

第 8 節 相模鉄道

1, 事業の概要

	営業収益(百万円)	営業利益(百万円)	利益率(%)
鉄道	32,270	6,937	21.5
鉄道以外の運輸	5,769	15	0.01
不動産	69,332	14,411	20.79
流通	111,016	1,300	1.17
ホテル	25,926	2,537	9.79
その他	21,309	278	1.3

図表 2-3-19 相模鉄道の事業別営業収益、営業利益（平成 26 年度）¹

相鉄グループの 2015(平成 27)年 3 月期における運輸業（鉄道・バス）の営業収益の割合は約 14%である一方、流通業は約 42%、不動産業は約 26%となっており²、運輸業が最も重要な地位を占めているとは言えない。しかしながら多くのグループ企業が相鉄の名を冠しており、相鉄というブランドを用いた経営戦略が見て取れる。³また、グループの展開範囲は神奈川県に集中しており、地域密着型であるといえる⁴。ただし、ホテル業においては全国展開を図っている⁵。

¹ 相鉄ホールディングス株式会社「2015 年 3 月期決算説明会資料」

http://www.sotetsu.co.jp/ir/shiryoku/pdf/kessan2015_06.pdf

及び

相鉄ホールディングス株式会社「第 147 期 有価証券報告書」

http://www.sotetsu.co.jp/ir/yuka/pdf/yuka_201506_29.pdf より筆者作成

² 相鉄ホールディングス株式会社「2015 年 3 月期決算説明会資料」

http://www.sotetsu.co.jp/ir/shiryoku/pdf/kessan2015_06.pdf

³ 相模鉄道を含む相鉄ホールディングスのグループ会社 29 社中 23 社が「相鉄」の名を冠している。

⁴ 相鉄グループホームページ「相鉄グループとは」

<http://www.sotetsu.co.jp/group/about.html>

⁵ 相鉄グループのホテル業が全国的に存在するのは 2014 年 9 月に㈱サンルートを連結子会社化した影響が大きいと考えられる。

2. 関連事業の沿革

戦後、運輸業が東急から独立し、再び運輸業を行うことになった相模鉄道(以下、相鉄)は不動産業や石油販売業などの多角化を進めていったが、その多角化の中核をなしたのが横浜駅西口の開発であった。1956(昭和 31)年には横浜駅名品街と高島屋ストアが、1964(昭和 39)年にはダイヤモンド地下街を開業し、不動産業が飛躍的に拡大した。

高度経済成長期になると相鉄沿線でも宅地化が進んだが、現在いずみ野線沿線となっている地域はまだ人口が少なかったため、横浜西口開発で建設した商業施設の後背地としての利用が見込めた。そこで相鉄はいずみ野線をいずみ野まで開業させ、沿線開発に取り組んだ。1977 年にいずみ野住宅地の分譲を始めたのを皮切りに沿線各地で住宅地の造成を行った。

その後、相鉄の輸送人員は 1995(平成 7)年度には年間約 2 億 5000 万人となったが、その後減少基調となり、2014(平成 26)年度は約 2 億 2000 万人となっている。この要因として考えられるのはバブル崩壊後の都心回帰現象である。関東大手私鉄で唯一東京都に乗り入れていない相鉄はこの現象の影響を大きく受けたものと思われる。

3. 沿線人口維持に向けた取り組み⁶

まず、相鉄グループビジョンについて触れる。このビジョンは今後の沿線人口減少を想定し、沿線地域住民の流失を防ぐためのものと考えられる。大まかな方針としては「選ばれる沿線」を目指し、沿線のブランド向上を図るべく、沿線住民の生活のサポートを行うとしている。子育てのしやすさや職場への利便性、親元との近住などを具体的な目標に掲げ、沿線各地で再開発プロジェクトを行うものとしている。

次に沿線人口の動向を見る。相鉄沿線の人口は今後減少していくことが予想される。

⁶ 相鉄グループ 「相鉄グループビジョン」
<http://www.sotetsu.co.jp/group/vision.html>

0-14 歳人口			15-64 歳人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
212,427	141,148	66.4	1,050,190	720,218	68.6

65 歳以上人口			総人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
338,132	596,833	176.5	1,600,749	1,458,199	91.1

図表 2-3-20 相鉄沿線の将来推計人口および構成比⁷

この表によると 2040 年にかけて沿線人口は減少し、特に生産年齢人口と年少人口の減少が著しい。有名観光地を持たないとされる相鉄は定期利用者もそう輸送人員中の三分の二程度を占め⁸、その年代の減少が輸送量に大きな影響を与えると考えられる。そのため、今後の対策として考えられるのは相鉄グループビジョンで示したような、人口の流出を食い止めるものである。

4. 課題と分析

相鉄沿線では今後、働き手となる人口の大幅な減少が見込まれている。近い将来、都心部への乗り入れが予定されている⁹が、ただ単に列車を直通させただけでは沿線の定住に結び付かない。また、前項で見たように老年人口の顕著な増加にも対処する必要がある。現在、相鉄では横浜市と協力して郊外住宅地の新たな街づくりを始める¹⁰など、沿線人口の維持に本腰を入れ始めている。その一例として駅周辺を再開発し、集合住宅を作るこ

⁷ 対象市町村は以下のとおり

横浜市（西区・保土ヶ谷区・旭区・瀬谷区・泉区）、藤沢市、大和市、海老名市

⁸ 平成 26 年度の輸送人員は 2 億 2457 万人であったが、そのうち定期利用者は 1 億 4600 万人であり、約 65% を占めている。

相鉄グループ「グループ事業案内 運輸業」

<http://www.sotetsu.co.jp/group/sg/transportation.html>

⁹ 相鉄グループ 「相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線とは？」

http://www.sotetsu.co.jp/future/into_tokyo/soutyoku.html

¹⁰ 相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市 「相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市とは」

<http://www.izuminoline-fcp.jp/about/index.html>

とで、若年層の外部からの誘致や高齢者層の住み替えを目指している。

沿線の新たな街づくりにおいては、沿線住人の生活圏が自宅周辺あるいは沿線周辺で完結できるよう、様々な施設を整備する必要があると考えられる。今後、それらをいかに無駄なく、なおかつ住人が便利だと感じられるよう沿線に配置できるかが今後の沿線人口維持の鍵になると考えられる。