

(案)

京 浜 臨 海 部
再 編 整 備
マ ス タ ー プ ラ ン

平成 30 年 ● 月
横 浜 市

Global Innovation & Industrial Entertainment Area Keihin

グローバル インダストリアル
イノベーション & エンターテインメント
エリア 京浜

京浜臨海部は、開港以来長い歴史の中で、常に新たな時代の変化をとらえ、世界の動きを意識しながら発展してきました。

世界が目まぐるしく変化する今日、京浜臨海部も新たな時代に対応し、引き続き世界をリードする地域として発展していくことが求められています。

そこで、

Global Innovation：「技術革新」により世界をリードする産業空間

Industrial Entertainment：多くの人で賑わう魅力ある産業観光

をコンセプトに、100年を超える産業地域としての歴史と蓄積された技術、恵まれた立地、そして、地域に関わる「人」の力を活かしながら、常に進化し続けます。



【京浜臨海部再編整備マスタープラン 目次】

第1章 京浜臨海部の概要

- 1 京浜臨海部の歴史・・・・・・・・・・ P 1
- 2 京浜臨海部のポテンシャル・・・・・・・・ P 3

第2章 新しい京浜臨海部再編整備マスタープランの全体像・・・・・・・・ P 9

第3章 戦略Ⅰ

- 1 Global Innovation ・・・・・・・・ P 11
- 2 Industrial Entertainment ・・・・・・・・ P 17

第4章 戦略Ⅱ：都市環境の整備

- 1 新たな魅力の創出に向けた
都市空間の形成・・・・・・・・ P 21
- 2 地域を支える交通環境の充実・・・・・・・・ P 23
- 3 社会の持続可能性に貢献する
環境システムの形成・・・・・・・・ P 29
- 4 災害に強い産業空間の形成・・・・・・・・ P 31

第5章 戦略Ⅲ：実施体制の構築・・・・・・・・ P 33

第6章 エリアプラン・・・・・・・・ P 35

第1章 京浜臨海部の概要

1 京浜臨海部の歴史 ～日本と世界をつなぐフロンティア～

京浜臨海部は、1859年（安政6年）の横浜港開港以来、当初は生糸貿易の中心港として、後には首都圏における工業地帯の中核地域として、日本の近代化と国際化を主導してきました。鎖国から開国した日本は、世界の先進国に追いつき追い越すという目標を掲げ、世界有数の工業国として成長していきました。京浜臨海部は、その発展エンジンとして、工業製品の生産・輸出という日本の経済の中心を担い、国際的な経済的地位を支えました。その後、円高の進行など、製造業が困難に見舞われた際にも、その技術を磨き、量から質への転換を図るなど、変化をいとわず、発展してきました。

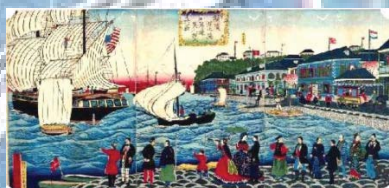
100年以上にわたり変化を続け、先端的な産業拠点であり続けた歴史そのものが、京浜臨海部の持つポテンシャルです。

このフロンティア精神をもって、世界が目まぐるしく変化するこれからの時代にあっても、常に発展を続けます。

【1859年～】開港

<日本の国際化のはじまり>

横浜港は、1859年（安政6年）に日本初の近代国際貿易港として開港し、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、日本の国際化を主導しました。



（出典：横浜開港資料館）

【1890年～】埋立てと工業化

<欧米先進国に肩を並べるために>

アメリカ・イギリス・ドイツなど欧米を視察し、旧態依然とした横浜港に衝撃を受けた浅野総一郎は、工場と港湾が一体化した近代的な臨海工業地帯作り上げを計画します。こうした民間による埋め立て事業により、それまで商業港だった京浜臨海部は、大規模な工場が立地する工業地帯へと急速に変化していきました。



（出典：横浜開港資料館）



（出典：砺波市 砺波正倉 HP）

【1940年～】日本最大の工業地域

<国家経済の中核として>

京浜臨海部は、その著しい発展により、日本の経済発展と、国際的地位向上を支えました。第2次世界大戦後の1972年（昭和47年）から1982年（昭和57年）の10年間では、製造品出荷額と事業所数がともに2倍となるなど、「ジャパン・アズ・ナンバーワン」とまで呼ばれた日本の高度経済成長を牽引する成長エンジンとしての役割を担いました。こうした成長は主に重厚長大産業によりもたらされましたが、目覚ましい成長の一方で、公害問題の発生が見られました。



Global Innovation & Industrial Entertainment

グローバル インダストリアル
イノベーション & エンターテインメント

【2018年～】更なる変化へ

【1985年～】産業構造の変化

<量から質へ>

1985年にプラザ合意による円高が進むと、日本製品の海外市場での価格競争力が低下し、生産機能の海外移転が進みました。京浜臨海部においても生産機能の他地域への移転集約等による空洞化が見られるようになり、産業構造の変化が求められるようになりました。

こうした流れを受け、横浜市では1997年に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定し、「量から質」への転換など、地域の変化を促しました。



理化学研究所横浜キャンパス

<人が集い、世界に技術を発信する>

1997年のマスタープラン策定以降、製造業の現場では国際分業が一層進展し、技術開発でも企業単独ではなく、様々な主体が結びついて行うようになるなど、あらゆる産業がボーダーレス化・グローバル化しています。また、生産機能のような産業の直接的な面だけでなく、就業環境や、地域におけるレクリエーション機能、地域を支える環境や防災といった面への要請も高まるなど、産業地域に求められるものが大きく変化していると言えます。

京浜臨海部が、引き続き活力ある産業地域であるためには、立地企業や就業者にとって魅力ある地域であるだけでなく、世界中の研究者や、地域に楽しみを求める来街者を惹きつけるなど、地域の新たな魅力を創出し、豊かな都市空間を形成していく必要があります。

そこで今回、マスタープランを改正し、これまでの産業地域としての歴史や地域のポテンシャルを十分に活かしつつ、これからの時代にふさわしい新たな産業空間としての京浜臨海部を目指します。

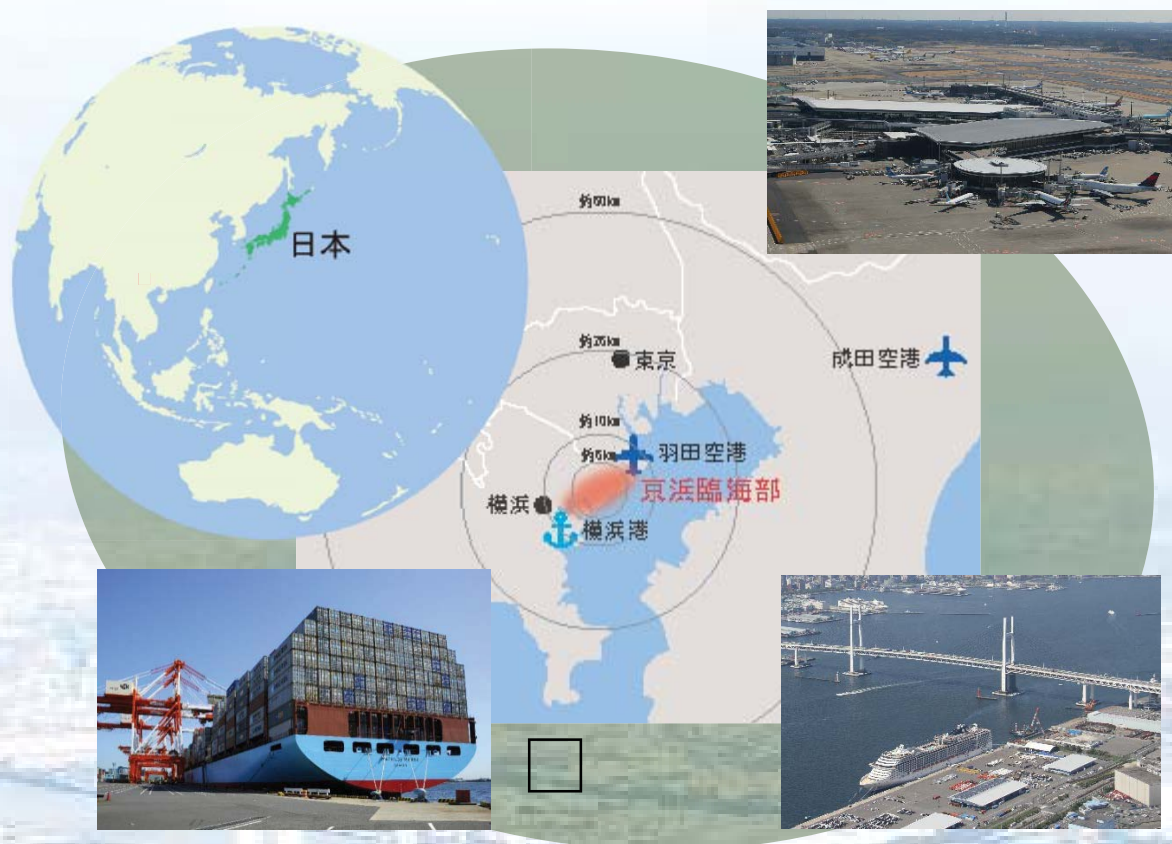


第1章 京浜臨海部の概要

2 京浜臨海部のポテンシャル

■世界とのつながり

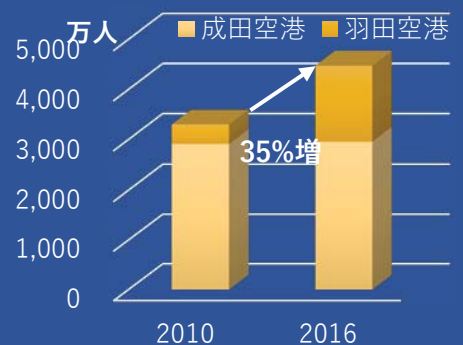
京浜臨海部は、一国に匹敵する巨大な経済規模と人口を擁する世界有数の都市圏である首都圏に位置し、国際空港である羽田空港・成田空港や、日本を代表する国際貿易港である横浜港と非常に近接していることから、国際的な利便性が非常に高く、数多くの企業がグローバルなビジネスを展開しています。



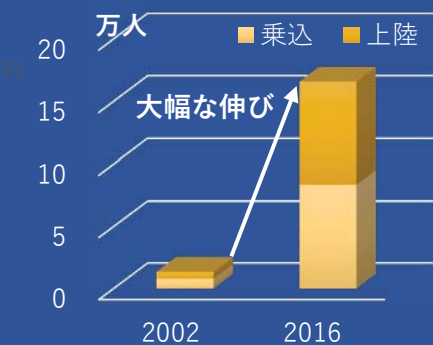
首都圏には、羽田空港・成田空港という2つのハブ空港が存在し、2010年の羽田空港再国際化以降、国際線利用者数は6年間でおよそ4割増加と急激に伸びており、今後の発着枠増により更に増加します。また、横浜港の客船受入機能の強化に伴い客船利用者数も大幅に増加しており、訪日外国人客数が着実に伸びています。

一方、横浜港における貿易額は過去から高い水準を維持しており、高い存在感を示していますが、近年は産業構造の変化に伴い輸出入のバランスに変化が見られます。2011年には国際基幹航路寄港の維持・拡大を目的とする「国際コンテナ戦略港湾」に指定され、今後も貿易額や取扱貨物量が伸びることが期待されています。

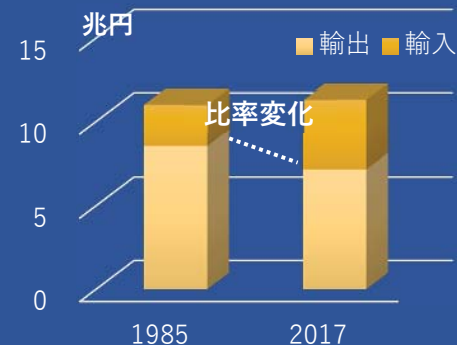
京浜臨海部は、絶えず変化する人やモノの動きに対応しながら、常に時代の変化をとらえ、成長を続けています。



国際線利用者の推移
(2010(羽田再国際化)⇒2016年)



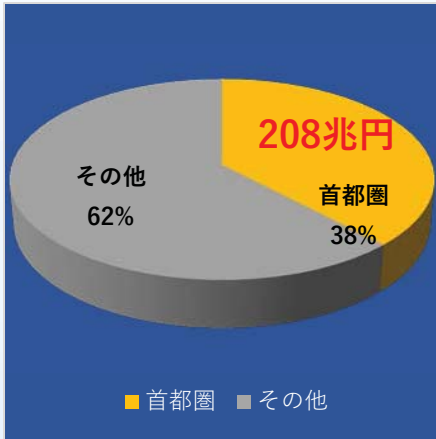
外国航路利用者の推移
(2002(大さん橋整備)⇒2016年)



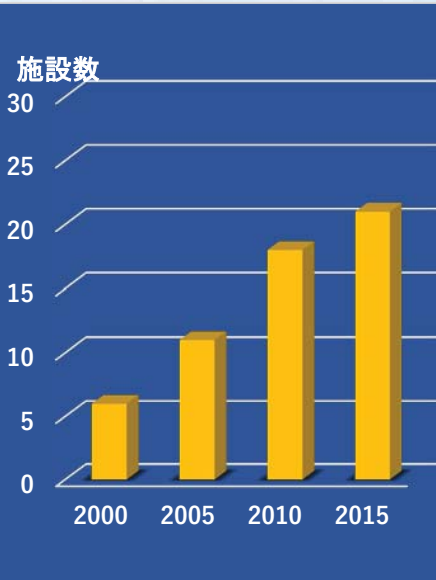
横浜港貿易額の推移
(1985(プラザ合意)⇒2017年)

■首都圏における京浜臨海部

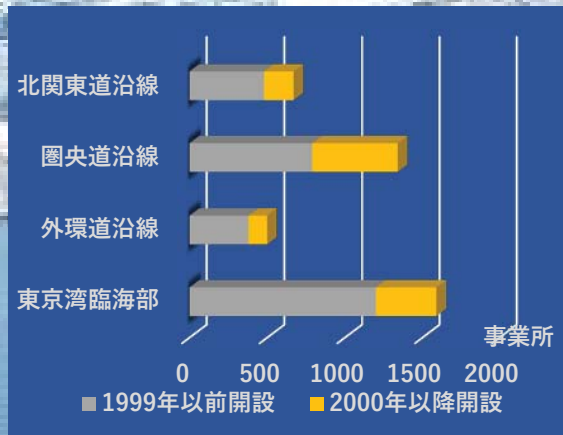
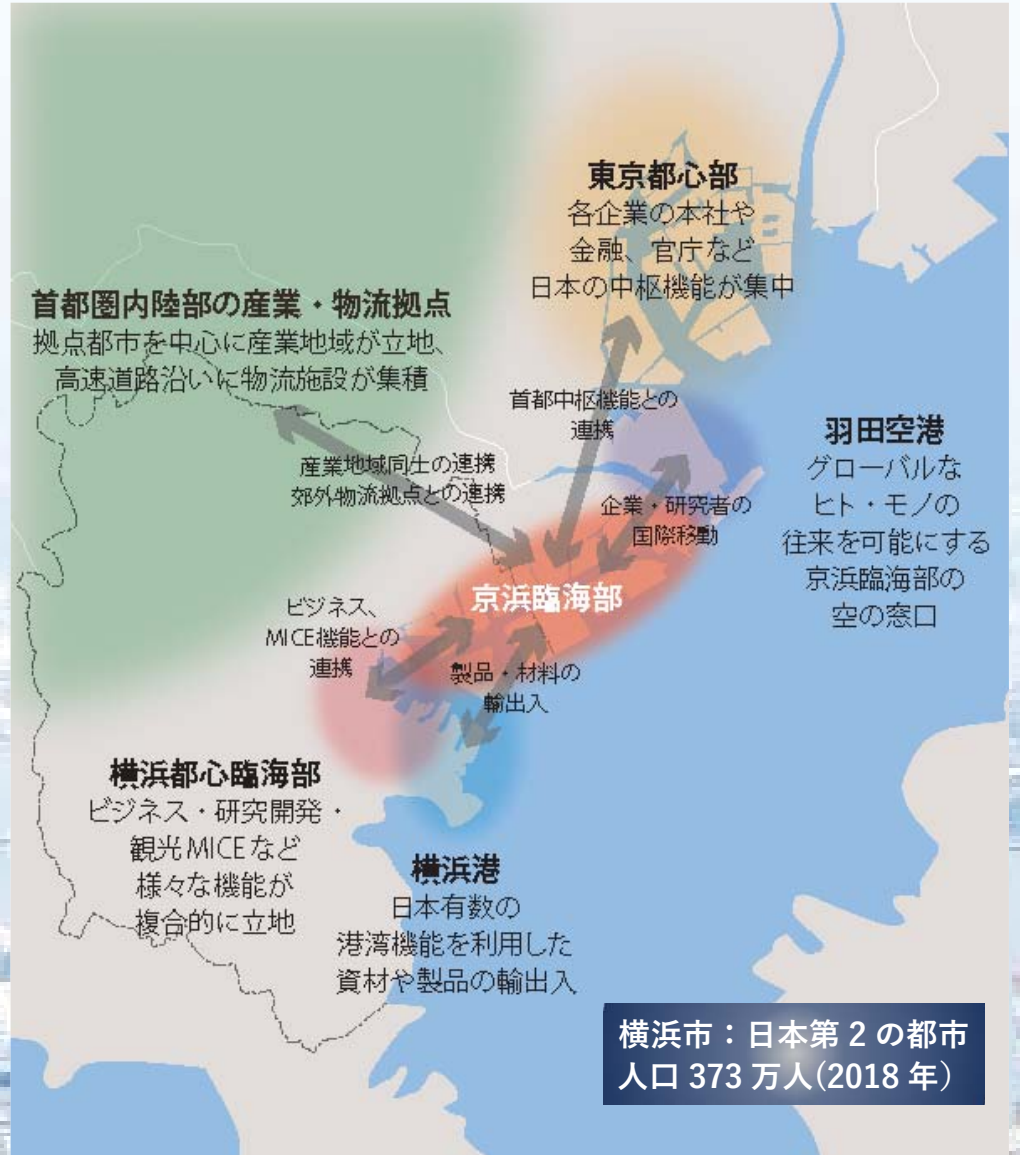
京浜臨海部は、首都圏における一大産業地域として、首都圏内や近隣の業務地域等と強い関係性を有しています。経済規模でも世界トップクラスの都市であり、日本の中枢として官公庁や金融、本社機能が集中する東京都心をはじめ、首都圏内陸部に数多く点在する産業地域や物流拠点、そして企業の進出・立地が進むみなとみらい 21 地区をはじめとする横浜都心臨海部と相互に結び付き、相乗効果が生まれています。



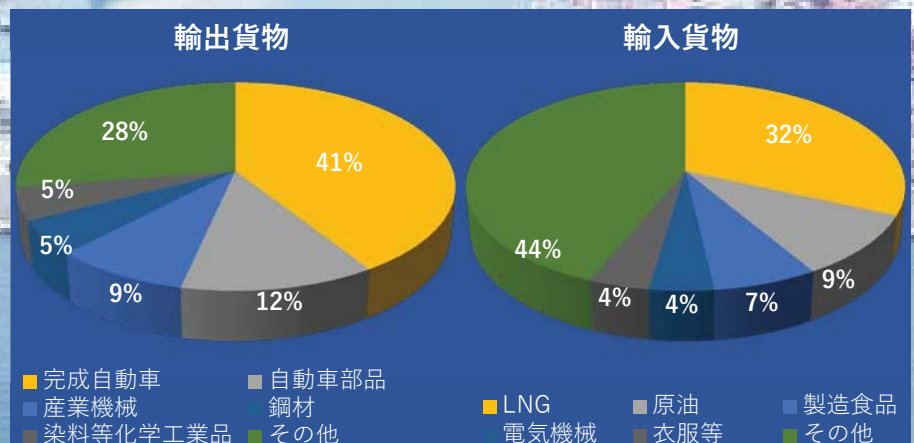
首都圏の GDP 額と
全国シェア (2013 年)



横浜京浜臨海部の主要研究施設の
集積状況



高速道路沿いの物流施設の立地傾向



横浜港の取扱貨物主要品種別割合 (2017 年)

第1章 京浜臨海部の概要

2 京浜臨海部のポテンシャル

■優れた交通インフラ

京浜臨海部は、鉄道・空路・道路とすべてのアクセスが優れており、人・モノが快適に移動できる環境が整っています。東京駅・品川駅・横浜駅などのターミナルをはじめ、名古屋や大阪へも新幹線で直結。リニア新幹線が開通すると利便性が更に向上します。羽田空港へのアクセスも極めて良好で、国内外の主要都市に短時間でアクセス可能です。また、域内を貫く首都高速道路湾岸線・横羽線を経由し広域高速道路ネットワークにダイレクトでアクセスでき、大型物流施設が続々と立地している圏央道沿線をはじめ、日本各地の産業拠点と高速道路網で結ばれています。2020年に開通予定の横浜環状北西線の整備により東名高速道路と直結するなど、アクセス性の更なる向上が見込まれます。

良好な鉄道・空路 アクセス



充実した高速道路 ネットワーク



■ 高度な産業集積

京浜臨海部は、全体で約 4,400 ヘクタール、横浜市部分では 1,600 ヘクタールを超える面積を有しています。この広大なエリアに、様々な産業が高度に集積し、多くの就業者が働いており、大規模な経済活動が展開されています。

事業所数

1,169

出典／平成 26 年経済センサス

就業者数

4.6 万人

出典／平成 26 年経済センサス

製造品出荷額

9,000 億円

出典／平成 26 年工業統計調査

付加価値額

2,300 億円

出典／平成 26 年工業統計調査

■ 豊富な人材

横浜市内の大学は 30 校。学術都市を推進し、今後の成長を支える人材が輩出されています。理工系大学・大学院は 9 校、さらに、「理化学研究所横浜キャンパス」などの公的研究機関も立地しており、産学官連携による共同研究が活発に行われています。市内在住の専門的・技術的職業従事者数も非常に多く、企業の研究開発には最適の環境があり、多くのグローバル企業の研究開発拠点として選ばれています。

横浜市内の大学 30 校（大学・都市パートナーシップ協議会参加大学）のうち、理工系大学(院)

神奈川大学、関東学院大学、慶應義塾大学、桐蔭横浜大学、東京都市大学、東京工業大学、鶴見大学、横浜市立大学、横浜国立大学

技術的職業従事者数

40.1 万人 ※政令市中第 1 位

出典／平成 24 年就業構想基本調査

学術・研究開発機関の事業所数

180 ※政令市中第 1 位

出典／平成 24 年経済センサス

■ 行政による支援

こうした京浜臨海部そのものの強みに加え、横浜市に立地してビジネスを展開する企業を対象とした支援メニューの創設により、既に立地している事業者や、これから立地を考えている事業者が事業を行いやすい環境が整っています。※この取組は 2018 年現在のものです。将来制度が変更となる可能性があります。

横浜市企業立地促進条例 (P.11)

事業所の新規立地や工場等の建て替え・増設を行う企業に対し、一定の条件下のもと「助成金の交付」を行い企業立地を支援しています。

IoT横浜 LIP 横浜 (P.13)

IoT Open Innovation Partners YOKOHAMA Life Innovation Platform YOKOHAMA

IoTを活用したビジネス創出の場づくりや、健康・医療分野のイノベーション創出に向け、「IoT横浜」、「LIP 横浜」という制度を創設しています。

~Column~

コラム

【京浜臨海部全体の産業分布と一体的発展】

京浜臨海部は、横浜市と川崎市にまたがる約 4,400 ヘクタールの広大な地域に多数の産業が集積しており、エリア毎に異なった様々な機能が集積しているという特徴を持っています。また、川崎市と横浜市がそれぞれの市域の特徴を踏まえたマスタープランを策定しています。

この特性を生かしながら、エリア同士が連携し相乗効果を生み出すとともに、横浜市と川崎市が密に連携し、京浜臨海部全体として発展していきます。

特に、殿町地区のキングスカイフロントや横浜市側の京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区などを中心に、隣接する羽田空港跡地整備計画とも連携を図り、一体的な拠点形成を進めます。



【川崎市の臨海部ビジョンとの連携】

川崎市は、平成 30 年 3 月に、京浜臨海部の川崎市側のマスタープランとして「臨海部ビジョン」を策定しました。

30 年後の将来像として、「SUPER HYBRID FRONT KAWASAKI」の呼び名のもと、様々な産業、人材、知性や文化が高度に融合し、社会変革を先導する新しい価値を生み出す地域であり続けるとともに、臨海部が川崎の玄関口として社会に飛躍していく場所であることとし、その実現に向け、新産業の創出や基幹産業の高機能化、生活環境の向上など 9 項目からなる基本戦略を中心に様々なプロジェクトの進行が見込まれることから、横浜市としても連携した取り組みを進めていきます。



【横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン（平成9年策定・旧マスタープラン）】

プラザ合意以降、生産機能の海外移転による産業の急速な空洞化等に対応するため、平成9年2月に「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定しました。

当時は、「密集市街地や住工混在の改善が必要な既成市街地」「幹線道路や鉄道駅に近接する臨海部第1層」「運河等を活用する第2層」「大型貨物船が着岸できる第3層」の4層に区分し、産業集積の状況にあわせて6つのゾーンの将来像を描いたマスタープランとしました。

【京浜臨海部土地利用構造と6つのゾーン】

- 既成市街地
《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」
- 臨海部第1層
《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」
- 臨海部第2層
《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」
《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」
- 臨海部第3層
《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」



【旧マスタープラン策定後の国際社会の変化】

◇国際的な企業間競争の激化と人的資本の変化

日本における「労働生産性の停滞」や「労働力人口の減少」、アジア諸国の台頭による「技術開発競争の激化」など、製造業を取り巻く環境が急速に厳しくなっています。

◇第4次産業革命・Society5.0の到来

「IoT、人工知能（AI）、ビッグデータ、シェアリングエコノミー」の活用により社会が加速度的に変化しているほか、「オープンイノベーションの活発化」など、あらゆる産業で構造転換が求められています。

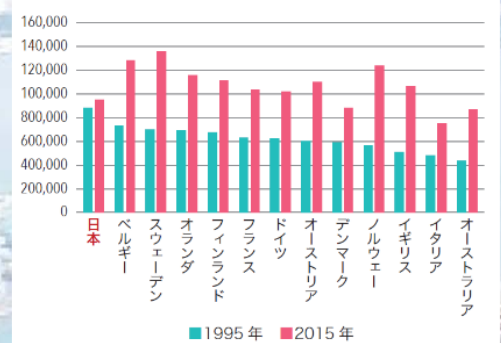
◇物流環境におけるアジア諸港の躍進

中国をはじめとするアジア諸港の港湾取扱貨物量が大幅に増加し、日本の貨物量は大きく変化していないものの輸出入比率が大きく変化しています。

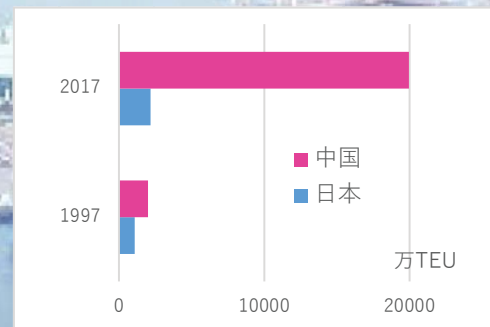
◇環境負荷低減に対する社会的な要請

「温室効果ガスの一層の削減」や「生物多様性」「土壌汚染対策」等の関心の高まり、「東日本大震災」や「大型化する台風による風水害」など、新たな知見に基づく防災対策が求められています。

国別の製造業の労働生産性の変化 1995年～2015年（単位：米ドル）



労働生産性の国別比較



日本と中国のコンテナ取扱量推移

世界の産業構造や経済情勢が大きく変化するなか、京浜臨海部が今後も世界をリードしていくためには、「持続的な開発目標（SDGs）」に対応しつつ、産業技術の最先端となる研究開発や成長産業、物流革新に対応した総合物流の拠点を形成し、成長・発展していく必要があります。また、明治時代からの歴史性や培われてきた高度な技術を活かし、世界中のヒトやモノを惹きつける革新的な環境、来街者が賑わう魅力ある空間などの実現を目指す必要があります。

このため、20年後の将来像を「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」とし、**2030年を目標年次**として、「グローバル・イノベーション」と「インダストリアル・エンターテインメント」を戦略の柱として推進するとともに、エリア全体の都市環境の整備や実施体制の構築をあわせて進めていくことについて、新しい京浜臨海部再編整備マスタープランとして位置付けることとしました。

【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」

京浜臨海部再編整備マスタープラン

地域全体の考え方

Global Innovation

「技術革新」により
世界をリードする産業空間

- 1 世界に発信する「先端技術の創出」
- 2 社会を支える「ものづくり技術の高度化」
- 3 「新たな成長産業」の集積
- 4 「オープンイノベーション」による新たな価値創出
- 5 国際競争を勝ち抜く「物流拠点」

【戦略Ⅰ】 (第3章)

Industrial Entertainment

多くの人で賑わう
魅力ある「産業観光」

- 1 先端技術や歴史を発信する「産業観光」
- 2 横浜都心や海とつながる「賑わい形成」

【戦略Ⅱ】 都市環境の整備 (第4章)

- 1 新たな魅力の創出に向けた都市空間の形成
- 2 地域を支える交通環境の充実
- 3 社会の持続可能性に貢献する環境システムの形成
- 4 災害に強い産業空間の形成

【戦略Ⅲ】 実施体制の構築 (第5章)

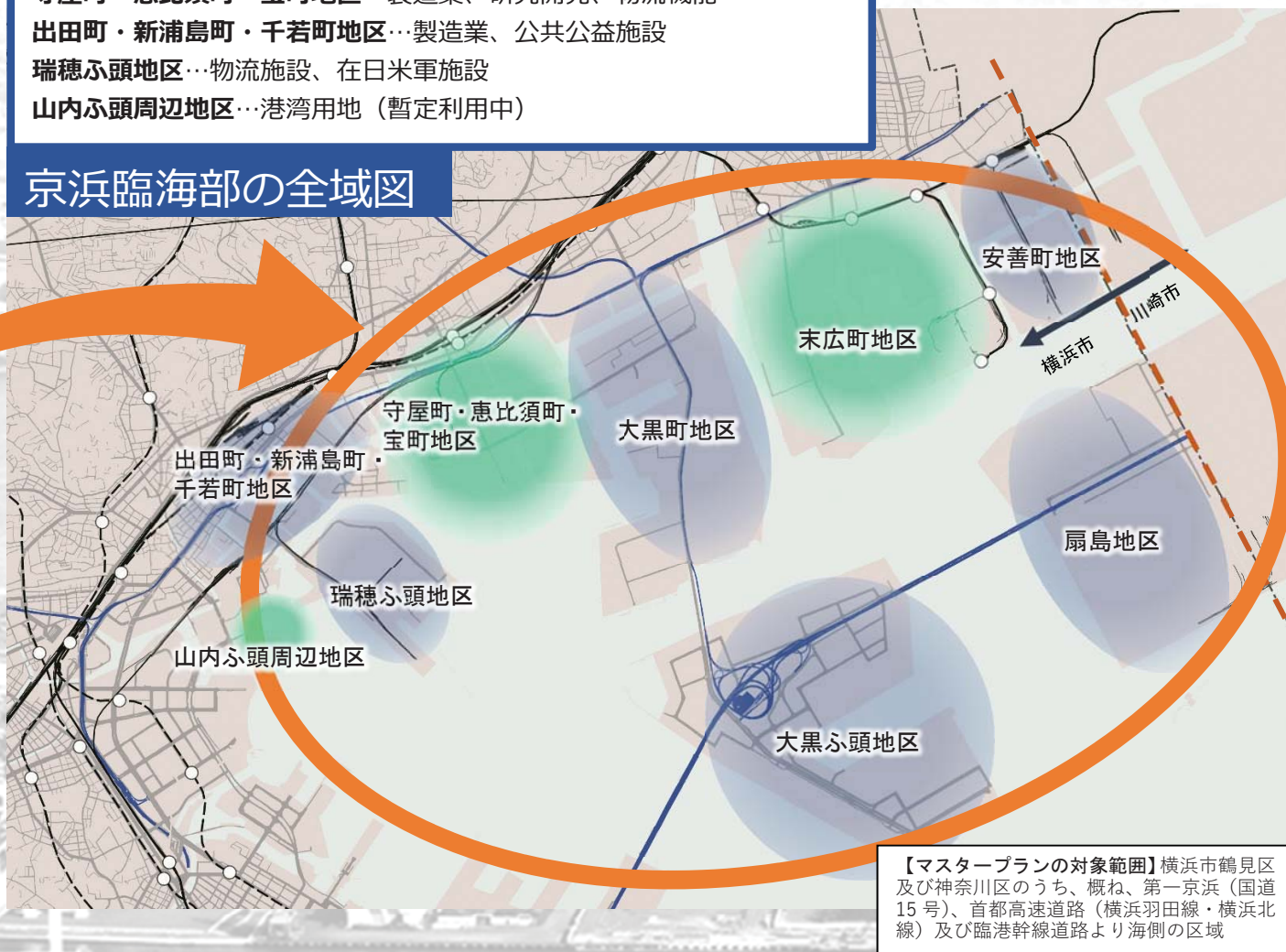
- 1 立地企業による組織体制の構築
- 2 行政と地域組織の連携
- 3 川崎市との連携と一体的発展

京浜臨海部は広大な地域であり、産業の集積状況や土地利用の状況、交通環境など地区ごとに状況が異なります。そこで、本マスタープランの推進にあたっては、地域全体の考え方に基づく戦略を踏まえつつ、地区ごとの特性を把握した取組を行っていくことで、各地区の発展を京浜臨海部の将来像実現につなげていきます。

<地区ごとの産業集積状況>

- 安善町地区…物流施設、エネルギー関連、製造業等
- 末広町地区…製造業、公的研究機関、ベンチャー企業、公共公益施設
- 扇島地区…製造業、エネルギー供給
- 大黒ふ頭地区…物流機能
- 大黒町地区…製造業、エネルギー供給、物流機能
- 守屋町・恵比須町・宝町地区…製造業、研究開発、物流機能
- 出田町・新浦島町・千若町地区…製造業、公共公益施設
- 瑞穂ふ頭地区…物流施設、在日米軍施設
- 山内ふ頭周辺地区…港湾用地（暫定利用中）

京浜臨海部の全域図



【マスタープランの対象範囲】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

エリアプラン（第6章）

「末広町地区」、「守屋町・恵比須町・宝町地区のうち一部（新子安地区）」、「山内ふ頭周辺地区」は、新たな土地利用が見込まれることから、「エリアプラン」を示し、地区の将来像を明確にしたうえで、様々な取組を進めます。

1 世界に発信する「先端技術の創出」

製造業における生産・供給体制がグローバルに展開されているなか、国際競争力のある産業拠点として発展を続けるために、研究開発を通じた付加価値の高い技術や、高度な生産ノウハウなどを生み出し、マザー工場や先端技術工場としての役割を果たし、世界に技術を発信する先進的な産業技術拠点を目指します。



研究開発機能の集積と製造機能との融合

既に大規模な製造業が立地している利点を活かし、製造業の研究開発機能の集積を図るとともに、製造機能と研究開発機能の一体化したマザー工場化や先端技術工場化を促進し、新技術や新製品を生み出し世界に発信する国際的産業拠点を形成します。

【企業立地促進条例】

横浜市では、製造機能や研究開発機能の集積を進めるため、「企業立地促進条例」を制定し、企業立地への支援制度を設けています。

■助成金の交付（取得型、対象地域：京浜臨海部）

本社、研究所、工場、賃貸工場・研究所

・・・助成率 10%（上限額 20 億円）

先端技術工場の立地、機能転換の場合は助成率を

2% 上乘せ



製造機能と研究開発機能の
集積・融合例(提供:AGC 旭硝子)

※この取組は 2020 年度までのものです。

京浜臨海部は、首都圏に位置し、横浜港・羽田空港をはじめとする良好な交通インフラを有し、100年以上にわたり我が国の製造業を支えてきた高い技術力を誇る、国際的産業拠点です。こうした地域の特性を活かし、生産機能の高度化や成長産業の集積を図るとともに、革新的な環境を整え、様々な分野で世界をリードする一大産業拠点として一層の発展を目指していきます。

2 社会を支える「ものづくり技術の高度化」

京浜臨海部には、重化学工業の大規模な製造拠点のほか、食料品等の一般消費者向け消費財の製造や、加工、エネルギーの供給拠点が集積しています。

京浜臨海部の特性である、海に面した輸出入に有利な立地、大消費地への近接性、工業系用途地域としての土地利用といった製造業にとっての強みを活かしつつ、設備更新や新技術の導入を通じたものづくりの効率化・高度化を目指します。

設備更新による競争力向上

老朽化した製造設備の更新や、より高効率な設備の導入等により、生産機能の効率化・高度化による競争力強化の取り組みを支援します。



設備更新による効率化・高度化例（提供：東京電力フュエル&パワー株式会社）

新たな技術の導入による競争力向上

AI や IoT 等新たな先端技術の導入により、生産システムの効率化や、新製品の開発を行い、高付加価値な製品の生産・供給を目指します。



3 「新たな成長産業」の集積

AI、IoT、健康・医療分野をはじめ、今後生まれる成長分野の産業集積を進めることで、世界をリードする技術を生み出し、産業地域としてのポテンシャルの向上を目指します。



研究開発機能の集積・環境づくり

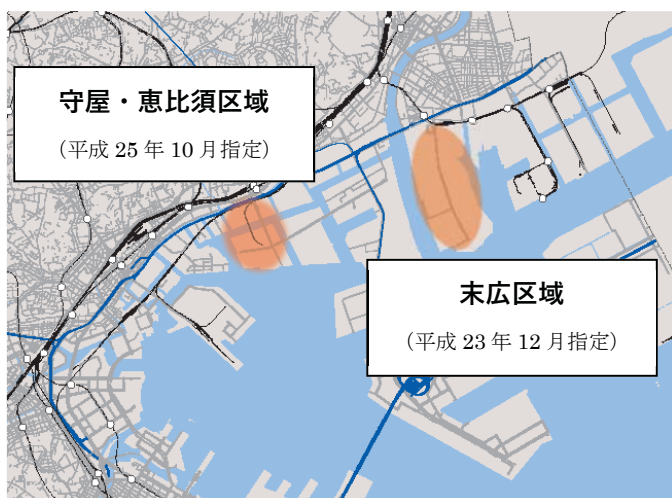
民間企業による研究開発向けラボや、ベンチャー企業向けコワーキングスペースの供給を促進するなど、公民が連携し、ベンチャー企業が活躍しやすい環境を整えます。

新技術の実験フィールド化

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、新たな技術の実験フィールドとして地域内で行い、まちづくりに取り込むなど、最先端技術の実践地域として魅力ある都市空間の形成に向けた取組を進めます。

【京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区】

平成 23 年 12 月に国に指定された「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」により、グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上、関連産業や中小企業等への波及効果を引き出し、経済成長とライフイノベーションの実現に向けた取組を推進しています。



【特区の特例措置・支援措置（例）】

<法律で規定している規制の特例措置>

- 工業地域等における用途規制の緩和
- 特別用途地区内における用途制限の緩和
- 財産の処分の制限に係る承認の手続きの特例
- 工場立地に係る緑地規制の特例

<税制上の支援措置>

- 特別償却又は投資税額控除

~ Column ~

コラム

~オープンイノベーションの推進~

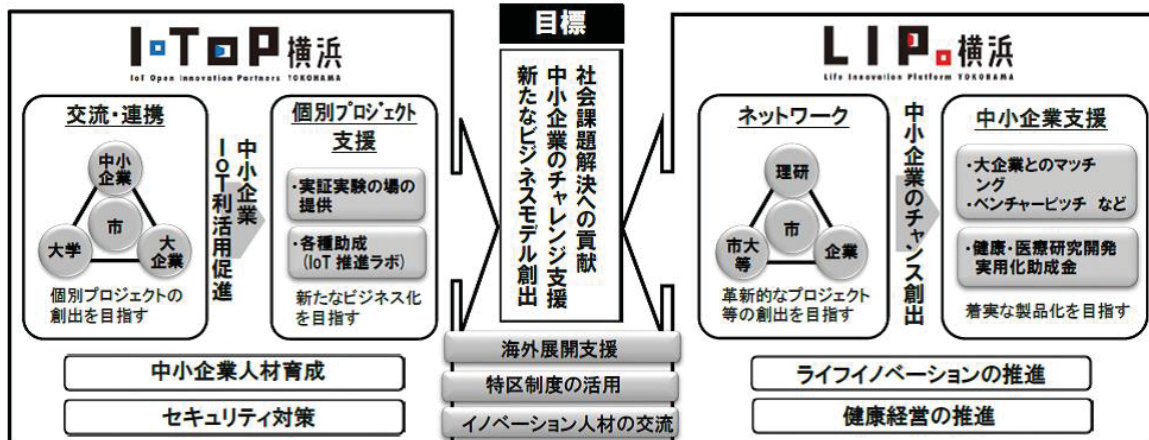
I □ TOP横浜、L I P. 横浜

多様化したニーズや価値観に対応する製品・サービスを開発していくために、企業・大学・研究機関など多様な主体が広く知識・技術を結集し、製品・サービス開発など新たな価値を創出する手法「オープンイノベーション」に注目が集まっています。

横浜市では、『I □ TOP横浜（IoTオープンイノベーション・パートナーズ）』と『L I P. 横浜（横浜ライフイノベーションプラットフォーム）』の2つのプラットフォームを相互に連携させ、特区制度等を活用しながら、市内企業のIoT及びライフイノベーションの取組を進めています。

これにより、産学官金の多くのプレーヤー、本市の関連団体、国や国内外の機関と連携し、付加価値の高い製品・サービス開発など、新たなビジネスを創出します。また、生産性の向上や国内外の販路開拓等の課題にチャレンジする中小企業支援を強化します。さらに、新たな技術の活用やサービス開発による社会課題の解決にも取り組みます。

※この取組は2018年現在のものです。将来の行政の対応とは異なる可能性があります。



29年度取組事例

< I □ TOP横浜 >

「未来の家プロジェクト」や、自動運転車両の公道走行などの実証実験

自動運転公道実験 (EasyRide)

観光インバウンドPJ (ガイドマッチング)

生産性向上支援

未来の家プロジェクト (スマートホーム実証実験)

< L I P. 横浜 >

中小企業支援のための資金調達機会の創出、海外バイオクラスターとの連携推進など

資金調達に向けたプレゼンテーション会

異分野企業とのマッチングイベント

事業計画策定支援セミナー

米国サンディエゴの「バイオコム」との覚書締結

4 「オープンイノベーション」による新たな価値の創出

京浜臨海部には、ライフサイエンスや新エネルギーなど、大きく成長が期待される分野の企業立地も見られます。企業単独での研究開発に加え、様々な分野の企業やベンチャー企業、大学等の教育機関、公的な研究開発機関など様々な人々が繋がり、イノベーションが起こる地域としていきます。

オープンイノベーションの環境づくり

地域内部の企業、研究機関はもちろん、国際的な学会議などを通じて地域外からの人材が交流するなど、オープンイノベーションにつながる環境整備を進めます。



草の根イノベーション

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特性を活かし、企業と近隣の教育機関との交流を促進することで、地域の学生の技術や科学への関心を高めます



出典：横浜市立大学ホームページ

5

国際競争を勝ち抜く「物流拠点」

製造業のサプライチェーン化の進展に伴い倉庫などのロジスティクス施設の重要性が益々高まっています。京浜臨海部では、大黒ふ頭を中心に、これまで培われてきた高い技術やノウハウを備えた物流施設が集積しており、これを維持・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・集積を図ることで、産業としての物流の更なる競争力強化を目指します。



高度なロジスティクス機能の強化・集積

高機能な設備を備え、高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設の整備・集積に向けた取組を進めるとともに、国の支援制度を活用し既存施設の更新などを図ります。

ロジスティクス機能の効率化

倉庫等のロジスティクス施設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るとともに、近年クロスドック（積替拠点）のニーズが高まっていることを踏まえ、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拠点の形成に向け取り組んでいきます。

完成自動車の輸出入機能の強化

横浜港最大の輸出品目である完成自動車などの輸出入拠点として、荷さばき地の不足に対応した土地の有効利用を検討し、機能強化に向けた取組を進めます。

【国際コンテナ戦略港湾横浜港】

横浜港は平成 22 年に「国際コンテナ戦略港湾」に指定されました。この指定により、アジアとアメリカ・欧州を結ぶコンテナ船国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大や企業の立地環境向上、我が国経済の国際競争力強化を目的に様々な施策が実施されます。

平成 28 年には横浜港と川崎港のコンテナターミナルを一体的に運営する「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立、港湾法に基づく港湾運営会社の指定を受け、同社を中心に港湾管理者や国、民間事業者が連携しながら、広域からの集荷、大水深コンテナターミナルの整備など国際競争力強化に向けた取組を進めています。

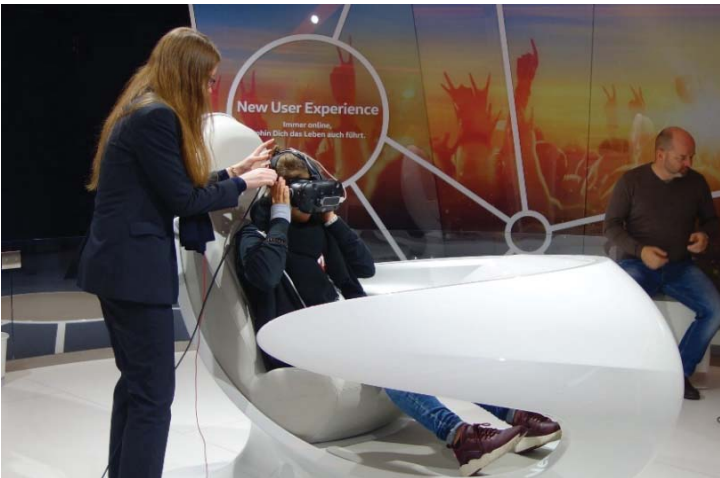


1 先端技術や歴史を発信する産業観光

我が国の工業化への発展の礎となった歴史や、ものづくり産業における世界最先端の技術を発信するとともに、国内外から多くの来街者が訪れ、歴史や技術と触れ合い、楽しめるエンターテインメント性のある魅力ある空間を形成し、京浜臨海部の持つブランド力とイメージの向上を図ります。

楽しめる体験を通じた技術の発信

最先端の技術を紹介・体験する機能や、世界から注目される大規模な製造機能の見学など、多くの方が親しみ・楽しめる体験を通じて、技術の発信、地域産業のイメージ向上、将来の人材確保につなげるなど、世界をリードする産業拠点として相応しい取り組みを進めます。



工業化への産業転換やものづくりの技術の歴史の発信

明治末期からの埋立てによる工業化への産業転換や、古くから数多くの産業が日本の発展を牽引してきた京浜臨海部の歴史を発信し、先人達が常に世界を意識し、努力し続けてきた強い意志や成果を発信し、地域の更なる発展につなげます。



ドーハ 美術博物館



ロンドン 科学博物館

日本の製造業を支えてきた歴史や世界有数の高度な技術、都心臨海部に近接したロケーションなどの地域特性を活かしながら、歴史や技術と触れ合う機能の導入や、来街者が楽しむことができる施設の立地など、これまで京浜臨海部に足を運ぶ機会がなかった人々にとっても楽しく魅力的な地域としていくことで、エンターテインメント性があり、国内外から注目される新たな産業観光の形成を目指していきます。

先進的な技術を応用した新たな魅力の創出

立地企業が有する先進的な技術を応用した新たな体験型の施設など、エンターテインメント性の高い取組を進めていくことで、京浜臨海部のイメージアップやエリア全体の賑わいや活性化を図っていきます。

【技術を応用した新たな魅力の創出事例1：ストロベリーパーク】



鶴見区大黒町に所在する東京電力フュエル&パワー横浜火力発電所では、発電事業で培ったエネルギー管理技術を用いたエコファームでイチゴの通年栽培を行い、イチゴ狩りや料理教室、レストランなど、一般利用者むけの取組が行われています。

【技術を応用した新たな魅力の創出事例2：キリンビール横浜工場】



鶴見区生麦に所在するキリンビール横浜工場では、製品の製造過程をアトラクション形式で体験できる工場見学のほか、できたてのビールと食事を楽しめるレストランを併設しています。また、「キリン栈橋」を介した水上交通でのアクセスにより、海からの景色もセットで楽しめる、複合的なアミューズメントとなっています。

2 都心臨海部や海とつながる賑わい形成

京浜臨海部は、横浜都心臨海部に隣接した良好なロケーションを有する地域です。国内外から多くの観光客が訪れる都心臨海部と、京浜臨海部におけるエンターテインメント性の高い取組と連携を図り、港全体で賑わいを形成していきます。

都心臨海部と結ぶ新たな交通モードの導入

都心臨海部は、国内外から数多くの観光客が訪れる港町横浜を象徴するエリアです。大さん橋などのふ頭には数多くの客船が寄港しているなど、都心臨海部の来街者を京浜臨海部に呼び込む水上交通を中心とした交通モードを導入します。

京浜臨海部の持つブランド力と来街者を呼び込む新たな取組との連携

京浜臨海部に立地する体験型の施設や、歴史を楽しむことができる施設などの様々なエンターテインメント施設を連携させ、港全体で賑わいを創出します。各施設の PR やコラボレーションの取組を積極的に行い、研究や観光で訪れる多くの来街者に地域全体の魅力を発信していきます。



~ Column ~

コラム

【大型客船の寄港増加と京浜臨海部】

近年、アジアを中心に世界的なクルーズブームとなっており、クルーズ市場の拡大に伴い、クルーズ客船の大型化が顕著となっています。

横浜港は、日本を代表するクルーズポートとして数多くのクルーズ客船が寄港しており、2017年には客船寄港回数が178回と過去最高を記録し、新港ふ頭において寄港増に対応する新たな客船ターミナルの建設を進めています。

大黒ふ頭では、公共岸壁等の港湾施設が数多くあることに加え、ベイブリッジの沖側に立地する利点を生かし、ベイブリッジを通過できない超大型客船を受け入れています。

客船受け入れに当たっては、岸壁付近にCIQ(税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine))施設の整備が進められており、乗船客上陸時の滞在環境の向上や円滑な交通輸送に向けた取組を進めます。

また、大黒ふ頭への客船寄港は新たな賑わいの創出に繋がる可能性を秘めています。例えば、大黒ふ頭に寄港した乗船客に対し、ストロベリーパークでのいちご摘み体験と食事をセットにしたオプションルツアーを提供するなど、横浜を楽しんでもらえる取組を進めます。

客船受け入れ時のおもてなし企画



大黒ふ頭への大型客船寄港の様子



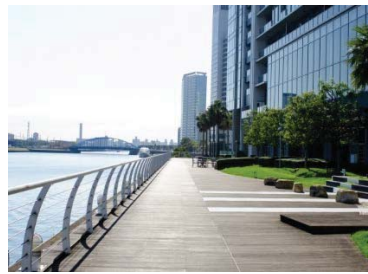
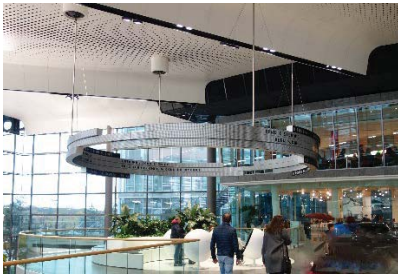
円滑な交通輸送イメージ

1 新たな魅力の創出に向けた都市空間の形成

1 魅力的で快適な都市空間の形成

産業構造の変化に対応し、一層の産業集積と世界への発信を行っていくためには、社会の急激な変化にも適応した最先端の技術やうるおい、利便性等を備えた、企業活動を支える就業者、地域を訪れる来街者などの「人」を惹きつける空間形成が望まれます。

先進的な地域にふさわしく、就業者が快適に働くことができる都市空間の形成に向けた取組を進め、魅力的で快適な都市空間を形成し、地域全体としてのイメージアップ・ブランド力向上に繋がります。



先進的な地域にふさわしい景観形成

多様な産業が集積し、先進的な地域として世界にアピールしていくため、街の景観向上に向けた取組を行うとともに、各地の情報がセンシングされ、リアルタイムに情報の取得が可能になるなど、新技術をまちなかに積極的に取り入れ、最先端の技術がまちの風景に溶け込んでいる、技術ショーケースの場としていきます。

うるおいのある都市空間の形成

就業者や来街者が憩い安らげる場所を提供するため、地域の緑化を推進するとともに、水際線に接しているという特徴を生かし、プロムナードなど親水性と開放感を感じられる施設を整備し、潤いと憩いのある都市空間の形成に向けた取組を進めます。

利便性の高い機能の導入

就業者が快適に働くためには地域の利便性の向上が欠かせないことから、駅前空間の整備を通じた飲食店や物販等の利便施設等の導入など、地区の玄関口における利便性・魅力の向上を図ることにより就業環境の向上に繋がっていきます。

多様な働き方を実現する機能の導入

社会の変化に伴い、働き方や労働環境が多様化していることを踏まえ、保育園の整備やバリアフリー化の推進など、多様なニーズに対応する施設の導入に向けた取組を進めます。

京浜臨海部がこれからも日本のみならず世界をリードする産業地域として一層発展していくには、産業面での取組だけでなく、それを支える都市空間としての魅力を高めていく必要があります。

取り巻く環境の変化や新たなニーズに対応し、先端産業が集積する地域としてふさわしく、また快適で人を惹きつける都市空間の形成を目指します。

2 都市を支える機能の導入

工業系の用途地域であり、産業の集積地であるという特性を活かし、都市全体を支える機能を配置し、都市活動に貢献します。



社会貢献施設の配置

火力発電所、水再生センターや汚泥資源化センター、リサイクル施設等を配置し、エネルギー供給や資源の利用・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。

3 土地の有効活用の実現に向けた取組

遊休地・未利用地の発生に対応し、魅力ある都市空間として適切かつ有効な土地利用を図っていくためには、現在定められている土地利用の方針にとらわれない対応が必要であるため、規制の緩和や制度の弾力的運用に向けた取組を進めます。

土地状況の適切な把握

企業等の遊休地・未利用地の状況を把握・情報共有し、公民連携により土地利用の方向性を検討するプラットフォームの整備など、土地の流動性を高め、地域の土地利用を活性化させる取組を進めます。

土地の有効利用に向けた取組

産業の集積及び地域の魅力を高める施設の導入に向け、臨港地区の用途制限緩和や税制優遇など、規制の緩和や弾力的運用の検討に加え、敷地整序などの面整備や土地の高度利用、土壌汚染への対応などに取り組みます。

【瑞穂ふ頭】

瑞穂ふ頭は、横浜ベイブリッジの正面、横浜港の中心に位置し、都心臨海部と京浜臨海部をつなぐ重要な場所です。現在、ふ頭の大部分は、米軍施設の横浜ノース・ドックとして使用されていますが、活力ある横浜を担う大きなポテンシャルを有していることから、国に対して、早期返還に向けた取組を粘り強く進めています。



2 地域を支える交通環境の充実

1 広域交通ネットワークの形成

広域交通ネットワークの充実、京浜臨海部が発展するために極めて重要な役割を果たします。広域からの通勤・通学や来街者などの利便性向上に向けた鉄道ネットワークの充実、物流の円滑化に向け隣接する東京・川崎臨海部との相互アクセス強化などの広域道路ネットワークの形成を図り、ヒトやモノが快適かつ便利に移動できる環境の実現を目指します



交通ネットワークは、ヒトとモノの移動の面から京浜臨海部を支え活力を生み出す極めて重要なインフラです。京浜臨海部に通勤・通学する人たちに利便性の高い交通サービスを提供することはもちろんこと、来街者にとってもわかりやすく利用しやすい交通環境を実現するとともに、企業活動を支えモノの移動の円滑化につながる道路ネットワークを形成します。また、来街者の様々な交通ニーズに対応する利便性の高い交通システムや、地域の先進性を実感できる AI・IoT などの先進技術を活用した交通モードの導入に向けた取組を進めます。

鉄道

相鉄・JR 直通線の鶴見駅停車及び鶴見駅のターミナル機能強化に向けた取組

東京都心方面や本市西部地域からの通勤・通学だけでなく、東京都心方面とのビジネス用途の移動・広域からの来街者増も期待できる「相鉄・JR 直通線の鶴見駅停車」の実現に向け、鉄道事業者と連携しながら取り組むとともに、JR 鶴見駅と京急鶴見駅との連絡強化による羽田アクセス向上を図るなど、鶴見駅のターミナル機能拡充や利便性向上に向け取り組んでいきます。

横浜環状鉄道（日吉～鶴見）の事業化に向けた検討

市内の鉄道ネットワークの一層の充実が図られる路線であり、京浜臨海部においては本市北部地域との連絡強化により職住近接などの整備効果が期待できます。鉄道整備とまちづくりとの連携や沿線の交通需要を喚起するための方策など事業性の確保に向けた検討を長期的に取り組んでいきます。

東海道貨物支線の貨客併用化に向けた検討

東海道貨物支線の貨客併用化が実現すれば、京浜臨海部が東京臨海副都心や羽田空港、みなとみらいなどとつながり、人・もの・情報の移動や交流が活発になり、国際競争力の強化や地域全体の活性化が期待されます。沿線の土地利用の動向や将来需要を踏まえ、需要の創出の取組などと並行し、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。



交通政策審議会答申より

道路

鶴見臨海幹線道路の検討

横浜と川崎の臨海部を縦断する道路として構想されている道路で、川崎市臨海部との連絡が強化され、京浜臨海部の物流の大動脈となることが期待されています。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、長期的に検討を行います。

国道 357 号の整備促進

国道 357 号は、首都高速湾岸線と並行する一般国道として整備が進められており、東京湾岸地域の主要な拠点を結んでいます。整備により物流コストの削減やリダンダンシーの向上など京浜臨海部や横浜港の発展に寄与するとともに、羽田空港へのアクセス強化も図られます。このため、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、整備主体となる国に対し整備に向けた働きかけを行っています。



2 地域を支える交通環境の充実

2 地域交通ネットワークの充実

京浜臨海部における重要な鉄道網である JR 鶴見線の活性化や、鶴見駅の利便性向上など鉄道利用者の利便性向上に向けた検討を行うとともに、地域の歩行環境の改善など魅力的な道路環境の形成に向けた取組を行います。また、就業者や来街者にとって利便性の高い新たな地域交通サービスを提供していきます。



鉄道

JR 鶴見線の輸送力強化と利便性向上に向けた取組

JR 鶴見線は、京浜臨海部内の企業への通勤や学校への通学などに必要不可欠であり、エリア全体にとって非常に重要な路線です。

朝夕時間帯における輸送力の確保に加え、需要創出の取組と連動した昼間時間帯のサービス水準の充実など、快適で利便性の高い鉄道路線となるよう鉄道事業者と連携して取り組んでいきます。

また、川崎市において検討を進めている JR 南武支線「川崎アプローチ線」の取組と連携し、臨海部の鉄道ネットワーク形成に向けた検討を進めます。



鶴見線の混雑の様子（JR 鶴見駅）

道路

臨港幹線道路の整備促進

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需要を踏まえ整備に向けた検討を進めるとともに、暫定区間の山内ふ頭区間については、埋立等に伴う本格整備に合わせ歩行空間整備に向けた取組を進めます。

臨海部と既成市街地を連絡する交通軸の強化

就業者や来街者が鉄道駅から快適に目的地にアクセスできるよう、新たな産業集積地にふさわしい快適な歩行者空間の形成など、土地利用の変化に対応した交通軸の強化拡充を図ります。

地区内道路の整備・改良

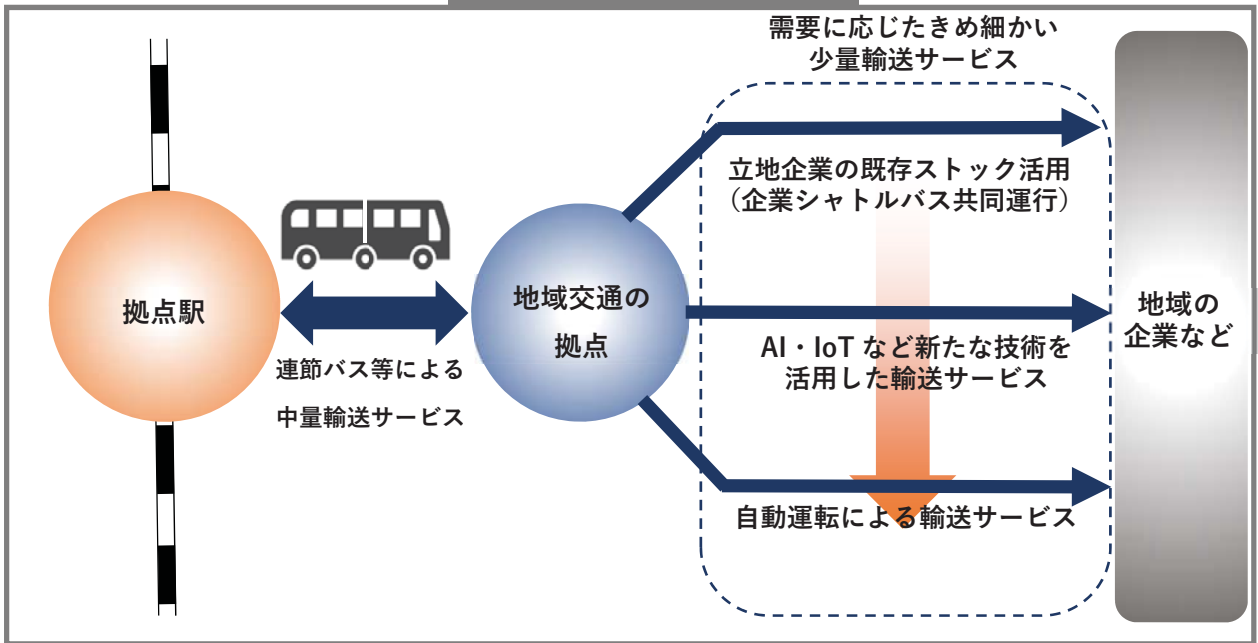
新たな土地利用などに伴うモノやヒトの移動を支えるため、面整備と合わせた道路の整備・改良などを行い、交通基盤の充実を図ります。

3 新たな地域交通サービスの導入

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備するとともに、地区内の新たな移動手段として、既存ストックの活用や、AI や IoT など新たな技術を取り入れた交通システムの導入など、地域内の交通利便性の向上を図ります。



新たな交通サービスの概念図



就業者の移動環境の向上につながる新たな交通サービスの導入に向けた取組

京浜臨海部は拠点となる駅から距離が離れている地域が多く、通勤・通学及び地域を訪れるためのバス等の公共交通は、朝夕の通勤時には混雑が激しい一方、デイトタイムはサービス水準が低くなっており、通勤時の混雑緩和や新たな需要に対応する交通サービスが必要です。

このため、拠点駅と地域交通の拠点となる場所を、連節バス等の中量輸送サービスで繋ぐとともに、地域交通の拠点から需要に応じたきめ細かい輸送を可能とする新たな交通や企業シャトルバスを運行するなど、ハブアンドスポーク型のシームレスな交通体系の導入に向けた取組を進めます。

来街者の回遊性向上および先進性を感じる新たな交通サービスの導入に向けた取組

地域交通には高い利便性や回遊性が求められることから、AIを活用したオンデマンド型の交通システムや小型モビリティのシェアサービスなどの新たな交通サービスの導入について、社会実験の積極的な実施などを含め立地企業と連携しながら取り組みます。

【AIを活用した交通システム】

新たな交通サービスとして、運行ルートを固定せず、AIを活用して来街者の移動需要に応じた運行を行える乗合交通の導入検討が進んでいます。利用者の利便性向上に加え、運行者にもメリットが見込めるシステムです。



3 社会の持続可能性に貢献する 環境システムの形成

1 高効率・低炭素なエネルギー体系の構築

エネルギー利用における先進地域を目指し、立地企業等における省エネルギー化や、地域におけるエネルギーの効率的利用、再生可能エネルギーの利用促進などを通じた、低負荷・高効率かつ低炭素なエネルギー利用体系の構築を目指します。

立地企業等における省エネルギー化

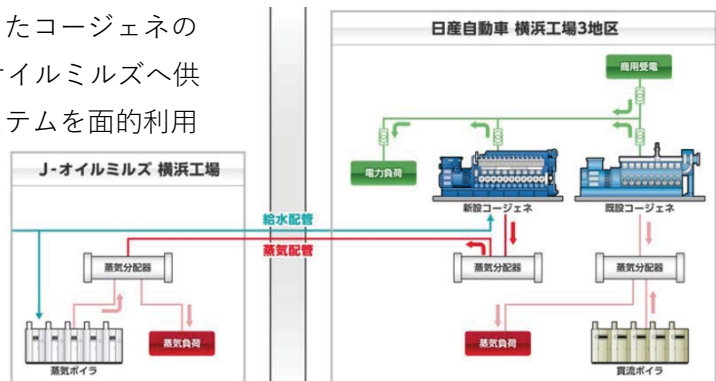
使用エネルギーの適切な管理や、コージェネレーション・燃料電池の導入、高効率な資機材への更新など、立地企業等における省エネルギー化を進めます。

地域内でのエネルギー使用の効率化

副生水素など水素エネルギーの利活用や、事業所間のエネルギー及び熱の融通をはじめとした ICT を活用したエネルギー管理システムの構築など、地域内でのエネルギー利用の効率化についての検討を進めます。

【エネルギー融通の取組】

日産自動車横浜工場に設置したコージェネの蒸気を、熱需要の大きい J-オイルミルズへ供給し、分散型エネルギーシステムを面的利用することで、約 3% の省エネルギーと約 6% の CO₂ 排出量の削減を通じ、地域内でのエネルギー利用の効率化に貢献しています。

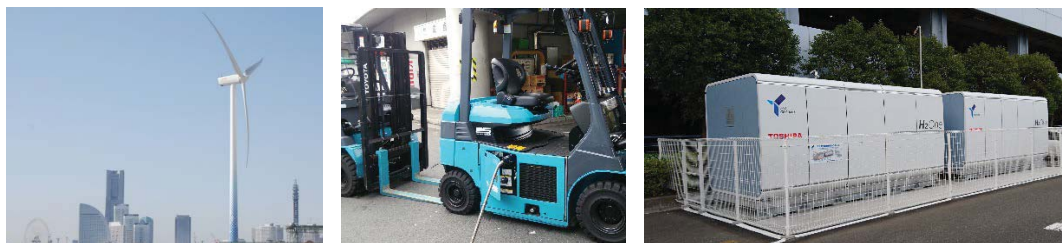


低炭素エネルギー源の導入

温暖化対策に資する低炭素なエネルギー供給のため、水素の活用や風力発電をはじめとした再生可能エネルギーの導入を進めます。

【カーボンフリー水素（再生可能エネルギーを利用した水素）に関する社会実験】

横浜市風力発電所（ハマウィング）を利用したカーボンフリー水素を燃料とする利用実験や、横浜港流通センターにおいて自立型水素燃料電池システム（太陽光発電を利用したカーボンフリー水素を燃料とする燃料電池）の実証実験を行っています。



※この取組の一部は 2018 年までのものです。

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います。京浜臨海部においても、エネルギーの省力化・低炭素化や、緑地や生物多様性との両立、資源の循環など、産業地域としての先進的な技術の導入に資する実証フィールドの役割を含め、臨海部ならではの自然環境と産業が調和した空間形成を図り、環境面から社会全体の持続可能性に貢献します。

2 質の高い緑地や水辺の環境の保全・構築

地域の魅力の向上・賑わいの創出や良好な就労環境の実現、生物多様性の保全・再生・創造、防災減災機能向上という観点から、民間の個々の取り組みを行政が整理するなど公民連携の取組を通じ、効果的な水と緑の拠点や軸を中心に豊かな水緑環境を構築します。

連続した緑と水辺の軸の形成

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園等のオープンスペース・水辺を、憩いやうのおいのある水と緑の拠点として連続性を持たせる取組を進め、質の高い緑や水辺の軸を形成します。また、共同緑地などの形成を通じて、まとまりのある緑地面積を確保し、効果的かつ市民が活用しやすい緑を創出します。

【緑の取組】

末広地区、生麦新子安地区では、地域ぐるみで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られてきました。

【生物多様性の保全・再生・創造の取組】

末広地区では、企業、市民、行政、専門家が協力し、トンボの生態調査を通じ、地域の生態系の構築に向けた啓発活動が行われています。



法律等に基づいた適切な土壌管理

土壌汚染がある場合は、土壌汚染対策法等関連法令に基づき、人体に影響がないよう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、建設発生土の活用による盛土により土壌汚染の封じ込めを行うなど、地盤のかさ上げにもつなげていきます。

3 循環型社会の実現に貢献する機能

環境関連技術を持つ企業や公共公益的施設が立地している特徴を活かし、廃棄物のリサイクルや、資源の効率的な利用など、循環型社会の実現に貢献する地域を目指します。

循環型社会の中核を担う機能の導入及び実験フィールド化

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、循環型社会の実現に向けた取組を進めるとともに、新たな技術の実験フィールドとして、循環型社会を実現する技術の発信拠点としていきます。

【バイオガスプラントの取組】

鶴見区末広町では、株式会社Jバイオフードリサイクルにより、バイオガス化による食品リサイクル事業が進められています。食品リサイクル率の向上と、再生可能エネルギーの創出により、循環型社会実現への貢献が期待されます。



1 防災・減災のための基盤整備

地震や風水害などの大規模災害に備えるため、東日本大震災等を教訓とした大規模地震対応や、近年大型化が著しい台風による風水害への対策など最新の知見を取り入れながら、基盤整備等を中心としたハード面からの対策を実施し、人的・物的被害の軽減を図ります。

地区防災計画の策定など、地区ごとに目標を共有しながら対策を進めます。

津波・高潮対策の推進

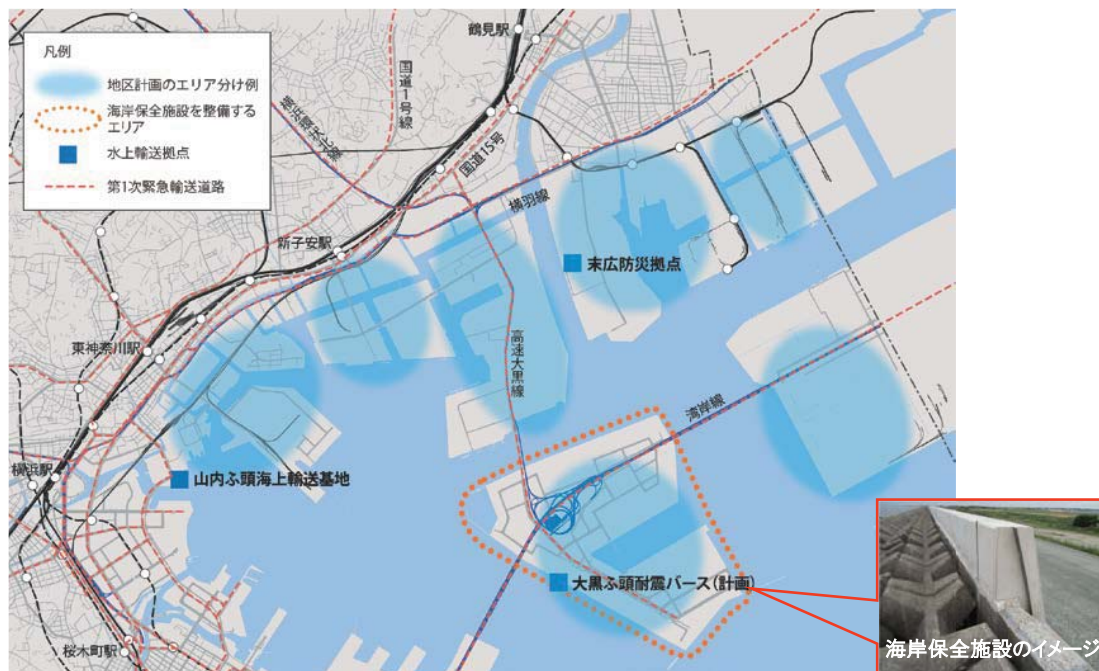
津波・高潮等による浸水に対しては、大黒ふ頭において海岸保全基本計画に基づき海岸保全施設を整備するとともに、水際線に接する民有地においては、建物の更新や土地利用転換に併せ地盤を嵩上げするなどの取組を促進します。取組にあたっては、地盤の嵩上げ時に建設発生土を有効利用するなど、都市が抱える課題と組み合わせながら、様々な角度からの検討を行います。

液状化対策の推進

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取組を進めます。

耐震性の確保

工場等の建物及び設備、護岸等の港湾施設など各種構造物において、耐震性の強化・不燃化を促進するとともに、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進め、人的・物的被害の軽減と避難経路の確保に努めます。



京浜臨海部の経済活動は、インフラ産業やエネルギー産業など、横浜市民をはじめ国民の生活に直接的・間接的に大きく関わっており、大規模災害により活動が停止すると、社会全体に重大な影響を与えることになります。大規模災害の発災時においても、就業者の安全性が確保されるとともに、設備等の早期復旧が図られ企業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。

2 地域で連携した防災・減災の取組の促進

京浜臨海部は、島・半島が多いという立地特性を備えていることから、エリアごとに連携して対策に取り組むことが有効です。

立地企業それぞれの独自の取組に加えて、関係者が連携しながら地域としての目標を共有し、地区防災計画の策定などを通じて、地域全体で防災・減災の取組を推進します。

また、京浜臨海部には、山内ふ頭海上輸送基地や末広防災拠点など災害時の拠点となる箇所もあることを踏まえ、水上輸送の活用も視野に入れながら取組を進めます。

防災・減災活動の促進と防災エリアマネジメント体制の構築

発災時に備え、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とともに、企業活動や社会活動の早期再開のため、事業継続計画（BCP）を定め、体制を整えることが必要です。行政は、企業の取組に対し情報提供や相談等の支援を行い、取組を促進します。

また、発災時には、地域の中で様々な情報を共有することが極めて重要です。そのため、エリアごとに、立地企業や行政機関、関係団体等で構成される地区防災を目的とした協議体等を組織し、各立地企業による防災・減災の取組の情報共有、地区防災計画の策定など、地区としての防災性向上に取り組めます。

エネルギーの確保

東日本大震災を契機に、エネルギー供給の制約や集中型エネルギーシステムの脆弱性が顕在化しました。そこで、自立分散型エネルギーシステム等の導入により地域内、地域間のネットワーク化を図り、災害時においても地域のエネルギーが確保できる災害に強い地域を目指し、企業と連携しながら検討を行います。

防災拠点との連携

京浜臨海部には、山内ふ頭の海上輸送基地や末広防災拠点など災害時の拠点が立地しています。緊急物資の供給や緊急時の水上人員輸送など、防災拠点の機能を活かした取組の検討を進め、地域と防災拠点相互が連携して防災機能の向上を図ります。

【東日本大震災（平成23年3月）を踏まえた取組】

- | | |
|---------|--|
| 平成23年6月 | 東日本大震災を踏まえた新しい津波対策の考え方の提示（国）
【防護レベル（L1）の津波】【減災レベル（L2）の津波】 |
| 平成25年3月 | 横浜市防災計画の改定 |
| 平成27年2月 | 最新の知見を取り入れた津波高さ・
浸水域の公表 |
| 平成28年3月 | 東京湾沿岸海岸保全基本計画（神奈川県）
県区間の改定（神奈川県） |

1 立地企業による組織体制の構築

京浜臨海部においては、既に2つの協議会（「京浜臨海部活性化協議会」「大黒ふ頭連絡協議会」）が組織され、地域の課題に対する様々な取組が行われています。

地域で抱える目標や課題は多岐にわたることから、地域ごとの特性を踏まえた上で、エリアマネジメントによるまちづくりを行っていくことが有効と考えられます。

そこで、上記の協議会のほか、必要に応じて、各々のエリアに立地する企業により構成されたエリアマネジメントを目的とする地域組織の構築に向けて、行政が主体的に取り組み、個別の課題を迅速に解決する体制を確立します。

2 行政と地域組織の連携

地域の課題は様々な領域に及ぶため、行政側の担当窓口も分野ごとに所掌がわかれています。地元の課題解決を円滑に進めるためには、行政内部の縦割りを避け、関係する区局が一体となった体制が求められており、部署間の横断的な連携を密にし、強化するとともに、行政が立地企業による地域組織と積極的な連携を図ることで、目標を共有し、行政と地域が一体となったまちづくりを推進していきます。

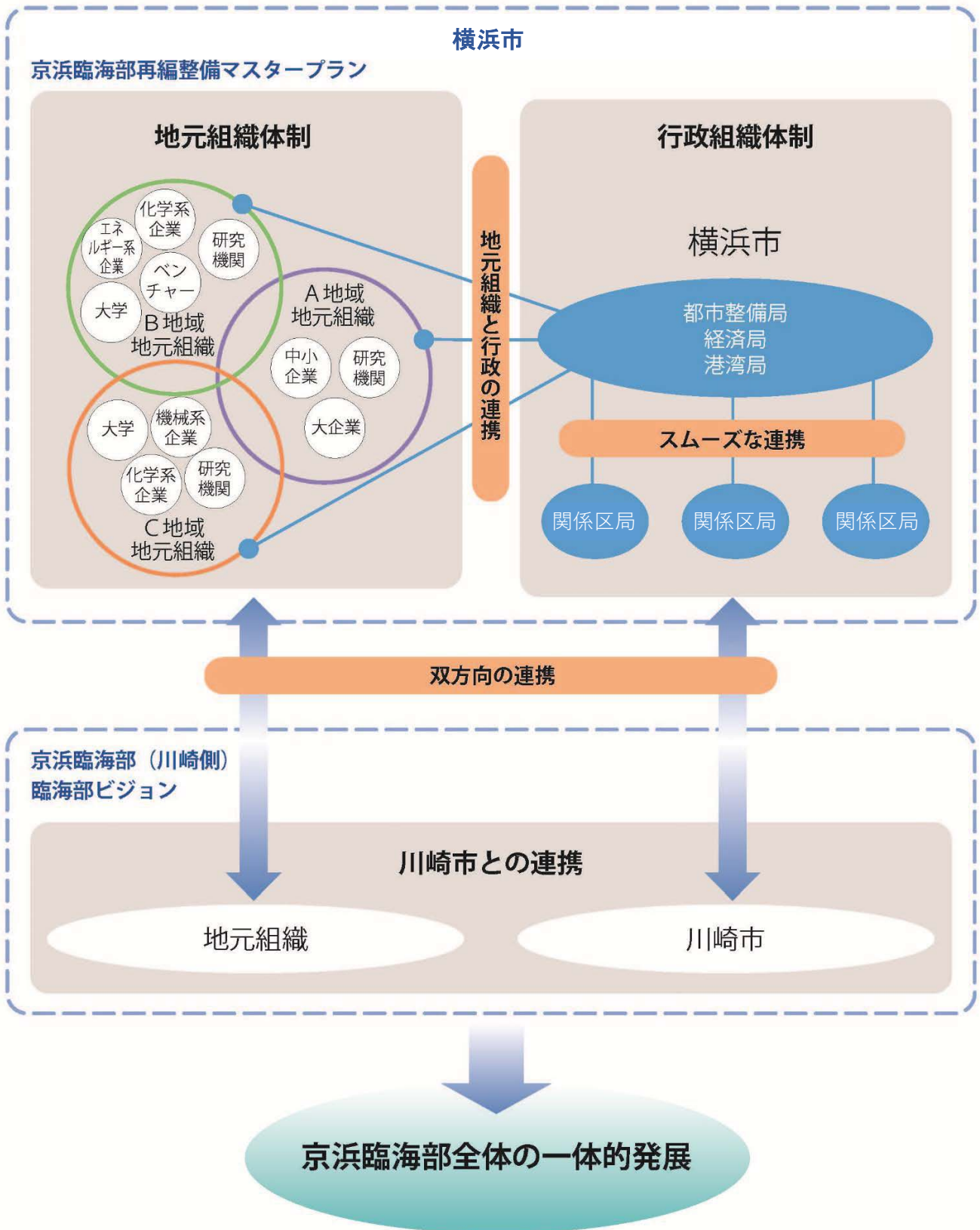
3 川崎市との連携と一体的発展

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。行政区域としては分かれています。道路等の都市基盤や製造機能は連続し一体的なまとまりを持っています。

川崎市では、平成30年に「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、実現のための様々なプロジェクトを示しています。

「臨海部ビジョン」との双方向の連携や、行政組織同士の連携を通じ、京浜臨海部全体の一体的な発展を目指します。

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、個別の目標に対する取組をしっかりと行っていくことが重要であり、そのためには取組を実行するための体制を構築することが不可欠です。



新子安ゲートアイランド

Shinkoyasu Gate Island

(仮称)



エリアコンセプト

交通利便性が高い地理的優位性を活かしながら、化学等の製造業が多く立地してきた歴史的経緯を踏まえ、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。



JR 新子安駅及び京急新子安駅に近接し、京急新子安駅からは羽田空港と直結するなど、交通利便性が高い地域である「守屋町・恵比須町地区」。島状となっている地域の南端は、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を有し、船舶寄港にも優れます。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。

プランニング

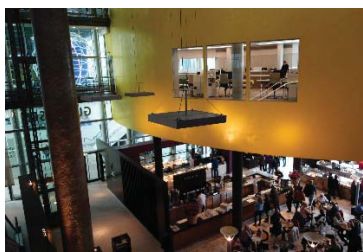
1 世界から様々な人が集まる研究開発ハブの形成

当地で長い歴史をもつ企業や、新たに拠点を設ける企業や学術機関など、世界中から様々な主体が集まり、各々の特性を活かした技術や知見が融合する場の形成を推進します。

■ 倉庫と研究機能のハイブリッド施設や、実験プラントと連携したマザー工場など様々な形式のラボ・オフィス機能への誘導



■ 横浜港を望む良好なロケーションを活かした、ラボ併設の交流スペース、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



2 多様な人材を呼び寄せる、働きやすく魅力ある空間

研究開発ハブ形成に不可欠な「人材」にとって魅力ある都市空間であるために、横浜港に面した特性を活かしつつ、就業環境の向上につながる利便施設の導入や、歩行者環境の向上などを図ります。

■ 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利便施設の導入を図ることでの、就業環境の向上



■ 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」とし、移動自体を楽しめる水上交通の導入による、近隣の娯楽施設への周遊などを通じた、地域全体の魅力向上



■ 先端研究開発機能集積にあわせた、快適な歩行者空間の整備や建築物の美観など、地域の回遊性や都市景観の向上





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や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り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。



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ふたつの半島からなる地域です。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。

プランニング

1 技術を楽しむエンターテインメント機能の形成

各企業等が培ってきた先進技術を当地で実践し世界に発信するとともに、多くの人々がものづくりの技術に親しみ楽しめる機能の導入により、国内外の人を呼び込み、地域を活性化させます。

■最新の技術を用いたアトラクションなど、エンターテインメント性のある体験ができる機能の導入



■環境分野など、最先端技術を導入・実践することで、技術のショーウィンドウの役割を導入



弁天橋イノベーションゲート

地域内部の企業、研究機関、内外の人材が交流できる機能形成を進めると同時に、エンターテインメントとの連携や、滞在施設・飲食施設など、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」の形成を図ります。



2 世界最先端の研究開発フィールドの形成

立地する研究開発機関やベンチャー企業など、研究開発主体同士の連携を一層深めつつ、イノベーションゲート等の地域の魅力や実験環境の向上と併せて更なる企業の立地を図ります。

■従来の研究開発機能の集積に加え、土地利用転換の際に、研究開発機能を誘導する取組を検討します。



先端研究開発機能の誘導例
(提供：(株) ユーグレナ)

■産業エリアであることを活かし、自動運転等の実験を行いつつ、地域の交通アクセス向上などに取り組みます。



3 世界最高のものづくり

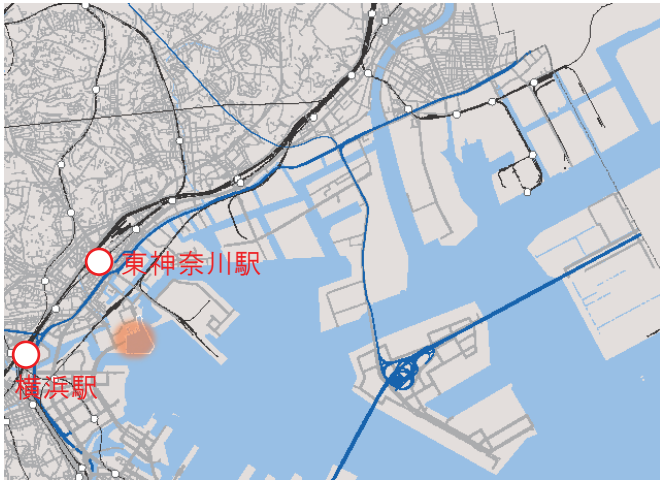
長い歴史により培われた高い技術を持つものづくりを、製品面で世界に発信するだけでなく、技術力の継承とアピールを通じて、産業としての継続性と国際競争力強化を図ります。

■IoTの導入や設備更新など製造の高度化・効率化を進めるとともに、周辺の研究開発機関と協力した技術開発を促進します。



■周辺の高校等への出張講義や工場見学、又は共同の技能訓練など様々な連携を通じ、技術向上と人材確保に取り組みます。





エリアコンセプト

市場とも連携しながら水産物・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。



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、水産物や青果物を扱う「中央卸売市場」が隣接しています。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 地区と近接する場所に位置しています。

このような立地特性を踏まえ、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親水性の高い空間や、来街者を呼び込み賑わいを創出する都市空間を形成します。

プランニング

1 中央卸売市場と連携した賑わい創出

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物・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。



食をテーマにしたマルシェのイメージ
(写真提供：森ビル株式会社)

2 都心臨海部との回遊性向上

隣接する都心臨海部と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と連絡するバスの運行や、海を楽しみながら移動する水上交通など、新たな交通の導入に取り組めます。



3 埋め立てによる新たな土地利用と賑わい形成

計画されている埋立に伴い、市場と連携した更なる賑わいエリアなど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形成に向けた取組を進めます。

