第３回横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会

平成 29 年 10 月 13 日（金）

横浜市庁舎５階　関係機関執務室

# 説　明　資　料

目　　次

序　将来ビジョン検討のための前提の把握　・・・・・・・・Ｐ１
１．既存産業の動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ３
２．新産業（先端技術）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ７
３．物　流　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ９
４．交　通（都市施設）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ11
５．環境・エネルギー　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ14
６．防　災　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ16
７．新たな都市空間の形成　・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ18
（賑わい・イメージアップ、観光・MICE、就業環境の向上）

# 将来ビジョン検討のための前提の把握

## 【１．日本全体の将来動向　～人口と経済～】

**日本の総人口**は、2008 年の 1 億 2809 万人をピークに減少傾向にある。推計によると、出生率の低下により、生産年齢人口の減少と、高齢者人口の増加が加速していく見込みである。

**日本の GDP（国内総生産）**は、人口減少により労働力が不足し、財やサービスを生産・提供する能力に限界が生まれることで、マイナスの圧力がかかる懸念がある。

人口動態の劇的な改善が困難であることを考えると、設備投資や研究開発を活発化させ、生産性の向上や技術革新を推進するとともに、多様な労働力の確保を考慮していくことで経済成長を維持する必要がある。

## 【２．横浜市の将来動向と現状把握】

### （１）人口動態

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、2040 年の全国人口は 2010 年比で約 16%減であるのに対し、横浜市（市推計）では 6%減と、全国平均に比べて人口減少幅が小さく、国内での比較優位がある。

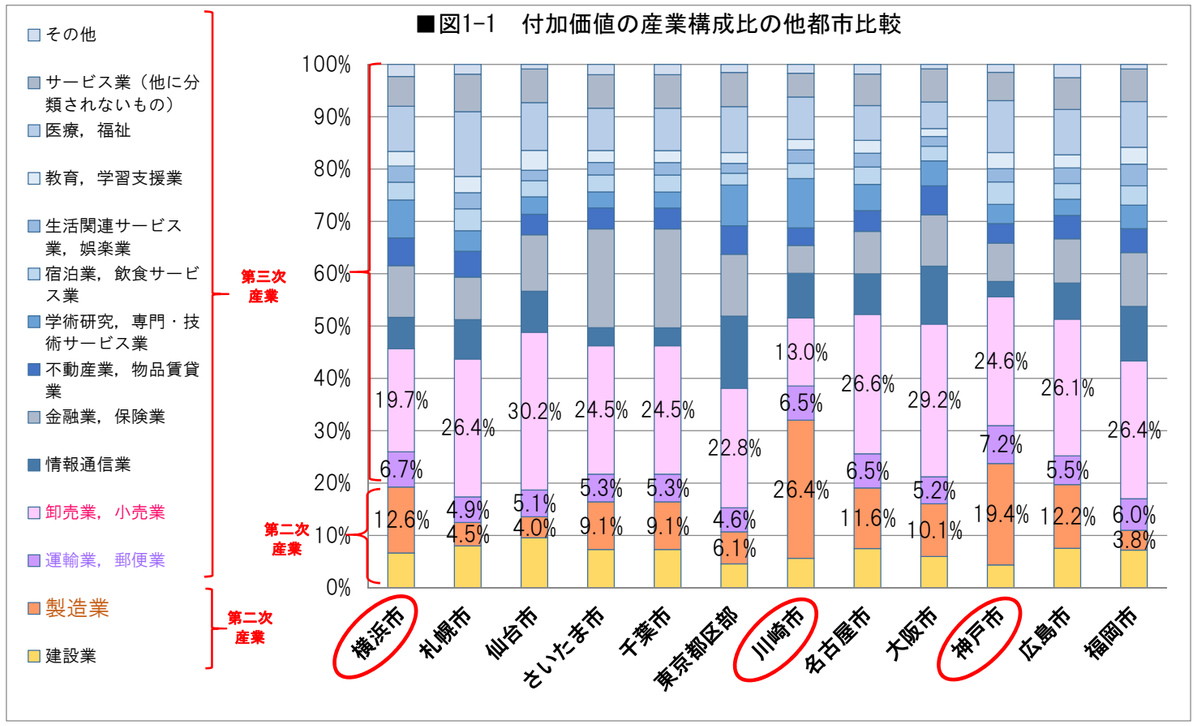
### （２）横浜市の経済・産業構造

**市内総生産**でみると、市の総生産（平成 26 年度約 12.3 兆円）のうち、サービス業（約 2.8 兆円）、不動産業（約 2.3 兆円）、卸売・小売業（約 1.4 兆円）などの第三次産業の割合が約８割（約 10 兆円）を占め、２割は製造業（約 1.2 兆円）、建設業（約 0.8 兆円）の第二次産業が占める。

**付加価値額の構成比率**でみると、横浜市の付加価値額の多い業種は、サービス業（1.7 兆円）、製造業（1.1 兆円）、卸売業・小売業（0.9 兆円）の順となっており、一般的に、大都市では第三次産業の割合が高くなる傾向があるなか、横浜市は川崎市、神戸市に次いで製造業の割合が高い。（図 1-1）。

横浜市の製造業は石油関連や食料品製造、金属製品を中心に付加価値額が大きい。

■図1-1　付加価値の産業構成比の他都市比較



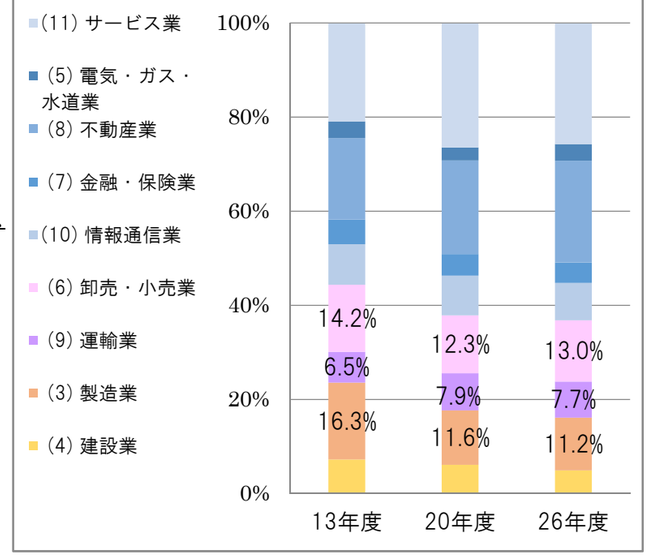

### （３）横浜市の産業の推移及び課題

**横浜市の産業の推移**をみると、平成 13 年度から平成 26 年度の間で、市内総生産のうち第二次産業（製造業・建設業）の割合が減少傾向にあり、特に製造業は同期間で約 16.3%から約 11.2%に減少した。（図 1-2）

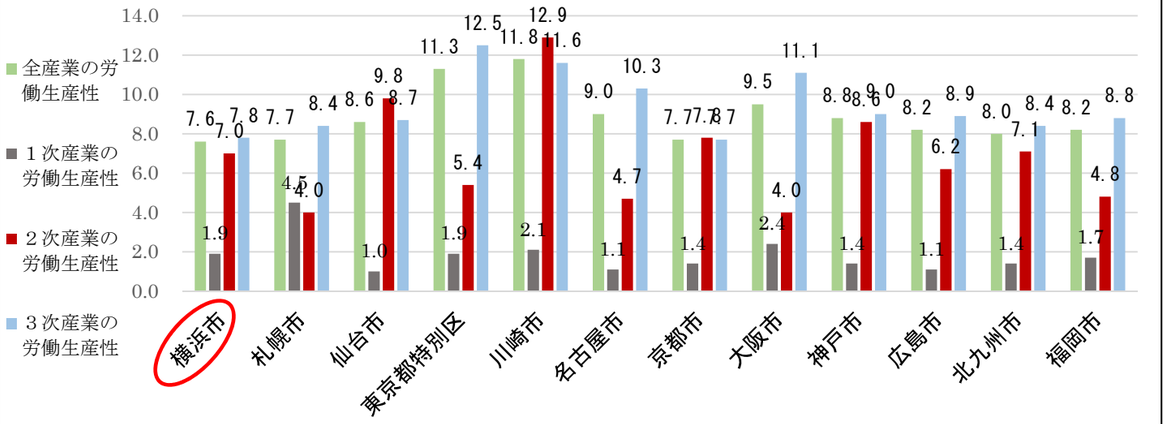
ただし、この間の市内総生産全体は大きく変動しておらず、第三次産業は成長を続けていたため、第二次産業が成長を続けていれば、市内総生産全体が増加すると考えられる。

また、横浜市では労働生産性の低い小売業や対個人サービス業が多く集積しているため、全産業の労働生産性は、東京特別区や主要政令市と比較して低い水準であり、課題となっている。（図 1-3）

■図1-2横浜市の市内総生産（産業）の産業別割合（公的部門除く）




■図1-3　一人当たり労働生産性の他都市比較




### （４）横浜市全体としての目指すべき方向性

横浜市では、「豊かな市民生活を支える横浜経済の持続的発展」のため、企業・市民・経済団体等とビジョンを共有し、「人口規模」、「東京近接の立地」、「空港等インフラの充実度」、「バイオ・IT・MICE・ものづくりなどこれまでの産業集積」といった横浜経済の特徴を踏まえつつ、横浜経済を取り巻く環境・構造変化に対応していくこととしている。

京浜臨海部は、「研究開発拠点としての機能強化」と「環境・エネルギー分野の拠点の形成」を図る、産業戦略拠点エリアとして位置づけられている。

# 将来ビジョン検討のための前提の把握

## 【３．京浜臨海部の動向等把握】

### （１）横浜港と京浜臨海部の歴史

横浜港は 1859 年（安政６年）に開港され、初期は生糸貿易の中心港として急速な発展を遂げたのち、大正～昭和期に浅野総一郎をはじめとした民間事業家が埋立て・造成を行い、産業集積が進んできた。日本を代表する貿易港であり、製造拠点として、この二つを両輪に成長してきた。

昭和初期の埋立ての様子

昭和 30 年ごろの京浜工業地帯

現在の横浜港（横浜港振興協会 HP より）

京浜臨海部は、日本を代表する国際貿易港として日本の国際化を主導してきたと同時に、製造業を中心に、日本の高度経済成長に貢献してきた先進的な地域であった。

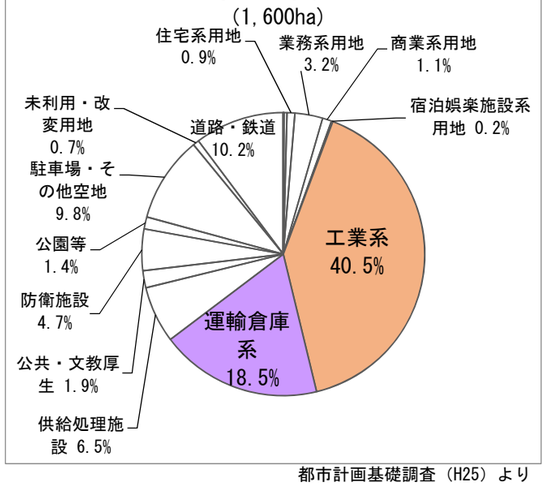
### （２）京浜臨海部の産業構造・横浜市の中での役割・立地特性

次に、京浜臨海部の産業構造と、横浜市の中での役割、そして川崎を含めた京浜臨海部における立地特性を把握する。

**ア　京浜臨海部の産業構造**：

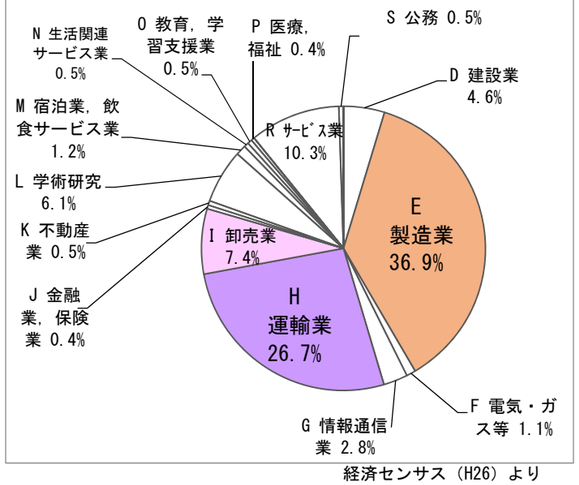
まず、土地利用でみると、京浜臨海部約 1,600ha のうち、工業系が 40%で最大、次に、運輸倉庫系が 18.5%（図 1-4）を占める。次に、従業者数でみると、土地利用と同様、最も多い業種が製造業の 36.9%で、続いて運輸業が 26.7%である（図 1-5）。このことから、京浜臨海部では、製造業と運輸業が大きな比重を占めるといえる。

■図1-4　京浜臨海部の土地利用（1,600ha）



都市計画基礎調査（H25）より

■図1-5　京浜臨海部の従業者数（45,849人）



経済センサス（H26）より

**イ　横浜市の中の役割**：

京浜臨海部の主要産業は製造業と運輸業であるが、

| | | 製造業 | 運輸業 |
|---|---|---|---|
| 市全体 | 従業員数(人) | 149,815 | 95,456 |
| 京浜臨海部 | 従業員数(人) | 16,922 | 12,377 |
| | 市全体に占める割合(%) | 11.3% | 12.3% |

・**製造業**の従業員数は、京浜臨海部では、市全体の製造業従事者のうち、11.3%を占める。
⇒面積的には市域の一部（約 3.7%）だが、製造業の事業所が集積し、多くの雇用を生んでいる。また、製造品出荷額でみると、鶴見区と神奈川区で市製造業の 20.8%を占めているが、このうち京浜臨海部が大きな割合を占めていると思われ、市の主要産業である製造業にとって、重要であるといえる。

・**運輸業**の従業員数は、京浜臨海部では、市全体の運輸業従事者のうち、12.3%を占める。
⇒製造業と同様、市域のうち一部である京浜臨海部に事業所が立地し、多くの雇用を生んでいることがうかがえる。

これらのことから、製造業や運輸業をはじめとした産業集積のある京浜臨海部は、横浜市経済にとって重要な地域であり、地域の動向は横浜市全体に大きな影響を及ぼすといえる。

**ウ　川崎市側との関係及び横浜市京浜臨海部の立地特性**：

京浜臨海部は、大きく横浜市側と川崎市側にわかれるが、横浜市側では輸送用機械や産業用機械などのものづくり機能が多いのに対し、川崎市側には大規模な石油化学コンビナートが所在するなど、産業や立地状況に違いがある。一方で、一部製鉄所などでは製造工程が市を跨っている部分もあり、京浜臨海部地域として一体でありながら、域内のエリアごとに特徴を持っているといえる。

## 【４．将来ビジョン検討の主な視点】

京浜臨海部において、これら歴史や地域特性を踏まえた上で、世界や日本の産業構造や環境の急速な変化に対応し、日本や世界をリードしていく地域としていく必要がある。そのため、次のような視点を基に、企業や行政の枠を超えた公民連携の取組みが必要である。

（１）横浜市と川崎市のそれぞれの特徴を生かしながら、地域の一体的発展を目指す。
（２）歴史に裏打ちされた産業基盤を活かし、高付加価値化・高機能化を図ることで、労働生産性を高め、横浜市のみに限らず日本全体の経済成長を促す。
（３）世界的な産業構造の転換に対応し、高付加価値の産業を振興・育成していく。
（４）国際貿易港横浜の役割の一翼を担うエリアとして、戦略的な施策を進めていく。
（５）企業への各種ソフト的支援のほか、道路や交通等のインフラ整備、行政的規制の適切な運用、土壌汚染等の土地利用転換の障害への対応など、多面的かつ総合的な対応を行う。
（６）先進地域であるというイメージを培うため、国際的な環境意識の高まりや災害への対策を強化する。
（７）日本全体や世界をリードしていくためにも、従来の都市イメージにとらわれず「新たな都市空間」を形成する。

こうした視点を基に、「既存産業」「新産業」「物流」「交通」「環境・エネルギー」「防災」「新たな都市空間」等のテーマ毎に分析を行い、それぞれの方向性（将来ビジョン）を見出していきたい。

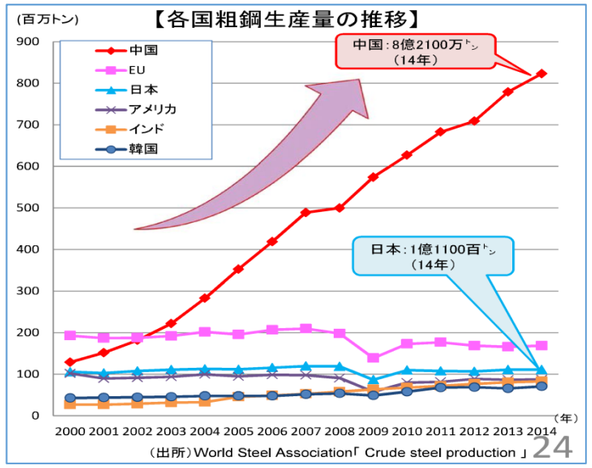
# １．既存産業の動向(1/4)

## 個別産業①：鉄鋼業

### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

（１）世界の動向

・典型的な装置産業であり、生産設備の建設・維持に莫大な資本を必要とする産業である。
・需要、供給ともに増加傾向であるが、中国の粗鋼生産量が急激に拡大する中、過剰供給構造となっている。国内生産量は横ばいで推移。今後、中国に続き、インドの生産量が拡大し、世界な生産量は拡大の見通し。
・世界的な競争の中で、国境を越えた企業再編が進行。
・技術革新により、将来的に炭素繊維等の様々な素材との競争が激化し、需要に変化が起こる可能性もある。




（２）国内の動向

・国内総出荷額は 18 兆円（2010 年）で、製造業全体の GDP に占める割合は、7.2%。
・日系メーカーは、自動車向け高級鋼など、付加価値の高い分野で国際競争力を有する。
・日系メーカーでも大手メーカー同士が合併したことで、高炉等の大規模生産設備の廃止・休止による余剰生産力の削減、効率化が進行。最終製品に近い鋼材については、現地ユーザーにタイムリー、低コストで供給すること等を目的に、海外に製造工程を設ける動きも進みつつある。
⇒厳しい国際競争下にあるものの、一定の競争力を維持している。ただし、生産の高度化・効率化による生産機能の統廃合の可能性は存在する。

### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・横浜市と川崎市にまたがった大規模な製造設備が立地し、競争力の高い高付加価値の製品を生産しており、地域のみならず日本の中でも重要な立ち位置にある。
・関連製品の製造も行われており、サプライチェーン（産業のすそ野）が広い。
・横浜市と川崎市に事業所が立地しており、製造機能が分散しつつ連携している。現時点では事業継続するが、今後の状況によっては状況が変わる可能性があると想定される。
・既存の製造設備が老朽化しており、改修時期を迎えたものについては大規模な投資が必要となる見込み。
⇒製造設備によっては、生産機能の移転集約等も考えられる。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。
→収益性向上に資する各種支援の実施：生産設備の高度化・更新
→国際競争力を有する高度技術への支援
・一方、仮に一部生産機能が移転等し、遊休地が生まれる場合に、適切な土地利用が図られるようにする必要がある。

## 個別産業②：石油精製・石油化学

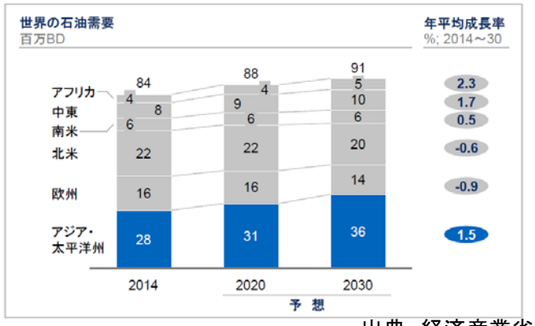
### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

（１）世界の動向

・典型的な装置産業であり、生産設備の建設・維持に莫大な資本を必要とする。
・石油コンビナートは、原油精製から化学品までの精製を近隣地で一貫して行う事で効率を上げることが重要。

●石油精製分野

・世界の石油需要はアジア太平洋地域が牽引、インド、インドネシア等で需要が供給を上回って増加見込み。
・自動車の世界では、電動化、自動運転化、カーシェアリング、そして軽量化等が進行。これらの要因が複合的に作用することによって、ガソリン・ディーゼルへの需要が減少することで、2030 年までに需要面からの「ピークオイル」が到来する可能性がある。




出典：経済産業省

●石油化学分野

・エチレンは内需、生産ともに減少傾向にあり、また、国内エチレンセンターは老朽化が進み、国内の石油化学コンビナートでは、国際競争に対応するため、集約化、再編、統合が進展する。
・シェール革命等により、石油化学コンビナートの国際競争が激化している。（コスト競争激化）

（２）国内の動向

・石油精製・元売大手５グループの売上高は 24 兆円（税金含む）にのぼり、我が国 GDP の５％程度を占める。
・国内ガソリン需要の減少が続く中で需給バランスが崩れ、2013 年春先から国内ガソリン市況が悪化。これにより 2013 年を通じて石油会社の収益は大きな打撃を受けた。
・各社は「石油本体事業（ガソリン等石油製品の精製・販売）」を「石油化学事業」で補う構図。
・こうした状況下、国内大手石油元売りの業界再編が進行。経済産業省も推進しており、2017 年には JXHD と東燃ゼネラルが合併、出光興産と昭和シェルが合併協議中である。
⇒国内市場の縮小に伴い、原油精製設備の統廃合や、石化設備への転換等の可能性が考えられる。

### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・横浜市の京浜臨海部では、石油精製は行っておらず、貯油タンクや潤滑油の製造・出荷基地の役割を担っているが、遊休化している部分もある。また、遊休部分も、広大な敷地の中で分散しており、必ずしもまとまっていない。
・かつて石油産業に用いられていた土地が、物流施設等の他用途に転換している。
・隣接する川崎市側では石油精製が行われており、大規模な石油コンビナートを形成している一方、横浜市側京浜臨海部の石油関連施設では石油精製・石化の生産活動は行われていない。

### 【３．目指すべき方向性】

・大規模に土地利用されており、京浜臨海部において大きな位置を占めており、適切な支援を行う必要がある。
→設備の更新や新技術の導入支援など
・将来的な利用動向を把握しつつ、適切な土地利用を図る。

# １．既存産業の動向(2/4)

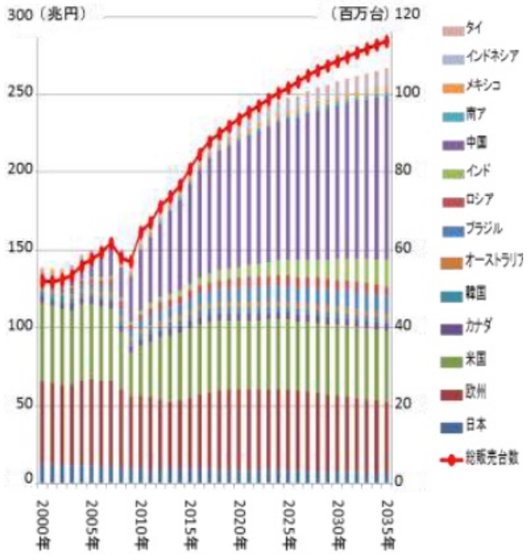
## 個別産業③：自動車

### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

**（１）世界の動向**

・生産 9,131 万台（2014 年（世界 50 カ国計））
・自動車マーケットは、グローバルには当面成長。2020 年度前半に一億台に達する見込み
・環境＆動力の多様化
⇒地球環境問題の観点から、燃費規制・排ガス規制は、制度及び技術の両面においてより厳格に。
・パワートレインの多様化への対応とコスト及び開発工程の削減により、莫大な研究開発費用を要するため、メーカーの合従連衡、提携が進行中
・自動運転の分野で Google など、自動車産業以外の企業が活発に研究しており、異なる産業間で研究開発を行う技術者の獲得競争が起こっている。
・生産体制のグローバル化も進行しており、構成部品が世界中の工場で分担して製造されている。

主要国･地域の自動車市場予測




出典： IHS Global Inc.の予測を基に住商アビームが加工･推計

**（２）国内の動向**

・国内総出荷額は 52 兆円（2012 年）で、製造業全体の GDP に占める割合は、13.1%。
⇒自動車産業は、日本の産業をけん引するフロントランナーであり、産業のすそ野が非常に広い。
・現在、次世代自動車は、国内新車販売の 35%（3 台に 1 台程度）。これを 2030 年までに、新車販売の 50～70%に引き上げ（日本再興戦略）。

### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・京浜臨海部地域において、事業所数、従業員数それぞれが全製造業１位と、重要な産業である。

**■京浜臨海部地域における平成 26 年の輸送用機械器具製造業の動向**

| | 輸送用機械器具製造業（製造業全体の順位） | 製造業全体 |
|---|---|---|
| 事業所数 | 22 事業所（１位） | 153 事業所 |
| 従業員数 | 3,403 人（１位） | 16,922 人 |

（出典）経済センサス

・自動車エンジンや部品の製造が行われ、マザー工場として機能している事業所もあり、引き続き競争力を高めていく必要がある。
・多くの製造設備を有するが、長期にわたり使用されている部分もあり、更新が必要な部分もある。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。
・高度な生産機能を持つマザー工場としての機能を維持・強化する。
→生産設備の高度化・更新の支援・電気自動車（EV）や自動運転といった新技術の発展を踏まえ、振興を図る必要がある。

## 個別産業④：ガラス・土石

### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

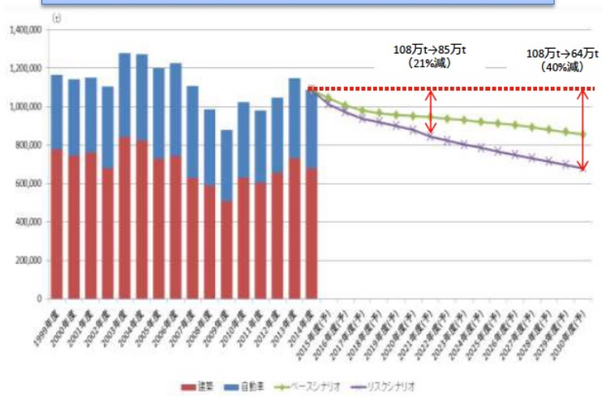
**（１）世界の動向**

・先進国市場の需要は成熟化。新興国等は、需要が大きく増加。
・中国は、世界全体の生産能力の約 6 割を占め供給過剰の状態。他地域への輸出超過傾向拡大。
・我が国板ガラスメーカーは、グローバル市場において主要プレーヤー。

**（２）国内の動向**

・建築用ガラスは、コモディティー化し、競争が激化。
・自動車用ガラスは高い品質・機能要求が参入障壁となり、我が国メーカーが高いシェアを保持。
・建築用ガラスも高機能化が進み、普及が加速する中、各社研究開発と製造に力を入れている。
・国内市場は、2014 年時点で、ピークの 1990 年度比の出荷額は約 4 割減（6484 億円→3668 億円）。
・国内の板ガラス生産量は 2020 年度 21%減、2030 年度で 40%減のリスクシナリオがある。

国内の建築･自動車市場におけるガラスの生産量の予測




ガラスの需給･産業動向

- **建築用**：新設住宅着工戸数は、2013年時点で2000年比２割減の98万戸まで減少。需要の停滞、低設備稼働率、価格の低迷等により、日系企業は低収益が継続。断熱性の高い複層ガラス、Low-eガラス等は普及が加速。
- **自動車用**：自動車メーカーとのタイアップや曲げ加工等の高い技術力により、差別化の余地があり。日系3社で世界の約6割のシェアで高い地位を確保。他方、中国企業における技術のキャッチアップや中国からの輸入が急増し、競争は激化している状況。樹脂への代替についてもリスクあり。
- **電子用**：液晶用ガラスは、コーニング(米)、旭硝子、日本電気硝子の3グループで約95%を占める寡占化市場。液晶用ガラスの収益は2010年以降、大幅に低下。特に日系2社の落ち込みが大きい。フレキシブルディスプレイに向け、更に薄型で曲面対応を可能とする高機能ガラスに各社取り組んでいる。

121

（出典）経済産業省　産業構造審議会 製造産業分科会　第5回資料(H29.3)

### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・主な事業者の動向を見ると、研究開発機能と各種ガラスの製造を行っている。一部事業所では、競争力の高い高付加価値の製品を製造している。
・横浜市内の事業所（研究開発機能）を京浜臨海部に集約する企業もある。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。
→生産設備の高度化・更新の支援
・国際競争力を有する高機能製品の製造や、新しい技術研究に対する支援を行う必要がある。
・一方、仮に一部生産機能が移転等し、遊休地が生まれる場合に、速やかな用途転換が図られるようにする必要がある。

# １．既存産業の動向(3/4)

## 個別産業⑤：産業機械産業（重電機械、エネルギー等）

### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

産業機械産業は様々な製品分野があるが、京浜臨海部で製造されており、環境・エネルギーの観点から重要と思われる、重電機械（発電用機器等）について概観する。

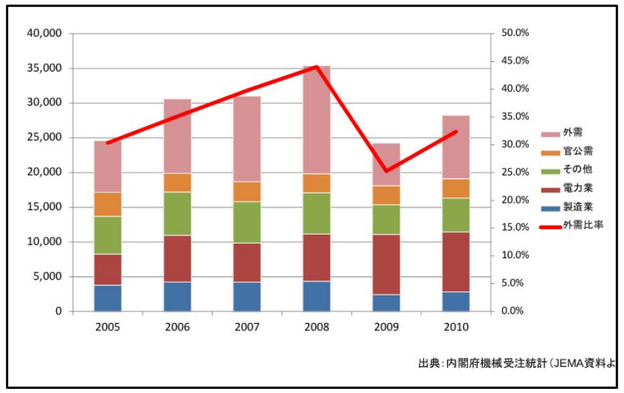
＜重電機械（発電用機器等）＞

・アジアを中心としたエネルギー需要の高まりにより、石炭火力の市場が拡大している。発展途上国では石炭火力発電設備の需要が強いが、先進国においては環境負荷の少ないガスタービン発電設備が主流。

・高温・高圧などの高負荷を扱うため、素材、測定、加工、組立て、制御といったあらゆる段階にわたるすり合わせが求められ、ものづくりの力が求められる分野。

・海外需要比率は３～４割であるが、産業機械業界の中では外需依存度が比較的低く、海外需要をいかに取り込んでいくかが課題となっている。（図 1-5-1）

（図 1-5-1）我が国の重電機器受注額推移




### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・京浜臨海部地域において、従業員数が全製造業中３位となっており、京浜臨海部における雇用の重要な位置を占めている。

■臨海部地域における平成 26 年のはん用機械器具製造業の動向

| | はん用機械器具製造業（製造業中の順位） | 製造業全体 |
|---|---|---|
| 従業員数 | 2,569 人（３位） | 16,922 人 |

（出典）経済センサス

・発電用タービンやシールドマシン等をはじめ、様々な製品が製造されているほか、一部施設では、食品リサイクルプラントによる発電等、環境に資する先進的な事業も行われている。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。
→生産設備の高度化・更新の支援

・環境技術など、先進的な事業に対する振興・支援を図ることで、立地企業の事業継続性を支援する必要がある。

・一方、仮に一部生産機能が移転等し、遊休地が生まれる場合に、適切な土地利用が図られるようにする必要がある。

## 個別産業⑥：造船業

### 【１．産業全体の動向など（マクロ）】

＜建造シェアの拡大目標＞

・これまでの動向を見ると、日本のシェアは、最大で約 50%だったが、中国、韓国の台頭により現在、約 20%と減少。但し、直近の日本のシェアは近年拡大中。

・国としては、これまでの課題を克服し、強みを活かして、生産性革命（i-Shipping）を推進し、国際競争力の強化を推進。

・2025 年のシェア 30%が目標。

（出典）海事レポート 2017　～人と技、たくましい「海」へ～

### 【２．京浜臨海部の動向など（ミクロ）】

・業界再編により、平成 25 年に立地企業に統合があり、世界規模の企業が誕生した。

・国際的な競争力を有する船舶を建造している。

・大企業の事業所では官公庁向け特殊船舶の製造・整備も行っている。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。
→生産設備の高度化・更新の支援

・高付加価値の船舶への需要は高いことから、高機能かつ効率的な製品開発に対する支援を行う必要がある。

・一方、仮に一部生産機能が移転等し、遊休地が生まれる場合に、適切な土地利用が図られるようにする必要がある。

# １．既存産業の動向(4/4)

## 個別産業⑦：食料品製造業

### 【１．産業全体の動向など】

・我が国の食品市場は、10.5 兆円（うち国内生産 9.2 兆円）の食用農林水産物に食品製造業（33.4 兆円）等が付加価値をつけ、最終消費 76.3 兆円の市場を形成している。

・日本の食品工業出荷額は 3,210 億ドルで、世界 73 カ国中第３位だが、食品工業出荷額に占める輸出の割合は 1.4%。

・日本の総人口は減少していく見込みである一方、首都圏に人口が集中すると予想されており、大消費地に近接した製造拠点については、操業が継続されるものと思われる。

### 【２．京浜臨海部の動向など(ミクロ)】

・京浜臨海部地域においては、酒類製造、食用油脂製造、野菜等の加工など、様々な分野の食品製造業が立地している。

・事業所数でみると、京浜臨海部の全製造業のうち２位となっており、京浜臨海部の重要な産業といえる。

**■京浜臨海部地域における平成 26 年の食料品製造業の動向**

| | 食料品製造業（製造業全体の順位） | 製造業全体 |
|---|---|---|
| 事業所数 | 21 事業所（２位） | 153 事業所 |

(出典)経済センサス

・一部事業所では、一般向けに工場見学を行っており、施設の整備等も行っている。

・関東圏という大消費地に至近であるという立地特性があり、一部企業では生産のみならず、配送センターとしての機能も有する。

### 【３．目指すべき方向性】

・京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく必要がある。

→生産設備の高度化・更新の支援

・個人顧客向けの需要が比較的高い分野であるため、工場見学等を通じた、地域の賑わいに資する必要がある。

## 既存産業の動向まとめ

### 【１．現状・将来像（マクロ状況）】

（１）世界人口が継続して増加していく一方、日本の人口が減少していく中で、経済成長を維持していくためには、設備投資や研究開発を活発化させ、生産性の向上や技術革新を推進していく必要がある。

（２）既存産業の主な産業の動向は、国際的な競争激化に伴う企業や事業所の統廃合の状況など、業種や企業ごとの見通しが異なるとともに、技術革新等環境の変化によって大きく左右される可能性がある。

### 【２．地域立地企業の動向など（ミクロ状況）】

（１）地域の製造業は厳しい国際競争のもとにあるが、各産業においては、生産の高度化や技術開発を進めており、国際的な競争力を十分に有する分野も数多く存在する。

（２）生産機能を縮小または廃止した工場もあり、物流施設や研究・開発施設への土地利用転換が図られたケースが見られたが、今後も各業界の環境変化や企業内の役割の変化により、土地の遊休化や土地利用転換が発生する可能性がある。（例としては、環境規制やコスト競争により、生産設備が停止し、低利用状態となっている事業所など）

（３）単なる生産施設ではなく、工場見学等の新たな取組みを行い、地域の賑わい創出を行っている企業もある。

### 【３．目指すべき方向性】

（１）京浜臨海部にとって重要な産業であることから、維持・振興を図っていく。

（２）生産機能が移転等し、遊休地が生まれる場合に、適切な土地利用が図られるよう誘導する。

（３）工場見学等を通じた、地域の賑わいに資する必要がある。

# ２．新産業（先端技術）

## 【１．概観・課題（マクロ）】

「将来ビジョン検討のための前提の把握」で触れたとおり、世界的な産業構造の転換がすすむ中、一層の経済成長をはかるには、日本の産学が持つ技術力を活用・育成し、バイオ分野やＩＴといった先端技術の成長に見られる高付加価値の産業を発展させていく必要がある。

### （１）成長分野の移りかわり

「成長」を表す指標は様々だが、例として、「世界の上場企業の株式時価総額」上位 10 位の変化を見てみると、10 年前の 2007 年には資源・金融業が多かったが、2017 年には上位 10 社のうちＩＴ系が 7 社を占めている。2007 年に 10 位だったトヨタ自動車は、2017 年には 38 位となるなど、成長分野が資源や製造業といった既存の産業から、新たな産業に移りかわってきている。

### （２）国の戦略分野

こうした流れのもと、内閣府が「未来投資戦略 2017」を、経済産業省が「新産業構造ビジョン」をそれぞれ策定し、産業構造転換に対応するための戦略分野を掲げ、その振興を図っている。

未来投資戦略 2017
Society 5.0 に向けた戦略分野（内閣府）
①健康寿命の延伸
②移動革命の実現
③サプライチェーンの次世代化
④快適なインフラ・まちづくり
⑤FinTech

新産業構造ビジョン「戦略分野」
（経済産業省）
①「移動する」（ヒトの移動、モノの移動）
②「生み出す・手に入れる」
（スマートサプライチェーン、
製造・生産現場における効率化・高度化）
③「健康を維持する・生涯活躍する」（健康・医療・介護）
④「暮らす」（「新たな街」づくり、シェアリング、Fintech）

具体的な例を挙げると、ヘルスケア分野は、政府はセルフメディケーションの推進により、「国民の健康増進」「医療費の削減」「新産業の創出」の同時実現を目指しており、それを背景に健康増進・予防、生活支援関連産業の市場規模が、2013 年の 4 兆円から 2020 年には 10 兆円に拡大すると見込むなど、成長が期待される。

また、バイオ産業では、医薬品の主流が化学合成品から生物合成によるバイオ医薬品へとシフトする中、経済産業省が再生医療などの市場規模を 2030 年までに現在（2015 年時点で年間約 3 兆円、2003 年比 90%成長）の 6 倍にあたる約 20 兆円に育成する目標を掲げている。

### （３）市の施策等

京浜臨海部は、「グローバル企業をはじめとする産業や技術基盤の集積」、「羽田空港をはじめとする国内外をつなぐネットワーク」、「活力ある産業の創出基盤となる首都圏の消費地」など、産業立地における好条件を持っており、また、横浜については、みなとみらい区域等の MICE 施設も充実しており、イノベーションの集約・発信の点で優位性を持っている。

こうした基礎的条件のもと、横浜市は、成長・発展分野の強化戦略として、「環境・エネルギー」、「健康・医療」、「観光・MICE」を掲げている。

この中で京浜臨海部は産業拠点戦略上のエリアの１つとして位置づけられており、京浜臨海部における戦略としては、「研究開発拠点としての機能強化」と「環境・エネルギー分野の拠点の形成」が上げられている。

## 【２．京浜臨海部の動き（ミクロ）】

### （１）研究開発拠点としての機能強化

**○末広区域**

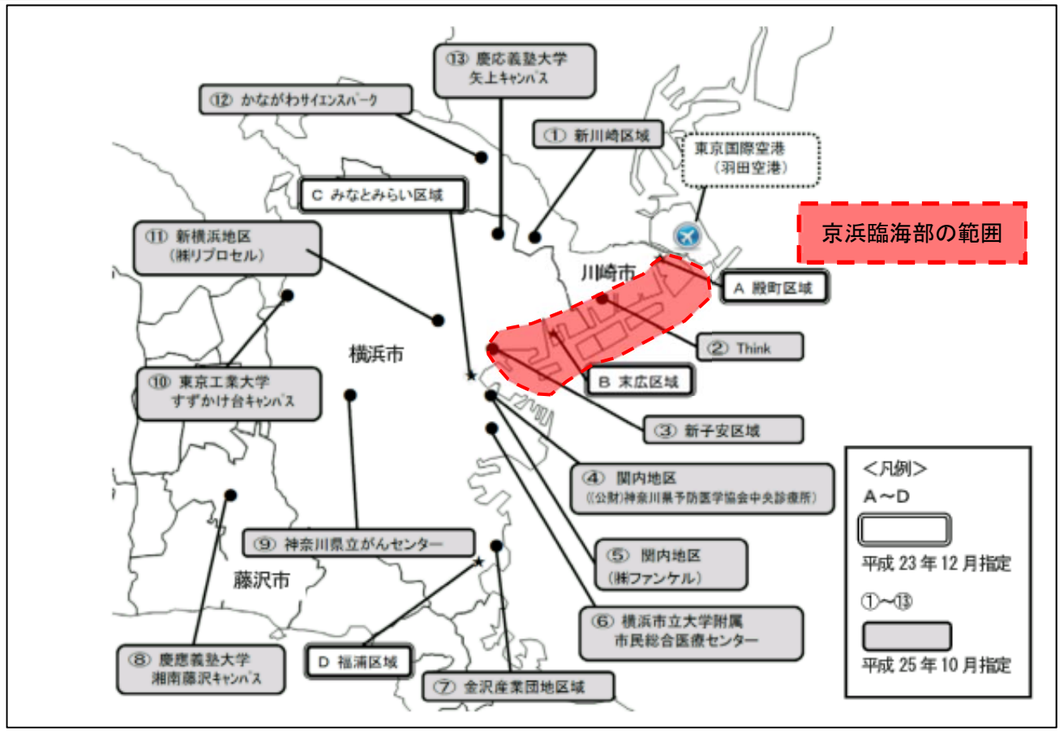
平成 12 年に立地した理化学研究所を中心に、市や横浜市大、地元企業との連携が行われている。

**○新子安区域（守屋・恵比須地区）**

民間の事業者による研究オフィス供給により、研究開発機能が集積している。

**○「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の指定**

「京浜海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の指定を受け、先端技術の集積を図っている。




| | 区域名 | 主な概要 |
|---|---|---|
| B | 末広区域 | 理化学研究所や横浜市大連携大学院を中心に産学連携の取組みを実施 |
| ③ | 新子安区域 | 医療機器、研究用機器の研究開発～販売後のカスタマーサービスまでを実施 |
| A | 殿町区域 | 川崎生命科学・環境研究センター（LiSE）を中核施設として、大学や企業が集積 |
| ② | Ｔｈｉｎｋ | かながわサイエンスパークにおいてインキュベートされたベンチャー企業が、セカンドステップを展開 |

# ２．新産業（先端技術）

**（２）環境・エネルギー分野の拠点の形成**

京浜臨海部の旭硝子敷地内に、ユーグレナと千代田化工建設がバイオジェット･ディーゼル燃料製造実証プラントの建設を平成29 年６月からはじめ、日本初のバイオジェット・ディーゼル燃料製造実証プラントの稼動およびバイオジェット･ディーゼル燃料の実用化を目指している。

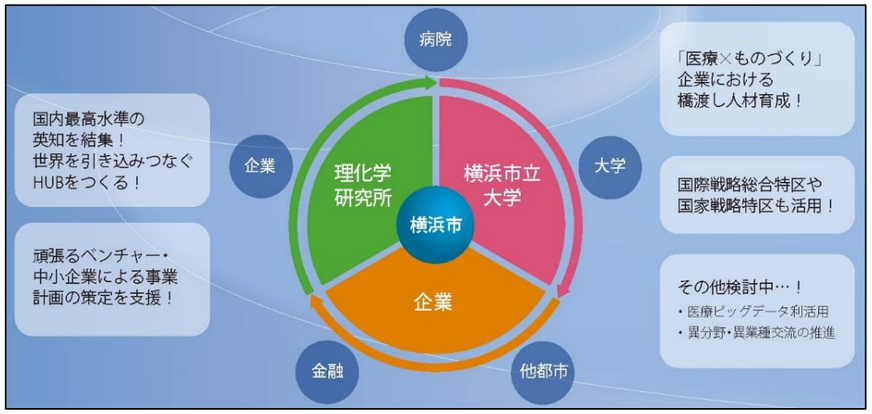
この計画は、横浜市企業立地促進条例（H16.4）の対象事業に認定されている。

（出展：ユーグレナ社ホームページ）

**（３）地域における産学連携等の取組み**

**ア　横浜ライフイノベーションプラットフォーム（LIP.横浜）**

理化学研究所をはじめとする研究機関が所在する末広地区等を中心としたライフサイエンスの集積を生かして、新たな技術・製品を生み出すことを目的に、平成 28 年 12 月に立ち上げ。




**イ　ＩｏＴオープンイノベーション・パートナーズ（Ｉ･ＴＯＰ横浜）**

横浜経済の強みである「ものづくり・IT 産業の集積」を活かし、IoT、ビッグデータ、AI、ロボット等を活用したビジネス創出に向けた、交流・連携、プロジェクト推進、人材育成等を包括的に進めるためのプラットフォームを形成することを目的に、平成 29 年 6 月に立ち上げ。

**ウ　その他（地域における産学の連携・交流等）**

**横浜市立大学連携大学院**

2008 年度から、理化学研究所ゲノム医科学研究センターとの連携を行っており、循環器疾患等に関わる遺伝性因子の探索、全ゲノム遺伝統計解析法、ファーマコゲノミクスなど数々の最先端の研究を理化学研究所で行っている。

**横浜サイエンスフロンティア高校**

近隣に所在する先端科学分野の研究所や大学、企業の研究者を科学技術顧問として招き、サイエンスリテラシーやサタデーサイエンスなどの講演や研究指導・実験指導などを通じた交流を行っている。

## 【３．目指すべき方向性】

**（１）国及び本市の既存の施策等による成長・発展分野の維持・強化**

・環境・エネルギー関連分野への機能転換支援、企業の参入促進
・ライフイノベーション関連の最先端技術・製品・サービスの開発促進
・IoT 等の新技術の活用による付加価値の高い製品・サービス開発など、中小企業のチャレンジ支援、新たなビジネスの創出、社会課題の解決

**（２）研究開発機能集積及び就労環境改善に向けた環境整備**

・地域イメージの向上
・職住近接志向への対応（鉄道等交通インフラ等の整備）
・就労環境の向上（緑地・歩道整備や飲食店等の誘導、保育園の整備など）

**（３）歴史的な蓄積のあるものづくり産業の集積を生かしたイノベーションの創出**

・市内ものづくり産業のイノベーション支援
・市内企業のネットワーク強化・相互研究

**（４）地域における産学の連携・交流の一層の推進**

・産学連携による研究の推進
・近隣の教育機関との交流を通じた、地域・企業のイメージアップ及び、草の根的な科学教育の普及

# ３．物　流

## 【１．国内及び横浜市の動向（マクロ）】

### （１）国内の輸出入をめぐる動向

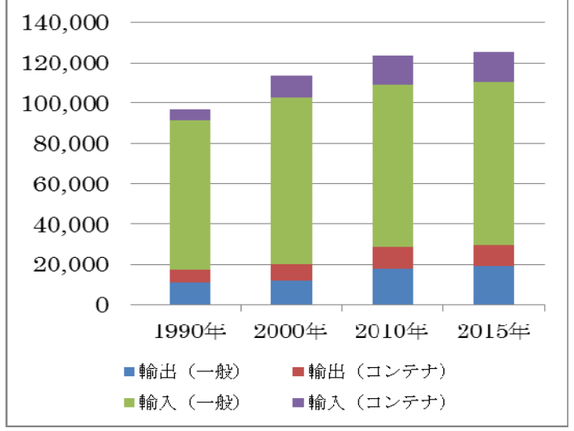
・港湾取扱の貨物量は、伸び率が近年鈍化しているが、輸出入とも増加傾向にある。（図 3-1）

・特にコンテナ貨物は 2010 年頃まで急増し、その後高止まりの傾向にある。（図 3-1）

・近年、アジア諸港の台頭で日本港湾の国際的地位が低下しているため、国は 2010 年に京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略港湾に指定した。両港は国内ハブ港（輸出入コンテナ貨物の国内集約拠点）と国際ハブ港（国際トランシップの拠点）の両方の役割を果たすことが期待されている。

・国際競争力のあるハブ港となるためには、コンテナターミナルの背後地に迅速な集配送や流通加工を行えるロジスティクス機能を備えた物流施設の立地と、コンテナ貨物を短期間で輸送できる国際基幹航路の獲得が不可欠である。

■図 3-1　国内港湾取扱貨物量の推移（単位：ｔ）




出典：国交省発表資料より作成

### （２）横浜港の動向

・横浜港の**外貿貨物量**は 7,400 万ｔで、名古屋港（1.3 億ｔ）に次ぎ国内２位、**貿易額**は 12 兆円で、東京港(18 兆円)、名古屋港(17 兆円)に次ぎ３位。

・国際コンテナ戦略港湾である横浜港は、超大型コンテナ船の受入れ、国際基幹航路を活かした輸送拠点、北米航路のトランシップ、完成自動車の輸出及び国内輸送の拠点、京浜工業地帯を支える工業港、多様な倉庫群を活かした物流サービス拠点といった機能を担うとされている。

・リーマンショック(2008 年)以後、コンテナ貨物の取扱量が伸び悩んでいたが、直近では回復傾向にある。

・横浜港の各埠頭等における貨物取扱量は**表 3-1** のとおりである。輸出入の主な特徴としては、本牧ふ頭及び南本牧ふ頭のコンテナ貨物、大黒ふ頭の輸出用完成自動車、民間施設におけるＬＮＧと原油の輸入が挙げられる。

■表 3-1 横浜港の埠頭等別取扱貨物量(2015 年)　（単位：千ｔ）

| | 輸出 | 輸入 | 移出 | 移入 | 説明 |
|---|---|---|---|---|---|
| 錨　地 | 45 | 100 | | | |
| 本牧ふ頭 | 8,913 | 13,020 | 1,008 | 1,851 | 外貿貨物の 95.5%はコンテナ貨物 |
| 南本牧ふ頭 | 4,877 | 5,774 | 290 | 274 | 外貿貨物の 99.9%はコンテナ貨物 |
| 大黒ふ頭 | 13,358 | 4,616 | 984 | 725 | 輸出貨物の 77.1%は完成自動車 |
| 山下ふ頭 | 137 | 19 | 2 | 10 | |
| 瑞穂ふ頭 | | | 15 | 1,434 | 鉱産品移入が主 |
| 出田町ふ頭 | 1 | 214 | 1 | 1 | 野菜・果物の輸入が主 |
| 金沢木材ふ頭 | 71 | 72 | 84 | 353 | |
| その他公共施設 | | | 239 | | |
| 民間施設 | 4,188 | 19,083 | 13,685 | 19,297 | ＬＮＧと原油の輸入、原油と石油製品の移出入が主 |

出典：横浜港の統計
※表中　　の部分は、京浜臨海部に属する埠頭。
　なお、貨物取扱量のない埠頭等は省略した。

≪横浜港港湾計画（平成 26 年）≫(図 3-2)

輸出入機能強化のため、次の取組によりロジスティクス機能強化を図ることとしている。

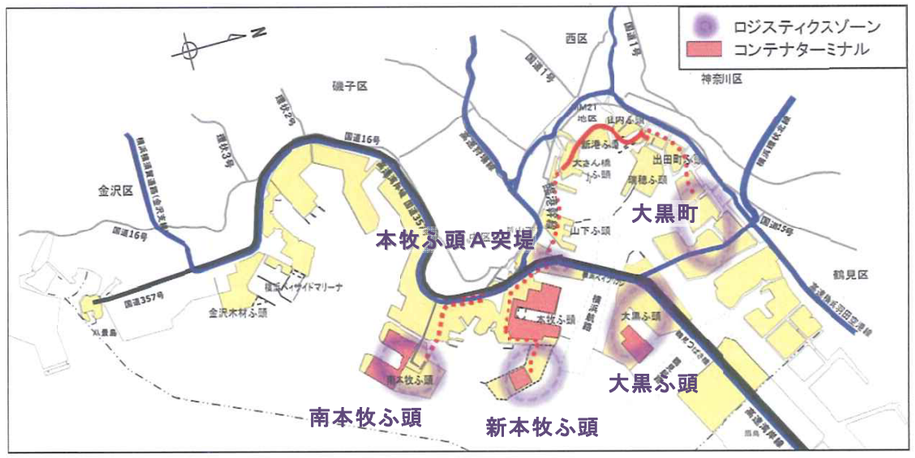
・本市全体の広域的な道路ネットワークの強化にむけた取組

・**大黒ふ頭、本牧ふ頭Ａ突堤**及び**京浜臨海部(大黒町周辺)**に、ロジスティクス機能を集積

・**新本牧ふ頭**と**本牧ふ頭のコンテナターミナル**直背後に、ロジスティクス関連用地を配置

・物流施設の再編・高度化等を促進するため、国の補助制度等を活用

■図 3-2 ロジスティクス機能の強化（横浜港港湾計画資料(その１)より）




### （３）物流施設の立地動向

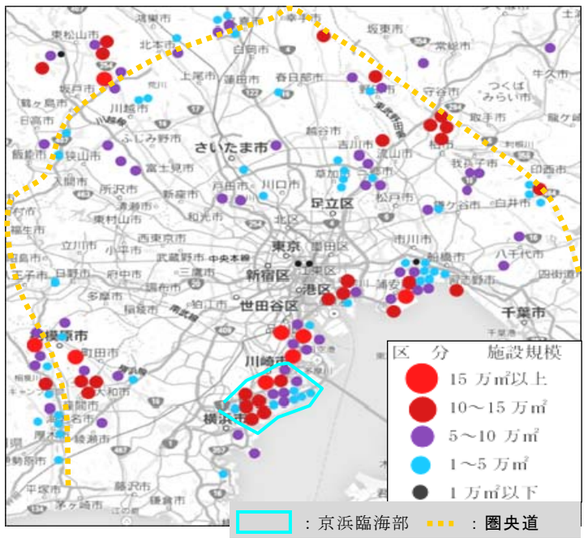
#### ア　施設の大規模化・高機能化

・近年の物流業界には、既存倉庫の老朽化、流通加工や情報システム化への対応、物流部門のアウトソーシング化やコスト削減など様々な社会的要請が働き、新たに建設される物流施設が大規模化・高機能化する傾向にある。

#### イ　立地場所の傾向

・近年の物流施設は、高機能かつ大規模であるという特性を生かすべく、高速道路のインターチェンジ付近へ立地する傾向が強い。特に首都圏では東京湾岸部、圏央道沿線の立地が好まれる。（図 3-3）

・横浜市においては、2017 年３月に横浜環状北線が整備され、2020 年には北西線が開通することで内陸部との連絡性がさらに向上し、施設進出の需要が高まることが予想される。




■図 3-3 過去 10 年間に立地した大型物流施設（横浜市調査）

## 【２．京浜臨海部における動向（ミクロ）】

### （１）京浜臨海部の取扱貨物

・京浜臨海部の公共埠頭は大黒ふ頭、出田町ふ頭、瑞穂ふ頭の３つがある（貨物取扱量等については表 3-3 参照）。３埠頭の貨物取扱量の合計は横浜港全体（約 1.1 億ｔ）の 18.6%を占め、その大部分は大黒ふ頭によるものである。

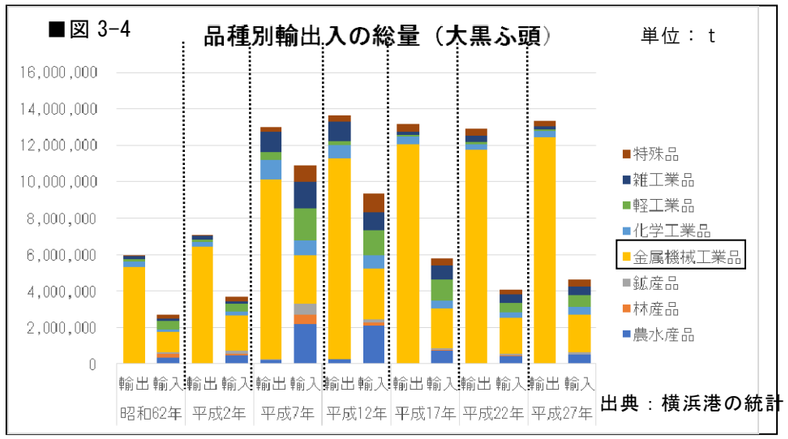
≪大黒ふ頭の外貿貨物≫

・一般貨物が大半（70.9%）を占める。

・平成７年以降、輸出はほぼ横ばいだが、輸入量は減少している。（図 3-4）

・品種別で見ると、輸出・輸入ともに金属機械工業品(完成自動車、自動車部品、産業機械など)が最も多い。（図 3-4）

■図 3-4　品種別輸出入の総量（大黒ふ頭）　単位：ｔ




出典：横浜港の統計

・特に完成自動車は横浜港最大の輸出品目であり、大黒ふ頭の完成自動車取扱いは(1,030 万ｔ)横浜港輸出量全体(3,159 万ｔ)の約３割強を占めている。

・大黒ふ頭は東日本第一の完成自動車の輸出拠点で、船便も多く荷主の人気が高いが、専用の保管施設がなく、保管場所がふ頭内の地面に限られているため、スペース不足が課題となっている。

### （２）物流施設の立地動向（図 3-5）

#### ア　概況

・京浜臨海部には物流施設・倉庫が多数存在する。特に、臨港地区内では**大黒ふ頭、大黒町、安善町**、臨港地区外では**守屋町、生麦**への立地が多く見られる。

・京浜臨海部の物流施設は横浜港の主要ふ頭である本牧ふ頭、南本牧ふ頭及び大黒ふ頭と高速道路等で結ばれ、横浜港の物流機能の一部を担っている。

・保税機能を備えた物流施設も多数存在し、輸出入貨物の通関やトランシップにおいて活用されている。

≪保税地域≫

輸出入貨物にかかる関税の徴収が一定期間留保される地域で、外国貨物の検査や積卸しのための一時的な蔵置や、中継貿易や加工貿易の促進のために設けられる。京浜臨海部では、大黒ふ頭の一部が指定保税地域に、133 か所の物流倉庫・工場が保税蔵置場に、４か所の工場が保税工場に、横浜港国際流通センターが総合保税地域に指定されている。

#### イ　近年の立地動向

・直近約 10 年間(2005～2015 年)では、新たな物流施設が 15 棟立地し（11 棟は延床面積が５万㎡以上）、エネルギー産業や製造業など工場等の跡地への進出が多く見られる。

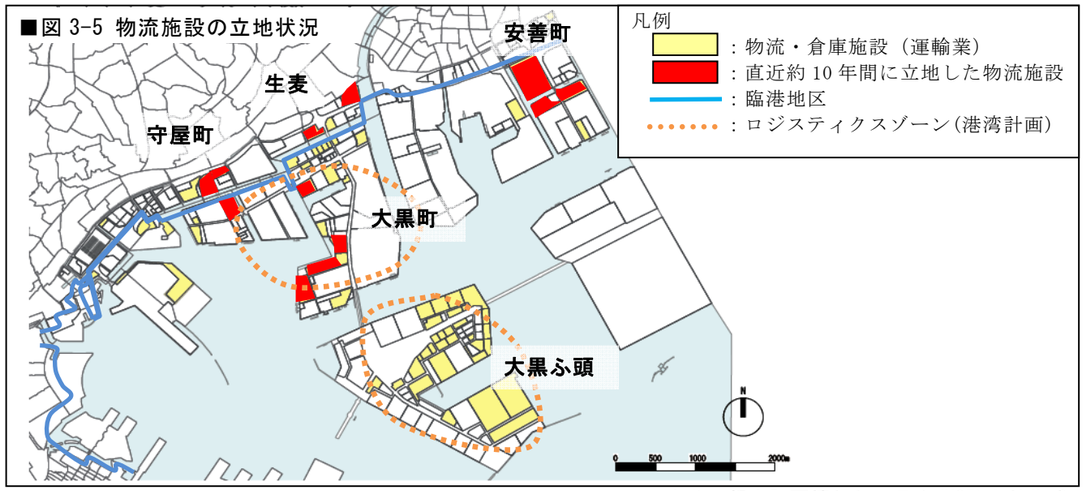
・物流の拠点である横浜港に近接し、高速道路への接続も良く、背後地に大消費地である首都圏を抱え、さらには羽田空港にも近接していることが、立地の進んでいる要因と考えられる。

#### ウ　立地誘導の必要性

・港湾計画でロジスティクスゾーンに位置付けられた地区では新たな施設の立地がみられるものの、老朽化が進んでいながら更新されていない施設や、計画されたロジスティクスゾーン以外での立地が進んでいる状況なども見られる。（図 3-5）

・物流施設の立地にあたっては、臨港地区外であっても、横浜港の港湾機能強化につながるようなものであることが望ましい。また、産業や研究開発の拠点である京浜臨海部における土地利用のバランス、さらには周辺の交通に与える影響などを考慮しながら、誘導を図っていく必要がある。

■図 3-5 物流施設の立地状況




出典：都市計画情報システム(H25)より作成

### （３）雇用の確保

・物流施設には流通加工など多くの人手を必要としており、新たな雇用を生む側面をもっている。

・大黒ふ頭をはじめとした駅から遠い物流施設への通勤手段は主にバスであるが、路線バスの本数が少ないことなどが従業員確保に支障を生じているという声も聞かれる。

## 【３．目指すべき方向性】

### （１）横浜港の一層の国際競争力強化を図る。

・港湾物流の拠点となっている大黒ふ頭の輸出入機能の強化を図る。特に、横浜港の最大の輸出品目である完成自動車などの輸出基地としての機能強化を図る。

・物流機能については、国際コンテナ戦略港湾として国際競争力の強化を図るため、流通加工や高度なロジスティクス機能の導入、国の補助制度を活用した既存施設の更新、運送機能の連携、港内全体の連携を高める情報システムの導入など、様々な取組により、港湾機能強化を図る。

### （２）物流施設の立地が適正かつ計画的に行われるよう誘導を図る。

・臨港地区内外での港湾物流施設の立地は、産業や研究開発の拠点である京浜臨海部における土地利用のバランス、高速道路などの広域道路ネットワークによる交通利便性などの観点を考慮しながら誘導する。

・臨港地区外における陸々間の物流の立地に際しては、当該地域に立地する必要性や横浜の経済に与える効果などを見極めながら誘導する。

### （３）雇用の確保が図られるよう、通勤環境や就業環境を充実させる。

# ４．交　通　（都市施設）

## 【１．横浜を取り巻く交通環境】

・**道路**は、国内の高速道路等の幹線道路整備は、計画延長約 14,000km の内、約 8 割が開通済(H29.3 末)となり首都圏においても、「３環状」などの整備が着実に進み、圏央道は約 9 割がつながった(H29.2)。
・**新幹線**は、着実に国内にネットワークを広げ、旅客輸送量も 3.57 億人/年に増加し(H26 年度)、平成 39 年にはリニア中央新幹線の開業(品川～名古屋区間)が予定されている。
・**鉄道貨物輸送**は、1990 年代まで輸送量が大きく減少したが近年は穏やかな増加傾向となっている。また、1980 年末にはコンテナ輸送が車扱い輸送を逆転し、その後鉄道貨物輸送の主流となる。
・**羽田空港**は、平成 22 年に再国際化となり、26 年 には国際線旅客ターミナルビルを拡張。

## 【２．京浜臨海部の交通（　鉄　道　）　】

### ■鶴見駅の中距離電車停車

**【整備目的】**
・鶴見駅は、バス運行により駅勢圏が広く、ＪＲ鶴見駅・京急鶴見駅で約 11 万人の駅利用者があり、京浜臨海部へアクセスするＪＲ鶴見線とも接続するターミナル駅である。
・東京方面などの広域的なアクセスはＪＲ京浜東北線に限られ、交通政策審議会でも中距離電車の停車に向けホームの新設が位置づけられている。

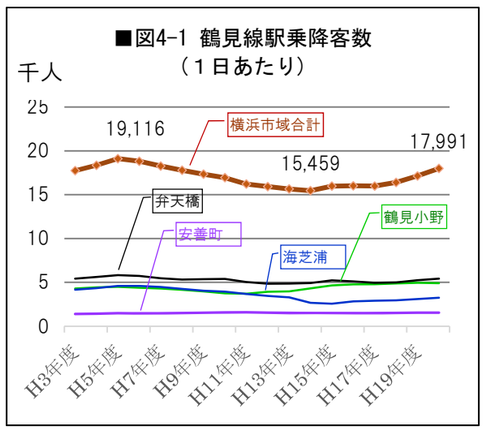
**【現状】**
・神奈川東部方面線の相鉄・ＪＲ直通線が、相鉄線から羽沢駅(仮称)を経由して貨物線の路線を利用して新宿方面に新たな路線として運行するが、その路線上に新たなホームの整備の可能性についてＪＲと検討中。

**【目指すべき方向性】**
・東京方面への速達性を高めターミナル機能の強化を図るため、ＪＲ鶴見線等の利用者の増加策等ともあわせて整備に向けた検討を進める。
・中距離電車停車とあわせて、羽田空港に直結している京急鶴見駅とＪＲとの連絡機能の強化を図る。

### ■JR鶴見線の利便性向上

**【整備目的】**
・ＪＲ鶴見線は、京浜臨海部の発展と共に地域へのアクセスとして整備されてきた路線であり、京浜臨海部への重要な交通手段である。また、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定を受けている末広区域への玄関口ともなる。

**【現状】**
・利用者数は、高度成長期から減少しているが、平成３年以後の調査では、平成 14 年度を最小とし緩やかに増加（**図 4-1**）。
朝夕のラッシュ時には、運行本数は多いものの非常に混雑している（11 本/ピーク時）。
一方、日中は、運行本数が少なく乗車率も低い（３本程度/時）。
・平日ラッシュ時の混雑改善、企業に来訪する方々の利便性や、子育て世代の時差出勤に対応した運行などが求められている。また、駅舎の老朽化なども課題である。

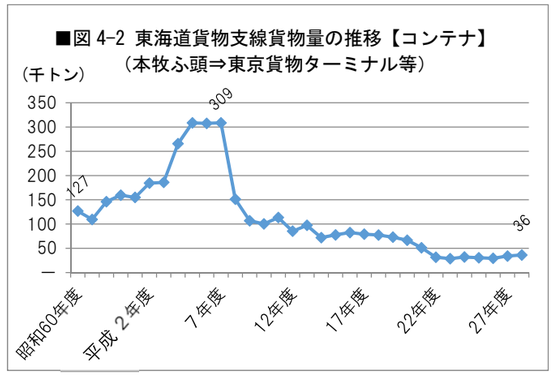



**【目指すべき方向性】**
・利用者ニーズにあわせた運行計画の見直しに向けた調整を進めるとともに、“新しい都市空間”の形成等の土地利用誘導による利用者の増加にあわせて、車両の増加や施設の更新など、ハード面での検討も進めるなど、段階的に取り組んでいく。

### ■東海道貨物支線の貨客併用化

**【 整備目的 】**
・東海道貨物支線を活用（一部区間は路線を新設）して、みなとみらい地区等の都心臨海部と京浜臨海部を経由して、品川・東京テレポートを結ぶ、広域鉄道ネットワーク路線として交通政策審議会（H28.4）で位置づけられている路線である。

**【 現　状 】**
・当路線の貨物量は平成７年度をピークに減少(**図 4-2**)
・京浜臨海部においては、貨物線が廃線区間もあり、鉄道貨物の需要はほとんど無い状況である。
・京浜臨海部を通過する区間は、概ね新設区間となり、今後の土地利用との整合を図る必要がある。



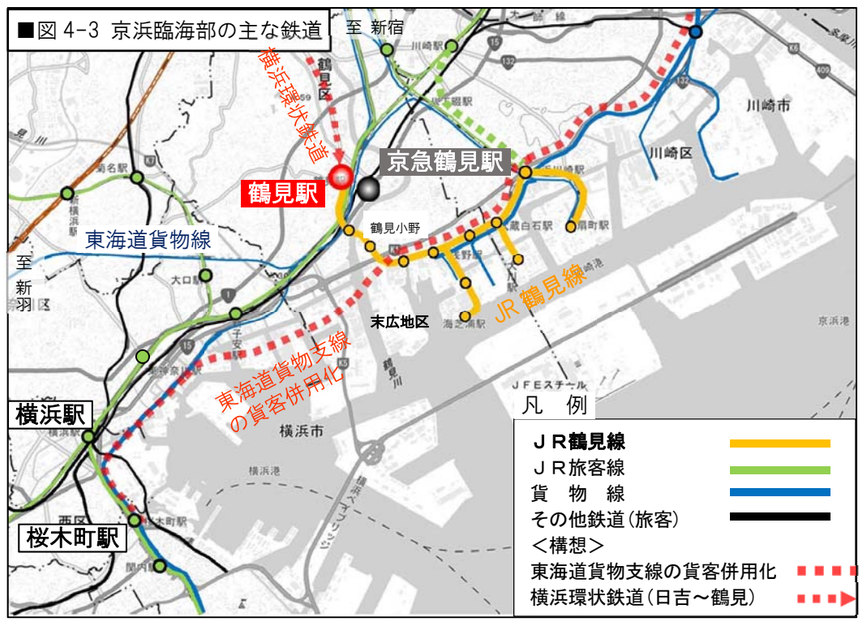

**【目指すべき方向性】**
・今後の土地利用など将来の需要予測を踏まえ長期的な検討を要する路線である。また、多くの自治体とも協調して事業性の確保につながる需要の創出も不可欠な路線となっている。

### ■横浜環状鉄道の新設(日吉～鶴見)

**【整備目的】**
・「鶴見～日吉～中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街」の横浜市内の主要地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上、交通不便地域の解消を図る交通政策審議会で位置づけられた路線。
・京浜臨海部には、職住近接などの効果も期待できる路線。

**【現状】**
・「日吉～中山（市営地下鉄グリーンライン)」間は整備済み。整備効果・事業性について継続的に検討中。

**【目指すべき方向性】**
・京浜臨海部の交通需要を喚起する土地利用など、まちづくりとも連携しながら長期的な視点で検討を進める。



# ４．交　通　（都市施設）

## 【２．京浜臨海部の交通（　道　路　）　】

### ■自動車専用道路（横浜環状北線）

**【整備目的】**

・首都高横羽線と第三京浜を結ぶ道路であり、京浜臨海部から市内陸部へのアクセス性が向上する。

・平成 32 年に開通予定の北西線の整備により、東名高速道路や圏央道などとの広域道路網が形成され、関東内陸部をはじめ全国へのアクセスが飛躍的に向上する。

**【現状】**

・平成 29 年３月に供用済みである。北西線を整備することにより、国際コンテナ戦略港湾である横浜港と内陸部の連絡が強化され、横浜港の国際競争力が一層強化される。

### ■臨港幹線道路

**【整備目的】**

・ふ頭間を連結する幹線道路で、京浜臨海部の新子安大黒線から計画中の新本牧ふ頭までの全長約 12km の道路であり、各ふ頭へのアクセス性向上（時間短縮）と、市街地部の渋滞解消が期待される。

・国道 357 号線などとも併せて横浜港の主要なふ頭を連絡するネットワークを形成し、京浜臨海部に立地する企業活動や物流の効率化に寄与する道路である。

**【現状】**

・「瑞穂ふ頭～新港ふ頭」の 3.2km が供用のうち、「山内ふ頭～瑞穂ふ頭」が暫定整備である。

・「瑞穂ふ頭～新子安大黒線（恵比須町）」が未整備となっている。

**【目指すべき方向性】**

・立地する企業の企業や物流機能の強化に資する道路であり、沿道の土地利用や現道の交通状況などを踏まえ整備に向けた検討を進める。

### ■幹線道路の整備

#### (1)国道 357 号線（東京湾岸道路）

**【整備目的】**

・湾岸地域に立地する都市の機能の効率化に寄与し、産業･経済の発展を支える道路で、横須賀から富津までの延長約 160km の幹線道路である。

・国際コンテナ戦略港湾や国際空港を支えるネットワークとして、物流の効率化に貢献する道路であり、本市の港湾戦略においても重要な道路として位置付けている。

**【現状】**

・京浜臨海部区間は、ベイブリッジ区間が平成 16 年、本牧地区が 28 年にそれぞれ供用し、大黒ふ頭から扇島までの区間が未整備となっている。

・川崎市以東の区間は多摩川トンネルが工事着手に向けた地質調査が実施された（H28 年）。川崎市の東扇島～浮島間の川崎航路トンネル区間は、未整備の状況である。

**【目指すべき方向性】**

・国際コンテナ戦略港湾である京浜３港を結ぶ一般道であり、横浜港にとっても物流機能の効率化に資する重要な道路であるとともに、羽田空港へのアクセスも向上する道路である。整備に向け川崎区間や東京区間の進捗状況を踏まえながら国との調整が必要な路線である。

#### (2)臨海部と既成市街地を連絡する交通軸線となる道路（4つの軸）

**【整備目的】**

・臨海部と既成市街地の連絡を強化する道路であり、ヒト・モノの移動の重要な交通インフラである。

・災害時における京浜臨海部からの主要な避難経路として重要な役割を果たす道路でもある。

**【現状】**

・「新子安・恵比須軸」が横浜環状北線整備と併せて岸谷・生麦線が整備され国道１号線まで開通した。これにより、４つの軸が概ね移動できる状況となった。

・「東神奈川・瑞穂軸」では、ＪＲ交差部の整備が困難であり、接収されている瑞穂ふ頭の将来に向けた土地利用と整合した整備が必要がある。

**【目指すべき方向性】**

・各地区の土地利用状況等と併せた環境等の整備が必要である。

「東神奈川・瑞穂軸」：瑞穂ふ頭の土地利用や必要な交通能力に応じた整備（改良）

「新子安・恵比須軸」：新たな土地活用や研究開発機能の集積地に応じた環境整備

「生麦・大黒軸」　　：物流機能集積などと併せて交通量に応じた整備

「末広・大黒軸」　　：将来の土地利用など交通需要に併せて利便性の高い整備（クランク解消等）

### ■鶴見臨海幹線道路

**【整備目的】**

・本路線は、臨港幹線道路など接続し、川崎市域の京浜臨海部などと広域的に結ぶことにより、横浜・川崎両市の京浜臨海部地域内を一体的に横断する道路で、構想段階の路線である。

・なお、川崎区間側は、産業道路のバイパスである「殿町夜光線の延伸」と接続する。

**【目指すべき方向性】**

・川崎市側との連続性を考慮しつつ､沿道土地利用を踏まえ､整備の必要性も含め長期的な検討が必要である。

### ■地区内道路

**【目指すべき方向性　】**

・産業の転換等による、新たな土地利用による面整備と併せて、幹線道路へのアクセス道路の整備を一体的に検討する。

■図 4-4 京浜臨海部の主な道路

# ４．交　通　（都市施設）

## 【２．京浜臨海部の交通（　バス等、新たな交通　）　】

**【整備目的】**

・京浜臨海部は、横浜駅、鶴見駅、新子安駅から各地へのバスによる移動が主な手段である。

**【現状】**

・京浜臨海部のバス運行状況は、以下の路線がある（図 4-5）。

| 運行区間 | | 所要時間 | ピーク時本数 | 日中本数（時間）9:00～16:00 | 1 日の本数 |
|---|---|---|---|---|---|
| 発 | 着（方面） | | | | |
| 横浜駅 | 大黒ふ頭方面 | 約 25 分(急行) | 11 本(7 時台) | 0～1 本 | 33 本 |
| 鶴見駅 | 大黒ふ頭方面 | 約 30 分 | 6 本(7 時台) | 1～2 本 | 38 本 |
| | 横浜さとうのふるさと | 約 20 分 | 9 本(7 時台) | 2～4 本 | 72 本 |
| | ふれーゆ | 約 15 分 | 13 本(8 時台) | 4～10 本 | 115 本 |
| | 安 善 町 | 約 15 分 | 3 本(7 時台) | 2 本 | 38 本 |
| 新子安駅 | 恵比須町・宝町方面 | 約 15 分(宝町) | 5 本(7 時台) | 1～2 本 | 35 本 |

・京浜臨海部の各地区の多くの路線が、朝夕の通勤時間帯等は混雑し、日中の本数が極めて少なく利便性が低い。このため、通勤時間帯の変動などに対する利便性が低い。

・特に、大黒ふ頭へのバス路線は、通勤時間帯の混雑が激しく、更には、季節的に変動する輸出入貨物への対応が困難な状況でもある。

・一部の企業では、自己所有のバスや民間バスを借り上げ運行するなど、通勤環境改善に取り組んでいるが、費用の課題など、十分な対応ができていない状況にある。

**【目指すべき方向性】**

・通勤時の混雑緩和や新たな需要に対して、バスの利用実態に応じた輸送力強化（例えば、連節バスの導入など）、柔軟なバス運行について検討する。

・自己所有バスなどの既存ストック活用やシャトルバスの共同運行など、企業間で連携して通勤環境等の改善を図る。

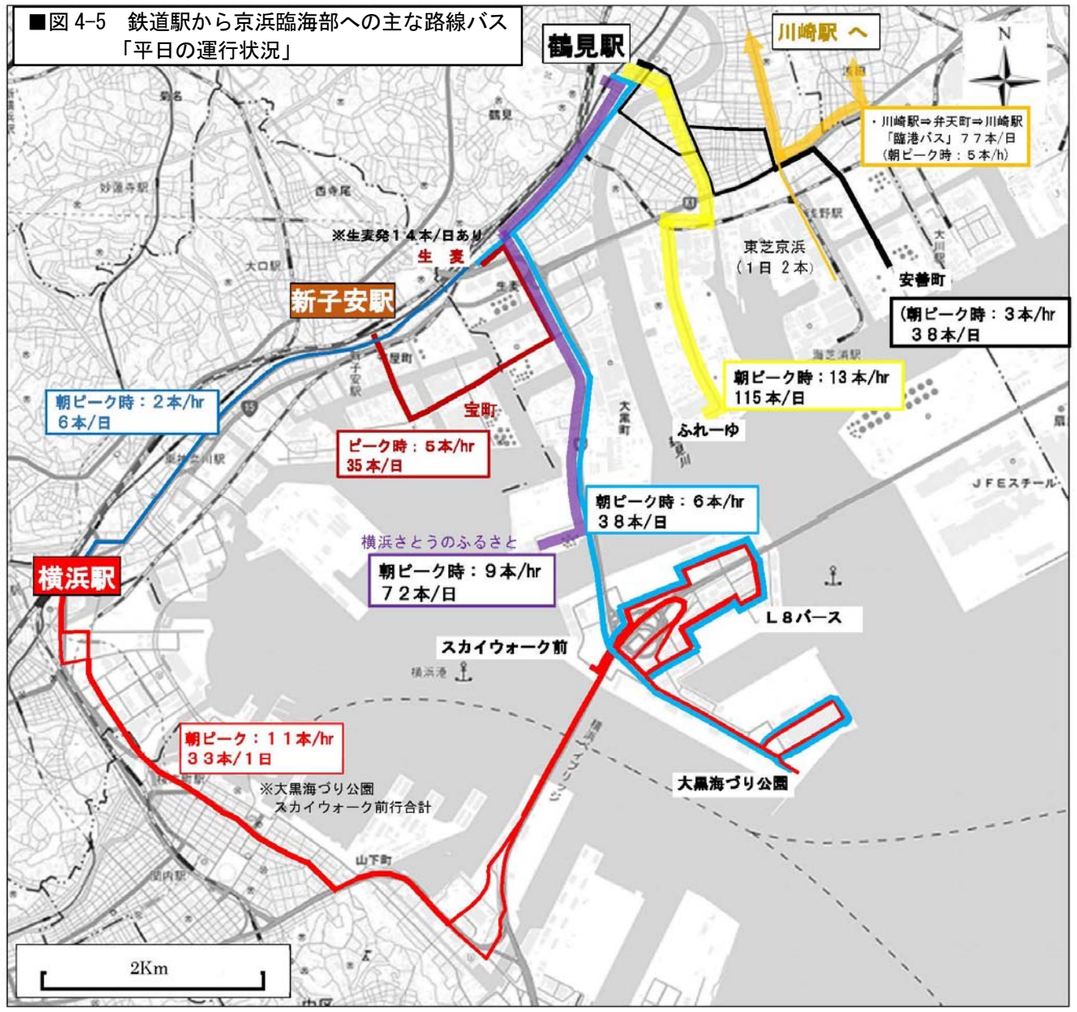
・地区内の移動手段として、ＡＩやＩｏＴなど、新しい技術を取り入れた（AI バス運行など）効率的な移動手段の導入を検討する。

・新たな取組等に対しては、社会実験など含め、企業とも連携しながら推進する。

自動運転バス（金沢動物公園）

チョイモビ ヨコハマ

■図 4-5　鉄道駅から京浜臨海部への主な路線バス「平日の運行状況」




## 【 その他都市施設　】

**【現状】**

・京浜臨海部には、水再生センターや汚泥資源化センター、焼却工場、各種産業処理施設など、都市活動を営む上で市街地部への立地が困難な公共公益施設等（都市施設）が立地している。

**【目指すべき方向性】**

・都市活動に必要な公共公益施設等の立地について、道路状況や土地利用などを考慮して導入の検討をする。

# ５．環境・エネルギー

## 【１．概観・課題（マクロ）】

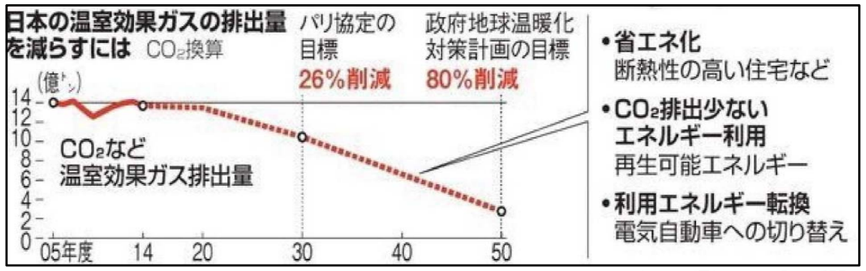
＜温室効果ガス（ＣＯ２等）＞

### （１）国際的な CO2 削減の目標

平成 28 年（2016 年）11 月にパリ協定が発効し、世界全体及び各国の削減枠組みが合意された。日本ではこれを受け、「地球温暖化対策基本計画」を閣議決定。温室効果ガスを 2030 年度に 26%、2050 年度に 80%の削減目標が示された。

今世紀後半に温室効果ガスの人為的排出と人為的吸収を均衡させる「実質ゼロ」（いわゆる脱炭素）との目標も示された。

こうした政策的な目標が掲げられるなか、企業経営の面でも、ESG 投資（環境（Environment）、社会（Social）、企業統治（Governance）に配慮している企業を重視・選別して行う投資）やグリーンボンド（環境問題対策のために発行される債権）の普及に見られるように、環境に配慮した経営の重要性が高まっている。

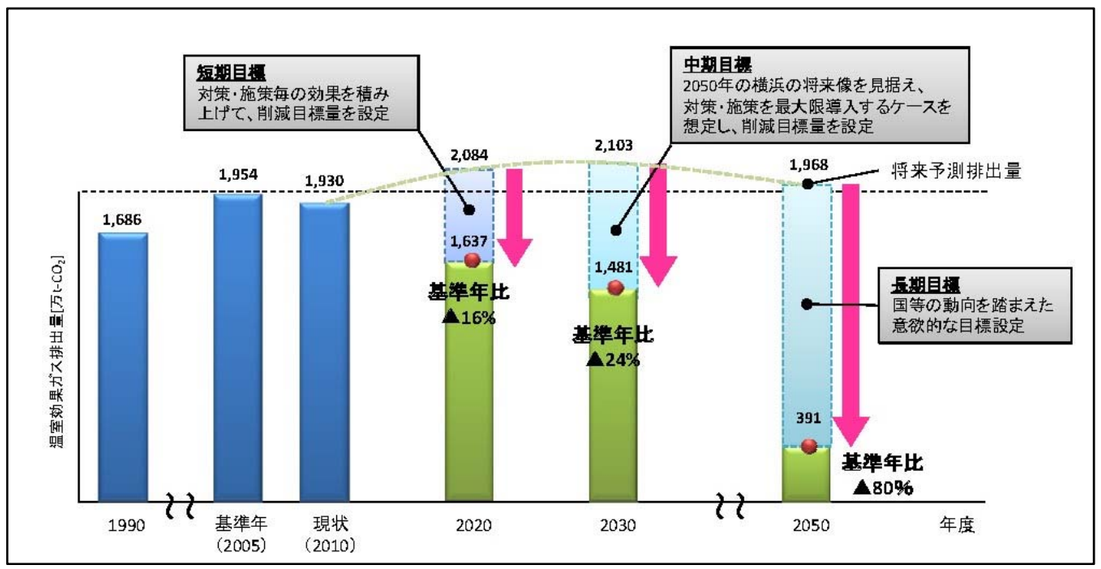



出典：環境省、朝日新聞

### （２）横浜市の温暖化対策

横浜市では、平成 26 年（2014 年）３月に横浜市地球温暖化対策実行計画を改定し、横浜市域から排出される温室効果ガスの総排出量を 2020 年度までに 16%、2030 年度までに 24%、2050 年度に 80%（いずれも 2005 年度比）削減するとしている。

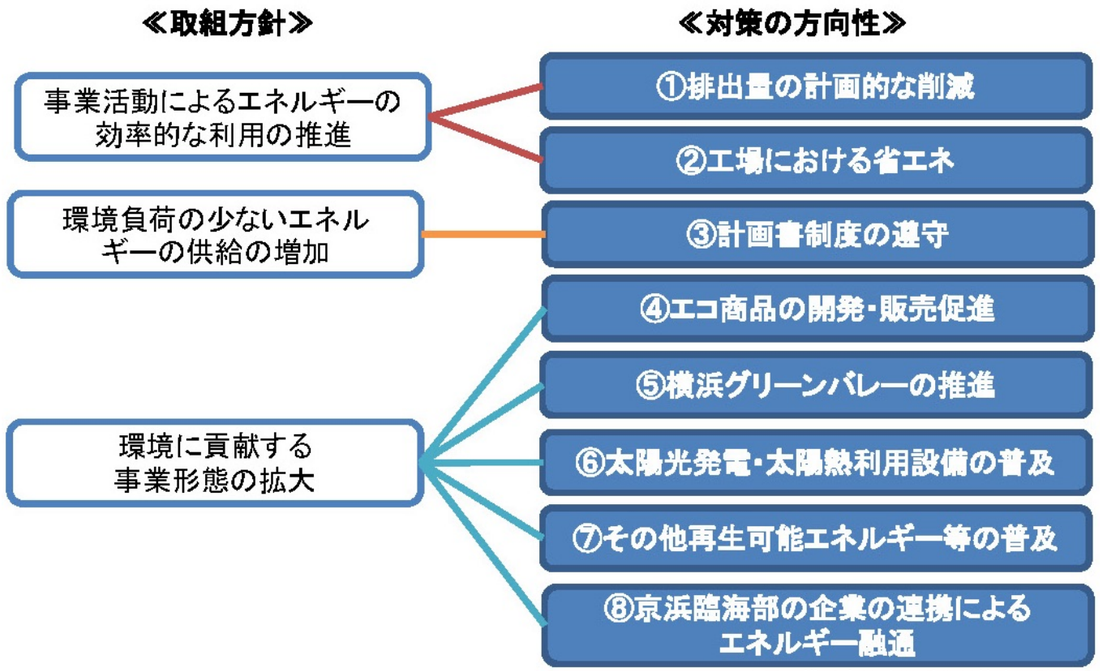
■温室効果ガス排出削減イメージ




### （３）地球温暖化対策実行計画での京浜臨海部の位置づけ

地球温暖化対策実行計画では、産業・エネルギー転換部門の取り組み方針として、以下の３つを掲げている。このうち、「環境に貢献する事業形態の拡大」において、京浜臨海部の企業の連携によるエネルギー融通が対策の一つとして期待されている。

■産業・エネルギー転換部門の取組方針及び対応する対策の方向性




出展：横浜市地球温暖化対策実行計画

＜緑　化＞

工業は日本の経済発展を支えてきた一方、公害等の社会問題も発生させてきた。近年、社会的な環境への意識の高まりにより、工業においても、緑地等の面で周辺環境との調和が求められるようになった。また、現在では、就業者にとっての環境向上への要請も高まっていることから、京浜臨海部においても、緑地整備の必要性が高まっている。

### （１）工場立地法

工場立地法では、工場立地の段階から周辺の生活環境との調和を保つ基盤を整備し、公害の発生をしにくくする体制を整えさせることにより、早い段階での生活環境の保全を図ることを目的として、一定以上の規模の工場において緑化割合を定めている。緑化面積割合は 15～25%で、対象は以下のとおりである。

| | |
|---|---|
| 業種 | 製造業、電気・ガス・熱供給業者(水力、地熱及び太陽光発電所は除く)用 |
| 規模 | 敷地面積 9,000 平方メートル以上　又は　建築面積 3,000 平方メートル以上 |

### （２）緑の環境をつくり育てる条例

緑の環境をつくり育てることにより、横浜を健康的でうるおいといこいのある住み良い都市とするため、地上部への緑化だけでなく建築物の屋上や壁面など様々な緑化手法を取り入れることや、新たに一定規模以上の建築行為を緑化の対象とすることで、街の緑を増やしていくことを目指している。

# ５．環境・エネルギー

## 【２．京浜臨海部の動向等（ミクロ）】

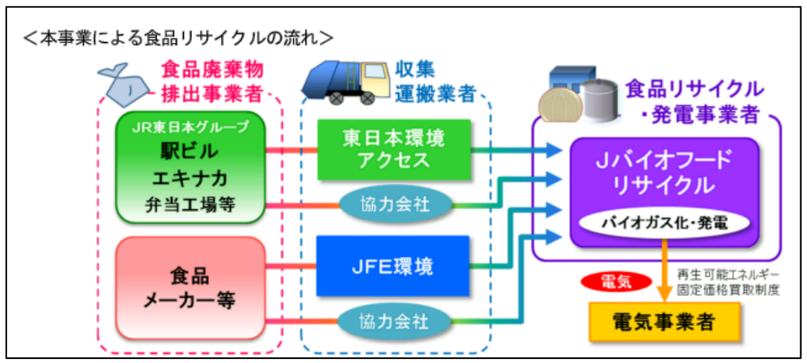
＜温室効果ガス（ＣＯ２等）

市と企業の連携により、自立型水素燃料電池システムの実証導入や、ハマウィングを活用した水素サプライチェーンの構築、地域内の企業間エネルギー融通を図る等、先進的な取組の実証事業を進めている。

●その他個別の事例など

〇食品廃棄物をメタン発酵処理する過程で発生するバイオガスを利用した発電施設の建設

（JFE エンジニアリング・JFE 環境・JR 東日本・東日本環境アクセス）




（出典：JFE エンジニアリング　発表資料）

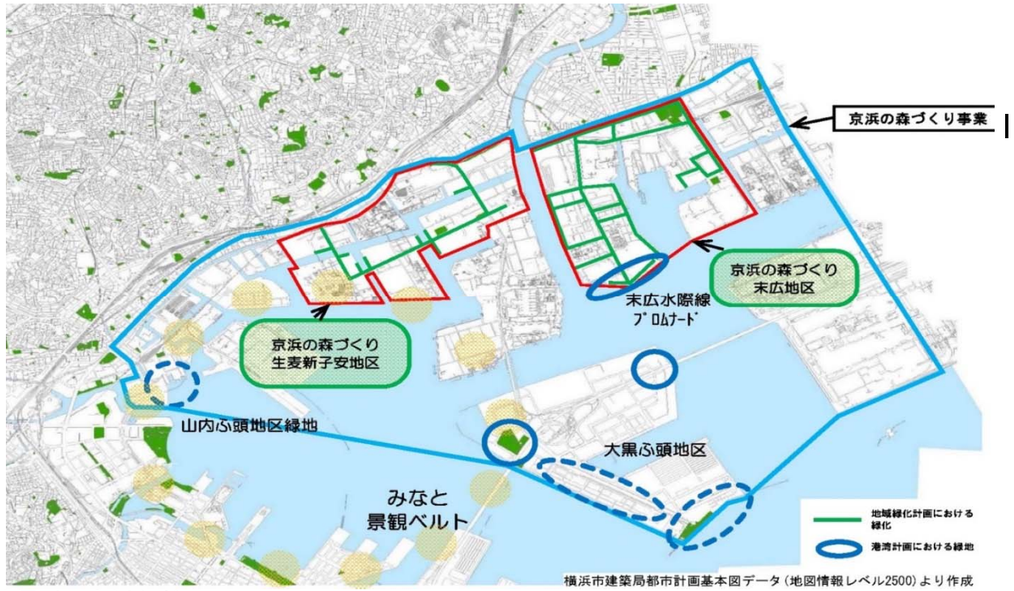
〇発電用機材の交換によるエネルギー効率の向上（東京電力横浜火力発電所）

（出典：東京電力プレスリリース）

＜緑化（市民にひらかれたうるおいある空間形成）＞

京浜臨海部における企業緑地や市民に開放されている施設を、地域の財産ととらえ、公共の緑や水辺などと合わせて、企業、市民等が協働して緑化活動を展開し、次世代にも引き継いでいく緑のまちづくりを目指して、京浜の森づくり事業を行っているほか、各企業が個々に緑地やビオトープを整備するなどの活動も行っている。

一方、水際線や運河では維持管理の不足等により、美観が損なわれている場所もあり、課題となっている。




●その他個別の事例など

・「トンボはドコまで飛ぶかフォーラム」

⇒ビオトープを活用した、企業と市民が連携を深める取組や干潟の実証実験による取組により、地域における生物多様性の形成が図られている。

・企業内緑地の例

⇒麒麟麦酒横浜工場では、ビオトープを含む公開緑地（右写真）の整備を進めており、地域のうるおいや就業環境の向上に資するだけでなく、生物観察会などの企画を通じ、地域交流の場としても機能している。

麒麟麦酒横浜工場のビオトープ

## 【３．目指すべき方向性】

（１）再生可能エネルギーの利用促進や、地域におけるエネルギー効率化の推進を通じ、温室効果ガスの削減に貢献する。

（２）エネルギーのクリーン化・効率化を進めるとともに、産業振興の面からも、製造設備等各種設備の更新や環境技術の向上、革新的な技術の振興を図る。

（３）地域イメージや就労環境、生物多様性の維持発展という観点から、効率的かつ効果的な緑の拠点や軸の形成をめざし、整備主体の負担に配慮しつつ、企業の敷地内緑地や公的なオープンスペース、水辺を効果的に連携させ、整備を進める。

# ６．防　災

## 【１．被害想定と防災計画等（マクロ）】

### （１）大規模化する地震災害と大型化する台風等の風水害による被害想定（表 6-1）

・首都直下地震（Ｍ７クラス）や南海トラフ地震（Ｍ８～９クラス）といった巨大地震が 30 年以内に 70％程度の確率で発生すると予想されている。

・**地震動**は最も被害が大きい「元禄型地震」で、京浜臨海部のほぼ全域にわたり震度６強、一部最大震度７と想定されている。

■表 6-1 本市の想定地震

| 地震名 | 説　　明 |
|---|---|
| 元禄型関東地震 | 相模トラフ沿いを震源とするマグニチュード 8.1 の地震 |
| 東京湾北部地震 | マグニチュード 7.3 の首都直下地震 |
| 南海トラフ巨大地震 | 東海地震を包括したマグニチュード９クラスの地震 |
| 慶長型地震 | 津波被害の検討対象地震<br>神奈川県の「平成 23 年度津波浸水想定検討部会」で設定したマグニチュード 8.5 の地震 |

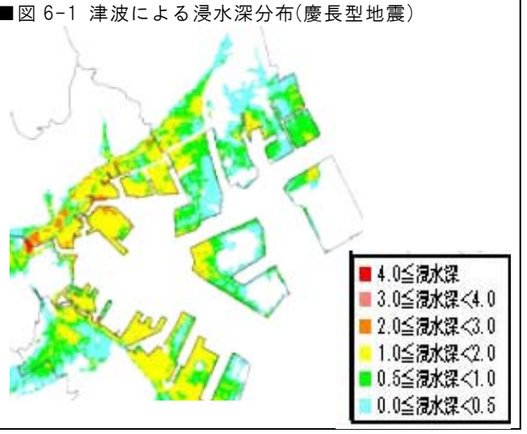
・**液状化**は、「元禄型地震」において「液状化危険度が高い」と想定される。

・**津波**は、発生確率はきわめて低いものの、横浜市に最大クラスの津波被害を引き起こす想定地震である「慶長型地震」による被害想定では、大黒ふ頭の一部を除きほぼ全域で浸水が想定される。(図 6-1)

・**高潮**は、伊勢湾台風が当時と同じ角度で東京湾を直撃した場合を想定し、高潮警戒区域図で、京浜臨海部の浸水する恐れのある区域が示されている。(図 6-2)

・**石油コンビナート等による災害**は、平常時の事故としても爆発火災や毒性ガスの拡散等が考えられるほか、地震発生の場合、長周期地震動によるスロッシング（タンク内の液体が揺動し溢流すること）や、津波による電気設備等の冠水が想定される。

■図 6-1 津波による浸水深分布(慶長型地震)




■図 6-2 高潮警戒区域図(平成 28 年３月現在)

・**地球温暖化に伴う気候変動**により、風水害等のリスクの増大が懸念されている中、温室効果ガスの排出を抑制する「緩和策」に加え、気候変動の変化に対応し被害を最小化・回避する「適応策」が求められている。（横浜市気候変動適応方針（平成 29 年６月策定））

### （２）上位計画

**ア　横浜市防災計画（震災対策編）**［平成 29 年修正］

大規模地震による建物等の倒壊、火災、津波、液状化、ライフラインの寸断、帰宅困難者の発生などを想定した総合的な計画。人的・物的被害を最小限に抑えるため、自助・共助・公助による減災、災害医療や物資の緊急輸送、被災者支援により早期復興を図ることなどを目標とする。

**イ　横浜市防災計画（風水害対策編）**［平成 28 年修正］

水害、高潮、土砂災害及び風害に関する計画。特に臨海部の護岸については、再開発の実施等に合わせ、嵩上げ等を行うよう指導・要請を行うとしている。

**ウ　東京湾沿岸海岸保全基本計画［神奈川県区間］**［平成 28 年変更］

津波、高潮、越波、海岸浸食などの災害から海岸を保全するための計画。東京湾内は地形ゆえに高潮の影響を受けやすく、また海岸保全施設において老朽化の進行や耐震性などに課題があることから、施設の計画的な整備を図っていくこととしている。

**エ　横浜市石油コンビナート等防災対策編**［平成 29 年修正］

石油コンビナート等災害防止法及び神奈川県コンビナート等防災計画に基づき、平常時における爆発等の事故や、地震発生による二次災害を想定し、石油コンビナートの集積する京浜臨海地区と根岸臨海地区それぞれにおける本市が実施する防災体制について定めている。

## 【２．京浜臨海部における現状と課題（ミクロ）】

### （１）震災対策

**ア　立地企業の役割**

・企業の防災は「自助」が原則である。震災対策条例により、防火管理者を定める義務のある企業等は防災計画の作成、防災訓練の実施、防災組織の設置などが義務付けられている。

・京浜臨海部の企業が市の設置する防災関連施設を利用することは、これらが産業道路よりも陸側に存在するため困難である。

・また社会全体の復旧のため、できる限り事業活動を継続・早期再開することが求められている。

**イ　企業・団体間の「共助」**

・市と一部の企業・協議会との間において、消防、応急措置、物資供給、避難場所提供、広報活動などの分野について、災害時に備えた協定を締結している。

・一部の企業間においても、津波避難などに関し、協定を結んでいる。

**ウ　橋梁、護岸等の耐震改修・老朽化対策**

・橋梁については全市的な課題として、耐震補強や老朽化対策などの随時進められている。京浜臨海部では 23 件中 17 件が対策済となっている（図 6-3）。未対策（事業中含む）のものについては民間橋梁も含め順次対策を実施していく必要がある。

・護岸は、公共のものについては危険度の高いことが確認されている箇所がある。また、民有の護岸も、古い年代に建設されたものについては同様であることが推定される。

**エ　地盤の嵩上げと液状化対策**

・平成 24 年に被害想定が発表されたこともあり、現時点では対策が進んでいない。

・液状化についても同様、埋立地を中心とした被害が想定され、地盤や建築物・土木構造物の基礎の改良が必要だが、古い建築物とその敷地では対策が進んでいないと推定される。

**オ　広域的な輸送拠点として（図 6-3）**

京浜臨海部は横浜港に面し、かつ高速道路が整備されていることから、市内陸部や首都圏他地域への物資輸送拠点の役割を担うことが期待されている。

**（ア）緊急物資輸送の物流拠点と耐震バース**

京浜臨海部では、海上輸送基地として山内ふ頭Ａ号岸壁が位置付けられているほか、大黒ふ頭（ＤＴ４～８）に耐震バースの整備計画がある。

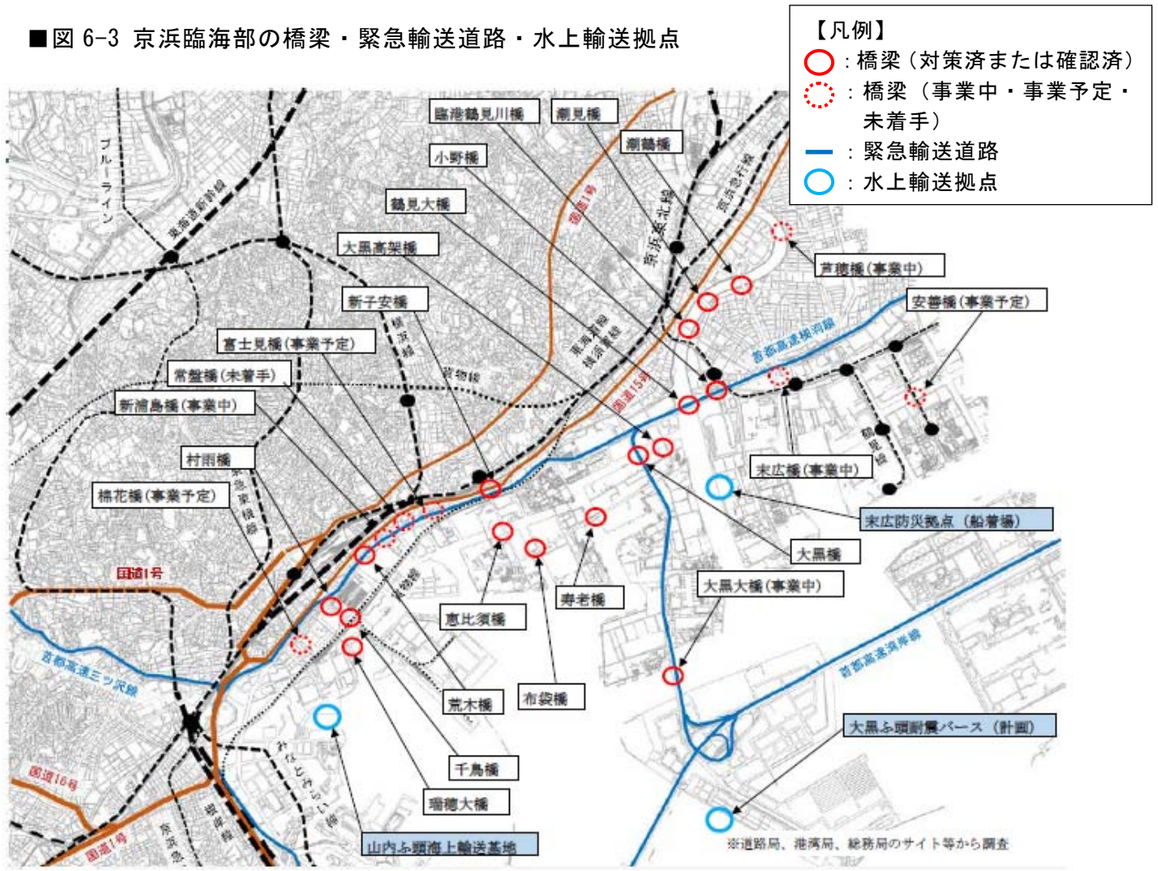
（イ）末広防災拠点（船着場）

平成 24 年、国が東京ガスに隣接する河川部に整備。大型船で海上を運んできた復旧資材・緊急物資を、鶴見川上流に運ぶ小型船へ積み替える際の中継拠点とされている。

（ウ）緊急輸送道路

地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、道路管理者等が事前に指定する路線。京浜臨海部では首都高速横羽線、湾岸線及び大黒線が第１次緊急輸送道路に指定されている。

■図 6-3 京浜臨海部の橋梁・緊急輸送道路・水上輸送拠点




（２）風水害と海岸保全対策

・平成 28 年３月に、横浜港全域が神奈川県の海岸保全基本計画において海岸保全予定区域に位置付けられており、今後、海岸保全施設の整備に向けた手続きを進めるとしている。なお、海岸保全施設（堤防、突堤、護岸等）の必要高さは標高 2.71mとなっている。

（３）石油コンビナート等災害対策

・石油コンビナート等災害対策防止法に基づき、横羽線から海寄りの区域は石油コンビナート等特別防災区域に指定されている。

・大量の石油、高圧ガス等を取り扱っている特定事業所は京浜臨海部に 23 か所存在し、それぞれが防火、耐震、地盤の液状化、津波浸水などへの対策をとっている。

・また、各事業所による自衛防災組織のほか、扇島、安善町、大黒神奈川地区に共同防災組織が設置されるとともに、行政機関等との連絡体制が整えられている。

（４）その他（防災に関する企業アンケート（H26 年に京浜臨海部活性化協議会が実施））

・回答企業の 92.2%が京浜臨海部への安全性に不安を感じている。防災対策については「避難場所を定めている」が９割に達したものの、「避難指示の出し方を定めている」「避難場所への避難訓練を実施している」は約半数で、「津波対策を定めている」は４割弱にとどまっているなど、防災対策が必ずしも十分でない状況である。

## 【３．目指すべき方向性】

地震をはじめとした各種大規模災害に備え、立地企業及び行政が連携しながら防災・減災に努め、さらに早期復旧が図れるよう、ハード、ソフト両面における対策を講じる。

（１）地震対策

・津波被害に対しては、海岸保全基本計画に基づく海岸保全施設（護岸等）の整備、地盤の嵩上げ、津波避難施設の設置等を行う。特に、建物の建て替え時や土地利用転換時などと併せた地盤の嵩上げなどを促進する。

・地盤の液状化に対しては、地形のほか、埋立地、建築物、土木構造物の竣工時期や老朽化の程度、対策に要する費用などを考慮しながら、地盤改良または建築物等の基礎改良のうち、有効かつ実現可能性の高い対策を実施する。

・工場等の建物及び設備、護岸等の港湾施設、道路・橋梁など各種構造物において、耐震性の強化・不燃化を図り、人的被害の軽減と避難経路の確保に努める。

・橋梁については、引き続き計画に基づいた耐震化対策等を実施する。

（２）風水害対策

・高潮による浸水被害については津波対策と同様、海岸保全基本計画に基づく護岸等の整備を進める。

（３）石油コンビナート等災害対策

・既に実施されている取組に基づき、事業者による自衛防災組織及び共同防災組織、行政など関係各機関が連携し、火災及び石油等の海上流出防止に努める。

（４）避難及び復旧体制

・立地企業は自らの防災計画を作成し、避難経路や避難場所の確保、物資の備蓄を行い、従業員や帰宅困難者の安全確保に努める。

・津波や高潮など、広域的な防災対策を要するものについては、企業間、あるいは地域間で地区の防災計画等を定め、行政とも連携しながら相互に協力する体制を整える。

・社会全体の早期復興のため、事業継続計画（ＢＣＰ）を定めるなど、各企業においては可能な限り事業活動を継続又は再開できるような体制を整える。

・京浜臨海部が海に面しているという特性を生かし、この地域のためのみならず広域的な輸送拠点としての機能を果たせるよう、緊急輸送道路や耐震強化岸壁などの整備・保全を図る。

# ７．新たな都市空間の形成（賑わい・イメージアップ、観光・ＭＩＣＥ、就業環境の向上）

## １．賑わい・イメージアップ

### 【１．概観・課題（マクロ）】

京浜臨海部は、国際貿易港と製造業を中心に発展してきた地域であるが、「日本や世界をリードしていく地域」としていくためには、世界や日本の各種変化に対応したイメージ形成を図る必要がある。そのためには、次のような点を意識した公民連携の取組みが重要である。

＜工場等事業所のにぎわい＞

・従来、京浜臨海部は工業をはじめとする産業のエリアであり、そこで働く従業者以外の人が立ち入ることが少なかった。一方で、世界的には、工場のイメージや社会的役割に変化が見られる。

・例えば、大手自動車メーカーのフォルクスワーゲン社が本社を置くドイツのヴォルフスブルクでは、同社の工場に隣接して「アウトシュタット」（「自動車の街」の意）という自動車をテーマにしたテーマパークが建設されている。ここでは「サステナビリティ（持続可能性）」をテーマに、自社の技術の紹介や製品アピールを行う事はもちろん、高級ホテルやレストランが併設されており、大人から子供までが楽しめる体験型の一大アミューズメント施設として、年間 200 万人の来場者を集めている。

・このように、事業者の製品や技術のアピールを行うことにより企業イメージの向上や販促につながるだけでなく、地域の賑わいにも貢献する取組みが広まりつつある。

＜地域全体の土地利用＞

京浜臨海部は、業務・商業機能のほか、中核的 MICE 拠点であるパシフィコ横浜が立地する都心臨海部と隣接しており、その境界付近には、中央卸売市場や港湾計画にもある埋め立てによる新たな土地の創出、さらには瑞穂ふ頭など、様々な可能性があることから、優れた景観を活かし都市的利用を含め立地にふさわしい土地利用が求められている。

### 【２．京浜臨海部の動向等（ミクロ）】

京浜臨海部においても、今までの工場の枠にとらわれない取組みが進んでいる。

**○麒麟麦酒横浜工場**：水上交通とセットにしての工場見学により、自社のアピールや地域の賑わい創出。

**○東京電力横浜火力発電所**：発電事業のノウハウや施設を生かし、イチゴの生産から加工・販売までを行うエコファーム事業を開始予定。

### 【３．目指すべき方向性】

（１）地域のイメージアップを図ることにより、人材確保や地域振興に寄与するよう取組みを進める。

（２）都心臨海部と京浜臨海部の結節点については、中央市場や倉庫棟の立地と合わせ、来街者を呼び込むようなにぎわいを創出する。

（３）製造業等において、工場見学や研究内容の紹介、技術の体験等をはじめ、企業が連携して取り組みを進めることにより、エンターテインメントの機能を誘導し、地域のイメージアップを図る。

# ７．新たな都市空間の形成（賑わい・イメージアップ、観光・ＭＩＣＥ、就業環境の向上）

## ２．観光・ＭＩＣＥ

### １．概観・課題（マクロ）】

**《観光》**

国では、観光を国の成長戦略の柱と位置付けており、観光立国推進基本法を制定するとともに、その実現に関する基本的な計画として観光立国推進基本計画を策定している。その後、平成 28 年３月に公表された『明日の日本を支える観光ビジョン』では、訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4000 万人、2030 年には 6000 万人にすることを目標とし、また、訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人とすることを掲げている。この方針のもと、横浜市においても、クルーズ船の受け入れ能力拡大と周辺施設整備が求められている。

**《MICE》**

ものづくり産業において国際競争力を更に高める取組として、ＭＩＣＥ等による国際的な情報発信も必要となっている。

### 【２．京浜臨海部の動向等（ミクロ）】

**《クルーズ船の受入》**

横浜市では、国のビジョン等に基づき、クルーズ船の受け入れ環境整備を行っている。この一環として、京浜臨海部に位置する大黒ふ頭では、訪日クルーズ旅客船の大型化に伴い、ベイブリッジを通過できない超大型客船の寄港のための施設整備が進められている。

**○大黒ふ頭客船ターミナルの整備**（暫定）

**《MICE》**

横浜市では「観光・ＭＩＣＥ」の推進を施策の一つとして掲げており、みなとみらい地区では、その中核となる「パシフィコ横浜」が立地しており、現在は、ＭＩＣＥ市場規模の世界的な拡大や横浜での開催需要に対応するため、延床約４万㎡の増築・平成 32 年４月の供用開始を目指して、事業に着手している。

### 【３．目指すべき方向性】

（１）大型客船を大黒ふ頭で暫定的に受け入れることとあわせて、旅客者上陸時の滞在環境や円滑な交通輸送を創造する。

（２）京浜臨海部におけるテーマの一つである「ものづくり産業」の拠点として、地域の技術や環境等の取組を世界に発信し、国際競争力を更に高める取組を進める。

## ３．就業環境の向上

### 【１．概観・課題（マクロ）】

少子高齢化・人口減が進む中で、企業が事業を進めるにあたっては、就労環境の向上が極めて重要となる。就労者にとって働きやすい、魅力的なまちづくりをすすめることで、立地企業にとって人材確保や業務効率を高めることが必要になっている。

### 【２．京浜臨海部の動向等（ミクロ）】

**＜職住近接志向への対応＞**：職住近接志向が高まる中、職場に近接した居住空間の確保や通勤時間の短縮等の対応が求められている。

**＜多様な労働力の確保＞**：少子高齢化・人口減が進み、労働力確保が課題となる中、女性や外国人といった人々が働きやすい環境を整備していくことが重要となっている。

**＜商店・飲食店等の整備＞**：京浜臨海部の多くは港湾計画区域内にあり、商店等の立地規制があるため、地域に所在する企業等の従業員が買い物をする場所が不足しており、改善が求められている。

**＜地域のうるおい創出＞**：地域のイメージ向上及び就業環境向上のため、美観や緑地の整備が求められている。

【「京浜の森づくり」事業による地域の企業の協力による緑化の推進】

### 【３．目指すべき方向性】

（１）京浜臨海部各エリアの交通インフラ等のアクセス性の差異をふまえた上で、既存ストックを活用したシャトルバスの共同運行やその他公共交通機関の輸送力の強化など通勤環境の向上を図る。

（２）個々の雇用者の負担分散を図りつつ、多様な働き方に対応するため、教育施設を含む子育て支援や集会室など、企業間連携によって共同した機能の確保を進め、就業環境の向上を図る。

（３）公園や緑地を効率的かつ適切に配置し、就労者の憩いの場とすることで、就労環境の向上を図る。

（４）商店や飲食店等を誘導することで、就労環境の向上を図る。