

CSR報告書 2016

コーポレートレポート



● このレポートに関するお問い合わせ先
南海電気鉄道株式会社 環境推進部
(環境対策推進委員会 事務局)

〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
TEL: 06-6631-6300
FAX: 06-6632-6257
URL: <http://www.nankai.co.jp/>

南海電鉄グループでは、環境活動に今後更に積極的に取り組んでいくために、エコスローガンとマークを制定しています。自然環境や地域社会との共生を象徴するミドリノ葉を運転士と車両として擬人化し、お客さまといっしょに走りつづける姿をイメージしました。



企業理念

南海は英知と活力で未来をひらきます

社会への貢献

明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。

お客さま第一

快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最高のサービスを提供します。

未来への挑戦

たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。

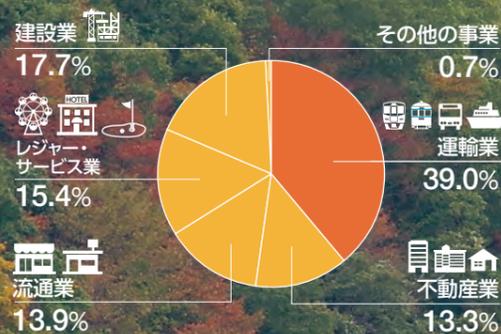
活力ある職場

一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

会社概要 2016年3月31日現在

社名 南海電気鉄道株式会社
 創業 1885年(明治18年)12月27日
 本社事務所 〒556-8503(個別番号)
 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
 U R L <http://www.nankai.co.jp/>
 資本金 729億8,365万円
 営業収益 94,395百万円(単体)
 219,065百万円(連結)
 株主数 50,988人
 従業員数 2,567人(単体) 8,853人(連結)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 688両

セグメント別営業収益構成比



※構成比は、セグメント間取引を含む営業収益に対する比率です。

編集方針

2014年版から、CSR情報に加えて事業概況と財務情報を掲載しています。CSR情報については、GRIガイドラインを参考にし、網羅的な報告を行っています。

対象期間: 2015年度(2015年4月1日~2016年3月31日)。ただし、一部対象期間外も含まれています。

対象組織: 南海電気鉄道株式会社。ただし、一部グループ会社の活動についても報告しています。

参考にしたガイドライン: 環境省「環境報告ガイドライン2012年版」、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」

運輸業



34社 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業

不動産業



5社 不動産賃貸業、不動産販売業

建設業



5社 建設業

流通業



11社 ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業

レジャー・サービス業



23社 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、ボートレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業、舞祭事業

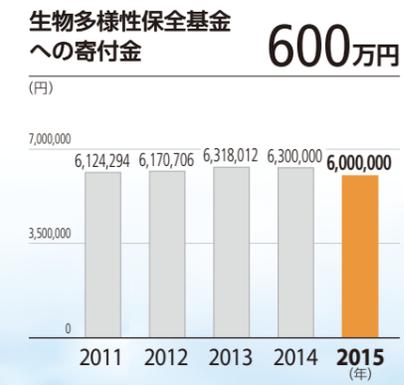
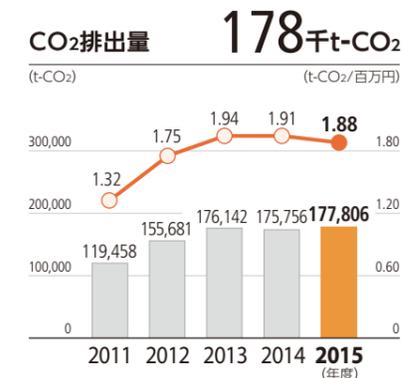
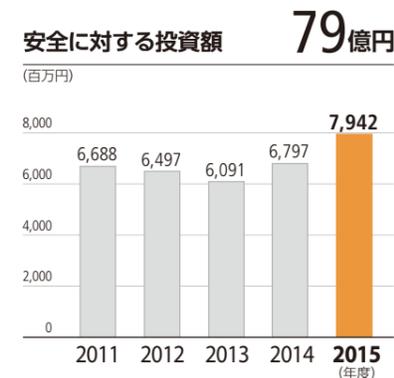
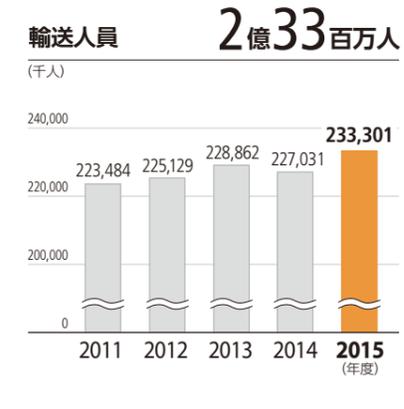
目次

プロフィール	1	CSRについて	19	連結財務諸表	61
財務・非財務ハイライト	3	■ 安全	20	主なCSR指標	65
社長メッセージ	5	■ 環境	34	会社情報	67
中期経営計画	11	■ お客さま	47	第三者意見/第三者意見を受けて	69
事業別の概況	13	■ 従業員	51		
		■ ガバナンス	53		

財務・非財務ハイライト

(連結)	(会計年度)	2011	2012	2013	2014	2015
営業収益 (百万円)		181,869	184,412	197,495	210,995	219,065
経常利益 (百万円)		11,067	15,474	16,899	22,001	27,110
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)		5,686	7,518	9,615	17,467	12,612
包括利益 (百万円)		9,776	10,207	10,644	25,190	7,394
純資産額 (百万円)		135,602	143,176	152,039	199,991	203,939
総資産額 (百万円)		789,591	781,589	781,671	909,547	894,621
1株当たり純資産額 (円)		254.67	268.60	285.16	337.32	343.47
1株当たり当期純利益金額 (円)		10.88	14.38	18.40	32.58	22.25
自己資本比率 (%)		16.9	18.0	19.1	21.0	21.8
自己資本利益率 (%)		4.4	5.5	6.6	10.3	6.5
株価収益率 (倍)		32.4	27.3	21.7	15.2	27.5
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)		37,764	37,332	27,459	43,013	43,212
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△20,228	△15,719	△17,675	△90,315	△ 29,030
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△16,162	△13,592	△19,779	51,503	△ 17,047
連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 (倍)		11.9	11.1	10.4	9.6	8.4

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費



財務・非財務ハイライト
社長メッセージ
中期経営計画
事業別の概況
CSRについて
連結財務諸表
主なCSR指標
会社情報
第三者意見



取締役社長兼CEO
あちきた てるひこ
遠北 光彦

インバウンド需要を活かすとともに 沿線価値の向上に邁進し 中期経営計画の目標達成をめざします。

はじめに

当社グループでは、2015年度から2017年度までの3か年を対象期間とする中期経営計画「深展133計画」を策定し、推進しています。本計画では、これまで築いてきた事業基盤を「さらに深耕し展げていく3年間」と位置付け、「泉北関連事業の強化」「関空・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」の3項目を基本方針（最重点項目）として、諸施策に取り組んでいます。

また、当社グループの普遍的な経営課題である「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」および「顧客志向の追求」をグループ経営方針として定め、これらを確実に実践することで、すべてのステークホルダーからの信頼に応えられるように努めてまいります。

2015年度の振り返りと2016年度の見通し

2015年度は、空港関連旅客輸送が好調に推移したことに加え、2014年度に泉北高速鉄道株式会社を当社の連結子会社としたこと等が寄与し、営業収益は2,190億65百万円（前期比3.8%増）となり、営業利益は323億18百万円（前期比14.9%増）、経常利益は271億10百万円（前期比23.2%増）を計上することができました。一方、親会社株主に帰属する当期純利益は、賃貸用不動産等の減損損失を特別損失として計上したことにより、126億12百万円（前期比27.8%減）となりました。

事業別の主な取り組みは、次のとおりです。

鉄道事業では、2015年春の高野山開創1200年記念大法会の執行にあわせて、特急「こうや」の特別仕様への改装や

インバウンド旅客を対象とした特別きっぷの発売等、高野山への参詣者輸送に注力したほか、映画「スター・ウォーズ／フォースの覚醒」とタイアップした特別仕様の特急「ラピート」を運行するなど、空港線の利用促進に努めました。また、大阪市内と泉北高速鉄道線沿線間の速達性の向上をはかるため特急「泉北ライナー」を新設しました。その結果2015年度の当社線の鉄道輸送人員は、前期比2.8%増となりました。

バス事業では、空港リムジンバス路線で、大阪市内向けの路線で国内の空港では初となる24時間アクセスを実現するなど、関西国際空港アクセスの利便性向上をはかりました。このほか、2016年3月1日から、インバウンド旅客向け観光周遊バス「大阪ワンダーループ」の運行業務を他の事業者と共同で受託しました。

不動産業では、パークスタワーをはじめとする沿線の各物件や東大阪および北大阪流通センター内各施設の稼働率の維持向上に努めました。また、2015年4月1日、泉北高速鉄道株式会社において、加工食品卸売団地を運営する株式会社大阪府食品流通センターの全株式を取得しました。さらに、

2015年度の業績と2016年度の見通し

	2015年度	2016年度(予想)
営業収益(百万円)	219,065	225,500
投資額(百万円)	29,685	56,100
連結有利子負債残高/ EBITDA※倍率(倍)	8.4	8.4

※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費



当社グループの分譲マンションブランド「ヴェリテ」シリーズの販売を展開いたしました。

流通業では、なんばCITYおよびなんばパークスにおいて「免税カウンター」を設置するとともに、なんばCITYではインバウンドのお客さま向けの店舗を出店しました。沿線では、泉北高速鉄道線泉ヶ丘駅前の商業施設や高野線堺東駅の駅ナカ商業施設のリニューアルを実施しました。

レジャー・サービス業では、遊園地のみさき公園でイルカをはじめ動物とのふれあいを目的とした体験型イベントに注力しました。

2016年度は、運輸業において関西国際空港の利用者増加に伴う運輸収入の増収を見込むほか、不動産業においてマンション販売の増加を見込むこと、また流通業において店舗新規開業による増収を見込んでおります。また、収益拡大に向けての主な投資としまして、難波での新南海会館ビル（仮称）建設工事をはじめ、泉ヶ丘駅前の再開発や和歌山市駅活性化計画により沿線価値の向上をはかってまいります。

中期経営計画「深展133計画」の達成に向けて

企業が成長し続けていくためには、事業環境の変化に柔軟にかつ着実に対応し、スピード感を持って行動に移していくことが重要であると考えています。そして、そのためのツールとして常にPDCAサイクルを活用しながら目標達成をはかっていきます。

以下に、中期経営計画に掲げた3つの基本方針の具体的な施策について説明いたします。

泉北関連事業の強化

泉北エリアにおける輸送サービスの利便性・快適性の向上策に引き続き取り組むとともに、泉ヶ丘駅および駅前商業施設のリニューアルを計画的に推進し、集客力の向上をはかります。さらに、東大阪および北大阪の流通センターでは、施設の再編・高度利用計画を策定・推進するなど、当社グループ内の物流事業の業容拡大をめざします。

関空・インバウンド事業の拡大

今後もインバウンド需要を確実に取り込むため、関空アクセスを中心に旅客需要に即した商品の拡充とインターネット直販強化に注力しています。同時に、駅施設・車両等における多言語対応等、ハード・ソフトの両面での環境整備をはかっています。このほか、大阪がインバウンドゲートシティとしての地位を確立できるよう、自治体等との連携による関西全体

の魅力向上と情報発信にも、率先して取り組んでいます。

また、2016年4月1日から関西国際空港の運営権が、当社も出資する民間事業者へ移管されたことを受けて、同空港関連収益基盤のさらなる拡大をはかっていきたいと考えています。

なんばエリアの求心力向上

国内外へのアクセスに優れたなんばターミナル直結の利便性を活かし、南海会館ビル建替計画を推進しています。2018年9月完成予定の新南海会館ビル（仮称）は、地上30階、地下2階建てで、最高水準のBCP（事業継続計画）に対応したビジネスセンター機能、インバウンドにも対応したツーリストサロンやメディカルセンターの設置、MICE*への対応等、多様なニーズに応える施設とし、なんばエリアのポテンシャル向上と新たな価値創造をめざしています。

このほか、なんばCITYおよびなんばパークスのリニューアルやエリア連携によるまちづくり活動の推進等を通じて、なんばエリアのさらなる魅力向上と競合エリアとの差別化に取り組んでまいります。

* MICE（マイス）：多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称

グループ経営方針に基づくCSRの推進

今日の企業が社会と共生しながら、持続的に発展・成長するためには、「企業の社会的責任（CSR）」という視点が欠

かせなくなっています。当社グループでは、グループ経営方針に掲げた「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4つを普遍的テーマとして、CSRに取り組んでいます。

安全・安心の徹底

鉄道事業を中核とする当社グループにとって、何より重要なCSRは、安全・安心の徹底です。当社グループでは、「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでおります。

鉄道の安全性向上をはかるためには、技術の継承をより確実なものとし、実践教育の充実をはかることが重要です。そこで鉄道営業本部の各部門では、新入社員、中堅社員、熟練社員に対して計画的に技術・技能の向上をはかるべく、教育・指導を行っています。

また、2015年も「事故復旧総合訓練」を実施し、負傷者の救出や避難誘導、脱線や断線箇所の復旧作業、関係部署への通報連絡等を含む訓練に取り組みました。こうした取り組みを通じ、安全意識の高揚をはかっています。

さらに、2015年度は、列車運行と車両・ホームにおける安全施策として、高野線への新型ATSの導入、なんば駅をはじめとする駅舎耐震補強等、設備の充実・更新等に約79億円投資しました。2016年度も引き続き、約85億円の設備投資を予定しています。

こうした取り組みの成果として、2015年度は、近畿運輸局から連続6期目の無事故表彰を受けることができました。

中期経営計画「深展133計画」基本方針

1 泉北関連事業の強化



グループ入りした泉北高速鉄道

2 関空・インバウンド事業の拡大



南海ツーリストサポートセンター（関西空港駅）

3 なんばエリアの求心力向上



新南海会館ビル（仮称）完成イメージ

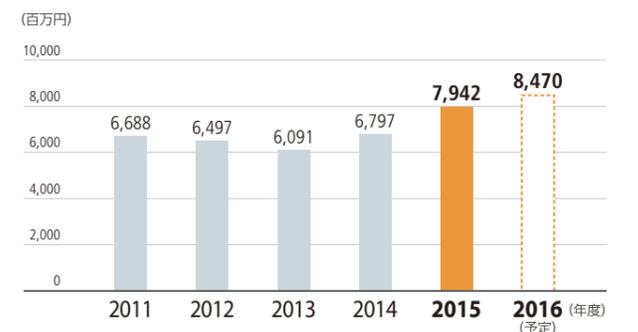
中期経営計画「深展133計画」
最終年度（2017年度）数値目標

連結営業利益：**300**億円

連結有利子負債残高／EBITDA*倍率：**8**倍台

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

安全に対する投資額の推移



地球温暖化防止に繋がる環境保全への取り組み

当社グループでは、「地球環境保全」を企業の使命の1つと認識し、環境理念を制定するとともに環境経営を推進しています。

推進体制としては、社内に各部門の取締役を構成員とする環境対策推進委員会を設置し、中期環境目標の決定や年間目標・実績管理等を実施しているほか、ISO 14001の認証継続に向けた環境マネジメントシステムを構築し、社長である私が統括責任者となっています。

当社グループの具体的な環境経営に係る数値目標としては、「中期環境目標」を設定し、PDCAサイクルの推進をはかっています。2011～2014年度の4年間では、グループ会社35社におけるCO₂排出量削減目標4%（対2010年度比）に対し、8.6%削減と目標を上回る削減率を達成しました。現在の「中期環境目標」でも、2015～2017年度の3年間で、グループ会社45社のCO₂排出量を3か年平均で3%（対2011～2014年度の4か年平均比）削減する目標を掲げ、取り組みを進めています。

また、奈良県十津川村の紀伊山地の一角に「なんかいの森」を約40年にわたり所有し、計画的に植林、枝打ち・間伐等を実施するとともに、従業員がボランティアで参加する森林保全活動も行っています。この「なんかいの森」では、2013年にオフセット・クレジットの認証を取得し、2015年度までに合計約1,000トンのCO₂をオフセットしました。

さらに、大阪府等、沿線自治体との協働による豊かなみどり・自然環境の保全にも取り組んでいます。

こうした取り組みの結果、2016年2月、当社は、EST普及推進委員会と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が主催する「第7回 EST交通環境大賞」で「環境大臣賞」を受賞しました。

今回の受賞を励みに、従業員の環境保全に対する意識をさらに向上させながら、今後もCO₂削減による地球温暖化防止や環境保全活動に、さらに力を入れて取り組んでまいります。

社会からの信頼に応えるための企業倫理の確立

当社グループの健全な発展と企業倫理確立のため、「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査およびコンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しています。また、「コンプライアンス委員会」を設置し、コンプライアンス経営推進に向けた諸施策を審議するとともに、万一、重大なコンプライアンス違反が発生した場合には、同委員会において、その是正や再発防止策についての提言を行う体制を整えています。

また当社は、監査役会設置会社であり、コーポレート・ガバナンスの機能強化が重要な経営課題であるとの認識の下、法令遵守はもとより、透明性の高い経営、公正かつ合理的な意思決定、そしてこれらの監督機能の強化に努めています。

さらに、2015年に東京証券取引所が制定したコーポレートガバナンス・コードの各原則を尊重し、コーポレート・ガバナンスについて不断の機能強化および検証を行いながら、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上をめざしてまいります。

「お客さま第一」の精神を追求

鉄道を中心に多様なサービスを提供する当社グループにとって、お客さまにご満足いただけるサービス追求は重要な課題と考えています。

鉄道輸送については、高野線および泉北高速鉄道線でダイヤ改正を実施し、ご利用いただくお客さまの利便性向上に取り組まれました。また、泉北高速鉄道線と一般乗合バスの接続を強化するなど、泉北エリアの交通利便性の向上に努めました。

近年増加するインバウンド旅客へ向けては、旅客案内の4か国語（日・英・中・韓）対応として、車内に液晶ディスプレイを装備した8300系新型車両20両を南海線に投入しました。また、各種企画きっぷのラインナップの充実にも取り組んでいます。さらに、なんばCITYおよびなんばパークスに「免税

カウンター」を設置するなど、インバウンドのお客さまのニーズに応えるサービスの充実をはかっています。

企業を取り巻く事業環境も変化していく中、当社グループでは、「スピード」と「成長」をキーワードとし、量的成長（収益拡大）と質的向上（財務健全性向上）を通して事業基盤を一層強固なものとし、中期経営計画「深展133計画」を着実に進めてまいり所存です。

ステークホルダーの皆さまにおかれましては、なお一層のご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2016年9月

取締役社長兼CEO 遠北 光彦



グループ経営方針

安全・安心の徹底

鉄道をはじめとしたすべての事業において安全・安心を徹底

環境重視

「地球環境保全」を使命として認識、事業において環境に配慮

コンプライアンスの徹底

法令遵守、自らの社会的責任を認識、公正で健全な企業活動

顧客志向の追求

地域に密着した企業として、お客さま目線での行動を徹底



第7回 EST交通環境大賞「環境大臣賞」を受賞



4か国語表記対応の液晶ディスプレイを備えた8300系新型車両

「深展133計画」

創業130周年を契機として、
これまで築いてきた経営基盤を
更に深耕し展げていく。

最終年度(2017年度)数値目標

	目標	(参考) 2015年度実績
連結営業利益	300億円	323億円
連結有利子負債残高/ EBITDA*倍率	8倍台	8.4倍

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費
最終年度(2017年度)数値目標を初年度で達成。
さらなる上積みを目指します。

当社グループをとりまく経営環境は、関西国際空港への就航便数やインバウンド旅客の増加等の明るい材料がある一方で、少子高齢化やこれに伴う市場規模の縮小等により競争が一段と激化するなど、今後も厳しい状況が続くものと予想されます。

こうした中、当社グループでは、量的成長(収益拡大)と質的向上(財務健全性向上)より、事業基盤を一層強固なものとするために、2015年度から2017年度までの3か年を対象とする中期経営計画「深展133計画」を策定し、推進しています。

基本方針

1. 泉北関連事業の強化

泉北高速鉄道株式会社の子会社化による効果を確実に実現させるために、当社グループ内での戦略的連携を強化し、泉北エリアにおける輸送サービスの利便性・快適性の向上をはかるとともに、事業の効率化に取り組んでいます。
また、人口の流出抑制と流入促進、集客力の向上など、泉北エリア全体の活性化をはかり、当社グループの収益向上に繋げていきます。
さらに、東大阪および北大阪の流通センターを核に、グループの物流事業の業容拡大を図ります。

2. 関空・インバウンド事業の拡大

関空アクセスを中心に旅客需要に即した商品の拡充とインターネット直販強化に注力するとともに、駅施設・車両等における多言語対応をはじめ、ハード・ソフトの両面で、より快適な利用環境の整備を加速させていきます。
また、自治体等との連携により関西全体の魅力向上と情報発信に努めることで、インバウンド旅客の来訪を促進し、収益機会の拡大をはかります。さらに、関西国際空港の運営権が当社も出資する民間事業者へ移管されたことを受け、同空港関連での収益基盤の拡大にも取り組んでいきます。

3. なんばエリアの求心力向上

最高水準の耐震ならびにBCP(事業継続計画)機能に加え、なんばターミナル直結という特長を備えた新南海会館ビル(仮称)への建替によって、インバウンド、MICE*、先進・予防医療等多様なニーズに応える、なんばエリアの新しい都市機能の核を生み出します。
また、「なんばCITY」および「なんばパークス」のリニューアルやエリア連携によるまちづくり活動の推進等を通じて、なんばエリアのさらなる魅力向上と競合エリアとの差別化に取り組んでまいります。
* MICE(マイス)：多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称

重点項目

1. 沿線エリアの魅力創造

多くのお客さまに沿線エリアを巡っていただく仕掛け作りや生活関連サービスの拡充、主要駅の機能強化などにより当社沿線エリアの魅力を創ります。

2. グループ経営基盤の強化

今後の成長分野に資金および人材を投入し次代の柱として育成する一方で、不採算事業の抜本対策を講じます。特にキャッシュフローを意識し、投資・収支計画の徹底を図っていきます。また、グループの成長をけん引する中核人材と新たな価値創造を担う多様な人材を、積極的に育成・活用します。

2015年度の主な成果

- 泉北高速鉄道と周辺エリアの路線バスでダイヤ改正を実施
- 泉ヶ丘駅および駅前商業施設のリニューアル計画を推進(2016年度順次オープン)
- 北大阪流通センターとの一体運用を見据え、同センターと隣接する株式会社大阪府食品流通センターの全株式を取得



特急「泉北ライナー」を新たに運行



北大阪流通センター

- 鉄道空港線旅客収入が対前年度比+22.7%の伸びを記録
- 空港リムジンバス路線・大阪駅前線のダイヤ改正で、大阪市内～関空間の24時間アクセスを実現
- 「フレイザーレジデンス南海大阪」がインバウンド旅客により好調



関西空港交通が運行する空港リムジンバス



フレイザーレジデンス南海大阪

- 2018年9月の完成を目指し、新南海会館ビル(仮称)の建設を推進
- 「なんばCITY本館」がリニューアルオープン
- 「なんばEKIKANプロジェクト」第3期エリアがオープン



建設が進む新南海会館ビル(仮称)

新南海会館ビル(仮称) 建築概要

階数	地上30階 地下2階
建物高さ	約148m
建築用途	オフィス、医療施設、ホール・カンファレンス、商業施設、金融施設 他
延床面積	約84,000m ²
竣工予定	2018年9月
総事業費	約440億円
想定収支	収益 約36億円 EBITDA 約28億円



「愛が、多すぎる」プロモーション



「南海100駅自慢」ポスター



加太さかな線プロジェクト

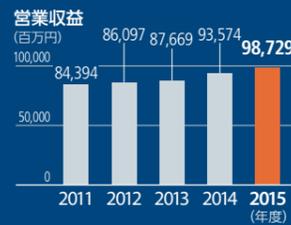
事業別の概況

※各セグメントの営業収益は、セグメント間取引を含んだ数値です。

運輸業



空港関連旅客輸送が好調に推移したことに加え、2014年7月に泉北高速鉄道株式会社を当社の連結子会社としたことが寄与し、輸送人員は前年度に比べ2.8%増の2億33百万人となりました。また、営業収益は前年度に比べ51億54百万円(5.5%)増の987億29百万円、営業利益は前年度比35億63百万円(27.5%)増の165億円となりました。



不動産業



宅地および戸建住宅販売、分譲マンション販売を含めた不動産業の営業収益は、前年度に比べ14億20百万円(4.4%)増の337億44百万円となり、営業利益は前年度に比べ3億95百万円(4.4%)増の93億79百万円となりました。



流通業



営業収益は前年度に比べ13億44百万円(4.0%)増の352億円となりましたが、なんばCITYのリニューアル関連費用を計上したこともあり、営業利益については前年度に比べ2億22百万円(6.6%)減の31億63百万円となりました。



レジャー・サービス業



ホテル・旅館業の「ホテル中の島」でインバウンド旅客の宿泊増加等の効果により、営業収益は前年度に比べて18億43百万円(5.0%)増の388億63百万円となりました。一方、営業利益については、ポートレー施設賃貸業で設備更新に伴う減価償却費が増加したこともあり、前年度比24百万円(1.3%)増の18億41百万円となりました。



建設業



営業収益は前年度に比べて57億16百万円(14.6%)増の448億30百万円となりました。営業利益についても、工事原価管理の徹底等による利益率の改善に努め、前年度に比べ8億64百万円(80.0%)増の19億46百万円となりました。



その他の事業

情報システムの開発・運用・保守や経理業務および各種事務の代行を行う南海マネジメントサービスなど社からなるその他の事業では、2015年度の営業収益は前年度に比べ1億13百万円(5.8%)減の18億25百万円となり、営業利益は前年度に比べ58百万円(32.3%)減の1億23百万円となりました。

事業別の概況(運輸業)

運輸業

地域に根差した利便性の高い公共交通サービスを提供しています。

運輸業は言うまでもなく当社グループのコアビジネスです。グループ企業34社が、鉄道、軌道、バス、海運、貨物輸送、車両整備等公共性の高い交通サービスや運送サービスを提供しています。安全・安心な輸送を提供することを最大の使命として日々取り組み、沿線地域や国内外のお客さまから信頼を獲得しています。

鉄道事業の概況

鉄道事業は、南海電鉄が、なんばから泉州・和歌山を結び南海本線と、世界遺産・高野山を結び高野線の2本の基幹路線を軸に、関西国際空港への重要なアクセスである空港線等各路線で、安全・快適な輸送サービスを提供しています。

また、2014年にグループ化した泉北高速鉄道株式会社の路線が、南海電鉄との共同駅である中百舌鳥駅を起点として泉北ニュータウンを縦走しています。

当期の注力事業

高野山開創1200年記念大法会に合わせて特急「こうや」を改装

高野山への参詣者輸送では、2015年春の高野山開創1200年記念大法会の執行により国内外からの注目が集まる好機を捉え、特急「こうや」の特別仕様への改装やインバウンド旅客を対象とした特別きっぷの発売等を実施しました。また、2016年NHK大河ドラマ「真田丸」の放送を契機に九度山町協力のもと「南海・真田赤備え列車」を運行するなど、真田幸村(信繁)塾居の地である九度山への旅客誘致に努めました。



特別仕様の特急「こうや」



真田赤備え列車

インバウンド旅客の増加に合わせ、4か国語表記可能な液晶ディスプレイを装備した8300系車両20両を導入

増加するインバウンド旅客のニーズに確実に応えるため、各種企画きっぷのラインナップの充実および販路の拡大並びに受入体制の整備に努めたほか、映画「スター・ウォーズ/フォースの覚醒」とタイアップした特別仕様の特急「ラピート」を運行するなど、空港線の利用促進に注力しました。

また、施設・車両面でも、旅客案内の4か国語(日・英・中・韓)対応を進めるため、車内に液晶ディスプレイを装備した8300系新型車両20両を南海線に投入したほか、なんば駅の列車行先案内表示装置の更新を進めました。



インバウンド旅客用乗車券チラシ



更新したなんば駅行先案内表示装置



8300系車両



4か国語表記に対応した8300系の液晶ディスプレイ



フェリー事業・軌道事業の概況

南海フェリーが和歌山港と徳島港間を結ぶフェリーを運航して、四国と近畿を結ぶ快適な海上アクセスを提供しています。また、軌道事業では、阪堺電気軌道が阪堺線と上町線の2路線を運行し、地域の足として親しまれています。



南海フェリー

当期の注力事業

「海の遍路道」キャンペーンを自治体と共同で展開

海運業では、和歌山・徳島航路を高野山と四国霊場とを結ぶ「海の遍路道」と銘打ち、自治体と共同でキャンペーンを展開するなど、旅客需要の喚起に注力しました。



「海の遍路道」ポスター

バス事業の概況

南海バスをはじめ、和歌山バス、南海りんかんバス、御坊南海バス、熊野交通、徳島バスなどが地域に根差した路線を運行しています。さらに、関西空港交通をはじめとする各社が、関西国際空港と主要都市を結ぶリムジンバス事業を展開しています。

泉北エリアでダイヤ改正を実施

一般乗合バス路線では、泉北エリアの交通利便性を向上させるため、泉北高速鉄道線と同日にダイヤ改正を実施し、同線との接続を強化するなど、旅客需要に即した輸送体制の整備に努めました。また、2015年4月1日には、交通系ICカードサービスの利用範囲を拡大し、旅客の利便性向上をはかりました。

このほか、高野山開創1200年記念大法会期間中は、山内の参詣者輸送に注力しました。



大阪ワンダー LOOP

南海本線堺駅と高野線堺東駅を結ぶ「堺シャトルバス」に新型車両を導入

当期の注力事業

関空～大阪市内の24時間アクセスを実現

空港リムジンバス路線では、2015年7月1日、大阪駅前線のダイヤ改正を実施し、大阪市内へ向けて国内の空港では初となる24時間アクセスを実現し、関西国際空港アクセスの利便性向上をはかりました。

また、2016年3月1日から、インバウンド旅客向け観光周遊バス「大阪ワンダー LOOP」の運行業務を他の事業者と共同で受託いたしました。



空港リムジンバス深夜便

不動産業

社有地の活用や沿線の活性化に貢献し総合的な街づくりを推進しています。

当社グループでは南海沿線を中心に、商業やオフィスビルをはじめとする不動産賃貸業や、大規模宅地開発やマンション販売などの不動産販売業を幅広く展開しています。沿線価値を向上させるとともに、沿線のお客さまのより豊かな生活環境づくりに貢献しています。

事業の概況

不動産賃貸業では、なんばを中心とする沿線・主要ターミナルを軸に、社有地を有効活用した土地・建物・高架下施設の賃貸事業を進めており、商業・オフィスビルのほか、賃貸マンション・駐車場などを展開しています。

不動産販売業では、沿線を中心に宅地・戸建住宅・マンションの販売事業を展開するとともに、総合不動産会社である南海不動産においては、土地活用からリフォームまで、住宅と土地に関する事業を幅広く手掛けています。

賃貸事業の収益力拡大

パークスタワーをはじめとする沿線の各物件や東大阪および北大阪流通センター内各施設の稼働率の維持向上に努めましたほか、インターナショナル・サービスアパートメント「フレイザーレジデンス南海大阪」において、インバウンド旅客の増加を背景に収益の拡大に努めました。

また、2015年4月1日には、泉北高速鉄道株式会社が、同社の北大阪流通センターに隣接して加工食品卸売団地を運営する株式会社大阪府食品流通センターの全株式を取得しました。



フレイザーレジデンス南海大阪



大阪府食品流通センター

当期の注力事業

分譲マンション「ヴェリテ」シリーズを展開中

「南海林間田園都市 彩の台」や「南海くまどり・つばさ丘」等で宅地および戸建住宅の分譲を進めました。また、当社沿線では堺七道および河内長野、沿線外では大阪府東大阪市(近鉄奈良線若江岩田駅)、京都市山科区(京都市交通局東西線東野駅)および京都府向日市(阪急京都線洛西口駅)で、当社グループの分譲マンションブランド「ヴェリテ」シリーズを展開しました。



ヴェリテ河内長野

流通業

沿線の魅力アップで集客力を強化する多彩な商業施設を展開しています。

グループ11社が、当社沿線を中心に高感度なショッピングセンター、コンビニエンスストア、飲食店、物販店などの各種店舗を幅広く展開しています。駅前への賑わいには欠かせない、魅力あふれる店舗展開で、沿線の街の活性化に貢献しています。

事業の概況

大阪の都心・なんばで展開している、「なんばCITY」や「なんばパークス」をはじめとする各種商業施設の収益力向上に取り組んでいます。

また、「ショップ南海」など駅構内の物販店でのノウハウを生かし、駅ビジネス事業の沿線外展開にも取り組んでいます。

当期の注力事業

なんばCITY・なんばパークスで、インバウンド旅客のニーズに応える商品・サービスを強化

2015年春にリニューアルしたなんばパークスの販売促進に努めたほか、なんばCITYおよびなんばパークスに「免税カウンター」を設置するとともに、なんばCITY本館地下2階フロアに「日本ならでは」や「メイドインジャパン」の商品をそろえた店舗を誘致するなど、インバウンド旅客のニーズに応える商品・サービスの充実をはかりました。



免税カウンター



インバウンド旅客向け店舗コーナー

泉ヶ丘駅前施設をリニューアルしファミリー層向けの魅力・集客力を強化

泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前にある「ショップタウン泉ヶ丘(駅南)(新名称 泉ヶ丘ひろば専門店街)」では、2015年10月29日、リニューアル計画の第1期として、ファミリー層向けの新規店舗を開業させるとともに、施設内の「ちびっこ広場」を開放感ある交流スペースとして改装し、駅前地区の魅力・集客力の向上をはかりました。また、南海本線堺駅前の「プラットプラット」では、近隣への競合施設の進出に備えたリニューアルを実施し、競争力の強化に努めました。

このほか、駅ビジネス事業では、高野線堺東駅の駅ナカ商業施設をリニューアルし、駅利用者の利便性向上と駅の賑わい創出をはかりました。



ショップタウン泉ヶ丘「ちびっこ広場」



駅ナカ商業施設をリニューアルした南海堺東ビル

泉ヶ丘駅前の様子
手前がショップタウン泉ヶ丘、奥はパンプジョ

レジャー・サービス業

暮らしにゆとりと潤いを与えるサービスを提供しています。

グループ23社が、遊園地や旅行業、ホテル・旅館、ボートレース施設賃貸、ビル管理メンテナンスなど、お客さまの暮らしに潤いを与えるさまざまな事業を、沿線の内外で展開しています。

事業の概況

各社が特徴ある事業領域を持ち、各事業の集客力アップと活性化を図っています。近年では特に、旅行業、ホテル・旅館業を中心に、インバウンド需要の取り込みに注力しています。

当期の注力事業

「ホテル中の島」のインバウンド旅客が大幅増

遊園事業では、みさき公園でイルカをはじめ動物とのふれあいを目的とした体験型イベントに注力しました。また、幼児や小学生に人気の催物の開催や大型アスレチック遊具の新設等、ファミリー層を中心にお客さまの誘致に努めました。

旅行業では、高野山への募集型企画旅行商品のほか、インバウンド旅客向けのメディカルツーリズム商品の販売に注力しました。



ホテル中の島

ホテル・旅館業では、「ホテル中の島」が海外のメディアや旅行代理店を通じた情報発信を強化し、インバウンド旅客の宿泊を大幅に増加させました。

ビル管理メンテナンス業では、関西国際空港旅客ターミナルビルをはじめとする既存管理物件で、提供サービスの品質維持・向上をはかるとともに、商業施設・ホテル・医療機関・公共施設等の新規管理物件の受託と設備工事の受注に努めました。

建設業

鉄道関連以外にも幅広い案件を手がけています。

当社の鉄道関連工事や、日本万国博覧会、関西国際空港等さまざまな建設工事の経験を積んだ南海辰村建設を筆頭に、グループ5社が建設業に取り組んでいます。

事業の概況

さまざまな建設工事を通じて積み重ねた豊富な経験・ノウハウを活かし、土木・建築・電気など、建設工事全般を手がける総合建設業を営んでいます。近年は、建物の外側を断熱材で包み込む「外断熱工法」の普及促進に力を注いでおり、同工法を駆使したマンションなどの建設工事を数多く取り扱っています。

当期の注力事業

医療福祉施設等の受注活動に注力

民間住宅工事のほか、医療福祉施設等の民間非住宅分野や首都圏での土木工事等の受注活動に注力しました。

また、浜寺公園駅舎の改装に着手し、仮駅舎への切り替えを行いました。



CSRについて

当社グループでは、グループ経営方針に掲げた「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4つを普遍的テーマとして、CSRに取り組んでいます。すべてのステークホルダーの声に耳を傾け、その関係性を重視し、期待に応えるために企業理念を徹底して実践します。

各ステークホルダーとの関係における(主な取り組み)および(対話の機会)は下記の通りです。

ステークホルダーとの関係



安全 (安全報告書)

ここでは鉄道事業法第十九条の四の規定に基づいて、2015年度の輸送の安全のために講じた措置や安全への取り組みを安全報告書として公表します。

事故復旧総合訓練



安全統括管理者のごあいさつ

平素は当社をご利用いただきまして誠にありがとうございます。当社では安全最優先を原則として「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでおります。2015年度終了時に、安全管理体制が有効に機能している成果として、近畿運輸局から連続6期目の無事故表彰を受賞いたしました。しかし、一歩間違えれば事故に繋がる、小さなトラブルが起こっているのも事実であります。原因の中には、必要な確認や手順を省略したこと起因するものもあり、基本動作の励行と安全意識が根付いた職場風土の構築が不可欠と考えています。当社では、ヒューマンエラーを未然に防止するハード対策や、老朽化した施設・車両の更新は、スピード感を持って計画的に進捗しているほか、事故・災害といった異常事態に対して、的確に対応できる人材育成にも取り組んでおります。引き続き本社、現業部門が一体となり問題の早期発見を図り、お客さまに信頼される鉄道を目指してまいります。



安全統括管理者
専務取締役 鉄道営業本部長
金森 哲朗

安全方針と管理体制

安全方針

当社では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼に応え、お客さまへの最良のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでいます。

2006年10月に「安全方針」を制定し、安全第一の意識で事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2015年には安全方針を記載したカードを全社員に配布し、全社的な安全意識の醸成に努めています。

安全方針

1. 安全最優先を原則とし、協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に考え行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、不断の改善に努めます。

2006年10月1日制定、2009年6月26日改正

安全方針と管理体制

安全管理体制

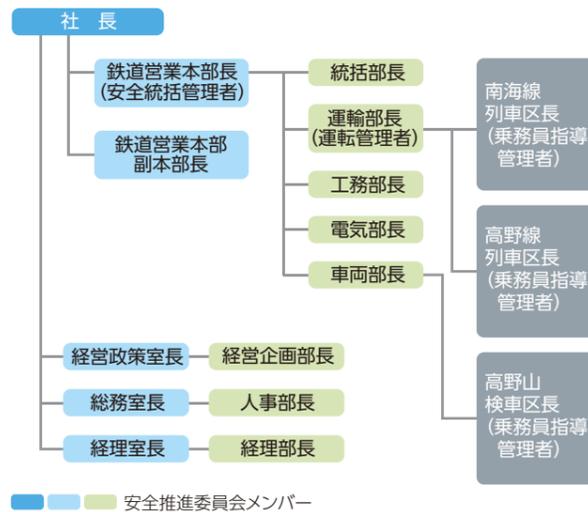
2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参加しています。

安全管理体制は、社長を最高責任者として、安全統括管理者には鉄道営業本部長を、運転管理者に運輸部長をそれぞれ選任したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した組織体制を構築しています。

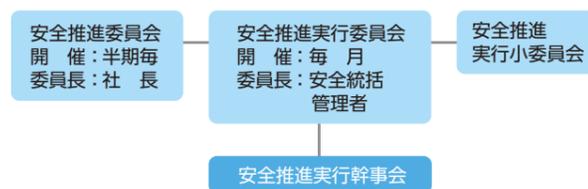


安全推進委員会

組織体制



委員会組織



主な管理者の役割

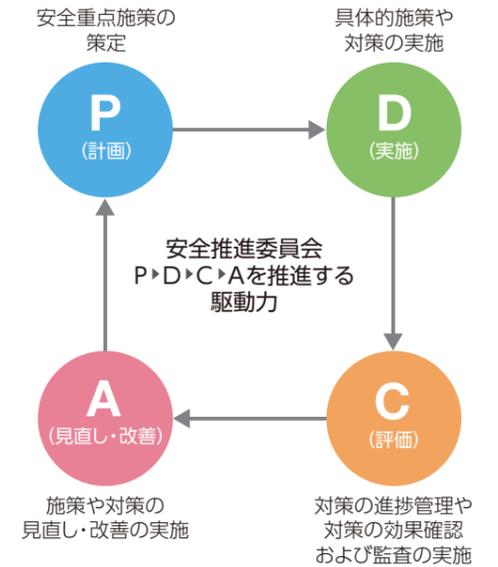
役職	役割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
鉄道営業本部長 (安全統括管理者)	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運輸部長 (運転管理者)	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行および乗務員の資質の保持その他運転に関する事項を統括する。
列車区長 (乗務員指導管理者)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
工務部長	安全統括管理者の指揮の下、工務関係施設および連続立体化工事等に関する事項を統括する。
電気部長	安全統括管理者の指揮の下、電気関係施設に関する事項を統括する。
車両部長	安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項および鋼索鉄道の乗務員の管理に関する事項を統括する。
統括部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資計画、経費計画および要員計画を統括する。また、安全に関する監査を実施する。
経営企画部長	輸送の安全の確保に必要な設備投資に関する事項を統括する。
経理部長	輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。
人事部長	輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。

安全管理方法

社長を委員長とした「安全推進委員会」は半期に1回、安全統括管理者を委員長とした「安全推進実行委員会」は毎月1回の会議を開催し、安全最優先のもとに情報の共有化を図っています。

そこでは安全重点施策の策定、具体的施策の実施、進捗の管理、安全内部監査、取り組み状況の見直しの実施を繰り返す安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しと改善を継続して実施しています。

また、PDCAサイクルのACT部分の取り組みに該当する「マネジメントレビュー」を実施しています。これは経営トップである社長が主体的に関与して、年1回全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り総括して、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて見直し・改善を行う活動です。これによって、安全内部監査の実施・運用状況のチェックの結果、明らかとなった安全管理体制上の課題や問題点等について、必要な見直し・改善を行い、次年度の安全管理の取り組み計画に反映しています。



運輸安全マネジメント評価

2014年9月、第6回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、構築された安全管理体制について鉄道事業者の経営トップや安全統括管理者、運転管理者等の経営管理部門の者にヒアリングを行うとともに、それに関連する資料を確認するものです。なお、2015年度については「評価実施間隔延長措置」により、書面による「安全管理の取り組み状況」を国土交通省に中間報告しました。

運輸安全マネジメント評価 (2014年9月)



安全方針と管理体制

従業員とのコミュニケーション

社長巡視

社長は適時、鉄道の安全を支える現業職場を巡視し、職場の取り組み状況を確認するとともに、社員との輸送の安全確保に関する意見交換を実施しています。

2015年度はサービスレベルの向上、美化活動の充実等を行動目標に各種施策に取り組んだ、お客さま第一強化期間等の運動期間中に4回、現業職場を巡視し、安全管理状況の確認を行いました。

安全ミーティング

安全統括管理者および運転管理者と現業部門、業務委託会社との双方向のコミュニケーションを図る目的で、安全ミーティングを開催しています。

2015年度は現業職場を会場として計8回開催しました。

安全意識調査

安全に対する意識および安全管理体制に対する理解度を定量的に評価するために、2014年度に安全意識調査を実施しました。

鉄道営業本部の安全管理体制の構成員と、一部の業務委託会社の社員を対象に実施し、調査結果を分析、考察し、その内容を安全確保に関する各種施策に反映させることで、安全意識を高め、安全管理体制をより強固なものにしています。



三日市町駅列車扱い室への社長巡視



安全ミーティング

2016年度の安全重点施策

2015年度の安全管理体制について安全重点施策の進捗、安全内部監査の結果等を踏まえてマネジメントレビューを実施し、今年度の安全重点施策として次の4項目を定めて取り組んでいます。

2016年度の安全重点施策

- 安全方針の更なる浸透
- 現業・本社一体となった問題点の早期把握による事故防止
- 事故・災害等の対応力・保安レベルの向上
- 施設・設備の老朽化に起因する事故の減少

お客さまの安全のために

2015年度の安全重点施策

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、達成すべき目標への取り組みである安全重点施策として、2015年度は次の8項目を定めて取り組みました。

2015年度の安全重点施策

- 安全意識調査の分析結果に基づく、安全方針の理解と実践、確認行動の徹底、およびコミュニケーションの改善
- ルールやマニュアルの教育と各職場の作業手順の実態把握と改善
- 事故・ヒヤリハット情報の収集方法の工夫と、本部内での共有化に向けた取り組みの実施
- 安全管理体制の強化
- 異常時対応力と保安レベルの向上、および現地バックアップ体制の強化
- 老朽インフラの長寿命化と更新計画の策定
- 技術基準省令改正対応工事および耐震補強工事の推進
- 駅および踏切道の安全対策の推進

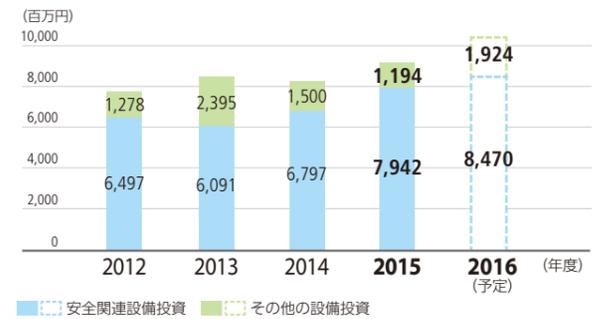
安全への投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2015年度は設備の充実・更新等に約79億円投資しました。

これは今後発生することが予測される大規模地震に備えて、鉄道施設の被害の未然防止や拡大防止のために行う、駅や高架橋柱の耐震工事や、扉事故防止並びにホーム上の安全確保のための施策を推進するものです。

2016年度も引き続き列車運行と車両・ホームの安全施策について計画、実施を進めるため、約85億円の設備投資を予定しています。

安全に対する投資額



2015年度の実施設備投資

- 高野線への新型ATS、運転状況記録装置、デッドマン装置の導入
- 駅舎耐震補強(なんば駅、新今宮駅、住ノ江駅、春木駅、初芝駅)
- 高架橋柱の耐震補強
- 8300系車両の新造(20両)
- 内方線付き点字タイルの設置
- ワンマン列車の扉事故防止対策

連続立体交差事業

関係自治体と積極的に協議を行い、南海本線(堺市内・高石市内)および高師浜線(高石市内)の連続立体交差事業を推進することで踏切を廃止し、運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指します。



南海本線(高石市内)連続立体交差事業 工事進捗状況



南海本線(堺市内)連続立体交差事業 工事進捗状況・浜寺公園駅仮駅舎

お客さまの安全のために

踏切の安全対策



全方向^{せんこう}閃光灯 ①
 警報灯の視認性向上を図るとともにLED化も順次進めています。



踏切支障報知装置 ②
 踏切に設置した非常ボタンを扱うことで列車を停止させる信号を表示させる装置です。



踏切障害物検知装置 ③
 踏切上を支障している自動車を検知し、自動的に列車を停止させる信号を表示させる装置です。



車両の安全対策

車内非常通報装置

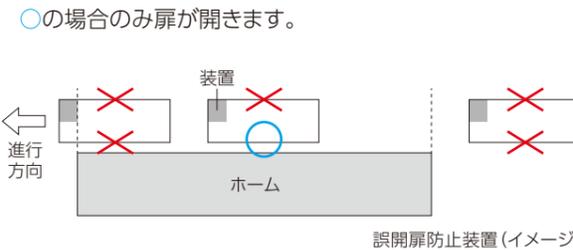
お客さまが非常時にボタンを押すことで車内から乗務員に異常を知らせる装置です。SOSのステッカーが目印です。



非常通報ボタン
 (フタを開けるとボタンがあります。)

ワンマン列車の誤開扉防止装置

ワンマン列車の運転士が誤ってホームの無い側の扉を操作しても、扉が開かないようにするための装置を導入しました。列車がホームに掛かっていない場合も扉は開きません。



○の場合のみ扉が開きます。

誤開扉防止装置 (イメージ)

転落防止放送装置

先頭車同士の連結部での転落防止措置として、一部車両に転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているときに連結部であることを音声で知らせます。



転落防止放送装置

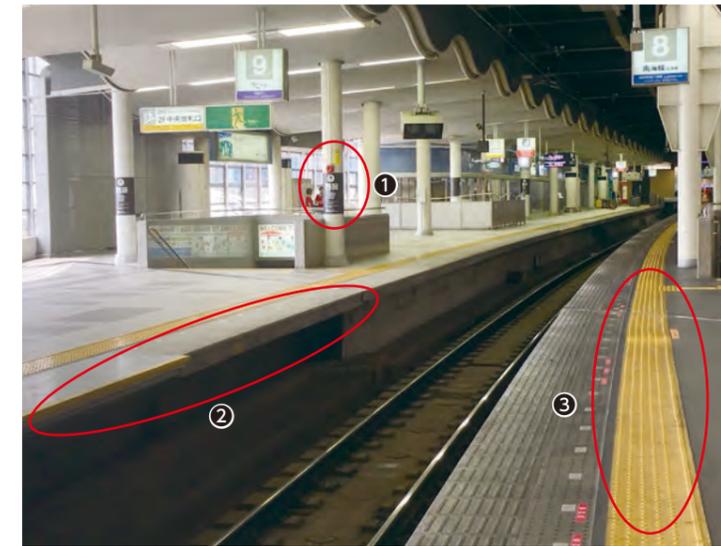
非常はしご

列車が駅と駅の間で停車するなどの異常時に、お客さまが安全に車両から降車いただくための設備です。



非常はしご

ホームの安全対策



ホーム非常通報装置 ①
 非常通報ボタンを押すことで、乗務員や駅係員に異常が発生したことを知らせる装置です。



櫛状ゴム ②
 車両とホームの隙間を縮め、お客さまが転落をするのを防ぐ設備です。



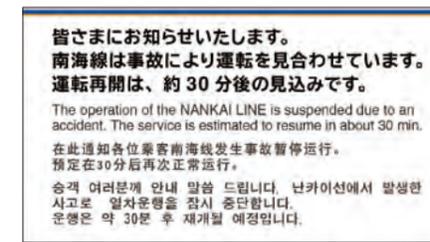
内方線付き点字タイル ③
 視覚に障がいをお持ちのお客さまにホーム内側か線路側かをお知らせする設備です。



お客さまへの情報提供の強化

車内案内表示器

一部車両に車内案内表示器を設置し、ダイヤ乱れの際等にお客さまに情報提供を行っています。日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



異常時のお知らせ
 (イメージ)

改札口案内モニター

案内情報を表示するモニターを改札口付近に設置し、列車が遅れが発生した時は運行状況を表示し、お客さまに情報提供を行っています。車内案内表示器同様、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



異常時のお知らせ
 (イメージ)

その他の安全対策

乗務員のアルコールチェック

アルコール検知器を導入し、運転士と車掌の全員を対象に出勤時の呼気中アルコール濃度を測定しています。濃度が基準値を上回った場合には、就業させません。



乗務員のアルコールチェック風景

お客さまの安全のために

防災・減災の取り組み

駅・高架橋柱の耐震補強

南海トラフ巨大地震等の今後発生が予測される大規模地震に備えて、鉄道駅や高架橋柱の耐震補強並びに橋梁の落橋防止対策を計画的に実施しています。

緊急地震速報システム

緊急地震速報システムは、震度5弱以上の地震波が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。

津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図の掲出

沿線地域における津波浸水予想区域を冊子にまとめ、関係職場に配付するとともに、避難対象地区(浸水エリア)の駅には津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図を掲出しています。

津波避難用看板

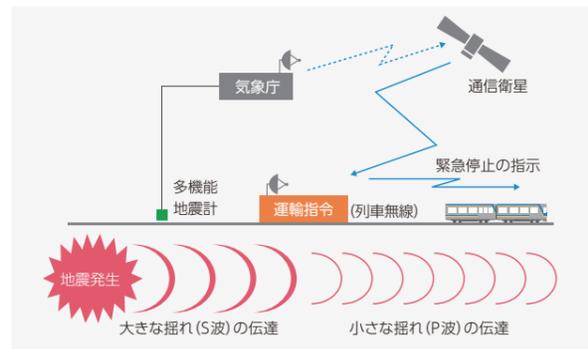
大阪府、和歌山県が公表している津波浸水エリアに対して津波避難用看板を設置しています。その区間の始端および終端を表示するほか、駅間で列車が停車した場合の避難誘導方向の表示を行い、津波発生時にお客さまを安全な場所へ誘導します。



高架橋柱の耐震補強(柱に鋼板を巻き補強)



なんば駅における耐震補強



緊急地震速報システム



津波浸水エリア(始端)看板



津波浸水エリア(終端)看板



出口誘導看板



避難誘導看板



職場や乗務員に配付している津波ハザードマップ



避難経路図の掲示

防災システム

雨量、風速、地震等気象情報や河川水位等の線路支障情報を集約把握する防災システムを導入しています。

狭い範囲での大雨に備えての雨量計の配置の細分化や、地震や風速の警報装置が規制値に達した時に橋梁に列車を進入させない等のシステムの改善を行いながら運用しています。

また、局地的な大雨等に起因した事故を未然に防止するため、気象情報提供会社から提供される気象情報を活用しています。

落石警報装置

落石の予想される区間において検知線を敷設し、落石で断線した場合に列車を停止させるための信号を表示する装置です。

架道橋衝撃警報装置

架道橋衝撃警報装置とは、衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を敷設し、自動車が防護柵に衝突し線路に支障をきたす可能性がある場合に列車を停止させるための信号を表示する装置です。

自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部等に検知線を敷設し、自動車が道路から線路に侵入し支障をきたした時、列車を停止させるための信号を表示する装置です。

鉄道構造物の災害に備えて

橋梁やトンネル等、すべての鉄道構造物は省令等に従って2年ごとの定期検査を実施しています。その結果に基づき、さらに詳細な検査や随時適切な補修等の対策を行うことで、安全を確保しています。

例えば、南海本線の紀ノ川橋梁は特に長大な橋梁であるため、専門機関における健全度調査や、計測機器等を使用した橋桁と橋脚の健全度調査を実施しており、安心してご乗車いただけることを確認しています。重ねて、地震対策として落橋防止対策工事を実施しています。

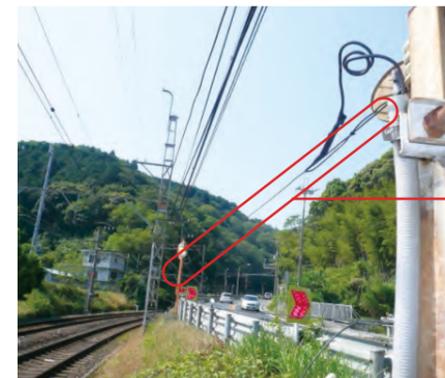


落石警報装置の検知線

落石警報装置



桁下有効高表示と防護柵



自動車転落警報装置の検知線

自動車転落警報装置の検知線



南海本線・紀ノ川橋梁(紀ノ川~和歌山市間)

お客さまの安全のために

安全教育の実施

鉄道事業において、日々安全な運行を行うために多くの係員が昼夜を問わずさまざまな業務を行っています。社員一人ひとりの知識と経験がより安全に活かされるよう取り組んでいかなければなりません。安全性の向上を図るため、技術の継承をより確実なものとするためには実践教育の充実を図ることが重要と考えています。そのため各部において、新入社員・中堅社員・熟練社員に対して、計画的に知識・技能の向上を図るべく教育・指導を行っています。

駅係員・乗務員教育

当社では鉄道研修センター^{*1}という専門の教育施設で、駅に配属される係員の新人社員教育をはじめ、乗務員(運転士、車掌)、助役に対して教育を実施しています。CAI^{*2}や実物の模型、鉄道運転シミュレータを活用した教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

特に乗務員については、鉄道研修センターでの養成教育だけでなく、職場で定例的に実施する業務教育、特別教育等を実施し、安全に対する意識の一層の向上を図り、お客さまの信頼に応えるよう努めています。

- ^{*1} 鉄道研修センター：昨今における鉄道係員教育の必要性および重要性の高まりを踏まえ、2009年6月、「運輸教習所」の機能を強化し、鉄道営業本部内の研修体制を充実させるため「運輸教習所」を「鉄道研修センター」に改称しました。
- ^{*2} CAI: Computer Assisted Instruction (コンピュータを利用した指導教育)

事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

過去に社内外で発生した悲惨な事故の体験や苦い経験を引き継いでいくために事故パネルを作成しています。

当社では「過去から学ぼう」と題して事故パネルを掲示し、二度と同じ過ちを繰り返さないための教訓として、教育・研修時に活用しています。

技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去の事例分析を行い、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。一つの例として電気部では2015年11月に電車線吊り碍子、ドロップ装置等の取替作業について当社の「電気研修所」内にある教育・訓練施設を利用して実際の作業に即した手続きに従って技能訓練演習を行いました。



研修風景



ビジュアル教材を用いた研修風景



鉄道運転シミュレータの活用



事故パネルを用いた研修



電気研修所での教育・訓練

事故・災害に備えて

大規模災害の被害を回避するためには、鉄道事業者や地元自治体等の外部機関と連携した、街ぐるみ、沿線ぐるみでの対応が必要不可欠です。当社ではそのような災害を想定し、外部機関と連携した訓練を実施しています。

空港線でJR西日本と異常時訓練

2015年7月3日の深夜から4日未明にかけて、空港線の橋梁異常時対応訓練をJR西日本と共同で実施しました。「JR・南海関西空港駅着発番線変更訓練」と「津波避難誘導訓練」の2部構成で、前者はJR西日本の列車が南海ホームに、南海の列車がJRホームにそれぞれ入線する訓練であり、また、後者は地震のため関西国際空港連絡橋上に列車が停止し、乗客を徒歩でりんくうタウン駅まで避難誘導するという訓練でした。車両に搭載している非常はしごを活用してお客さまに降車していただく等、一連の訓練を通して異常時対応能力の向上に努めました。

和歌山市役所と連携した津波避難訓練

2015年11月1日、和歌山市の防災訓練に参加し、和歌山港線での津波避難訓練を実施しました。今回の訓練想定は「紀伊半島沖を震源とする地震が発生し、和歌山市で震度6弱を観測、大津波警報が発表された。」というものでした。お客さま役として当社社員や和歌山市職員も参加しました。乗務員は、地震発生時の処置の後、和歌山市1号踏切道手前で停車した列車から非常はしごを使ってお客さまに降車していただき、駆けつけた駅係員とともに津波浸水想定エリア外である雄湊小学校まで約600mを避難誘導しました。

事故復旧総合訓練

2015年9月15日「事故復旧総合訓練」を千代田工場で実施しました。「クレーン車が走行中の車両に衝突する」という設定としました。

今回は、訓練参加者に詳細な訓練の流れを事前に知らせなかったため、例年以上の緊張感が満ちるなか、参加者は随時発表される事態に臨機応変に対応しました。



お客さまの誘導



りんくうタウン駅への避難誘導



連絡橋上で停止した南海とJR西日本の列車



非常はしごを使って車外へ避難



避難所までの誘導



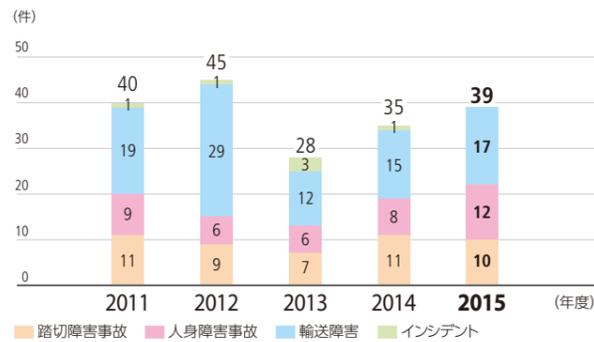
損傷した施設等の補修・交換

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

最近5年間の発生状況

国土交通省へ報告することが定められている鉄道運転事故等の最近5年間の発生状況は、次の通りです。

5年間の事故の件数



〈参考〉鉄道運転事故等の分類

鉄道運転事故	重大事故	列車衝突事故	列車が他の列車もしくは車両と衝突、または接触した事故
		列車脱線事故	列車が脱線した事故
		列車火災事故	列車に火災が生じた事故
	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両等と衝突、または接触した事故	
	人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)	
輸送障害		鉄道運転事故以外で列車に遅れ(30分以上)が発生した事態	
インシデント		事故には至っていないが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態	

2015年度の発生状況

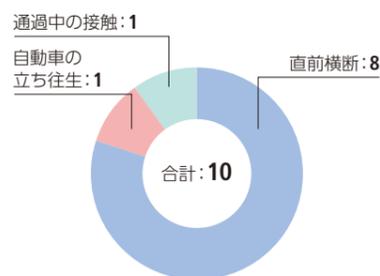
重大事故

2015年度は発生していません(最近5年間はありません)

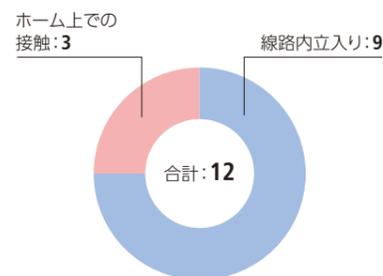
インシデント

2015年度は発生していません。

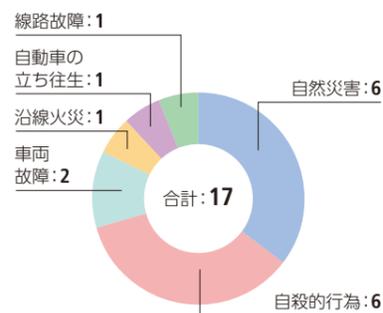
踏切障害事故



人身障害事故



輸送障害



行政指導等

2015年7月28日から31日の4日間にわたり、近畿運輸局の保安監査を受けました。その結果、当社への改善指示事項はありませんでした。

Topics ▶ お客さま・沿線のみならずとともに

お客さまへのお願い

安全確保や定時運転のためにも、皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

踏切では

- いったん止まって左右の安全を確認してから渡りましょう。
- 万が一閉じ込められたときは、遮断かんを押し上げて踏切外へ脱出してください。
- 踏切の警報が鳴動し、遮断機が降りても人や自転車、自動車が取り残されているのを見かけたときは、非常ボタンを押してください。



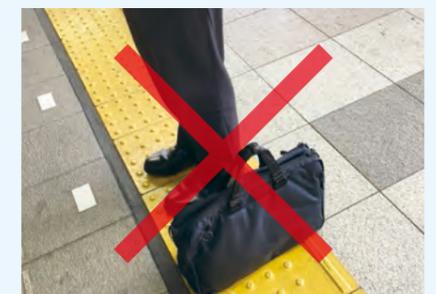
踏切の非常ボタン



ホームの非常通報ボタン

ホームでは

- 駆け込み乗車は危険です。また、列車の遅れの原因ともなりますので、おやめください。
- 線路に転落した方等異常を発見したときは、ホームに設置している非常通報ボタンを押してください。



- 黄色の点字タイルは、目の不自由な方の大切な道しるべです。立ち止まったり、また手荷物を置かないでください。
- 携帯電話やゲーム機等を使用しながらの移動は、ホームからの転落事故や電車との接触事故の原因となります。大変危険ですので、おやめください。



- 電車が到着・発車する際に、黄色の点字タイルの内側までお下がりにください。
- お客さまの安全を確認できるまで、電車は発車いたしません。安全確認が出来ない場合は、放送・声かけ・手笛により注意喚起を行います。

車内では

- 戸袋に手やかばんが引き込まれないようご注意ください。特にお子さま連れのお客さまは到着の際、扉から手を離していただきますようお願いいたします。
- 非常事態が発生したときは、非常通報ボタンを押すか、ただちに乗務員にお知らせください。



Topics お客様・沿線のみならずとともに

地域社会と協力した取り組み

これからも地域社会と一体となって、皆さまの安全を守り続けていきます。

踏切事故防止
キャンペーン



踏切事故の防止を図るために毎年実施しています。近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、踏切を通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

わくわく
電車らんど



みさき公園内のこの施設では、実際に使用していた車両による車掌体験や運転シミュレータによる運転士体験等、お子さまに人気の鉄道の仕事について楽しく遊びながら「学ぶ」「体験する」空間を提供しています。

子ども
110番の駅



お子さまを危険から守る、より安全な地域づくりに貢献するために「子ども110番の駅」ステッカーとポスターを18駅に掲出しています。万一、駅にお子さまが助けを求めてきた場合には速やかに保護し、110番通報を行う等の対応をとります。

安全・安心
出前教室



沿線にある学校等への訪問・講演を行っています。利用マナーの啓発と、安全に関する知識を深めていただき、当社に親しみを感じていただくファンづくりに努めています。

お客様の声からの改善事例

お客様の声にお応えし、継続的に安全性の向上に努めてまいります。



踏切で

沿線自治体のご要望にお応えし、踏切の幅を広げ、歩道を整備する工事を実施しました。



駅で

エスカレーターでスーツケースが転落する事故を減らすため、注意喚起を行っています。

今後の業務の参考にさせていただくため、ホームページをはじめ、電話、書面、ご来社等の手段でお客様から当社に対するご意見・ご要望をお寄せいただいています。輸送の安全に関しても、その中から改善すべきものにつきまして、関係部署で検討して対応しています。当社へのご意見のホームページアドレスは次の通りです。
<http://www.nankai.co.jp/opinion.html>

環境

当社グループでは、すべての事業で環境負荷を低減し、これからも地球温暖化防止など環境保全に貢献していきたいと考えています。

なんばエコプロジェクト2016での打ち水



基本方針

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて取り組んでいきます。

また、南海電鉄として、2004年に環境方針を制定してい

ます。2011年には、本社のISO 14001認証取得に合わせて、さらにわかりやすく実用的な方針となるよう改正し、現在は下記のとおりです。

南海電鉄グループ環境理念(全文)

わたしたち南海電鉄グループは「地球環境保全」を企業の使命の1つと認識し、すべての事業活動を通じて環境への影響を常に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて行動します。

南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)

南海電気鉄道は、南海電鉄グループの環境理念に基づき、鉄道事業を基幹としたさまざまな事業活動から生ずる環境への影響に配慮し、これに対応していくことを社会的責務と認識し、次のとおり「環境方針」を定めます。

1. 私たちは、環境にやさしい鉄道、バスの利用促進を目指すとともに、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 私たちは、環境意識の向上に努めるとともに、情報発信手段等を通じてお客様のコミュニケーションを大切にし、地域社会との融合に努めます。
3. 私たちは、環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを順守し、汚染の予防に努めます。
4. 私たちは、環境にやさしい事業運営につなげるため、環境マネジメントシステムの継続的な改善に取り組めます。
5. 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性に鑑み、次の項目を重点課題として掲げ、目的・目標を設定してさまざまな施策に取り組むとともに、定期的に見直しを行っていきます。
 - (1) 環境保全に配慮した事業活動の推進
 - (2) 地域社会との協働、コミュニケーションの強化
 - (3) 鉄道、バスの利用促進を通じての環境負荷低減

本方針に則り、当社は環境経営推進の更なる強化に取り組めます。

また、環境マネジメントシステムが有効に働くよう、本方針は南海車両工業株式会社千代田工場にも適用します。

中期環境目標 (2015年度～2017年度)

◎=目標を超過して達成した ○=目標を達成した △=目標を達成しなかった

中期環境目標		考えられる主な施策	2015年度の主な施策および実績	評価	2016年度の主な施策および目標	詳細頁
1.環境保全に配慮した事業活動の推進	(1)CO ₂ 排出量の削減目標達成へ向けた管理体制の確立	①省エネ法対象会社(南海電鉄、南海バス、泉北高速、南海商事、住之江興業)5社で3%削減 2011年度～2014年度の平均CO ₂ 排出量236,000t-CO ₂ をもとに2015年度～2017年度のCO ₂ 排出量を228,920t-CO ₂ 以下(7,080t以上削減)にする ②主要排出グループ会社45社で3%削減 2011年度～2014年度の平均CO ₂ 排出量315,000t-CO ₂ をもとに2015年度～2017年度の平均CO ₂ 排出量を305,550t-CO ₂ 以下(9,450t以上削減)にする	①南海電鉄において8300系車両20両を新造し、6両を省エネ型車両に改造した。	○	①8300系車両を12両新造する。	39
			②バス会社において軽油使用量の削減に努め、主要7社における軽油使用量は2014年度20,400千ℓから2015年度19,937千ℓと減少した。	○	②バス会社主要7社における軽油使用量の合計を2015年度より削減させる。	-
			③南海電鉄においてLED型信号機表示灯を246台導入、駅の空調機を5件更新、LED型照明機器を22か所に導入。エスカレータを2台更新、高効率変圧器を23台導入した。	○	③LED型信号機表示灯を180台、LED型照明機器を10か所、高効率変圧器を29台、それぞれ導入する。	-
			④スイスホテル、南海ビル、堺ビル等5か所の空調機器を更新した。	○	④スイスホテル、堺ビル等5か所の空調機を更新する。	-
			⑤なんばパークス・なんばCITY・プラトプラト等8か所にLED照明を導入した。	○	⑤なんばパークス・なんばCITY・プラトプラト等6か所にLED照明を導入する。	-
			⑥羽衣駅で太陽光発電システムを竣工した。	○	⑥淡輪土地において太陽光発電システムを竣工し、電力発電量を計測する。	40
			(2)水使用量、廃棄物排出削減目標達成へ向けた管理体制の確立	主要排出グループ会社45社で、2014年度の水使用量を調査し、2017年度をその95%以下とする 主要排出グループ会社45社で、2014年度に対して2017年度の廃棄物排出量を5%削減	①羽衣駅に超節水トイレを設置した。	△
	②グループ45社に対して水使用量の調査を行った。昨年度より3.8%増加した。	△			②(一般・産業)廃棄物処理量を2014年度と比較しそれぞれ3%削減させる。	41
(3)グループ会社、サプライチェーン(取引先)に対する環境対策・指導	定期的な情報提供、啓発活動等を通じ、管理体制の整備推進	主要グループ45社に対してエネルギー使用量、水の使用量、産業廃棄物の使用量の調査を行った。	△	グループ45社に対して期限までに使用量調査票を提出させ、かつ全体で使用量を削減させる。	-	
(4)J-VER(オフセット・クレジット)の活用方法の策定	オフセット対象商品の企画開発	高野山世界遺産きっぷは156,275枚発売し(前年度比66.7%増)、535tのCO ₂ をオフセットした。	○	G7伊勢志摩サミットをはじめとするカーボンオフセットの取り組みを図る。高野山世界遺産きっぷに続く、オフセット対象商品を企画開発する。	40	
(5)環境関連ワーキングの深化・充実	環境ビジネス、環境教育につながる実効性のあるワーキングの開催	環境マネジメントワーキング、環境報告書ワーキング等を開催した。	○	環境ビジネス、環境教育につながる実効性のあるワーキングを開催する。	38	
(6)省エネ法への対応	電気需要平準化評価原単位等の法改正にすみやかに対応	近畿運輸局6月提出の定期報告書では、エネルギー原単位は対前年度比96.7%、電気需要平準化評価原単位は対前年度比96.7%。近畿経済産業局7月提出の定期報告書では、エネルギー原単位は対前年度比96.9%、電気需要平準化評価原単位は対前年度比97.4%であった。	○	近畿運輸局提出の定期報告書、近畿経済産業局提出の定期報告書ともにエネルギー原単位と電気需要平準化評価原単位が対前年度比99%以下になるようにエネルギー使用の効率化を図る。	-	
(7)廃棄物処理法への対応	法令研修の深化とグループ会社への指導・啓蒙	環境法令研修で取り上げ、内容を深化しグループ会社への拡充を行った。	○	環境法令研修の充実を図り、グループ会社への啓蒙を強化する。	-	
2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化	環境関連事業への参画	なんかいの森、道普請ウォーク、共生の森、多奈川ピオトープ、電車まつり等のイベントの企画・開催	すみよしエコフェスタへ参加、堺市主催の堺の森再生イベントへ協力、近畿運輸局主催の交通環境教室の共催、などを実施した。	○	不動産国際マーケット会議に出展予定、みさき公園での環境保全イベントを企画する。町石道での道普請ウォークを企画する。	50
	環境を基本コンセプトとした商品・サービスの開発・提供	間伐材を利用した商品や環境ビジネスへの挑戦	淡輪土地における太陽光発電システムの計画を進めた。	○	淡輪土地における太陽光発電システムを稼働させる。	40
3.環境経営に係る情報発信機能の強化	統合報告書、財務情報と非財務(ESG)情報の統合、コーポレートガバナンス・コード/スチュワードシップ・コードへの対応	発信性に富んだ報告書の制作	財務情報と非財務(ESG)情報の統合、長期的展望や企業戦略の記述を行った。	△	報告書の巻頭にトップメッセージを掲載し、トップの経営意図が伝わりやすいようコーポレートレポートに変更する。	5
	CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)、日経環境経営度調査への対応	CDPへの回答、南海グループ全体で環境経営度を高める	CDPは気候変動は93点であった。日経環境経営度は332点と昨年より37点上昇した。	○	CDPは評価方式がSABCに変わったので、SまたはAを目指す。日経環境経営度調査は現状の高い評価を維持する。	-
	社内への情報発信、啓発活動の充実(ECOニスト)の増加	2017年度のECOニストを年間110名以上認定できるよう啓蒙活動を進める。	ECOニストは年間100名に達した。	◎	ECOニスト年間100名を達成する。	38
4.環境経営の推進体制の強化	環境マネジメントシステムの深化・充実	ISO 14001:2015規格改訂への対応とマネジメントシステムの改善	ISO 14001認証を更新し、システム改善も図った。ISO 14001:2015規格改訂についての情報収集に努めた。	○	ISO 14001:2015規格改訂への対応を着々とすすめる。	37
	各種環境教育の実施	環境経営研修、環境法令研修の深化・拡充、eco検定合格者の増加	環境経営研修と環境法令研修のレベルアップを図り12月に実施した。eco検定合格者は157名に達した。	◎	経営研修と法令研修のさらなるレベルアップを図り12月に実施する。eco検定合格者180名を目指す。	38

財務・非財務

社長メッセージ

中期経営計画

事業別の概況

CSRについて

連結財務諸表

主なCSR指標

会社情報

第三者意見

環境経営

環境マネジメントの推進

推進体制

環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。

取り組みの対象範囲は当面、南海電鉄単体(本社、鉄道営業本部、不動産営業本部、流通営業本部)とし、将来的にはグループ各社へ展開していきます。

環境対策推進委員会メンバー (2016年7月1日現在)

委員長	経営政策室長
委員	グループ事業室長 プロジェクト推進室長 営業推進室長 総務室長 経理室長 鉄道営業本部長 不動産営業本部長 流通営業本部長
事務局長	環境推進部長

環境対策推進委員会の構成



環境マネジメントシステム

当社では、本社と千代田工場で、環境マネジメントシステム(ISO 14001)認証を取得しています(千代田工場は南海車両工業株式会社と共同で取得)。両事業所では、2016年3月に認証を更新しました。

グリーン購入の推進

当社では事業活動を行うための製品購入において、できるだけ環境負荷の小さいものを優先的に購入しています。2009年度よりいわゆるグリーン購入として、「ネット購入(パソコン等からインターネットによる購入)」を通じて購入する商品(事務用品ほか)と「非ネット(資材部発注事務用品)」の2つを対象に毎年目標を設定して取り組んでいます。

四半期ごとの部門別比率通知と改善指導の成果もあって、2015年度実績は「ネット購入」が93%(目標93%)、「非ネット」が93%(目標90%)と、ともに目標を達成することができました。

EMSマンスリーレポートの発行

2013年5月から社内イントラネットを使用した「EMSマンスリーレポート」を発行しています。

これは、毎月1回環境に関する統計データを集計し、全社に周知することで、日常業務の中で環境意識、コスト意識をもった省コスト、省エネルギー行動の徹底と情報の共有を促すものです。

環境教育

研修の実施

2015年12月にNTTデータ経営研究所から講師を招き、課長クラス等を対象にした環境経営研修を実施、また、グループ会社を対象とし、昨今の法改正に焦点を当てた環境法令研修を実施しました。

その他ISO 14001内部監査員養成研修や、新入社員教育の一環としての環境研修も実施しており、その中には「なんかいの森」での間伐実習、熊野古道での「道普請」も含まれています。

環境社会検定試験(eco検定)の奨励

社内の環境活動や環境負荷低減への意識を高める目的で「環境社会検定試験(eco検定)」(東京商工会議所主催)の受験を推奨しています。2008年度からは、合格者に対して受験料等の補助を行っています。

2015年度末で通算の合格者数は、計157名となりました。

地球温暖化の抑制

グループを挙げてCO₂排出量の削減

前中期経営計画「凍進130計画」(2011年度～2014年度)では、当社を含むグループ35社で2010年度のCO₂排出量実績(合計)約225,000tをもとに2014年度には4%削減する目標を設定し、最終年度は19,394t(8.6%)削減の205,606tとなりました。

これを受け2015年度からは新たな目標を掲げグループ45社の2011～2014年度の平均CO₂排出量約315,000tを基準とし、これを3か年平均で3%削減することを目標としています。初年度の45社のCO₂排出量は311,492tとなりました。今後もエコルールラインプロジェクトをはじめとするさまざまな支援事業を活用し、省エネ車両等エネルギー効率の高い車両・設備を計画どおり導入するとともに、従業員の節電意識をさらに高めることで目標達成を目指してまいります。

ECOニスト(環境活動に取り組む社員)の認定

当社では、2014年4月1日から、ECOニストプログラムを導入しました。ECOニストとは、高い環境意識を持って積極的、主体的に環境活動に取り組む当社の社員を指します。まず、社内各部門で実施している環境活動を集約しボランティアとして参加を募ります。社外で実施される環境活動についても、自己申請により対象に加えます。年2回以上環境活動に参加した社員を「ECOニスト」として認定し、認定証を授与します。

初年度の2014年度は60名の目標に対し43名しかECOニストが誕生しませんでした。そこで2015年度は対象活動(ハイキングや清掃活動、草刈活動等)を増やすとともに、参加者募集やECOニスト認定者の発表等、社内での情報発信を増やしたところ、年間60名の認定の目標に対し100名のECOニストが誕生しました。

主要グループ会社のCO₂排出量の推移



Topics

なんばパークスが建築学会賞を受賞しました。

当社が運営する商業施設「なんばパークス」の屋上公園「パークスガーデン」が2016年5月30日、2016年日本建築学会総会において、建築に関する学術・技術・芸術などの進歩に寄与した優れた業績として、日本建築学会賞(業績)を受賞しました。今回の受賞では3つの点が評価されました。

- ①利用者が商業施設と庭園とを自由に出入りでき、常に自然と触れ合えるような、店舗と緑地の新しいあり方を示したこと
- ②都市での自然環境との共生や環境負荷の低減を図ると

ともに、その改善効果を継続的にモニタリングしていること

③自然と人が触れ合い、人々が集う緑地空間を活用するため、専属スタッフが10年以上にわたり運営管理を行っていること

これからも、当社は都市の中に人と生き物が共存する場をつくることで、環境共生とにぎわいを実現する新たな街づくりに貢献してまいります。



地球温暖化の抑制

鉄道事業におけるエネルギー削減

鉄道用電力の削減

鉄道は他の交通機関と比べてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物といわれています。しかし、鉄道を運行するには大量の電力を使用する必要があり、鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減と節電にも寄与すると考えられることから、当社の重要課題として取り組んでいます。

2015年度の鉄道用電力の使用量は233,504千kWhで、そのうち運転用電力は199,992千kWhで全体の85.6%を占め、昨年度より0.9%削減されています。一方、付帯電力は33,512千kWhと、昨年度より3.4%削減されています。付帯電力とは信号設備、踏切設備、および駅設備(照明、空調、昇降機など)のために使用される電力のことで、夏季・冬季の節電活動(昇降機の一部停止や室内温度の厳守)や、駅の照明を順次LEDに切り替えるなどの省エネへの取り組みを進めたことの結果が表れています。鉄道用電力全体では、電力効率のよい省エネルギー(VVVF制御)車両を導入(後述)する等、できる限り省エネに取り組んだ結果、2005年度をピークとして低減傾向にあります。

鉄道用電力使用量の推移



VVVF制御の12000系



消費電力を低減した8300系

電力回生ブレーキとVVVF制御

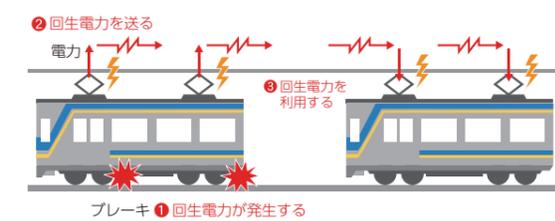
鉄道では発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

これに対して電車がブレーキをかけたときに、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキといいます。この方式であれば他の電車で、エネルギーを効率よく利用するため、搭載車両の増加を進めています。

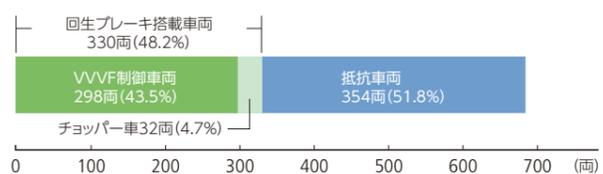
また、電車の速度を制御する際に、そのときの速度や必要とする加速力(減速力)に応じて、インバータ装置を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する速度制御方式をVVVF制御方式といいます。電圧や周波数を変化させるVVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約40%削減することができます。

現在、鉄道線用車両684両中330両(48.2%)が電力回生ブレーキを搭載し、298両(43.5%)がVVVF制御車両です。

電力回生ブレーキの仕組み



回生ブレーキ車導入比率(2016年3月31日現在)



上下線一括電方式の採用

回生ブレーキにより発生した電力を上下線の列車で相互利用できるように、上り線と下り線のき電線(変電所からトロリ線に供給する電力線)をジャンパ線で接続し、回生電力の効率的な利用を図っています。

カーボンオフセット型企画乗車券の発売

当社は、公共交通機関の利用促進による環境負荷低減に取り組んでいます。

高野山が2015年4月に開創1200年を迎えることを記念して、2014年4月から2016年3月までの2年間実施した「高野山・世界遺産きっぷ〜CO₂排出ゼロきっぷ〜」キャンペーンでは、きっぷをご利用のお客さまが排出されるCO₂を、当社が取得した「なんかいの森クレジット」(J-VER)でオフセットし、実質ゼロとします。「高野山・世界遺産きっぷ」をご利用いただき、高野山にお越しになった場合に発生するCO₂(1人に

つき約3.4kg)を、「なんかいの森」森林育成によって取得したJ-VERを活用し相殺することで、CO₂排出量を実質ゼロとしています。2014年度は93,752枚を発売し、321tをオフセットしました。2015年度は開創1200年を迎え多くの方々が高野山にお越しになったことで156,275枚(対前年度比66.7%増)を販売することができ、535tをオフセットしました。

また、期間中はJ-VERを生み出す「なんかいの森」(奈良県十津川村、約510ha)において施業した間伐材で製作した「天空積み木」を、抽選で毎月5名様にプレゼントしました。

太陽光発電システムの整備

当社では南海本線泉大津駅と泉佐野駅のホーム上屋に太陽光発電システムを設置しています。泉大津駅では1日当たり電力使用量の約3割を太陽光発電でまかっています。

2015年5月14日には、羽衣駅においても太陽光発電システムを新設し稼働しています。

また、当社グループの住之江興業が施設を所有しているボートレース住之江(大阪市住之江区)では、南海電鉄が発電事業者となって電力会社へ固定価格で売却しています。売電期間は2014年12月~2034年11月、買取価格は全量固定40円/kWhです。同様の計画を淡輪遊園跡地(大阪府泉南郡岬町)でも売電開始に向け準備を進めています。



羽衣駅の太陽光パネル

Topics

「パーク&ライド」割引、「駐輪場」の値下げで鉄道をさらに利用しやすく

当社と当社グループである泉北高速鉄道は、2015年3月から、泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前の泉ヶ丘第4・第5駐車場で、「PiTaPaカード」を利用した「パーク&ライド割引」を実施しています。この割引サービスでは、泉ヶ丘駅で降車する際にご利用いただいたPiTaPaカードで、駐車料金を決済いただく、300円の割引になります。

また、「なんばCITY」では、歩道の放置自転車をなくし、国内外からお越しのお客さまに、なんばエリアを安全にご通行いただくため、リニューアルを機に駐輪場棟を新たに建設し、5月16日から運用を開始しました。同時に近接する

「なんばパークス駐輪場」についても、ご利用拡大を目指して利用料金を値下げしています。

自転車利用はCO₂の排出がなく環境にもやさしいことから今後もターミナルビル周辺での駐輪場整備を進めていきます。



なんばCITYの駐輪場

資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

水使用量の節減

地球温暖化問題とともに世界的な水不足が深刻な問題となるなか、水資源の保全も重要視されています。

当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、「男性用無水小便器」、「超節水トイレ」を導入しています。これら節水活動は水の使用量だけでなくCO₂の排出を削減する効果もあります。

雨水の活用

南海本線泉大津駅では、2012年3月からは節水対策として、下りホーム上屋に降った雨水をろ過および滅菌処理し、

旅客用トイレの洗浄水に利用するシステムを稼動しています。2015年度は、1年間で1,460m³の雨水を使用しました。

また、同駅には、自己発電機能付き節水型自動水栓、人の出入りに反応して自動で点消灯を行う人感センサー付きLED照明器具、無水小便器等も導入しており、環境にやさしい先進の駅づくりを進めています。



泉大津駅の中水受水槽

本社における廃棄物の3R

新本社ビル「南海なんば第一ビル」では、紙資源・ビン・缶・ペットボトルのほか、新たにプラスチック用のゴミ箱を設置し、一般ゴミを細かく分別しています。これにより、各施設で集めたゴミを南海ハートフルサービスが12種類に分別し、

ゴミ置き場に設置した重量計で、ゴミと資源を正確に計測してデータ化しています。

今後も、廃棄物の削減に継続して取り組んでいきます。

大河ドラマ「真田丸」にちなんださまざまな企画を実施しています

2016年放送のNHK大河ドラマ「真田丸」の主人公、真田幸村が生涯で一番長く住んだと言われるのが、当社高野線の沿線でもある和歌山県九度山町です。

そこで当社では、「真田丸」にちなんださまざまな企画を実施しています。まず、2015年11月1日には、「南海・真田赤備え列車」の運行を開始しました。さらに11月14日には、九度山町の玄関口である九度山駅の装飾が完成しました。駅舎やホームを落ち着いた

風合いに塗装するとともに、真田の「六文銭」をあしらった暖簾や幕を掲出し、真田ゆかりの地の特別感を演出します。また、京阪電気鉄道と連携し、真田幸村と大坂の陣にゆかりの深い京都・大阪・

和歌山の名所・史跡を紹介する「真田幸村&大坂の陣 歴史散歩へGo!」リーフレットを発行し、2015年12月から主要駅に設置しています。2016年1月10日から2月26日にかけて、なんば駅の大階段を赤備え仕様に装飾しました。また、2016年1月からは、土休日を中心に町内をめぐる巡回バスを運行しています。2016年3月13日からは九度山1dayきっぷの発売を開始しました。これは、主要駅と九度山駅の電車割引往復乗車券と真田ミュージアムの入場券引換券、さらに九度山町内のお土産・飲食店特典券がついているおとくなセットです。



赤備え仕様に装飾されたなんば駅大階段

真田赤備え列車

Topics

EST交通環境大賞で「環境大臣賞」を受賞しました

当社は、2016年2月、EST普及推進委員会と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が主催する「第7回 EST交通環境大賞」において、「環境大臣賞」を受賞しました。EST (Environmentally Sustainable Transport (環境的に持続可能な交通)) 交通環境大賞とは、地域の交通環境対策に関する取組み事例を発掘し、優れた取組みの功績や努力を表彰するとともに、その取組みを広く紹介普及を図ることを目的として、EST普及推進委員会、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団によって2009年度に創設された表彰制度です。

今回評価を受けた主な点は、以下のとおりです。

- (1) 当社が現在推進する中期経営計画「深展133計画」(2015年度～2017年度)のグループ経営方針の1つとして「環境重視」を掲げるとともに、「中期環境目標」としてグループ全体での総合的な交通環境対策を推進し、

CO₂排出削減目標の達成に向けた管理体制の確立と目標を上回る改善量を達成していること。

(2) 自社育成森林「なんかいの森」でのCO₂吸収量により取得したクレジットを活用したCO₂オフセットをはじめ、環境活動参加促進制度「ECOニストプログラム」により、従業員が積極的に環境活動に参加する風土醸成を図っていること。

(3) 大阪府との「グリーンパートナー協定」の締結をはじめとした沿線自治体等との協働により、住民参加型の各種環境イベントを開催、地域と連携した環境保全活動を実施し、エコツアー、パークスガーデン等により地域活性化にも貢献していること。

今後もグループ会社一丸となって、省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減等の取り組みを通じた環境への負荷低減、および沿線の環境保全活動に努めてまいります。



EST交通環境大賞(受賞式社長講演)



なんかいの森

新南海会館ビルが「サステナブル建築物等先導事業」に採択されました

当社では、本社機能を置いていた南海会館ビル(大阪市中央区)の建替計画を進めており、2015年9月に、新南海会館ビル(仮称)の建設工事に着手いたしました。そして、同ビルが、国土交通省が所管する「サステナブル建築物等先導事業(省CO₂先導型)」において、事業採択されました。

「サステナブル建築物等先導事業(省CO₂先導型)」は、省エネ・省CO₂に係る先導的な技術の普及と啓発に寄与する開発事業を国土交通省が公募し、採択された事業には整備費等の一部を補助し、支援する制度です。

採択された主な理由は以下の通りです。

- ① エリア全体での省CO₂の実現
隣接する難波駅を含む既存ターミナルエリアと新ビルでの冷暖房機器の一体的な運用によって省CO₂を実現。
- ② 災害や大規模停電発生時における高いBCP機能
ビル自身の高い耐震性能のほか、非常用発電機などが持つ高い電力供給能力による空調や照明などの機能維持や断水時のトイレの継続利用を実現。

- ③ オフィスワーカーの知的生産性の向上に寄与する機能
足元の冷えなど従来のオフィス空調の問題を解決し、快適な執務環境を提供できる空調設備。

また、あわせて、「民間都市再生事業計画」についても事業認定を受けました。



環境保全活動

電気自動車等の普通充電器を設置

南海電鉄は、運営する商業施設「なんばパークス」の立体駐車場に24台の電気自動車(以下:EV)・プラグインハイブリッド自動車(以下:PHV)用普通充電器を設置し、2016年2月1日から運用を開始しています。これには政府による「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」の補助制度を活用した“EV・PHV用普通充電器の大規模設置モデル”を活用しています。

なんばパークス立体駐車場のD階とE階の2フロアに各

12台、計24台の普通充電器を設置するとともに、充電器の認証や管理、監視・制御などを一元的に行う充電コントローラを2台設置し、EV・PHVを充電している間に、ショッピングやグルメを楽しんでいただける環境を整備しています。



充電器スタンド

自治体とのパートナーシップ

当社と大阪府は2009年、豊かなみどり・自然環境保全の促進に向け、沿線全体を対象とした「グリーンパートナー協定」を締結しました。以来、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのビオトープづくり等の環境保全活動を進めています。また、当社と大阪府、岬町、大阪府立環境農林水産総合研究所と2014年3月「おおさか生物多様性パートナー協定」を新たに締結いたしました。

共生の森(堺市)

大阪府では堺市臨海部の産業廃棄物最終処分場である堺第7-3区(約280ha)のうち100haを「共生の森」と位置づけて整備を進めています。

当社は2008年度から森づくりのため、植樹祭(3月)や草刈りイベント(9月)に参加しているほか、株主優待制度を活用して寄付活動にも取り組んでいます。また、この年2回のイベントは、「共生の森オフセット・イベント」として、イベント参加者とスタッフの移動に伴い発生するCO₂排出量(2回分合わせ

て4t)を、オフセットしました。このオフセットには、南海電鉄が所有するオフセット・クレジット(J-VER)を提供しています。

多奈川ビオトープ(岬町)

大阪府等が運営する「いきいきパークみさき」内には豊かな自然空間の再生を目指した多奈川ビオトープ*があり、月1回、大阪府、岬町、そして当社の社員が植栽木の手入れや池の管理、生き物観察等の環境保全活動を行っています。

2016年5月28日には森林浴ハイキングとビオトープでの自然観察イベントを開催し、338名が参加しました。当日は孝子駅をスタートして柳池や白砂峠をめぐるハイキング、多奈川ビオトープでの自然観察イベント(ネイチャービンゴや生きもの図鑑)、さらに長松自然海岸の美しい海岸線のハイキングを楽しんでいただきました。

* 多奈川ビオトープ: 関西国際空港二期事業土砂採取跡地であるいきいきパークみさき内のビオトープ(生き物本来の生態系が保たれた空間)。



ビオトープ活動

共生の森 草刈りイベント
(2016年3月)

「なんかいの森」活動

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの護摩壇山で、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)の山林を「なんかいの森」として保有し、1975年頃からスギ・ヒノキを植林しています。

2013年3月12日には、環境省のオフセット・クレジット(J-VER)の認証を受け、護摩壇山で1,928t-CO₂のクレジット認証を取得し、さまざまな環境イベントに活用しています。



「なんかいの森」活動参加者

なんかいの森ウェブサイト
<http://www.nankai.co.jp/company/csr/nankainomori.html>

環境イベントの開催

なんばエコプロジェクト2016

7月22日には毎年恒例のなんば駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。本年もなんば駅周辺に拠点を置く企業、商店街などが参加し、打ち水セレモニーを行いました。

大阪市環境局からサーモグラフィーを借り、路面の温度を測定したところ、猛暑日の夕方ということもあって、実施前55.4℃だった温度が実施後43.8℃となり、昨年以上の効果が測定できました。

親子工作教室「エコワークショップ」

7月23日、24日にヤマダ電機LABI1なんばで開催した親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」で、当社は河内長野市の協力のもと、当社の所有林である「なんかいの森」等の間伐材を利用してコマづくりを行いました。

これも恒例となった高島屋大阪店の協力による「くぼてんき」



エコワークショップ

さん(紙芝居師・気象予報士)のエコをテーマにした「紙芝居」は今年もお子さまに大好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」は、エコバッグづくり等を実施しました。その他、大阪市環境局はエコすごろく、親子で楽しむ自由研究を実施、河内長野市は「森の工作コーナー自然素材クラフト体験」、堺市はエコおもちゃづくりの実施など盛りだくさんの内容で、今年も多くの来場者を迎えることができました。

間伐材を使用したベンチを設置

2015年3月19日、「なんかいの森」から搬出間伐したスギ20本(約700kg)を使用した長さ約1.4mの「サイドテーブル付きベンチ」7脚を、なんばパークス5階に設置しました。

木製ベンチは、木目を活かした曲線の美しいデザインです。お買い物のかごの休憩スポットとしてご利用いただいております。ホッとできる優しい場所として人気を博しています。



なんばパークスに設置した「サイドテーブル付きベンチ」

環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が2016年6月に国土交通省(近畿運輸局)、7月に経済産業省(近畿経済産業局)に提出し

たエネルギー使用量を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下の通りです。

INPUT	鉄道事業	本社その他施設
エネルギー	電力使用量 234,856,827kWh (▲1,875,872kWh) 都市ガス使用量 332,230m ³ (▲26,150m ³) プロパンガス使用量 11,703kg (2,773kg) ガソリン使用量 24kℓ (▲10kℓ) 軽油使用量 49kℓ (▲9kℓ) 灯油使用量 12kℓ (▲4kℓ) 重油使用量 0kℓ (+0kℓ) 合計 2,337,295GJ (▲54,081GJ)	電力使用量 74,703,945kWh (+1,766,827kWh) 都市ガス使用量 5,508,617m ³ (▲95,804 m ³) プロパンガス使用量 214kg (▲64kg) ガソリン使用量 0kℓ (▲15kℓ) 軽油使用量 1kℓ (+0kℓ) 灯油使用量 7kℓ (▲3kℓ) 重油使用量 15kℓ (▲11kℓ) 合計 984,950GJ (+13,983GJ)
水	水道使用量 203,385m ³ (▲83,747m ³)*1	水道使用量 642,903m ³ (+93,773m ³)*1
紙	紙使用量 1,852,206枚 (▲1,341枚)	紙使用量 3,095,000枚 (+84,000枚)
OUTPUT		
CO₂排出量	CO ₂ 排出量 125,717t-CO ₂ (+1,022t-CO ₂)*2	CO ₂ 排出量 52,089t-CO ₂ (+1,028t-CO ₂)*2
廃棄物	金属くず 1,351t (+312t) 廃プラ 74t (▲5t) 汚泥 63t (+5t) 廃アルカリ 29t (+0t) ガラス・陶磁器くず 102t (+98t) 紙くず 11t (▲2t) 木くず 134t (+88t) 廃油 5t (▲33t) がれき類 167t (+22t) 鋳さい 9t (▲63t) 廃石綿 0t (▲1t) コンクリート 37t (+37t) その他の産業廃棄物 720t (+79t) 産業廃棄物発生量合計 2,702t (+537t) 一般廃棄物発生量合計 306t (▲353t)	金属くず 34t (+5t) 廃プラ 67t (▲45t) 汚泥 62t (+2t) ガラス・陶磁器くず 6t (▲16t) 木くず 0t (▲11t) 廃油 58t (+0t) がれき類 0t (+0t) その他の産業廃棄物 53t (+40t) 産業廃棄物発生量合計 280t (▲25t) 一般廃棄物発生量合計 478t (▲6t)

*1 2015年度より難波駅の水使用量を本社その他施設に含めています。

*2 省エネ法に従い当社が近畿運輸局に提出した数字です。電力の使用量に関西電力が公表している排出係数0.531kg-CO₂/kWh(前年度は0.522kg-CO₂/kWh)を使用してCO₂排出量を算定しています。

()内は前年度比

環境会計

環境会計とは、事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を可能な限り定量的に測定

し伝達する仕組みです。2015年度の環境会計は以下の通りです。

環境保全コスト

(単位:千円)

分類	主な取り組み内容	投資額		費用額	
		2014年度	2015年度	2014年度	2015年度
事業エリア内コスト		709,469	1,037,583	543,269	435,072
①公害防止コスト	大気汚染防止、水質汚濁防止、騒音・振動防止	81,478	67,089	152,406	141,584
②地球環境保全コスト	地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止	457,198	801,660	367,143	274,753
③資源循環コスト	省資源、廃棄物の減量化、リサイクル、廃棄物の処理、乗車券のリサイクル	170,794	168,834	23,720	18,735
上下流コスト	グリーン購入など	-	-	0	0
管理活動コスト	環境教育、ISO 14001関連費用	-	-	53,577	58,486
研究開発コスト	環境保全に関する研究開発	-	-	0	0
社会活動コスト	緑化・美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告など	-	-	18,624	21,780
環境損傷対応コスト		-	-	0	0
合計		709,469	1,037,583	615,469	515,339

環境保全効果

環境保全効果の分類	指標の分類	① 2014年度	② 2015年度	(①-②) 負荷削減量	
事業活動に投入する資源に関する環境保全効果	総エネルギー投入量(GJ)	電気(GJ)	3,364,281	3,354,326	9,955
		ガス(GJ)	3,089,561	3,086,321	3,240
		燃料(GJ)	268,794	263,436	5,357
	水道使用量(m ³)		5,927	4,569	1,358
		836,262	846,288	▲10,026	
		4,864,547	4,947,206	▲82,659	
事業活動から排出される環境負荷・廃棄物に関する環境保全効果	温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	電気(t-CO ₂)	175,756	177,806	▲2,050
		その他(t-CO ₂)	161,648	164,377	▲2,729
		一般・産業廃棄物(t)	14,108	13,429	679
			3,613	3,766	▲154

環境保全対策に伴う経済効果

(単位:千円)

効果の内容	金額	
収益	26,107	
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の節減	34,716
	リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減	9,573
経済効果の合計	70,396	

指標(KPI)

	2014年度	2015年度
1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量(kg-CO ₂)	1.28	1.28
営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円)	1.91	1.88

集計範囲は南海電鉄単体のみです。

● 集計期間は2015年4月1日～2016年3月31日です。

● 環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。

● 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。

● 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。

● 環境保全対策に伴う経済効果のうち経費削減のエネルギー費の節減は、環境保全効果があったエネルギーのうち、それぞれエネルギー費が削減された費用のみ算定しました。

● 温室効果ガス排出量については、2015年度は電気の排出係数を0.531kg-CO₂/kWhとしました。

お客さま

よりいっそう、お客さまに安心してご利用
いただくために、お客さまからいただいた
声を事業活動に活用しています。



お客さまに心のこもったおもてなしを提供

顧客満足度の向上

お客さまの声データベース

お客さまの声データベースには、お客さまからの生のご意見・ご要望や、お褒め等が蓄積されています。2015年度も2,327件と多くの「お客さまの声」が寄せられました。

当社では、お客さまからのご意見・ご要望を会社経営への大きなヒントとして受け止め、問題点の改善やサービスの向上に役立てています。

2015年度「お客さまの声」の内訳 (単位:件数)

ランキング		()は前年度の件数	
		件数	
1	接客・接遇	650	(520)
2	ダイヤ	411	(183)
3	乗車券	245	(214)
4	駅施設	240	(189)
5	鉄道車両	211	(139)
6	車内空調	200	(119)
7	乗車マナー	150	(120)
8	ホームページ	46	(42)
9	IC・コンパスカード	44	(35)
10	女性専用車両	24	(27)

対象部門別		()は前年度の件数	
		件数	
1	鉄道	2,071	(1,523)
2	グループ会社	89	(69)
3	みさき公園	86	(83)

お客さまの声をヒントに様々な改善をしています。

お客さまからいただいたご意見・ご要望は当社の貴重な経営資源であると認識し、鉄道係員への教育・指導をはじめ各関係部門において、不断の品質向上に取り組んでいます。また、お客さまの声を活用する会議(VOC活用委員会)において改善課題の抽出を行い、具体的施策の実施に結び付けています。

実施した施策の一例



高圧洗浄機による線路上の苔の除去(天下茶屋駅)(左:洗浄前、右:洗浄後)



駅舎の美装化や改良の推進(左:九度山駅、右:鳥取ノ荘駅 南口)



駅や車内の多言語案内サインや外国語対応スタッフの配備

接客スキル向上を目的とした研修

駅掌に対しては、駅で必要な接客、接遇のスキル向上を目的とした研修や、訪日外国人旅客の対応能力を向上させる研修を実施しました。

また、車掌に対しては、接客、接遇のスキル向上や異常時における案内放送のスキル向上を目的とした研修を実施しました。

更にグループ会社の接客に携わる従業員を対象に接客スキルを向上させるための研修を推進しています。



研修の様子

顧客満足度調査の実施

2015年度は外部の調査会社に依頼し、利用者調査を実施しました。調査員(委託業者)が対象駅・対象列車を利用し、指定のチェック項目を調査することで、当社のサービスレベルをお客さま視点で知ることができました。

また、訪日外国人旅客に対してアンケート及び外国人調査

員による利用者調査を実施し、訪日外国人が求めるニーズを知ることができました。

各調査結果は各部門で共有し、顧客満足度向上への取り組みに活かしています。

地域との協働

バレーボールの指導

当社では、沿線活性化の一環として、2009年度から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会などを実施しています。昨年は当社創業130周年を迎えました。それを機に沿線の中学校15校を対象に拡大し、堺ブレイザーズの選手による指導を行うことで、各校の部員たちは技術面だけでなく練習に取り組む姿勢や心



堺ブレイザーズの選手による指導

構えなどを学び、心身ともに成長しました。

また、保護者や他の生徒だけでなく、この取り組みを知った他校の先生からの問い合わせが増えるなど関心が高まっています。

南海コンサートの開催

当社は、沿線地域の文化振興を目的として1990年から沿線で定期的に「南海コンサート」を開催しています。2015年11月7日には、62回目となるコンサートを岸和田市立浪切ホールで開催しました。

当社は、「第60回南海コンサート」から、「南海電鉄による護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクト」により創出

するオフセット・クレジット(J-VER)を大阪フィルハーモニー協会に提供しています。今回も浪切ホールの照明・空調利用およびお客さま・出演者の交通機関の利用に伴って排出されたCO₂合計8tを、当社J-VERによりカーボン・オフセットしました。



第62回南海コンサートポスター

地域との協働

「なんば光旅」の開催

当社は、株式会社高島屋、スイスホテル南海大阪とともに2015年11月13日から、2016年2月14日まで、共同イルミネーション「なんば光旅」を実施しました。「なんば光旅」は、なんばエリアの冬の風物詩として定着しつつあるイルミネーションイベントです。約60万球のLEDを使用し、なんばエリア一体を彩ります。

また、期間中(2016年2月)には、「なんば光旅」の関連イベントとして、ウラなんばの飲食店等とコラボレーションしたイベント「星空スタンド in なんば光旅」を開催しました。

このほか、御堂筋のイチョウ並木のイルミネーションやクリスマスなどで街が盛り上がる11月下旬から年末には、

ミナミエリアの各商業施設が団結し、毎回好評を得ているエリアキャンペーン「みんなdeミナミ」を実施しました。お得な共通商品券の販売から、クリスマス期でもある、この季節ならではのイベントも開催し、エリアを盛り上げました。



期間中配布された「みんなdeミナミ」のチラシ

大阪フィルハーモニー会館

1991年に、当社は天下茶屋工場跡地に「大阪フィルハーモニー会館」を誘致しました。

このホールは大阪フィルハーモニー交響楽団のフランチャイズホールであり、交響楽団の練習場として、また市民が気軽に音楽の練習や発表ができる場として貸し出しも行われています。

南海電車まつり

2015年10月24日、車両の全般検査などを行う千代田工場(河内長野市)を開放して鉄道に親しんでいただくイベント「南海電車まつり」を開催しました。

9,393名のお客さまが来場され、恒例の車両吊り下げ実演、車輪脱着装置実演、行先表示器操作体験、パンダグラフ昇降体験、車掌スイッチ操作体験、鉄道模型でGO!などを実施しました。



「南海電車まつり」の様子

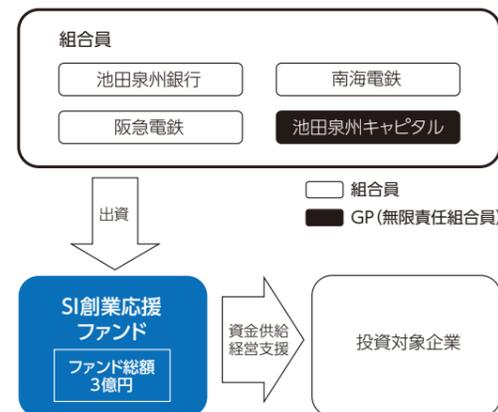
地域密着の鉄道会社・金融機関の連携で、「創業」を支援するファンドを設立

2016年2月、当社は、株式会社池田泉州銀行、阪急電鉄株式会社および池田泉州キャピタル株式会社と共同で、創業期の地元企業を応援することを目的とした「SI(エスアイ)創業応援ファンド投資事業有限責任組合」を設立しました。

本ファンドは総額3億円で、関西圏の地域経済の活性化につながり、新技術や新たなビジネスモデル等、今後の成長が期待される創業・第二創業に取り組む企業に対し、出資等による長期安定資金の提供を目的としています。

地域の重要なインフラ機能を有する鉄道会社と地域金融機関が連携して創業者を応援し、地域経済の活性化を目指すためのファンドの設立は全国でも珍しい取り組みです。

「SI創業応援ファンド」のしくみ



ハイキングマップの作成

当社では、沿線でのハイキングにご利用いただけるように、「南海ハイキングMAP」(全10コース)を作成し、駅での配布、オフィシャルサイトでの公開を行っています。

配布開始後も継続的に現地調査を行い、ハイキングコースとして紹介している道や、観光地などの情報は常に最新のものを掲載するよう心がけました。

2013年から2014年にかけてリニューアルした高野山

エリアのイラストマップだけでなく、他のコースマップも随時リニューアルを実施し、南海沿線各駅(主要駅)のパンフレットラックなどに設置しました。



リニューアルしたハイキングマップ

ウォーキングイベント

当社では高野山開創1200年を機に沿線の観光ボランティアと協力して沿線の活性化を目的としたガイドウォークを実施しています。

今年のウォーキングイベントとして『真田幸村・大坂城入城ガイドウォーク ~九度山からいざ大坂城へ~』を、5月から実施しています。このイベントは、真田幸村・大坂城入城ガイドウォーク実行委員会、大河ドラマ「真田丸」・戦国わかやま誘客キャンペーン推進協議会との共催で実施するものです。

「日本一の兵」と呼ばれた真田幸村が、豊臣秀頼の要請に応じて、約14年間監居していた九度山から大坂城(大阪城)へ馳せ参じた史実に基づき、真田幸村を偲びながら、当社沿

線で活躍する知識豊富なボランティアスタッフのガイドとともに九度山から大坂城までの名所・旧跡を訪ねるウォーキングイベントで、全6回を予定しています。



大坂城入場ガイドウォークの受付風景

みちぶしん 道普請の実施

高野山町石道は当社の沿線であり、また、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録されている、高野山への主要な参詣道です。しかし、もともと紀伊山地は年間を通じて雨が多く、参詣道の傷みが多く見受けられます。そこで当社では、CSR活動の一環として、「道普請」等の保全活動を実施しています。

2015年5月22日には新入社員研修の一環として、熊野古道の祓殿付近で道普請を行いました。当日は和歌山県世界遺産センターの技術指導を受けながら、土嚢袋を背負って、土置場から整備地まで復元しました。



道普請の様子

従業員

南海電鉄グループで働く多様な人材が互いを認め合い、能力を最大限に発揮して常に社会に貢献していくための環境づくりに取り組んでいます。

女性社員の活躍を推進



人材育成

社員一人ひとりの自発的なチャレンジを支える人事制度と教育・研修制度により、企業理念の実現に向けて人材育成と意識改革を推進しています。

社員の成長を促す人事制度

当社の人事制度は目標管理制度とそれに連動した評価制度を柱としており、社員が自発的に改革・改善(高い目標)にチャレンジし、マネジメントサイクル(PDCAサイクル)の好回転により経営目標の達成を目指すとともに、上司と部下のツーウェイコミュニケーションを通じて相互の信頼関係を構築することを企業として最大限サポートする仕組みとなっています。社員一人ひとりの成長を促し、企業全体のサービスレベルの向上を目指しています。

教育・研修制度

企業が社会的使命を果たしながら存続・発展を続けるためには人材育成が不可欠です。

現在は教育重点目標として「挑戦と成長を指向する人材育成

(目標達成をやりぬく社内体質の醸成)を掲げ、具体的には「自己変革の実現に向けた意識改革の推進」・「グループ内各事業の成長をけん引する人材の育成」・「CSR(企業の社会的責任)の推進を中心とした永続的な取り組み」を3つの柱として各種研修・啓発を実施し、社員の資質向上や組織風土改革が進むよう、教育面からも積極的にサポートしています。



社員の資質向上や組織風土改革を目指して、各種研修を実施

ダイバーシティへの取り組み

経営環境の変化に柔軟に対応し、持続的に成長していくためには、組織内の多様性を尊重し積極的に活用していくことが不可欠と考え、さまざまな切り口からダイバーシティの推進に努めています。

女性の活躍推進

性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を実施しており、女性の積極的活用を図っています。本年4月には「女性の活躍推進に向けての行動計画」を策定し、大卒採用における女性比率を継続して3割以上とし、女性社員の

活躍の場をさらに広げて計画的に育成することを目標として掲げました。

今後も、女性の活躍推進に向け、採用時の広報活動強化や多様な領域・役割への配置・登用の推進、仕事と家庭の両立支援をはじめとする環境整備等に引き続き努めていきます。

障がい者の雇用促進

障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識し、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において現在42人の障がい者を雇用しており、南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は2016年6月現在2.26%となっています。

当社施設をはじめとする各種施設の清掃業務や郵便物仕分け業務等に従事しており、日々の情報交換やレクリエーションイベントの実施等によりコミュニケーションを図り、働きやすい職場環境の実現・維持に努めています。

働きやすい職場環境づくり

お客さまに安全・安心なサービスを提供するために、社員が能力を最大限発揮するベースとなる職場環境の向上に取り組んでいます。

休暇取得の促進

計画年休制度の導入等により年次有給休暇の取得率向上を図っています。2015年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は91.5%であり、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(47.6%)と比較高い水準にあります。

また、育児休業制度や介護休業・休暇制度等を整備しており、2015年度は7人の社員が育児休業を取得しました。

業務の効率化・平準化の推進や、業務内容に応じた変形労働時間制の導入等により、社員のさらなるワーク・ライフ・バランスの実現に取り組んでいます。継続的な啓発を行っています。

次世代育成支援の推進

次世代育成支援対策推進法に則り、一般事業主行動計画を策定・実施しています。

この計画に基づく取り組みの結果、厚生労働省の定める「子育てサポート企業」としての基準を満たし、2015年3月に「くるみんマーク」を取得しました。



次世代育成支援認定マーク「くるみん」

人権・ハラスメント防止の啓発

公共交通機関である鉄道事業を営む当社は、同和問題をはじめとして民族、性別および障がい等、あらゆる人権問題に対して前向きに取り組むべきであるとの認識のもと、1971年から人権啓発に取り組んでおり、人権問題に対する正しい理解と認識をより一層浸透させるため、研修内容の充実に加え継続的な啓発を行っています。

高齢者の雇用推進

厚生年金支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、2004年度から定年退職(60歳到達)後の再雇用制度を実施しており、2016年3月31日現在92人がさまざまな分野で活躍しています。

当社としては、法令に則するだけでなく、いわゆる「無年金期間」に対応した賃金水準引き上げの実施や、モチベーションの維持・向上に資する講習会の開催等、より充実したシニアライフを送るサポートにも取り組んでいます。

また、セクシュアルハラスメント、パワーハラスメント等各種ハラスメントの未然防止に向け、相談窓口の設置や防止・啓発研修の継続的な実施に取り組んでいます。

労働災害防止対策

職場における労働災害の潜在的危険性を数値化して評価し、リスクの除去・低減を図るとともに、危険予知・ヒヤリハット等の安全活動を通じて、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指した安全水準の向上に努めています。

健康保持増進対策

近年、生活習慣病やメタボリックシンドロームに該当する人が増加傾向にあるとともに、職業生活に強い不安やストレス等を感じる労働者の割合が高い水準で推移しており、当社では厚生労働省の指針に基づき心身両面にわたる健康保持増進対策を実施しています。

特に社員の健康状態の把握に関しては、事業場内産業保健スタッフを中心に、社内健康管理基準に沿った管理、保健指導、健康教育、健康相談を実施して疾病の早期発見と予防に努めており、なかでもメンタルヘルス対策としては、予防・治療という観点でセルフケア(ストレスチェック)、ラインケア(管理監督者の研修会)、外部相談窓口の設置、指定精神科医によるカウンセリングの拡充を実施しているほか、メンタルヘルス不調による休職者の円滑な職場復帰を支援する制度として「リワーク・トライアル・プログラム(試し入社制度)」を導入する等、計画的かつ継続的な推進に努めています。

ガバナンス

コーポレート・ガバナンスの機能強化が重要な経営課題であるとの認識の下、法令遵守はもとより、透明性の高い経営、公正かつ合理的な意思決定、そしてこれらの監督機能の強化に努めております。当社は、東京証券取引所が定めるコーポレートガバナンス・コードの各原則を尊重し、コーポレート・ガバナンスについて不断の機能強化および検証を行いながら、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上をめざしてまいります。

会社の体制

業務執行

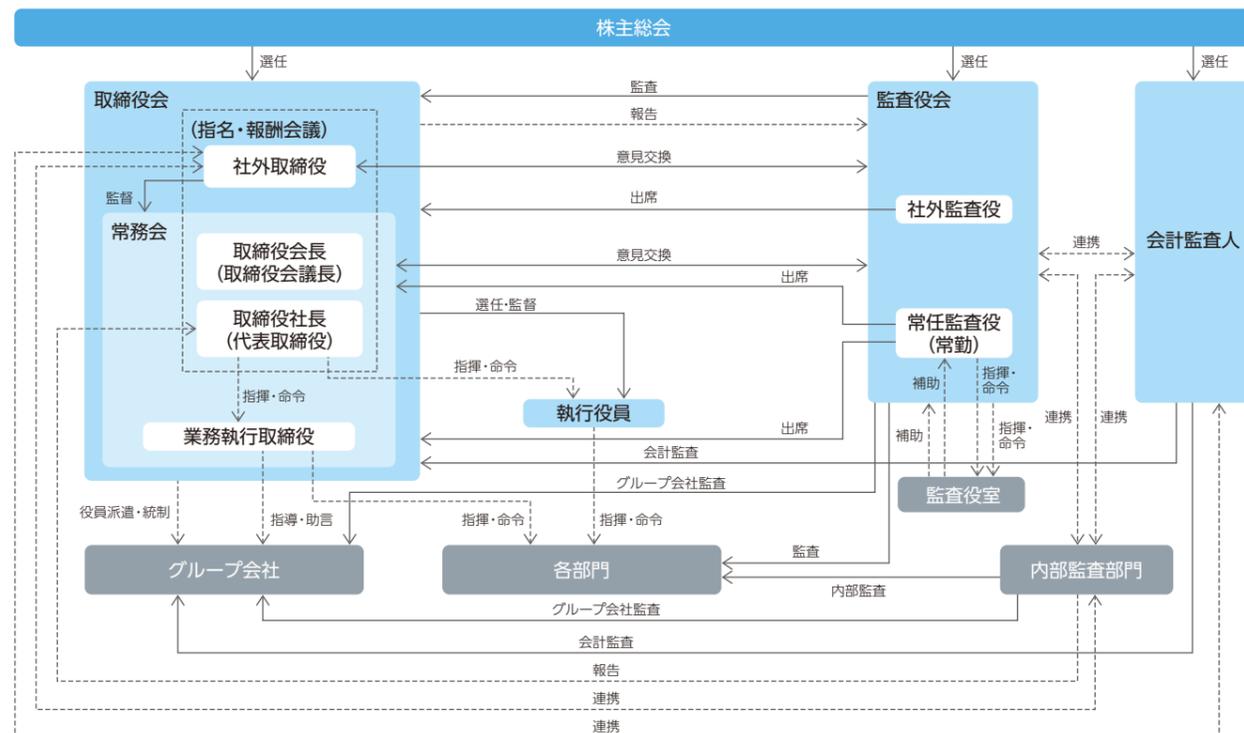
取締役13名(うち社外取締役3名)および監査役5名(うち社外監査役3名)で構成する取締役会(事務局:総務部)は、原則月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っております。

取締役会の設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会(事務局:総務部)を週1回開催し、業務執行の

全般的統制と経営判断の適正化に努めております。

また、取締役会の監督機能の強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として、執行役員制度を導入し、現在7名を執行役員に選任しております。業務執行取締役および執行役員は、重要な業務執行および営業成績等について情報の共有をはかり、業務執行の適正化・効率化に努めております。

コーポレート・ガバナンス体系図 (2016年6月24日現在)



監査役監査

監査役5名で構成される監査役会(事務局:監査役室)は、原則月1回開催し、業務執行の監査を行っております。

監査役会は、取締役会長(取締役会議長)、代表取締役および各部門の担当役員との間で、定期的に意見交換を行うほか、常任監査役(常勤)については、必要に応じ、取締役および使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行うことができる体制を整えております。また、常任監査役は、常務会その他重要な会議に出席し、当社およびグループ経営上重要な業務の執行状況、営業成績および財産の状況等の報告を聴取するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書等重要な文書の回付を受けております。常任監査役

は、当社事業に精通する立場から、これらの活動により収集した情報を、監査役会において社外監査役に報告し、適宜説明を加える一方、これに対し、社外監査役は、その専門的知見や外部での経験に基づく指摘や意見陳述を行うなど、それぞれの役割分担に従い相互に機能を補完することで、監査役監査の実効性を高めております。

このほか、監査役の機能強化のため、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しております。監査役室の所属員2名は、監査役の指揮命令に服すとともに、その異動および評価については、常任監査役の同意を得ることとしております。

社外取締役・社外監査役

社外取締役には、企業経営者としての見識や経験を当社の経営に活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の効率性と透明性の向上に資する機能を担っていただいております。

社外監査役には、企業経営者や弁護士としての見識、経験、専門性を監査に活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の透明性確保と監査の質的向上に資する機能を担っていただいております。

役員の報酬等の額の決定に関する方針

当社の役員報酬は金銭による報酬のみであり、不確定報酬や非金銭報酬はありません。基本報酬の体系は、株主価値や株価を意識した経営の浸透をはかるとともに、業績向上へのインセンティブを高めるため、固定部分の報酬に、業績連動型報酬と自社株式取得型報酬を組み合わせた体系とします。

業績連動型報酬

取締役報酬について、業績連動型報酬を採用します。業績連動型報酬は、会社業績と個人業績をそれぞれ評価し、それを掛け合わせたマトリックスにより、0から200%の間で標準報酬を変動させます。会社業績は、前年度の配当額と連結経常利益を指標とし、個人業績については、社長と面談のうえで設定した担当部門の業績目標に対する実績評価により評価します。

なお、会長、社長および社外取締役については、会社業績のみで評価し、報酬額を決定します。

自社株式取得型報酬

業務執行取締役および常任監査役に対しては、固定部分の報酬に各役位別に定める一定の割合を乗じた金額を上積み支給し、これを役員持株会に拠出したうえで自社株式取得に充当します。

なお、報酬額の決定プロセスについては、「指名・報酬会議」において、社外取締役に説明し、その相当性について助言を求めることといたします。

役員報酬の内容 (2015年度)

役員区分	報酬等の総額(百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)				対象となる役員の人数(人)
		基本報酬	ストックオプション	賞与	退職慰労金	
取締役(社外取締役を除く。)	248	248	—	—	—	12
監査役(社外監査役を除く。)	47	47	—	—	—	2
社外取締役	25	25	—	—	—	3
社外監査役	25	25	—	—	—	3

内部統制 (リスクマネジメント・コンプライアンス・情報セキュリティ)

内部統制システム

当社および当社子会社の取締役等の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制

当社およびグループ会社の健全な発展と企業倫理確立のため、「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査およびコンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しております。コンプライアンスの取り組みの詳細についてはP59をご参照ください。

このほか、財務報告の信頼性を確保するために必要な体制を適切に整備・運用するとともに、内部監査部門による有効性の評価を通じて、当該体制の維持・改善をはかってまいります。

当社の取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

取締役会をはじめとする重要な会議の議事録、稟議書その他取締役の職務の執行に係る文書は、「文書規程」等の社内規則に従い、適切に作成のうえ、保存・管理を行っております。

また、「情報セキュリティポリシー」を定め、当社が保有する情報資産を適切に保護し、情報資産の「機密性」、「完全性」および「可用性」を確保するための体制を整えております。

当社および当社子会社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制

当社は、危機(重大事故および災害を除く。)の発生を予防するとともに、発生した場合の会社および役職員並びに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として「危機管理指針」を定めるほか、重大事故および災害の発生又は発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理等を定めるとともに、災害発生時の旅客・顧客および役職員の安全確保と早期復旧をはかり、被害を最小限に抑えることにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として、「災害対策規程」を定めております。

また、「グループ会社管理規程」において、グループ会社の危機情報の把握に努め、「危機管理指針」に準拠して、グループ会社の危機管理を行わなければならない旨を定めております。

なお、鉄道事業における輸送の安全の確保につきましては、P20以降をご参照ください。

このほか、当社各部門の所管業務およびグループ会社の事業運営に付随するリスクの管理については、対応部門又は

対応会社において必要に応じ、研修や規程・マニュアルの整備等を行っております。

当社および当社子会社の取締役等の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

当社は、業務活動の組織的かつ効率的な運営を実現するために、社内規則により、業務組織および事務分掌並びに各職位に配置された者の責任・権限・義務等が明確に定められております。

また、取締役会が設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会を週1回開催するなど、業務執行の全般的統制と経営判断の適正化に努めておりますほか、取締役会の監督機能の強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として、執行役員制度を導入しております。

グループ会社の取締役の職務の執行にあたっては、「グループ会社指導方針」に基づき、経営の機動性および自主性に配慮しつつ、事業規模・特性等を勘案したうえで、組織形態・機関設計の基本方針を定めております。また、財務報告の信頼性確保と業務の効率化を目的として、経理業務のシェアードサービスを導入しております。

このほか、経営の効率性向上の観点から、業務運営の状況を的確に把握し、その改善を促進していくために、当社内部監査部門による内部監査(グループ会社監査を含む。)を計画的に実施する体制を整えております。詳しくはP53をご参照ください。

当社子会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当社への報告に関する体制

「グループ会社指導方針」および「グループ会社管理規程」に基づき、当社およびグループ会社間の意思疎通の連携を密にし、重要な設備投資案件をはじめ一定の経営上の重要な事項はあらかじめ当社の承認を必要としているほか、必要に応じて適宜報告を求めるものとしております。

その他企業集団における業務の適正を確保するための体制

当社役職員をグループ会社の役員又は幹部職員として派遣し、企業集団としての一体的経営および効果的な統制に努めるとともに、準常勤監査役の配置やグループ会社監査

役連絡会を通じて、グループ各社の監査役の機能強化と情報の共有化をはかっております。

また、「IT管理規程」を制定し、IT統制の確立に努めるほか、グループ会社に対する融資の実行にあたっては、当社審査委員会による厳格な審査手続を設けるなど、グループ全体としての業務の適正をはかっております。

当社の監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

当社は、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しております。監査役室は、「社則」により、代表取締役その他の業務執行取締役による指揮命令系統からは明確に分離され、その所属員は監査役の指揮命令に服するとともに、その異動および評価については、常任監査役(常勤)の同意を得ることとしております。

当社取締役および使用人は、常任監査役に対し常務会その他

事業等のリスク

当社グループの事業その他に関するリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性があると考えられる主な事項を記載しております。また、必ずしもそのようなリスク要因に該当しない事項についても、投資家の投資判断上、重要であると考えられる事項については、積極的な情報開示の観点から以下に記載しております。当社グループは、これらのリスク発生の可能性を認識したうえで、発生の回避および発生した場合の対応に努めております。なお、発生の回避および発生した場合の対応を一部記載しておりますが、かかる対策が必ずしもリスクおよびその影響を軽減するものではない可能性があることにご留意下さい。

本項につきましては、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は当連結会計年度末において判断したものであります。

(1) 経済情勢等

少子高齢化、沿線地域における雇用形態の多様化および関西国際空港利用者数の動向等により、鉄道事業をはじめとする交通事業における旅客が減少すること、国内外の景気動向や消費動向により、物販、サービス事業等における売上高について影響を受けることがあります。このほか、原油価格の高騰および原子力発電所の運転休止に伴う電力供給不足や電力料金の値上げが、当社グループの業績に影響を及ぼす

重要な会議への出席を求め、これらの会議において、当社及びグループ経営上重要な業務の執行状況、営業成績及び財産の状況等を報告するほか、決裁後の稟議書及び内部監査報告書等重要な文書を回付する体制を整えております。また、監査役の求めに応じ、個別の経営課題に関する意見交換を行うこととしております。

「企業倫理ホットライン制度」の運用にあたっては、「企業倫理ホットライン制度規程」において、全ての役職員は情報提供者に対して不利益・不当な扱いや報復・差別的行為をしてはならない旨を定めているほか、その運用状況について、定期的に常任監査役に報告することとしております。

当社は、監査役会の監査計画等に基づき、通常の監査費用について予算化する一方、監査役又は監査役会が監査の実施のために弁護士、公認会計士その他社外の専門家に対して意見を求めた場合等、予算外で特別に生じた費用を請求したときは、当該請求に係る費用が監査役の職務の執行に必要でないと思われる場合を除き、不合理に支出を留保しないものとします。

可能性があります。

さらに、投資有価証券に係る株価変動、保有不動産の地価変動等により株式や低収益物件等の減損処理が必要になる場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(2) 競合

鉄道事業におきましては、大阪南部から和歌山県下および関西国際空港への輸送において、西日本旅客鉄道株式会社と一部路線が競合しております。さらに、自家用車やバイク等の輸送手段への移行が今後も影響を及ぼす可能性があります。

バス事業におきましては、2002年2月から乗合バス事業に係る需給調整規制が完全に撤廃され、新規路線参入については自由競争下にあるため、競争の激化により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

海運業におきましては、高速道路を含む道路網の整備や高速道路の料金体系見直しにより、自家用車やその他交通機関との競合関係が一層厳しくなる可能性があります。

また、当社の経営拠点であるなんばエリアにおいて経営する商業施設「なんばCITY」および「なんばパークスShops&Diners」につきましては、大阪市内における他のエリア(梅田、天王寺等)の大型商業施設と競合関係にあります。

(3) 法的規制

鉄道事業におきましては、鉄道事業法(昭和61年法律第92号)の定めにより、経営しようとする路線および鉄道事業の種別毎に国土交通大臣の許可を受けなければならない(第3条)、さらに旅客又は貨物の運賃および料金(上限)の設定・変更につき、国土交通大臣の認可を受けなければならない(第16条)こととされております。なお、これらの国土交通大臣の許可および認可については、期間の定めはありません。

また、同法、同法に基づく命令、これらに基づく処分・許可・認可に付した条件への違反等に該当した場合には、国土交通大臣は期間を定めて事業の停止を命じ又は許可を取り消すことができる(第30条)こととされております。鉄道事業の廃止については、廃止日の1年前までに国土交通大臣に届出を行う(第28条の2)こととなっております。

現時点におきまして同法に抵触する事実等は存在せず、鉄道事業の継続に支障を来す要因は発生しておりません。しかしながら、同法に抵触し、国土交通大臣より事業の停止や許可の取消を受けた場合には、事業活動に重大な影響を及ぼす可能性があります。

なお、上記のほか、当社グループが展開する各事業については、さまざまな法令、規則等の適用を受けており、これらの法的規制が強化された場合には、規制遵守のための費用が増加するなど、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産につきましては、順次開発・商品化を進め、計画的な分譲を実施することにより、資金回収をはかっておりますが、主に郊外地域における土地価格の下落や住宅需要の都心回帰の傾向がさらに進んだこと等により、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いております。今後も計画的な開発・分譲を進め、魅力ある住宅環境の提供に努めてまいります。少子化による住宅需要減や都心回帰の顧客志向がますます強くなることも予想されますので、開発用地の保有リスクの拡大や、資金回収の遅れが生じるなどの影響が出る可能性があります。

(5) グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供等の経営支援を行っておりますが、同社において、想定外の受注環境の悪化等に見舞われた場合には、当社

グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(6) 人事政策

鉄道事業を中心とした運輸業におきましては、労働集約型の産業構造であるため、費用に占める労務費が他産業に比して大きくなっております。そのため、労働組合(南海電気鉄道労働組合ほか)との労使協調を基本に経営合理化のための諸施策を実施しております。また、人材育成、従業員の高齢化およびそれに伴う若年者層への置換えや技能の伝承等が継続課題であり、対応が遅れば、今後の事業、収支構造に影響を与えることが予想されます。

(7) 投資

鉄道事業における投資につきましては、連続立体交差化工事や安全運行確保のための各種投資工事が長期にわたりかつ多額となるため、その資金調達や金利負担が当社グループの業績および財務状況に影響を与えております。

(8) M&A

成長戦略としてのM&Aの実行に際しては、外部専門家等も交え、対象会社の財務内容等に関するデューデリジェンスを綿密に行いますが、当該デューデリジェンスの過程で検知できなかった偶発債務や未認識債務等が顕在化した場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、M&A実行後の事業環境の変化に伴い、対象会社の収益力が低下した場合や期待するシナジー効果が実現できない場合、減損損失を認識する必要が生じ、投資の回収が不可能となるなど、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(9) 退職給付会計

退職給付に係る資産および退職給付に係る負債につきましては、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しております。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(3年から11年)による定額法により翌連結会計年度から費用処理することとしております。債務の計算における前提が変更された場合や、一層の割引率の低下又は運用利回りの悪化があった場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(10) 有利子負債

当社は、その事業の特性上、借入金依存割合が高い状況にあり、設備投資やM&A実行資金を用途に多額の社債発行や銀行借入を行った場合、有利子負債残高がさらに増加することが考えられます。資金調達手段の多様化をはかり、財務健全性の維持に努めますが、金利変動により金利負担が増加した場合、業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、格付機関が当社の格付を引き下げた場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(11) 重要な訴訟

現在のところ、特に経営に重大な影響を及ぼすような重要な係争事件はありません。

今後の事業展開におきましても、あらゆる取引において契約内容の真摯な履行に努めてまいります。相手方の信義に反する行為に対しやむを得ず訴訟等を提起する場合や、相手方との認識の相違又は相手方悪意により、訴訟等を提起される可能性があります。さらに、訴訟等の結果によっては、当社グループの社会的信用の失墜や業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(12) 事故・システム障害の発生

安全輸送が至上使命である運輸業を基軸に事業展開をしている当社グループにおいて、事故が発生した場合には、社会的信用の失墜を招くばかりでなく、損害賠償請求等により業績に多大な影響を生じる可能性があります。

また、人的原因や機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障を来すとともに、施設の復旧や振替輸送に係る費用の発生等により、当社グループの社会的信用の失墜や業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。したがって、事故・システム障害の未然防止のため、保安諸施設や駅務システムの整備、更新や定期的なメンテナンスの実施、従業員教育の徹底等、さらなる対策に取り組んでまいります。

(13) 第三者行為やテロ活動等

第三者行為による事故発生や国内で発生が懸念されているテロ活動および不正アクセス等につきましても、不審物への警戒や施設内巡回の強化および情報セキュリティの確保等の対策を行っておりますが、万一、テロ活動等が発生し、その影響を受けた場合には、事業活動に支障が出る可能性があります。

(14) 自然災害等

高架橋柱をはじめとする鉄道施設やビル等の耐震補強を計画的に実施しておりますが、今後、数十年の間に起こり得る可能性が取りざたされている南海トラフ地震の発生により、当社の設備やインフラが多大な影響を受ける可能性があります。

なお、(12)、(13)の事故発生等を含め、地震等の大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程等を制定し、被害を最小限にとどめる管理体制を強化するなどの対策を講じておりますが、発生の地域、規模、時期、時間等により、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴い、電力供給が制限されたり、列車運行に必要な部品の調達が困難となった場合等には、鉄道輸送に大きな支障が出る可能性があります。

このほか、新型インフルエンザ等感染症の流行により、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(15) 情報資産の管理

当社グループでは、各事業においてお客さまや従業員の個人情報だけでなく、機密情報をはじめとする重要情報を保有しております。このため、リスクマネジメント強化を目的として、情報セキュリティポリシーを制定し、従業員に対する教育の実施等に取り組んでおります。しかしながら、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償責任が発生する可能性があるほか、当社グループの社会的信用が失墜し、業績に影響を及ぼす可能性があります。

(16) 保有資産および商品等の瑕疵・欠陥

当社グループが保有する資産について、瑕疵や欠陥が発見された場合、又は健康や周辺環境に影響を与える可能性等が指摘された場合、その改善・原状復帰、補償等に要する費用が発生する可能性があります。また、当社グループが販売した商品、売却した不動産、受注した工事、提供したサービス等について、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善および補償等に要する費用の発生や社会的信用の失墜等により、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

コンプライアンス経営の推進

企業倫理規範の制定

当社グループでは企業倫理を確立しコンプライアンス経営を維持・推進するため、「企業倫理規範」を制定しています。

企業倫理規範

1. 法令その他の社会的規範を遵守し、公正で健全な企業活動を行う。
2. 顧客、取引先、株主等を含む幅広い社会との、健全で良好な関係の維持に努める。
3. 地域社会に貢献する良き「企業市民」たることを目指す。
4. 企業や市民社会の秩序に脅威を与える反社会的勢力や団体とは断固として対決する。

2001年9月制定

コンプライアンス担当者の配置

当社では、リスクマネジメント部をコンプライアンス担当部署とし、コンプライアンス経営を推進しています。また、コンプライアンス啓発の中心的な役割を果たす「コンプライアンス担当者」を社内各部(室)に配置しています。担当者は年度ごとに「コンプライアンス啓発実施計画」を作成し、啓発活動を行うほか、年2回開催される会議に出席し、進捗状況等について意見交換をします。

グループ会社でも当社と同様の啓発活動を推進しています。

コンプライアンス教育の実施

当社グループ全役職員へのコンプライアンス意識の浸透を図るため、階層別の研修を継続的に実施するとともに、各種

集合研修などの取り組みを実施しています。毎年10月に設定

している「企業倫理月間」では、啓発ポスターの掲示や、一般社員が具体的な事例をもとにグループ討議を行うコンプライアンス・フォーラム・ディスカッション(CFD)を実施しています。

さらに「企業倫理規範」の精神を定着させるため、当社グループ役職員一人ひとりの業務・行動にまで具体化して示す「コンプライアンスマニュアル」を制定する等、コンプライアンス経営の理念浸透と反社会的勢力との関係遮断に努めています。

内部通報制度

当社グループの全役職員を対象に企業倫理・コンプライアンスに関する照会、疑問、相談、報告などを、通常の業務報告ルート以外の方法で受け付ける窓口として、「企業倫理ホットライン」を設けています。運営にあたっては、相談、通報への対応や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホットライン制度規程」を定めています。また、2006年4月からは公益通報者保護法施行に合わせ、「企業倫理ホットライン」を公益通報の窓口としています。

暴力団排除条項の導入

政府が定めた「企業が反社会的勢力による被害を防止するための指針」は、暴力団をはじめとする反社会的勢力との関係遮断のための取り組みを、企業が一層推進することを求めたものです。

これを受け、2008年度から各部(室)で締結する契約書等に暴力団排除条項の導入を図っています。

公表し、運用しています。また、管理体制を整備するとともに、お客さまからのお問い合わせ窓口を設置しています。

さらに、マイナンバーや特定個人情報の取り扱いに関しては、「特定個人情報基本方針」「特定個人情報取扱規程」を制定し、適切な安全管理措置に努めています。

個人情報の保護

当社グループでは事業の性格上、多くの個人情報を扱うことから、個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護することを重要な責務と考えて「南海電鉄プライバシーポリシー」を制定し、運用しています。各事業部門やグループ会社においても事業内容に応じてプライバシーポリシーを定め、社内外に

情報開示

IR活動

当社では、健全で透明性の高い経営を実践するために、株主・投資家の皆さまや社会に対し、経営実績や事業状況等の企業情報について積極的な開示に努めています。

株主の皆さまには半期ごとに決算の概要や当社グループの取り組み等を記載した「株主通信(NANKAI Report)」を送付しているほか、機関投資家には決算説明会を年2回開催

しています。オフィシャルサイトにも「企業・IR情報」のサイトを設け、四半期ごとの財務状況等を掲載しています。IR情報の開示については、公平性と透明性を期すために法定開示基準を遵守しています。

また、定時株主総会により多くの株主の皆さまにご出席いただくため、大阪府立体育会館を会場としています。

役員一覧

2016年8月1日現在

取締役



山中 諄
取締役会長



遠北 光彦
取締役社長(代表取締役)
CEO/深展133計画
推進室担当/
監査部担当



金森 哲朗
専務取締役(代表取締役)
鉄道営業本部長



高木 俊之
常務取締役
深展133計画推進室長/
経営政策室長/
プロジェクト推進室長



金原 克也
常務取締役
流通営業本部長



岩井 啓一
常務取締役
経理室長



井上 努
取締役
不動産営業本部長



阪田 茂
取締役
鉄道営業本部副本部長/
営業推進室長



芦辺 直人
取締役
グループ事業室長



浦地 紅陽
取締役
総務室長/東京支社長/
和歌山支社長

内藤 碩昭 取締役

増倉 一郎 取締役

村上 仁志 取締役

監査役



藤田 隆一
常任監査役(常勤)



勝山 正章
常任監査役(常勤)

奥 正之 監査役

荒尾 幸三 監査役

饗庭 浩二 監査役

執行役員

榎元 政明 南海バス株式会社
取締役社長

望月 理 インパウンド事業部長

住田 弘之 経営企画部長

外浜 道明 阪堺電気軌道株式会社
取締役社長

福地 俊明 南海フェリー株式会社
取締役社長

中林 誠 運輸部長

田内 信彦 経理部長

連結財務諸表

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 平成27年3月31日	当連結会計年度 平成28年3月31日		前連結会計年度 平成27年3月31日	当連結会計年度 平成28年3月31日
(資産の部)			(負債の部)		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	21,647	18,768	支払手形及び買掛金	21,026	22,827
受取手形及び売掛金	22,409	21,421	短期借入金	116,040	82,364
商品及び製品	26,486	24,563	1年以内償還社債	—	20,000
仕掛品	543	447	未払法人税等	4,063	4,204
原材料及び貯蔵品	2,529	2,627	賞与引当金	2,321	2,424
繰延税金資産	2,467	2,450	建替関連損失引当金	1,151	29
その他	9,743	9,380	その他	63,090	61,188
貸倒引当金	△99	△ 84	流動負債合計	207,693	193,038
流動資産合計	85,728	79,575	固定負債		
固定資産			社債	80,000	70,000
有形固定資産			長期借入金	301,168	311,796
建物及び構築物(純額)	353,046	343,299	繰延税金負債	51,578	46,688
機械装置及び運搬具(純額)	20,657	22,100	再評価に係る繰延税金負債	21,551	19,165
土地	354,433	353,214	退職給付に係る負債	13,446	16,183
建設仮勘定	41,344	47,357	その他	34,117	33,809
その他(純額)	4,893	5,858	固定負債合計	501,862	497,643
有形固定資産合計	774,374	771,830	負債合計	709,556	690,681
無形固定資産	9,090	9,109	(純資産の部)		
投資その他の資産			株主資本		
投資有価証券	28,328	24,180	資本金	72,983	72,983
長期貸付金	74	153	資本剰余金	28,087	28,089
退職給付に係る資産	2,070	53	利益剰余金	46,053	58,128
繰延税金資産	2,269	2,243	自己株式	△34	△ 76
その他	9,684	9,527	株主資本合計	147,090	159,125
貸倒引当金	△2,073	△ 2,053	その他の包括利益累計額		
投資その他の資産合計	40,354	34,105	その他有価証券評価差額金	8,395	5,602
固定資産合計	823,819	815,045	繰延ヘッジ損益	—	0
資産合計	909,547	894,621	土地再評価差額金	33,694	31,830
			退職給付に係る調整累計額	2,058	△ 1,860
			その他の包括利益累計額合計	44,147	35,572
			非支配株主持分	8,752	9,241
			純資産合計	199,991	203,939
			負債純資産合計	909,547	894,621

連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)
営業収益	210,995	219,065
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	175,544	179,680
販売費及び一般管理費	7,333	7,065
営業費合計	182,877	186,746
営業利益	28,118	32,318
営業外収益		
受取利息	50	22
受取配当金	564	670
固定資産売却益	167	109
雑収入	534	467
営業外収益合計	1,316	1,269
営業外費用		
支払利息	6,576	6,081
雑支出	857	395
営業外費用合計	7,433	6,477
経常利益	22,001	27,110
特別利益		
工事負担金等受入額	1,530	4,434
貸倒引当金戻入額	298	—
その他	492	519
特別利益合計	2,322	4,953
特別損失		
減損損失	1,814	9,074
工事負担金等圧縮額	1,475	4,392
固定資産除却損	462	1,116
その他	751	109
特別損失合計	4,503	14,691
税金等調整前当期純利益	19,819	17,372
法人税、住民税及び事業税	6,556	7,265
法人税等調整額	△4,816	△ 3,085
法人税等合計	1,739	4,179
当期純利益	18,080	13,192
非支配株主に帰属する当期純利益	612	579
親会社株主に帰属する当期純利益	17,467	12,612

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)
当期純利益	18,080	13,192
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,687	△ 2,862
繰延ヘッジ損益	△0	0
土地再評価差額金	2,229	1,000
退職給付に係る調整額	1,192	△ 3,935
その他の包括利益合計	7,109	△ 5,797
包括利益	25,190	7,394
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	24,515	6,901
非支配株主に係る包括利益	674	492

連結財務諸表

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	63,739	18,471	34,021	△1,377	114,854
会計方針の変更による累積的影響額			120		120
会計方針の変更を反映した当期首残高	63,739	18,471	34,142	△1,377	114,975
当期変動額					
新株の発行	9,244	9,244			18,489
剰余金の配当			△2,612		△2,612
親会社株主に帰属する当期純利益			17,467		17,467
土地再評価差額金の取崩			△2,943		△2,943
自己株式の取得				△39	△39
自己株式の処分		371		1,383	1,754
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	9,244	9,616	11,911	1,343	32,115
当期末残高	72,983	28,087	46,053	△34	147,090

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	土地再評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	4,759	0	28,521	875	34,155	3,029	152,039
会計方針の変更による累積的影響額						1	122
会計方針の変更を反映した当期首残高	4,759	0	28,521	875	34,155	3,030	152,162
当期変動額							
新株の発行							18,489
剰余金の配当							△2,612
親会社株主に帰属する当期純利益							17,467
土地再評価差額金の取崩							△2,943
自己株式の取得							△39
自己株式の処分							1,754
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	3,635	△0	5,173	1,182	9,991	5,722	15,713
当期変動額合計	3,635	△0	5,173	1,182	9,991	5,722	47,829
当期末残高	8,395	—	33,694	2,058	44,147	8,752	199,991

当連結会計年度(自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	72,983	28,087	46,053	△34	147,090
当期変動額					
剰余金の配当			△3,401		△3,401
親会社株主に帰属する当期純利益			12,612		12,612
土地再評価差額金の取崩			2,863		2,863
自己株式の取得				△43	△43
自己株式の処分		0		1	1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		1			1
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	—	1	12,074	△42	12,034
当期末残高	72,983	28,089	58,128	△76	159,125

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	土地再評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	8,395	—	33,694	2,058	44,147	8,752	199,991
当期変動額							
剰余金の配当							△3,401
親会社株主に帰属する当期純利益							12,612
土地再評価差額金の取崩							2,863
自己株式の取得							△43
自己株式の処分							1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							1
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△2,792	0	△1,863	△3,918	△8,574	488	△8,085
当期変動額合計	△2,792	0	△1,863	△3,918	△8,574	488	3,948
当期末残高	5,602	0	31,830	△1,860	35,572	9,241	203,939

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)	当連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	19,819	17,372
減価償却費	23,699	25,519
減損損失	1,814	9,074
のれん償却額	289	436
賞与引当金の増減額(△は減少)	221	97
建替関連損失引当金の増減額(△は減少)	△81	△1,122
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△109	△1,004
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△420	△34
受取利息及び受取配当金	△615	△692
支払利息	6,576	6,081
固定資産除却損	850	1,099
工事負担金等圧縮額	1,475	4,392
工事負担金等受入額	△1,530	△4,434
売上債権の増減額(△は増加)	3,022	655
たな卸資産の増減額(△は増加)	△2,784	1,314
仕入債務の増減額(△は減少)	458	△430
たな卸資産評価損	824	617
未払消費税等の増減額(△は減少)	1,633	△1,737
その他	△68	△1,364
小計	55,074	55,839
利息及び配当金の受取額	604	705
利息の支払額	△6,801	△6,130
法人税等の支払額	△5,864	△7,202
営業活動によるキャッシュ・フロー	43,013	43,212
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有価証券の増減額(△は増加)	1,000	600
固定資産の取得による支出	△29,399	△34,413
固定資産の売却による収入	704	382
工事負担金等受入による収入	7,005	7,139
投資有価証券の取得による支出	△238	△828
投資有価証券の売却及び償還による収入	312	877
子会社株式の取得による支出	△240	—
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△69,493	△2,554
短期貸付金の増減額(△は増加)	0	1
長期貸付けによる支出	△12	△11
長期貸付金の回収による収入	21	19
その他	22	△244
投資活動によるキャッシュ・フロー	△90,315	△29,030
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	1,580	△17,330
長期借入れによる収入	97,098	46,770
長期借入金の返済による支出	△59,318	△52,550
社債の発行による収入	19,874	9,931
社債の償還による支出	△25,000	—
株式の発行による収入	18,394	—
配当金の支払額	△2,603	△3,390
その他	1,478	△478
財務活動によるキャッシュ・フロー	51,503	△17,047
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	4,200	△2,865
現金及び現金同等物の期首残高	16,959	21,160
現金及び現金同等物の期末残高	21,160	18,294

財務・非財務
ハイライト

社長メッセージ

中期経営計画

事業別の概況

CSRについて

連結財務諸表

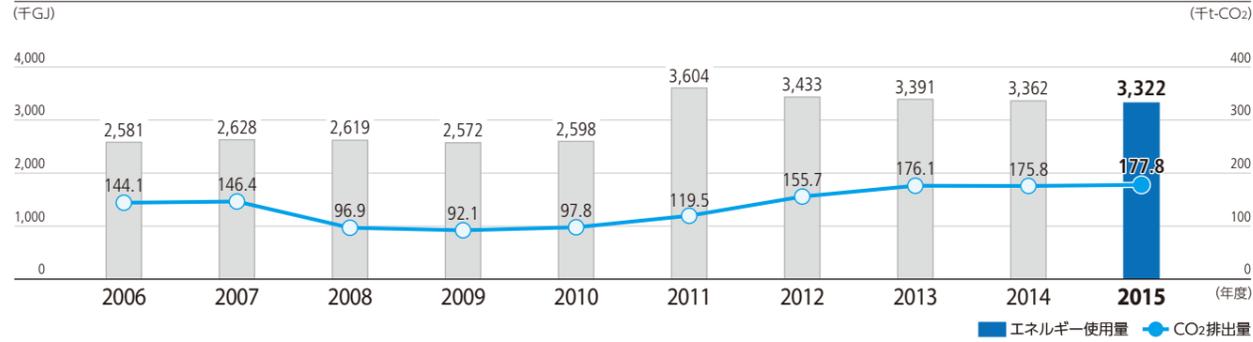
主なCSR指標

会社情報

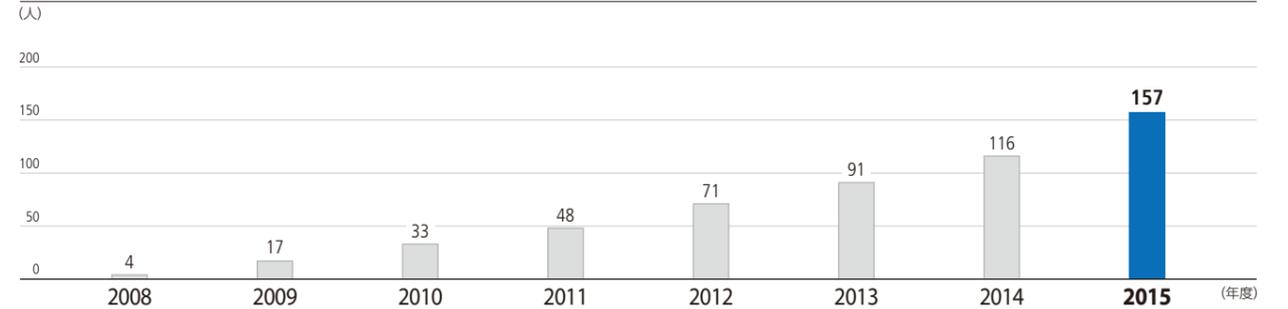
第三者意見

主なCSR指標

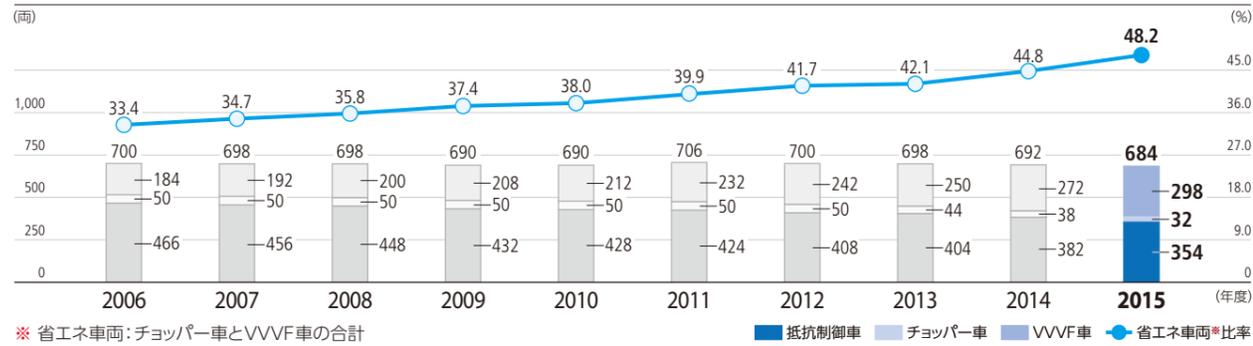
事業活動におけるエネルギー使用量とCO₂排出量



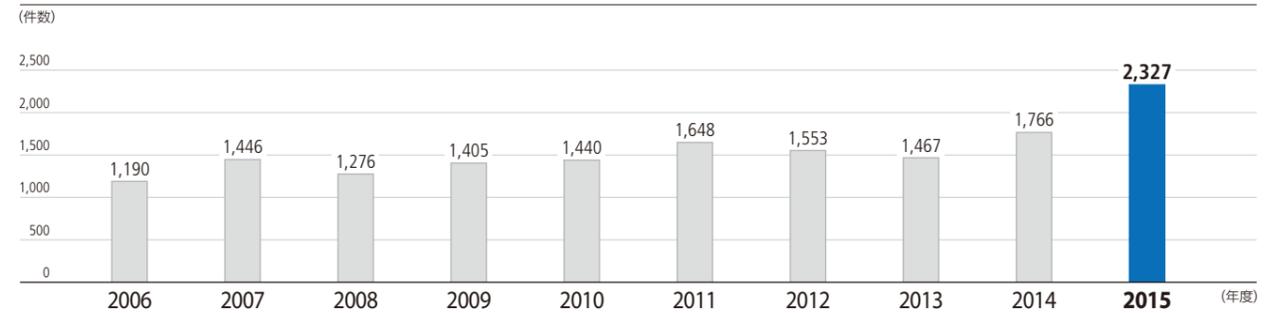
eco検定合格者数



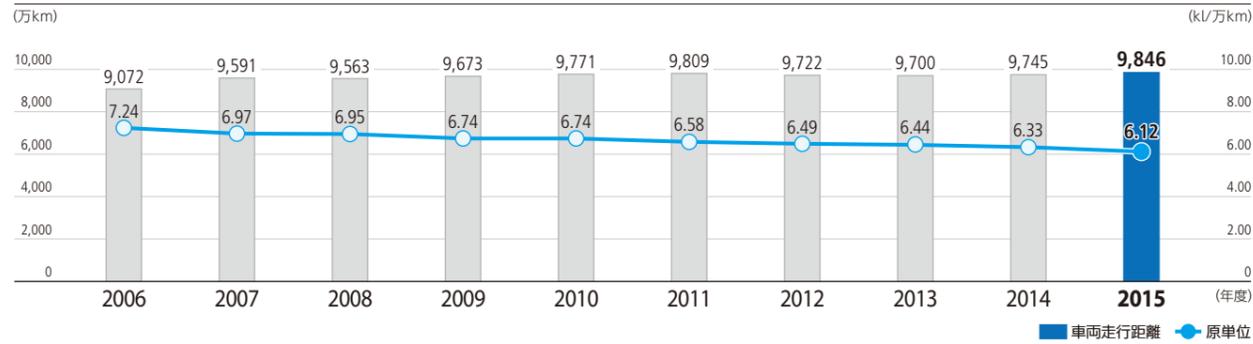
省エネ車両の導入状況の推移



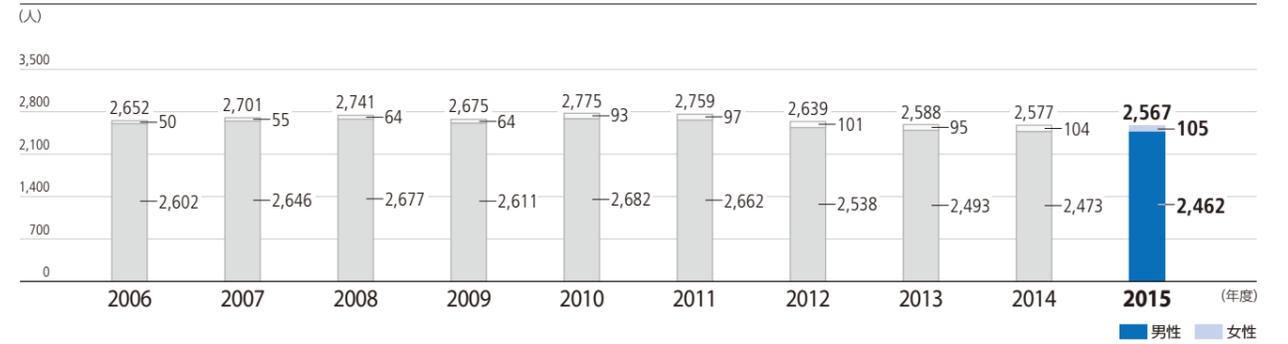
「お客様の声」の件数の推移



車両走行距離と列車運行エネルギー原単位の推移



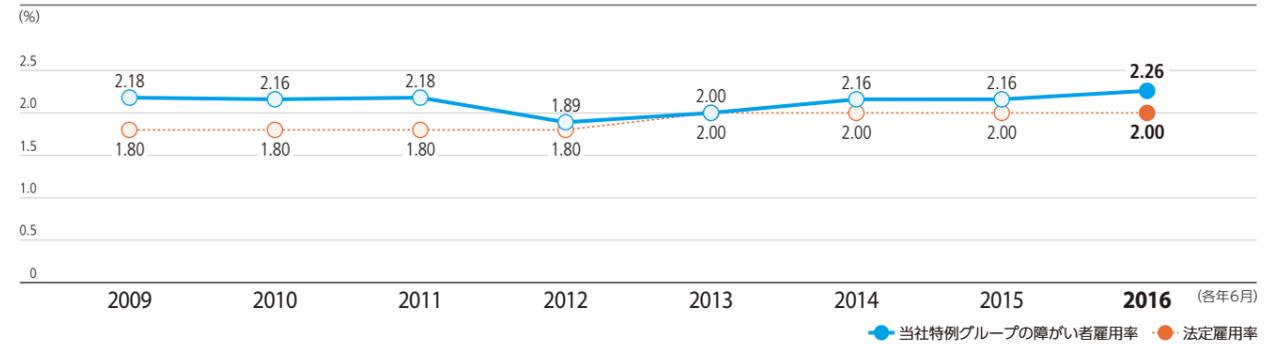
従業員数の推移 (単体・出向社員を除く)



水使用量の推移



障がい者雇用率の推移 (特例グループ)



会社情報

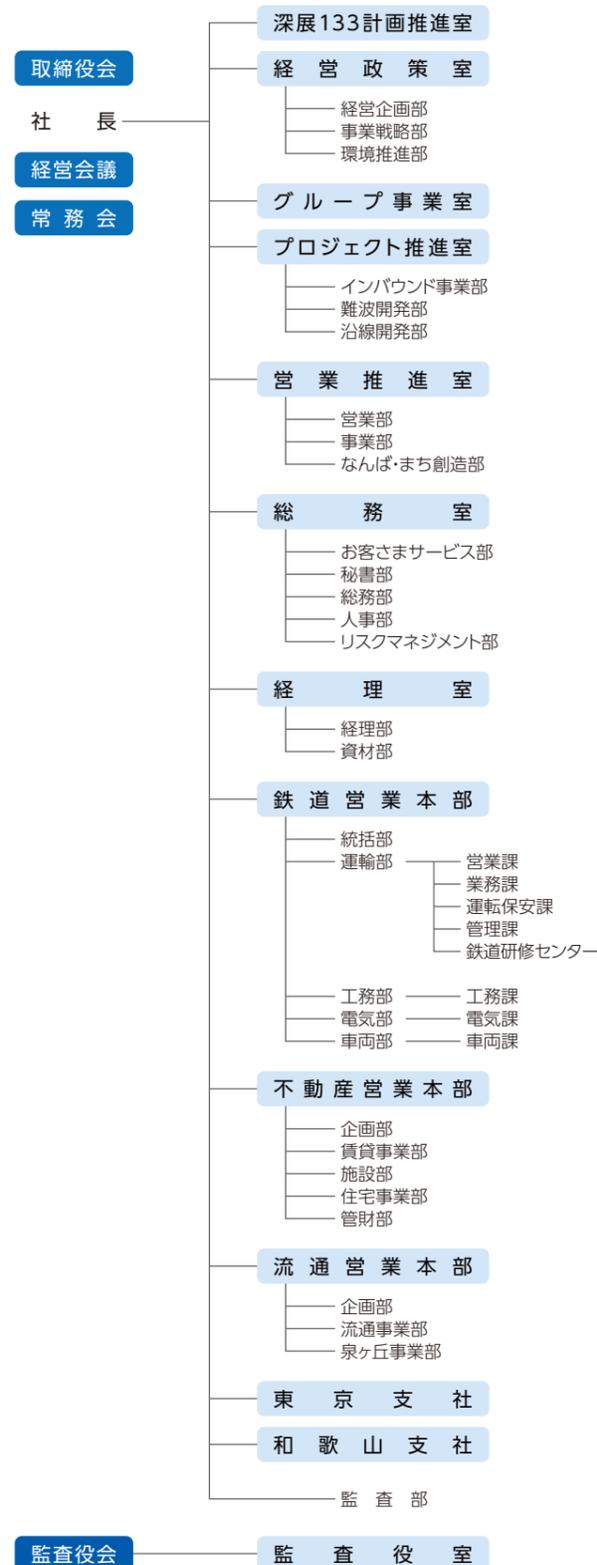
グループ会社 (2016年7月1日現在)

- 運輸業
 - 鉄道事業: 泉北高速鉄道(株)*1
 - 軌道事業: 阪堺電気軌道(株)
 - バス事業: 南海バス(株) / 和歌山バス(株) / 南海りんかんバス(株) / 関西空港交通(株) / 御坊南海バス(株) / 熊野交通(株) / 徳島バス(株) / サザンエアポート交通(株) / 和歌山バス那賀(株) / 南海ウイングバス金岡(株) / 南海ウイングバス南部(株) / 四国交通(株) / 徳島バス阿南(株) / 徳島バス南部(株)
 - 海運業: 南海フェリー(株)
 - 貨物運送業: (株)南海エクスプレス / サザントランスポートサービス(株)
 - 車両整備業: 南海車両工業(株)
- 不動産業
 - 不動産賃貸業: 泉北高速鉄道(株)*1 / (株)大阪府食品流通センター
 - 不動産販売業: 南海不動産(株)
 - 不動産仲介業: 南海リハウス(株)*2
- 流通業
 - ショッピングセンターの経営: (株)パンジョ / (株)パンジョイズ
 - 駅ビジネス事業: 南海商事(株) / 南海エフディサービス(株) / 南海フードシステム(株) / 泉鉄産業(株)
 - 物品販売業: (株)新南海ストア*2
 - その他: (株)アピック / 南海リテールプランニング(株) / 南海フェリー商事(株)
- レジャー・サービス業
 - 遊園事業: 南海アミューズメント(株)
 - 旅行業: (株)南海国際旅行 / (株)徳バス観光サービス / (株)南海トラベルサービス
 - ホテル・旅館業: (株)中の島
 - ポートレース施設賃貸業: 住之江興業(株)
 - ビル管理メンテナンス業: 南海ビルサービス(株) / (株)南海ハートフルサービス / (株)クラカタ商事 / (株)TTS / ライフコミュニティ(株)
 - 印刷業: 南海印刷(株)
 - 葬祭事業: 南海グリーンサポート(株)
 - 広告代理業: (株)アド南海
 - その他: 南海ゴルフマネジメント(株) / 熊交商事(株) / 住興商事(株) / (株)スミノエマリンシステム / 南海保険サービス(株) / 南海ライフレレーション(株)
- 建設業
 - 南海辰村建設(株) / (株)日電商会 / 南海建設興業(株) / 日本ケーモエ工事(株) / (株)京阪電気商会
- その他の事業
 - 南海マネジメントサービス(株) / (株)シーエス・インスペクター

*1 運輸・不動産の各セグメントに重複して含む
*2 持分法適用関連会社

組織図 (2016年7月1日現在)

コーポレート・ガバナンス体系図、役員一覧については、P53ガバナンスをご覧ください。



株式情報

株式の状況 (2016年3月31日現在)

発行可能株式総数……………1,600,000,000株
発行済株式総数……………567,012,232株
株主数……………50,988名
(前期末比4,275名減)
単元株式数……………1,000株

所有者別株式分布の状況 (2016年3月31日現在)

	株式の状況(1単元の株式数1,000株)							単元未満株式の状況(株)	
	政府および地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国人等		合計		
株主数(人)	2	68	28	393	189	13	43,332	44,025	—
所有株式数(単元)	33	172,051	2,832	45,662	49,067	129	292,566	562,340	4,672,232
所有株式数の割合(%)	0.01	30.60	0.50	8.12	8.72	0.02	52.03	100.00	—

(注) 1. 自己株式154,886株は、「個人その他」に154単元および「単元未満株式の状況」に886株を含めて記載しています。
自己株式154,886株は、株主名簿上の株式数であり、2016年3月31日現在の実保有株式残高は、150,886株です。
2. 「その他の法人」および「単元未満株式の状況」には、証券保管振替機構名義の株式が、それぞれ13単元および450株含まれています。

大株主(上位10名) (2016年3月31日現在)

1	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)
2	日本生命保険相互会社
3	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)
4	株式会社池田泉州銀行
5	三井住友信託銀行株式会社
6	株式会社三菱東京UFJ銀行
7	株式会社三井住友銀行
8	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口A)
9	JP MORGAN CHASE BANK 385151
10	株式会社高島屋



株主メモ

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで	
定時株主総会	毎年6月	
基準日	定時株主総会	3月31日
	期末配当	3月31日
	中間配当を行う場合	9月30日
	その他必要がある場合	あらかじめ公告して 定めた日
公告方法	電子公告 http://www.nankai.co.jp/ir/koukoku/index.html (事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載して行う)	
株主名簿管理人及び特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社	
株主名簿管理人事務取扱場所	大阪市中央区北浜四丁目5番33号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 郵便物送付先: 〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 電話照会先: フリーダイヤル0120-782-031 ホームページアドレス: http://www.smtb.jp/personal/agency/index.html	



アマタ 環境戦略デザイングループ シニアコンサルタント
猪又 陽一

1994年早稲田大学工学部卒業後、同年ベネッセコーポレーション入社。その後、外資系ネットベンチャーやリクルートエージェントなどで新規事業を軌道に乗せた後、2009年より現職。担当分野は環境・CSR分野における戦略・実行、コミュニケーション、教育。主な実績は、環境省「優良さんばいナビ」、企業ウェブ・グランプリ受賞サイト「おしえて!アマタさん」、[CSR JAPAN]等をプロデュース。主な外部委員として、東京商工会議所「eco検定アワード」審査委員等。主な著書・連載記事に「CSRデジタルコミュニケーション入門」(共著)、環境新聞「CSRの光と影」、企業の第三者意見等。

南海電気鉄道のCSR報告書に意見を述べさせていただくのは今回が初めてになります。わが社アマタは貴社とは廃棄物処理法に対応する教育や対策などを中心に長年、環境経営の推進方法に関してご協力させていただき、また、一緒に勉強を進めてきました。今年の第三者意見を作成するにあたって、過去のCSR報告書を拝見いたしました。まずは、前回までの社長対談形式に変わり、今回は社長自らがダイレクトにトップメッセージを発信されており(P5~P10)、会社の経営方針やビジョンというものがより鮮明に発信できていると感じました。特に、インバウンド需要を活かして、好調な業績結果の報告とともに、2015年度から2017年度まで「事業基盤の更なる深耕していく3年間」と位置付けた中期経営計画「深展133計画」の目標達成に向けて着実に邁進していることが伺えました。

経営課題の重要テーマである「安全・安心の徹底」という面では、14ページの多岐にわたり(P20~P33)、安全に対する充実した取り組みが書かれており、「鉄道業界で最初に取り組むべき社会的責任は安全である」ということを再認識いたしました。組織としての安全管理体制は当然として、日々のお客様の生の声をデータベース化して(P47)、そのご要望に応えるべく踏切、車両、ホームなどの安全対策、防災・減災に対して取り組んでいることが十分に理解できました。その結果として、近畿運輸局から6期目の無事故表彰を受賞したことがその成果を物語っています(P20)。

また、経営方針である「環境重視」という面で特筆すべき点は、EST交通環境大賞を受賞したことです。この賞は、地域の交通環境対策に関する功績に贈られる表彰制度です。グループ

の従業員が一丸となって、CO₂削減や「なんかいの森」への環境活動などに積極的に取り組んだ結果です。昨年12月の国連気候変動枠組み条約第21回締結国会議(COP21)において、国内では2030年度までに温室効果ガス排出量を2013年度比で26%削減する温暖化対策目標が掲げられましたが、このようなCO₂排出削減目標の達成に向けた取り組みは今後の企業価値を高める取り組みになるでしょう。

更に、私が注目したのは、貴社オリジナルな環境活動である「ECOニスト」の認定制度とeco検定合格者数が2015年で157名と急激に増えていることです(P66)。かくなる私もeco検定アワードの審査委員を務めさせていただいておりますが、貴社のような大手企業がeco検定に取り組み、従業員の環境リテラシーを底上げすることは、地域の周辺企業にとっても影響があり、地域あげでの環境の取り組みとして重要な意義を持っています。今後は、eco検定の合格者数も大切ですが、やはり、そういった人材が環境分野における事業を創出していくことがポイントになってくるでしょう。

このように「安全」「環境」を軸に幅広い活動をされている貴社ですが、今後の期待としては、これから先、発生してくる環境問題や社会課題の解決を事業で解決していくCSV(Creating Shared Value)の取り組みです。国内では「過疎化」「高齢化社会」「少子化」「労働人口の減少」「医療」「食料廃棄」など解決すべき地域の社会的課題がこれから先、多く出てくることでしょう。特に、鉄道は沿線地域の住民にとってはなくてはならない社会インフラです。やはり沿線に住む地域住民の環境問題や社会課題が解決されて、生活環境や自然環境がよくなることで将来的に沿線の人口が増える

ことにより、沿線に住む地域住民にとっては、なお一層「なくてはならない企業」になってきます。まさに、社会課題の解決と経済的価値を同時に満たす事業を実現することが、企業のサステナビリティ戦略になってくるのです。

また、昨年度の第三者意見でも指摘されていましたが、国内の労働人口が減少していく中、女性従業員の活用も社会的課題の一つです。貴社の取り組みとして、以前よりも育休等の制度も充実し、直近の大卒の採用者の約3割が女性に達しており、車掌にも女性が増えていることは改善が見られます。勿論、女性人数や比率を増やすことが目的になるのは本末転倒ですが、更に一層、女性専用の作業環境を

整えることも企業のCSRの一つでしょう。

最後に、今後のサステナビリティ戦略を考える上で、2050年までの長期ビジョンを作成し、そのバックキャストिंगで自社の事業フレームを捉えて直してみたらいかがでしょうか。これから先、様々な環境制約が増えてきます。もしかしたら、環境制約により既存の事業がいつまでも続けられないリスクも増えてくるでしょうし、逆にそれがビジネスチャンスになるかもしれません。是非、地域活性の一端を担う社会インフラ企業として地域に貢献できる新しい取り組みにチャレンジし続けることを期待しております。

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
常務取締役 経営政策室長
高木 俊之

本年度もCSR報告書発刊の運びとなりました。現在推進中の中期経営計画の進捗状況とともに財務・非財務ハイライトや事業別の概況を記載していますが、引き続き「国際統合報告フレームワーク」に対応した統合報告書への移行を目指していく所存でございます。

本年度はその一環として、従来の社長対談形式から、社長の経営方針やビジョンをより強く読者の皆さまにお伝えすべく、社長メッセージの形式に変更いたしました。

また、安全は当社にとって最重要のCSRでございます。近年、特に大きな有責事故やインシデントは見受けられないものの、安全対策は日々向上し、変革していかねばなりません。そういう意味で安全のページもレイアウトを一新し、写真やグラフから当社の安全対策がより一層容易にご理解

いただけるようなページに一新しました。

さて、アマタ株式会社の猪又様には今回はじめてご登場いただき、CSR全般にわたる専門家の立場から様々なご意見を頂きました。誠に有難うございます。

「ECOニスト」の取り組みや、eco検定の合格者が増えてきていることにご評価いただきましたが、環境経営の推進には従業員一人ひとりの環境意識の向上が不可欠だと思います。そして環境経営の具現化策として、いわゆる環境ビジネスや環境保全活動にさらに積極的に取り組む所存でございます。

また、高齢化社会と沿線の「人口減・過疎化」は当社の喫緊の課題です。自然環境や生活環境を沿線全体でよくすることで沿線価値をより一層向上させ、さらにはCSVについても課題解決に取り組んでいきたいと思っております。

近年、多くの女性があらゆる現場で勤務し活躍しておりますが、当社ではまだまだ他の業界と比較すると少ないものとなっています。引き続き、現在の取り組み課題を再確認し、企業としての社会的責任を果たして参りたいと考えています。最後にご意見にありましたように、サステナビリティを追求することは企業価値の向上に不可欠であることをしっかりと認識し、長期ビジョンの形成も視野に入れ、経営計画の目標達成に向け精力的に取り組んでいく所存でございます。