

京浜臨海部再編整備マスタープラン 改定審議会

第 1 回

平成29年4月27日

本日の説明・審議項目

- 京浜臨海部について
 - 1 マスタープラン改定の趣旨
 - (1) 現行マスタープラン策定の背景
 - (2) 今回改定の趣旨
 - 2 京浜臨海部の変遷
 - 3 京浜臨海部の現状と課題
 - (1) マスタープラン策定後の現状と課題
 - (2) マスタープラン以外の取組
 - (3) 企業アンケート結果の紹介
 - (4) 現状と課題のまとめ
 - 4 プラン改定に向けた検討の主な視点
 - 5 審議会スケジュール

京浜臨海部について

■位置・交通アクセス

<羽田空港から>

全域(横浜・川崎)が20km圏内に位置
(横浜市域は10~20km程度)

<首都高速道路から>

青葉ICから生麦ICまで約15.3km

<東京駅から>

JR鶴見駅まで27分程度

■範囲 (京浜臨海部)

横浜市鶴見区及び神奈川区並びに川崎市川崎区のうち産業道路より海側の区域
(ヨコハマポートサイド地区を除く。)



京浜臨海部再編整備協議会ホームページ (<http://www.keihin.ne.jp/>) から引用

京浜臨海部について

■本市を取り巻く広域ネットワーク

【広域】

【首都高速 中央環状線】

2015年3月、大橋ジャンクションから大井ジャンクションが開通したことにより、全線が開通

【首都圏中央連絡自動車道(圏央道)】

2015年3月、寒川北インターチェンジから海老名ジャンクションまで開通し、藤沢市から関越自動車道まで連結(2017年2月に東北自動車道まで連結)

【羽田空港】

2020年までに国際線発着枠を、9万回から12.9万回に拡大すべく取組中(3.9万回増)

【中央新幹線(リニア)】

2027年開業に向け整備中(設置駅:品川駅、橋本駅 他)

【市内】

【神奈川東部方面線】整備中

※相鉄・JR直通線について2019年度下期、相鉄・東急直通線について2022年度下期の開業見通し

【横浜環状道路】

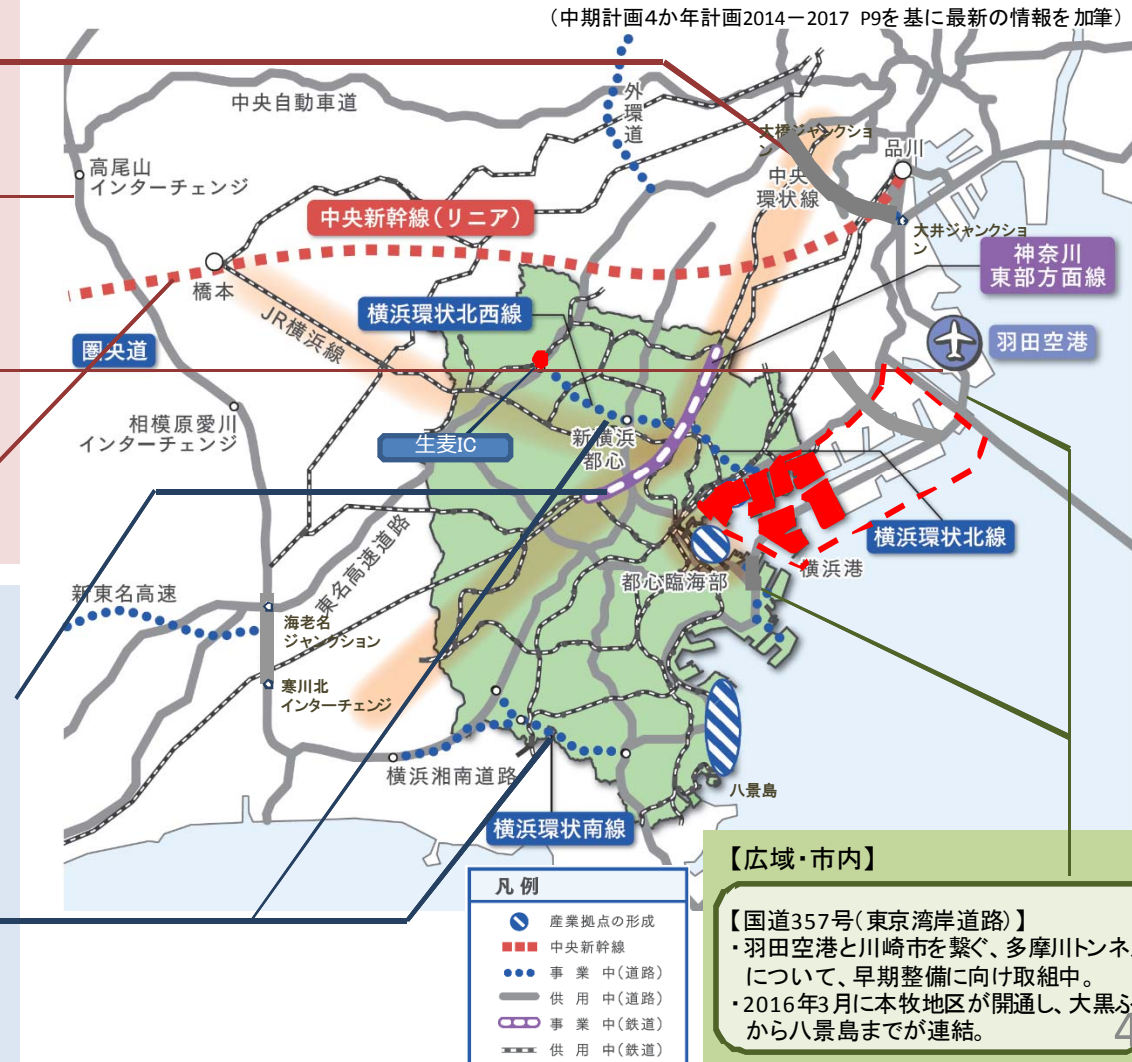
北線 : 2017年3月18日開通

北西線 : 東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指して整備中

南線※1 : 2020年度※2の開通に向け整備中

※1 南線は横浜湘南道路とともに、圏央道の一部を構成します

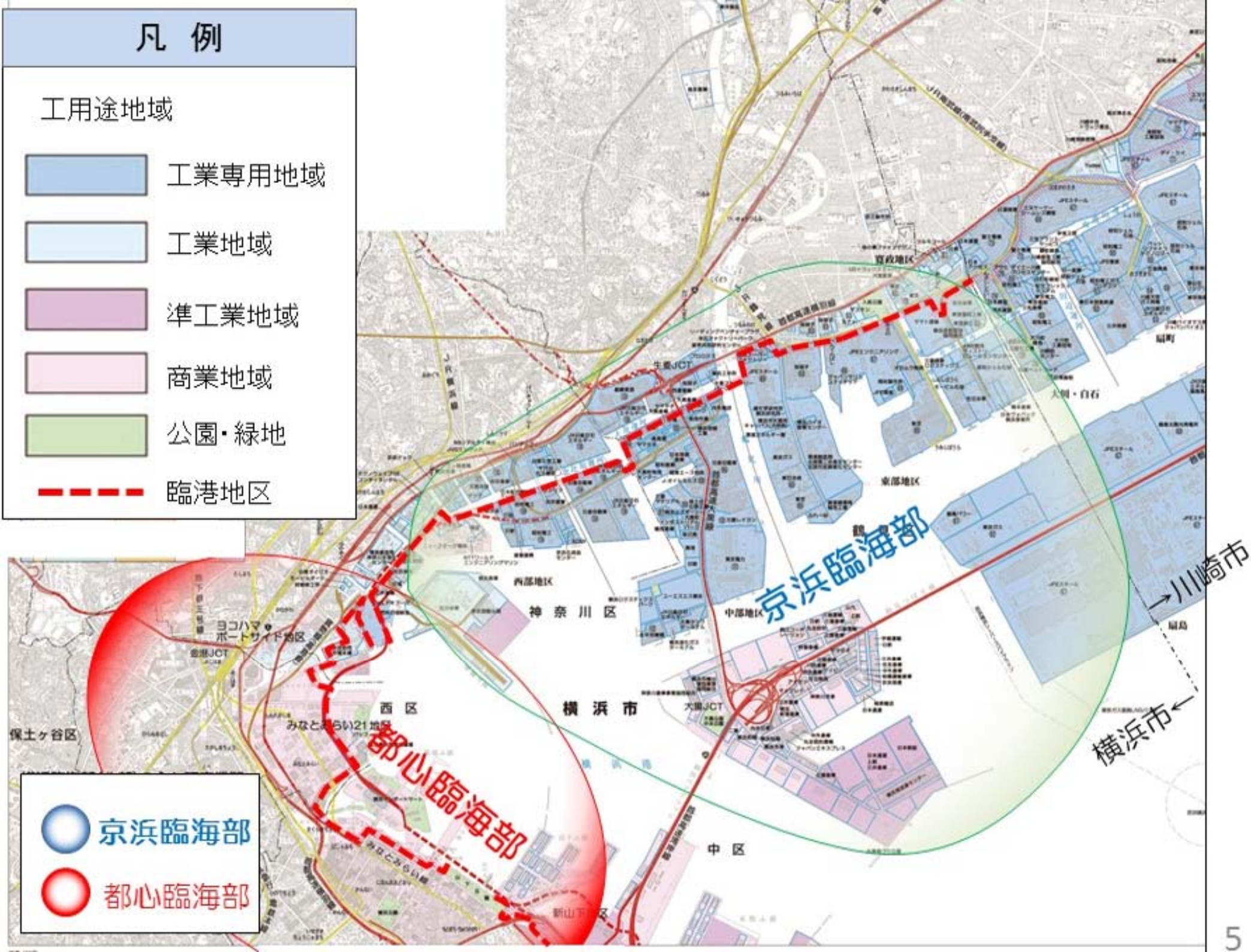
※2 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合



凡例

工用途地域

-  工業専用地域
-  工業地域
-  準工業地域
-  商業地域
-  公園・緑地
-  臨港地区



-  京浜臨海部
-  都心臨海部

1 マスタープラン改定の趣旨

(1) 現行マスタープラン策定の背景 ①

- ◆京浜臨海部は、製造業を中心として戦後の高度経済成長を支え、我が国の発展に大きく貢献してきた地域である。
- ◆しかし、昭和60年代の円高基調を背景に、産業拠点の海外移転など産業の空洞化が懸念された。
- ◆そこで、平成9年2月に現行のマスタープランを策定し、既存産業の高度化や新たな産業空間の形成など、この地域の方向性を示した。

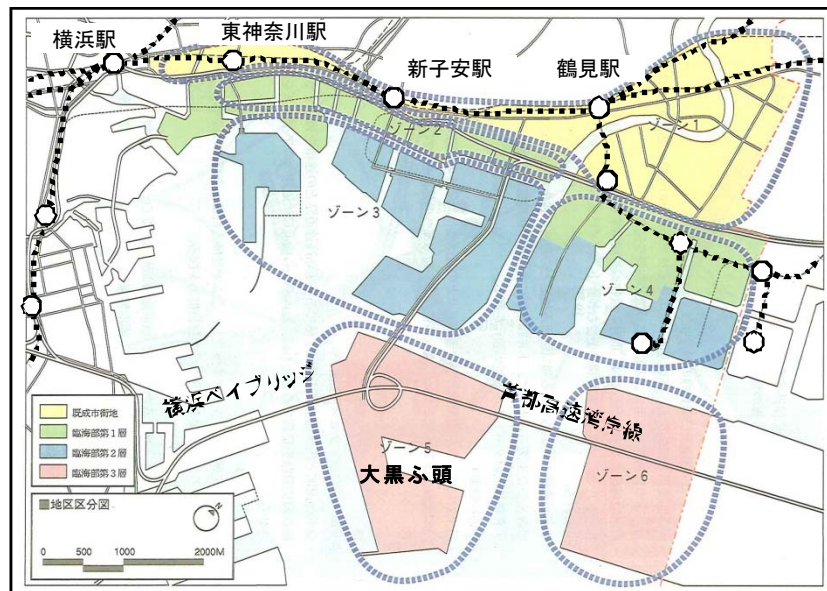


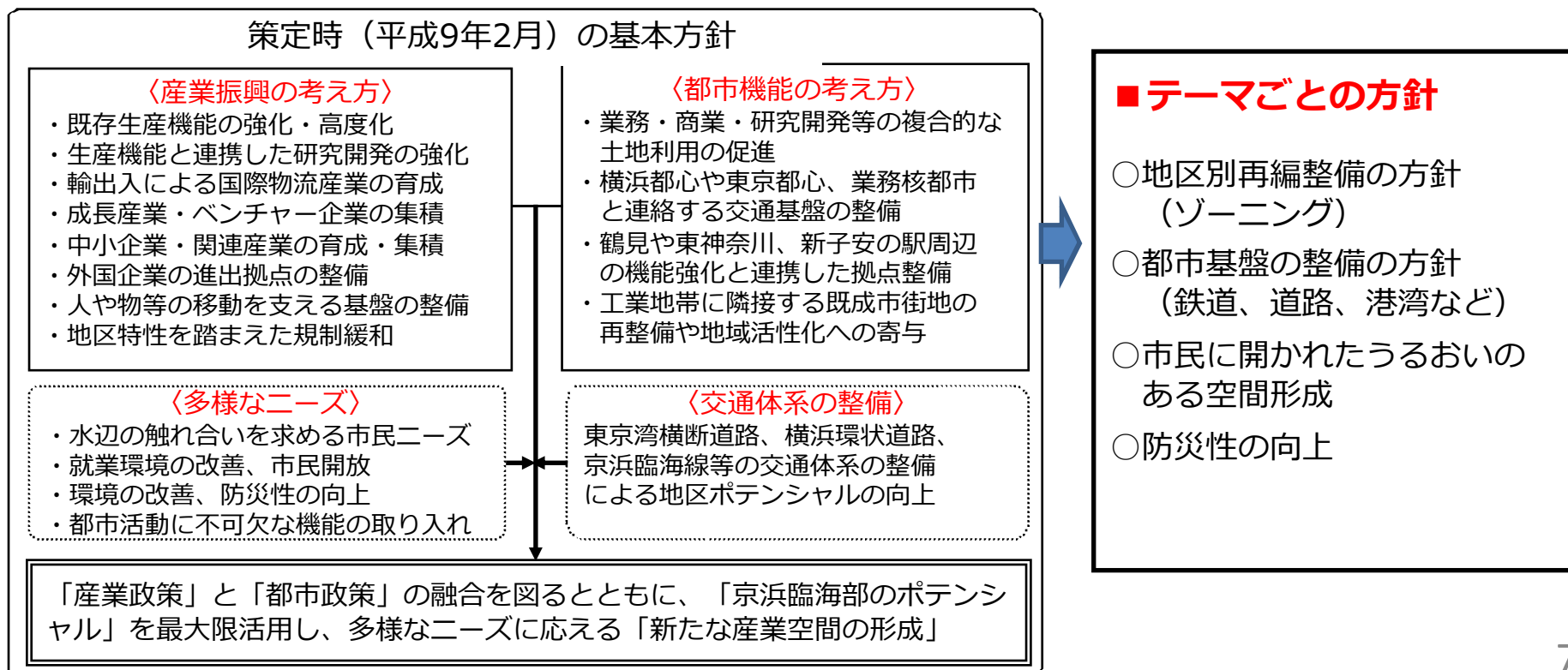
図 現行マスタープラン

1 マスタープラン改定の趣旨

(1) 現行マスタープラン策定の背景 ②

◆京浜臨海部の再編整備の考え方（現行のMP）

既存産業の高度化、新産業の創出等の産業政策と都市政策の融合をはかるとともに、**京浜臨海部の産業集積、立地特性等を最大限活用し、臨海部に寄せられる多様なニーズに応える新たな産業空間を形成する。**



1 マスタープラン改定の趣旨

(2) 改定の目的

- ・ 京浜臨海部再編整備マスタープランの策定後、20年が経過するなか、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、マスタープランの改定に向けた検討を進めるものです。
- ・ 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異性を考慮し、20年程度の将来像を見据えながら、概ね10年間における企業活動の動向等を踏まえて、2030年（平成42年）を目標年次として現行プランを改定するものです。

2 京浜臨海部の変遷①

開港～大正



開港～明治時代：鉄道の開業と神奈川の埋立

大正時代：鶴見・川崎の埋立

■開港～明治時代：鉄道の開業と神奈川の埋立

- ・ **明治末期 神奈川の埋立てが始まる**
(星野町、橋本町、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**
- ・ **大正期から工場の立地 (食品、造船、製油)**

<主な工場>

- 1917 (大正6) 浅野造船所 (橋本町、山内町)
内田造船所 (千若町、守屋町)
- 1918 (大正7) 松下商店(日清オイリオ) (千若町)
- 1919 (大正8) 興亜企業(安田倉庫) (守屋町)
- 1921 (大正11) 小倉石油横浜精油所
(JXエネルギー) (守屋町)
- 1924 (大正13) 岩井の胡麻油 (星野町)
日本製粉横浜工場 (千若町)

■大正時代：鶴見・川崎の埋立

- ・ **浅野総一郎による鶴見・川崎の海辺埋立**
(約150万坪) 1913(大正2年)～1927(昭和2年)

<主な工場>

- 1916 (大正5) 旭硝子鶴見工場 (末広町)
- 1920 (大正9) 東亜鉄鋼乾ドック (安善町)
- 1923 (大正12) 東京瓦斯鶴見製造所 (安善町)
- 1924 (大正13) 日本石油鶴見製油所 (安善町)

2 京浜臨海部の変遷②


昭和期(戦前)



昭和期(戦後)～現在






■昭和期・戦前：市営による恵比須・宝・大黒町の埋立

- ・ 関東大震災(1923年(大正12))後、市では臨海工業地帯造成事業を推進し、1928年より**恵比須町・宝町・大黒町の埋立が始まる** (昭和11年完了)
(左図 )
- ・ 5年間の市税免除の特典を設けるなど、埋立地への積極的な工場誘致
- ・ 横浜港は、**商業の港から商工業への港へとその性格を転換**

<主な立地企業>

- 1926(昭和元) 麒麟麦酒(生麦)
- 1930(昭和5) 日本ビクター横浜工場(守屋町)
- 1933(昭和8) 日本アルミナ工業所(昭和電工)(恵比須町)
日産自動車工場(宝町)
- 1938(昭和13) 宝製油(のち味の素)(大黒町)
- 1940(昭和15) 芝浦製作所(末広町)

■昭和期(戦後)～現在：大黒町地先・扇島

- ・ 第2次世界大戦後、**1955年大黒町埋立に着工**
- ・ **海上出入貨物の増加やコンテナ化等に対応するため、大黒ふ頭を埋立** (1971～1990)
(左図   )

3 京浜臨海部の現状と課題

(1) マスタープランの「概要」と「策定後の現状と課題」

■ 現行マスタープランの主な構成

- 京浜臨海部の再編整備の考え方
- **京浜臨海部の地区別再編整備方針**
- 都市基盤の整備方針
- 市民に開かれたうるおいのある空間形成
- 防災性の向上

○ 現行マスタープランでは、再編整備の考え方及び立地企業動向、地区の特性を踏まえ、**6つのゾーン区分で、それぞれ地区別再編整備方針を設定しています。**

◆ゾーン1の地区別再編整備方針の「概要」

《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

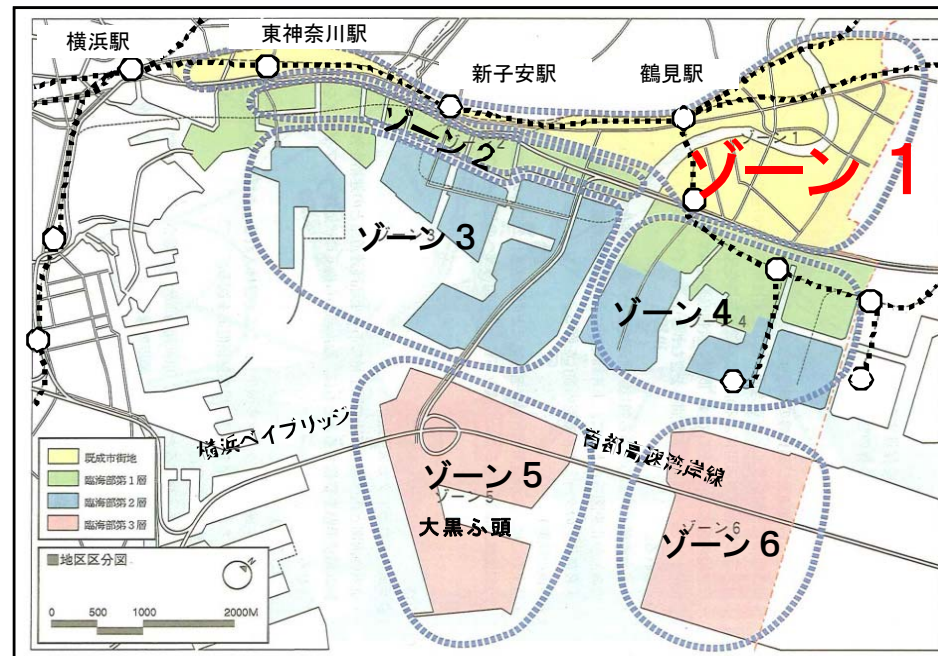
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的（業務・商業・研究開発等）土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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



◆ゾーン1：マスタープラン策定後の取組

■ゾーン1（既成市街地）

【方針：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】

- 臨海部の再編整備と連携して、住工混在地区の工場を臨海部への移転、集約を進めるとともに、その跡地等を種地として活用し、地域の活性化及び防災性向上を図る。
- また、臨海部との連携を考慮し、鶴見、東神奈川、新子安駅周辺の都市機能強化を図る。

○防災性の向上

密集市街地の防災性向上のため、

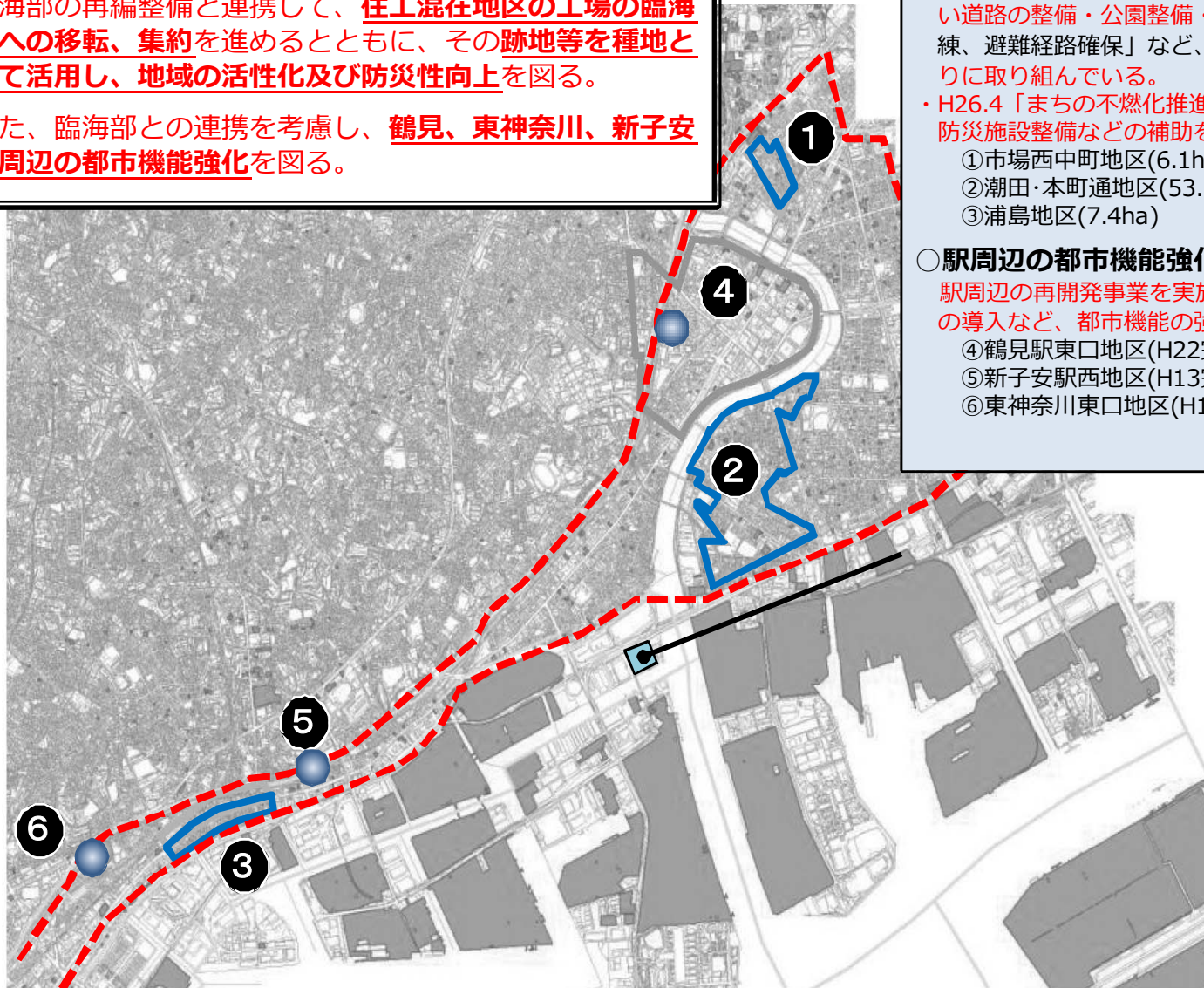
- ・H15から「いえ・みち まち改善事業」を開始。地域との協働による「防災まちづくり計画」を策定しながら、「狭い道路の整備・公園整備・老朽建築物除却補助」や「防災訓練、避難経路確保」など、ハード・ソフト両面でのまちづくりに取り組んでいる。
- ・H26.4「まちの不燃化推進事業」へ移行し、避難経路確保や防災施設整備などの補助を拡充。

- ①市場西中町地区(6.1ha)
- ②潮田・本町通地区(53.1ha)
- ③浦島地区(7.4ha)

○駅周辺の都市機能強化

駅周辺の再開発事業を実施し駅前広場の整備や生活利便施設の導入など、都市機能の強化が図られている

- ④鶴見駅東口地区(H22完了)
- ⑤新子安駅西地区(H13完了)
- ⑥東神奈川東口地区(H14完了)



◆ゾーン1の現状と課題

■現状と課題

○住工混在地区の臨海部への移転・集約

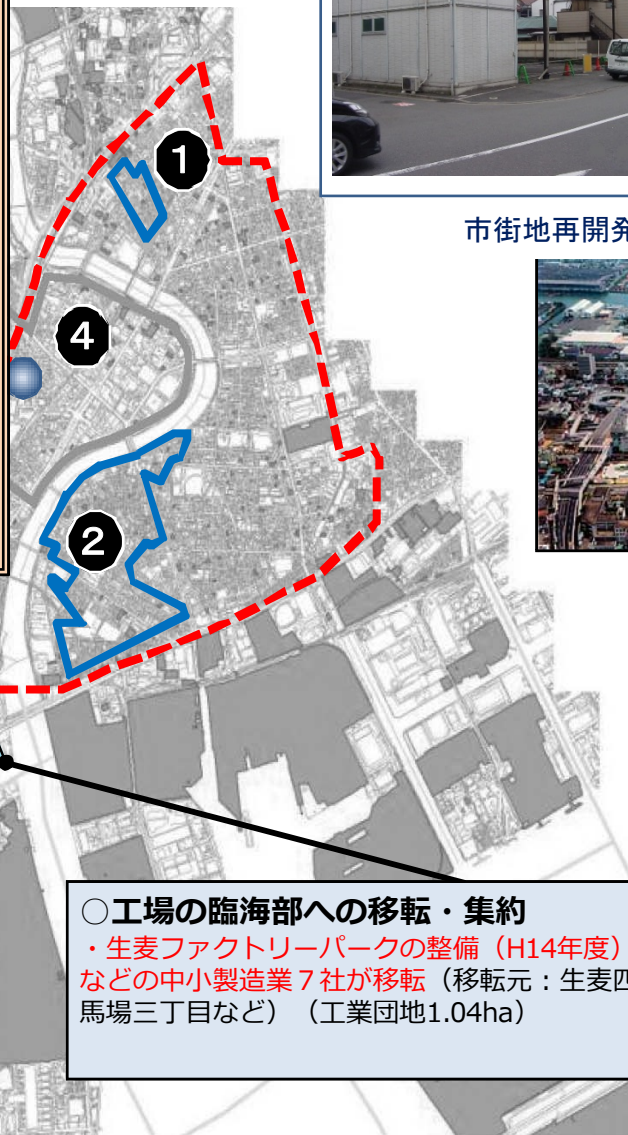
- ・生麦ファクトリーパーク整備により内陸部の工場の移転集約を図ってきているが、数社の移転にとどまっている。
- ・住居系用途地域における工場も点在しており、住工混在解消に向け引き続き、取り組む必要がある。

○防災性の向上

- ・まちの不燃化推進事業による密集市街地の改善を開始しており、継続的な取組が求められている。

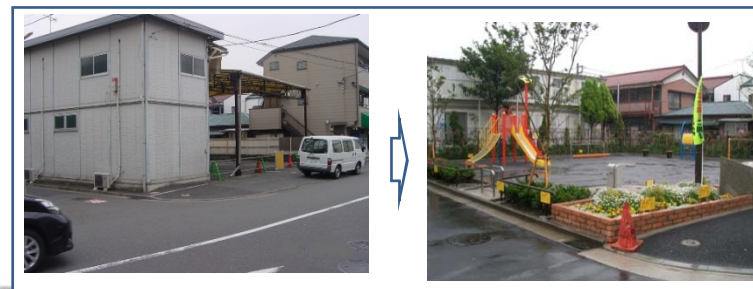
○都市機能の強化

- ・鶴見、東神奈川、新子安駅周辺の再開発事業が実施され、駅前広場の整備や生活利便施設の導入など、都市機能の強化が図られている。



3 京浜臨海部の現状と課題

「いえ・みち まち改善事業」による密集市街地の改善
【①市場西中町地区 工場→公園整備(H23.3)】



市街地再開発事業(⑤新子安駅西地区)



○工場の臨海部への移転・集約

- ・生麦ファクトリーパークの整備(H14年度)により、内陸部などの中小製造業7社が移転(移転元:生麦四、駒岡、本宮、馬場三丁目など)(工業団地1.04ha)

◆ゾーン2の地区別再編整備方針の「概要」

《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

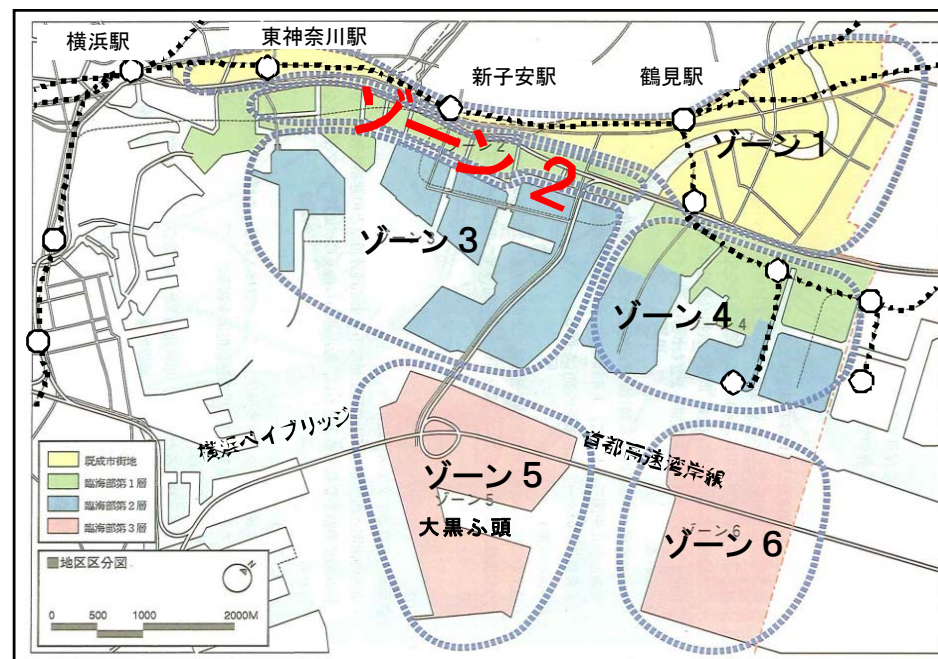
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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



◆ゾーン2：マスタープラン策定後の取組

■ゾーン2 (生麦・守屋・新浦島・千若)

**【方針：立地環境の改善による複合的土地利用
転換の促進】**

○既存鉄道との近接性による高いポテンシャルと土地利用計画上の位置付けを踏まえ、**業務、商業、研究開発機能等の都市的な機能の導入**による複合的な土地利用転換を図る。

■新たな制度等

- 企業立地促進条例【H16.4】による企業立地・設備投資への税軽減・助成金など支援 (ゾーン2全範囲)
- 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)【H25.10】指定



○工場の臨海部への移転・集約

- ・生麦ファクトリーパークの整備 (H14年度) (工業団地1.04ha)
- ・内陸部などの中小製造業7社が移転 (生麦四、駒岡、本宮、馬場三丁目など)

◆ゾーン2：現状と課題①

■現状と課題

○業務、商業、研究開発機能等、複合的な土地利用転換

条例も活用しながら、神奈川区側を中心に研究開発機能や業務機能への転換も行われているが、産業の空洞化が進んだ場合の対策について考慮する必要がある。

- 日本ビクター
条例適用：研究所・事務所(H17)
※H23 JVCケンウッドに再編
- 日本通運
条例適用：研究開発用賃貸ビル(H17)
※コンチネタルエンジニアリングセンター
- 日亜化学横浜技術研究所
条例適用：研究所(H18)
従前：千代田化工建設

- キリンビール(工場見学リニューアル(H28))
・工場見学施設から、体験型コンテンツ主体
・水上交通の棧橋設置

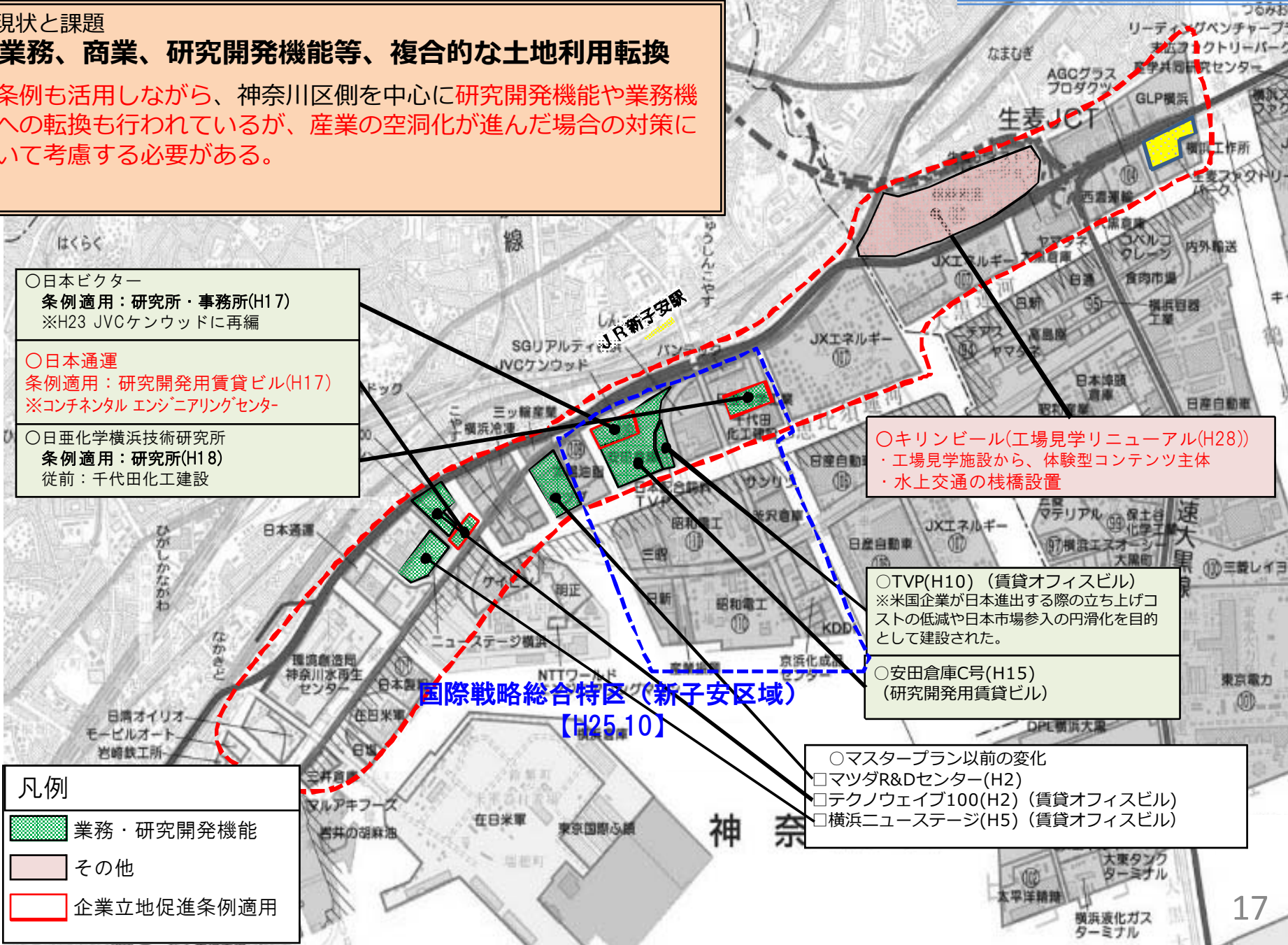
- TVP(H10) (賃貸オフィスビル)
※米国企業が日本進出する際の立ち上げコストの低減や日本市場参入の円滑化を目的として建設された。
- 安田倉庫C号(H15)
(研究開発用賃貸ビル)

- マスタープラン以前の変化
- マツダR&Dセンター(H2)
- テクノウェイブ100(H2) (賃貸オフィスビル)
- 横浜ニューステージ(H5) (賃貸オフィスビル)

凡例

- 業務・研究開発機能
- その他
- 企業立地促進条例適用

国際戦略総合特区(新子安区域)
【H25.10】



◆ゾーン2：現状と課題②

■現状と課題

○業務、商業、研究開発機能等以外への転換

- ・工場跡地を中心に、
 - 共同住宅（工業地域、臨港地区外）
 - 物流施設（工業専用地域、臨港地区外）
- へ土地利用が変化している。
- ・産業の空洞化が進んだ場合の適切な用途について考慮する必要がある。

○共同住宅（H15）(437戸)
 従前：日本カーボン横浜工場
 （用途地域：工業地域、臨港地区外）

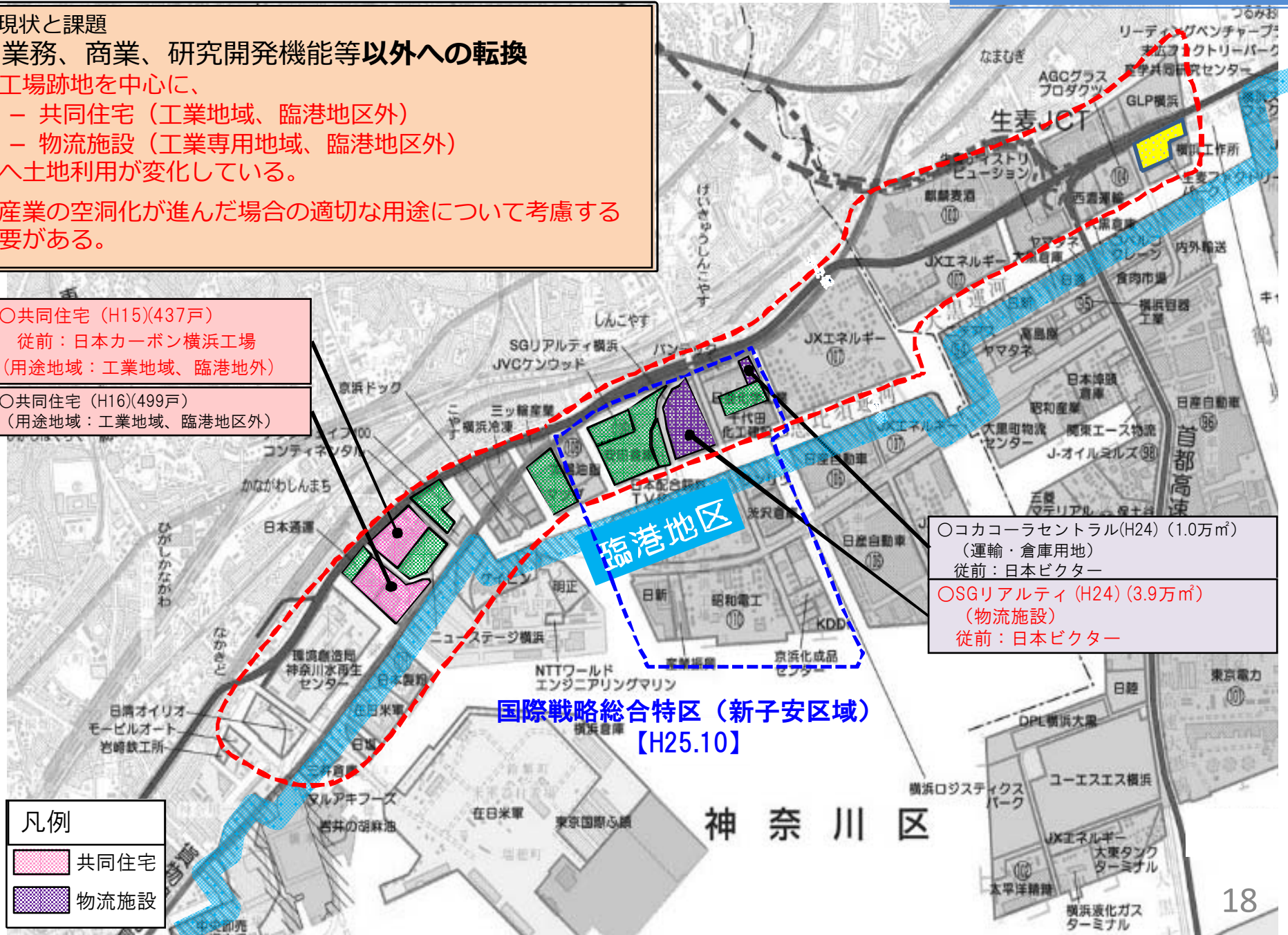
○共同住宅（H16）(499戸)
 （用途地域：工業地域、臨港地区外）

○コココーラセントラル(H24) (1.0万㎡)
 （運輸・倉庫用地）
 従前：日本ビクター

○OSGリアルティ（H24）(3.9万㎡)
 （物流施設）
 従前：日本ビクター

凡例

- 共同住宅
- 物流施設



◆ゾーン3の地区別再編整備方針の「概要」

《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

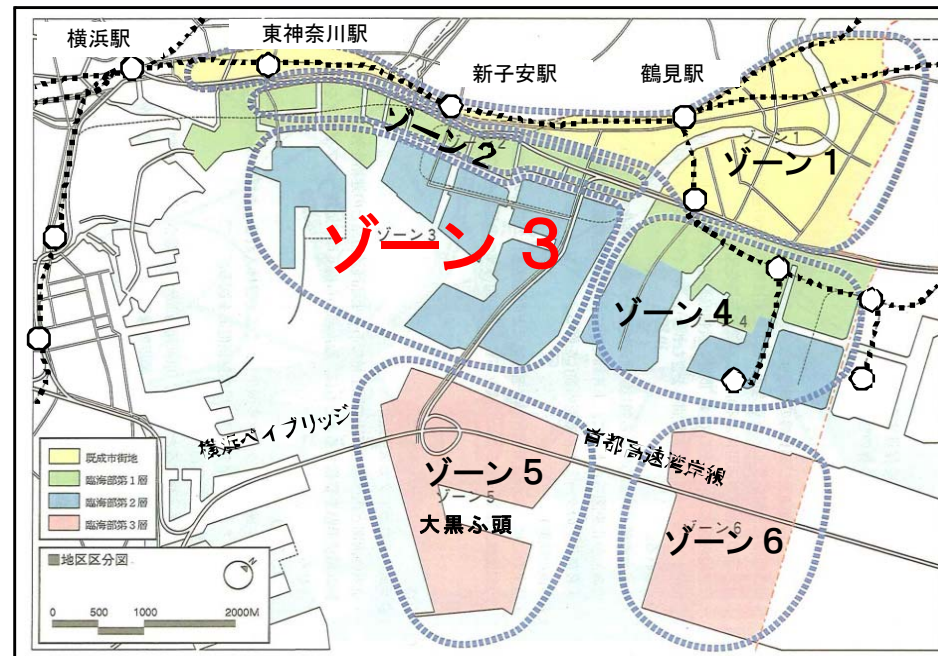
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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



◆ゾーン3：マスタープラン策定後の取組

ゾーン3 (大黒町・宝町・恵比須町・出田・鈴繁町・瑞穂町)

【方針：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】

- 市場や港への近接性を生かし、既存の生産機能、研究開発機能をさらに高度化させ、国際競争力のある生産拠点としての機能強化を図る。
- 物流機能についても、近年の物流革新や情報化の進展に対応した高度なロジスティクス機能、加工・組立機能、展示機能を持たせるなど高度化を図る。

■新たな制度等

- 企業立地促進条例【H16.4】による企業立地・設備投資への税軽減・助成金など支援
- 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)【H25.10】指定

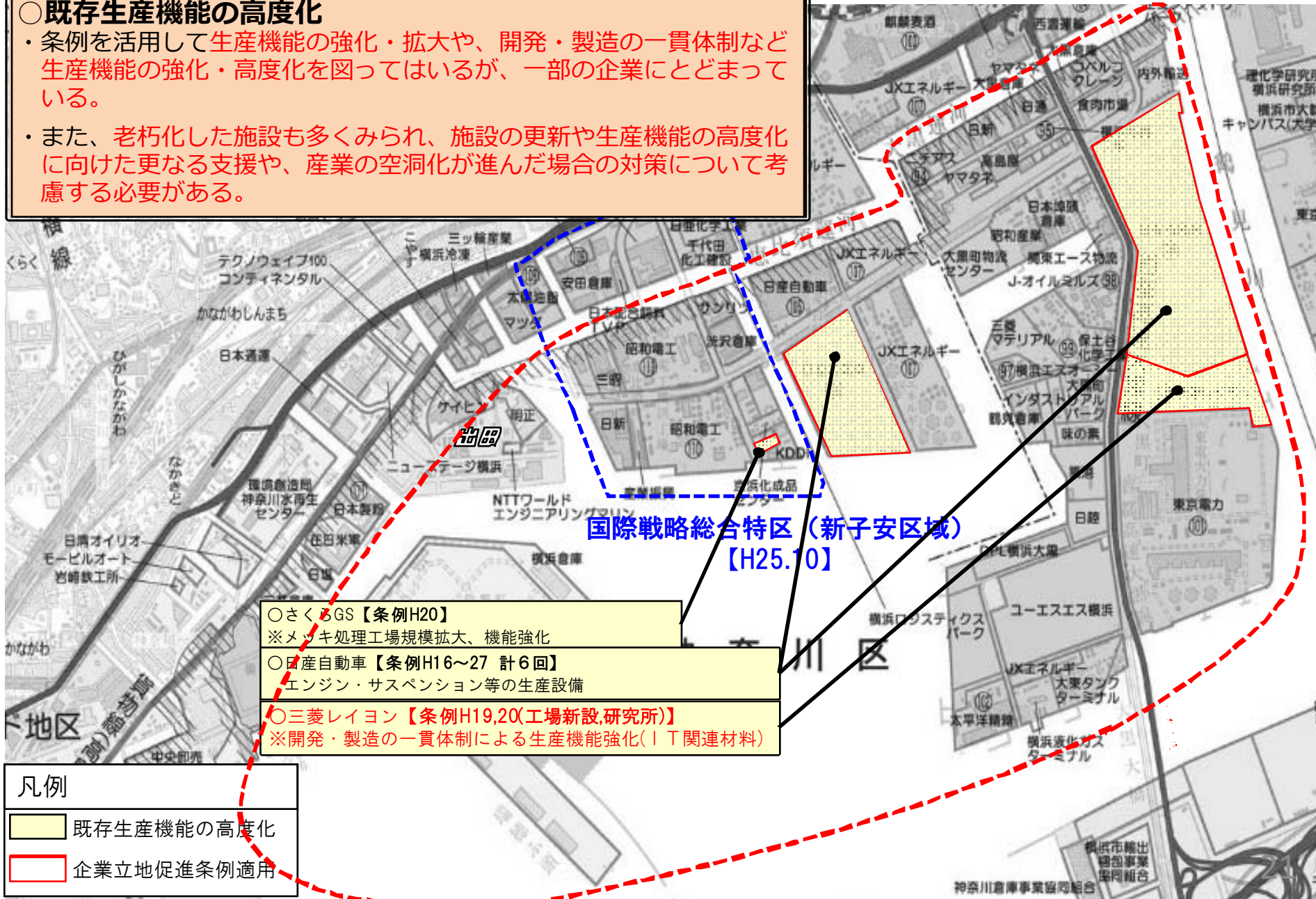


◆ゾーン3：現状と課題①

■現状と課題

○既存生産機能の高度化

- ・ 条例を活用して生産機能の強化・拡大や、開発・製造の一貫体制など生産機能の強化・高度化を図ってはいるが、一部の企業にとどまっている。
- ・ また、老朽化した施設も多くみられ、施設の更新や生産機能の高度化に向けた更なる支援や、産業の空洞化が進んだ場合の対策について考慮する必要がある。

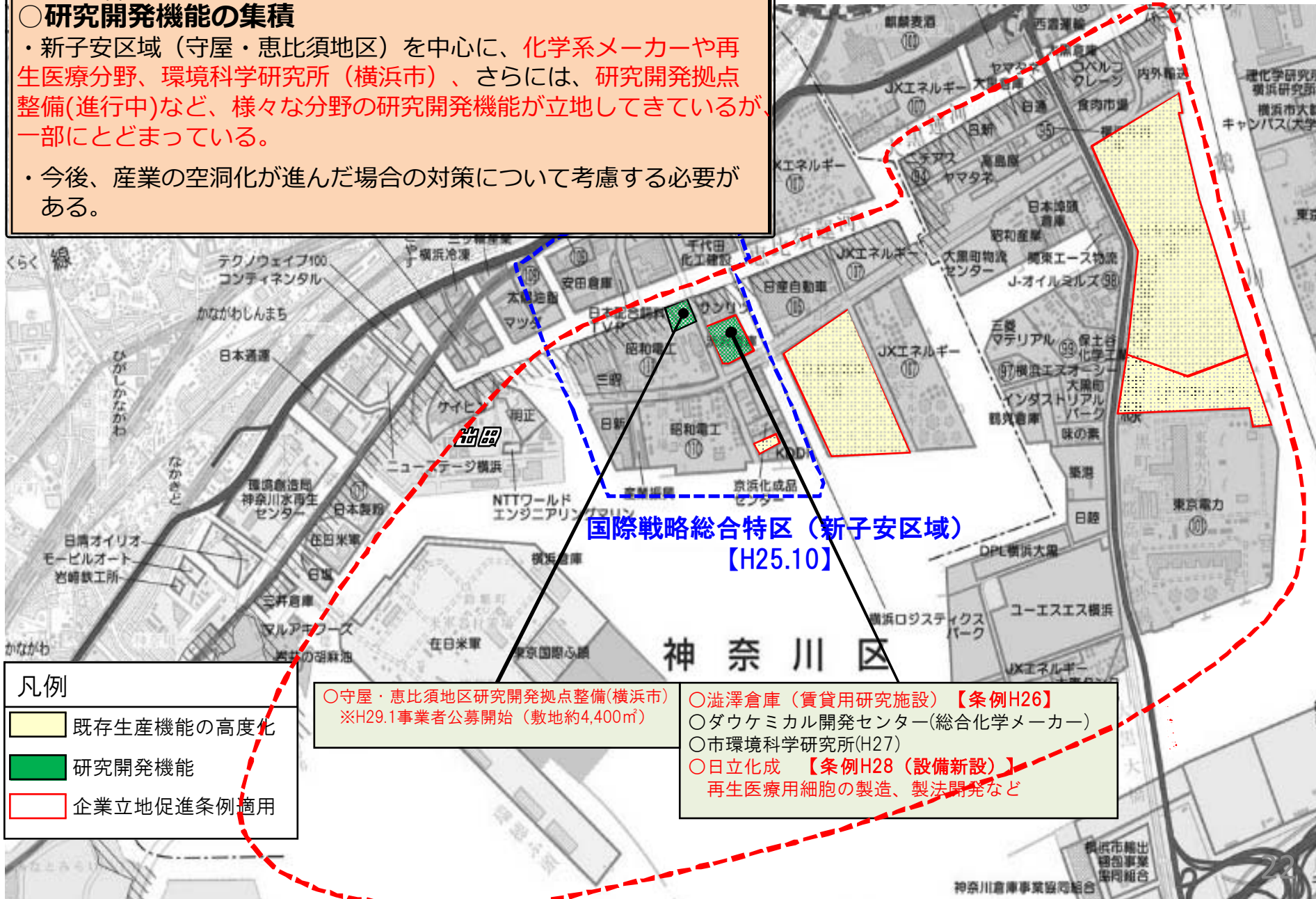


◆ゾーン3：現状と課題②

■現状と課題

○研究開発機能の集積

- ・新子安区域（守屋・恵比須地区）を中心に、化学系メーカーや再生医療分野、環境科学研究所（横浜市）、さらには、研究開発拠点整備(進行中)など、様々な分野の研究開発機能が立地しているが、一部にとどまっている。
- ・今後、産業の空洞化が進んだ場合の対策について考慮する必要がある。



◆ゾーン3：現状と課題③

■現状と課題

○高度なロジスティクス機能

・ランプウェイを備えたマルチテナント型の大型物流施設が立地し始めているが、臨港地区内では、横浜港の取り扱う貨物に応じた機能を有するような物流施設の立地について考慮する必要がある。

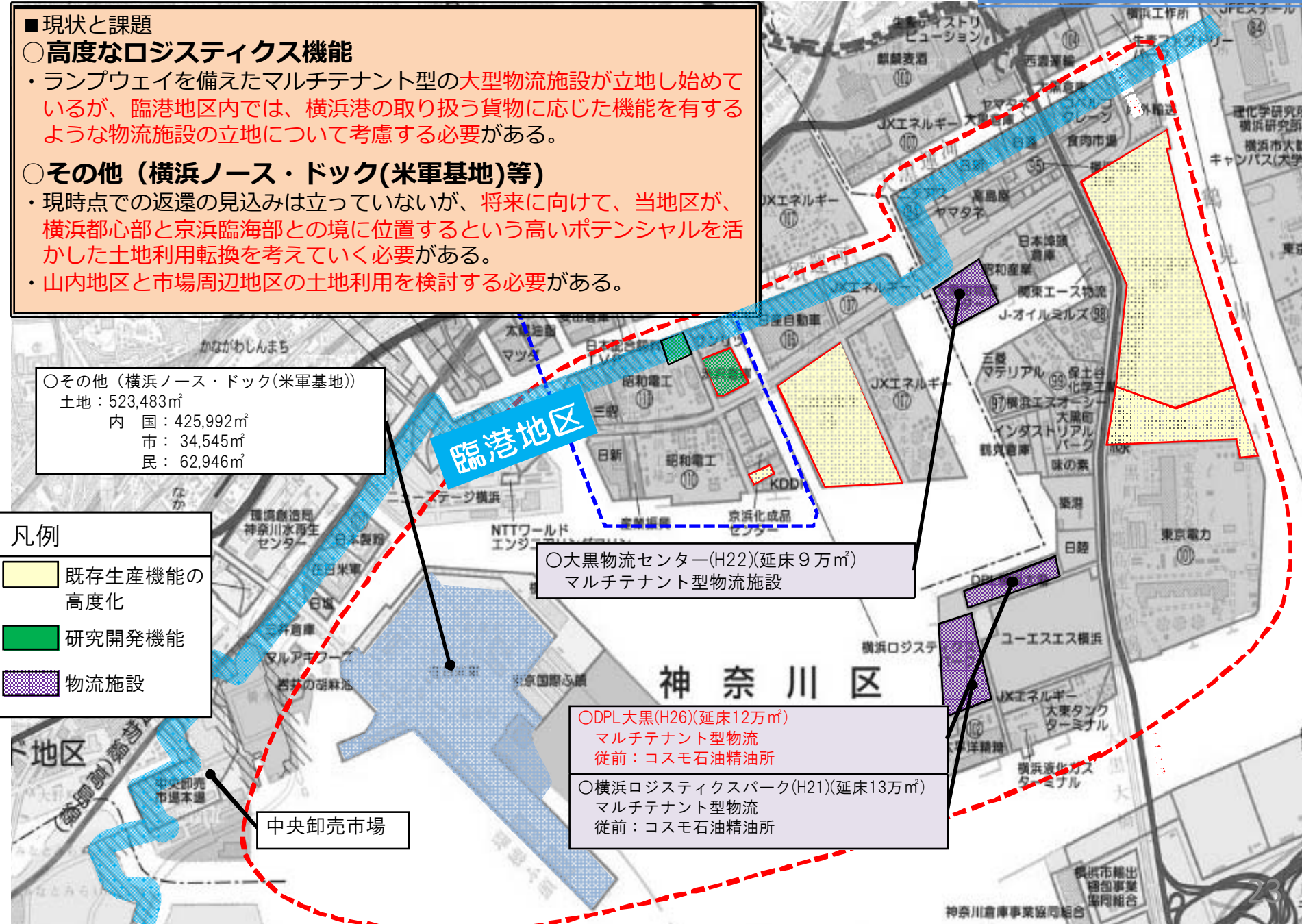
○その他（横浜ノース・ドック(米軍基地)等)

・現時点での返還の見込みは立っていないが、将来に向けて、当地区が、横浜都心部と京浜臨海部との境に位置するという高いポテンシャルを活かした土地利用転換を考えていく必要がある。
 ・山内地区と市場周辺地区の土地利用を検討する必要がある。

○その他（横浜ノース・ドック(米軍基地)）
 土地：523,483㎡
 内 国：425,992㎡
 市：34,545㎡
 民：62,946㎡

凡例

- 既存生産機能の高度化
- 研究開発機能
- 物流施設



○大黒物流センター(H22)(延床9万㎡)
 マルチテナント型物流施設

○ODPL大黒(H26)(延床12万㎡)
 マルチテナント型物流
 従前：コスモ石油精油所

○横浜ロジスティクスパーク(H21)(延床13万㎡)
 マルチテナント型物流
 従前：コスモ石油精油所

中央卸売市場

◆ゾーン4の地区別再編整備方針の「概要」

《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

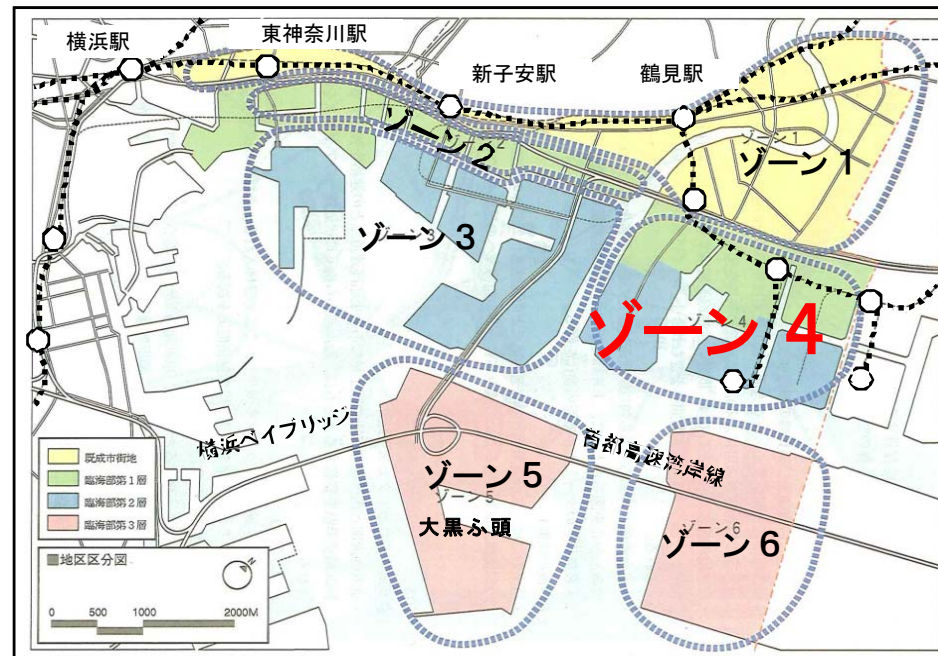
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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



◆ゾーン4：マスタープラン策定後の取組

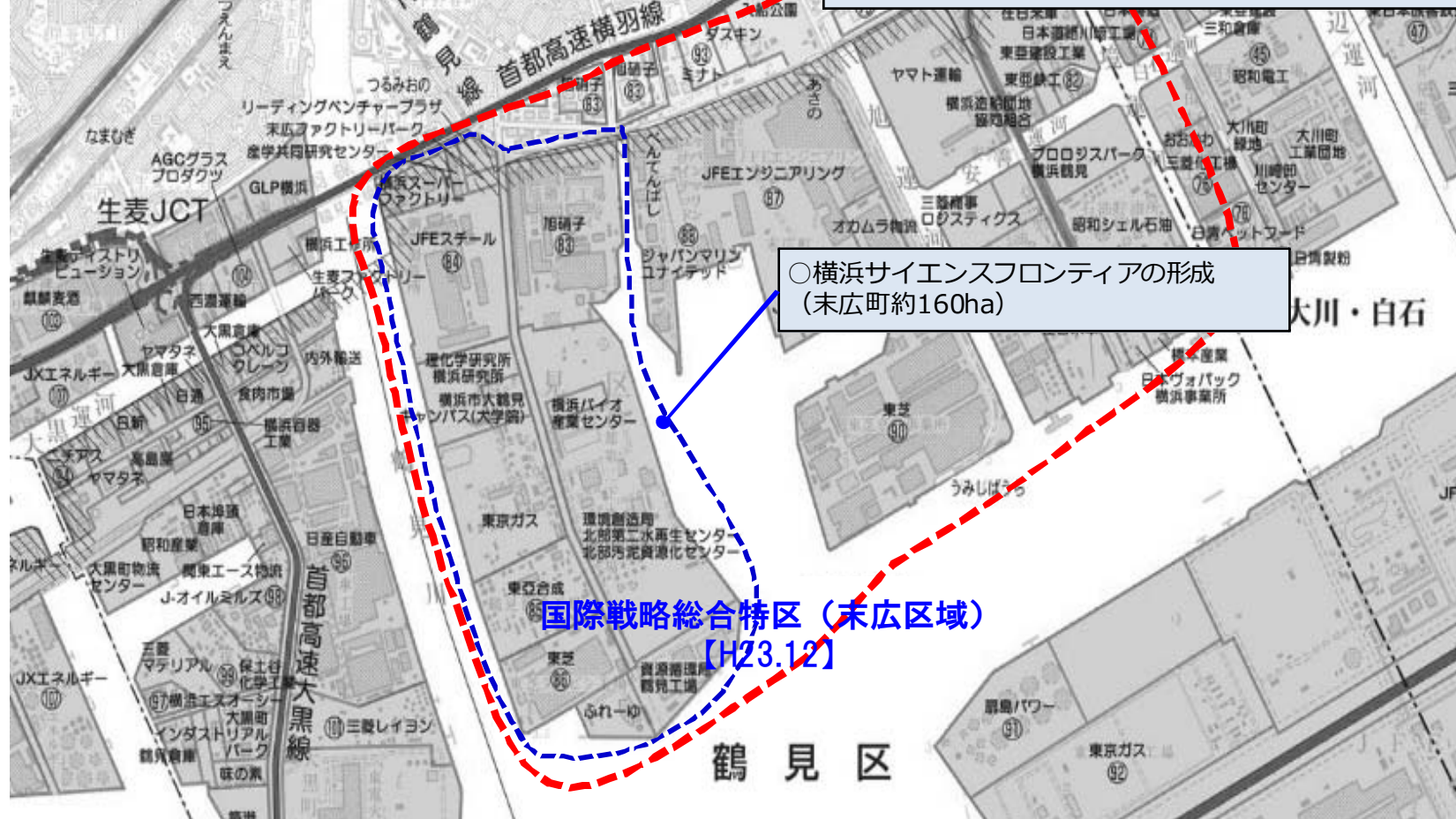
ゾーン4（末広・安善町）

【方針：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】

- 既存の生産機能、研究開発機能をさらに高度化させるとともに、
- 基盤技術を担う中小・中堅企業、ベンチャー企業等の集積を図り、地区内外の生産機能、研究開発機能と連携した研究開発拠点を形成する。

■新たな制度等

- 横浜サイエンスフロンティアの形成**
マスタープラン策定後、京浜臨海部が、**国際競争力のある産業拠点**として再生するために、**新技術・新産業を創り出す研究開発拠点**として位置付け、様々な取組を進めてきた。
- 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区（末広区域）【H23.12】指定
- 企業立地促進条例【H16.4】による企業立地・設備投資への税軽減・助成金など支援



○横浜サイエンスフロンティアの形成
（末広町約160ha）

国際戦略総合特区（末広区域）
【H23.12】

◆ゾーン4：現状と課題①

■現状と課題

○既存生産機能の高度化

- ・末広町の立地企業を中心に、条例を活用しながら、**企業の研究開発部門の集積・施設整備や生産技術の高度化**を図っている。
- ・大規模な土地を有する企業が多く存するため、**土地利用を転換**する場合には、十分に協議・調整していく必要がある。

○東亜建設工業【条例H27】

研究所：市内外の研究部門の集約
 ※海岸保全等、環境負荷低減、自然災害対策をテーマとして研究・開発機能



○東芝【条例H24【事業所】

火力・水力部門の設計機能のグローバル拠点

○ジャパンマリンユナイテッド【条例H21】

工場新設

○旭硝子【条例H17】

研究所：新製品の量産技術開発拠点

○東京ガス【条例H17】

研究所：東京ガスグループの研究機能集約

凡例

- 既存生産機能の高度化
- 企業立地促進条例適用

国際戦略総合特区(末広区域)
 【H23-12】

◆ゾーン4：現状と課題②

■現状と課題

○中小・中堅企業、ベンチャー企業が集積、連携した研究開発拠点

末広区域における横浜サイエンスフロンティア構想により、理化学研究所や横浜市大を中心としたライフサイエンス分野での研究開発拠点を形成し、中小・ベンチャーが大学等との産学連携により研究開発を進めており、継続的に、誘致に向けた取組を進める必要がある。

<中小・ベンチャー企業集積>

- リーディングベンチャープラザの整備 (33事業者)
- 末広ファクトリーパークの整備 (8テナント)

<ライフサイエンス分野>

- ・新規抗がん薬と診断薬の一体開発
- ・後眼部への薬物送達が可能なたんすく点眼薬の開発
- ・超音波画像装置 (リンパ浮腫の診断に有用な装置)の開発

<ライフサイエンス分野以外>

- ・バイオジェット燃料の実証プラント
- ・パーソナルモビリティの開発

○理化学研究所(H12)

○横浜市立大学鶴見キャンパス
連携大学院(H13)

○横浜バイオ産業センター(H21)
バイオ関連新技術開発のためのレンタルラボ・オフィス
※現在、満室(7企業)

凡例

- 既存生産機能の高度化
- 研究開発機能
- 中小・ベンチャー企業等
- 企業立地促進条例適用

国際戦略総合特区(末広区域)
【H23-12】

○産学共同センター(H11実験棟、H13研究棟)
※実験棟と研究棟で構成され、優れた技術力と大学等の研究開発力を結集し、既存産業の高度化と新たな産業の創出を目指す ※現在、満室 (17企業)

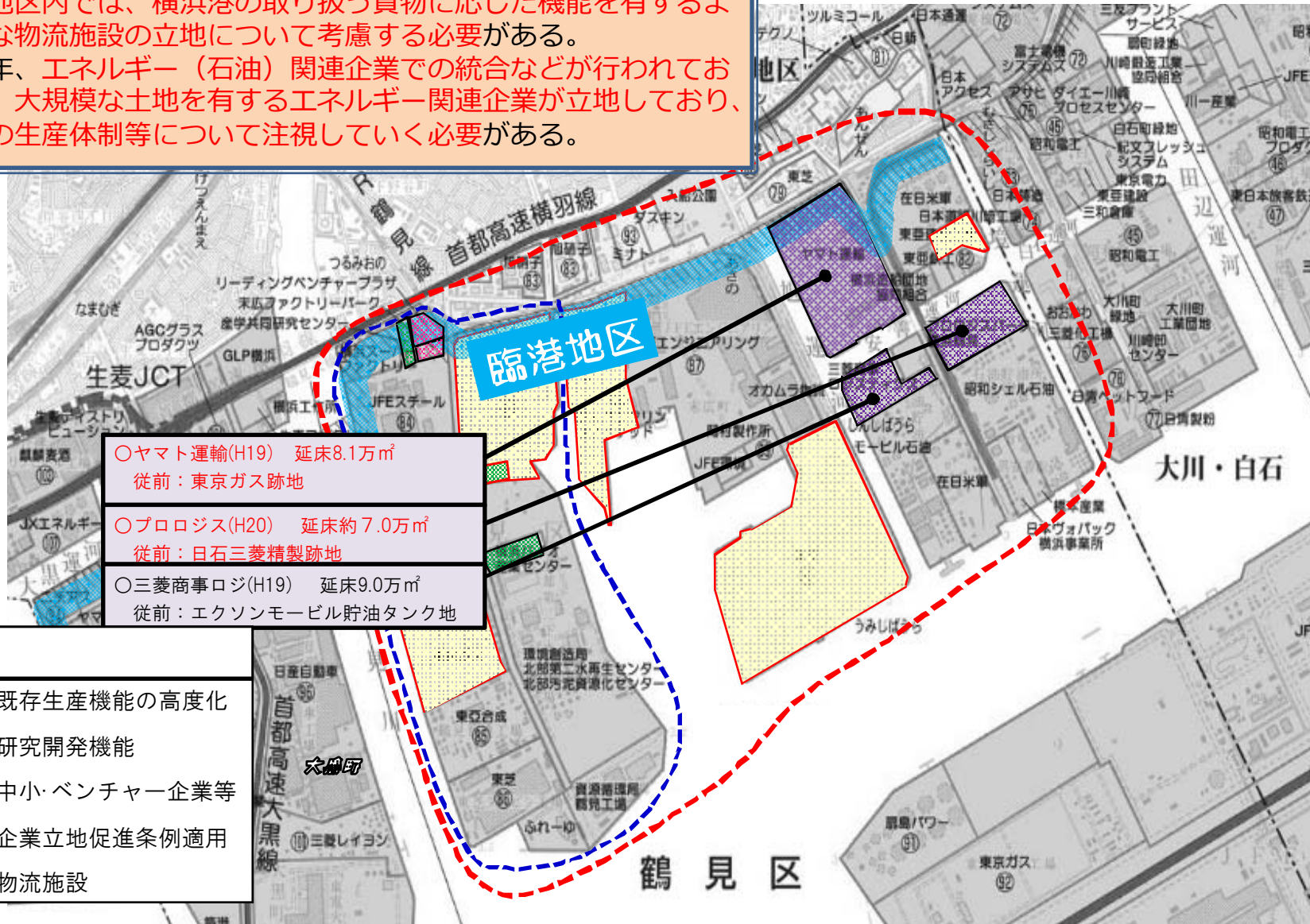
○ユーグレナ【条例H28】
バイオジェット燃料実証プラント(旭硝子敷地内)

◆ゾーン4：現状と課題③

■現状と課題

○既存生産機能、研究開発機能以外の機能への転換

- ・エネルギー関連企業跡地に物流施設が立地し始めているが、臨港地区内では、横浜港の取り扱う貨物に応じた機能を有するような物流施設の立地について考慮する必要がある。
- ・近年、エネルギー（石油）関連企業での統合などが行われており、大規模な土地を有するエネルギー関連企業が立地しており、その生産体制等について注視していく必要がある。



◆ゾーン5の地区別再編整備方針の「概要」

《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

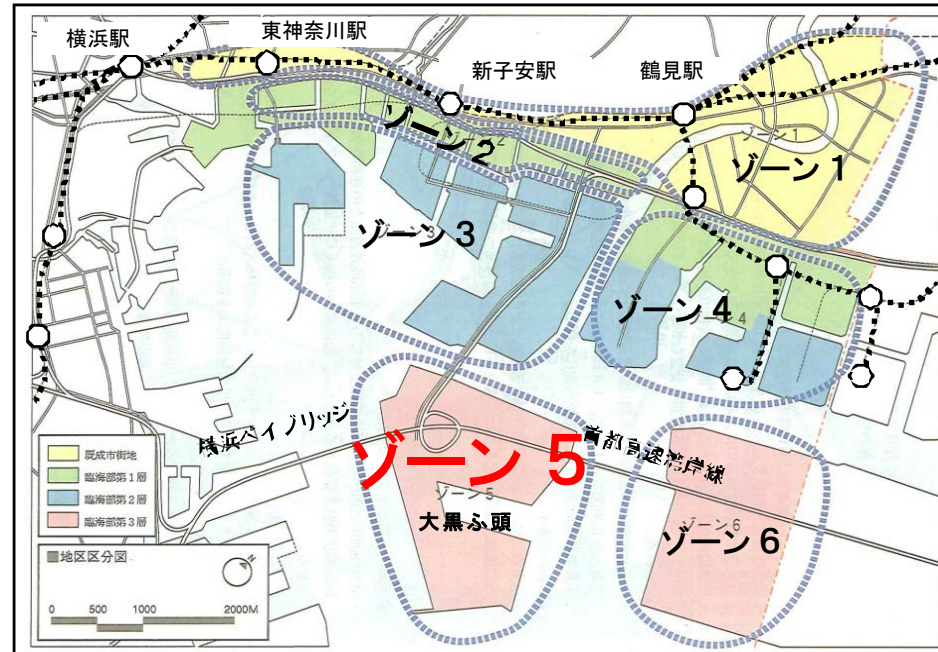
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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



◆ゾーン5：マスタープラン策定後の取組

ゾーン5 (大黒ふ頭)

【方針：物流革新に対応した総合物流拠点】

○最新鋭のふ頭整備を進めつつ、物流関連の拠点機能の強化を図る。

○完成自動車の輸出増加に対応するため、コンテナミナルを利用転換 (港湾計画改訂H18) (転換済)
DC1, 2, DT1, 2

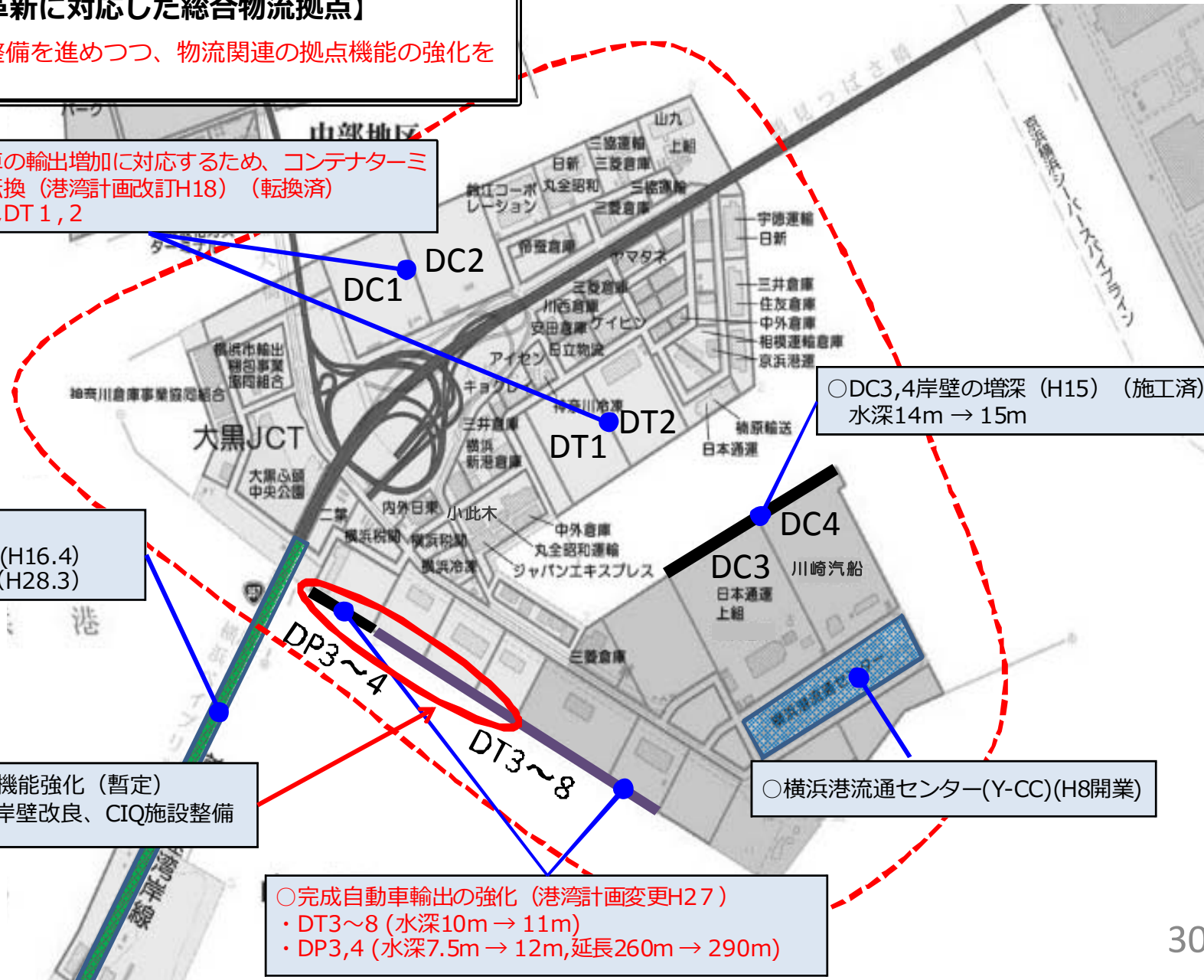
○DC3,4岸壁の増深 (H15) (施工済)
水深14m → 15m

○国道357号供用
・ベイブリッジ区間 (H16.4)
・本牧区間 (H28.3)

○超大型客船の受入機能強化 (暫定)
DP3~4、DT3~5岸壁改良、CIQ施設整備

○横浜港流通センター(Y-CC)(H8開業)

○完成自動車輸出の強化 (港湾計画変更H27)
・DT3~8 (水深10m → 11m)
・DP3,4 (水深7.5m → 12m, 延長260m → 290m)



◆ゾーン5：現状と課題

■現状と課題

○多様なバース構成を活かし、物流施設を集積

- ・高機能の物流施設や横浜港流通センター（Y-CC）が立地

○完成自動車の輸出拠点としての機能を強化

- ・埠頭の機能転換や集約を進め、**需要の多い完成自動車の輸出に対応するため、一部のコンテナターミナルを機能転換**
- ・自動車専用船が着岸するDT3～8岸壁の延伸・増深や、自動車を蔵置する荷捌き地(未利用地等利用)の拡張整備中。(※28年度から、DT3～8、DP3,4岸壁改良と荷捌き地の拡張整備を順次進めている)

○物流関連の拠点機能

- ・**物流の拠点機能を強化するため、国の費無利子貸付制度が利用可能(H28.7)**

○幹線道路のアクセス強化

- ・首都高速湾岸線や大黒線等が交わる交通結節点
- ・国道357号、横浜環状北線など物流を支える幹線道路が着実に整備。
- ・**国道357号の未整備区間（大黒～扇島）の整備について、川崎区間や東京区間の進捗状況を踏まえながら、国との調整が必要となる。**

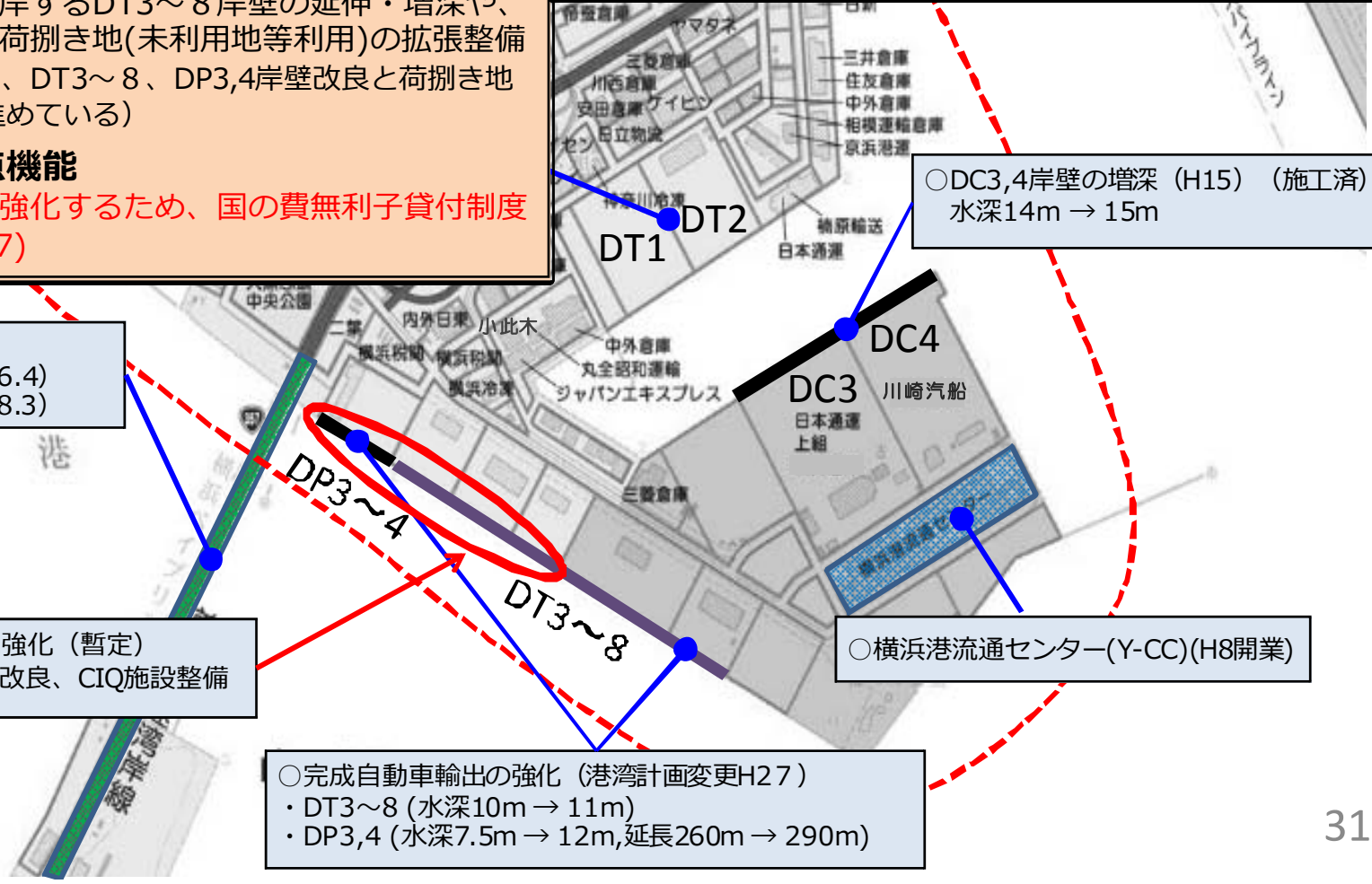
- 国道357号供用
 - ・ベイブリッジ区間(H16.4)
 - ・本牧区間 (H28.3)

- 超大型客船の受入機能強化（暫定）
 - DP3～4、DT3～5岸壁改良、CIQ施設整備

- 完成自動車輸出の強化（港湾計画変更H27）
 - ・DT3～8（水深10m → 11m）
 - ・DP3,4（水深7.5m → 12m,延長260m → 290m）

- DC3,4岸壁の増深（H15）（施工済）
 - 水深14m → 15m

- 横浜港流通センター(Y-CC)(H8開業)



◆ゾーン6の地区別再編整備方針の「概要」

《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

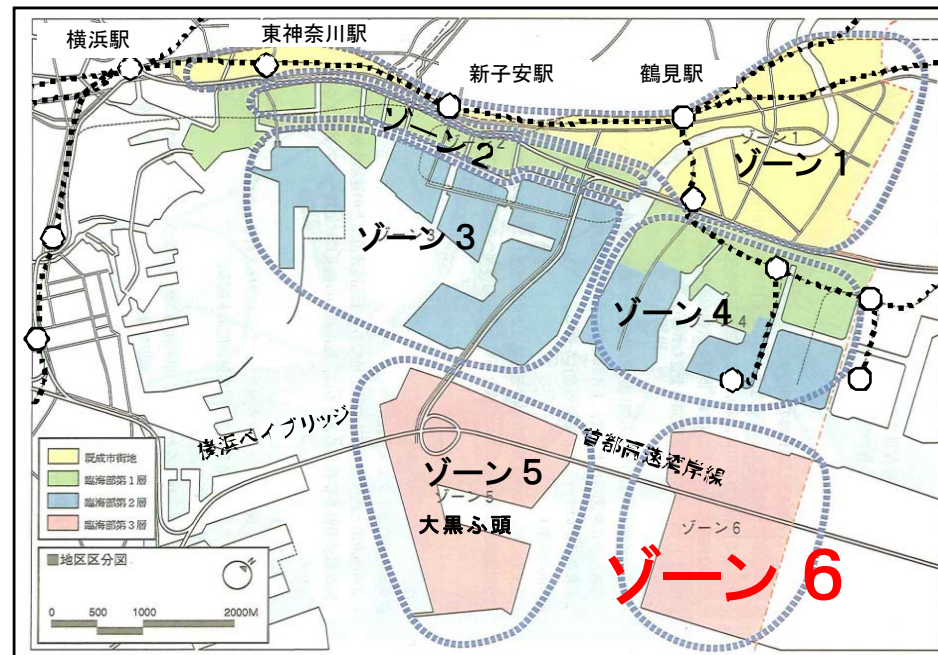
《ゾーン2》 立地環境の改善による複合的(業務・商業・研究開発等)土地利用転換の促進

《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
高度なロジスティクス機能を持たせる

《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合物流拠点

《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

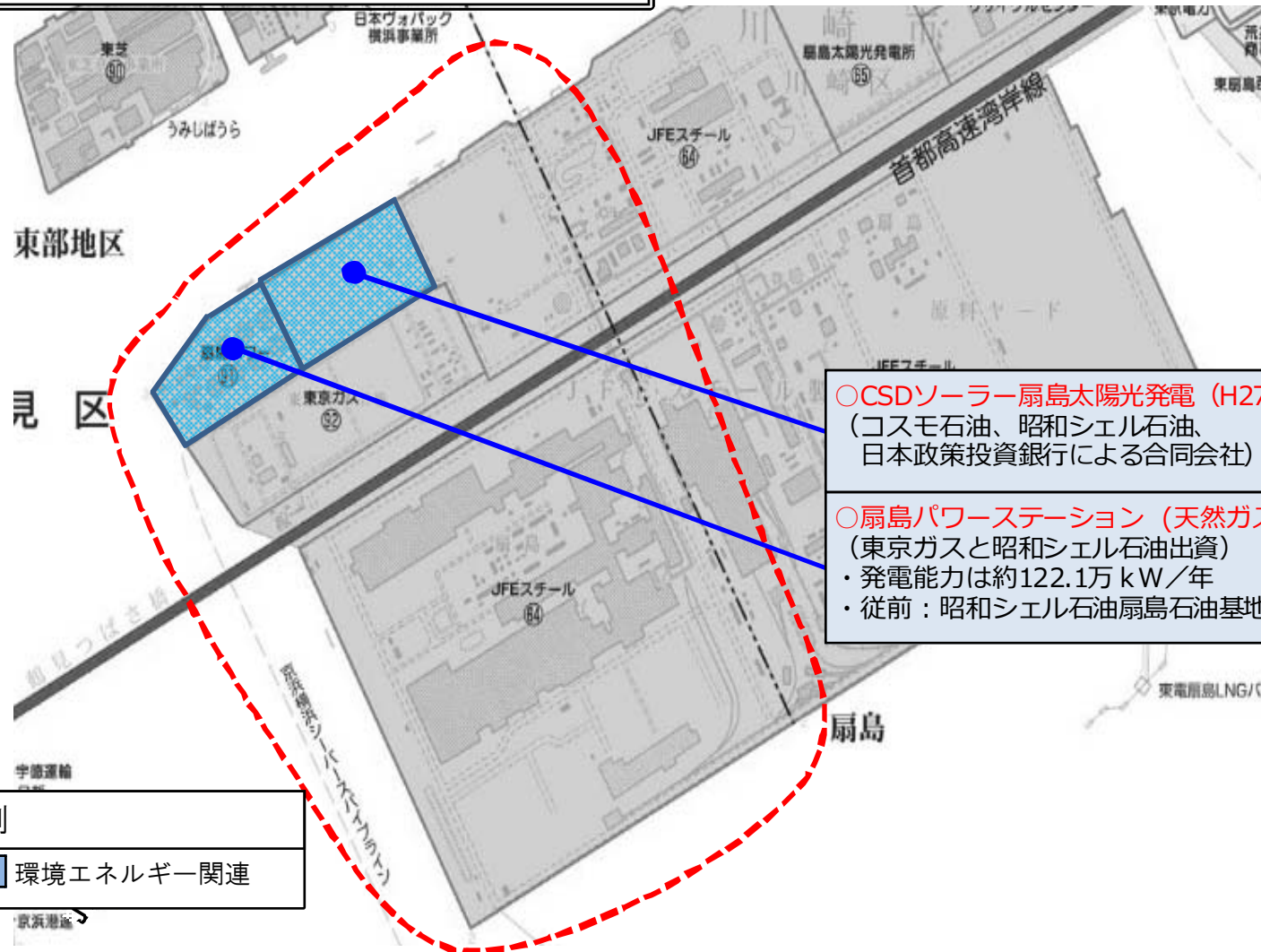


◆ゾーン6：マスタープラン策定後の取組

ゾーン6（扇島）

【方針：既存工場を集約し、生産機能の高度化、効率化】

臨海部第一、二層に分散する関連工場を集約し、生産性の高い拠点工場地区を形成する。



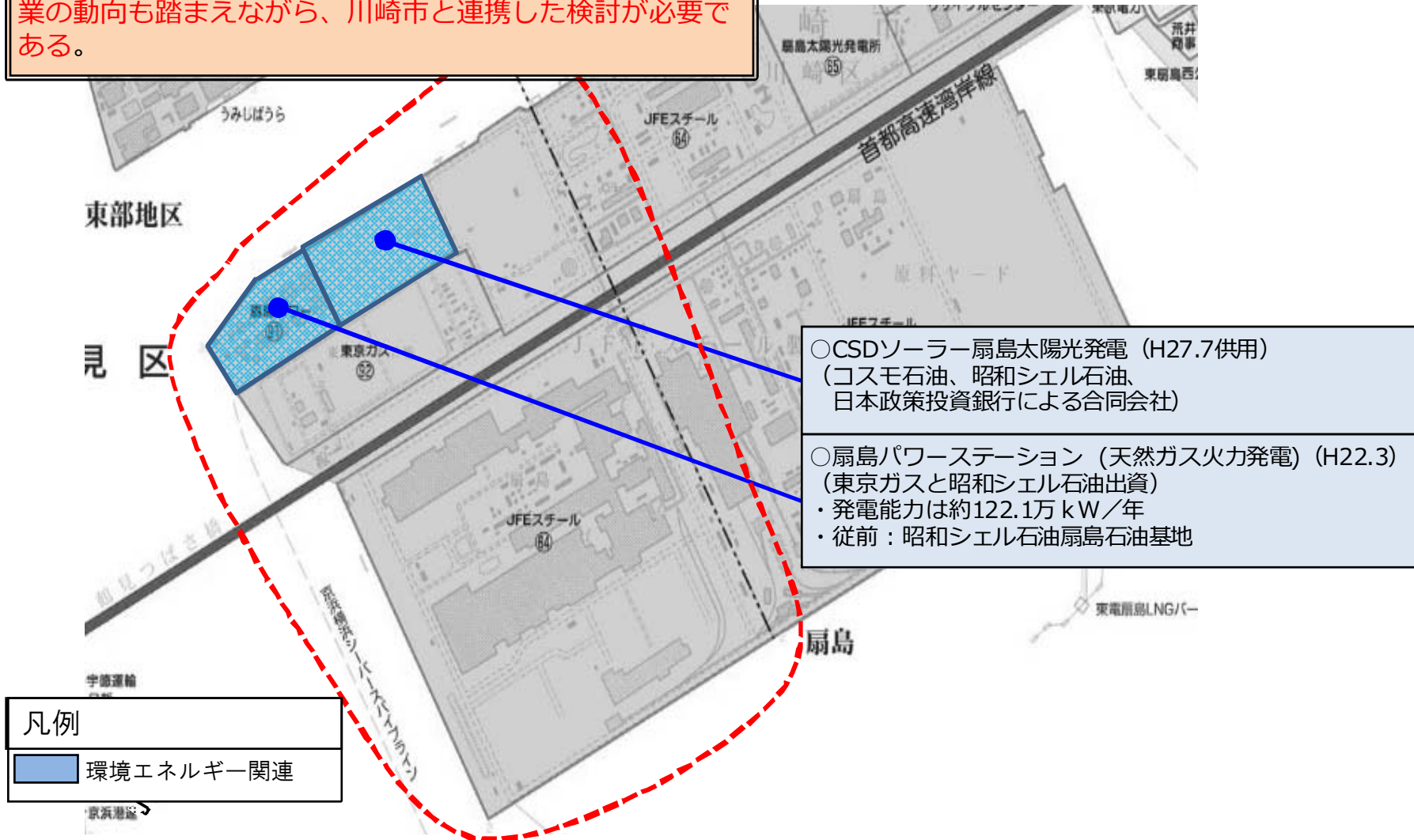
- CSDソーラー扇島太陽光発電（H27.7供用）
（コスモ石油、昭和シェル石油、日本政策投資銀行による合同会社）
- 扇島パワーステーション（天然ガス火力発電）（H22.3）
（東京ガスと昭和シェル石油出資）
・発電能力は約122.1万kW/年
・従前：昭和シェル石油扇島石油基地

凡例
 環境エネルギー関連

◆ゾーン6：現状と課題

■現状と課題

- 東亜石油貯油地跡地の扇島パワーステーション（LNG火力発電）やCSDソーラ扇島太陽光発電など、環境に配慮したエネルギー施設が立地してきている。
- 川崎市域にまたがった大規模な生産機能であるため、企業の動向も踏まえながら、川崎市と連携した検討が必要である。



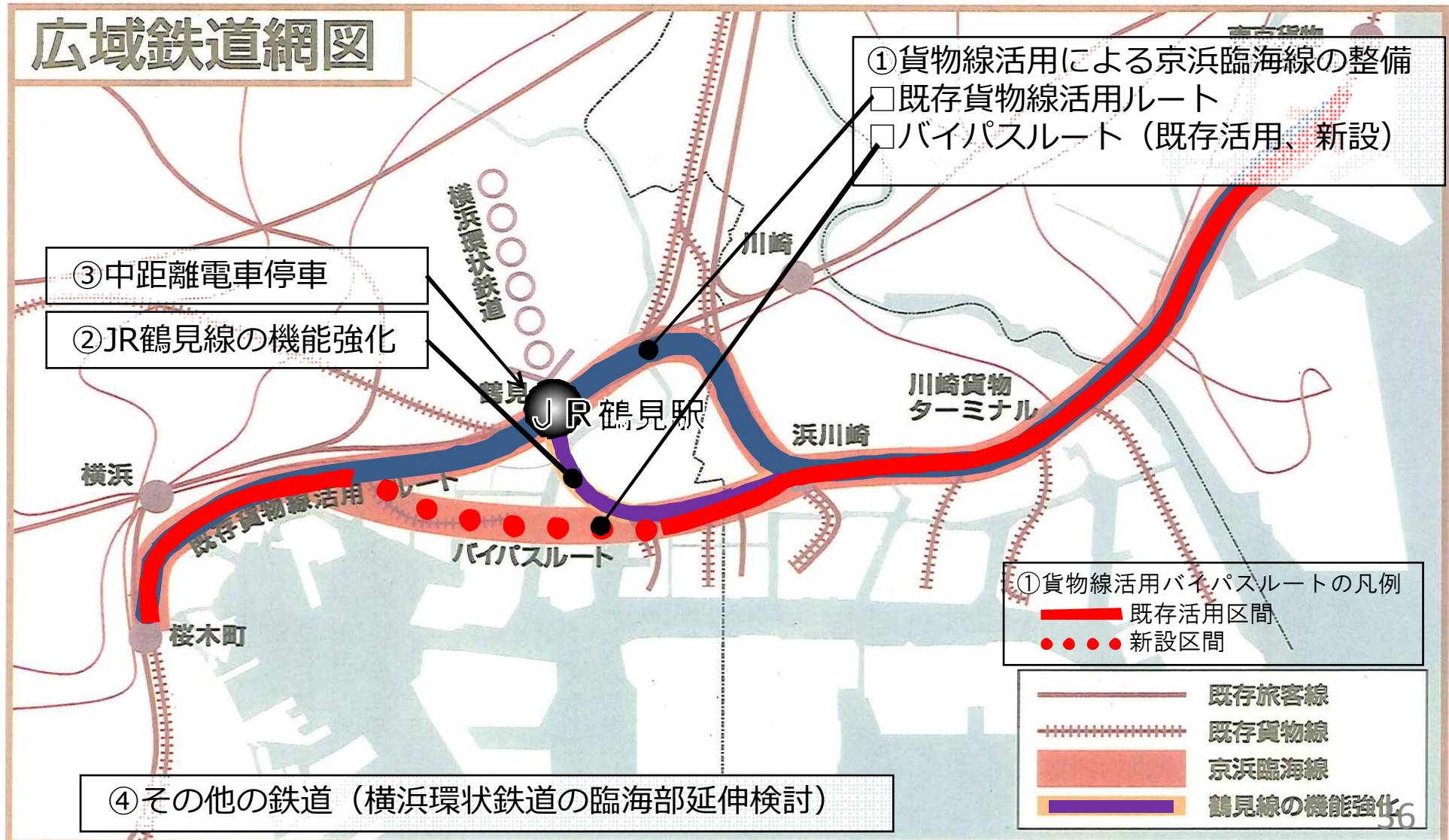
(1) マスタープラン策定後の現状と課題

■ 現行マスタープランの主な構成

- 京浜臨海部の再編整備の考え方
- 京浜臨海部の地区別再編整備方針
- **都市基盤の整備方針**
(鉄道、道路、港湾等)
- 市民に開かれたうるおいのある空間形成
- 防災性の向上

■ 都市基盤の整備方針の概要 【鉄道】

- ①貨物線活用による京浜臨海線の整備、②JR鶴見線の機能強化、
③JR鶴見駅の中距離電車停車、④その他の鉄道（横浜環状鉄道の臨海部延伸検討）



■ マスタープラン策定後の取組 【鉄道】

① 貨物線活用による京浜臨海線（貨客併用化）の整備

- ・ H12年の運輸政策審議会の位置付から、継続的に位置づけられ、今回（H28年）の交通政策審議会答申にも位置づけられている。
- ・ なお、答申は、マスタープランのバイパスルート案のみとなっている

② JR鶴見線の機能強化

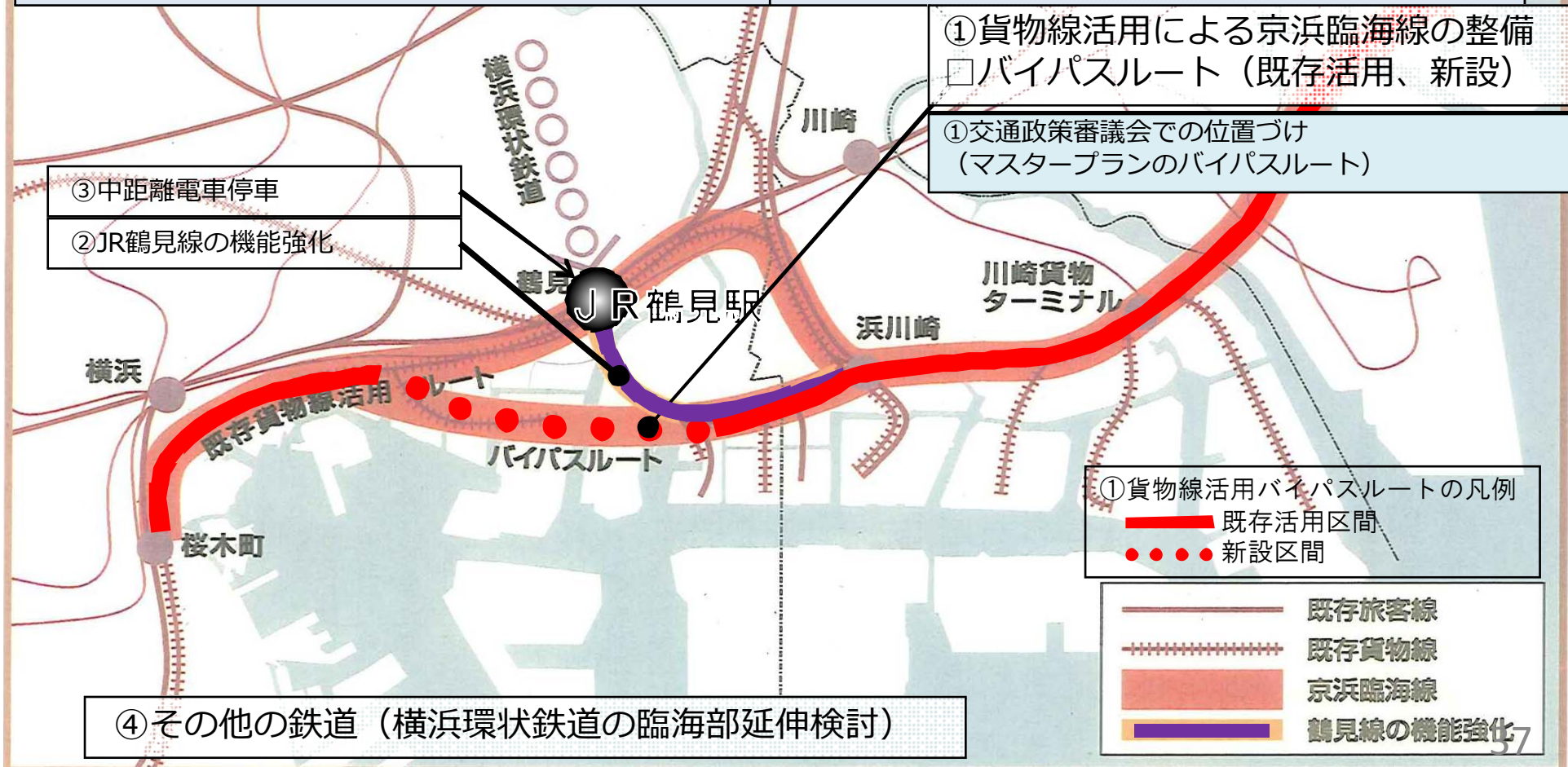
- ・ 「神奈川県鉄道輸送力促進会議」（県と県内市町村及び経済団体（商工会議所連合会、商工会連合会））により、かねてから鉄道事業者へ要望している。

③ JR鶴見線の中距離電車停車

- ・ 神奈川県鉄道輸送力促進会議で鉄道事業者への要望を行っている。
- ・ 相鉄・JR直通線の整備に合わせて、JR鶴見駅の停車に向け、ホームの増設について鉄道事業者（JR東日本、JR東日本貨物）と検討中である。

④ その他の鉄道（横浜環状鉄道の臨海部延伸検討）

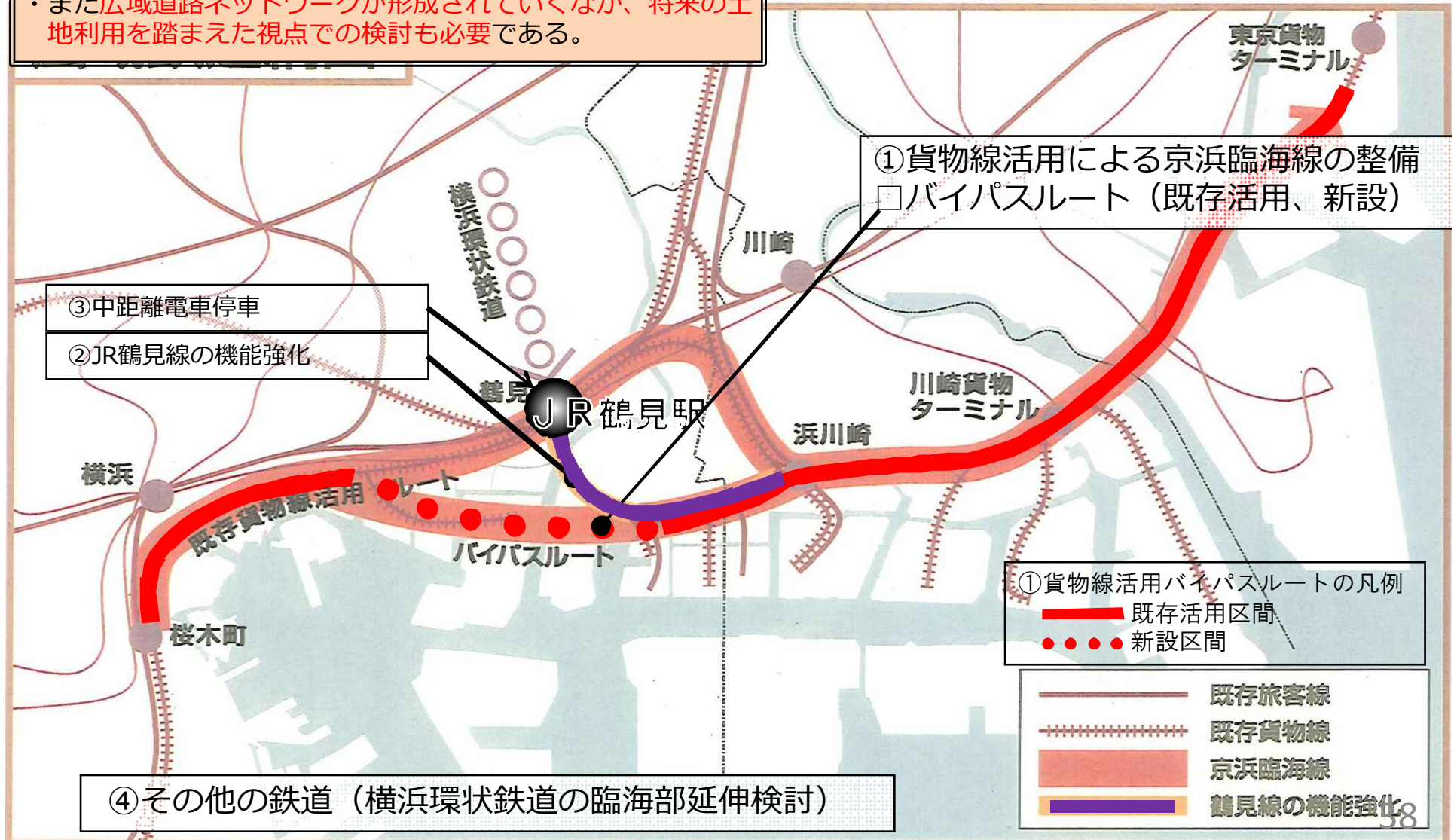
- ・ 現行マスタープランでの構想



■現状と課題 【鉄道】

■現状と課題

- ・ 必要性（整備効果）や技術的な課題が多くあるため、短期的及び長期的のそれぞれの視点での検討が必要である。
- ・ また広域道路ネットワークが形成されていくなか、将来の土地利用を踏まえた視点での検討も必要である。



(1) マスタープラン策定後の現状と課題

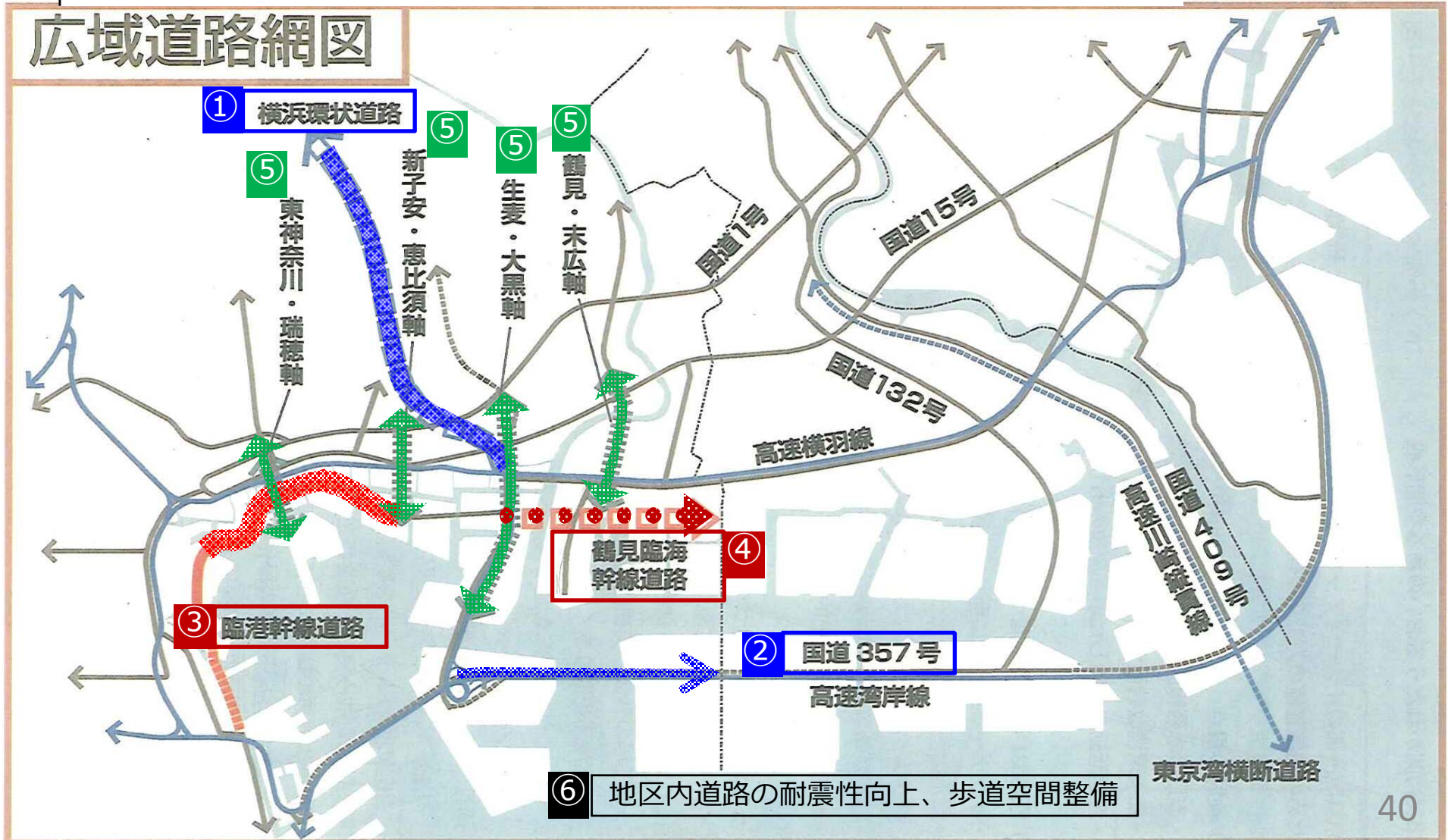
■ 現行マスタープランの主な構成

- 京浜臨海部の再編整備の考え方
- 京浜臨海部の地区別再編整備方針
- **都市基盤の整備方針**
(鉄道、**道路**、港湾等)
- 市民に開かれたうるおいのある空間形成
- 防災性の向上

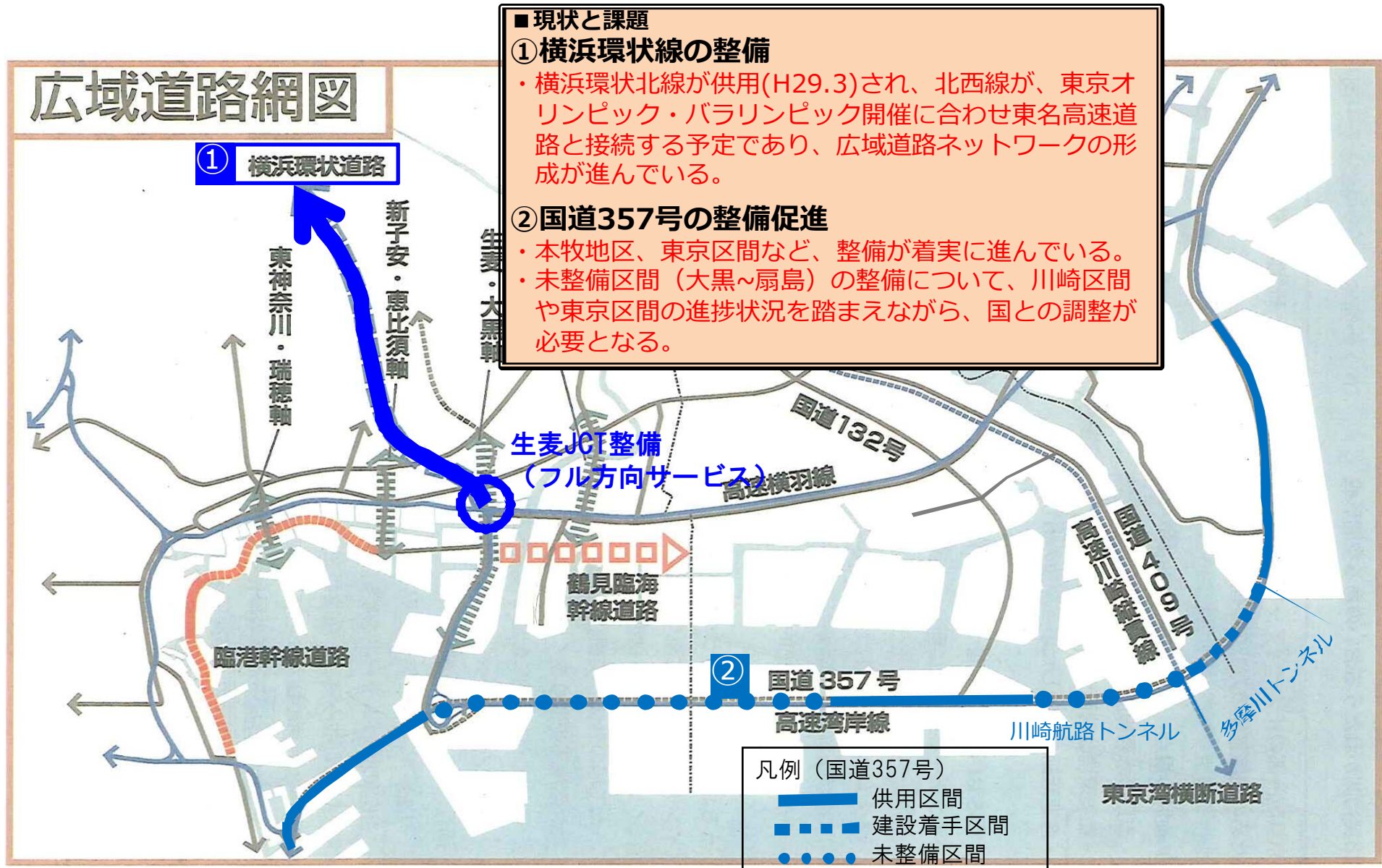
■ 都市基盤の整備方針の概要 【道路】

- ①横浜環状道路整備、環状道路へのアクセス向上、
- ②R357の整備促進
- ③臨港幹線道路、
- ④鶴見臨海幹線道路整備（沿道サービス型）
- ⑤臨海部と既成市街地の連絡強化、
- ⑥地区内道路の耐震性向上、歩行者空間整備

広域道路網図



■ 現状と課題① 【道路】



■ 現状と課題② 【道路】

広域道路

■ 現状と課題

③ 臨港幹線道路の整備

山内ふ頭から新港ふ頭までの区間がH20年までに供用したが、一部、暫定となっている。

○ 未整備区間（市道新子安大黒線～山内ふ頭）

・ 既存道路の交通状況及び物流交通の状況等を踏まえ、整備に向けた検討が必要。

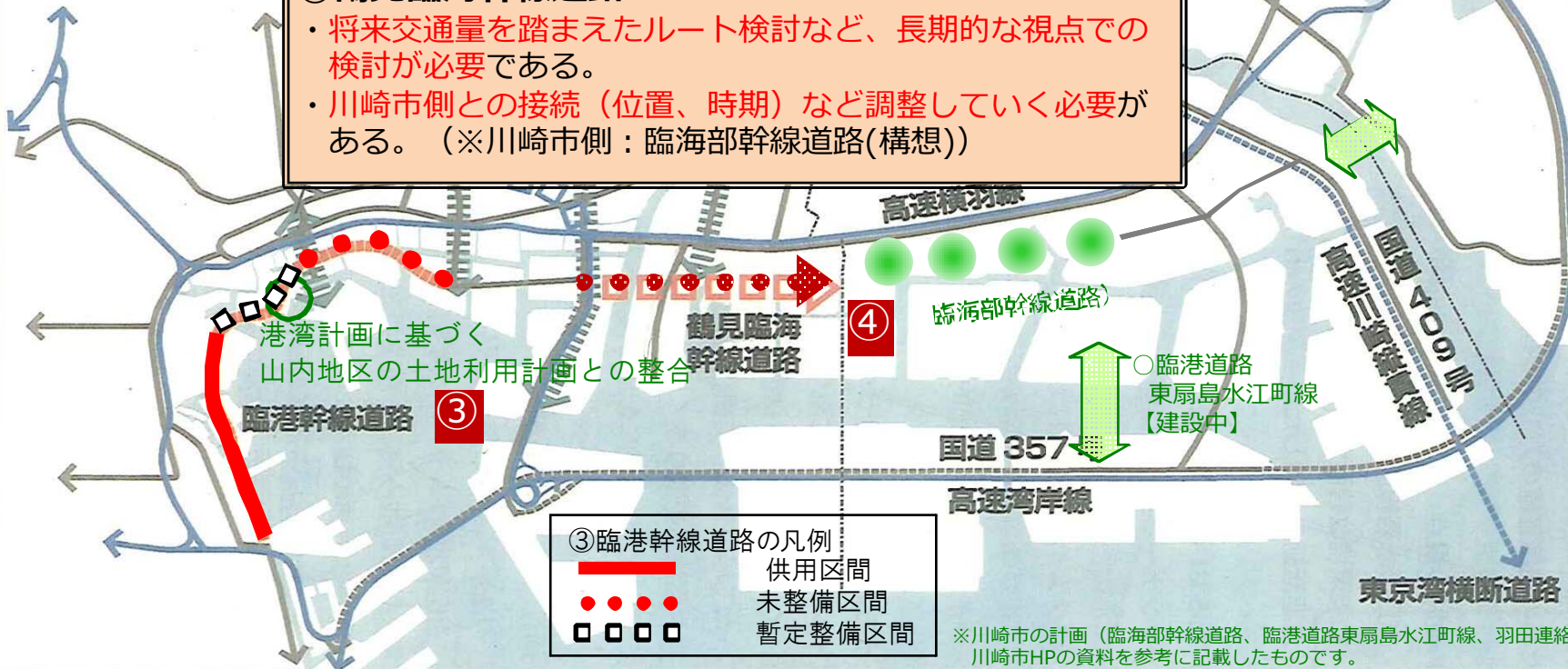
○ 暫定供用区間（コットン大橋）

・ 都心臨海部の開発状況及び港湾計画に基づく山内地区の土地利用計画等と整合を図りながら、歩行者動線の確保や、全面供用に向けた検討を進める必要がある。

④ 鶴見臨海幹線道路

・ 将来交通量を踏まえたルート検討など、長期的な視点での検討が必要である。

・ 川崎市側との接続（位置、時期）など調整していく必要がある。（※川崎市側：臨海部幹線道路(構想)）



※川崎市の計画（臨海部幹線道路、臨港道路東扇島水江町線、羽田連絡道路）は、川崎市HPの資料を参考に記載したものです。

■ 現状と課題③ 【道路】



(1) マスタープラン策定後の現状と課題

■ 現行マスタープランの主な構成

- 京浜臨海部の再編整備の考え方
- 京浜臨海部の地区別再編整備方針
- **都市基盤の整備方針**
(鉄道、道路、**港湾等**)
- 市民に開かれたうるおいのある空間形成
- 防災性の向上

(2) マスタープランの「概要」と「策定後の現状と課題」

■都市基盤の整備 【港湾・空港関連・情報インフラ・上下水道】

分野	都市基盤の整備方針の概要	現状と課題
都市基盤の整備	港湾	※港湾については、地区別整備方針（ゾーン5）で説明
	空港関連	<p>経済社会がグローバル化し、産業の高度化、高付加価値化が進む現在、京浜臨海部と空港の関係について検討する</p> <p>○国際化された羽田空港に近接した立地特性を活かし、空港からのアクセス性向上について検討していくとともに、羽田空港の機能と連携した取組について検討していく必要がある。</p>
	情報インフラ・上下水道	<p>○情報インフラ 京浜臨海部における地域内情報通信網の必要性や新しい成長産業としての対応等について検討する。</p> <p>○上下水道 土地利用転換を図る地域についての上下水道の整備や上下水道の整備に併せた光ファイバーなどの情報インフラの整備の検討。</p> <p>○情報通信網の整備 ・現在の情報通信網の発展状況や今後の動向を踏まえ検討が必要。</p> <p>○下水処理区域 ・土地利用転換に応じて、随時対応する必要がある。 引き続き、土地利用と整合させていく。</p> <p><都市的土地利用に対応して、下水道処理区域の拡大> (未広町（産学共同研究センター、理研、東ガス、東芝等） →平成 13,15,17,23年に下水道処理区域)</p> <p><下水道管渠への光ファイバーの布設> ・京浜臨海部においては、北部汚泥資源化センターを中心に布設 (平成20年度末時点で、市内、布設延長97km)</p>

(1) マスタープラン策定後の現状と課題

■ 現行マスタープランの主な構成

- 京浜臨海部の再編整備の考え方
- 京浜臨海部の地区別再編整備方針
- 都市基盤の整備方針
- 市民に開かれたうるおいのある空間形成
- 防災性の向上

■現状と課題（うるおいのある空間づくり）

■現状と課題

○水際線を生かした『みなと景観ベルト』の形成

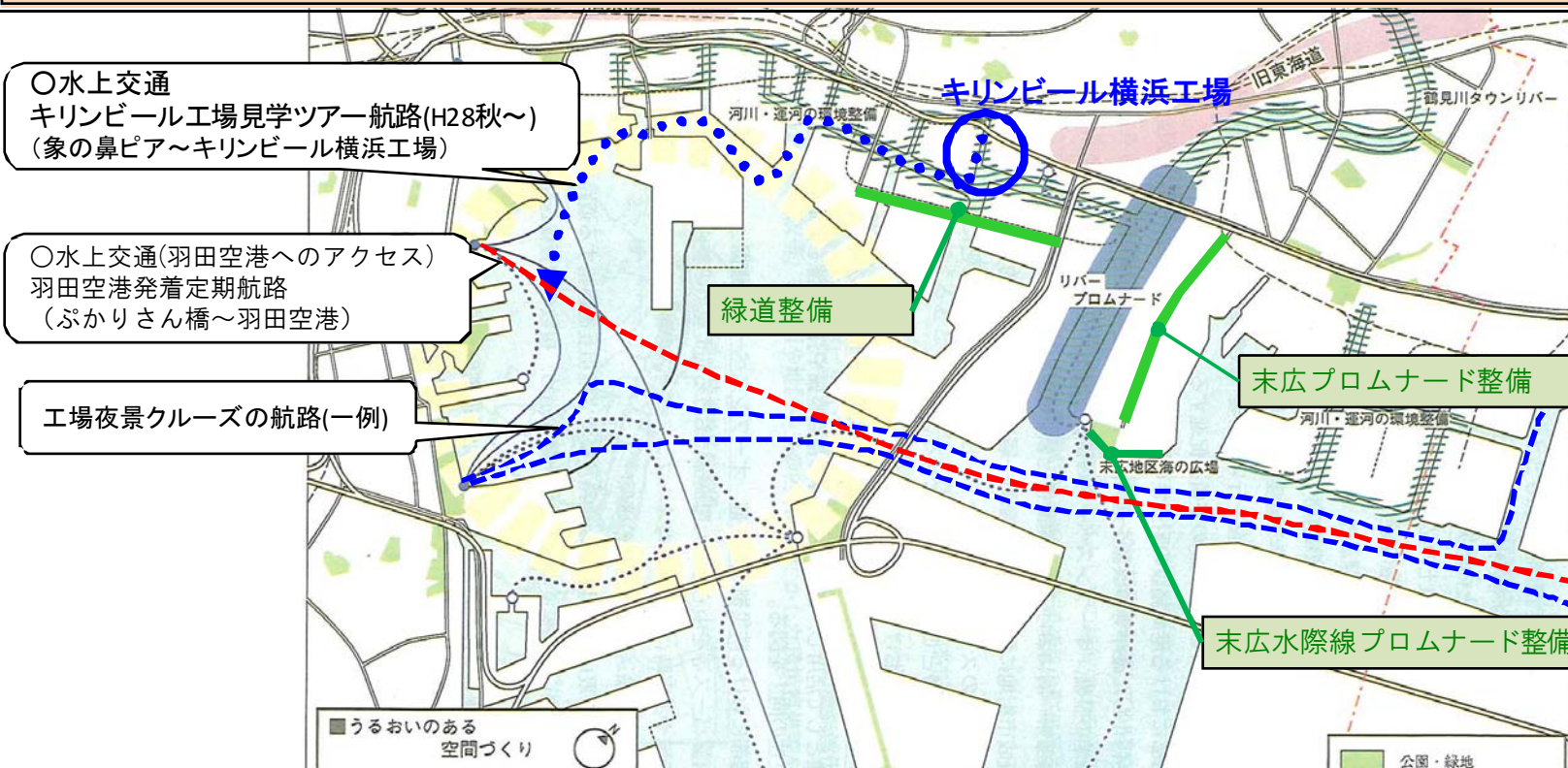
「みなと色彩計画」(S63制定)に基づく協議を実施し、景観形成に努めている。

○港の回遊性・賑わい

工場見学のための栈橋設置や工場夜景を楽しむクルーズなど、民間企業による新たな水上交通の取組のほか、羽田空港への水上からのアクセスなど、臨海部の特性を活用した取組が行われており、今後の新たな展開について民間企業の動向なども踏まえて検討する必要がある。

○京浜臨海部にふさわしい緑地の確保

「京浜の森づくり」に取組み、官民共同で、京浜臨海部の環境整備を実施し、「末広水際線プロムナードの整備(H18)」「貨物線廃線敷の緑道整備(H19)」やオープンスペース整備（JR鶴見線弁天橋駅）【民間】など実施しているが、今後の緑のあり方について検討が必要。



■ 現状と課題（防災性の向上）

■ 現状と課題

○ 地域の防災性向上

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も進んでいるが、企業間連携など、地域（島形状）ごとの防災対策も必要となっている。

○ 津波・高潮対策等、護岸改修

老朽化した護岸の対応をはじめ、平成28年に県が策定した海岸の保全計画に対応した今後の取組など、津波・高潮対策を踏まえた護岸の改修に向けた検討が必要となっている。

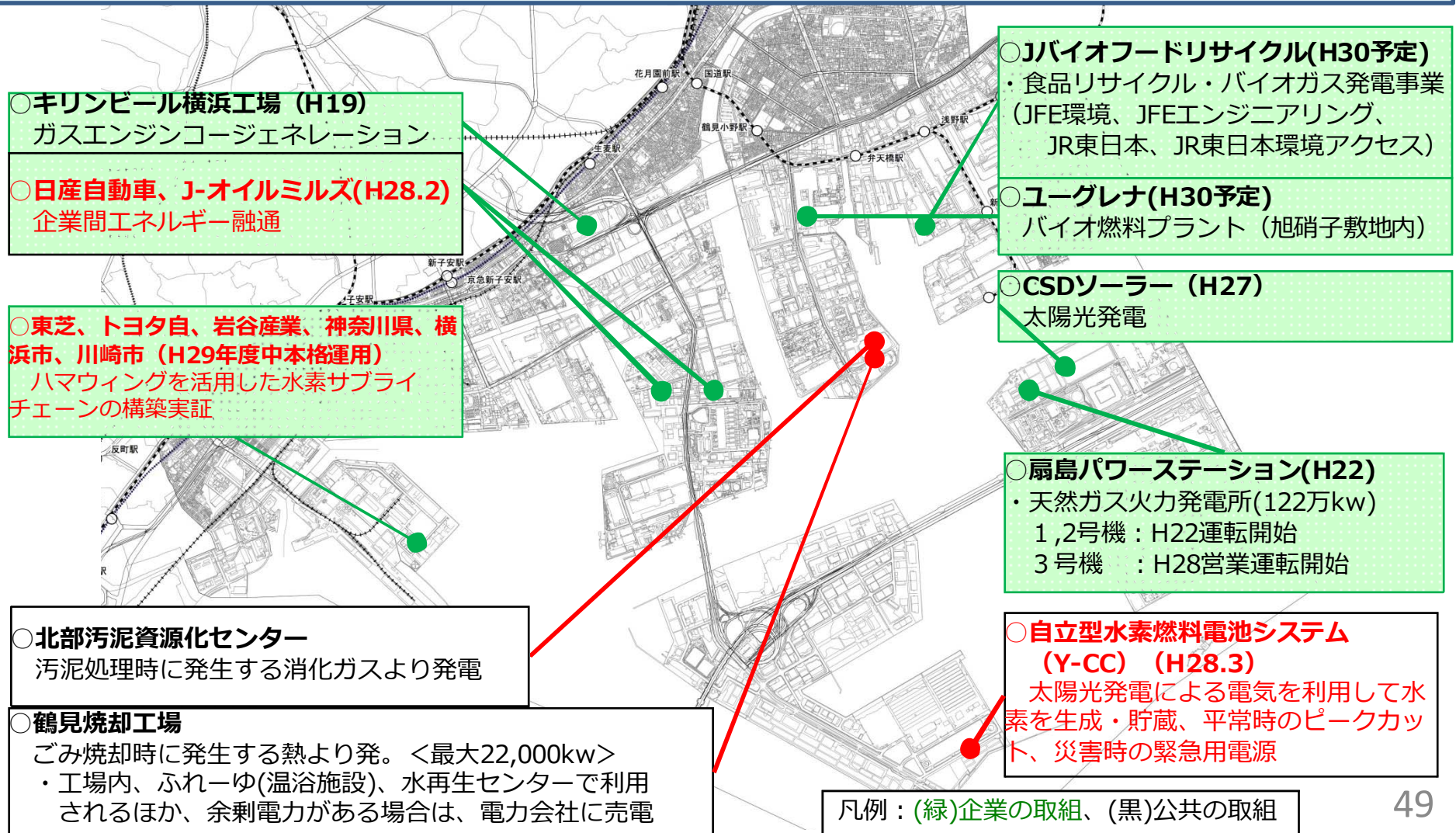
○ 複数の輸送路、避難路の確保

平成24年に国によって末広防災拠点（東京ガス敷地）として船着場が整備され、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た。今後の取組についても検討が必要。



(3) マスタープラン以外の新たな取組

- ・近年では、地球温暖化対策として、企業等による環境への取組が進んでいる。
- ・再生可能エネルギーや省エネルギー化、水素の活用など、**企業単独、企業間連携、行政と企業による連携**、などの取組が行われている。



(3) 企業アンケート結果の紹介

■ 調査概要

ア) 調査方法：アンケート調査（訪問配布、訪問回収）

イ) 調査実施時期：H26.8中旬～10中旬

ウ) 調査項目：

事業所概要／事業所の現状／事業所内土地利用／各分野における取組／
京浜臨海部全般・行政への要望等

エ) 対象：製造業、運輸・通信業、建設業、電気・ガス・水道・熱供給業ほか、
横浜市及び川崎市の京浜臨海部に立地する事業所

オ) 回収状況： 調査対象 716事業所（うち、横浜市277事業所）
有効回収 486事業所（うち、横浜市176事業所）

カ) 実施主体：京浜臨海部再編整備協議会（神奈川県、横浜市、川崎市）

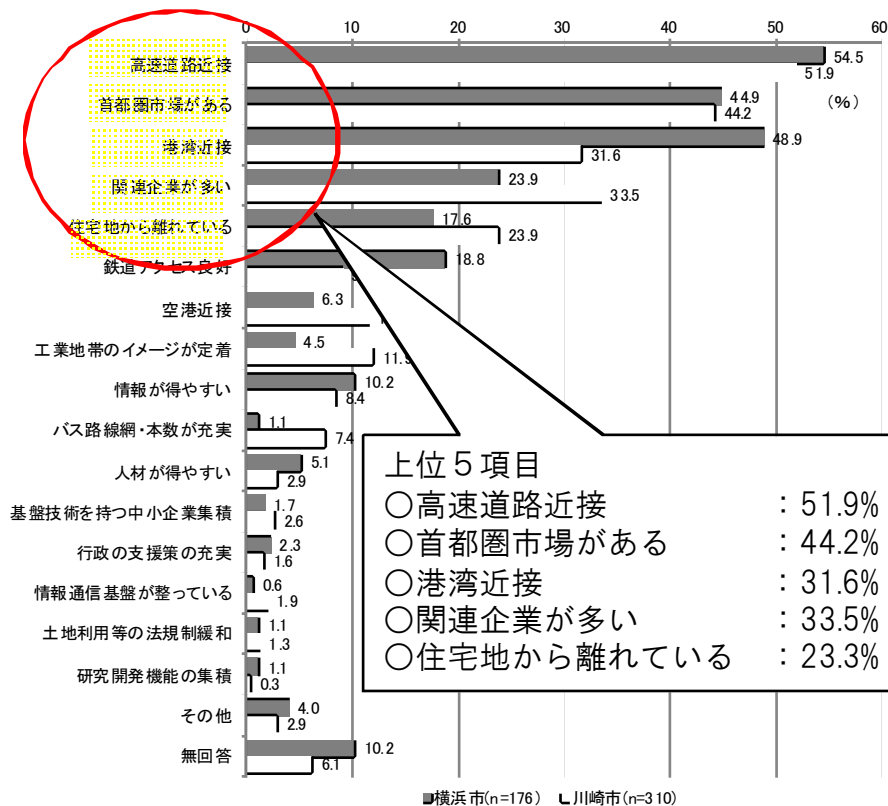
3 京浜臨海部の現状と課題

■ 主な調査結果①

○ 京浜臨海部に立地する**メリット**

- 「**高速道路近接**」「**港湾近接**」といった**交通利便性**、
- 「**関連企業が多い**」といった**企業の集積**、「**首都圏市場がある**」といった**顧客の近接性**など、**取引の利便性**が多い。

以上から、
これらの事項を活かしたマスタープランの改定が必要である。



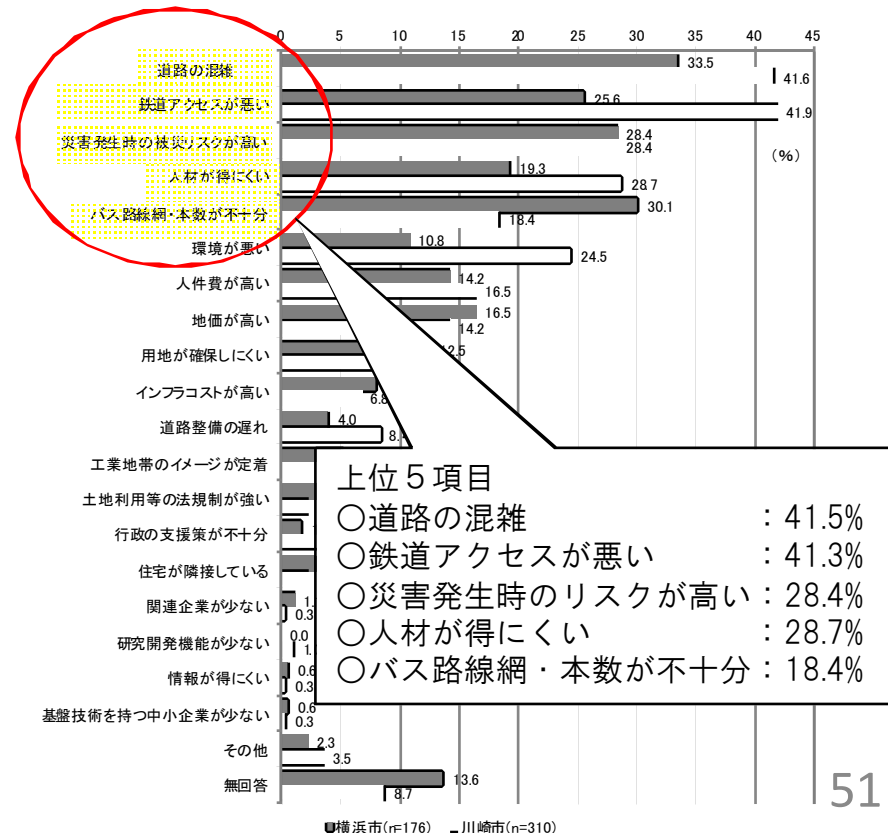
上位5項目

○高速道路近接	: 51.9%
○首都圏市場がある	: 44.2%
○港湾近接	: 31.6%
○関連企業が多い	: 33.5%
○住宅地から離れている	: 23.3%

○ 京浜臨海部に立地する**デメリット**

- 「**道路の混雑**」「**鉄道アクセス**」「**バス路線網・本数が不十分**」といった**交通面**、
- 「**災害発生時の被災リスクが高い**」といった**防災面**、
- 「**人材が得にくい**」といった**雇用面**の問題が多い。

以上から、
これらの課題を解決していく改定が必要である。



上位5項目

○道路の混雑	: 41.5%
○鉄道アクセスが悪い	: 41.3%
○災害発生時のリスクが高い	: 28.4%
○人材が得にくい	: 28.7%
○バス路線網・本数が不十分	: 18.4%

■ 主な調査結果②

○ 設備投資計画

- ・ 今後設備投資計画が「ある」事業者は29%で、そのうち70.6%が施設等の老朽化によるものである。
- ・ 設備投資を検討する際の課題として「資金不足18.8%」「用地不足8.0%」「各種法規制3.4%」などの理由もある。

○ 遊休地・低未利用地

- ・ 今後の土地利用について、自社利用するとの回答が5割を超えているが、一方で、約3割の事業者が将来は不明と回答している。

○ 防災

- ・ 「防災訓練は行っている：67.6%」ではあるが、「避難場所を確保している：33.0%」、「防災備蓄庫がある：30.7%」と3割程度となっている。

◆現状と課題のまとめ

方針	まとめ
地区別再編整備方針	<p>○既成市街地の改善 東神奈川・鶴見駅・新子安駅の駅周辺において市街地再開発事業により、生活利便施設の集積や駅前広場が整備されるなど、拠点整備が進んでいるが、密集市街地や住工混在の地域も依然として多く、引き続き、既成市街地の改善が必要となっている。</p> <p>○生産機能の高度化 生産機能の集約化等に伴い、企業立地促進条例を活用し、研究施設が整備されるなど、生産機能の高度化が図られているが、今後、更なる集約化や既存施設の老朽化等が進んだ場合について考慮する必要がある。</p> <p>○研究開発機能の誘致 企業立地促進条例（平成16年4月制定）や国際戦略総合特区などにより、研究開発機能の誘導を行っているが、一部に止まっており、今後、産業の空洞化が進んだ場合の対策について考慮する必要がある。</p> <p>○土地利用転換 企業内での機能転換（生産→研究開発）や、他企業への借地による研究開発機能への転換など有効な土地利用転換を図っている場合もあるが、今後、低未利用地の発生なども考えられるため、企業の動向を注視する必要がある。</p> <p>○物流施設の進出 横浜環状北線の整備など、広域道路ネットワークの形成にあわせ、一部の地域では、陸々の物流施設の進出などの土地利用転換が進んでいる。また、臨港地区内では、横浜港の取り扱う貨物に応じた機能を有するような物流施設の立地について考慮する必要がある。</p> <p>○住宅への転換 工業地域・臨港地区外において、共同住宅への転換が進んでいる地域もあり、住宅用途の考え方について整理する必要がある。</p>

方針	まとめ
都市基盤の整備方針	<p>○広域交通ネットワークの検討 横浜環状道路や国道357号の整備が進むなか、立地企業の今後の土地利用を踏まえ、短期、及び中長期のそれぞれの視点で鉄道・道路の広域交通ネットワーク体系について検討する必要がある。</p> <p>○交通インフラの検討 就業者をはじめ当地区を訪れる方々の利便性の向上に向けた、ソフト面とハード面における交通インフラの検討が必要である。</p> <p>○地区内道路整備 立地企業の土地利用状況に応じた区画道路整備の視点、また、防災の観点では橋梁などの都市インフラの老朽化対策なども踏まえた検討も必要となっている。</p>
市民に開かれたうるおいのある空間形成	<p>○港の回遊性・賑わい 港を回遊する水上交通の運行が開始されており、今後の新たな展開について民間企業の動向なども踏まえて検討する必要がある。</p> <p>○京浜臨海部にふさわしい緑地の確保 末広水際線プロムナードや貨物線敷地を活用した緑道の整備などが進むなか、就業者などに憩いの場となるような今後の緑のあり方や、また、限られた敷地の中での生産機能の維持を踏まえた適切な緑の配置などについて検討する必要がある。</p>
京浜臨海部の防災性の向上	<p>○地域の防災性向上 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も進んでいるが、企業間連携など、地域（島形状）ごとの防災対策も必要となっている。</p> <p>○津波・高潮対策等、護岸改修 老朽化した護岸の対応をはじめ、平成28年に県が策定した海岸の保全計画に対応した今後の取組など、津波・高潮対策を踏まえた護岸の改修に向けた検討が必要となっている。</p>

4 プラン改定に向けた検討の主な視点

(1) プラン改定の基本的な考え方

- ・ 京浜臨海部再編整備マスタープランの策定後、20年が経過するなか、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、マスタープランの改定に向けた検討を進めるものです。
- ・ 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年程度の将来像を見据えながら、概ね10年間における企業活動の動向等を踏まえて、2030年を目標年次として現行プランを改定するものです。

(2) プラン改定に向けた検討の主な視点 ①

**視点①：産業構造の変化への対応や、国際競争力の強化等
に向けた土地利用の促進**

- ア 既存産業（製造業など）の更なる高度化の促進
- イ 研究開発や先端産業、ベンチャー企業等の産業拠点の形成
- ウ 港湾物流の高度化の促進と、陸々間の物流施設への対応
- エ 都市活動に不可欠な廃棄物処理施設や公共公益施設の整備の方向性
- オ 港を生かした新たな研究施設や賑わいなど、立地特性を生かした新たな土地利用の方向性
- カ 柔軟な土地利用に向けた規制緩和策や各種制度の見直しの方向性

(2) プラン改定に向けた検討の主な視点 ②

視点②：産業構造等の変化に対応した交通インフラの充実

- ア 就業者や来街者の利便性を高めるための鉄道やバスの運行など
交通インフラの充実
- イ 目標年次に向けた道路や鉄道等の広域交通ネットワークの整備水準
- ウ 多様な土地利用に向けた開発事業と整合した道路整備等の適切な整備水準

(2) プラン改定に向けた検討の主な視点 ③

視点③：防災性向上や温暖化対策等の環境面の取組

- ア 津波や高潮等に対する海岸保全施設の整備や避難誘導などの防災対策
- イ 熱エネルギーの企業間の融通や、再生可能エネルギーの促進など、
エネルギーの効率的な利用と温室効果ガスの削減に向けた取組の促進
- ウ 緑化の促進に向けた今後の方向性

5 審議会スケジュール

◇第1回 【29年4月27日 15時～17時】

◇第2回 【29年6月頃】

- ・現地視察会（日程確認のうえ、必要に応じて複数回予定）

◇第3回 【29年8月～9月頃】（※審議の状況による複数回）

- ・産業構造の変化に伴う京浜臨海部の今後の方向性
- ・本市における分野毎の今後の施策の推進
- ・プラン改定の骨子案
- ・企業動向調査

《 企業立地動向調査の実施 》

◇第4回 【29年11～12月頃】

- ・企業動向調査の結果報告
- ・マスタープラン改定素案
- ・各種制度の見直すべき内容の方向性

《 市民意見募集（1か月） 》

◇最終回 【30年3月頃】

- ・改定マスタープランの答申、付帯意見