

京浜臨海部再編整備マスタープラン改定の検討状況について (第 4 回審議会報告)

1 第 4 回審議会の概要 (平成 30 年 1 月 30 日)

これまでの審議会での議論や立地企業へのヒアリングなどを踏まえ、プラン改定素案(案)を提示し、議論していただきました。

2 改定素案(案)のポイント

(1) 目標年次 (P2)

経済情勢が急速に変化するなか、企業の経済活動に大きく左右される当地区の特殊性を考慮し、20 年先の将来像を見据えながら、2030 年(平成 42 年)を目標年次とします。

(2) 京浜臨海部の 20 年後の将来像(基本目標)(P18)

多様なヒト・モノ・地域をつなげ、新たな価値を創造・発信する産業空間

(3) 4 つの基本戦略 (P19)

基本戦略 1 イノベーションを生み続ける産業振興

基本戦略 2 高効率で高度な物流の振興

基本戦略 3 高いブランド力の創出と発信

基本戦略 4 質の高い都市環境とエリアマネジメント

(4) 7 つの施策 (P20~)

施策 1 既存産業の継承・発展

施策 2 新たな成長産業の集積と多分野の融合

施策 3 国際競争力のある物流拠点の形成

施策 4 新たな魅力を創出・発信する都市空間の形成

施策 5 産業を支える交通環境等の充実

施策 6 次世代の産業空間にふさわしい環境の形成

施策 7 防災・減災の取組を促進し、災害に強い産業空間の形成

(5) 地区ごとの基本コンセプトと重点検討地区 (P37~)

新たな土地利用が見込まれる「末広町地区」、「守屋町・恵比須町地区」、「山内ふ頭周辺地区」の 3 つの地区を重点検討地区と位置付け、将来目標とそれに向けた具体的な取組を示しました。

3 第 4 回審議会での主な意見

- ・京浜臨海部は生糸貿易から始まり、その後の埋立や重厚長大の時代を経て、現在のものづくり技術に繋がっており、その歴史をしっかり見せる・発信するインパクトのある取組を加えることが必要。
- ・様々な取組が示されているが、打ち出すところを明確にし、国内外の企業が立地したい、投資したいと思わせるようなマスタープランに仕上げていくことが必要。

- ・横浜の強みをもう少し具体的に示し、世界に訴えていくようなマスタープランであることが必要。
- ・重点検討地区では、新たな目標や具体的な取組が示されており、立地企業が連携して取り組んでいけるプランになっていると思う。
- ・取組において市の役割を明確にすることが必要。
- ・市全体の課題を解決するようなことをこの京浜臨海部で受け入れる、という視点があっても良いのではないかと思う。
- ・人材育成など、人づくりの観点を加えることが必要。

4 今後のスケジュール（予定）

第4回審議会でいただいた様々なご意見を基に、年度内は、プランの改定素案を修正・確定し、その後、市民意見募集を行い、審議会を経てプランを確定していきます。

平成 29 年度内	プラン改定素案の確定
平成 30 年 4～5 月頃	市民意見募集
平成 30 年 5 月頃	第 5 回審議会（答申案）、プラン確定

【参考】

1 これまでの審議会の開催状況

- 第1回 平成 29 年 4 月 27 日：取組状況・課題の整理、検討の主な視点の審議
 第2回 平成 29 年 6 月 19 日, 7 月 7 日：東電ター、JFE エンジニアリング工場等の視察
 第3回 平成 29 年 10 月 13 日：7つの分野の「将来ビジョンの方向性」の審議

2 審議会委員名簿

都市計画	会長 森地 茂	政策研究大学院大学 政策研究センター所長
	会長職務代理者 岸井 隆幸	日本大学理工学部 教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科 教授
産業立地	真野 博司	(株)産業立地研究所 取締役相談役
	岩佐 朋子	横浜国立大学国際総合科学部 准教授
物流	二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
	井上 聡史	政策研究大学院大学 客員教授
港湾	池田 龍彦	放送大学神奈川学習センター 所長
防災	佐土原 聡	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 院長
環境・エネルギー	藤倉 まなみ	桜美林大学リベラルアーツ学群 教授
地元企業の団体の 代表者	小西 健一郎	京浜臨海部活性化協議会 会長
	小此木 歌藏	大黒ふ頭連絡協議会 会長

案

京浜臨海部再編整備マスタープラン 改定（素案）

横浜市

平成30年 月

目 次

序 「京浜臨海部再編整備マスタープラン」（平成9年2月）の改定の目的	1
■ 改定の目的	1
■ 目標年次	2
■ 計画の範囲	2
1 前マスタープラン策定と改定に至る経緯	3
1-1 京浜臨海部の沿革と前マスタープランの策定	3
1-2 20年間の経済・社会状況の変化	8
1-3 京浜臨海部の課題	14
1-4 京浜臨海部の重要性(強み)	15
2 京浜臨海部の20年後の将来像	18
3 将来像実現に向けた基本戦略と施策	19
■ 4つの基本戦略	19
■ 7つの施策	20
施策1 既存産業の継承・発展	21
施策2 新たな成長産業の集積と多分野の融合	23
施策3 国際競争力のある物流拠点の形成	25
施策4 新たな魅力を創出・発信する都市空間の形成	27
施策5 産業を支える交通環境等の充実	29
施策6 次世代の産業空間にふさわしい環境の形成	33
施策7 防災・減災の取組を促進し、災害に強い産業空間の形成	35
4 地区ごとの基本コンセプトと重点検討地区	37
重点検討地区1 末広町地区	39
重点検討地区2 守屋町・恵比須町地区	41
重点検討地区3 山内ふ頭周辺地区	43
5 プラン実現に向けた体制等	45

序

「京浜臨海部再編整備マスタープラン」(平成9年2月)の改定の目的

■ 改定の目的

平成9年2月に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定(以下、「前マスタープラン」と呼ぶ)し、サイエンスフロンティアの形成を始め産業拠点としての整備を進めてきました。しかし、マスタープラン策定から20年が経過するなか、世界規模ですすむ企業再編などの産業構造の変化や、地球温暖化対策の要請、東日本大震災を契機とする防災意識の高まりなど、京浜臨海部を取り巻く社会環境は大きく変化しています。

そこで、京浜臨海部の現状と課題を認識したうえで、**羽田空港と横浜都心部との間に立地するという高いポテンシャルを活かした国際競争力のある産業等の拠点として更に発展していくため、マスタープランを改定します。**

京浜臨海部とマスタープランの沿革

歴史的に港と製造業で日本の経済を牽引

産業の空洞化の懸念

京浜臨海部再編整備マスタープラン 策定
(平成9年2月)

マスタープランに基づく地域の再編・整備の推進

20年間

経済・社会状況の変化

- 産業構造の変化による、国際的な企業間競争の激化
- 経済のグローバル化による国際物流の増加と国内の立地需要の高まり
- 産業を支える労働力の不足
- 環境負荷低減に対する社会的要請、防災意識の高まり

京浜臨海部の課題

- 労働生産性の停滞、技術開発競争の激化
- 物流量増加への対応、アジア諸港の台頭
- 温室効果ガス削減、地震等防災への備え

京浜臨海部の重要性

- 我が国**:産業や港湾を先導する役割
- 首都圏**:産業拠点性としての重要性向上
- 横浜市**:産業や港湾上重要で、立地上優位な地域

京浜臨海部は、現在においても日本、横浜市にとって重要あり、発展を続ける必要があります。
そのため、マスタープランを改定し、**国際競争力のある産業拠点として更に発展していきます。**

■ 目標年次

経済情勢が急速に変化するなか、企業の経済活動に大きく左右される当地区の特殊性を考慮し、20年先の将来像を見据えながら、**2030年（平成42年）を目標年次**として、様々な取組を進めるものです。

■ 計画の範囲

横浜市鶴見区及び神奈川区のうち、概ね、第一京浜（国道15号）、首都高速道路（横浜羽田線・横浜北線）及び臨港幹線道路より海側の区域を計画の範囲とします。

<計画の範囲>



1

前マスタープラン策定と改定に至る経緯

1-1 京浜臨海部の沿革と前マスタープランの策定

◆ 港と製造業の発展で日本の経済を牽引

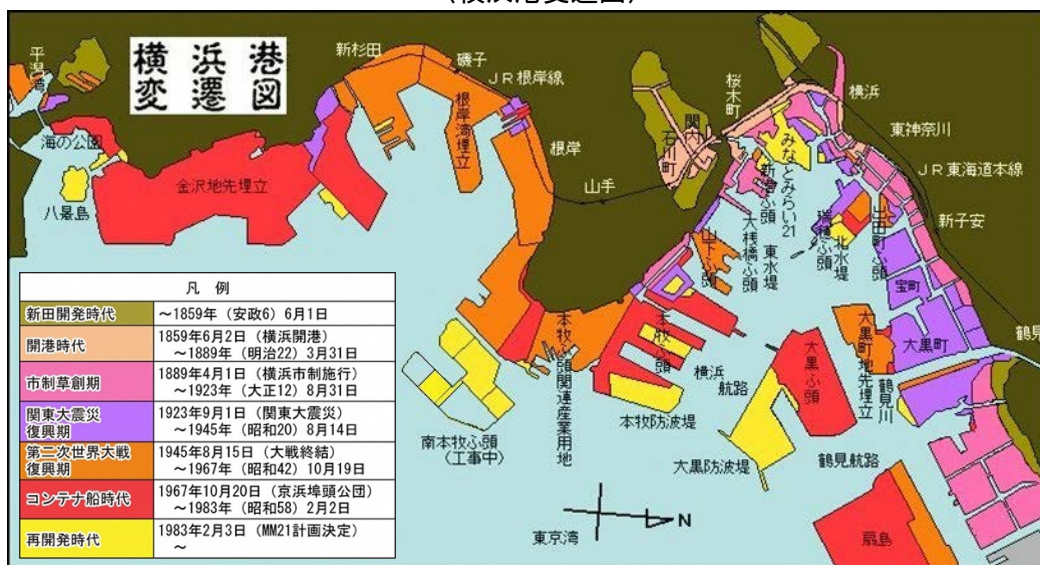
横浜港は1859年（安政6年）に開港され、生糸貿易の中心港として急速な発展を遂げ、日本最大の貿易港となりましたが、明治中期になると、阪神工業地帯の発展に伴い、神戸港にその地位を譲ることになりました。その後、大正～昭和期に浅野総一郎をはじめとした民間事業家が埋立・造成を行い、重化学工業を中心とした産業集積が進行したことで、神戸港を逆転しました。

以降、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すると同時に、製造業を中心に、戦前から戦後の日本の高度経済成長に貢献する先進地域でした。

〈京浜臨海部の変遷〉

年代	主な出来事
開港～明治時代	<ul style="list-style-type: none"> ・1859年（安政6年）開港。 ・明治末期に埋立が始まる。（千若町、守屋町） ・貨物線用地や貯油所、横浜港の主要輸出品の生糸を保管する倉庫などが建設される。
大正時代	<ul style="list-style-type: none"> ・大正期から工場が立地する。（食品、造船、製油） ・浅野総一郎により鶴見・川崎の海辺が約150万坪埋め立てられる。
昭和時代～戦前	<ul style="list-style-type: none"> ・関東大震災（1923年（大正12年））後、市では臨海工業地帯造成事業を推進し、1928年（昭和3年）より恵比須町・宝町・大黒町の埋立が始まる。 ・5年間の市税免除の特典を設けるなど、埋立地に積極的な工場誘致を行う。
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: #e0f0ff;"> 商業の港から商工業の港へと性格転換 </div>	
昭和時代	<ul style="list-style-type: none"> ・1955年（昭和30年）に大黒町地先埋立を着工する。 ・海上出入貨物の増加やコンテナ化等に対応するため、1971年より大黒ふ頭を埋め立てる。（1971年（昭和46年）～1990年（平成2年））

〈横浜港変遷図〉



（出典）横浜市港湾局

京浜臨海部の変遷



昭和初期の埋立ての様子



昭和30年頃の京浜工業地帯



現在の横浜港
(出典：横浜港振興協会 HP)

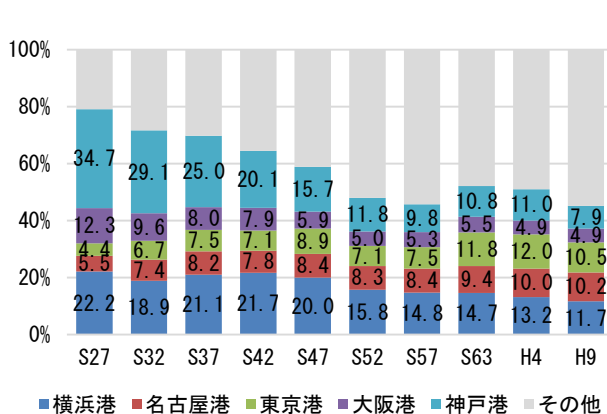
しかし、昭和40年代には外国貿易額の2割を占めていた横浜港は、その後、徐々にその割合を落としていきました。

また、1985年のプラザ合意以降の円高基調を背景に、重化学工業等の重厚長大産業が停滞する一方、ソフト化やサービス化の流れが広がる産業構造の変化が起こるとともに、経済のグローバル化が進展し、アジア諸国の追い上げが見られる中、京浜臨海部でも1980年代半ばをピークに製造品出荷額等が減少しました。

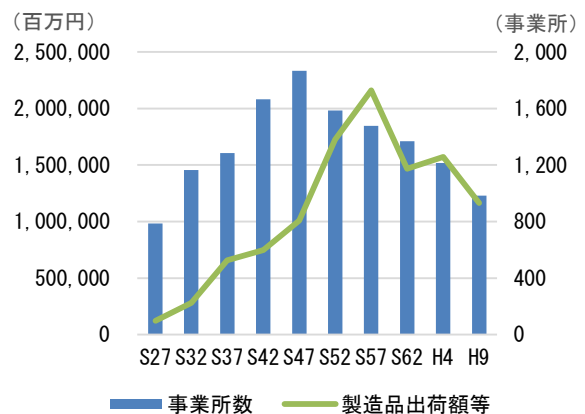
<平成9年までの横浜港と製造品出荷額等の状況>

- ・外国貿易額に占める横浜港の割合は、昭和37年までは神戸港に次ぐものでしたが、それ以降は国内主要港の中で最大となりました。しかし、その割合は低下しています。
- ・臨海北部地区（鶴見区・神奈川区・西区）の事業所数は昭和40年代半ばをピークに、製造品出荷額等は昭和50年代半ばをピークに、その後減少しています。

<外国貿易額に占める国内主要港の割合の推移>



<臨海北部地区の製造品出荷額等の推移>



※昭和37年以降、横浜港は、川崎港と分離計上

(出典) 貿易統計

(出典) 平成12年工業統計調査結果報告

「横浜市の工業」

◆「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定（平成9年2月）

戦後の高度経済成長を支えた京浜臨海部においても、産業構造の変化や経済のグローバル化に伴う国際競争の中で、産業の空洞化が深刻な問題となっていました。そこで、新たな産業空間を形成するための再編整備の方向性を示す「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を平成9年2月に策定しました。

京浜臨海部再編整備マスタープランの主な内容

●京浜臨海部の地区別再編整備方針

- ・既存産業の高度化、研究開発機能の強化等再編整備の考え方及び立地企業動向、地区の特性等を踏まえ、地区区分と再編整備方針を設定
 - 《ゾーン1》「臨海部の再編整備と連携した地域の活性化及び防災性の向上
 - 《ゾーン2》「立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進
 - 《ゾーン3》「製造業の高付加価値化に対応する国際競争力のある生産拠点」
(既存の生産機能・研究開発機能の更なる高度化、物流機能の高度化(ロジスティクス機能、組立・加工機能など))
 - 《ゾーン4》生産機能と連携した世界の生産技術や先端技術開発をリードする研究開発拠点
 - 《ゾーン5》物流革新に対応した総物流拠点
 - 《ゾーン6》既存工場を集約し、生産機能の高度化、効率化を進める生産拠点

●都市基盤の整備方針

- ・京浜臨海線の整備、JR鶴見線の機能強化、JR鶴見駅における中距離電車停車実現など
- ・横浜環状道路、国道357号、臨港幹線道路、鶴見臨海幹線道路、臨海部と既成市街地を連絡する交通軸となる道路の整備など

●市民に開かれたうるおいのある空間づくりの方針

- ・インナーハーバーに面する水際線を生かした「みなと景観ベルト」を形成
- ・京浜臨海部を取り巻く河川や運河を活用した環境整備 など

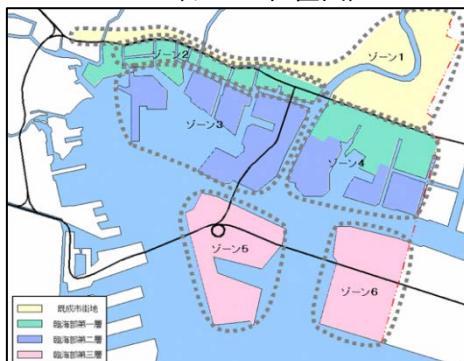
●京浜臨海部の防災性の向上

- ・工場施設等の耐震性の強化・不燃化、工業地帯全体の防災性向上、港湾施設の耐震性強化 など

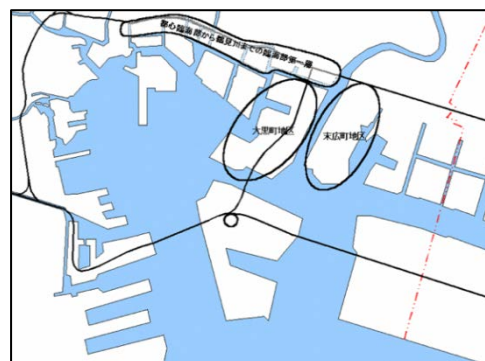
●重点整備地区の整備

- ・末広町地区の新しい研究開発拠点の形成(ゾーン4の一部)
- ・都心臨海部から鶴見川までの臨海部第一層の複合的土地利用への転換の促進
- ・大黒町地区の国際競争力のある産業拠点(生産機能、研究開発機能、エネルギー機能、物流機能)としての機能強化(ゾーン3の一部)

〈ゾーン位置図〉



〈重点整備地区位置〉



◆ 前マスタープラン策定以後の地域の再編整備の推進

マスタープランの策定を受け、当地域の発展に向け、公民連携して再編整備を進めてきました。特に、重点整備地区に位置付けられた「末広町地区」では、理化学研究所を始め、横浜市立大学鶴見キャンパスの立地を中心に、マスタープランの先導的プロジェクトとして国際的な研究開発拠点の整備を進めてきました（愛称：横浜サイエンスフロンティア）。また、平成16年には「横浜市企業立地促進条例」を制定し、研究開発機能の進出を支援し、先端技術の集積を図ってきました。

都市基盤においては、横浜環状北線の整備や国道357号線（ベイブリッジ区間）の整備など、広域道路ネットワークが形成されてきました。

また、近年では、環境エネルギー関連施設の整備といった新たな取組も進められています。

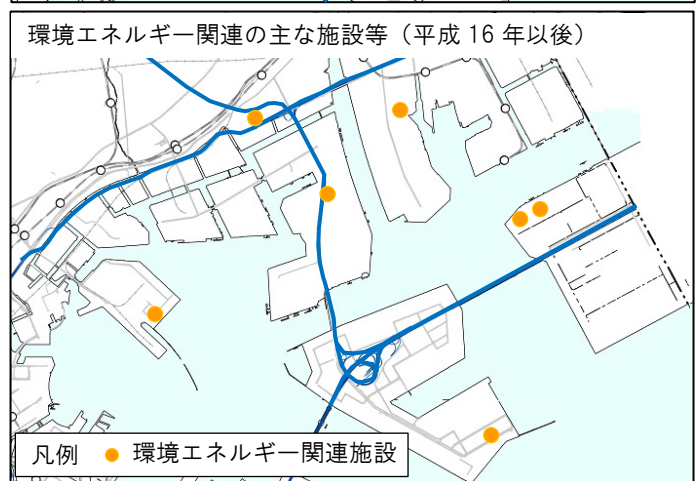
●研究開発施設

- ・末広区域、新子安区域（守屋・恵比須 地区）に研究開発機能が立地してきており、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に位置付けられるなど、研究開発を促進しています。



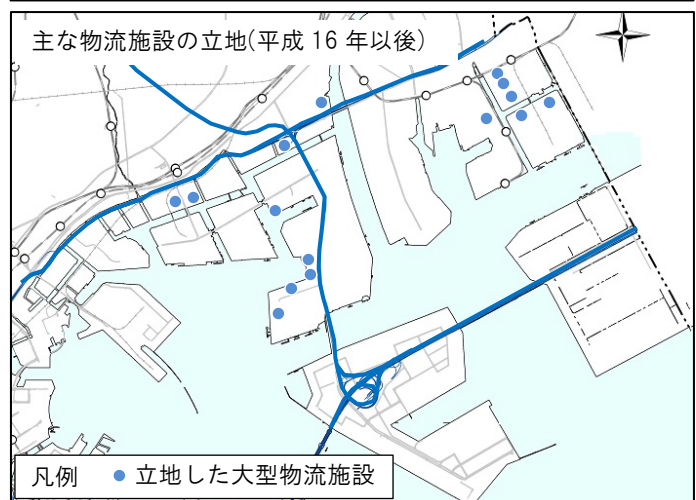
●環境エネルギー関連施設

- ・温暖化対策として企業等による環境への取組が進んでいます。単独、企業間連携、市・企業の連携による再生可能エネルギー・水素の活用など、先進的な取組や実証事業が進められています。



●大型物流施設

- ・エネルギー産業や製造業などの工場跡地に、新たな物流施設が立地しています。その多くが大規模な物流施設となっています。
- ・高度なロジスティクス機能の強化を図るゾーン3（大黒町）に立地がみられる一方、他のゾーンでの立地も見られます。



●都市基盤の整備

【鉄道】

- ・国の交通政策審議会答申（平成 28 年 4 月）において「東海道貨物支線貨客併用化」及び「横浜環状鉄道の新設」は、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして位置づけ。「JR 鶴見駅におけるホーム新設」は、地方公共団体から提案されたプロジェクトとして記載。

【道路】

- ・首都高速道路横浜北線は、平成 29 年 3 月供用開始。横浜環状北西線が東京 2020 オリピックパラリンピックまでの開通。
- ・国道 357 号線は、平成 16 年にベイブリッジ区間が、平成 28 年本牧区間が供用。
- ・港幹線道路は、山内ふ頭区間が暫定供用。
- ・臨海部と既成市街地を連絡する交通軸（4つの軸）は、生麦・大黒軸の岸谷・生麦線が整備されたことにより、4つの軸が概ね移動できるようになりました。



【港湾】

- ・平成 22 年に国土交通省が国際コンテナ戦略港湾として京浜港と阪神港を選定し、重点的な整備を進めており、京浜臨海部はその一角を担っています。



港湾物流の拠点 大黒ふ頭

●市民に開かれたうるおいのある空間づくり

- ・「京浜の森づくり」に取り組み、公民協同で環境整備を実施し、末広水際線プロムナードの整備（平成 18 年）や貨物線廃線敷の緑道整備（平成 19 年）、民間整備によるオープンスペース整備（JR 鶴見線弁天橋駅）などを実施しています。
- ・工場夜景クルーズや、麒麟ビール横浜工場の工場見学（平成 28 年にリニューアルし、護岸に栈橋も開設）、日産自動車横浜工場の工場見学などが実施されています。



末広水際線プロムナード

●京浜臨海部の防災性の向上

- ・石油コンビナート法に基づくエネルギー企業の防災対策や、東日本大震災以降、企業毎の防災への取組などが進んでいます。
- ・神奈川県が策定している海岸保全基本計画（平成 28 年変更）に基づき、大黒ふ頭では、津波・高潮対策として護岸の改修等の取組が進められています。
- ・平成 24 年に国によって末広防災拠点（東京ガス敷地隣接）として船着場が、鶴見川で復旧資材・緊急物資を運搬する小型船への中継拠点として整備されました。

1-2 20年間の経済・社会状況の変化

マスタープラン策定から20年が経過する中、産業構造の転換の顕在化・顕著化、物流環境の変化と日本の港湾の国際的な地位の低下、環境問題への対応、防災意識の高まりなど京浜臨海部の産業を取り巻く環境は大きく変化しています。

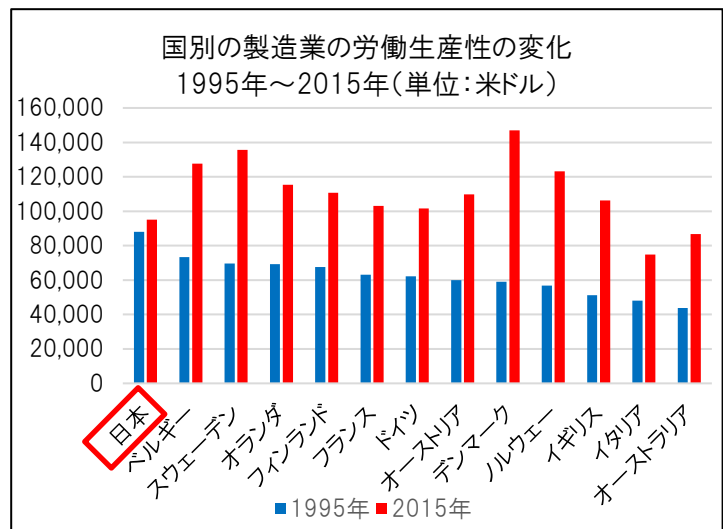
◆ 製造業等における変化

＜産業構造の転換の一層の進展と、人的資本の状況変化＞

製造業を中心とした日本の産業は、鉄鋼、機械、造船、石油など、いわゆる重厚長大産業を中心に急速な発展を遂げ、第二次世界大戦による被害を受けつつも、大規模な製造基盤と高い技術力をもとに、飛躍的な成長を遂げ、年間10%以上という高度経済成長を支える原動力となってきました。その後、オイルショックや円高、不動産バブルの崩壊、経済のグローバル化をはじめとした産業構造の変化により、中国をはじめとするアジア諸国の台頭など、国際的な企業間競争の激化が進行した結果、製造機能の海外移転や遊休地の発生など、日本の製造業を取り巻く環境は厳しいものとなっていきました。京浜臨海部再編整備マスタープランが策定された1997年（平成9年）以降もこうした流れは加速し、次のような課題が表れています。

(1) 労働生産性の停滞

日本の製造業の労働生産性は1995年（平成7年）には主要国最高でしたが、その後20年間伸び悩み、2000年代に入ると大きく後退し、かつての優位性を失っています。



出典（公財）日本生産性本部
「労働生産性の国際比較 2017年版」から作成

(2) 技術開発競争の激化

経済のグローバル化の一層の進展により、製造機能の移転・集約が一層進行し、低付加価値製品の製造機能が人件費の安い地域への移転が進行するとともに、各社とも、多くの利益が望める付加価値の高い製品の研究・開発・製造に注力するようになりました。

(3) 労働力人口の減少

高齢化の進行に伴い、労働力の不足が深刻化しています。研究者・技術者や物流関係者などの雇用確保が困難となることで、成長機会が失われています。

(4) 遊休地・低未利用地の発生

競争の激化や企業の統廃合により、生産設備等が廃止され、遊休地や低未利用地が発生しており、有効な土地活用の妨げになっています。

＜産業の高度化・効率化、高付加価値化への要請＞

グローバル化が進展し、産業構造や日本の社会環境が変化する中、製造業を中心とする産業が世界の舞台で勝ち残るためには、製造の効率化や高度化、技術開発力の集積・向上など、様々な取組を通じて一人当たりの生産性を向上させ、競争力を維持・強化していく必要があります。

(1) 国内でのものづくりの見直しと、国内拠点の高度化

製造拠点の海外移転が進む一方、中国をはじめとする海外拠点における人件費高騰による生産コスト増加を契機に、日本ならではの「ものづくり」に注目し、先端設備の活用や人と機械の棲み分けを通じて高い生産性や高付加価値製品の生産を図り、国内基盤の維持とともに「マザー機能」を発揮することが期待されています。

(2) ITやバイオ等の新たな成長分野への期待

新たな発見やイノベーションが続々と行われているITやバイオ・医療系技術については、未開拓な市場の開発や、高付加価値産業として期待されており、グローバルな競争が行われるなど、新たな成長産業が注目されています。日本政府としても、第4次産業革命（IoT、ビッグデータ、人工知能（AI）、ロボット、シェアリングエコノミー等）のイノベーションを、あらゆる産業や社会生活に取り入れることであると考え、内閣府が「未来投資戦略 2017」、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ます。

＜産業構造の転換を踏まえた国における産業の戦略分野＞

・内閣府が「未来投資戦略 2017」、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ます。

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)

＜「移動革命の実現」の目指すべき社会の1つのイメージ＞



(出典) 未来投資戦略 2017 Society 5.0 の実現に向けた改革 (内閣府)

(3) オープンイノベーションの活発化

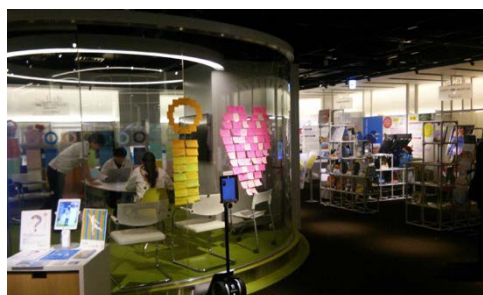
近年、製品のライフサイクルの短期化や競争のグローバル化等により、企業は革新的な製品・サービスの開発を迅速に行うことが求められています。このため、イノベーション（研究・開発）の方法として、自社だけでなく他社や大学、行政などが持つ技術やアイデア、データ等を組み合わせ、革新的なビジネスモデル、研究、製品開発等につなげるオープンイノベーションが活発化しつつあります。

<オープンイノベーションの取組例>

・企業や自治体においてオープンイノベーションの取組が活発化しています。

大阪市の取組

- ・関西からグローバルなイノベーション創出を目指すアクセラレーション拠点「大阪イノベーションハブ」の設置
- ・ピッチイベント開催やシリコンバレー派遣プログラム、事業化促進支援などを実施



福岡市の取組

- ・「グローバル創業都市・福岡」を目指し起業支援を加速、「スタートアップカフェ」設立
- ・国家戦略特区としてスタートアップ法人減税やスタートアップビザなど規制緩和に

ロンドン（英国）の取組

- ・ローバルIT企業を誘致し、ベンチャーやVC、インキュベーション施設を集積させた「テックシティ」形成
- ・起業家ビザ、資金援助スキーム、税制改正など政府・自治体が補助的支援

(出典) オープンイノベーション白書

(4) 就労環境への関心の向上と人材確保

労働力不足に対応するため、子育て世代や女性などの活躍が期待されます。世界的にワークライフバランスの必要性が高まり、日本においても人材確保の面から働き続けやすい環境が求められており、長時間労働の改善等をめざす働き方改革が進みつつあります。

また、研究開発を強化するには、外国人を含めグローバルに人材を確保することが求められています。研究者や技術者を惹きつける魅力的な環境を形成することも必要とされています。

働き方改革実行計画（平成 29 年 3 月）
で示された 9 分野

9 分野で改革の方向性を明示	
1 非正規の処遇改善	同一労働同一賃金を導入
2 賃金引き上げ	最低賃金を年率 3%程度上げ、時給 1000 円に
3 長時間労働の是正	罰則付きの残業上限を設定、インターバル規制も導入
4 転職・再就職支援	転職者受け入れ企業の助成拡大、情報提供を強化
5 柔軟な働き方	テレワークを拡大、兼業・副業を推進
6 女性・若者の活躍	学び直しの機会拡充、就職氷河期世代の支援
7 高齢者の就業促進	65 歳以降の継続雇用や定年延長へ助成拡充
8 子育て・介護と仕事の両立	保育士や介護職員の賃金・待遇を改善
9 外国人材受け入れ	政府横断で総合的に検討開始

(出典) 日本経済新聞

◆ 物流環境の変化とアジア諸港の躍進

産業構造の変化や企業活動のグローバル化は、物流環境にも大きな変化をもたらしました。国内外における物流量の増大により日本国内における物流施設の立地が進む一方で、国際的には、アジア諸港の躍進が顕著であり、日本の港湾も対応が求められています。

●企業活動のグローバル化による物流の増加

- ・原料の調達、商品の生産、流通・販売といった企業活動の各部門が地球規模で配分されるようになりました。その結果、新興国市場の成長も相まって、物流量が飛躍的に増大し、グローバルサプライチェーンと呼ばれるような物流ネットワークが形成されています。

<国際物流におけるアジア諸港の躍進>

・世界における物流量が増加する一方で、世界の港湾取扱貨物量ランキングを見ると、1999年に比べ2014年では中国をはじめとしたアジアの諸港が大きく成長しているなか、日本の港湾は取扱量がそれほど大きく変化していません。

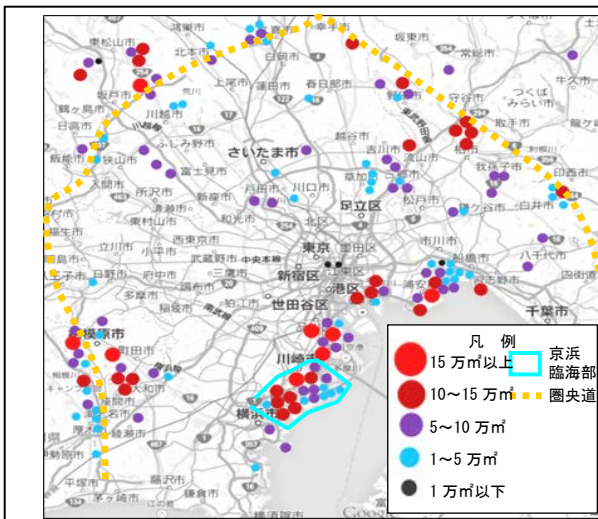
1999年		順位	2014年	
港名(国名)	(千トン)		港名(国名)	(千トン)
シンガポール	326,044	1	上海(中国)	697,000
ロッテルダム(蘭)	299,145	2	シンガポール	560,900
サウスルイジアナ(米)	222,550	3	天津(中国)	477,300
		∴		
千葉(日本)	164,741	6		
名古屋(日本)	133,038	8		
横浜(日本)	114,538	12		
		∴		
		15	名古屋(日本)	208,200
東京(日本)	85,415	21		
		∴		
		26	千葉(日本)	154,000
		33	京浜【横浜】(日本)	119,200

(出典) SHIPPING STATISTICS YEARBOOK2000、2015 より国土交通省港湾局計画課作成

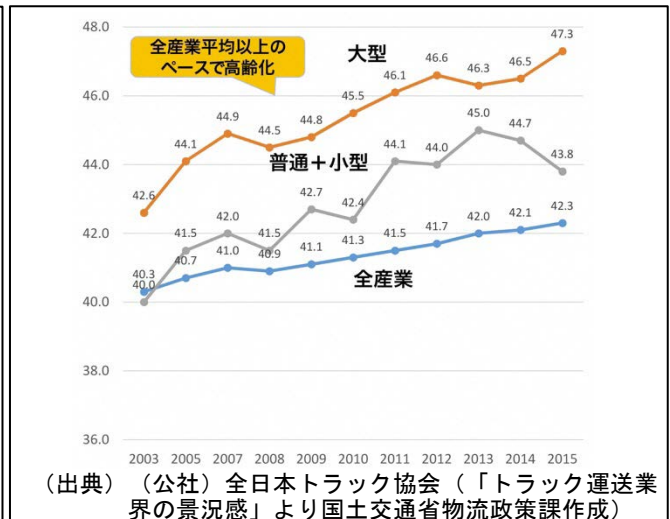
●物流施設の形態変化と立地需要の高まり、トラックドライバー不足の懸念

- ・近年の物流業界は、上記のような国際物流を取り巻く環境の変化のほか、既存倉庫の老朽化、流通加工や情報システム化への対応、eコマースの進展、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ります。
- ・また、利便性のよい高速道路のインターチェンジ付近へ立地する傾向が強くなり、特に首都圏では東京湾沿岸の臨海部や圏央道沿線への立地が進んでいます。
- ・労働力に目を向けると、道路貨物運送事業では、平成26年度末の消費税増税前を契機に、労働力不足が顕在化し、その後も不足感は強まる傾向にあり、トラックドライバーは全産業平均以上のペースで高齢化が進み、労働力不足が深刻化する恐れがあります

<過去10年間に立地した大型物流施設>



<トラックドライバーの高齢化>



◆ 環境負荷低減に対する社会的要請

京浜臨海部再編整備マスタープラン策定（1997年2月）以後、1997年12月の京都議定書が採択され、温室効果ガスの削減に向けた技術が多様化、高度化しました。また、横浜市は、平成23年に国から「環境未来都市」として選定され、環境未来都市計画を策定し（平成24年5月）、官民連携して環境への取組を進めています。

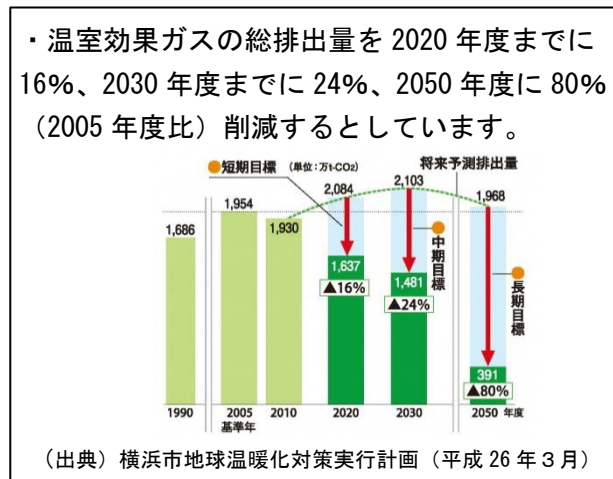
●温室効果ガスの一層の削減

- ・1995年から開始された国連気候変動枠組条約の締結国による会議において、1997年のCOP3で京都議定書を採択し、2012年までの温室効果ガスの削減量を定め、この間、各国が削減に努めてきました。
- ・2015年にCOP21で18年ぶりに採択されたパリ協定が発効し、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ました。

<温室効果ガス削減の契機となった京都議定書>

<p>・京都議定書をきっかけとして、温室効果ガス削減の取組が推進されました。</p> <p style="text-align: center;"><京都議定書の概要></p>	
概要	先進国の温室効果ガス排出量について、法的拘束力のある数値目標を各国ごとに設定
基準年	1990年
約束期間	平成20（2008）年から平成24（2012）年までの5年間
数値目標	各国の目標：日本△6%、米国△7%、EU△8%。

<横浜市の温室効果削減目標>



●京都議定書の実現に向けた制度整備、対応する技術の多様化、高度化

- ・京都議定書の温室効果ガスの削減に向けて、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（温対法）や「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）の改正などの制度が整備されるとともに、再生可能エネルギーや省エネの技術が多様化、高度化しました。

●生物多様性の損失速度の減少を推進

- ・国連により1992年（平成4年）に生物の多様性に関する条約が制定され、2010年までに生物多様性の損失速度を減少させるという目標を掲げたが達成できず、現在は新たに50年後の長期目標と20年後の短期目標の下、戦略目標や個別目標を定めて推進しています。日本は1993年に条約を締結し、1995年に生物多様性国家戦略を策定、4回の改定を行っています。

●土壌汚染への関心の高まり

- ・日本では2002年（平成14年）に土壌汚染対策法が制定され、土壌汚染の状況を把握し、必要な場合は汚染の除去を行うこととなり、土壌汚染に関する社会的な関心が高まっています。

◆ 防災意識の高まり

2011年の東日本大震災や、近年、大型化する台風による風水害など、防災に対する意識が高まっています。今後も南海トラフ地震や首都直下型地震のほか、気候変動の影響を受けていると思われる豪雨や台風の発生などが予想されます。

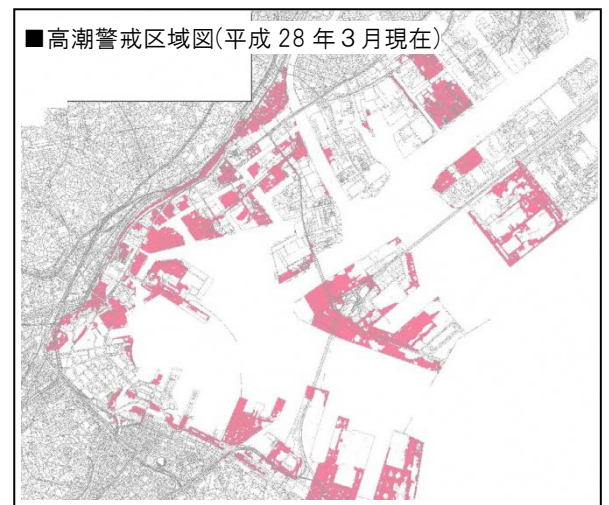
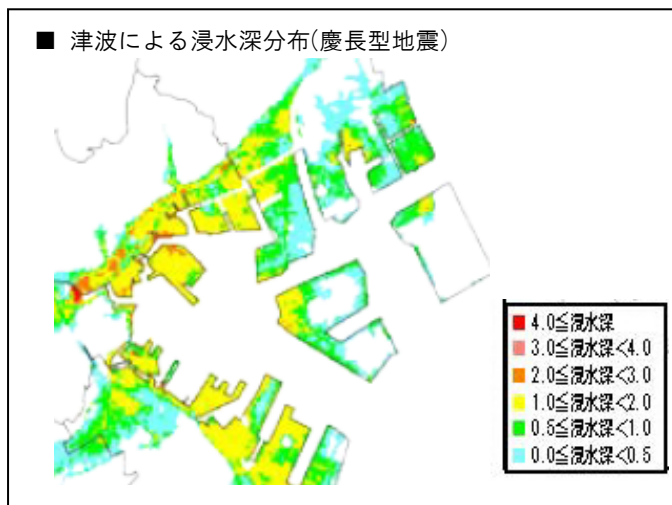
また、企業のBCP（事業継続計画）については、2005年に経済産業省からガイドラインが出され、企業の取組みが進められています。

●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

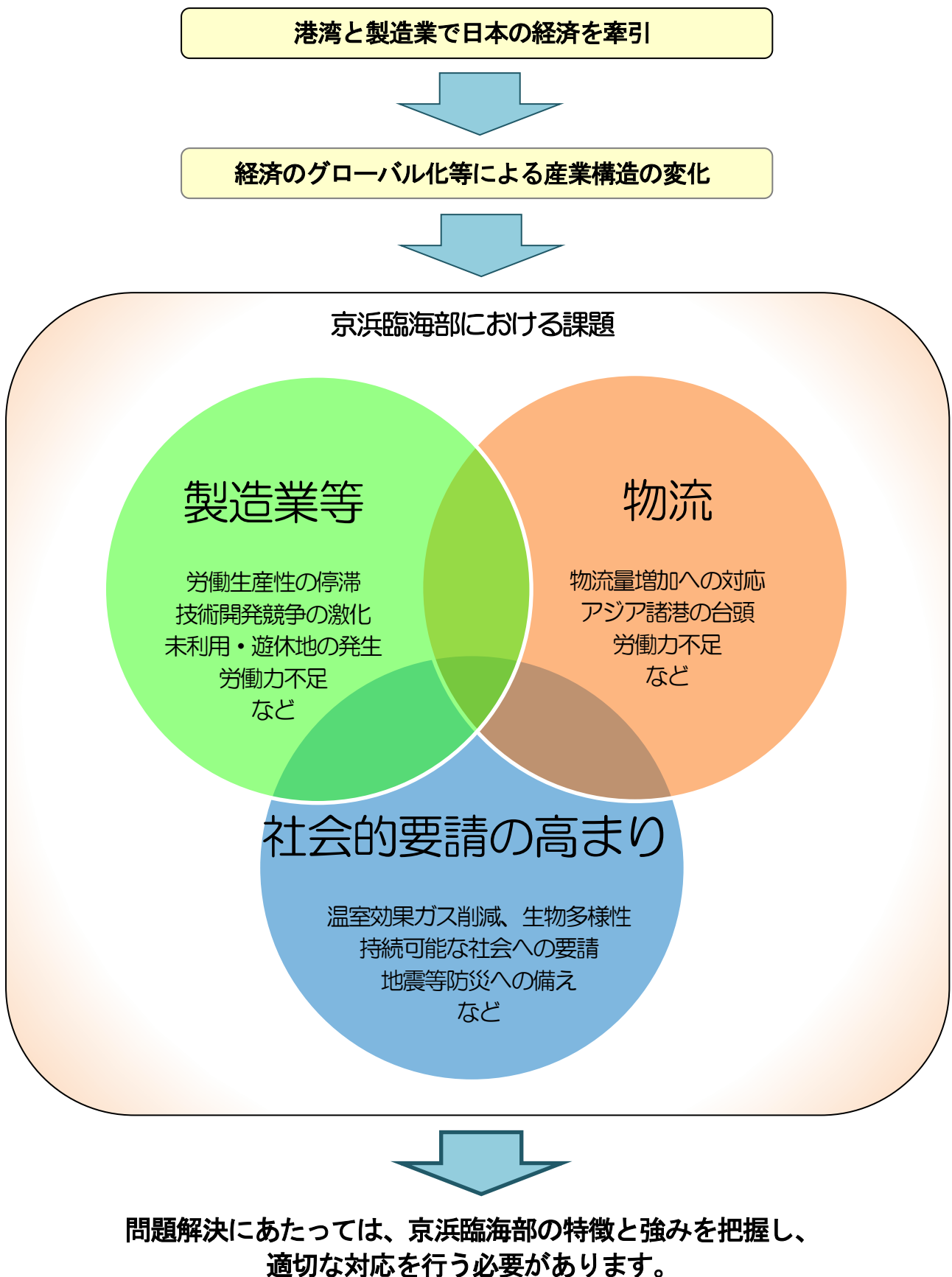
- ・首都直下地震（M7クラス）や南海トラフ地震（M8～9クラス）といった巨大地震が30年以内に70%程度の確率で発生すると予想されています。
- ・地震動は最も被害が大きい元禄型地震で、京浜臨海部のほぼ全域にわたり震度6強、一部最大震度7と想定されています。
- ・液状化は、元禄型地震において「液状化危険度が高い」と想定されています。
- ・津波は、発生確率は極めて低いものの、横浜市に最大クラスの津波被害を引き起こす想定地震である慶長型地震による被害想定では、大黒ふ頭の一部を除きほぼ全域で浸水が想定されます。
- ・高潮は、伊勢湾台風が当時と同じ角度で東京湾を直撃した場合を想定し、高潮警戒区域図で、京浜臨海部の浸水する恐れのある区域が示されています。
- ・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ます。

＜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 神奈川県「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



- ・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」が求められています。（横浜市気候変動適応方針（平成29年6月策定））



1-4 京浜臨海部の重要性（強み）

京浜臨海部は次のような重要性・強みがある地域となっています。

◆ 我が国：産業や港湾を先導する役割

京浜臨海部は、1859年の横浜港の開港から始まり、明治～昭和期に産業集積が進みました。横浜港の貿易額は約12兆円、国内3位で日本を代表する港となっています。また、製造業については京浜工業地帯の中枢を担っています。

横浜港（東京港、横浜港など）は、平成22年8月に、国土交通省から「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。アジアの諸港の台頭を受け、日本の港湾の国際的地位を再び高めるため、ロジスティクス機能を備えた物流施設の立地と国際基幹航路の獲得を重点としたハブ（拠点）港の整備が進められています。

また、川崎市～藤沢市で指定されている「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の17区域のうち京浜臨海部では末広区域と新子安区域が指定されており、経済成長と健康・医療関連産業の発展に向けた取組を推進しています。

我が国において京浜臨海部は、港湾として、また、産業拠点として我が国を先導する役割が期待されています。

我が国において重要な港湾である横浜港

- ・横浜港の外貿貨物量は約7,400万トンで、国内3位となっています。
- ・横浜港の貿易額は約12兆円で、国内3位となっています。
- ・横浜港の外貿コンテナ取扱量は約250万個で、国内2位となっています。

〈港湾取扱外貿貨物量上位5位〉
(2015年)

順位	港湾名	外貿貨物量 (万トン)
1	名古屋港	13,579
2	千葉港	9,585
3	横浜港	7,449
4	苫小牧港	7,480
5	北九州港	7,297

(出典) 国土交通省 (港湾統計)

〈港湾別貿易額上位5位〉
(2015年)

順位	港湾名	外貿貨物量 (億円)
1	東京港	176,119
2	名古屋港	168,706
3	横浜港	121,539
4	神戸港	88,170
5	大阪港	84,212

(出典) 国土交通省 (財務省貿易統計)

〈港湾別外貿コンテナ取扱量
上位5位〉(2015年)

順位	港湾名	外貿コンテナ 取扱量 (個)
1	東京港	4,149,504
2	横浜港	2,513,511
3	神戸港	2,115,065
4	名古屋	2,466,269
5	大阪港	1,970,321

(出典) 国土交通省 (港湾統計)

現在も重要な位置づけにある横浜・京浜臨海部

- ・京浜港（東京港、川崎港、横浜港）は阪神港とともに、国際コンテナ戦略港湾に位置付けられています。
- ・7つある国際戦略総合特区のうちの一つとして、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区（新子安区域、末広区域）に位置付けられています。

〈国際コンテナ戦略港湾、国際戦略総合特区の位置付け〉



◆ 首都圏：産業拠点としての重要性

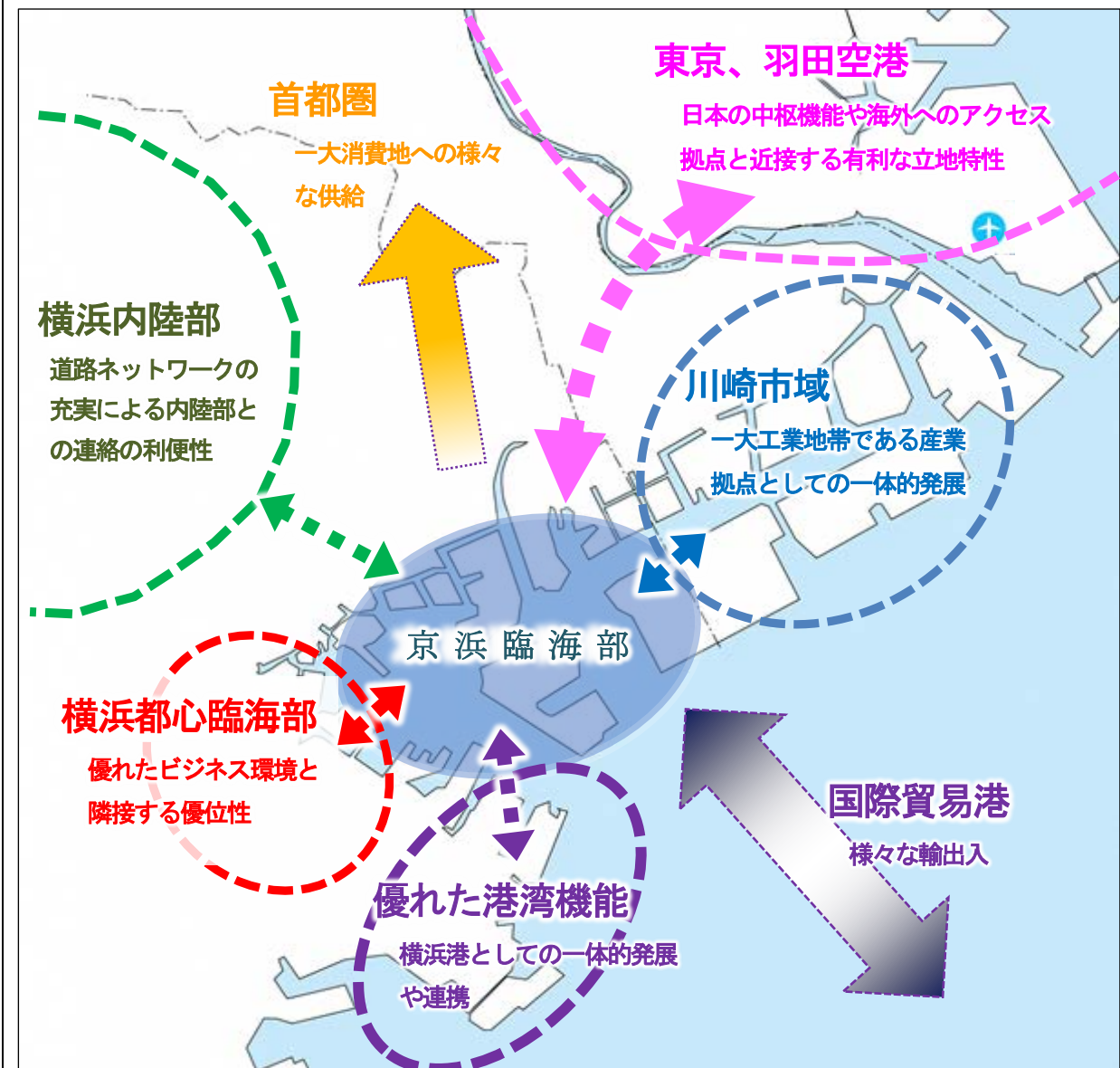
首都圏は、約4,400万人が暮らす大都市圏であり、日本経済を牽引する中枢機能が集積しています。2025年には50年以上にわたって整備を進めてきた首都圏三環状道路等の高速道路網が概ね完成となり、今後人の流れやビジネス環境がさらに拡充されると予想されます。

この中で、横浜都心臨海部と隣接し、首都圏の一大消費地を背後にかかえ、周辺の産業拠点との連携や一体的発展が可能な京浜臨海部は、産業拠点としての重要性をさらに向上させることが期待されます。

また、東京港（大井埠頭）や羽田空港等の物流ゲートウェイへのアクセスも良好であり、首都圏の国際物流の窓口として、また、陸上物流の拠点としての重要性もさらに高まっています。

首都圏における各地域との連携

・京浜臨海部を取り囲む各地域と、それぞれの特徴を活かしながら、連携を図ることにより、首都圏の成長を支えます。



◆ 横浜市：産業や港湾上重要で、立地上優位な地域

横浜市において京浜臨海部は、製造業や運輸業をはじめとした産業が集積しており、経済上、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します。

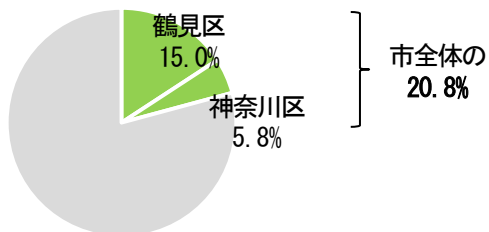
また、横浜港の一角を担う大黒ふ頭においては、国際物流の拠点としての役割が求められています。

さらに、港や羽田空港に近く、交通利便性の高い立地となっています。

<経済上重要な製造業>

- ・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)となっており、川崎市、神戸市に次いで製造業の割合が高くなっています。
- ・製造品出荷額等は、京浜臨海部を含む鶴見区・神奈川区で、市全体の20.8%と、大きな割合を占めています。

<市全体に対する製造品出荷額等の割合>

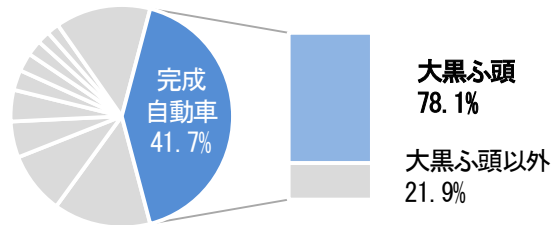


(出典) 工業統計調査(平成26年)

<大黒ふ頭は完成自動車の輸出拠点>

- ・横浜港の輸出(輸出品目:約3,159万トン)において、最大の輸出品目は完成自動車であり、輸出全体の約4割(輸出品目:約1,319万トン)を占めています。その中で、東日本第一の完成自動車の輸出拠点である大黒ふ頭における輸出の割合は、約8割(輸出品目:約1,030万トン)を占めています。

<横浜港の完成自動車の輸出状況(平成27年)>



(出典) 横浜港の統計

<港や羽田空港に近く、交通利便性の高い立地>

- ・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、さらには羽田空港にも近接しています。
- ・首都高速道路横浜北線が供用(平成29年3月)され、横浜環状北西線が東京2020オリンピック・パラリンピックまでに開通を目指して事業が進められており、広域的な道路ネットワークが拡充され、さらに交通利便性が高まることが期待されます。



首都高速道路横浜北線 生麦JCT



(出典) 横浜市道路局

京浜臨海部は、「港湾物流」と「製造」をはじめとした産業により、日本の経済を牽引してきました。社会を取り巻く環境が大きく変化する中、これからも新たな価値を生み出し、日本そして世界をリードする産業地域であるために、「京浜臨海部の 20 年後の将来像」を掲げました。

この将来像のもと、これまでの産業集積や立地条件といった強みを活かし、「量から質」に転換してきた製造の高付加価値化と物流の更なる高度化、成長産業分野の集積を図るとともに、京浜臨海部が持つブランド力を世界に発信し、地域全体の一層の発展を目指します。

新たな価値を生み出し、日本そして世界をリードする産業地域

京浜臨海部の 20 年後の将来像

多様なヒト・モノ・地域をつなげ、 新たな価値を創造・発信する産業空間

新たな価値を生み出す産業集積地

- ・京浜臨海部を支えてきた製造業、港湾・物流といった産業の継承・発展を図るとともに、次世代のものづくりや成長産業などの集積を図ります。
- ・異なった産業、大企業、中小企業、ベンチャーそれぞれが密接につながり、イノベーションを生み出し、世界をリードする産業地域にふさわしい、新たな価値を生み出します。

先端産業を牽引する新たな都市空間

- ・従来からの産業とも融合しながら、イノベーションを誘発する拠点機能の形成、賑わいの形成、景観や環境などの取組、新技術による交通手段の導入などを図り、京浜臨海部を訪れる多くの人々にとって快適で利便性が高い空間を形成します。
- ・立地企業と行政で連携してエリアマネジメントを行い、地域特性に応じた都市空間を形成します。

世界と京浜臨海部をつなげる情報発信

- ・京浜臨海部が持つポテンシャルや技術的資産を国内外に発信・共有することで、外部とのつながりを一層高めることにより、知見を融合させ、新たな価値を生み出します。
- ・既存産業の高度な技術力や先進的な取組を積極的に発信することで、京浜臨海部のブランド力を高めていきます。

3

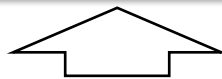
将来像実現に向けた基本戦略と施策

4つの基本戦略

将来像の実現に向けて、次の4つの基本戦略を掲げ、取り組んでいきます。

《基本戦略1》 イノベーションを生み続ける産業振興
「次世代ものづくりのイノベーション」と「成長分野の研究開発によるイノベーション」を強力に進め、更にこれらが融合し、新たな価値を生み出し続けるエリアとします。

《基本戦略2》 高効率で高度な物流の振興
充実した広域道路ネットワークと、一大消費地を抱える立地特性を生かし、高効率で高度な機能を有する「国際的な貿易港の物流拠点」として発展し続けます。



《基本戦略3》 高いブランド力の創出と発信
産業の振興とあわせた「新たな魅力づくり」により、高いブランド力を創出し、世界に向け発信することにより、世界中から注目される都市を実現します。

《基本戦略4》 質の高い都市環境とエリアマネジメント
安全・快適で利便性の高い都市環境を創出するとともに、公民連携によるエリアマネジメントを強力に進めます。

■ 7つの施策

4つの基本戦略を踏まえて、次の7つの施策に取り組みます。

施策1 既存産業の継承・発展

- ・ 社会を支えるものづくり（製造）機能の効率化・高度化
- ・ 技術革新を通じた、高機能・高付加価値な製品開発
- ・ 産業構造の転換などに対応した、土地利用等の新陳代謝

施策2 新たな成長産業の集積と多分野の融合

- ・ 新たな成長産業分野の一層の集積
- ・ オープンイノベーションの促進

施策3 国際競争力のある物流拠点の形成

- ・ 国際物流を支える物流機能の強化
- ・ 雇用の確保を図る通勤環境の充実

施策4 新たな魅力を創出・発信する都市空間の形成

- ・ 新しい価値を生み出す産業地域にふさわしい都市空間
- ・ 地域の就業者にとって快適な就業環境を実現する都市空間
- ・ インナーハーバーを望む横浜都心との結節点にふさわしい都市空間
- ・ 地域の技術や魅力を外部に伝える情報発信

施策5 産業を支える交通環境等の充実

- ・ 鉄道・道路の地域ネットワークの強化・利便性向上及び広域ネットワークの形成
- ・ バスや新たな交通等による地域内移動環境の向上

施策6 次世代の産業空間にふさわしい環境の形成

- ・ 低炭素・高効率なエネルギー体系の構築
- ・ 質の高い緑地や水辺環境の形成

施策7 防災・減災の取組を促進し、災害に強い産業空間の形成

- ・ 防災・減災のための基盤整備などハード対策の推進
- ・ 地域で連携した防災・減災の取組の推進
- ・ 企業の防災・減災の取組の推進

施策 1 既存産業の継承・発展

製造業を中心とする京浜臨海部の既存産業は、明治末期に埋め立て事業が始まって以降、いわゆる重厚長大産業を中心として急速な発展を遂げ、日本の戦前から戦後の経済成長を支える原動力として、日本はもとより世界をリードしてきました。その後の経済のグローバル化をはじめとした産業構造の変化により、製造機能の海外移転や遊休地の発生などの課題が発生しています。こうした中、今後も日本そして世界をリードする成長エンジンととらえ、引き続き**技術力の向上等を図り高付加価値な製品を生み出す**とともに、産業構造の転換など時代の変化に対応し、発展し続けることを目指します。

◆ 社会を支えるものづくり（製造）機能の効率化・高度化

鉄鋼、機械、造船、石油など、いわゆる重厚長大産業の大規模な製造拠点的のほか、一般消費者向け消費財の製造や、食料品の製造・加工などに加えて、エネルギーの供給拠点が集積しています。

京浜臨海部が持つ、「横浜港の存在による、海上輸送の容易さ」、「大消費地に近接している」、「工業系用途地域であり、産業の集積度が高く、工業的事業を行いやすい環境」、「大規模敷地の事業所が多い」等の、製造業にとっての強みを活かし、今後もものづくりを続けていくための取組を検討します。

<主な取組>

○老朽化した製造設備の更新や、より高効率な設備の構築により、生産の効率化・高度化に向けた取組を進めます。

○AIの活用やIoTの実現などにより、生産の効率化や、製品の高度化を行い、高付加価値な製品の生産・供給に向けた取組を進めます。



(出典：東京電力プレスリリース)

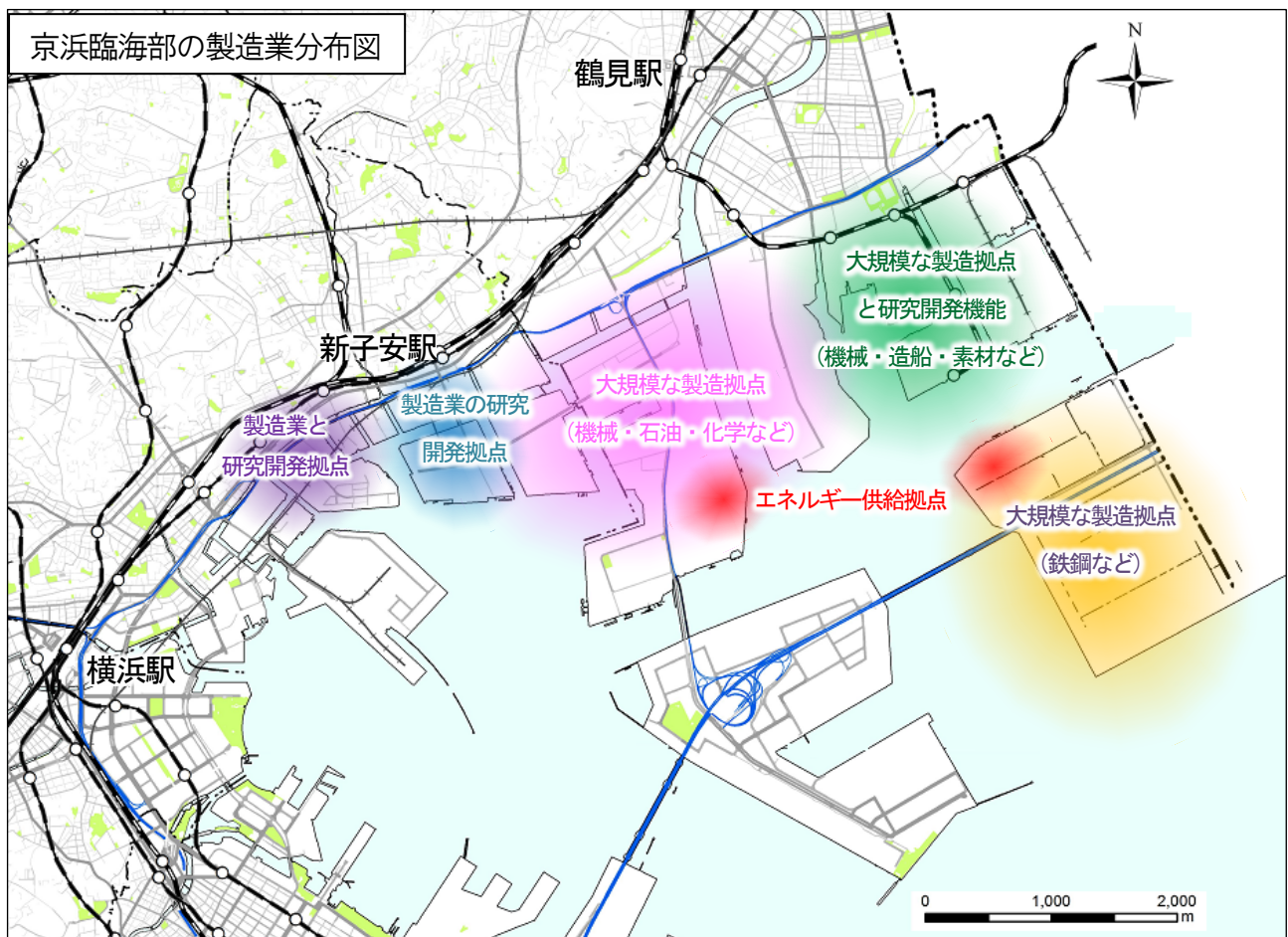


◆ 技術革新を通じた、高機能・高付加価値な製品開発

京浜臨海部には、製造業等の製造拠点だけでなく、研究開発機能も多く立地しています。国際競争力のある高付加価値な製品開発をすすめるために、研究開発機能の一層の集積を図ります。

<主な取組>

- ほぼ全域が工業系用途地域であり、製造拠点と研究開発機能の両立が可能である特性を活かし、製造と研究が一体となった効果的な研究開発に向けた取組を進めます。
- 製造業の生産機能が所在し、研究開発との相乗効果が見込める点を活かし、製造業等企業の研究開発機能の集積の推進に向けた取組を進めます。



◆ 産業構造の転換などに対応した、土地利用等の新陳代謝

産業構造の転換に伴う遊休地・未利用地の発生に対応し、適切かつ有効な土地利用を図ることで、地域全体の産業の活力を高めます。

<主な取組>

- 敷地整序などの面整備や土壌汚染への対応検討などに公民が連携して取り組むことで、地域の土地の有効利用を図ります。
- 建設残土等を利用し、地盤のかさ上げを行うなど、土地の防災性向上と土壌汚染対策に向けた取組をすすめます。
- 公民連携の取組により、企業等の遊休地・未利用地の状況を把握するなど、土地の流動性を高め、地域の土地利用を活性化させる手法の検討を進めます。

施策2 新たな成長産業の集積と多分野の融合

世界的な産業構造の転換に伴い、ライフサイエンスやバイオテクノロジーなど、新たな成長分野が注目されています。京浜臨海部においても、新エネルギーやバイオ関連など、成長著しい新たな産業の集積を進めることで、地域の産業の多様化・活性化を進めます。同時に、地域に立地する学術機関やとの連携や、既存産業との交流を通じて、新たな知見や技術が生まれる環境を目指します。

◆ 新しい成長産業分野の一層の集積

首都圏に近接し、実験プラントの立地可能性、人材確保の容易性、多様な産業集積がなされている等の京浜臨海部の優位性を活かすことで、新たな成長産業の一層の集積をすすめます。立地するベンチャー企業のこれまでの機能集積や、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区も活用しながら、AI、IoT、やライフイノベーションをはじめとした新たな成長産業分野の集積を目指します。

<主な取組>

- 民間企業による研究開発向けラボや、ベンチャー企業向けコワーキングスペースの供給が進むとともに、公民が連携してベンチャーを含めた新しい成長産業分野の企業の集積を進めます。
- AIの活用やIoTの実現を通じ、研究開発効率の向上を図ります。
- 既存の製造業の製造拠点の跡地などの空間を活かし、製造拠点から研究拠点への転換などを通じて、産業構造の変化に対応した、新たな研究開発環境の形成に向けた取組を進めます。
- 京浜臨海部の地域特性を有効に活用し、技術革新に対応したフィールドとして位置づけ、パーソナルモビリティの実証実験や、再生可能エネルギーの利用など、新たな技術や製品を当地で実験し、まちづくりに取り込むことで、迅速な研究開発を行うとともに、先端技術研究地域にふさわしい都市空間の形成に向けた取組を進めます。



(出典：ウィーク ホームページ)



(出典：ユーグレナ (株) ホームページ)



◆ オープンイノベーションの促進

京浜臨海部は、産業用機械、輸送用機械、船舶、化学素材、石油製品など、日本の発展を支えてきた製造業が立地していると同時に、理化学研究所横浜キャンパスや横浜市立大学連携大学院等、新たな成長分野の研究開発機能の立地もなされている、極めて多様な産業分野が集積している地域です。

経済構造やイノベーションのあり方が劇的に変化している現在、かつてのような企業単独での研究開発ではなく、複数の企業や学術機関など、様々な主体がつながり、技術やアイデアなどの新たな価値を生み出す「オープンイノベーション」の取組が不可欠です。京浜臨海部は、「大規模な製造施設が立地している」、「多様な産業分野が集積している」という特徴があり、オープンイノベーションが起きるポテンシャルの高い地域です。

このポテンシャルを活かし、京浜臨海部をイノベーションのホットスポットとすることで、技術の面から世界をリードする新たな価値の創造を図ります。

<主な取組>

- 地域内部の企業、研究機関はもちろん、地域外からの人材が交流し、国際的な学術会議なども通じて、様々な技術と知識がつながることで、新たなイノベーションを生み出します。
- 化学系研究開発企業の集積がある地域では、近隣分野同士の交流をすすめる拠点の形成を通じ、よりスムーズな研究開発環境の実現を図ります。
- 高度な技術を持つ企業や、先端科学分野の研究機関等が集積している点を活かし、近隣の教育機関との交流を促進することで、学生の技術や科学への関心を高め、地域における技術力の向上を図ります。



(出典：富士フイルム（株）ホームページ)

施策3 国際競争力のある物流拠点の形成

京浜臨海部は、横浜港とともに発展してきた地域であり、コンテナや完成自動車の輸出入のほか、冷蔵・冷凍貨物を扱う倉庫群が立地する横浜港の一大物流拠点である大黒ふ頭が立地しています。

2010年（平成22年）には、横浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定され、国際競争力の強化に向けた各種施策を展開しているところです。内陸部の生産拠点や大消費地である首都圏との連携を支えるため、物流機能の重要性がますます高まっています。

そこで、**大黒ふ頭・大黒町を中心に**、これまで物流拠点として培ってきた機能やノウハウを維持・発展させながら、付加価値の高いロジスティクス機能の強化・集積を図ります。また、就労者の働きやすい環境を整え安定した雇用を図り、国際競争力強化に向けた物流拠点の形成を目指します。

◆ 国際物流を支える物流機能の強化

倉庫が集積するエリアとしての特性を活かし、共同配送などによる効率化した物流システムの構築や、流通加工を行う高度なロジスティクス機能の強化・集積を図るなど、横浜港に隣接する立地特性を生かした機能の集積を図ります。また、大黒ふ頭における完成自動車などの輸出入機能の強化に向けて土地の有効利用を図るなど、国際競争力のある物流拠点の形成を目指します。

<主な取組>

（1）物流機能の効率化

- 首都圏をはじめとした全国への貨物の輸送の効率化を図るため、物流倉庫が集積している特性を活かし、巡回集荷による共同配送などの取組を進めます。
- 効率性・低経済性を実現するシステム化されたクロスドックターミナル（集積拠点）の形成に向けた取組を進めます。

（2）高度なロジスティクス機能の強化・集積

- 組立・加工、仕分け、梱包、温度管理など、高機能な設備を備えたロジスティクス機能の強化・集積に向けた取組を進めます。
- 保税機能を活かした流通加工機能や集約拠点機能を併設した高機能かつ高効率な物流機能の立地や、国の補助制度を活用した既存施設の更新などの取組を進めます。



（3）完成自動車の輸出入機能の強化

- 大黒ふ頭では、横浜港最大の輸出品目である完成自動車などの輸出入基地として、土地の有効利用を図りながら機能強化に向けた取組を進めます。

◆ 物流施設の適正かつ計画的な土地利用の誘導

物流施設の立地においては、国際物流拠点としての必要性や、横浜経済に与える効果などを適切に見極めながら、適切に誘導していきます。

<主な取組>

○土地利用のバランスや周辺の交通への影響、高速道路等の広域交通ネットワークによる交通利便性などを考慮しながら適切に誘導します。

◆ 多様な活動を支える雇用の確保を図る通勤環境の充実

物流施設が集積する大黒ふ頭は、通勤の主要駅である横浜駅から約 10km、鶴見駅から約 6 km と遠く、バス等の公共交通機関による円滑な移動が不可欠です。

流通加工など多くの人手を必要とするロジスティクス機能等の強化を図っていく大黒ふ頭や大黒町において、安定した雇用が確保できるよう、就業者の通勤環境を充実していきます。

<主な取組>

○通勤時間帯の大量輸送を可能とするバス運行や連節バスの導入など輸送力の強化に向けた取組を進めます。

○繁忙期の一時的な就労者の増大への対応などでは、立地企業が連携したシャトルバスの共同運行など、柔軟な輸送の充実に向けた取組を進めます。

○この地域に訪れる企業訪問者など来街者の移動手段について、少量輸送の交通システムの導入など、新たな交通モードの導入に向けた取組を進めます。



<国際競争力のある物流拠点の形成>



施策4 新たな魅力を創出・発信する都市空間の形成

京浜臨海部は、港湾機能と製造業を中心とした産業が集積し、社会基盤を支える製品やサービスの供給地であり、日本の成長を支える場として発展してきました。また、港湾から始まった京浜臨海部が、製造業等の集積地となり、また、それら産業自体も時代の流れに併せて変化してきました。

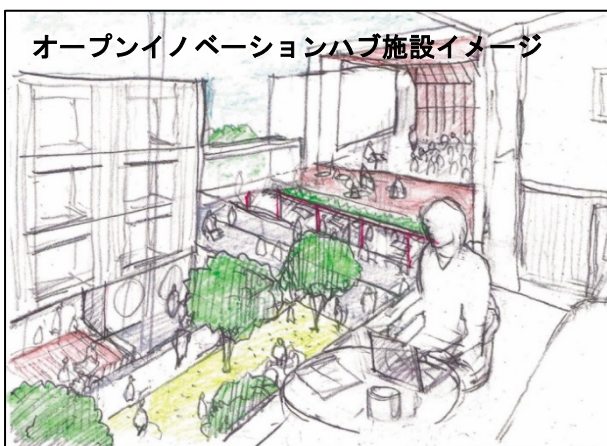
経済のグローバル化や、日本の産業構造の転換など、京浜臨海部を取り巻く環境が日々大きく変化している現在、京浜臨海部がこれからも発展していくには、産業のあり方だけでなく、それを支える都市空間の面からも地域の強みを把握したうえで、新たな環境変化やニーズにこたえていく必要があります。

◆ 新たな価値を生み出し発信する都市空間

京浜臨海部の発展を支えてきた、製造業をはじめとするものづくり産業では、個別の技術開発に加え、地域の内外の知識が交流し、つながることで新たな価値を生み出すことが求められるようになってきました。また、人材不足が深刻化する中、企業や地域全体での人材育成やブランド力向上の取組が必要となっています。産業構造の転換が進んでいることもふまえ、地域における一層の産業振興をすすめるため、快適で魅力的な人を惹きつける都市空間の形成を図るとともに、その変化を外部にアピールしていきます。

<主な取組>

- オープンイノベーションが起こる環境づくりのため、国際的な技術交流カンファレンスなど、地域内外の企業・研究機関・技術者が交流し、つながる機能の向上を図るとともに、飲食施設や技術交流以外の親しみ・楽しむ機能など、就労環境全般の充実を通じ、新たな価値創出を支えます。
- 展示や工場見学による取組に留まらず、地域外部の人々が親しみ・楽しむことができる体験を通じて、地域のものづくり技術を発信し、イメージ向上により人材確保につなげるなど、一層の産業発展につなげます。
- 地域の技術や先進的な取組をアピールすることで、地域のブランド力向上や人材確保につなげます。
- 高度な技術を持つ企業や、研究機関等の集積を活かし、近隣の教育機関との交流を促進し、地域イメージの向上に向けた取組を進めます。



オープンイノベーションハブ施設イメージ



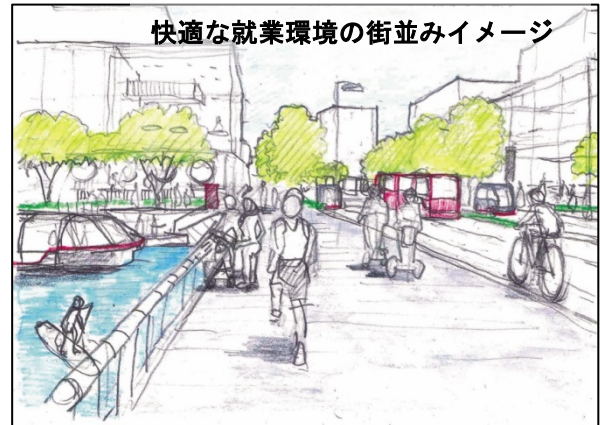
オープンイノベーションハブ施設イメージ

◆ 快適な就業環境を実現する都市空間

京浜臨海部は港湾機能や製造業をはじめとした産業に支えられていますが、その産業を支えているのは突き詰めれば就業者、「人」であり、その就労環境の充実なくして産業の効率やイノベーションは望めません。また、社会の変化に伴い、女性や外国人など、地域で働く人も多様化し、これまでとは異なった機能が求められています。地域の企業同士の協力や、公民連携の取組を通じて、快適な就業環境の実現を図り、産業地域・京浜臨海部の活性化を図ります。

<主な取組>

- 自動運転バスの導入や水上交通など、新たな交通の実験・導入を含めた地域内外のアクセス性向上に向けた取組を進めます。
- 地域の緑化や水際線の美観向上を通じ、憩いのある空間形成に向けた取組を進めます。
- 駅前空間の整備を通じて飲食店や利便施設の導入など地区の玄関口としての利便性・魅力を向上し、就業環境の向上に向けた取組をすすめます。
- 保育園の整備やバリアフリー化など、多様な就業者に対応できる都市空間形成に向けた取組を進めます。



◆ 横浜港を望む横浜都心との結節点にふさわしい都市空間

他の地域との結節点などにおいては、新たな魅力や多面的な機能を加えて、多様な人々が訪れる拠点の形成を目指します。

<主な取組>

- 都心臨海部と京浜臨海部の結節点については、中央卸売市場が立地していることをふまえ、にぎわい空間の創出に向けた取組を進めます。
- 大黒ふ頭での大型客船暫定受け入れに併せ、旅客者上陸時の滞在環境や円滑な交通輸送に向けた取組を進めます。



◆ 都市全体を支える機能

工業系の用途地域であり、産業の集積地であるという立地特性を活かし、都市活動全体を支える機能の形成を図り、都市の持続可能性に貢献します。

<主な取組>

- 水再生センターや汚泥資源化センター、リサイクル施設による資源などの再利用・有効活用を図るほか、都市活動に不可欠な公共公益施設の立地などに向けた取組を進めます。

施策5 産業を支える交通環境等の充実

交通基盤は、ヒト・モノの移動など京浜臨海部の産業を支え、活力を生み出す重要な基盤です。

京浜臨海部や駅周辺の土地利用の促進を図りながら交通基盤の充実を図り、通勤・通学者の利便性・快適性の向上を図ります。また、「新たな産業空間の形成」を進めることで、多様な来街者がこのエリアを訪れるため、来街者の移動ニーズに対応するような交通システムや、さらには、地域の先進性を実感するためのAIやIoTを活用した交通モードの導入など先進的な取組を進めます。

■ 鉄 道

鉄道は、京浜臨海部への通勤・通学や広域からの来街者が訪れる際の主要な交通手段です。

土地利用の促進を図りながら新たな産業空間の形成を見据えた、輸送力の強化や利便性の向上を促進します。

◆ 地域を支える鉄道ネットワークの強化・利便性の向上

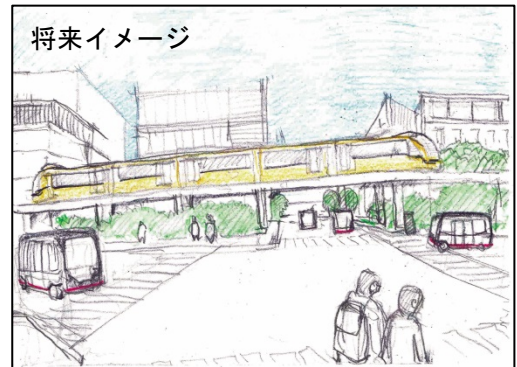
(1) 京浜臨海部のヒトの移動を支える JR 鶴見線の輸送力強化と利便性等向上

JR 鶴見線は、京浜臨海部の企業の通勤や沿線の学校（横浜サイエンスフロンティア高校など）の通学など、京浜臨海部へアクセスするための重要な路線であり、このエリアを訪れる来街者にとって必要不可欠な交通手段です。

需要に対応した輸送力強化に取り組むとともに、土地利用の促進を図りながら、輸送力強化や利便性・快適性の確保に向けて取り組んでいきます。

<主な取組>

- 通勤・通学の時間帯における輸送力の強化など、需要に対応した運行に向けた取組を促進します。
- ものづくりや成長分野など、新たな産業拠点の形成を進め土地利用の促進を図ることで多様な人々が訪れるため、駅舎改良や日中の運行の充実など、快適で利便性の高い移動環境が整うよう取組を進めます。
- 川崎市の臨海部ビジョンで示される「新たな基幹的交通軸（川崎アプローチ線等）」の取組と連携し、ネットワーク形成の取組を進めます。
- 今後の新たな産業空間の形成を進めることによる沿線の土地利用や需要を見据えた将来の鶴見線のあり方について検討を行います。



(2) 相鉄・JR直通線停車および鶴見駅のターミナル機能の強化

鶴見駅は、背後地に広い住宅地を有し、JR 鶴見駅、京急鶴見駅及びJR 鶴見線が接続するターミナル駅です。一方、東京方面など広域的なアクセスはJR 京浜東北線に限られています。このため神奈川東部方面線の相鉄・JR 直通線整備の機会を捉えて、相鉄・JR 直通線停車やターミナル機能の強化に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- 相鉄・JR直通線について鉄道事業者と連携しながら実現に向けた取組を進めます。
- JR鶴見線等の利用者の増加策とも合わせ、京急鶴見駅との連絡強化を図り羽田とのアクセス向上に向けた取組を進めます。

◆ 産業活動を支える広域鉄道ネットワークを形成

(1) 東海道貨物支線の貨客併用化に向けた検討の推進

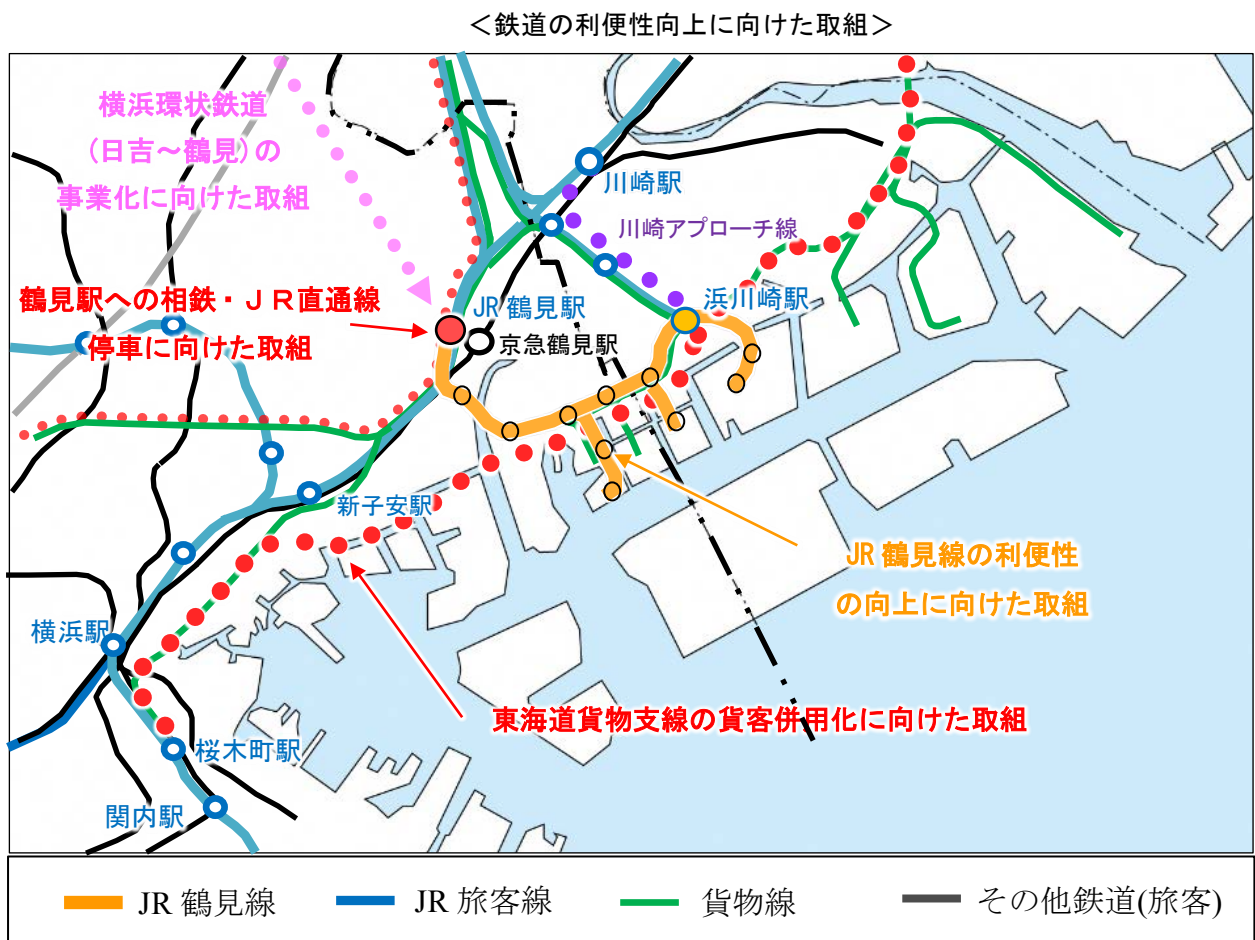
東海道貨物支線を活用（一部区間新設）して、みなとみらい地区等の都心臨海部と京浜臨海部を結ぶ品川・東京テレポートを結ぶ広域鉄道ネットワークを形成する路線であり、京浜臨海部区間は、概ね新設区間となります。

整備に向けては、沿線の土地利用の動向や将来需要を踏まえ、事業性の確保につながる需要の創出も行いながら、沿線自治体で構成される東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会と連携して長期的に検討を進めます。

(2) 横浜環状鉄道（日吉～鶴見）の事業化に向けた取組

横浜市内の主要な生活拠点を結び、市内の鉄道ネットワークのより一層の充実が図られる路線であり、京浜臨海部には職住近接などの整備効果も期待されます。

鉄道整備とまちづくりとの連携や沿線の需要を喚起する方策など事業性の確保に向けた検討等を進め、長期的に取り組んでいきます。



■ 道 路

京浜臨海部の再編に向けては、新たな土地利用などに伴うモノやヒトの移動を支えるため、面整備と合わせた道路の整備・改良などにより、交通機能の充実を図ります。また、「新たな都市空間の形成」などエリアマネジメントと合わせて、快適な歩行者空間の整備など空間としての機能の充実を図ります。

◆ 地域を支える道路ネットワークを形成

(1) 臨港幹線道路の整備促進

京浜臨海部に立地する企業活動や物流機能の強化に寄与する道路です。未整備区間の整備を促進し、企業活動等の強化を図ります。

<主な取組>

- 瑞穂ふ頭から新子安大黒線(恵比須町)の未整備区間について、沿道の土地利用や交通状況を踏まえ整備に向けた検討を進めます。
- 暫定整備の山内ふ頭区間については、埋立に合わせて歩行空間など整備に向けた取組を進めます。

(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）

エリアマネジメントによる新たな産業等のまちづくりにふさわしい快適な歩行者空間など、土地利用の変化などによる交通需要に対応した道路機能の充実を図ります。

(3) 地区内道路

新たな土地利用などに伴うモノやヒトの移動を支えるため、面整備と合わせた道路の整備・改良などにより、交通機能の充実を図ります。

◆ 産業活動を支える広域道路ネットワークを形成

(1) 鶴見臨海幹線道路

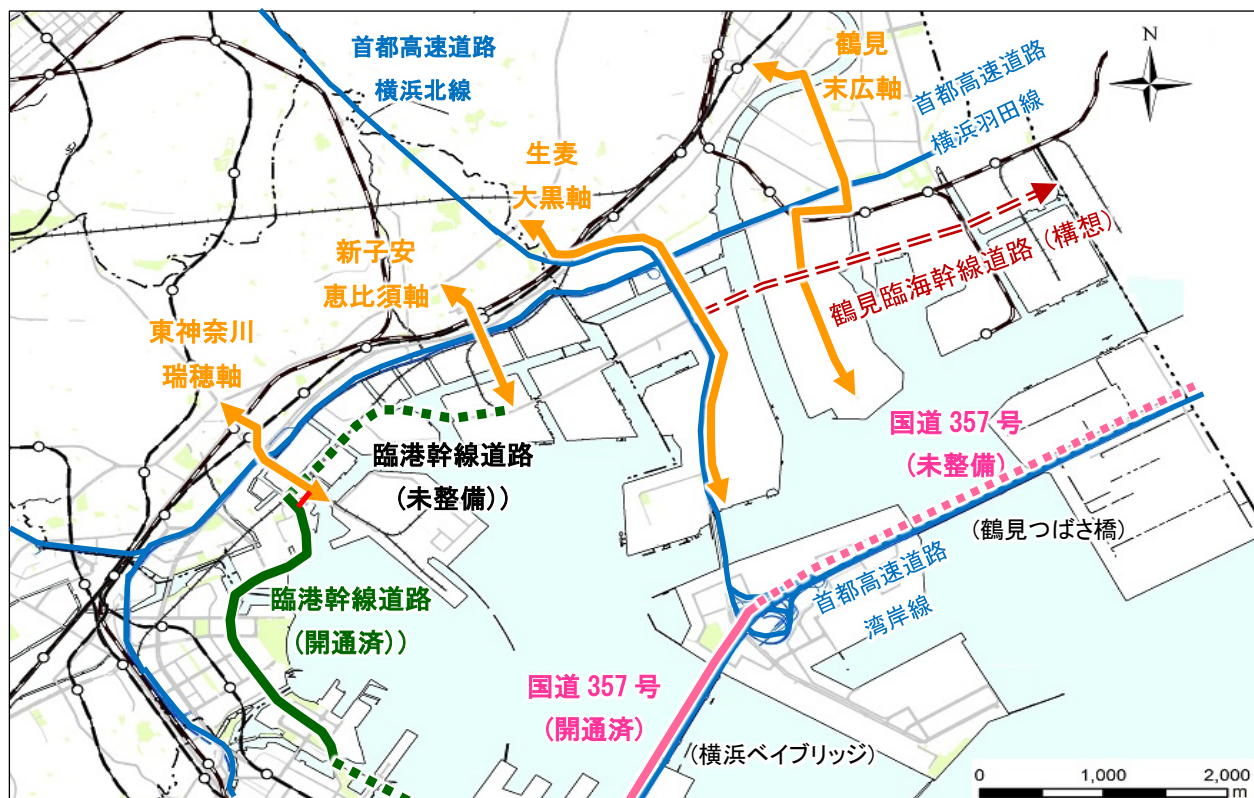
横浜・川崎の臨海地域を一体的に横断する道路であり構想段階の道路です。

川崎市側との連続性や将来の沿道土地利用状況を考慮し、整備の必要性も含め、構想路線として長期的に検討を行います。

(2) 国道 357 号線（東京湾岸道路）

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す。大黒ふ頭から扇島の未整備区間について、川崎区間や東京区間の進捗状況を踏まえながら整備に向け国との調整を進めます。

<道路交通の充実に向けた取組>



■ バス等、新たな交通

京浜臨海部では、JR線・京急線の各駅から各地への移動は、バスが主な交通手段です。就業者の通勤環境向上や来街者の回遊性向上など、需要に応じた交通環境を整えていきます。

◆ 就業者の交通環境の向上

(1) 輸送力の強化や需要に応じた柔軟な運行

通勤時の混雑緩和や、新たな需要に応じたバスの輸送力強化（連節バスの導入など）の促進、柔軟なバス運行についての取組を進めます。



(2) 企業間連携等による通勤環境の改善

自己所有バスなどの既存ストック有効活用やシャトルバスの共同運行など、企業間で連携した通勤環境等の改善を図るための方策の取組を進めます。

◆ 来街者の回遊性向上および先進性を感じる交通モードの導入

(1) 新たな移動手段の検討や社会実験

新たな移動手段を導入し利便性の向上と併せて、京浜臨海部の先進性を実感します。

<主な取組>

- 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の可能性について検討します。
- 新たな移動手段の取組等は、社会実験など含め、企業とも連携しながら推進します。
- 海を楽しみながら移動する水上交通の導入に向けた取組を進めます。

施策6 次世代の産業空間にふさわしい環境の形成

パリ協定締結による温室効果ガスの排出削減や、再生可能エネルギーへの注目、都市における緑地や生物多様性の維持、環境に対する社会的要請は高まっており、産業地域である京浜臨海部においても対応していくことが求められています。京浜臨海部では、産業と環境への対応を調和させ、持続可能な新しい価値を持つ産業空間を形成します。

◆低炭素・高効率なエネルギー体系の構築

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の効率化の推進を通じ、温室効果ガスの削減を図り、低炭素でエネルギー効率の良い産業空間を形成し、地球温暖化対策の先進地域を目指します。

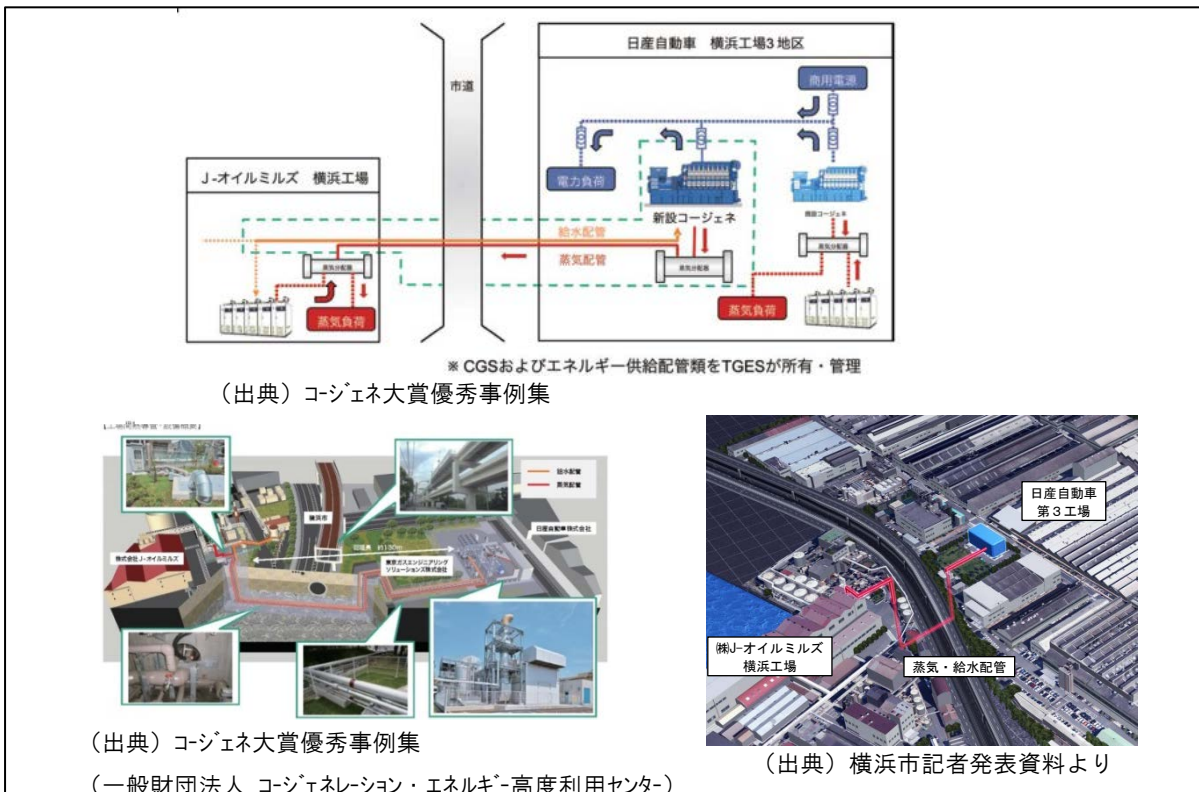
<主な取組>

- 立地企業の連携によるエネルギー融通に向けた取組を進めます。
- 副生水素など水素エネルギーの利活用についての検討を進めます。
- 下水処理や食品廃棄物処理の過程で発生するバイオマス発電の推進など、地産地消のエネルギー体系構築に向けて取組を進めます。
- エネルギー使用を効率化するため、コージェネレーションシステム等の導入や、ICTを活用した地域エネルギー管理システムの構築の取組を進めます。
- 環境分野の先端的な技術の導入に資する実証フィールドとしていきます。



バイオマス発電（下水処理施設）

<企業間連携による大型コージェネの排熱面的利用>



◆ 質の高い緑地や水辺の環境の構築

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目指します。

<主な取組>

- これまで公民協同で推進してきた「京浜の森づくり」を引き続き推進します。
- 既存建築や周辺環境との調和に配慮しながら、企業の敷地内緑地や公的なオープンスペース・水辺を憩いとうるおいのある緑の拠点として、効果的に連続性を持たせることで、質の高い緑や水辺の軸の形成に向けた取組を進めます。
- 公共や民間の土地におけるまとまりのある緑地やオープンスペースを確保するとともに、緑地面積を確保し、共同緑地などの形成を通じて、効率的かつ質の高い緑の形成に向けた取組を進めます。
- 土壌対応について、土地利用転換などと併せて適切に対応していくとともに、臨海部にふさわしい対応について検討していきます。



キリンビール工場のビオトープ



末広水際線プロムナード



産業道路（新子安方面）

<京浜森づくり>

京浜地区の企業の緑地や市民に公開されている施設を、地域の重要な財産としてとらえ、公共の緑や水辺などとあわせて、企業、市民等と行政が共同して緑の拡充・活用を推進し、未来に引き継ぐ京浜の森づくりを提唱しています。末広地区、生麦新子安地区では、地域ぐるみでの緑のまちづくりを公民の協働により地域緑化計画として策定し、これに沿ってそれぞれの緑化を進めています。



<末広地区の計画づくり>

(末広町一丁目、弁天町、小野町の一部)



<生麦・新子安地区の計画づくり>

(宝町、恵比須町、守屋三丁目・四丁目)



施策7 防災・減災の取組を促進し、災害に強い産業空間の形成

当地域の産業活動は、一般社会の社会活動に直接・間接的に影響を与える供給源であり、当地の企業活動が停止されれば社会活動も停止するような、大変、重要な役割を担っています。

有事の際の就業者の安全性を確保しながら、企業活動が継続されあるいは早期復旧が図られ、社会活動が継続できるよう、ハード・ソフト両面で防災・減災に取り組んでいきます。また、臨海部に島形状で分割した立地という特異性から、島ごとで連携した防災・減災の取組を進めます。

東日本大震災を教訓とした大規模地震対応や、大型化する台風による風水害対策など最新の知見を取り入れながら、防災・減災の取組を促進していきます。

◆ 防災・減災のための基盤整備などハード対策の推進

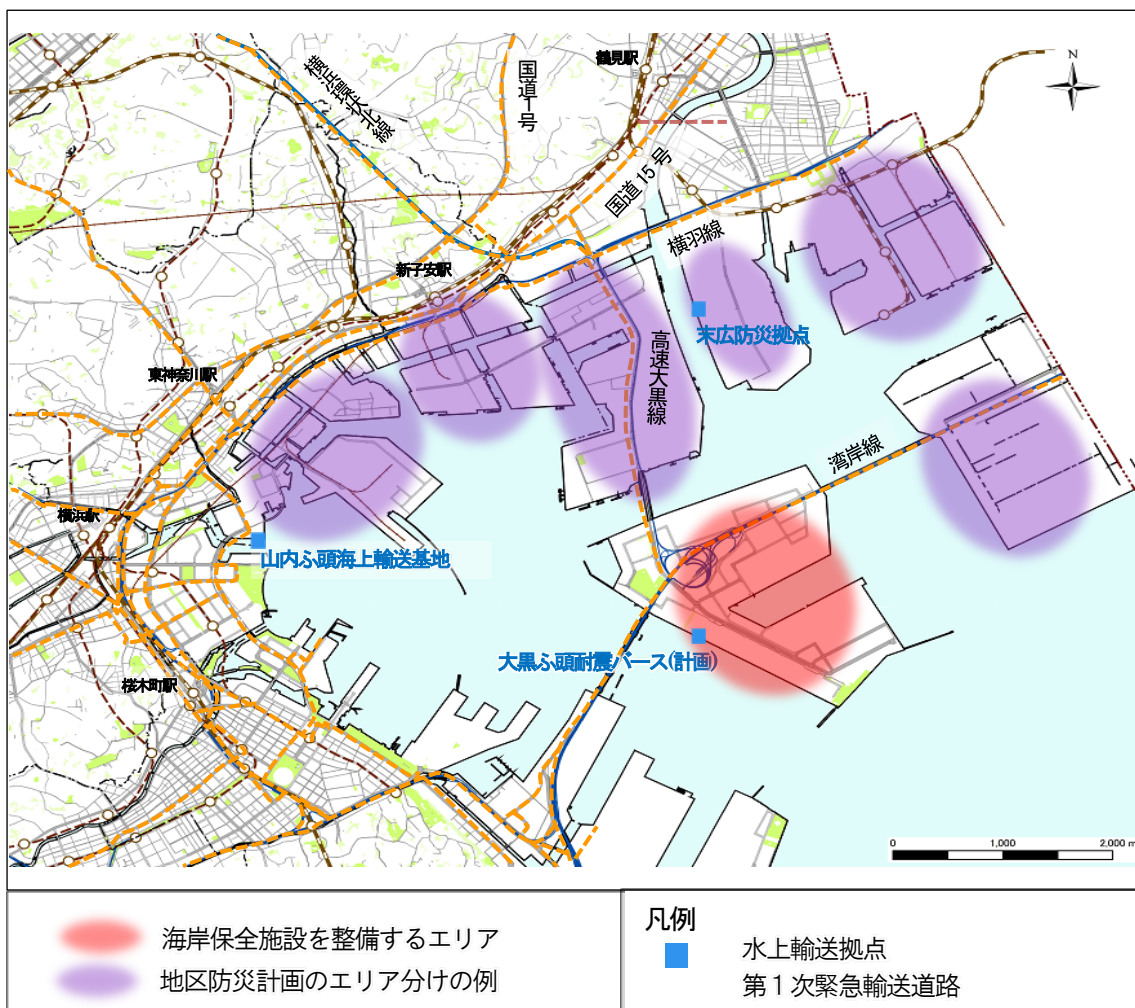
地震や風水害など大規模災害に備え、基盤整備などハード対策を行い、人的・物的被害の軽減とすることを目指します。整備にあたっては、地区防災計画の策定など地区の目標を共有しながら整備を進めます。

<主な取組>

- 津波・高潮被害に対しては、海岸保全基本計画に基づく海岸保全施設を大黒ふ頭で整備するとともに、私有地においては、建物の建て替えや土地利用転換に併せ地盤の嵩上げなどの取組を進めます。

<災害に強い産業空間の形成>

海岸保全施設（イメージ）



- 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の取組を進めます。
- 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ます。橋梁については、引き続き計画に基づいた耐震化対策等の取組を進めます。

◆ 地域で連携した防災・減災の取組の推進

臨海部特有の津波や高潮など広域的な災害に対しては、地域として対策に取り組む必要があるため、地区防災計画の策定など、地域で連携して防災・減災に取組を推進します。

また、海上輸送基地（山内ふ頭）や末広防災拠点など、水上輸送への役割も視野に入れながら取組を進めます。

<主な取組>

- 立地企業で構成される協議体等を組織し、公民連携しながら、地区防災計画の策定に向けた取組を進めます。
各企業が取り組む防災・減災の取組を、行政も連携しながら地区に拡大し、地区としての防災性向上につなげます。
- 石油コンビナート災害に対しては、既の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ます。

◆ 企業の防災・減災の取組の推進

<主な取組>

- 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ものとします。
- 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、各企業が事業活動を継続または再開できるような体制を整えるものとします。
- 自立分散型エネルギーシステム等の導入および地域間のネットワーク化を図り、災害時の地域の電源確保を図り、災害に強い地域に向けた取組を進めます。

4

地区ごとの基本コンセプトと重点検討地区

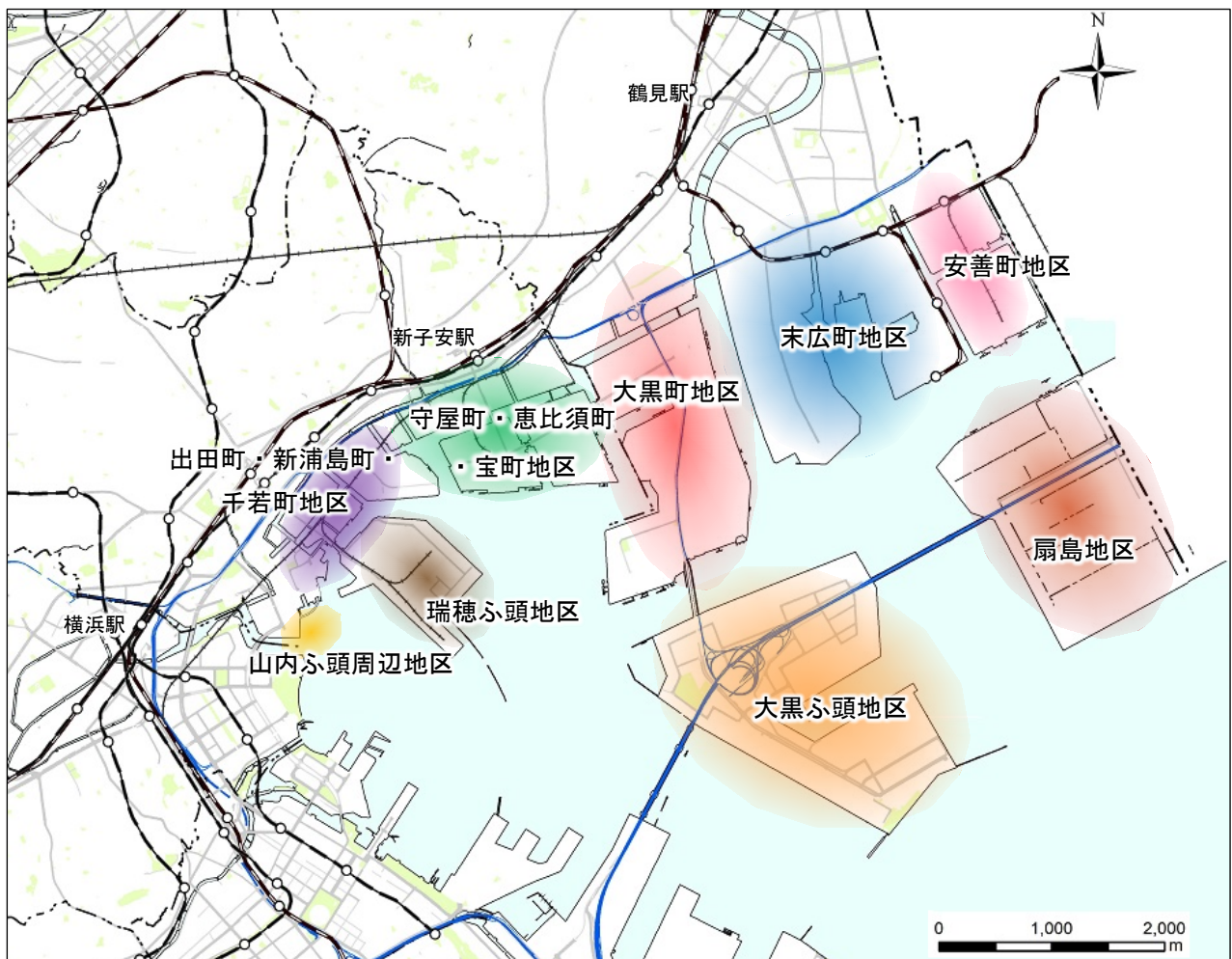
◆ 地区ごとの整備方針

京浜臨海部は、造成された時期や島状の土地形状を為すなど、地区ごとに産業の分野や集積の状況、交通基盤の状況など、その様態は様々です。急激な社会変化に迅速に対応し、地域が今後も良好な産業空間として発展していくためには、それぞれの地区の特有の状況を踏まえた上での目標設定が必要となっています。

そこで、京浜臨海部を概ね次の地図に示した地区に分類したうえで、それぞれの地区の基本コンセプトを整理し、地域特性に応じた空間を形成していくことを目指します。

◆ 重点検討地区

これら地区のうち、新たな土地利用が見込まれる「末広町地区」、「守屋町・恵比須町地区」、「山内ふ頭周辺地区」を重点検討地区と位置付け、地区の将来目標を明確にして具体的な取組を推進します。



◆地区ごとの基本コンセプト

安善町地区

米軍施設の返還などによる土地利用転換にあたっては、製造業等の生産活動や研究開発機能立地、周辺交通環境に配慮したうえで、適切な土地利用の誘導を図ります。

扇島地区

川崎市に跨る製造業の生産活動において国際競争力のある生産機能の高度化等を図ります。

末広町地区

製造業の生産の高度化等や、研究開発拠点・ベンチャーや学術機関等の研究機能などの更なる集積を進めるとともに、多様な産業集積が融合したイノベーションの創出や、ものづくり技術を親しみ、楽しめるエンターテインメント性を備えた地域を形成します。

大黒町地区

製造業の生産機能の高度化・効率化や、高度な物流・ロジスティクス機能の強化により、生産・物流の拠点としての機能強化を図ります。

大黒ふ頭地区

物流機能の効率化・高度化等により、輸出入機能の強化を図るとともに、新たに行われる大型客船の受け入れ（暫定）に併せ、旅客者の滞在環境や円滑な交通輸送を実現します。

守屋町・恵比須町・宝町地区

研究開発機能の集積を図るとともに、既存産業等とが融合し、イノベーションを創出や、資源の循環等により持続的な都市活動を支える地域を目指します。

出田町・新浦島町・千若町・橋本町（一部）地区

臨港地区内外に跨り、多用途の産業が立地していることを踏まえながら、交通利便性や産業活動にも配慮しながら、適切な土地利用を図ります。

瑞穂ふ頭地区

米軍施設用地の返還があった場合は、地区全体の土地利用を総合的に検討し、新たな空間の形成を目指します。

山内ふ頭周辺地区

都心臨海部との結節点であり、中央卸売市場（本場）が近接する立地性を活かしながら、水辺の環境なども生かしながら、多くの人々が憩い楽しみ、賑わいの空間の形成を図ります。

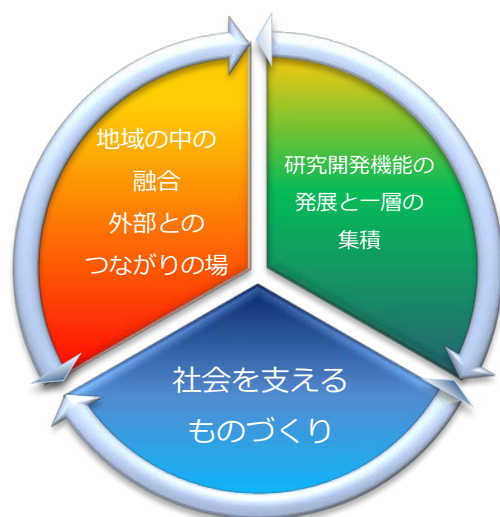
重点検討地区 1 末広町地区

末広町地区は、鶴見駅を起点とする JR 鶴見線が通っており、弁天橋駅、浅野駅、海芝浦駅などの駅が所在しています。京浜臨海部の東部に位置し、西側は鶴見川、東側は旭運河、南部は京浜運河を挟んで鶴見つばさ橋を望む半島状の地域です。

末広町地区は、重電機器や鉄鋼・ガラス・化学材料をはじめとした大規模な製造業、理化学研究所をはじめとするライフサイエンスや新エネルギー等の研究機関、先端技術開発を行うベンチャー企業、資源リサイクル施設等が立地する産業エリアです。

《 エリアコンセプト 》

社会を支えるものづくり機能の高度化と研究開発機能の更なる集積と合わせ、多様な産業が集積する強みを活かし、内外の知見の融合によるイノベーションによる新たな価値を生み出し、発信するとともに、様々な人がものづくり技術とふれあい、親しみや楽しめるエンターテインメント性も備えた地域としていきます。



◆ 社会を支えるものづくり産業の発展

産業のグローバル化に伴い、この地域に立地する多くの企業は「量」から「質」への転換を図ってきており、今後も更なる生産等の技術革新による高度化を図るとともに効率性を高め、社会を支える「ものづくり」の一大拠点として、一層の発展を目指します。

＜主な取組＞

- 大規模な製造プラントにおける生産設備において、技術革新による生産機能の高度化・高効率化に向けた取組を進めます。
- IoTの実現やAI活用を図りながら、更なる効率化や高度化を行い、高付加価値な製品等の生産・供給に向けた取組を進めます。
- 生産等の機能の大規模な再生にあたっては、地区内の企業間で連携し、敷地の交換・分合など面的な事業手法（土地区画整理事業等）により、土地の有効利用を進めます。
- 大規模な土地利用転換を行う場合は、建設発生土の受け入れなどにより、効率的に盛土（かさ上げ）を行うなど、津波高潮対策や土壌汚染対策などに向けた取組を進めます。

◆ 研究開発機能の発展と集積

製造現場の近接性や大規模の敷地を有する強みを活かし、製造機能も備えた研究開発を促進するとともに、研究開発機能の一層の集積を図ります。

<主な取組>

- 新たな価値を生む産業であり続けるため、製造業等の技術開発を促進する研究開発機能の集積を図ります。
- 国際戦略総合特区制度を活用しながら、バイオテクノロジーやライフサイエンス等の新たな成長産業分野の一層の集積・成長を進めます。

◆ 地域の中の融合、外部とのつながりの場の形成

玄関に位置するエリアとして、様々な分野の高度な研究が垣根を越えて「地区内の知識・技術をつなぐ場」であるとともに、「国際的な交流を含めた地区外の人々が京浜臨海部とつながる場」など、交流環境を形成します。また、様々な人々がものづくりの技術とふれあい、親しみ・楽しめるようなエンターテインメント性のある機能の促進など、地域の賑わいやイメージアップを図るとともに、技術的資産を国内外に発信します。

<主な取組>

- 多くの人々がものづくりの技術に親しみを持ち、楽しめるような機能とあわせ、来街者の滞在環境を整える複合的な環境を充実させ、技術の普及や将来の人材育成や地域イメージの向上、賑わいの形成に向けた取組を進めます。
- 地域の中の融合、外部とのつながりを意識した機能集積を図るとともに、地域全体の豊かなフィールドを生かしながら、パーソナルモビリティの実証実験や、新たなエネルギーの利用など、新しい技術の創出の拠点の形成に向けた取組を進めます。

技術を楽しむ機能



(出典) THE AUTOSTADT MAGAZINE #2-2017

《ゲートウェイ、融合・交流の中核機能（イノベーション・ハブ機能）》

- 地域内部の企業、研究機関、地域外からの人材や国際的な交流ができる場として、様々な技術と知識がつながり、発信するイノベーション・ハブ機能の形成を進めます。
- 短期滞在施設や、充実した飲食施設、アフターコンベンション機能など、就労環境や滞在環境を向上させる機能の導入を図るなど、駅やイノベーション・ハブとの複合的な機能集積を通じて相乗効果を生み、地域の核となる「ゲートウェイ」の形成に向けた取組を進めます。
- これらの取組においては、規制緩和による高度利用を図るなど地区の中心となる象徴的な空間となるよう取組を進めます。

◆地域の核となる「ゲートウェイ」

弁天橋駅（現況）



ゲートウェイ（イメージ）



アウトシュタット（ドイツ）

重点検討地区 2 守屋町・恵比須町地区

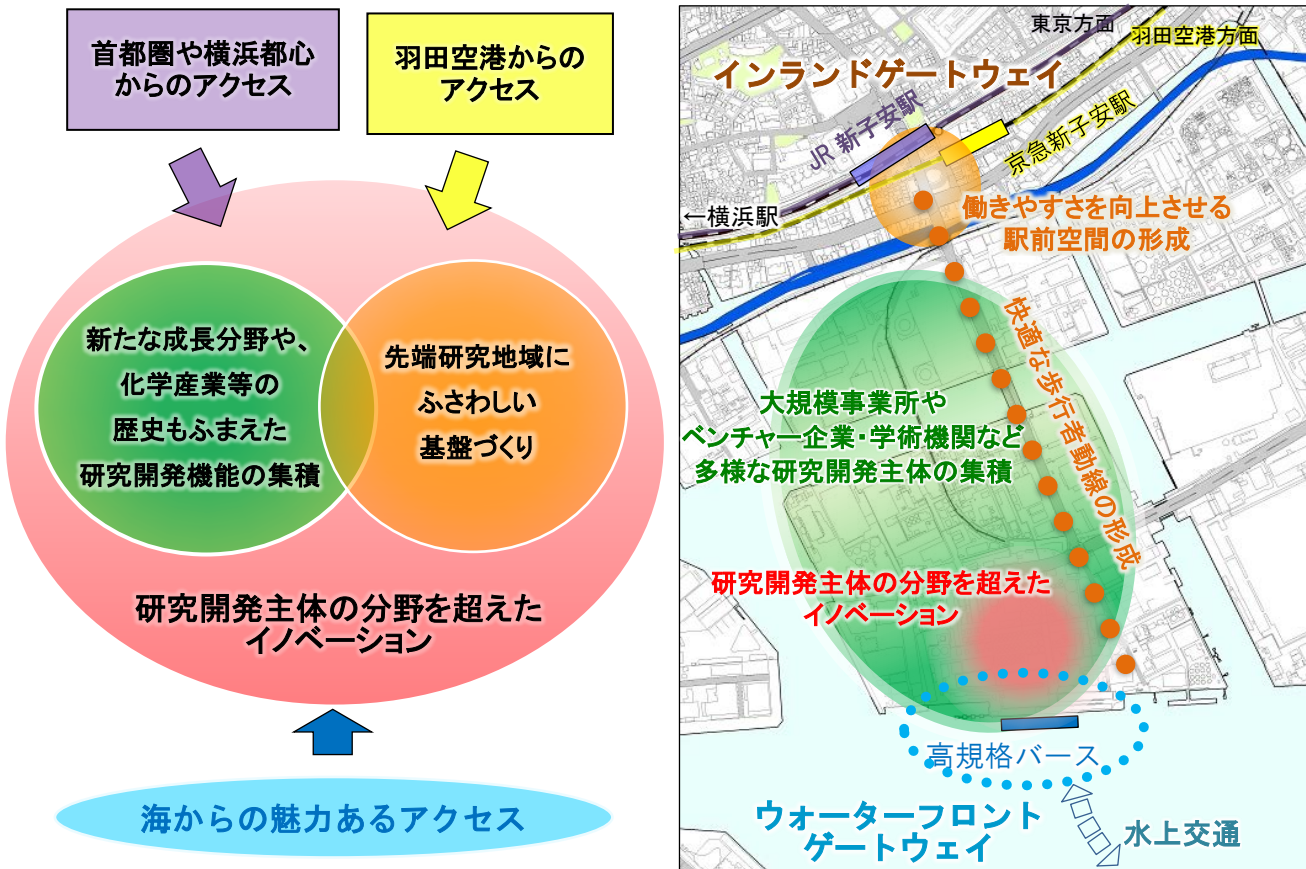
守屋・恵比須地区は、北側に JR 新子安駅及び京急新子安駅があり、京急新子安駅は羽田空港と直結するなど、鉄道利便性が高く、地域の入口となっています。地域の南端は、みなとみらい地区などの横浜港を望む水際線となっているほか、高規格のバース機能もあり、船舶寄港にも優れた機能を有しています。

当地区は、大正～昭和の埋立て以降、化学や機械等製造業の地域として発展してきましたが、現在では、産業構造の転換により、製造機能の多くが用途転換しており、一部が物流倉庫や資源リサイクル用途として利用されていますが、遊休・低利用地への対応が必要になっています。

また、新たな成長分野の研究開発機能の集積に向けて「ライフイノベーション国際戦略総合特区」を指定しており、一部では倉庫から研究開発機能を有する施設が立地し始めています。

《 エリアコンセプト 》

地理的優位性を活かすとともに、化学等製造業の歴史もふまえ、新たな成長分野の研究開発機能の集積を図るとともに、地域の再生を通じて新たな都市空間を形成し、イノベーションが創出される地域としていきます。



◆ 新たな成長分野や化学産業等の歴史もふまえた研究開発機能等の集積

羽田空港や首都圏、横浜都心からアクセスできるという特性を活かし、ライフサイエンス分野など新たな成長分野の研究開発機能集積の更なる推進や、化学産業をはじめとする製造や研究開発の歴史をもつこともふまえた研究開発機能等の集積の充実に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- 「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」を活用しながら、新たな成長分野の研究開発施設の集積に向けた取組を進めます。
- 工業系用途地域の指定や、大規模な敷地を有する特性を活かし、実験プラントなどの導入も可能な研究開発機能の立地に向けた取組を進めます。
- 既存の高規格バースを有効に活用し、国内外からの資材の搬出入による製造機能と一体となった研究開発機能などを活かした土地利用に向けた取組を進めます。
- 大規模事業所やベンチャー・学術機関など、多様な研究開発主体の集積に向けた取組を進めます。
- 大規模な土地利用転換を行う場合は、建設発生土の受け入れなどにより、効率的に盛土（嵩上げ）を行うなど、津波高潮対策や土壌汚染対策などに向けた取組を進めます。

◆ 先端研究地域にふさわしい基盤づくり

研究開発機能等の集積とあわせて、就業環境の向上につながる利便施設の導入や、歩行者環境の向上を図ります。

<主な取組>

- JR 新子安駅・京急新子安駅を「インランドゲートウェイ」とし、飲食機能や保育園等の就業環境向上につながる機能の形成に向けた取組を進めます。
- 既存の高規格バースが所在するエリアを「ウォーターフロントゲートウェイ」と位置付け、羽田空港などから移動自体を楽しめる水上交通の導入など、既存バースの有効利用を促進します。
- 先端研究開発機能の集積に合わせ、地域の回遊性及び、都市景観の向上に向けた快適な歩行者空間の整備などに取り組んでいきます。
- 就業環境や来街者の滞在環境の向上を図るためのサービス機能の立地にあたっては、土地利用制限の規制緩和にも取り組みます。



◆ 立地を活かした、企業を超えたイノベーション

新たな知見や技術が生まれるオープンイノベーションを通じて、地域の研究開発を活性化させるため、多様な人材や技術が集まり、交流できる機能の充実を図ります。

<主な取組>

- 横浜港を望む良好なロケーションを活かした特徴ある空間を活用し、ラボを併設した交流スペース、カンファレンス機能など技術者同士の交流を促進し、情報を発信する機能を持った研究開発ハブの形成など、オープンイノベーションに向けた取組を進めます。
- みなとみらい 21 地区や、京浜臨海部の飲食を楽しめる工場見学施設などへ水上交通を使ってアクセスするなど、アフターコンベンションも楽しめる取組を進めます。



重点検討地区3 山内ふ頭周辺地区（横浜都心臨海部との結節点）

横浜都心臨海部と京浜臨海部の結節点である山内ふ頭周辺地区は、水産品や青果品を扱う「中央卸売市場」が近接しています。また、広域ターミナル駅であり市内最大の乗降客数を有する横浜駅周辺地区や、多くの来街者が訪れるみなとみらい21地区と隣接する場所に位置しています。

このような周辺の特徴を活かし、みなとみらい21地区方面やベイブリッジを一望するロケーションを活かした水辺の空間を形成するとともに、来街者を呼び込み賑わいを創出するエリアとしてまちを形成します。

《 エリアコンセプト 》

市場とも連携しながら水産・青果物などの食をテーマとした賑わいを創出するとともに、みなとみらい21地区から延びる新たな水際線を生かしたプロムナードを形成することにより、来街者が憩い楽しめる空間の創出や、市民等がランニングなども楽しめる健康づくりにも寄与する都市空間を創出していきます。

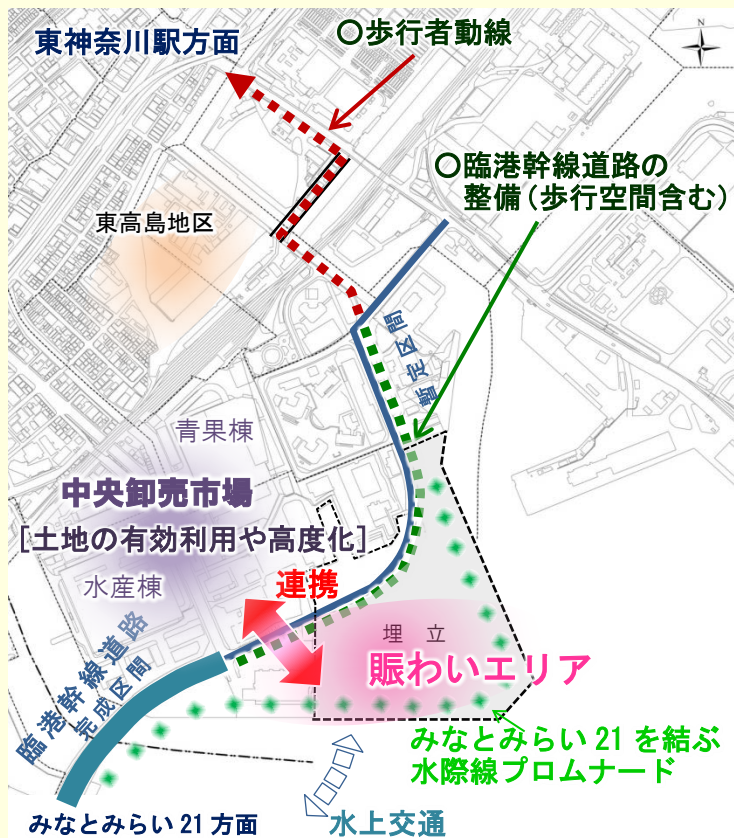


◆山内ふ頭周辺地区の状況



<主な取組>

- 埋立前は、市場に隣接する低未利用地などを活用し、周辺の企業活動に配慮しながら、市場と連携した水産・青果物など「食」をテーマとした物販・飲食を中心とする「マルシェ」等などのイベントを開催するなど、賑わいの創出に向けた取組を進めます。
- 都心臨海部の回遊性を高めるため、みなとみらい21地区や横浜駅周辺地区を連絡するバス運行や、海を楽しみながら移動する水上交通など、新たな交通の導入などに取り組みます。
- 埋立にあわせ、市場と連携した更なる賑わいエリアとして本格的な土地利用を行うとともに、みなとみらい21方面とを結ぶ水際線プロムナードの形成などにより、来街者が憩い楽しめる空間や、市民の健康づくりにも寄与する都市空間の創出に向けた取組を進めます。



◆山内ふ頭周辺地区からの眺望



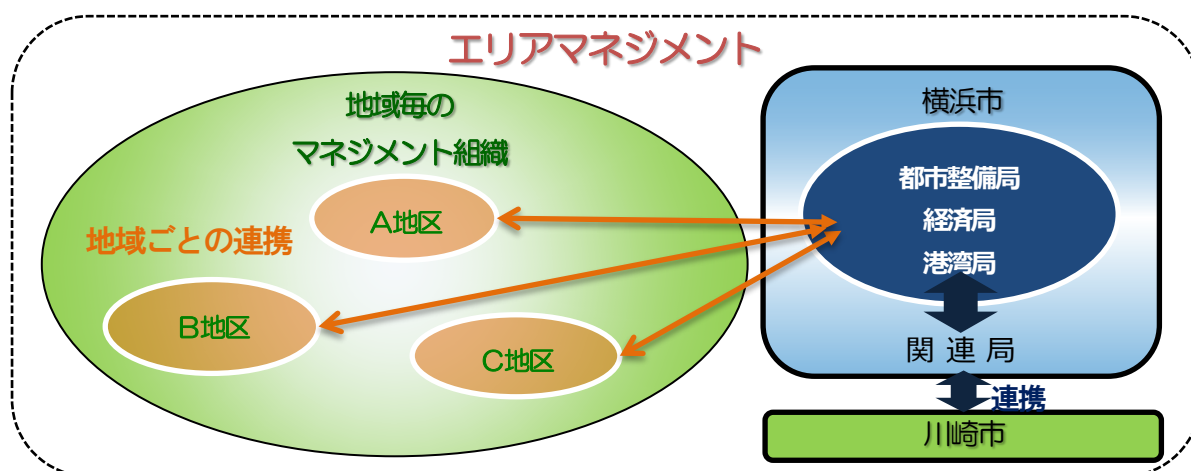
◆山内ふ頭周辺地区の将来イメージ



京浜臨海部が急激な社会変化に迅速に対応し、時代にあわせた良好な産業空間となり、日本や世界をリードしていく優れた産業地域として発展していくためには、個別の課題に対応する取り組みはもちろんですが、取組を実現するための体制や、必要となる行政的規制への対応を行う必要があります。

◆ 公民連携によるエリアマネジメント体制

京浜臨海部における既存の協議会組織（「京浜臨海部活性化協議会」「大黒ふ頭連絡協議会」）におけるこれまでの取組のほか、地域ごとの特性を踏まえて、必要に応じて、エリアマネジメントを行う体制づくりを行い、横浜市においても、地域毎に異なる産業集積やまちづくりの視点等も踏まえて、関係局が連携して取り組んでいきます。



◆ 土地利用の必要性に対応した規制緩和の検討

京浜臨海部は、グローバル化の進展や産業構造の転換等による、未利用・遊休地の発生など、地域のポテンシャルを十分に生かすためには、これまでの土地利用の方向性にとらわれない対応が必要になることが予想されます。

京浜臨海部が今後も活力ある産業地域であるために、規制の緩和や弾力的運用を行う事も視野に入れ、前掲の施策等の検討を行っていきます。

◆ 川崎市との連携

京浜臨海部は、横浜市と川崎市にまたがる広大な地域であり、日本有数の産業地域として発展してきました。川崎市では、「臨海部ビジョン」を策定し、「豊かさを実現する産業が躍動」し、「多様な人材や文化が共鳴」するという将来像のもと、実現のためのプロジェクトを示しています。川崎市の「臨海部ビジョン」との双方向の連携を通じて、今後も京浜臨海部全体として発展していくため、域内各エリアの機能的な違いを認識しつつ、道路等都市基盤や、製造機能等の連続性を認識し、地域の一体的発展を目指します。