

V 調査結果のまとめ

調査結果から、項目ごとに京浜臨海部の現状と課題を整理する。

(1) 産業

【調査結果】

①文献調査

- 平成 28 年の京浜 3 区の事業所数は約 28,000 事業所、従業者数は約 39 万人で、県内シェアは事業所数で 9.8%、従業者数で 11.4%。
- 平成 28 年の京浜 3 区の製造業事業所数は 804 事業所、県内シェアは 10.4%、従業者数は約 44,394 人、県内シェアは 12.7%、製造品出荷額は約 3 兆 5,166 億円、県内シェアでは 21.6%。
- 業種別事業所数で多いのは「卸売業、小売業」「宿泊業、飲食サービス業」「建設業」、平成 8 年以降で増えているのは「教育・学習支援業」「医療、福祉」「情報通信業」。
- 平成 28 年の京浜 3 区の自然科学研究所は 54 事業所で、県内のシェアは 13.8%。倉庫業事業所は 275 事業所。全県比に占める割合はほぼ 1 / 3。ファンドによる投資物件として整備、e コマースの進展により大規模施設の開発や運用も進展。

②アンケート調査

- 操業開始年は平均で1983年。横浜市は操業開始後60年以上の事業所が多い。川崎市は操業20年以内の事業所が3割超。
- 事業所用地の「自社所有」の割合は製造業59.3%、建設業28.2%、運輸業25.9%。
- 過去4年間の従業員数は「概ね横ばい」が約半数、「増加」は「減少」を上回る2割超、今後3年間の従業員数の増減予定・計画では従業員の「増員予定」は2割超。「増員予定」の割合は横浜市が16.0%、川崎市は27.1%、建設業で1 / 3を上回り、製造業は約1 / 4、運輸業は1 / 6超。
- 過去4年間の売上高の推移は「概ね横ばい」が4割超、「増加」は3割弱。
- 過去4年間に設備投資を実施した事業所は4割超、今後の設備投資計画が「ある」事業所は3割超。
- 設備投資計画の内容は「設備更新」が6割弱、「設備の新・増設」は約3割と、過去4年間の状況との比較では減少傾向。
- 設備投資上の問題点・課題は川崎市で「用地不足」が2割弱で一番多い。
- 行政への要望は、「人材情報の提供」が最も多く、次いで「投資への助成・融資。税制優遇」が多く、「人材育成への支援」は1割超。

③ヒアリング調査

- 製造拠点を県外に移すところがある。移転理由は、設備の老朽化、最低賃金の水準、圏央道の開通による交通アクセスの利便性など。事業用地を拡張したいと思っても京浜臨海部には土地がないので、新たに代替地を探さざるを得ない。転入を計画したいという企業もあるが、土地代が高くて手が出ないという声もある。
- 全体感として海外との取引のある製造業、主に中国、東南アジア、米国への輸出企業は総じて業績が良い。
- 中小企業も新興国の景気に連動し好調だが、一方で、イノベーションに取り組んでいない中小企業の業績が低迷しており、二極化している。
- 運送業はドライバー不足で荷物を動かせないという話も聞くが、堅調な企業と取引を行っている運送業は好調であり、業績を上げている。
- 産業集積は観光を中心に進んでいる。ホテルも増加しており、外国人観光客も増えていると実感している。

【今後の課題】

対全県比で事業所数約1割、従業者数で1割超、製造品出荷額で2割超を占める京浜臨海部は、県経済をけん引する重要な産業拠点であり、引き続き産業競争力を確保していく必要がある。

近年の京浜臨海部では、創造的事業活動の促進による自然科学研究所や、eコマースの進展により大規模施設の集積が進むも、操業開始年は京浜臨海部全体では「1959年以前」が最も多く、設備の老朽化も進んでおり、転入企業に対する優遇措置ばかりでなく、京浜地区からの移転、転出を抑制するためにも、既存企業の設備改修などを含めた優遇策を求める声が聞かれた。

また、「事業所の本社に対して京浜臨海部での立地、操業のメリットをしっかりと訴求する機会を設けるべき」、「大消費地に隣接しているなど、京浜臨海部のPRを積極的に行ってほしい」など、既存企業からの要望にも積極的に耳を傾けることが肝要となっている。

(2) 土地利用

【調査結果】

①文献調査

- 平成 27 年の京浜 3 区の用途別土地利用面積は、「工業系用地」(2,077ha) が減少傾向、「運輸施設用地」は増加。
- 近年は「運輸業用建築物」「医療、福祉用建築物」の増加が顕著で、「製造業用建築物」も平成 26 年度から緩やかな増加基調。
- 大規模工場跡地の土地利用転換が進展、内陸側エリアでは住宅・商業等への転換、海側エリアではリサイクル・エネルギー関連施設や物流施設への転換事例が多数。
- 工場立地法に基づく特定工場の緑地面積は、横浜臨海部が約 40 万 m²、川崎臨海部が約 160 万 m²で、どちらも緑地面積の割合は増加

②アンケート調査

- 平成30年度の面積が判明している遊休地・低未利用地は 8 件・58.3haで、平成26年度に比べて件数、面積とも若干の増加。
- 京浜臨海部で用地の取得見込みのある事業所は24事業所と少数だが、利用しなくなる土地・施設が発生する見込みのある事業所（6事業所）の4倍。
- 用地の取得見込みのある事業所は運輸業が18事業所。
- 今後の用地展開は「現状維持」が約8割。「用地の拡大」は4.1%で19事業所、「事業所の移転」は1.7%で8事業所。
- 事業所の移転・廃止の理由は「統廃合」「立地環境」「老朽化」「賃借条件」等。移転先として多いのは神奈川県内。

③ヒアリング調査

- 現状、事業所の土地は手狭であり、遊休地は無い。
- 事業所の拡大・拡張は困難なため現状維持。
- 駐車場施設設置義務や工場立地法などにより、事業用施設用地が限定されてしまっている。屋上緑化などにより緑地を確保している。
- 事業所内の土地は、緑地確保も含めて有効活用されている。用地拡張は困難なため、事業所再編に伴う現状の敷地の有効活用を模索している。
- 企業の県内への立地ニーズは高まっているが、土地がない。京浜臨海部に限らず「手狭になっているため移転したい」、「住宅開発により工場が住宅に囲まれたため移転したい」といったニーズが多く聞かれ、また、「生産した在庫を置いておくスペースがない」という声も聞かれた。

【今後の課題】

平成 30 年度の面積が判明している遊休地・低未利用地は 8 件・58.3ha で、平成 26 年度に比べて件数、面積とも若干増加している。一方で、「事業の拡大に伴い工場を拡張したいが、土地が無く拡張できないため、一部機能を移転させ、工場施設を拡張・増設する可能性もある」、「現状、事業所の土地は手狭であり、遊休地は無い」、「事業所の拡大・拡張は困難なため現状維持」などの声も聞かれ、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一巡し、限られた土地を効率的に有効利用のサポートが必要となってきた。

また、工場立地法や土壌汚染対策などの法規制があるため、事前申請や結果報告での書類作成作業が負担という意見や、建て替えを希望する場合に土地利用規制が支障となるとの意見もあり、緩和等について検討が望まれている。

(3) 都市基盤

【調査結果】

①文献調査

- 産業道路より海側に駅がある鉄道路線は「JR鶴見線」「JR南武支線」「京急大師線」。
- 構想路線として「東海道貨物支線貨客併用化」「川崎アプローチ線」「横浜環状鉄道（日吉～鶴見）」が存在。
- 京浜臨海部周辺のJR及び京浜急行の主要鉄道駅における1日平均乗車人員は、概ね増加傾向。
- 平成15年度以降、貨物線の取扱貨物量は大きく減少。
- 京浜臨海部の幹線道路網は、横断方向（東京～横浜方面）は比較的整備が進んでいるが、臨海部と内陸部を結ぶ縦断方向の整備に遅れ。
- 自動車類交通量は、高速神奈川線6号川崎線、一般国道15号の増加、また、大型車混入率では、高速湾岸線が大きく増加、一方、東京大師横浜線は交通量とともに減少が顕著。
- 横浜港・川崎港ともに入港船舶隻数では外航が減少、内航は横ばい。入港船舶総トン数は外航・内航ともに増加傾向。
- 国内港のコンテナ取扱量は総じて増加傾向にあるが、世界の主要港との差は拡大。

②アンケート調査

- 通勤における最終手段では、「最寄り駅まで鉄道、あと徒歩・自転車」が4割超。
- 「路線バス利用から事業所まで徒歩」は、神奈川区、川崎区で4割超、鶴見区は1割弱。
- 企業バス・送迎車を利用する理由は「公共交通に比べ利便性が高い」が約6割。
- 公共インフラの整備や改善等に関する要望は、「道路関連」は産業道路や国道409号等の渋滞緩和、違法駐車への対応、東扇島地区へのアクセス充実など、「鉄道関連」は鶴見線の増便や京急大師線の延伸など、「バス関連」は運行時間帯と便数増などに関するものが多く見られた。
- 京浜臨海部に立地するメリットは、「高速道路近接」「港湾近接」などの交通利便性、「首都圏市場がある」といった顧客の近接性や企業の集積。

③ヒアリング調査

- 最寄り駅より徒歩25～30分、社有バスが駅からピストン輸送しているが、工場の従業員の増加により、乗りきれないこともある。近隣に居住していて、自転車で通勤している従業員もいる。
- 工事中の橋（水江町線）、横浜環状北西線、横浜環状南線を早急に開通させてほしい。
- 幹線道路・高速道路が近く、サプライチェーンとしての効率性や物流コストを鑑みると、立地環境は良好と考える。
- 道路の違法駐車対策として、トラックターミナル等を望む。
- バス通りまでの道路・歩道に、劣化による陥没や歩道のない箇所などがあり、整備を希望する。歩行者の通行の利便性・安全性を望む。
- 東京駅、羽田空港、高速道路、幹線道路、大田区から近いところがメリット。
- 海上輸送手段があることはメリット。
- 鉄道のアクセスが悪い
- 道路渋滞

【今後の課題】

京浜臨海部に立地するメリットとして「高速道路近接」、「首都圏市場がある」、「港湾近接」との声が多く聞かれ、いずれも3割を超えている。一方、「鉄道アクセスが悪い」、「道路の混雑」など交通面をデメリットとする声も多く、「バス通りまでの道路・歩道に、劣化による陥没や歩道のない箇所などがあり、整備を希望する。」、「車両の往来が多く、安全に通行するために歩道を整備してほしい。歩行者の通行の利便性・安全性を望む。」など、歩行面での要望も聞かれるなど、安全面を含めた公共インフラの整備、対策が必要となっている。

(4) 環境

【調査結果】

①文献調査

- 温室効果ガス排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度比減少。
- CO₂ 排出量は、全県・横浜市・川崎市ともに、平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度比減少、全県比で横浜市は 25.7%、川崎市は 29.8%で、県全体の 6 割弱を占める。
- 平成 27 (2015) 年度の京浜臨海部周辺における二酸化窒素の大気中濃度の年平均値は、平成元年度に比べ概ね半減、二酸化硫黄は 1 / 4 まで低下。
- 昭和40年代以降、鶴見川・多摩川ともに水質は大幅に改善が進み、鶴見川は平成28年から29年は1.1mg/lと過去最低値で推移、多摩川も平成26年以降は1mg/l台で推移。
- 大手企業を中心に再生可能エネルギー等の取組や省資源・省エネルギー・リサイクル等の取組が展開。
- 神奈川県、横浜市、川崎市と、岩谷産業、東芝、トヨタ自動車ほか賛同企業と共同で、京浜臨海部での低炭素水素活用実証プロジェクトを推進。

②アンケート調査

- 最も普及している取組は「ISO14001」の取得で約 3 割、「取り組んでいない」事業所も約 3 割。その他、「グリーン調達を実施」、「CO₂排出係数が小さい電力の積極的利用」などへの取組が比較的多い。
- 再生可能エネルギーの導入意向は「太陽光発電」等で 1 割弱、「導入する意向はない」が約 8 割。
- 水素に対する関わり状況では、「素材・原料として使用」が多く、その他「燃料として使用」、「事業における副生物（副生水素）」となっているが、全体の 1 割満たず、「水素との関係はない」が約 7 割。
- 将来導入・利用の可能性のある製品は「FCフォークリフトの導入」と「燃料電池自動車（FCV）の導入」が 2 割弱。

③ヒアリング調査

- 工場では、「ISO14001」を取得している。
- CO₂ の排出量が少ない電力の利用を進めている。
- バイオマス発電の電力を利用している。
- CO₂削減を目指し、輸送手段として鉄道・船舶を利用している。
- 建屋各所に水銀灯、蛍光灯があるが、順次 LED 化を推進。
- ISO14001 やエコアクション 21 等のほか、市の取組にも参加している。
- 太陽光パネルは建屋の強度を強化しなければならぬため設置ができない。
- 太陽光・風力は興味があるが敷地の都合単独でなく、近隣企業共同で検討した方が良いのではないか。

【今後の課題】

温室効果ガス排出量は、京浜臨海部を有する横浜市及び川崎市は、平成 27 (2015) 年度に県全体の 6 割弱を占めるが、全県・横浜市・川崎市ともに平成 26 (2014) 年度以降、2 年連続で前年度比減少、CO₂ 排出量も同様に減少傾向にある。

鶴見川・多摩川ともに水質は改善が進み、京浜臨海部周辺における二酸化窒素の大気中濃度の年平均値は、平成元年度に比べ二酸化窒素は概ね半減、二酸化硫黄は 1 / 4 まで低下と、環境改善が進んでいる。

更なる改善の推進には、所在事業所の賛同・協力が必須であるが、再生可能エネルギーの導入意向は「太陽光発電」等で 1 割弱、「導入する意向はない」が約 8 割。

また、水素エネルギーに対しては、導入するに当たり課題として「燃料としての水素コスト」「水素供給設備のコスト」が 2 割弱、「水素の安全性」が 1 割超、導入に際し行政に求めることは「補助金」が約 2 割となっている。

設備の導入については、コストが高いことや設置スペースの不足が課題となっており、支援が求められているほか、導入メリットや安全性についても普及・啓発していく必要がある。

(5) 防災について

【調査結果】

①アンケート調査

- 実施している取組では「防災訓練を定期的に実施」が回答事業所全体の7割弱、製造業で7割に普及、建設業、運輸業でも6割超、「避難場所を確保している」は製造業、建設業で4割弱、運輸業でも3割弱の普及。
- 製造業では「建物を耐震化している」が3割、建設業では「災害時における他企業との協力関係の構築」が約1/3。
- 京浜臨海部に立地するデメリットとして「災害発生時の被災リスクが高い」と回答している企業が3割弱。
- 防災に関する取組における課題や取り組まない理由は「災害の種類や程度の想定が難しい」が1/4超。
- 近隣事業所との防災に関して協力体制が取れない事業者が、望んでいる協力体制は「災害時の避難に関する協力」が約7割、「訓練に関する協力」が5割超。

②ヒアリング調査

- 町内の共同防災組織に参画しており、企業規模問わず十数社と連携して、定期的に防災訓練を実施している。
- 地震、津波、火災に対応したBCP対策を策定しており、帰宅困難時には無理に帰宅させないほか、3日分の食料等を倉庫に備蓄している。
- 埋め立て地なので台風や高潮による浸水リスクを感じている。
- 災害時の非常用食料・備蓄品を低層階から高層階に移動している。
- BCPも策定しており、全てではないが顧客ごとのBCPも設けている。
- 工場立地には電力の安定供給に見られるインフラの充実が求められる。

【今後の課題】

立地企業による防災に関する対策では、「防災訓練」、「避難場所の確保」等への取組は一定程度浸透してきている。一方、防災に関する取組における課題や取り組まない理由としては「災害の種類や程度の想定が難しい」、「時間の余裕がない」といったものがある。また、近隣事業所と防災に関して協力体制が取れない事業者が望んでいる協力体制は、半数以上の事業所が「災害時の避難に関する協力」、「訓練に関する協力」を選んでいる。

また、「現状は近隣企業との防災に関する組織はない」、「避難場所はあるが一時避難場所ではなく、高速道路の倒壊があると通行困難となり、運河等もあるため不安である」、「現実的に利用可能な避難場所を検討してもらいたい。」などの声も聞かれ、行政による災害規模に応じた被害想定の方策や近隣企業間の災害時の連携に関する支援等が求められる。

(6) 人材確保・育成

【調査結果】

①アンケート調査

- 人材確保・育成の問題点は「若年従業員が確保できない」と「従業員の高齢化」が圧倒的に多く5割弱。
- 製造業は「技術者が確保できない」が約1/4、建設業は技術者の確保に問題があるため、技術継承に影響、運輸業は若年従業員や単純労働者の確保に課題。
- 人材確保・育成に関して実施している、もしくは関心のある、または検討中の取組は「中途採用の拡充」が5割弱、「定年延長・雇用継続」が4割超。

②ヒアリング調査

- 高卒生の採用では、近隣の工業高校のほか、普通科にも求人募集している。数年前には工業高校から求職の問い合わせもあったが、近年では各工業高校への求人募集が増えているため、人材確保に苦慮している。
- 鉄道利用は便利だが、駅から事業所までの交通の便が悪い。駅からのアクセスが向上すれば、人員の定着にも繋がると期待している。
- 派遣社員の人件費が割高である。
- 若年層の従業員の確保は難しい。
- 技術の承継では標準化されていない技術の継承に苦慮している。顧客の仕様や量産品でない製品の技術継承は、機会作りが難しい。 **※右欄に続く**

※↓ヒアリング調査続き

- 中小企業は知名度が薄いため、高校の就職担当教員はネームバリューのある大手企業から薦めていく傾向にある。そのため、県の職業訓練校より紹介を受けている。訓練校では企業向けの説明会が年2回開催されており、必ず参加し、会社案内を行っている。
- 技術を受け継ぐ若年層の人員が少ないことが課題。人員に余裕があった頃は、同じ仕事を複数の技術者が行うことができ、技術の継承機会が自然に存在していたが、現在は分業されているため難しくなっている。
- グローバルな人材確保を目指している。外国人学生をインターンシップで受け入れるのもその一環。
- 派遣社員の正社員登用や、定年延長・役職定年を行っている。
- 無人化（機械化）などの必要性があるが、これらに対応したシステム開発の人材確保が難しい。
- オペレーターの確保が難しい。

【今後の課題】

慢性的な人材不足の昨今において、人材確保・育成における現状の問題点は「若年従業員が確保できない」、「従業員の高齢化」がともに約5割と、他の問題点に比べて圧倒的に多く、次いで「若年従業員が定着しない」1/4超となっており、高齢化や若年者不足の実態が浮かび上がる。

製造業は「技術者が確保できない」が約1/4、建設業は技術者の確保に問題があるため、技術継承に影響、運輸業は若年従業員や単純労働者の確保が課題となっている。

こうした状況下において、行政に人材情報の提供が望まれており、企業活動に必要な労働力を確保・維持していくために給与面だけでなく福利厚生によるビジネスマッチングや保養所、保険の割引、施設割引などのサービス提供企業と連携といった取組が行われるほか、「駅からの距離」、「人が集めやすいか」といった雇用に直結する項目が重視されており、今後は、労働力確保の施策・支援、人材不足で教育に手が回らない事業者向けの業界団体等による研修・セミナーなどの開催・普及などが必要となってきた。

(7) その他

【調査結果】

①アンケート調査

- 保育所開設に関する取組状況は「必要性を感じているが、自社単独整備は困難」が2割超、「必要性を感じていない」が6割超。
- 他社又は大学等との連携に関する取組は「勉強会・研究会・交流会」、「人材採用」が約1割だが、「取り組んでいない」も6割超、一方、取組まない理由や課題は「社内人材不足」が2割弱、「連携の費用対効果（見えにくい・分からない）」、「連携先の探し方」と「情報・技術・ノウハウ流出の懸念」が1割超だが、必要性がない（あまり感じられない）も4割超。運輸業は「取り組む必要性がない（あまり感じられない）」が約5割と、他の2業種に比べて1割超多い。

②ヒアリング調査

- 近隣の大学にこだわらず、複数の大学と共同研究（提携・連携）を行っている。
- 共同研究については、大学を見つけて当社から共同研究を提案することもある。
- 四半期毎に取引先研究機関向けに技術開発に関する広報誌を発刊している。
- 主力事業について、産学連携の研究を進めているほか、同業者とのフォーラムを開催している。
- 自社で試験部門がないため、製品の性能検査を大学に委託して調べてもらっている。
- 提携先とは機密保持契約を締結しているが、悪意ある情報・技術・ノウハウの流出を懸念している。
- 女性従業員が少なく採用を考えなければならないが、更衣室や職務上必要とされる就労後の入浴施設の設置など課題が多い。

【今後の課題】

産学連携、共同研究等に積極的に取組む企業もある一方、必要性を感じていながら実施していない及び必要性を感じていない企業も多数を占め、事例やメリットの周知、連携支援が必要。

人手不足や共働き世帯が増加傾向にある中、保育所施設や女性従業員が働きやすい環境の整備に関心を持つ企業もあり、取組にあたり情報提供や支援制度の検討が必要。