

第6節 京浜急行電鉄

1, 事業の概要

京急電鉄グループは本業の鉄道業以外にも、鉄道以外の交通事業、不動産事業、流通事業、レジャー・サービス事業、その他事業の主に4つの関連事業を行っている。

鉄道以外の交通事業には、京浜急行バスグループ、鶴見臨港バスグループの2社が中心のバス事業や、京急中央交通などによるタクシー事業がある。

不動産事業では、京急不動産がマンションや住宅地の開発、京急開発がビルの賃貸などを行うほか、高架下の開発や駐車場運営なども行っている。

流通事業には、京急ストアが運営するスーパーマーケットなどの店舗、沿線の上大岡にある京急百貨店、京急ステーションコマースが運営する駅構内の店舗などが含まれる。

レジャー・サービス事業では、沿線に経営資源を集中させる戦略¹をとり、沿線の平和島で複合商業施設BIG FUNや温浴施設など、三崎地区でホテルや水族館などを運営するほか、沿線外ではゴルフ場などを運営している。また、都市部ではお台場でリゾートホテルを、京浜急行電鉄沿線やその直通先の地下鉄沿線などではビジネスホテルを運営している。それ以外にも広告業・人材派遣・店舗の運営・旅行業などを行っている。

その他事業には、京急建設が行う建設・保守管理業や京急システムが行うシステム業などの他に京急サービスによるライフサポート事業がある。

¹ 京浜急行電鉄株式会社(2008)『京急グループ110年史』を参照

	営業収益(百万円)	営業利益(百万円)	利益率(%)
鉄道	117,899	17,220	14.61
鉄道以外の運輸			
不動産	49,649	301	0.61
流通	101,067	1,779	1.76
レジャー	42,403	4,516	10.65
その他	53,419	2,827	5.29

図表 2-3-15:京急電鉄グループの事業別営業収益、営業利益(2014年度)²

上の表によると、京急電鉄グループ全体で、営業収益は交通事業と流通事業が大きく、それ以外が交通・流通の半分程度となっているが、営業利益の面では交通事業が全体の約65%を占めていて、その他は殆ど利益を上げていない。

鉄道事業とその他の多角化事業という点で分けると、鉄道による営業収益は全体の営業収益の約25%に過ぎず、あまり大きくはない。2014(平成26)年度の交通事業内の営業利益の内訳は公開されていないが、2012(平成24年)の鉄道営業収益は77,202,443千円、営業費は68,262,999千円となっているので³、営業利益率は11.6%となる。

現在の多角化事業は、営業収益、営業利益の両面で大きい割合を占め、収支に貢献しているといえる。また、不動産事業やその他事業のうち、ライフサポート事業は沿線人口を維持・増加させている。レジャー・サービス事業でも経営資源を沿線に集中させており、鉄道とレジャー施設を組み合わせ合わせた切符を発売する⁴などしていることから、鉄道利用を促進していると考えられる。流通業は店舗の多くが沿線に立地しているものの、上大岡に1店舗のみある京急百貨店を除けば大規模な店舗が少ないため、鉄道利用に大きく貢献しているかは不透明だが、沿線住民の利便性を高めていると考えられる。

² 京浜急行電鉄の2014年度有価証券報告書より作成

³ 鉄道統計年報の「鉄軌道営業損益(平成24年度)」より

⁴ 「みさきまぐろきっぷ」など

2. 関連事業の沿革

現在の京浜急行電鉄の前身である大師電気軌道は 1899(明治 32)年に設立され、2年後の 1901(明治 34)年には初の多角化事業として電力供給事業を開始した。しかし、この事業は 1923(大正 12)年には群馬電力に売却して撤退した。その後、現在の羽田空港付近にある羽田運動場や鶴見花月園などを開設し、『京浜遊覧案内』を発行するなどのレジャー事業を開始した。他にも生麦住宅を販売するなどの不動産販売事業や、臨海バスの買収や京浜タクシーの設立などを通じた鉄道以外の運輸業にも進出するなど、戦前から多角化事業を進めた。

大師電気軌道は合併などを通して 1941(昭和 16)年に京浜電気鉄道となったが、翌年に東京横浜電鉄などに合併された。戦後の 1948(昭和 23)年に戦前の京浜電気鉄道を概ね引き継ぎ、新たに京浜急行電鉄が設立された。

1949(昭和 24)年には現在の京急ストアの前身である京浜百貨店を買収したほか、羽田の東京飛行場が再開したことにより、東京飛行場の連絡バスの運行を開始した。また、1957(昭和 32)年には、沿線の平和島に平和島温泉会館を、後に沿線となる三崎地区に油壺レストハウスを開設するなど、現在のレジャー事業の主力となる地区に進出した。その後もレジャー事業は 1960年代から 1970年代にかけて長野や千葉、アメリカにまで進出した。1970年代にはマンションの分譲も始まった。

その後 1990年代になるとアメリカの事業を清算するなど遠隔地のレジャー事業を縮小した一方で、大手私鉄としては遅い 1996(平成 8)年に百貨店事業に算入し、京急百貨店を上大岡に開業させた。また、1998(平成 10)年に葬祭事業を行う京急メモリアルを設立し、2000(平成 12)年に京急サービスが駅直結の保育園である現在の京急キッズを開園したほか、訪問介護事業に参入するなど、以前とは違う形で住民に密着した事業を始めた。京急キッズはその後、沿線の複数の駅に新たに設立された。

また、2001(平成 13)年に、駅構内を活用した事業のために駅ナカの商業施設を運営する京急ステーションサービスが設立され、駅構内や高架下の利用を進めている。バス事業においては、アクアラインを利用した高速バスの運行開始や空港連絡バスの拡大が行われたが、2002(平成 14)年には競争の激化などにより新たに京急バスを設立してバス事業を移管・分社化す

るなどの再編も行われた。2000年代にも長野県など沿線外のレジャー施設を売却・清算する一方で、平和島や三崎地区に宿泊施設や温浴施設を開業するなど、レジャー事業においては経営資源を沿線に集中させた。近年では、2010(平成22)年に国際線ターミナルが開業するなど、利用者が増加している羽田空港の利用者を取り込むような施策を行っている。

3, 沿線人口維持に向けた取り組み

京急電鉄の沿線人口維持策のうち、従来からある沿線人口を増加させるような多角化事業には、住宅の建設による人口誘致や商業施設建設による利便性向上などがあり、京急電鉄が近年行ったもののなかでは、横須賀中央駅や港町駅など、自社の鉄道駅の至近に300戸の高層マンションや1000戸のマンション群を建設したものが目立つ。これらは不動産事業のなかの主な事業として紹介されているが、安定した鉄道利用客を多く生み、鉄道の集客効果も大きい。また、従来あまりなかった沿線人口維持策には、ライフサポート事業が挙げられる。ライフサポート事業には斎場・保育園運営、介護事業、家事代行、住宅管理などの沿線住民の生活を支援する事業が含まれる。家事代行や駅直結の保育園の運営は、働く女性などの負担を減らすもので、共働きの家族などには魅力的なサービスとなる。介護事業も家事代行とともに家庭の負担を減らす効果がある。また、住宅管理は単身赴任などで自宅を離れる会社員などの部屋の維持・管理を行うことで、単身赴任を機に家を手放し、京急電鉄沿線から転居するようなことを防ぐ効果がある。このように、ライフサポート事業は対価を受け取りつつ沿線住民の利便性を向上させ、沿線への住民の誘致や定着を図っている。

4, 課題と分析

0-14 歳人口			15-64 歳人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
872,392	622,545	71.36	4,665,736	3,708,005	79.64

65 歳以上人口			総人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
1,364,945	2,235,780	168.30	6,903,073	6,566,330	95.12

図表 2-3-16: 京急電鉄沿線の将来推計人口構成比⁵

上の表で示しているのは、今後の京急電鉄沿線の予測人口である。沿線人口は2040年には現在より5%程度少なくなると予測されている。さらに、通勤や通学などで鉄道を利用するなど、活発に消費や移動をする15-64歳人口については、20%以上とさらに高い割合で減少するとされている。京急電鉄は他の私鉄と同様に、今後の沿線人口の減少や高齢化、それによる鉄道利用者数、関連事業の利用者・顧客数の減少という課題を抱えている。

特に沿線の主要都市である横須賀市などでは、すでに人口の減少が始まっており⁶、すでに市内の主要駅である横須賀中央駅などで利用者数の減少傾向が見られる⁷。鉄道駅の利用者数が、競合しているJRの駅⁸よりも横須賀中央駅は大幅に多く、流通事業の京急ストアも多くの店舗を展開してい

⁵ 国立社会保障・人口問題研究所(2013)の「日本の地域別将来推計人口」より。京急電鉄の路線が通過する東京都港区、品川区、大田区、神奈川県川崎市、横浜市、横須賀市、逗子市、三浦市の人口を京急電鉄沿線の人口として作成。

⁶ ピーク時の1992(平成4)年に435337人、2000年に428771人、2010(平成22)年に417788人、2013年に409340人となっている。
(横須賀市ホームページ「横須賀市推計人口」
<http://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0210/data/toukei/suikai/now.html> を参照)

⁷ 横須賀市で最も利用者数の多い京急の横須賀中央駅の乗車人員は2000年に35739人、2010年に33855人、2013(平成25)年に32827人となっている。(神奈川県勢要覧の2013年度、2010年度、2000年度分を参照)

⁸ JR 東日本「各駅の乗車人員」(https://www.jreast.co.jp/passenger/2013_03.html)によると、JRの横須賀駅の2013(平成25)年の乗車人員は5573人である。

る⁹同市の人口減少は京急に対して大きな影響を及ぼすと思われる。

また、このような人口減少に関わる課題のほかに、不動産事業の利益率が低くなっている点が挙げられる。不動産事業は沿線人口を維持・増加させる為に重要だが、営業利益が0.6%と低くなっており、事業の維持が困難になる可能性がある。また、京急電鉄グループの企業が運営している賭博施設や、遊技施設を含む商業施設などは、沿線や鉄道会社のイメージを悪化させる可能性がある。さらに、他の私鉄会社がよりライフサポートの充実など沿線価値の向上に力を入れていることなどにより、京急沿線が魅力的でなくなるなどの問題がある。

人口減少やこれらに関わる課題を解決するには、鉄道を利用しやすい立地への住宅の建設やそれを支える不動産事業の利益率の改善、保育園などライフサポート事業の拡充やターミナルの品川や主要駅での商業施設の改善などを行い、沿線やターミナルの魅力を向上させる必要がある。同時に、「羽田空港への鉄道」というイメージの強化などのイメージの改善などが必要となる。

一方で、京急の沿線には、今後リニア新幹線の開通や再開発で大きく発展する可能性がある品川駅や、都心に近く利用者が増えている¹⁰羽田空港などがある。京急電鉄も「品川・羽田を玄関口として、国内外の多くの人々が集う、豊かな沿線を目指す」という長期ビジョンに基づき、「品川・羽田空港の持つ高いポテンシャルの活用」、「品川駅周辺の開発事業の推進」などを掲げている¹¹。品川駅の開発事業を成功させれば京急電鉄にとって大きい収入源となる可能性がある。また、羽田空港の利用者の多くは非定期客であり、さらに空港駅を利用する際には加算運賃がかかる¹²ことから空港利用者からの収入は大きい。このため、羽田空港の利用者を取り込めば他で減少した収入をカバーできると考えられる。

さらに、京急電鉄は柱として「新規事業の展開」もかかげており、外国

⁹ 京急ストアは市町村別で最も多い17店舗を横須賀市で運営している。

¹⁰ 羽田空港を利用した旅客者数について、2012年度は6683万人、2013年度は6968万人、2014年度は7422万人となっている。(日本空港ビルディング株式会社の2014年度、2013年度、2012年度の決算報告書を参照)

¹¹ 京浜急行電鉄「第94期有価証券報告書」を参照

¹² 天空橋～羽田空港国内線ターミナル間に170円の加算運賃を設定している

人観光客の訪れる羽田空港から近いという点を生かそうとし、近年大幅に増加していて今後も増加が見込まれる外国人観光客のインバウンド消費の取り込みを目指している。また、外国人もターゲットとした大規模なIRリゾートの開発を検討している¹³。これらは成功すれば大きな利益につながる事業である。沿線人口減少が避けられない以上、これらの事業を行い、成功させることで人口の減少に伴う利益の減少を補う必要がある。このような新たな大きい利益源を持っているのは好条件であり、京急電鉄はたとえ沿線人口が大きく減少したとしても、これらの利用者から利益を上げ、存続し続けることができるかもしれない。

¹³ 日本経済新聞「京急のカジノ構想、雇用創出は最大1万人に」(2014年8月16日付け記事)を参照