート・マンションが建設され、商店街など企業とともに発展してきた地域も衰退している。
- ・ 研究開発や設備に投資する企業はあるが、経済状況の悪化などで販売につながらず、事業の継続が難しい状況である。

#### 【企業間の連携について】

- ・ 企業間での資材の共同購入や共同配送などは行われているが、自社の経営維持が精一杯で、研究開発を行う余裕がないと思う。

#### 【羽田空港の国際化】

- ・ 事業への影響では、第一期工事の特需により、しゅんせつ業者は非常に好況であった。また、今後はサービス業に事業拡大の傾向が見られるのではないかと。また、直接的な事業への影響は少ないが、国際化への期待感が高いと思う。



## < 巻末資料 > アンケート調査票

### 「京浜臨海部立地企業動向調査」ご協力をお願い

平成22年10月

神奈川県・横浜市・川崎市

秋涼の候、貴社におかれましてはますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、このたび神奈川県・横浜市・川崎市では、京浜臨海部(\*)に立地する事業所につきまして、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し、京浜臨海部における今後の取組みの方向性を検討するための基礎資料とすることを目的に、アンケート調査を実施させていただくことになりました。

つきましては、ご多忙の折、誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、本アンケート調査にご協力賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

(\*)本調査における「京浜臨海部」とは、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東海道本線より海側の区域(ヨコハマポートサイド地区を除く)をいいます。

回答いただきました内容については、調査の目的以外に利用することはありません。

回答結果は統計的な処理のみに使用させていただきますので、個別の数字や個人名・事業所名などについては、公表することはありません。また、いただいた回答結果を踏まえて、後日ヒアリングをさせていただく場合がございますので、ご了承ください。

本調査は、民間調査会社の(株)日本アプライドリサーチ研究所に委託し、現地配布、回収等を行います。

お預けした調査票はご回答いただきました後、10月 日( ) 時頃に調査員が回収にお伺いさせていただきたいと考えておりますので、ご多用のところ恐縮ですが、それまでにご記入くださいますようお願い申し上げます。

また、上記の日時のご都合が合わないなどのご事情がある場合は、お手数ですが、委託先の(株)日本アプライドリサーチ研究所(電話:03-5259-6382 担当:佐川、庄司)までご連絡いただきますよう、あわせてお願い申し上げます。

## ご記入にあたってのお願い

- ご回答は、該当する選択肢の番号に「 」をお付けいただくものと記述式のものがあります。
- 選択肢については、単数回答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、平成22年10月1日現在の状況をご記入下さい。
- ご不明な点等がございましたら、県担当もしくは(株)日本アプライドリサーチ研究所宛にご連絡下さい。
- 現地での配布・回収についてのお問い合わせは、下記(株)日本アプライドリサーチ研究所までお願い致します。

### <調査全体に関するお問い合わせ>

神奈川県政策局政策調整部特定政策推進課

TEL : 045-210-3265 / FAX : 045-210-8837

担当：塚本

横浜市経済観光局長戦略推進部産業立地調整課

TEL : 045-671-2598 / FAX : 045-664-4867

担当：山岸

川崎市総合企画局神奈川口・臨海部整備推進室

TEL : 044-200-2075 / FAX : 044-200-3540

担当：高橋・濱松

### <実施機関：現地調査のお問い合わせ>

(株)日本アプライドリサーチ研究所

東京都千代田区神田錦町2-2 興信ビル5F

TEL : 03-5259-6382 / FAX : 03-5259-6381

担当：佐川・庄司

貴社（貴事業所）の概要について

貴社名（貴事業所名）	
所在地	〒
ご担当者氏名(フリガナ)	(フリガナ)
ご担当者所属・役職	
ご担当者連絡先	TEL: FAX:
メールアドレス	
ホームページURL	
操業開始年	現地での操業開始年：西暦 年
経営組織	1. 個人経営 2. 法人経営 3. その他（具体的に： ）
資本金・出資金 （法人のみ記入）	億 万円（千円以下四捨五入）
事業所面積	全敷地面積 約 m <sup>2</sup>
	上記の全敷地面積のうちの建築面積 約 m <sup>2</sup>
	建築年数 年（複数ある場合は主な施設）
事業所用地の 所有形態	該当する番号に「 」をつけ、「2」「3」の場合は、（ ）、【 】内にもご回答下さい。 1. 自社所有 2. 自社所有（面積： m <sup>2</sup> ）と借地（面積： m <sup>2</sup> ） 【借地先は：1. 関係会社 2. 役員 3. その他】 3. 全部借地 【借地先は：1. 関係会社 2. 役員 3. その他】
営業（操業）状況	事業所の営業（操業）時間は 時 ~ 時
主な製造品・取り扱い 製品、研究対象	（具体的にご記述下さい）
業 種	1. 製造業 [ ] 下記の業種から該当する番号をご記入下さい。 2. 建設業 3. 電気・ガス・熱供給・水道業 4. 運輸・通信業 5. リサイクル業 6. その他の業種（具体的に： ）

< 製造業の場合 > （主なものひとつ）

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

## 貴事業所の現状について

問1. 貴事業所の機能は、以下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. 製造    3. 物流    4. 研究所    5. 倉庫    6. 支店    7. 営業所    8. その他

問1 - 1. 過去3年以内に機能の一部を転換、付加もしくは削除しましたか。該当するものに                      付け( はいひとつ)、  
「1.機能を転換した」、「2.機能を付加した」、または「3.機能を削除した」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、 <u>          </u> 番の機能を <u>          </u> 番の機能に転換 |
| 2. 機能を付加した | 問1.の回答番号でいうと、 <u>          </u> 番の機能を付加                         |
| 3. 機能を削除した | 問1.の回答番号でいうと、 <u>          </u> 番の機能を削除                         |
| 4. していない   |   |

問1 - 2. 問1.で「1.本社」とご回答の方に伺います。

現在地での操業経緯について、該当するものに                      をお付け下さい( はいひとつ)。 また、  
「2.他の地域から全面的に移転した」場合は、移転前の都道府県をご記述下さい。

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 1. 操業開始時から現在地で操業  |  |
| 2. 他の地域から全面的に移転した | <u>                    </u> 【移転前は <u>                    </u> 都・道・府・県】 |

問2. 貴事業所における過去3年間の従業員数をご記入下さい。

区 分	平成19年	平成20年	平成21年
従業員数合計 (A + B)	人	人	人
A. 正規従業員 (社員等常用雇用者)	人	人	人
Aのうち、研究開発に従事する従業員	人	人	人
B. 非正規従業員 (パート等非常用雇用者)	人	人	人

問2 - 1. 今後3年程度のうちに、従業員増減の予定・計画はありますか。該当するものに                      をお付け下さい( はいひとつ)。また、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 <u>          </u> 人】 | 2. 減員予定【約 <u>          </u> 人】 | 3. 現状維持 | 4. 未定 |
|--------------------------------|--------------------------------|---------|-------|

問2 - 2. 問2 - 1.で、「1.増員予定」とご回答の方に伺います。

増員予定の職種について、該当するものに                      をお付け下さい( はいくつでも)。

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

問3. 貴事業所における過去3年間の売上高(製造品出荷額)をご記入下さい。

区 分	平成19年	平成20年	平成21年
売上高(製造品出荷額)	百万円	百万円	百万円

問3 - 1. 貴事業所における過去3年間の経常利益の推移について、該当するものに をお付け下さい( はひとつ )

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

問4 . 貴事業所における過去3年間の売上高(製造品出荷額)の増減の理由について、該当するものに をお付け下さい( はいくつでも )

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

問5 . 貴事業所の過去3年間における新たな設備投資(土地・建物・機械設備限定)について該当するものに をお付け下さい( はひとつ )。また、「1.行った」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. 用地拡張 | 2. 施設新設 | 3. 施設増設 | 4. 設備新設 | 5. 設備増設 |
| 2. 行っていない |      |         |         |         |         |         |

問6 . 貴事業所における今後の事業展開について、該当するものに をお付け下さい( はいくつでも )

- |            |                |
|------------|----------------|
| 1. 現状維持    | 5. 機能の付加       |
| 2. 現状機能の拡大 | 6. 製品の転換       |
| 3. 一部機能の転換 | 7. その他(具体的に: ) |
| 4. 機能の削除   |                |

問6 - 1. 貴事業所における今後の事業展開で課題となる事柄について、該当するものに をお付け下さい( はいくつでも )

- |         |          |           |                |
|---------|----------|-----------|----------------|
| 1. 資金不足 | 3. 人材不足  | 5. 企業間の連携 | 7. 特にない        |
| 2. 用地不足 | 4. 各種法規制 | 6. 経費削減   | 8. その他(具体的に: ) |

問6 - 2 . 問6.で、「3.一部機能の転換」または「5.機能の付加」とご回答の方に伺います。

導入予定の機能について、該当するものに を付け( はいくつでも ) その具体的内容をご記述下さい。

- |                     |            |                |
|---------------------|------------|----------------|
| 1. 技術・研究開発機能        | 3. 総務・企画機能 | 5. 物流機能        |
| 2. 営業機能             | 4. 生産機能    | 6. その他(具体的に: ) |
| <機能の転換または付加の具体的な内容> |            |                |

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 を付け ( はひとつ ) またその理由についてもご記述下さい。

1. 現状維持	3. 用地の縮小	5. 事業所の移転	7. その他
2. 用地の拡大	4. 事業所の建て替え	6. 事業所の廃止	( 具体的に : )
<その理由>			

問7 - 1 . 問7 . で、「5.事業所の移転」または「6.事業所の廃止」とご回答の方に伺います。  
移転また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述下さい。

移転または廃止の時期	年	月頃	移転予定先は	都・道・府・県
------------	---	----	--------	---------

問7 - 2 . 問7 . で、「5.事業所の移転」または「6.事業所の廃止」とご回答の方に伺います。  
移転また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 ( はひとつ ) 。

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

問8 . 貴事業所からの発注企業 ( 資材・サービスなど ) の主な所在地について、該当するものに をお付け下さい ( はいくつでも ) 。なお、「1.横浜市」、「2.川崎市」については、全体の何%程度にあたるかをご記入下さい。

1. 横浜市	【全体の何%程度に該当しますか	約	%】
2. 川崎市	【全体の何%程度に該当しますか	約	%】
3. 横浜市・川崎市を除く神奈川県内			
4. 神奈川県を除く東京近郊 ( 東京都、埼玉県、千葉県 )			
5. その他の国内			
6. 海外			
7. その他 ( 具体的に : )			

問8 - 1 . 問8 . の回答について、主にその所在地の企業に発注している理由として、該当するものに をお付け下さい ( はいくつでも ) 。

1. 価格が安い
2. 製品や資材等の特殊性から、発注する必然性がある
3. 系列企業である
4. 取引関係が長い
5. 納期・仕様変更等の融通がきく
6. その他 ( 具体的に : )

問9. 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は、次のうちどれにあたりますか。  
上位3つまでに をお付け下さい。

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

問10. 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は、次のうちどれにあたりますか。  
上位3つまでに をお付け下さい。

- |              |                    |                  |
|--------------|--------------------|------------------|
| 1. 地価が高い     | 7. インフラコストが高い      | 13. 住宅が隣接している    |
| 2. 情報が得にくい   | 8. 関連企業が少ない        | 14. 工業地帯のイメージが定着 |
| 3. 人材が得にくい   | 9. 基盤技術を持つ中小企業が少ない | 15. 土地利用等の法規制が強い |
| 4. 人件費が高い    | 10. 研究開発機能が少ない     | 16. その他          |
| 5. 道路整備の遅れ   | 11. 行政の支援策が不十分     | (具体的に: )         |
| 6. 鉄道アクセスが悪い | 12. 環境が悪い          |                  |

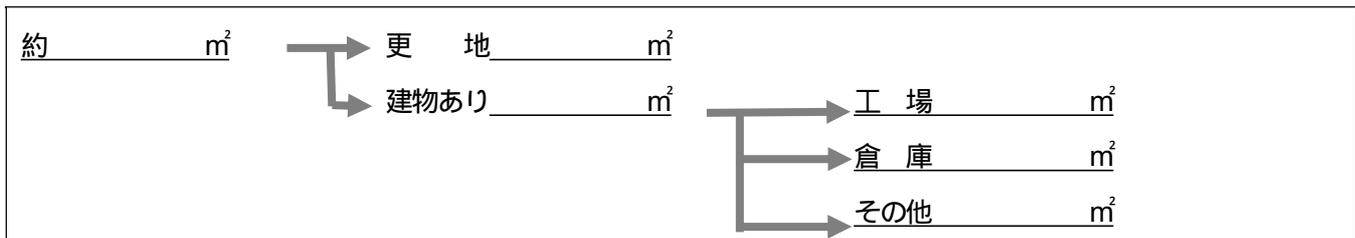
**. 貴事業所内の土地利用について**

問11. 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( はひとつ)。

<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・建物の敷地も含みます)

- |                     |   |              |
|---------------------|---|--------------|
| 1. なし(全面的に有効利用している) | → | 問11-6にお進み下さい |
| 2. 遊休地がある           | → | 問11-1にお進み下さい |
| 3. 低未利用地がある         | → |              |

問11-1. 問11.で、「2.遊休地がある」または「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。



問11-2. 問11.で、「2.遊休地がある」または「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 | 3. 全く利用していない | 5. その他   |
| 2. 他社に賃貸    | 4. 売却先を検討中   | (具体的に: ) |

問11-3. 問11.で、「2.遊休地がある」または「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. 事業機能の海外・国内他地域への移転 | 3. 事業の縮小  | 5. 業績不振        |
| 2. 事業内容の転換           | 4. 事業所の廃止 | 6. その他(具体的に: ) |

問11-4. 問11.で、「2.遊休地がある」または「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(はいひとつ)

- |         |             |             |         |
|---------|-------------|-------------|---------|
| 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11-5. 問11.で、「2.遊休地がある」または「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 | 3. 賃貸 | 5. 未定          |
| 2. 売却   | 4. 交換 | 6. その他(具体的に: ) |

問11-6. 問11.で、「1.なし」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(はいひとつ)。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。

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12. 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使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(はいひとつ)。また、「1.見込みがある」場合は、その内容についてもご回答下さい。

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

問13. 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、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( はひとつ)

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

**. 貴事業所の各分野における取組みについて**

問14. 環境問題に関する取組みについてお伺いします。貴事業所で取り組まれているものに お付け下さい ( はいくつでも)

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| 1. 「ISO14001」を取得                            | 8. 国内クレジット制度に参加         |
| 2. 「エコアクション21」を認証・登録                        | 9. 環境関連の資格取得の奨励         |
| 3. 「エコステージ」のある段階の認証を取得                      | 10. 省エネの担当者設置           |
| 4. グリーン調達を実施                                | 11. 太陽光、風力発電等の新エネルギーを利用 |
| 5. 自主参加型国内排出量取引制度(JVETS)に参加                 | 12. その他(具体的に:           |
| 6. 環境会計の実施                                  | 13. 取り組んでいない            |
| 7. 中小企業向け環境マネジメントシステム「KES」のいずれかの段階の認証を取得・登録 | )                       |

問14-1. 環境問題に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しょうか( はいくつでも)

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| 1. かなりの資金が必要    | 6. 必要な技術がない         |
| 2. 人材が不足        | 7. 自社の活動分野にあまり関係がない |
| 3. 取り組むメリットが不明確 | 8. 法的には義務づけられていないので |
| 4. 社員の意識が統一しにくい | 9. その他(具体的に:        |
| 5. 担当する部署がない    | )                   |

問14-2. 貴事業所で行っている、環境に係る地域貢献に関する取組みは、次のうちどれでしょうか( はいくつでも) また、「1.定期的にごみ拾いを実施」の場合は、実施頻度もご回答下さい。

- |                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| 1. 定期的にごみ拾いを実施<br>年 回、月 回          | 5. 中小企業への省エネ技術の普及・移転 |
| 2. 荷待ちの路上駐車を増やさないため、事業所の開門時間を早めている | 6. 出前授業等環境教育の実施・協力   |
| 3. 荷待ちの路上駐車を増やさないため、事業所内に駐車場を設けている | 7. 緑地の保全、植林等みどりの保全   |
| 4. ポイ捨て・不法投棄の監視                    | 8. 駐車中のアイドリング禁止      |
|                                    | 9. その他(具体的に:         |
|                                    | 10. 取り組んでいない         |

問15. **企業間連携に関する取組みについてお伺いします。** 貴事業所で取り組まれているものに お付け下さい ( はいくつでも )

- |                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| 1. 他企業と共同開発をしている           | 5. 他企業とエネルギーを共同で利用している |
| 2. 他企業と定期的に情報交換をしている       | 6. 他企業の製品等と共同輸送を行っている  |
| 3. 他企業と共同で人材育成(採用・研修)をしている | 7. その他(具体的に: )         |
| 4. 他企業と施設・設備を共同で利用している     | 8. 取り組んでいない            |

問15-1. 企業間連携に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しょうか( はいくつでも )

- |                        |                    |
|------------------------|--------------------|
| 1. 適当な連携先が見つからない       | 5. 手続き等が煩雑         |
| 2. 自社と連携先との経営計画の調整が難しい | 6. トラブル等の責任の所在が不明確 |
| 3. 連携のメリットがあまり感じられない   | 7. 担当者が頻繁に交替する     |
| 4. かなりの資金が必要           | 8. その他(具体的に: )     |

問16. **防災に関する取組みについてお伺いします。** 貴事業所で取り組まれているものに 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     | 7. 災害時に他地域・企業からの協力要請に応じられる |
| 2. 建築物を耐震化している        | 8. BCP(事業継続計画)の作成          |
| 3. 建築物を不燃化している        | 9. 護岸補強工事の実施               |
| 4. 十分なオープンスペースを確保している | 10. その他(具体的に: )            |
| 5. 十分な緑地を確保している       | 11. 取り組んでいない               |
| 6. 防災備蓄用倉庫等がある        |                            |

問16-1. 防災に関して、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しょうか( はいくつでも )

- |                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| 1. かなりの資金が必要         | 5. 機材・設備が足りない      |
| 2. 人材が不足             | 6. 災害の種類や程度の想定が難しい |
| 3. 訓練のために必要な時間の余裕がない | 7. 地元自治体との連携が不明確   |
| 4. 取り組む必要性があまり感じられない | 8. その他(具体的に: )     |

問17. **市民との共生に関する取組みについてお伺いします。** 貴事業所で取り組まれているものに お付け下さい( はいくつでも )

- |                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| 1. 地元自治体や団体のイベントや活動への参加 | 6. 市民団体等に対して寄付を行っている |
| 2. インターンシップの実施          | 7. 財団等を通じて社会貢献をしている  |
| 3. 見学会や職場体験等の受け入れをしている  | 8. その他(具体的に: )       |
| 4. 外国人従業員のためのマニュアル等を整備  | 9. 取り組んでいない          |
| 5. 施設の一部を一般市民に開放・提供     |                      |

問17-1. 市民との共生に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しょうか(はいくつでも)

- |                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| 1. かなりの資金が必要         | 5. 市民側の積極性が感じられない   |
| 2. 人材が不足             | 6. 市民側の担当部署や担当者が不明確 |
| 3. 取り組む必要性があまり感じられない | 7. その他(具体的に: )      |
| 4. 時間的余裕がない          |                     |

### 臨海部全般及び行政(神奈川県・横浜市・川崎市)の行っている支援策や法律・条例等について

問18. 羽田空港の再拡張・国際化により、新たな滑走路と国際線ターミナルなどの国際線地区が整備され(10月21日供用開始予定)年間発着能力が増強し、国際定期便が就航するなど、羽田空港の24時間国際拠点空港化が図られます。

(具体的には

国際線地区に「国際線貨物ターミナル」が新設されます。

年間50万トン进行处理する貨物上屋、生鮮上屋、燻蒸施設などで構成

現時点での国際定期便就航予定地は17都市です。

ソウル、北京、上海、香港、台北、バンコク、クアラルンプール、コタキナバル、

シンガポール、ホノルル、ニューヨーク、ロサンゼルス、サンフランシスコ、デトロイト、バンクーバー、ロンドン、パリ

問18-1. 羽田空港の再拡張・国際化により、貴事業所にどのようなメリットがあると考えられるでしょうか(はいくつでも)

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1. 現在の事業が拡大できる       | 5. 製品等の納入、販売がより便利になる |
| 2. 新しい事業が展開できる       | 6. 海外との交流がより便利になる    |
| 3. 事業所の資産価値が向上する     | 7. 道路の混雑が減少する        |
| 4. 原材料や部品の調達がより便利になる | 8. その他(具体的に: )       |

問18-2. では、逆にどのようなデメリットがあると考えられるでしょうか(はいくつでも)

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. 道路の混雑が増加する         | 5. 同業種間競争が激化する        |
| 2. 土地の価格が上昇し、税金等が増加する | 6. 外資系企業の参入により競争が激化する |
| 3. 災害の規模が大きくなる        | 7. その他(具体的に: )        |
| 4. 騒音が多くなる            |                       |

問18-3. その他、羽田空港の再拡張・国際化に期待することなどがあれば具体的にご記入ください。

問19. 行政に対するご希望について、該当するものにをお付け下さい(はいくつでも)。また、その内容についてもご記述下さい。

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| 1. 投資への助成・融資       | 7. 人材情報の提供      |
| 2. 事業展開に必要な用地情報の提供 | 8. 技術支援         |
| 3. 投資に係る税制優遇       | 9. 経営相談         |
| 4. 規制緩和・弾力的運用      | 10. 人材育成への支援    |
| 5. 事業継続のための融資      | 11. その他(具体的に: ) |
| 6. 立地企業間の情報交換の場の提供 |                 |

<その具体的内容>(複数回答された場合は、回答番号もあわせてご記述下さい)

問20. 公共インフラの整備や事業に対するご希望について、該当するものにをお付け下さい(はいくつでも)。また、その内容についてもご記述下さい。

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

<その具体的内容>(複数回答された場合は、回答番号もあわせてご記述下さい)

問21. 既存の法律や条例などの規制について、事業に当たって支障となっていることや行政の施策に対するご要望をご記述下さい。また、その他、お困りになっていること等(例えば、野良猫が多いなど)について、どんな事でも結構ですでお知らせください。

以上で調査は終了です。ご協力、誠に有難うございました。