

京浜臨海部立地企業動向調査
報告書
【概要版】

平成27年3月

京浜臨海部再編整備協議会

I. 調査概要

1. 目的

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

2. 調査内容

(1) 文献調査の実施

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

【調査の主な項目】

- 立地企業の状況
 - ・産業の集積状況、事業所の産業構成、事業所の機能別分布状況
- 土地利用
 - ・土地利用の状況
- 都市基盤整備
 - ・鉄道、道路、港湾
- 社会的条件
 - ・地価動向、関連法規の適用状況等
- 環境
 - ・京浜臨海部の環境の現状、立地企業等による環境への取組
- 防災
 - ・東日本大震災による影響

(2) アンケート調査の実施

京浜臨海部に立地する事業所を対象に以下のアンケート調査を実施した。

- 調査対象：京浜臨海部に立地する製造業、運輸業、建設業、電気・ガス・水道・熱供給業等の事業所
- 調査項目：事業所の現状・今後の事業展開、土地利用の状況、各分野における取組、京浜臨海部に立地するメリット・デメリット、行政に対する要望 等
- 調査方法：調査員による訪問配布・訪問回収（一部、郵送配布・郵送回収も実施）
- 配布・回収数：調査対象数749事業所のうち、廃業・移転等を除く716事業所のうち、486事業所から回答を得た（回収率67.9%）
- 集計・分析：京浜臨海部全体及び横浜市・川崎市別の単純集計、業種別クロス集計等により分析した。

(3) ヒアリング調査の実施

アンケート調査結果を踏まえ、事業所及び業界団体等に対して以下のヒアリング調査を実施した。

【事業所へのヒアリング調査】

- 調査対象：アンケート調査結果を踏まえて選定した10事業所
- 調査項目：事業活動の現状、今後の事業活動の動向、事業を進める上での課題、環境や防災等の取組、行政への要望 等

【業界団体等へのヒアリング調査】

- 調査対象：京浜臨海部に関係する5団体
- 調査項目：京浜臨海部の現況や動向、課題に対する認識、地域ごと・業界ごとの特徴、各団体による立地企業に対する取組、遊休地や低未利用地の状況に対する認識 等

(4) 調査結果のまとめ

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

【分析・とりまとめの視点】

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

Ⅱ. 調査結果 (1) 産業

【調査結果】

①文献調査

- 京浜3区の事業所数・従業者数は減少傾向も、神奈川県に占める割合は事業所数ベースで9.7%、従業者数ベースで11.3%。
- 京浜3区の製造品出荷額はリーマンショックの影響から回復しつつあり、神奈川県に占める割合は1/4強と、県経済に与える影響は大きい【図表1参照】。
- 企業本社数は減少傾向。自然科学研究所数は神奈川県の1割以上。倉庫事業所は3割以上で、大型物流施設の立地も進んでいる。

図表1 京浜3区の製造品出荷額等の推移(従業者4人以上) (単位:億円)

| 区分 | H16年 | H17年 | H18年 | H19年 | H20年 | H21年 | H22年 | H23年 | H24年 | H25年 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 京浜3区 | 36,713 | 41,765 | 44,053 | 47,953 | 45,047 | 37,016 | 42,500 | 44,860 | 42,423 | 44,681 |
| 鶴見区 | 6,717 | 6,899 | 7,582 | 8,100 | 7,914 | 7,640 | 7,272 | 7,124 | 6,986 | 6,757 |
| 神奈川区 | 2,162 | 2,256 | 2,567 | 2,549 | 2,661 | 2,241 | 2,951 | 3,412 | 2,475 | 2,495 |
| 川崎区 | 27,834 | 32,610 | 33,904 | 37,304 | 34,472 | 27,134 | 32,276 | 34,325 | 32,962 | 35,429 |
| 対県比 | 19.8% | 21.5% | 21.9% | 23.7% | 23.1% | 24.9% | 24.6% | 25.1% | 24.3% | 25.9% |

(出所)工業統計等

②アンケート調査

- 1960年代以前の操業開始が3割弱。
- 製造業では従業員規模が大きい事業所が多く、正社員数も多い。
- 過去4年間で売上が増加した事業所は2割弱、減少が約3割。特に建設業は減少が4割弱と多い。
- 過去4年間に設備投資を実施した事業所は36%。今後の設備投資計画がある事業所は34%で、設備投資の理由は施設・設備の老朽化が7割弱。
- 今後の設備投資上の問題点・課題は資金不足が2割弱と多いが、用地不足も1割弱。
- 行政への要望では、投資への助成・融資・優遇税制を求める声が多。

③ヒアリング調査

- 製造業の業績は横ばい～好調。
- 運輸業も業績は横ばいだが、運賃値上げも行える環境。
- 建設業は人材不足等もあり、業績低迷。
- 大手製造業では、継続的に設備投資を実施。今後も計画的に設備投資実施予定。
- 業績の良い製造業は、新製品製造等に向けた大規模な設備投資を計画。
- 設備投資上の問題点・課題は、用地不足や、施設建替時の緑地面積確保等。
- 仕入先等の関連企業の近隣立地が京浜臨海部の立地メリット。
- 京浜臨海部は地方部等の企業誘致に比べて製造業への支援が少ないとの指摘も。

【今後の課題】

事業所数・従業者数で神奈川県の1割、製造品出荷額で1/4強を占める京浜臨海部は、県経済に大きな影響を与える重要な産業拠点であり、引き続き産業競争力を確保していく必要がある。

近年の京浜臨海部では、1960年代以前操業の事業所が約3割を占めるなど老朽化が進んでおり、製造業を中心に設備投資の機運は高まっているが、投資への助成等の支援や法規制の緩和などを求める声も多い。また、京浜臨海部の立地メリットとして、仕入先等の関連企業が近隣に立地していることを挙げる事業所も多く、これら企業集積による効率的な生産体制を確保・維持していくことも重要である。

今後は、新たに集積が進む研究開発施設等の高付加価値を生み出す事業所について、その経済効果を周辺に波及させていくことも求められる。

- ◎生産拡大や老朽化対策としての適切な設備投資の実現に向けた支援
- ◎企業集積を活かした効率的な生産体制の確保・維持
- ◎高付加価値を生み出す事業所の存続・誘致・創設とともに、近隣企業への効果の波及

Ⅱ. 調査結果 (2) 土地利用

【調査結果】

①文献調査

- 「工業系」の土地利用面積、建築延床面積は減少傾向にあるが、神奈川県に占める割合は土地利用面積で1/4以上、建築延床面積では約2割と大きい。
- 近年は「運輸系」の建築着工面積の増加が顕著。ファンド系施設などの大規模物流施設も増加。
- 大規模工場跡地の土地利用転換が進んでおり、住宅や環境関連施設、研究開発施設、物流施設等への用途転換事例が多く見られる。
- 工場立地法に基づく特定工場の緑地面積は、敷地面積の約1割を占め、着々と増加。

②アンケート調査

- 今後の用地展開は8割が「現状維持」、「用地拡大」は4%に留まる。
- 今後、事業所の移転を予定している事業所は全体で13事業所(製造業・建設業・運輸業各4事業所、その他1事業所)。
- 平成26年の遊休地・低未利用地は5件・53haで、面積は平成22年より増加しているが、有効な跡地利用について検討中であり、早期の解消・減少可能性もあり【図表2参照】。
- 今後、京浜臨海部内で用地取得意向のある事業所は2.7%・13事業所。

③ヒアリング調査

- 施設の建て替えや新增設には用地が不足している事業所が見られた。
- 製造業を中心に工業専用地域やコンビナート地域であること、仕入先等の関連企業が近隣にあること、港湾近接であること等が操業上のメリットとなっている。
- 用地取得の際、工場立地法や環境アセスメント等の規制により緑地を最大25%確保しなければならず、消防法等の産業保安関連法令などの規制もあり、効率的な活用ができない。
- 工場敷地内以外での緑地の確保等、法規制の弾力的な運用を求める声も。

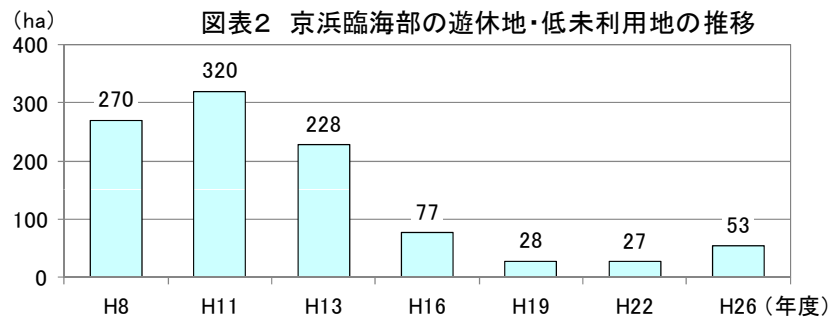


【今後の課題】

平成26年度調査における遊休地・低未利用地面積は前回調査時より増加しているが、その大半は発生してまだ間もなく、有効な跡地利用について検討されているところであった。京浜臨海部全体の傾向としても、大規模工場跡地の物流施設や研究開発施設等への土地利用転換が進んでおり、やや用地不足の感もある。今後は、京浜臨海部内の既存立地企業による利用も含め、限られた土地をより有効に活用することが求められる。

一方、特定工場の緑地面積は増加傾向にあるが、その分企業の負担も小さくない。企業からは、工場立地法やアセス条例による緑地確保などの各種法規制が、工業地帯・臨海部であることのメリットを減少させているとの声も聞かれた。こうした問題が、今後の京浜臨海部における有効な土地利用や適切な設備投資の実現に向けての課題となっており、各種規制の弾力的運用の拡大や規制緩和等について検討が必要である。

- ◎既存立地企業も含めた産業集積拠点としての土地利用誘導の促進と遊休地・低未利用地の解消
- ◎京浜臨海部としてのメリットを最大限に活かした既存立地企業の存続
- ◎緑地規制等各種法規制の弾力的運用の拡大と規制緩和



(注)平成22年度以前の面積には発生見込み分を含む。

Ⅱ. 調査結果 (3) 都市基盤整備

【調査結果】

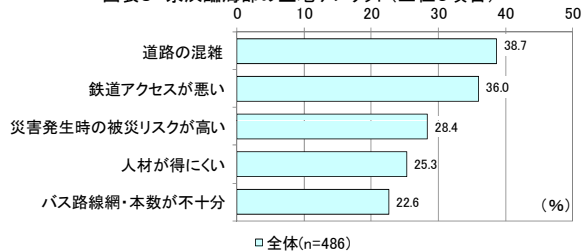
①文献調査

- 京浜臨海部の鉄道路線は「JR鶴見線」「JR南武支線」「京急大師線」のみ。構想段階では「東海道貨物支線貨客併用化」「川崎アプローチ線(仮称)」等。
- 鉄道貨物線の取扱貨物量は大きく減少。
- 道路網は臨海部と内陸部を結ぶ縦断方向の整備が遅れ、道路混雑や渋滞が多いが、交通量自体は概ね減少傾向。
- 横浜港・川崎港ともに平成21年に海上出入貨物量が大きく減少し、低迷。世界の主要港における地位も低下。

②アンケート調査

- 立地メリットは高速道路近接が5割強、港湾近接が4割弱と交通利便性が中心。
- 立地デメリットも道路混雑や鉄道アクセスの悪さがともに4割弱と、交通面での不便性が多い【図表3参照】。
- 公共インフラ整備への要望は道路関連、鉄道関連、バス関連がそれぞれ2割以上と多い。
- 通勤面では、横浜市でバス、川崎市で鉄道に関する要望が多い。
- バスでは、路線網や本数、運行時間帯の拡大等を求める声が多い。
- 鉄道では、JR鶴見線の増発を求めている。
- 渋滞対策、特に産業道路及び国道409号線の渋滞解消を求める声が多い。違法駐車取締強化の要望も比較的多い。

図表3 京浜臨海部の立地デメリット(上位5項目)



③ヒアリング調査

- 鉄道・バス等の利便性は地域ごとに異なる。公共交通のアクセス不便性は、特に運輸業等のパートタイム労働者の確保の阻害要因に。
- 大手事業所では自社負担で通勤用のバス運行を実施。
- 道路混雑は地域によって事情が異なる。車線規制変更や横断歩道の撤去等具体的な要望も。
- 仕入・出荷における海上輸送の利用実態は事業所によって異なるが、かつては海上輸送を利用していた事業所でも浚渫費用の増加等により、トラック輸送に転換しているケースも見られる。
- 拠点を全国展開している大手事業所では、出張時利用等において、空港近接がメリット。
- 圏央道等の整備により北関東等其他地域の魅力が向上しており、京浜臨海部の競争力が相対的に低下しているとの指摘も見られた。

【今後の課題】

京浜臨海部は、高速道路や港湾への近接性が大きな立地メリットである一方、道路混雑や鉄道アクセスの悪さなど交通面での不便さが立地のデメリットとなっている。交通利便性については、従業員の通勤面だけでなく、人材確保の面でも大きな課題となっており、JR鶴見線の運行本数増加やバスの運行体制充実を求める声が多く聞かれた。また、道路混雑も企業活動において大きな課題となっており、交通渋滞の緩和が求められている。

また、立地メリットとして港湾近接を挙げた事業所は多いが、横浜港・川崎港の取扱貨物量は低迷しており、世界の主要港における地位も低下している。港湾機能の充実・強化により、立地メリットを確保していくことが必要である。

公共インフラに関しては、地域ごとに求める要望が多様であり、各地域の実情に応じた対応が求められる。

- ◎JR鶴見線の運行本数増加やバス交通の運行体制充実等、交通利便性の向上
- ◎道路の整備等による交通利便性の向上や交通渋滞の緩和
- ◎港湾機能の充実・強化
- ◎各地域の実情に応じたインフラの整備

Ⅱ. 調査結果 (4)環境

【調査結果】

①文献調査

- CO2排出量は、横浜市・川崎市で神奈川県約6割を占めている【図表4参照】。
- 工場等の産業部門のCO2排出量では、横浜市は神奈川県全体の1割強、川崎市は約3/4を占めており、京浜臨海部の占める割合は大きい【図表4参照】。
- 産業部門の対基準年比のCO2減少率は神奈川県(-26.1%)、横浜市(-23.1%)、川崎市(-20.9%)と、CO2削減が着実に進んでいる【図表4参照】。
- 大気中二酸化窒素・二酸化硫黄濃度、多摩川・鶴見川の水質は過去に比べて大きく改善。
- 立地企業による環境への取組は、大手企業を中心に再生可能エネルギー等の取組、省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組が展開されている。

図表4 神奈川県・横浜市・川崎市の二酸化炭素(CO2)排出状況

| 区分 | 二酸化炭素排出量(万t-CO2) | | | | |
|--------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 基準年度※ | H12年度 (対基準年増減率) | H17年度 (対基準年増減率) | H22年度 (対基準年増減率) | H23年度 (対基準年増減率) |
| 神奈川県 | 6,827 | 6,672 (-2.3%) | 6,971 (2.1%) | 6,817 (-0.1%) | 7,244 (6.1%) |
| うち産業部門 | 3,092 | 2,422 (-21.7%) | 2,472 (-20.1%) | 2,091 (-32.4%) | 2,284 (-26.1%) |
| 横浜市 | 1,640 | 1,867 (13.8%) | 1,913 (16.7%) | 1,884 (14.9%) | 2,071 (26.3%) |
| うち産業部門 | 344 | 279 (-18.9%) | 295 (-14.4%) | 279 (-18.8%) | 264 (-23.1%) |
| 川崎市 | 2,671 | 2,440 (-8.6%) | 2,520 (-5.6%) | 2,344 (-12.2%) | 2,353 (-11.9%) |
| うち産業部門 | 2,162 | 1,890 (-12.6%) | 1,956 (-9.5%) | 1,736 (-19.7%) | 1,710 (-20.9%) |

| 区分 | 対県比 | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 基準年度※ | H12年度 | H17年度 | H22年度 | H23年度 |
| 神奈川県 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| うち産業部門 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 横浜市 | 24.0% | 28.0% | 27.4% | 27.6% | 28.6% |
| うち産業部門 | 11.1% | 11.5% | 11.9% | 13.3% | 11.6% |
| 川崎市 | 39.1% | 36.6% | 36.1% | 34.4% | 32.5% |
| うち産業部門 | 69.9% | 78.0% | 79.1% | 83.0% | 74.9% |

(出所)神奈川県、横浜市、川崎市資料より作成

②アンケート調査

- 「ISO14001の取得」は約3割、「省エネの担当者設置」は約2割、「取り組んでいない」も3割弱。取り組んでいない事業所は運輸業に多い。
- 取組の課題は「人材不足」「担当部署がない」「資金不足」等。
- その他、ポイ捨て、不法投棄、雑草駆除・樹木剪定、野良猫対策等を求める声も多い。

③ヒアリング調査

- 大手製造業では環境に対する取組は一定程度浸透している。
- 社員の意識統一のために工場長からのメッセージ配信や省エネイベントを行っている製造業も見られる。
- 運輸業ではエコドライブが導入されているが、CO2排出量削減よりも、コスト削減に主眼が置かれている。

【今後の課題】

京浜臨海部を含む横浜市・川崎市のCO2排出量は神奈川県全体の約6割を占めており、工場等の産業部門では横浜市が県全体の1割強、川崎市が約3/4を占めている。一方で、産業部門の対基準年比のCO2減少率は横浜市が-23.1%、川崎市が-20.9%と、着実にCO2排出量の削減が進んでおり、産業部門において、今後も継続的にCO2を削減していくことが求められる。

特に、環境への取組が進んでいない運輸業への取組普及や、企業へのインセンティブ確保、業界団体や行政による人材の育成、大手事業所で行っているCO2排出量削減の取組等を地域内の企業に普及させるなど、企業間連携や情報共有の推進も必要となっている。

その他、ポイ捨てや不法投棄、野良猫対策等の環境対策を求める事業所も多く、地域の実情に応じた環境改善への対応が必要となる。

- ◎産業部門における継続的なCO2の削減
- ◎環境に関する取組に必要な人材の育成
- ◎CO2の更なる削減に向けた、地域内の企業間連携や情報共有等の推進
- ◎地域ごとの環境改善への対応

Ⅱ. 調査結果 (5)防災

【調査結果】

①文献調査

- 東日本大震災による京浜臨海部立地企業の建物被害は横浜市で42%、川崎市で27%。液状化発生や護岸・係留施設の被害はいずれも1割未満と少数。

②アンケート調査

- 東日本大震災の影響は「物流機能の混乱」が4割強、停電が1/4、施設・設備の損壊が15%。
- 防災に関する取組のうち、「防災訓練の定期的な実施」は6割強と浸透。その他、「避難場所の確保」が3割強、「防災備蓄用倉庫の設置」も1/4強。
- 東日本大震災後に開始した取組は「BCPの作成」が16%、「防災備蓄用倉庫の設置」が13%、「災害時における他地域・企業との協力関係の構築」が9%と比較的多い。
- 防災面の課題は「災害の種類や程度の想定が難しい」が1/4以上、その他「資金不足」「時間の余裕がない」「人材不足」等【図表5参照】。
- 京浜臨海部の立地デメリットで「災害発生時の被災リスクが高い」は第3位。

③ヒアリング調査

- 大企業の事業所では防災に対する取組は一定程度浸透しており、耐震性の確保などの防災面での設備投資も多く見られる。
- 津波避難用施設が敷地内にない事業所では、高い建物を所有する近隣事業所との協力関係を検討し、共同で防災訓練を実施している事業所もある。地域単位での防災協議会等への参加・協力もある。
- BCPの作成や帰宅困難者対策の検討にあたり、災害の種類や程度の想定が困難との意見が見られる。
- 埋立地のため、橋が通行不能となった場合の代替移動手段を希望する事業者も見られる。



【今後の課題】

平成23年3月11日の東日本大震災は、防災に対する社会的関心を高めるとともに、国内企業の事業活動に大きな影響を及ぼしたが、京浜臨海部は、我が国を代表する産業集積拠点であり、その立地企業の事業活動が継続的に行われることが重要である。さらに、京浜臨海部は市街地に隣接しているだけでなく、いくつもの島により形成されているため、従業者等の災害発生時の避難が困難になる恐れがある。

上記の認識のもと、立地企業が防災に関する対策を実施することが求められるが、防災訓練や避難場所の確保、備蓄用倉庫等の取組は一定程度浸透しており、今後は災害発生時における立地企業の事業活動の早期復旧・継続を可能にするためのBCP作成の普及が課題となる。そのためにも、業界団体や行政により、災害規模に応じた被害想定や帰宅困難時の行動規範等の作成が求められる。

また、事業所単独での対策が困難な場合なども想定し、津波避難用施設の利用協定や共同防災訓練、地域単位での災害時協定等、近隣企業との連携を通じた防災体制の強化も課題となる。

その他、京浜臨海部は災害発生時の被災リスクが高いと認識されており、津波対策や橋梁の耐震性向上、橋梁が使用できなくなった場合の代替移動手段の確保等、京浜臨海部特有の問題に対する防災対策の強化も求められる。

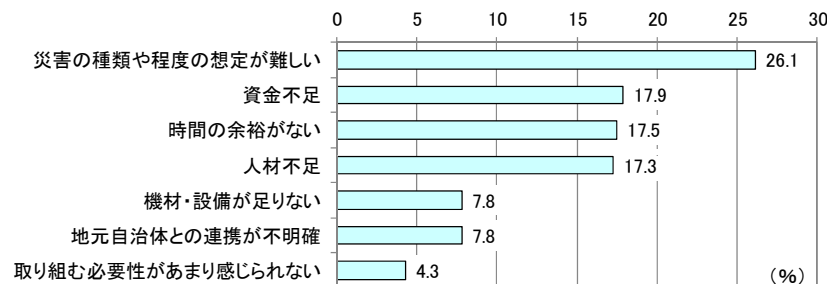
◎BCP作成の普及

◎災害規模に応じた被害想定や帰宅困難時の行動規範等の作成

◎近隣企業との連携や地域内での協定等を通じた防災対策の確立

◎京浜臨海部特有の問題に対する防災対策の強化

図表5 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(n=486)

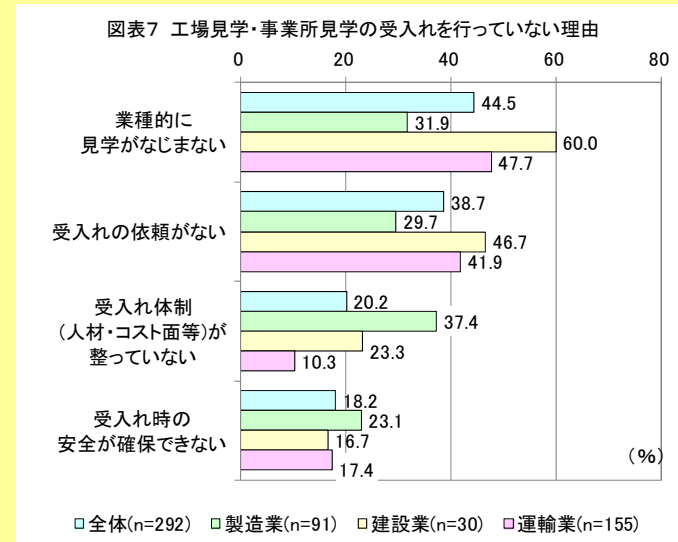
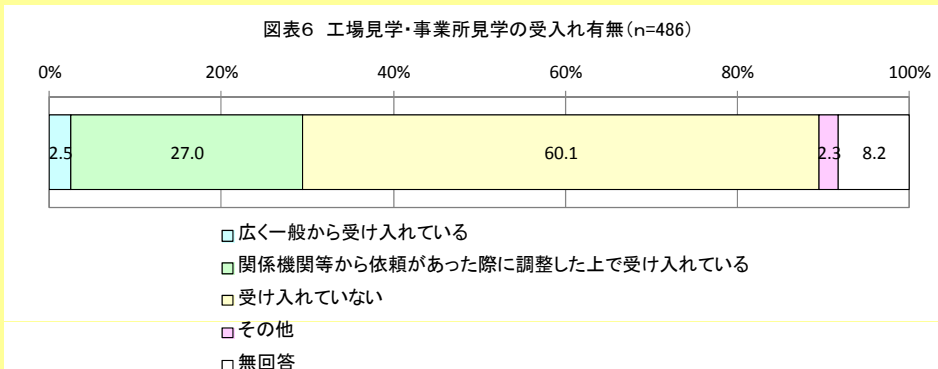


Ⅱ. 調査結果 (6)市民との共生

【調査結果】

①アンケート調査

- 市民との共生の取組内容は「イベント・活動の共催・参加」が1/4強、「社会科見学や職場体験等の受入」が11%も、「取り組んでいない」が5割弱と最多。取り組んでいない事業所は運輸業に多い。
- 工場見学・事業所見学の受入は約3割の事業所で何らかが実施されている【図表6参照】。建設業では受入事業所が1割未満と少ないものの、業種的に見学がなじまないと認識【図表7参照】。



②ヒアリング調査

- 社会貢献活動や企業PRの一環として、地域の生徒・学生の社会科見学の受入や小中学校への出前講座を実施している事業所が見られる。
- 情報セキュリティ面や安全性の確保、見学に適さない製品の製造等を理由に社会科見学等を受け入れない事業所もある。
- 社会科見学等の受入に必要な事項として、バスの駐車場や昼食会場の確保、従業員の受入負担軽減等が挙げられた。

【今後の課題】

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

以上の観点から、既に一定程度普及している立地企業の地域イベント等への参加に加え、今後もより一層地域・社会と企業活動との良好な関係を構築していくため、社会ニーズの高い産業観光や社会科見学等の受入の普及・推進が求められる。

特に、産業観光や社会科見学等の受入には、従業員の受入負担が大きく、企業側からはその軽減が求められている。加えて、企業としての受入メリットの明確化とともに、地域における受入体制の整備等も今後の課題であり、企業と地域が協力して、体制を整備していくことが求められる。

◎産業観光や社会科見学等の受入による、地域・社会と企業活動との良好な関係の構築

◎産業観光や社会科見学等における、企業と地域が協力した受入体制の整備

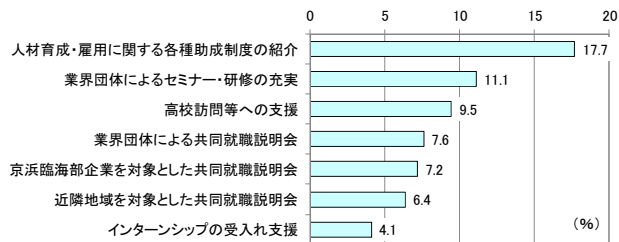
Ⅱ. 調査結果 (7) 人材確保・育成

【調査結果】

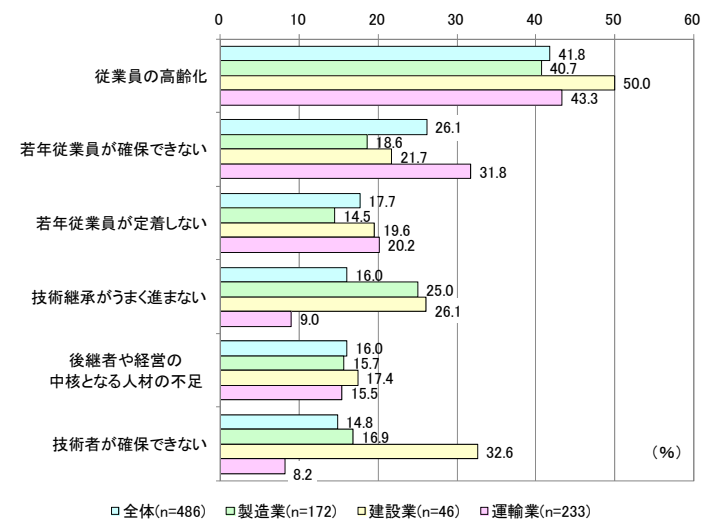
① アンケート調査

- 「従業員の高齢化」を問題視する事業所は4割強、「若年従業員の確保」も1/4強。製造業・運輸業では「技術継承」を問題視する事業所が約1/4【図表8参照】。
- 建設業は「技術者の確保ができない」が3割強と特に多く、一方で今後従業員を増員予定の事業所は3割強と多い。
- 業界団体・行政に望む取組・支援は「助成制度の紹介」「セミナー・研修の充実」等【図表9参照】。
- 京浜臨海部の立地デメリットでは「人材を得にくい」が4位に挙げられている。

図表9 人材確保・育成に関して業界団体・行政に希望する取組・支援(n=486)



図表8 人材確保・育成における問題点・課題(上位6項目)



② ヒアリング調査

- インターンシップの受入れを行っている事業所は見られるが、直接採用に結び付かないケースも多い。
- 過去の不況による採用未実施や企業再編等の影響により、30代～40代の中堅従業員が不足しており、技術継承が進まない事業所が見られる。
- 通勤の不便性によりパートタイム労働者の確保が困難になっている。その他、通勤の不便性は短時間勤務やフレックス勤務の弊害との意見も。
- 運輸業ではドライバー不足が顕在化しており、中型免許制度の変更を要望。
- OJTによる人材育成を行っている事業所が多いが、一部には保安や安全に関する研修やセミナーの実施を求める事業所もあった。

【今後の課題】

人口減少社会に突入した我が国においては、労働力不足や従業員の高齢化、技術継承が大きな課題になっており、特に建設業の人材不足や運輸業におけるトラックドライバー不足が顕著である。

高齢化の進む京浜臨海部立地企業において、企業活動に必要な労働力を確保し、これまで蓄積してきた確かな技術を継承し、企業の競争力を確保していくため、インターンの受入支援や合同就職説明会の開催等、地域の高校・大学や業界団体との連携も含めた人材確保の体制整備を進めることが求められている。また、人材育成の観点では、これまで企業によって行われてきたOJTによる育成に頼るだけでなく、企業のニーズに即した業界団体等による研修・セミナーを通じた人材育成を行うことも今後の課題である。

- ◎これまで企業に蓄積してきた確かな技術の継承
- ◎地域の高校・大学や業界団体との連携も含めた人材確保の体制整備
- ◎事業者のニーズに即した業界団体等による研修・セミナーの充実

京浜臨海部立地企業動向調査 報告書
【概要版】

平成27年3月

委託者 京浜臨海部再編整備協議会
受託者 株式会社日本能率協会総合研究所