

鉄道

～Investment for a Progressive Railway～

立教池袋中学校・数理研究部
チーム SL201216

指導教諭 内田 芳宏

リーダー 中学2年 十亀 孝彰

メンバー 中学2年 角田 真一朗

中学3年 村田 知瞭

ポートフォリオ

テーマ	銘柄番号	銘柄名	順位	最終購入株数	最終投資金額(円)
不動産・建設	4711	東急コミュニティ	1	131	391,952
不動産・建設	8879	東急リバブル	2	252	296,100
不動産・建設	9042	阪急阪神ホールディングス	3	462	197,736
不動産・建設	1834	大和小田急建設	4	606	98,778
輸送A(鉄道)	9020	東日本旅客鉄道	1	75	411,000
輸送A(鉄道)	9021	西日本旅客鉄道	2	88	294,360
輸送A(鉄道)	9007	小田急電鉄	3	234	197,262
輸送A(鉄道)	9001	東武鉄道	4	229	98,699
輸送B(自動車)	4722	フューチャーアーキテクト	1	4	131,800
輸送B(自動車)	9064	ヤマトホールディングス	2	159	196,524
輸送B(自動車)	9062	日本通運	3	1,012	296,516
輸送B(自動車)	9074	日本石油輸送	4	2,127	395,622
サービス	3731	京王ズホールディングス	1	13	361,010
サービス	2440	ぐるなび	2	332	395,812
サービス	8274	東武ストア	3	760	197,600
サービス	9012	秩父鉄道	4	577	98,667
製造会社	6501	日立製作所	1	865	395,305
製造会社	7102	日本車両製造	2	885	296,475
製造会社	7122	近畿車両	3	730	197,830
製造会社	6505	東洋電機製造	4	457	98,712

はじめに

僕は鉄道が好きだ。何故なら、鉄道は一般的な旅客目的の鉄道路線だけでなく、その他の様々な事業・業界にもその範囲を広げているからだ。例えば、旅客輸送だけでなく、貨物輸送においても重要な役目を担っているし、不動産業や建設業にも参入している。

また、鉄道は震災時の輸送ラインの復旧に貢献し、トラック等での大量輸送がうまくいかなかった時の物資や資源の大量輸送は、鉄道が担うことになった。これらは鉄道の魅力であり、僕達が鉄道を好きな理由でもある。

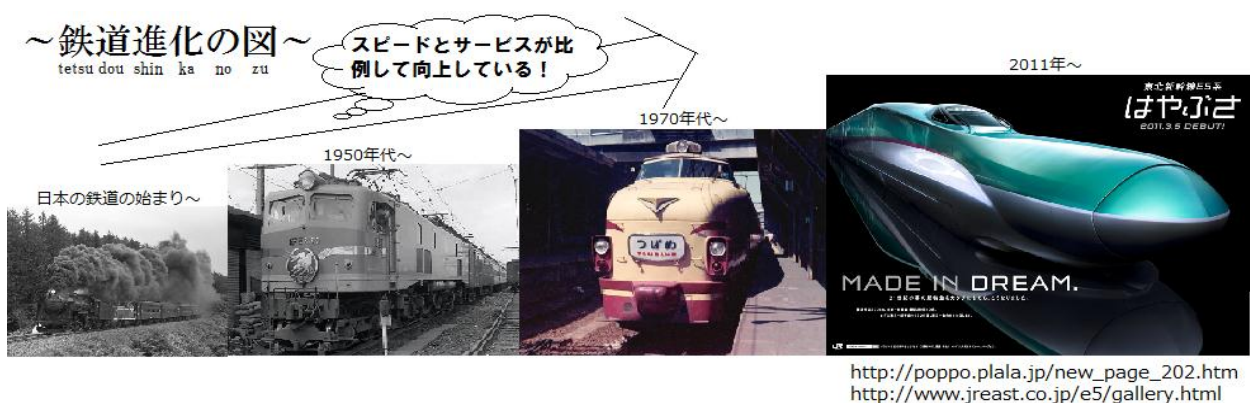
僕は前回も鉄道をテーマにこの日経ストックリーグに参加した。今回は、前回の内容を踏まえ、それを Rebuild (再構築) し、他に新たな視点から鉄道というものを見直して、レポートを作成した。

鉄道の歴史

鉄道が誕生したのは、1807 年のイギリス・ウェールズで開業した馬車鉄道である。それから鉄道が発展していった。その後も、イギリス→フランス→アメリカ→ドイツ→ベルギー→イタリアと伝わっていき、1830 年代後半からは世界で鉄道の建設ラッシュが起こり、鉄道による物流が始まった。

日本では、1872 年（明治 5 年）に鉄道が開通した。それは文明開化の象徴であった。その後も日本の国力向上のため、全国各地に鉄道が開通していき、軍事的な役割として物資と人の輸送を担ってきた。物流の面では、1915 年に日本初の貨物用の地下鉄、郵便貨物専用の地下鉄が建設された。さらに、関門海峡を横断する海底トンネル（関門トンネル）を建設したり、世界に先駆けて、高速鉄道である東海道新幹線を開業したり、日本の鉄道発展は、日本そのものの発展ともいえるであろう。

そして今、鉄道会社は「旅客」、「貨物」の輸送という未来の目的だけでなく、「駅ナカ」や「不動産」、「観光」などの様々なビジネスを展開している。



蒸気機関車から始まった鉄道は、今や新幹線という高速鉄道へと進化していき、東京ー大阪の所要時間は 20 時間 5 分だったが、新幹線では 2 時間 25 分、リニア新幹線が開通すると、1 時間となる予定である。鉄道の進化が所要時間だけでもよくわかる。

鉄道の基本情報と他の業界について

鉄道業界の基本情報や業界のシェアを調べると、次のようなことが分かった。その他の船舶や航空業界との比較は、つぎの項目で述べる。

●鉄道

業界規模：13 兆 4,229 億円

売上高純利益率：+3.1%

前年比成長率：-4.8%

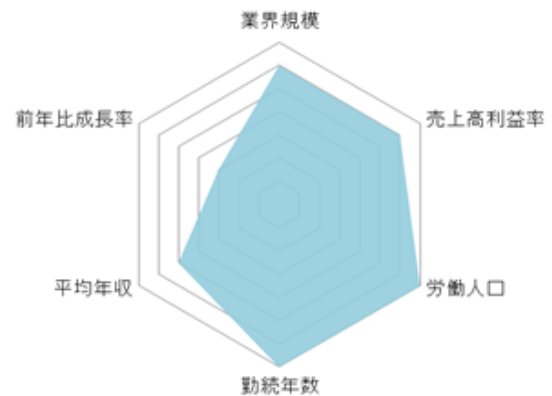
総資産額：35 兆 3,763 億円

労働者数：156,187 人

平均年齢：42.0 歳

平均勤続年数：15.8 年

平均年収：561 万円



(平成 22 年 3 月 31 日現在 業界動向 SEACH.COM)

業界のシェア

会社名	売上高	運輸	流通	不動産	その他
東日本旅客鉄道	2537353	0.603	0.136	0.079	0.182
西日本旅客鉄道	1213506	0.561	0.17	0.061	0.207
東京急行電鉄	1152125	0.153	0.421	0.129	0.298
近畿日本鉄道	960006	0.224	0.418	0.144	0.214
阪急阪神HD	638770	0.284	0.079	0.225	0.412
東武鉄道	557147	0.34	0.346	0.079	0.235
小田急電鉄	514662	0.305	0.413	0.111	0.171
西日本鉄道	323891	0.234	0.212	0.14	0.414
京阪電気鉄道	259511	0.349	0.354	0.209	0.088

(データベース「SPEEDA」より)

鉄道とその他の業界との比較

●航空

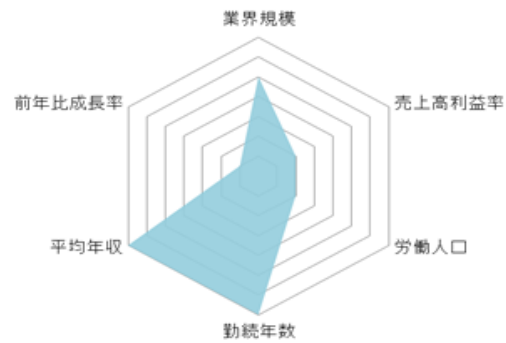
業界規模：1兆5,000億円
 売上高純利益率：-4.7%
 前年比成長率：-10.5%
 総資産額：2兆0,981億円



(平成22年3月31日現在 業界動向 SEACH.COM)

●海運

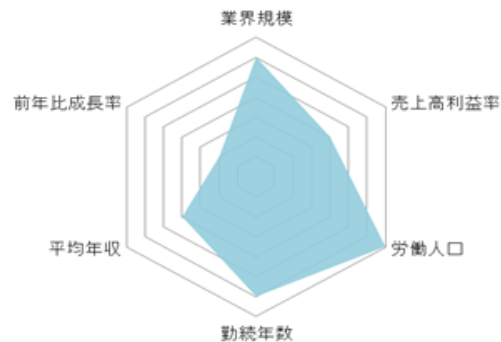
業界規模：4兆4,202億円
 売上高純利益率：-1.7%
 前年比成長率：-29.2%
 総資産額：5兆9,780億円



(平成22年3月31日現在 業界動向 SEACH.COM)

●陸運

業界規模：6兆1,516億円
 売上高純利益率：+1.8%
 前年比伸び率：-7.5%
 総資産額：5兆1,779億円



(平成22年3月31日現在 業界動向 SEACH.COM)

また、今回のストックリーグでは鉄道が行っている不動産業や建設業についても取り上げているのでそれらの基本情報も掲示する。

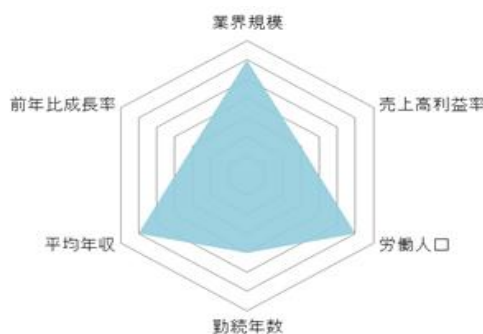
●不動産

業界規模：10兆1,085億円

売上高純利益率：+0.8%

前年比成長率：-6.4%

総資産額：32兆3,155億円



(平成22年3月31日現在 業界動向 SEACH.COM)

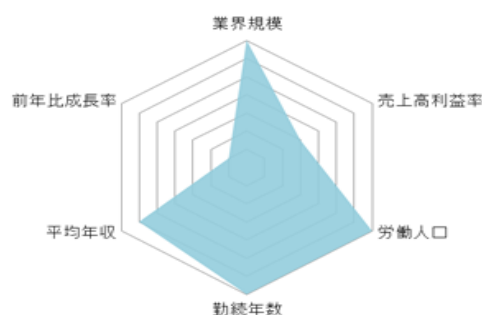
●建設

業界規模：15兆0,862億円

売上高純利益率：+0.3%

前年比成長率：-12.9%

総資産額：14兆2,829億円



(平成22年3月31日現在 業界動向 SEACH.COM)

以上の比較から鉄道業界は、成長率こそマイナスではあるものの、物流・運送関連での有意性は保たれている。また、業界規模・前年比成長率・平均年収・勤続年数・労働人口・売上高利益率に置いて、他の業界に比べて偏りがなくバランスが取れているので、物流・運送関連では安定したニーズと将来性があるということがわかる。

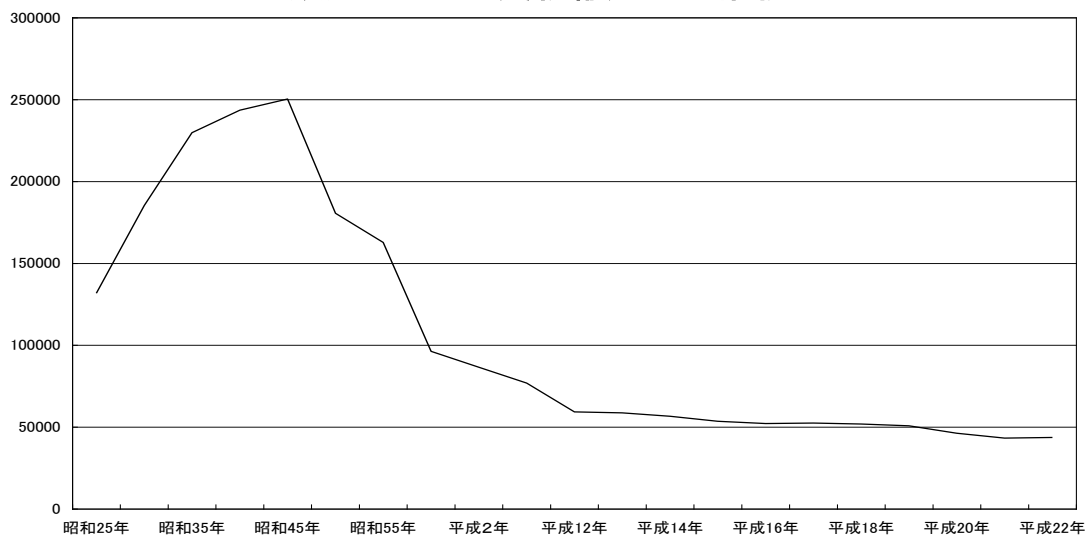
また、不動産と建設においては、成長率と利益率は伸び悩んでいるが、業界規模はいずれも広い。

鉄道の貨物輸送について

鉄道での貨物輸送は、製造業をはじめ日本経済の屋台骨を成す産業活動の基礎となる原料・製品、食料や石油などの国民生活に一日も欠かすことのできない必要物資において、国内および海外との円滑な輸送を担っており、安定的な経済社会を維持していく上で不可欠な役割を果たしているが、鉄道による貨物輸送は、戦後復興期に貨物輸送の大部分を担った。

しかし、鉄道による貨物輸送は昭和 45 年頃にピークを向かえ、今は減少傾向にある。それらを交通関連統計資料集、鉄道統計年報のデータをもとにグラフを作成した。

鉄道における貨物輸送量の推移

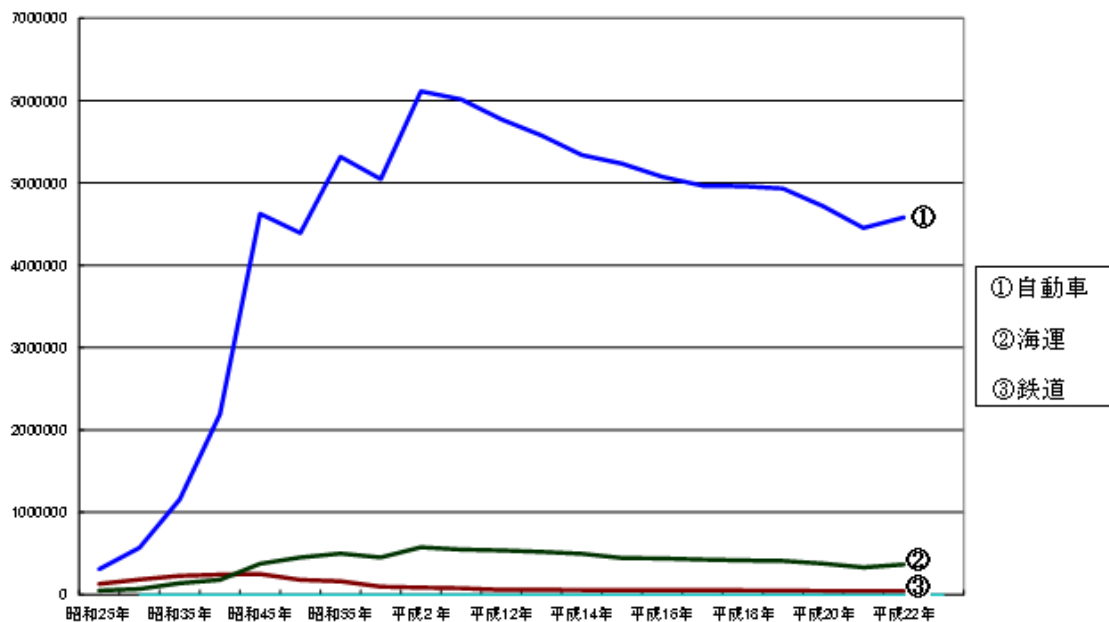


(交通関連統計資料集、鉄道統計年報より作成)

戦後復興期から昭和 45 年頃の高度経済成長期にかけて、鉄道における貨物輸送量は増加していたが、その後のグラフは右肩下がりになっており、貨物輸送量は減少していった。その原因として挙げられるのが、高速道路などのインフラ整備によるトラックでの輸送の増加である。鉄道貨物には貨物ターミナルの専用ホームから荷物を載せる手間があり、トラックによる貨物輸送のほうは利便性が良かったため、トラックによる貨物輸送量が増加した。

しかし、戦後復興期から高度経済成長期にかけて鉄道で運送された物資によって高速道路のなどのインフラ整備が急速に進んだとすれば、今のハイレベルな高速道路のネットワークがあるのは鉄道のおかげだといえる。だから、今の鉄道の貨物輸送量が減少傾向にあるのは、インフラ整備に貢献したからこそ、とも言えるのである。

また、鉄道と他の運輸機関を、輸送機関別貨物輸送量の推移を表すグラフとともに比較した。



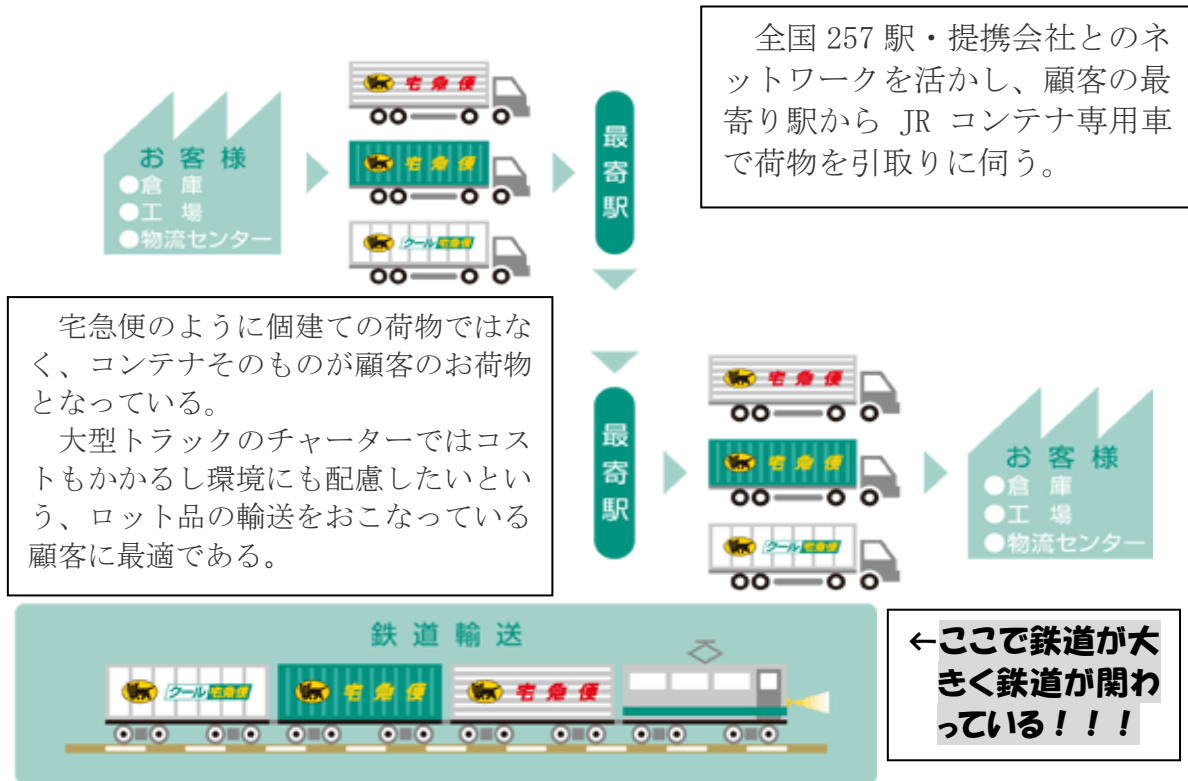
(交通関連統計資料集、鉄道統計年報より)

グラフより、トラックによる貨物輸送量が、鉄道による貨物輸送量が減少していった昭和45年頃を境に、急速に増加して言っていることが分かる。さらに、その昭和45年頃を境に、海運による貨物輸送量もトラック(自動車)ほどではないものの、増加している。これらと鉄道を比較すると、比で無いくらいに差が生じているが、一度に運べる輸送量はトラック(自動車)より多く、一度に運行できる本数は海運よりも多いため、トラック(自動車)と海運のいずれかもしくは両方が緊急事態によってストップした時の予備としても、貨物輸送に鉄道は欠かせない存在となっている。

また、航空機による貨物輸送はコストが大きいことや、短距離での輸送が難しいため、一度に運べる輸送量が多いが、長期的な視点に立ってみるとまだそれぞれの役割は分かれていると思われる。

鉄道とトラックの連携

●ヤマト運輸の輸送システム



●佐川急便の輸送システム

佐川急便では、貨物輸送を鉄道にシフトするため、2002 年から大阪～東京の貨物輸送に、Mc250 系「スーパーレールカーゴ」を使用した佐川急便専用の貨物列車を設定している。これまでの貨物列車の限界である 110 km/h を上回る 130 km/h での運転が可能である。また、この列車は 1 度にトラック 56 台分の貨物を輸送することができる。

2007 年度実績では、年間 12698 トンの CO₂ を削減していることが分かった。
(国土交通省：貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位（2001 年度）より算出）

そして佐川急便では、この貨物列車を活用するため、様々な工夫をしている。

佐川急便では、トラックから貨物列車への積み込み時間の短縮のため、スーパーレールカーゴ専用のトラックを用意、また、積載をスムーズに済ませるように、東京と大阪の貨物ターミナルからほど近いところに営業所を設置、制限時間ぎりぎりまで積載できるようになった。

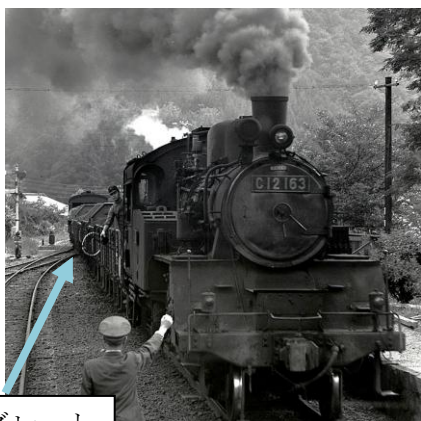
しかし、このスーパーレールカーゴにも問題点がある。いま、佐川急便が運行しているのは東京～大阪の一日一往復のみである。効果があるのになぜ区間も本数も限られているのだろうか？一つ目の問題はダイヤ上にある。大阪から東京に行くまでに JR 西日本、JR 東海、JR 東日本を通るのだが、その中で特に JR 東海を通る際、小田原～草津では貨物線や複々線がなく、普通列車のダイヤとぶつかってしまい、夜も保線車両などで貨物列車では一番走行しづらい路線

となっている。朝ラッシュ、タラッシュ時は、普通列車の本数が多く、貨物列車など運行できない。日中も単線区間の多いところなので、深夜の列車が運行しない時間帯に運行するしかない。



(スーパーレールカーゴのイメージ)

貨物輸送の進化



タブレット

<http://blogs.yahoo.co.jp/br1216er/3985416.html>



http://train.sakura.ne.jp/freight/photo/newdc2/ef65/ef65_1059.html

旅客列車同様、貨物列車でも進化を遂げている。最初は左のように蒸気機関車で、信号もなく、運転手が持つタブレットといわれる円形の輪を渡して列車の通過を確認していた。現在は信号機で行っている。

鉄道の旅客輸送について

鉄道による旅客輸送は陸運業の企業が行っている。近年は鉄道に関連するサービス業の向上(次の項目で述べる)や、新幹線や特急列車をはじめとする優等列車の高速化と利便性の向上などもあり、データベース「SPEEDA」によると、東日本旅客鉄道(株)は現在鉄道業界において世界第1位となっている。

	日本の鉄道旅客輸送量	バス(東京)輸送量	日本の航空旅客輸送量(国内・国際線合計)
単位	人	人	人
20年度	31960535000	529582000	106358000
21年度	31565132000	520536000	98718000
22年度	24553011000	564828000	104538000

(「運輸と経済」2011年8月号より)

また、上の図からわかる通り、鉄道による旅客輸送は、バスや航空といった他の運輸機関に比べて圧倒的に旅客輸送量が多い。年々、鉄道の旅客輸送量は自動車のETCの発展などによって減少傾向にあるが、依然として鉄道による旅客輸送量は多く、旅客輸送に欠かせない存在となっている。鉄道は40年代～60年代にかけて特急列車の全盛期が訪れた。それに続き、50年代～70年代にかけては寝台列車の全盛期となった。日本では、電気機関車なしで動く世界初の「寝台電車」581(583)系(下の写真)が作られるなど、日本の鉄道技術の進化の時代でもあったと言えるであろう。



現在、日本全国での寝台列車は定期列車が6本、臨時が3本となっている。

また、日本の鉄道は寝台列車に代わって、新幹線を有している。現在は、東海道新幹線、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線、長野新幹線(後に路線が延長され、北陸新幹線となる)計5路線が運行されている。

さらに新たな路線として、九州新幹線長崎ルートや北陸新幹線(長野新幹線の路線を延長したもの)を建設している。例えば、北陸新幹線はこの新路線の開業により、上野から金沢に行くまでに様々な乗り換えをして約4時間もかかるところを、開業後は乗り換えなしに約2時間半で到着できるようになる。

これにより、利用客の増加、地域の活性化、自動車から新幹線に変えることでCO₂の削減にもなり、日本の旅客輸送において鉄道が大きなシェアを誇ることになる。

パークアンドライド

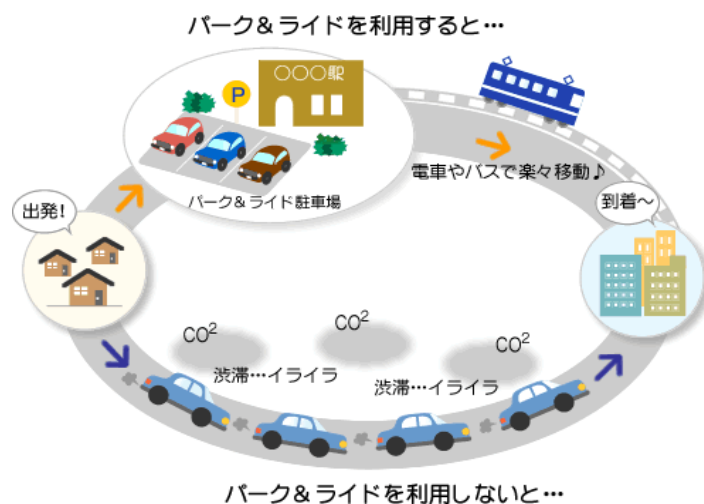
各種交通機関のエネルギー消費の内、最も消費量が大きいのは自家用車で、全体の約 86% を占めていて、環境への影響は自家用車が 1 番大きくなっている。

だから今、自家用車から鉄道へシフトする動きが見られています。その促進のため、パークアンド(トレイン)ライドを実施している。

パークアンドライドとは、最寄り駅まで自動車で行き、駅にある駐車場に車を置いて、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換えて通勤する方法である。

車を使う時間が減るので環境にやさしく、郊外で電車に乗り換えるため都心部での渋滞のイライラを感じることなくスムーズに目的地まで行くことができるという、画期的なアイデアである。現在は、ドイツやイギリスなどで実施されている。

日本では、
富山ライト
実証実験な
みが進んで



東武鉄道や
レールでの
どで取り組
いる。

海外の鉄道

現在、急速で経済発展している中国の鉄道では、空になったペットボトル(資源)を公共交通機関の駅等に設置された専用の回収機に入れて IC カードをかざすとチャージ(0.1 元程度)してくれる、というサービスを開始した。

た、
ロ



ま
ヨー
ッパ

では、海や山さらには国境やアルプスをもトンネルで越えて様々な町と町、都市と都市、国と国、をフランスの TGV やスペインの AVE に代表される高速鉄道(約 320km/h)で結び、欧州の高速道路を網羅している。

鉄道のサービスについて

昔の鉄道のサービスのあり方は、通勤、通学による長期にわたって固定的な需要を見込むことが可能で、そのために基本的な輸送サービスを確実に提供することが最重要課題であり、インフラ投資に重点がおかれていたのである。

しかし、現在の鉄道は少子高齢化にともなう通勤通学者の減少や、マイカー利用者などが増え、これからは利用者を獲得するためのサービス業に力を入れるようになった。

よって現在の鉄道のサービス業は「駅ナカ」と呼ばれる駅構内の商業施設をはじめとして、サービスの多様化が進められている。僕達に通っている学校の最寄り駅である池袋駅構内には、ファーストフードやカジュアルショップなどが。また、駅周辺にも、コンビニエンスストアやデパートが展開しており、駅で簡単に買い物ができるのである。

そして、バリアフリーによるサービスの高質化も行われている。最近では「PASMO」や「Suica」などの IC カードを改札に導入することによって、より便利になったといえるのである。この IC カード化で、駅構内だけでなく、多様な店舗での利用が進み、収益をあげている。

また、近年鉄道会社は、サービスの一環として、観光地やレジャースポットの開発にも力を入れている。例えば、大人気レジャースポット富士急ハイランドは鉄道会社である富士急行(株)が経営していて、富士急ハイランドまでの観光客の足として、富士急行(株)の富士急行線が活躍している。

鉄道無線 LAN サービス



近年鉄道会社は、駅構内等で利用客がインターネットを使えるように、公衆無線 LAN サービスを展開している。

公衆無線 LAN が利用できる駅に行くと、簡単な手続き(各キャリアのログイン等)を済ませればすぐにインターネットが利用でき、急にインターネットが必要になった時でも高速な回線で作業がこなせる。まさに、現代のネット社会に目を付けた鉄道ならではのサービスである。

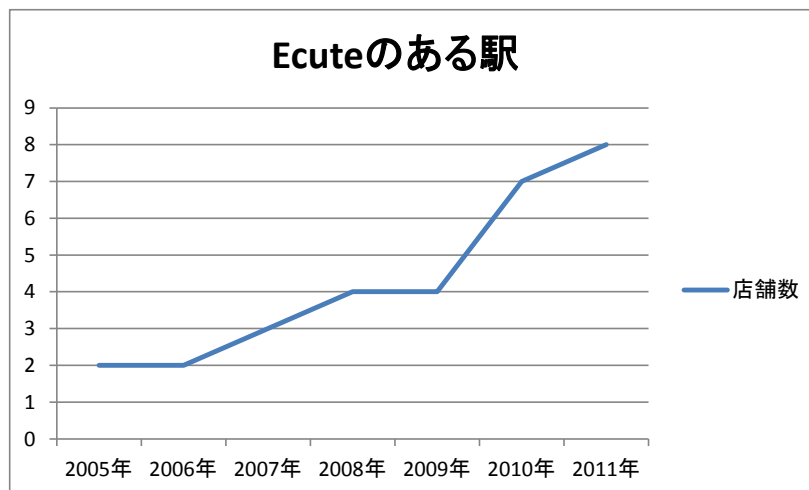
駅ナカ「Ecute」



(<http://www.ecute.jp/>)

JR 東日本は、駅構内にファーストフードやカジュアルショップなどの商業施設を設置して、駅で簡単に買い物ができるようになっている。さらに、バリアフリーによるサービスの高質化も行われている。最近では「PASMO」や「Suica」などの IC カードを店舗に導入することによって、現金なしで買い物ができるので、より便利になったといえる。この IC カード化で、駅構内だけでなく、多様な店舗での利用が進み、利便性の向上につなげている。また、「PASMO」や「Suica」は、IC 乗車券なので、使用してもらうことで、鉄道に乗る機会が増えることも期待できる。マイカーの定着で鉄道の需要が減少している今、鉄道への利用客の増加やほかでの買い物を駅ですってもらうことで、利用客には店へ行く手間が省け、鉄道会社には買い物での利益が回ってくるので、まさに一石二鳥のビジネスである。

この Ecute は、年々駅数を増やしている。2011 年までの駅の推移をグラフにしてみた。



初めての Ecute は大宮駅と品川駅にオープンした。その後も店舗を増やし、現在は、大宮、品川、品川サウス、立川、日暮里、東京、上野、赤羽の 8 店舗が存在する。今後も、旧万世橋駅での新店舗も計画されるなど、今後の店舗拡大にも期待できるだろう。

テーマに関する 4 本の柱

今回僕達は、鉄道を輸送(鉄道と自動車で2つ)、不動産・建設、付帯サービス、製造会社の5つの柱に分けた。

① : 鉄道の不動産・建設

鉄道会社の中でも、旅客輸送・貨物輸送の他に不動産、建設業をやっている企業について。

② A : 鉄道の輸送

鉄道による旅客輸送・貨物輸送を行っている企業について。

③ B : 自動車の輸送(鉄道との比較)

自動車(主にトラック)による旅客輸送・貨物輸送を行っている企業について。

④ : 鉄道のサービス

付帯サービスや観光、レジャーなどを展開している鉄道関連企業について。

⑤ : 鉄道の製造会社

鉄道の車両やその部品などを製造している企業について。

第1段階：企業リストとチェック項目

まず、各自が持ち寄った企業リストである。その際、企業選考の目安となる市場、EPS、BPS、自己資本比率、ROEも調べることにした。特に、EPS、BPS、自己資本比率、ROEは、重要な指標である。

・EPS について

EPSとは1株当たりの税引き後の最終利益で、投資した企業が1株当たりいくら稼いでくれたかにあたる。

税引き後の最終利益は本業の稼ぎ、副業の稼ぎ、臨時に発生した特別損益の差引きから税金等支払いをすませたものである。

・BPS について

「一株当たり純資産」や「一株当たり株主資本」とも呼ばれ、純資産を発行済株式数で割って求められる財務指標をいう。純資産とは、貸借対照表において、資産から負債を差し引いたもので、純粋な会社の資産といえる部分であり、また会社が解散した場合に株主に還元されるものであることから、本指標はその株の解散価値を表している。

・自己資本比率について

自己資本と他人資本を合計したものである総資本に占める、自己資本の割合。数値が高いほど企業の安定性が高いとされ、株主資本比率とも言う。

・ROE について

企業の収益性を見る指標の一つで、当期純利益を自己資本で除したもの。自己資本がどれだけ効率的に使われているかを見るもので、これが高いほど収益力が高いことになり、自己資本利益率とも言う。かつて株主資本利益率とも言った。

① 鉄道の不動産建設

コード	企業名	分類	市場	業種	ROE (%)	EPS (円)	BPS (円)	自己資本比率 (%)
4711	東急コミュニティ	1	東証1部	サービス業	12.36	298.97	2,552.88	49.3
8879	東急リバブル	1	東証1部	不動産業	8.42	49.79	561.20	46.6
9042	阪急阪神ホールディングス	1	東証1部	陸運業	2.55	31.13	407.01	26.4
1834	大和小田急建設	1	東証1部	建設業	3.88	14.58	521.84	20.9
8815	東急不動産	1	東証1部	不動産業	2.39	64.40	453.46	19.9
9003	相鉄ホールディングス	1	東証1部	陸運業	9.69	15.00	154.88	23.8
1720	東急建設	1	東証1部	建設業	3.61	16.86	293.46	20.4

② 鉄道の輸送

コード	企業名	分類	市場	業種	ROE (%)	EPS (円)	BPS (円)	自己資本比率 (%)
9020	東日本旅客鉄道	2A	東証1部	陸運業	4.83	274.89	4,738.51	24.4
9021	西日本旅客鉄道	2A	東証1部	陸運業	3.79	152.29	3,632.41	24.7
9007	小田急電鉄	2A	東証1部	陸運業	7.02	24.71	303.15	18.2
9001	東武鉄道	2A	東証1部	陸運業	4.48	14.99	260.03	19.2
9041	近畿日本鉄道	2A	東証1部	陸運業	5.93	5.09	105.87	13.8
9045	京阪電気鉄道	2A	東証1部	陸運業	3.62	12.46	254.57	24.2
9006	京浜急行電鉄	2A	東証1部	陸運業	3.35	7.47	338.73	13.6
9074	日本石油輸送	2B	東証1部	陸運業	2.85	8.18	461.77	63.6
9062	日本通運	2B	東証1部	陸運業	4.10	25.85	461.63	39.9
9064	ヤマトホールディングス	2B	東証1部	陸運業	2.47	46.00	1,197.26	80.1
4722	フューチャーアーキテクト	2B	東証1部	情報・通信	14.34	3756.80	24,964.67	85.1

③ 鉄道のサービス

コード	企業名	分類	市場	業種	ROE (%)	EPS (円)	BPS (円)	自己資本比率 (%)
3731	京王ズホールディングス	3	東証1部	通信業	4.90	4072.55	38,564.74	60.4
2440	ぐるなび	3	東証1部	サービス業	15.20	78.25	514.59	74.1
8274	東武ストア	3	東証1部	小売業	5.53	17.86	337.58	67.0
9012	秩父鉄道	3	JQS	陸運業	3.96	12.30	620.30	39.7
3646	駅探	3	マザーズ	通信業	18.98	---	---	80.0
9010	富士急行	3	東証1部	陸運業	3.72	7.54	149.87	19.6
9042	阪急阪神ホールディングス	3	大証1部	陸運業	2.55	31.13	407.01	26.4
9048	名古屋鉄道	3	東証1部	陸運業	2.48	12.51	231.40	21.8
8244	近鉄百貨店	3	大証1部	小売業	(77.52)	-43.74	58.73	17.6

④ 鉄道の製造会社

コード	企業名	分類	市場	業種	ROE (%)	EPS (円)	BPS (円)	自己資本比率 (%)
6501	日立製作所	4	東証1部	電気機器	23.64	76.81	382.26	36.4
7102	日本車両製造	4	東証1部	輸送用機器	9.08	30.95	375.49	49.6
7122	近畿車両	4	東証1部	輸送用機器	4.53	26.59	487.37	73.7
6505	東洋電機製造	4	東証1部	電子機器	4.59	16.29	312.12	35.0
6502	東芝	4	東証1部	電子機器	4.18	17.40	204.79	24.1
7012	川崎重工業	4	東証1部	輸送用機器	4.58	13.95	183.06	22.3
7011	三菱重工業	4	東証1部	輸送用機器	1.15	7.31	374.08	32.6

第2段階：テーマごとの採点と順位付け

それぞれの項目 (ROE、EPS、BPS、自己資本比率) の数値の大きい順に高得点をつけていき、最後に僕達の主観的ポイントを入れてポイントの合計を算出し、テーマ別に順位をつけ、それらの上位 4 つの企業を最終的に選定した。

最終選考企業リスト

コード	企業名	ROEポイント	EPSポイント	BPSポイント	自己資本比率ポイント	主観的ポイント	ポイントの合計	順位
4711	東急コミュニティ	7	7	7	7	3	31	1
8879	東急リパブル	5	5	5	6	2	24	2
9042	阪急阪神ホールディングス	2	4	3	5	7	21	3
1834	大和小田急建設	4	1	5	3	5	18	4
9020	東日本旅客鉄道	5	7	7	6	7	32	1
9021	西日本旅客鉄道	3	6	6	7	6	28	2
9007	小田急電鉄	7	5	4	3	3	22	3
9001	東武鉄道	4	4	3	4	5	20	4
4722	ヒューチャーアーキテクト	4	4	4	4	4	20	1
9064	ヤマトホールディングス	1	3	3	3	3	13	2
9062	日本通運	3	2	1	1	2	9	3
9074	日本石油輸送	2	1	2	2	1	8	4
3731	京王ズホールディングス	4	7	7	4	6	28	1
2440	ぐるなび	6	6	5	6	4	27	2
8274	東武ストア	5	5	4	5	2	21	3
9012	秩父鉄道	3	3	6	3	5	20	4
6501	日立製作所	7	7	6	5	6	31	1
7102	日本車両製造	6	6	5	6	7	30	2
7122	近畿車両	3	5	7	7	2	24	3
6505	東洋電機製造	5	3	3	4	1	16	4

購入金額の決定

テーマに従って、5つの分類に分けた。そして、全体の投資金額である 500 万円を均等に 100 万円ずつに分け、それぞれのテーマの最下位を 10 万円として、1 位から 4 位までの投資金額の合計が 100 万円になるようにした。その中でそれぞれの順位の投資金額に株数と終値をかけた数が収まるように計算をした。中でも特に僕達が期待し、将来性があると見込んだ企業にはボーナスとして株数を追加し、最終的な購入金額を決定した。

購入銘柄と金額

コード	銘柄名	分類	注文株数	注文金額（円）
4711	東急コミュニティー	①	131	391952
8879	東急リバブル	①	252	296100
9042	阪急阪神ホールディングス	①	462	197736
1834	大和小田急建設	①	606	98778
9020	東日本旅客鉄道	② A	75	411000
9021	西日本旅客鉄道	② A	88	294360
9007	小田急電鉄	② A	234	197262
9001	東武鉄道	② A	229	98699
4722	フューチャーアキテクト	② B	4	1318000
9074	日本石油輸送	② B	2127	395622
9062	日本通運	② B	1012	296516
9064	ヤマトホールディングス	② B	159	196524
3731	京王ズホールディングス	③	13	361010
2440	ぐるなび	③	332	295812
8274	東武ストア	③	760	197600
9012	秩父鉄道	③	577	98667
6501	日立製作所	④	865	395305
7102	日本車両製造	④	885	296475
7122	近畿車両	④	730	197830
6505	東洋電機製造	④	457	98712

選定の理由

テーマ①：鉄道の不動産・建設

コード	銘柄	業種	市場	金額	株数
4711	東急コミュニティー	サービス業	東証1部	(391952 円)	131 株

鉄道の建設業で有名な東急電鉄の子会社で、マンション・ビル管理、賃貸、建築も実施しているので、選定した。

8879	東急リバブル	不動産業	東証1部	(296100 円)	252 株
------	--------	------	------	------------	-------

こちらは、実際に管理や運営ではなく、不動産の仲介をしている。実際に運営している会社以外に仲介という形の会社も入れようと思ったので選定した。

9042	阪神阪急ホールディングス	陸運業	東証1部	(197736 円)	462 株
------	--------------	-----	------	------------	-------

この会社は、建設以外にも、阪急百貨店や陸運もやっていて、関西（特に梅田）の再開発をしていて、関西にも目を向けるという意味でも選定した。

1834	大和小田急建設	建設業	東証1部	(98778 円)	606 株
------	---------	-----	------	-----------	-------

この会社は、大和ハウス工業と小田急グループが関連する。鉄道会社と建設会社が連携している会社で、建設業界と鉄道業界の連携に注目して選定した。

テーマ②：鉄道の輸送

9020	東日本旅客鉄道	陸運業	東証1部	(411000 円)	75 株
------	---------	-----	------	------------	------

鉄道業界では、世界最大手の会社ということと、駅ナカや Suica を育成した会社という2つに注目して選定した。

9021	西日本旅客鉄道	陸運業	東証1部	(294360 円)	88 株
------	---------	-----	------	------------	------

東日本旅客鉄道と同じ JR の会社。関西での鉄道に注目し、鉄道を全国で見るために選定した。

9007	小田急電鉄	陸運業	東証1部	(197262 円)	234 株
------	-------	-----	------	------------	-------

首都圏の大手私鉄で、沿線には高級住宅地を有し、小田急グループに江ノ電や箱根登山鉄道、箱根海賊船など、複数の観光資源を持っていることから選定した。

9001 東武鉄道 陸運業 東証1部 (98699 円) 229 株

首都圏の大手私鉄で、日光や鬼怒川などの観光地を有し、最近では、東京スカイツリーを建設し、観光に力を入れた。今後もスカイツリーで発展していくことを考え選定した。

4711 フューチャーアーキテクト 陸運業 東証1部 (1318000 円) 4 株

大手宅配会社の佐川急便を有し、佐川急便専用のスーパーレールカーゴを使用した貨物列車など、鉄道での貨物輸送を積極的に行っていることから、選定した。

9074 日本石油輸送 陸運業 東証1部 (395622 円) 2127 株

J X傘下の石油・高圧ガス輸送大手で、鉄道輸送の取扱量は業界首位であることから選定した。

9062 日本通運 陸運業 東証1部 (296516 円) 1012 株

陸・海・空の総合物流で世界的な輸送を行っている。国際複合輸送で実績があり、引越し国内首位の会社でもあることから選定した。

9064 ヤマトホールディングス 陸運業 東証1部 (196524 円) 159 株

宅配便業界首位で、国内シェア 4 割。メール便が第2の柱。鉄道による貨物輸送にも力を入れているので選定した。

テーマ③：鉄道のサービス

3731 京王ズホールディングス 通信業 東証1部 (361010 円) 13 株

東北地盤の携帯販売中堅。保険販売も。ゲーム、介護に進出。いろいろな分野をやっている会社なので選定した。

2440 ぐるナビ サービス業 東証1部 (295812 円) 332 株

飲食店情報をインターネットで提供している。飲食店からの加盟料や販促支援料が収益源である。鉄道の駅ナカにも関係してくるので選定した。

8274 東武ストア 小売業 東証1部 (197600 円) 760 株

東京、埼玉、千葉の東武沿線中心に展開し、東武鉄道も出資している。上にあげた企業の関連会社として選定した。

9012 秩父鉄道 陸運業 東証1部 (98667 円) 577 株

太平洋セメント系で売上高依存度が約 2 割で、不動産賃貸業が利益支えている。不動産と埼玉の観光、数少ないセメント輸送をやっている会社なので、選定した。

テーマ④：鉄道の製造会社

6501 日立製作所 電気機器 東証1部 (395305 円) 865 株

総合電機・重電首位で事業広範囲で、総合路線見直し、インフラ系重視の会社。上場子会社多も多いいことから選定した。

7102 日本車両製造 輸送用機器 東証1部 (296475 円) 885 株

東海旅客鉄道の傘下で、鉄道車両メーカー最大手。輸送用機器、建機、鉄構、プラント等へも多角化していて、今後の発展に期待して選定した。

7122 近畿車両 輸送用機器 東証1部 (197830 円) 730 株

総合重機大手で陸海空に展開し、鉄道車両や中型ガスタービン、大型 2 輪等に強み、鉄道車両の製造にも力を入れているので、選定した。

6505 東洋電機製造 電気機器 東証1部 (98712 円) 457 株

総合重機トップで、発電所用の大型ガスタービンを始め、航空宇宙・防衛・産業機械等で他を圧倒。鉄道においては、主に床下機器やモーターなどに力を入れているので、選定した。

まとめ

今回のストックリーグでは、テーマを「鉄道」と設定した。鉄道に関連している企業をテーマごとに調べていった。それぞれのテーマで選定した企業にどのような技術や商売のしくみがあるのかが分かった。また、鉄道と他の業界との比較を今回も行い、鉄道という業界の重要性を示した。

ポートフォリオで、特にテーマ②では、鉄道による輸送と自動車(主にトラック)を徹底的に比較するために、テーマ②の中でも A と B に分けてポートフォリオに組み込んだ。これは、経営者目線で他の企業との競争がどのようなかを実感するために行った。

現在鉄道の輸送業は減少傾向にある。だが、それを補う形で不動産事業や観光・レジャー、駅ナカ事業などサービス業界を多角化し、さらなる利益をあげ

ている。その他にも JR 東日本は、東北縦貫線という上野と東京を結ぶ新線を建設している。これにより、常磐線・高崎線・宇都宮線と東海道線との直通運転が可能になるほか、田町駅付近にある田町車両センターの車両を高崎線・宇都宮線の尾久車両センターなどに分散させ、空いた土地で新駅を作り、更なる利益を生み出す商業複合施設を建設する予定である。輸送だけでは賄えなくなった今、更なる利益のため、サービス業界での様々な事業の展開し、成長している。マイカーなどの考え方が多くなった今、鉄道に付加価値をつけて売り出すサービス業の存在により、鉄道は守られている。

考察

今回僕達は、ストックリーグにエントリーして「鉄道」という一つのテーマを掲げてレポートを作成してみて、やはり鉄道は日本の輸送に無くてはならない機関であるという確信を得た。なぜなら、今回のレポートで鉄道の輸送の現状が分かり、鉄道と、本来ライバルとなっている自動車(主にトラック)による輸送との連携があるという事実も分かった。つまり、鉄道は、鉄道単体だけでもものすごいシェアを誇っているが、他の業界をも支えているといっても過言ではないといえる。

また、鉄道による輸送は飛躍的な進化を遂げているが、サービスの質も同じく、もしくはそれ以上に進化を遂げている。例えば、JR 東日本の駅ナカなどの駅構内の商業施設でビジネスを行うなど、10 年前の鉄道では考えられなかったことが、現在の鉄道では行われているのである。

つまり僕達は、僕達だけではなくこのレポートを読んだ皆様も、今から 10 年後には鉄道は輸送、サービスなどすべてトータルで、今では考えられないほどに進化しているというような期待をしても不思議ではないと考える。

参考文献

- ・各社 HP
- ・データベース「SPEEDA」
- ・Yahoo ファイナンス
- ・業界動向 Search.com
- ・国土交通省
- ・日本経済新聞
- ・運輸と経済 2011.8 財団法人 運輸調査局
- ・運輸と経済 2011.10 財団法人 運輸調査局
- ・交通関連統計資料集
- ・鉄道統計年報