



CSR報告書 2018

コーポレートレポート



南海電鉄グループでは、環境活動に今後さら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、お客さまと一っしょに走りつづける姿をイメージしました。



● 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/>



南海電気鉄道株式会社

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、お客さまに最良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。

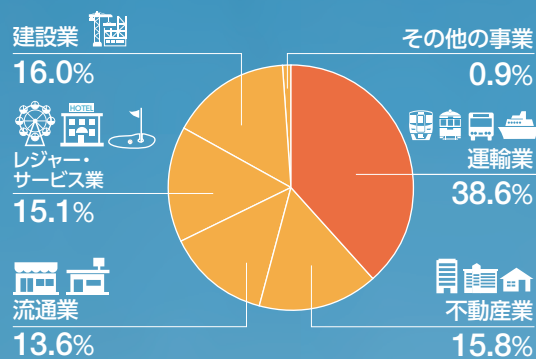
活力ある職場

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 2018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
 URL <http://www.nankai.co.jp/>
 資本金 729億8,365万円
 営業収益 99,313百万円(単体)
 227,874百万円(連結)
 株主数 52,529人
 従業員数 2,615人(単体) 9,158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。

運輸業



36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



4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

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スタンダードを参考にし、網羅的な報告を行っています。
 対象期間: 2017年度(2017年4月1日~2018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2016年度より泉北高速鉄道株式会社の環境報告書を統合しましたので、泉北高速鉄道をはじめとした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「GRIスタンダード」

レジャー・サービス業



22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、葬祭事業

なんばスカイオ
 (2018年10月17日開業)
 パークスタワー
 スイスホテル南海大阪

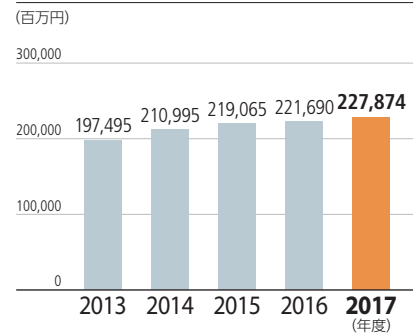
南海なんば第1ビル(本社)

なんばパークス

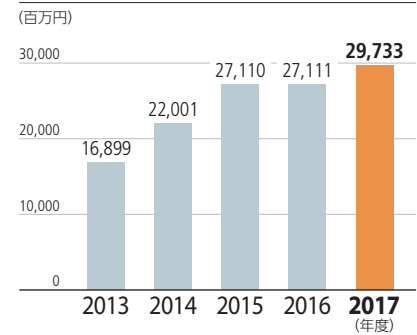
目次

プロフィール	1	中期経営計画「共創136計画」	14	社会	59
財務・非財務ハイライト	3	事業別の概況	17	ガバナンス	68
社長メッセージ	5	CSRについて	24	財務報告	79
南海グループ経営ビジョン2027	11	安全	25	会社情報	85
なにわ筋線計画の推進	13	環境	41	第三者意見	91

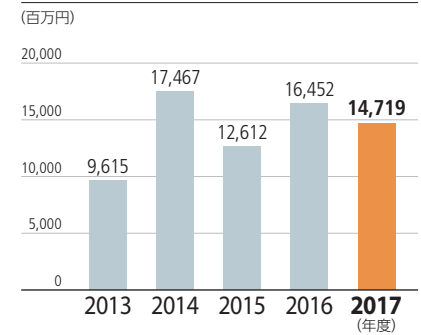
営業収益*1 **2,278億74百万円**



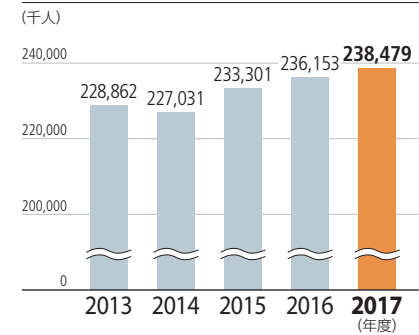
経常利益 **297億33百万円**



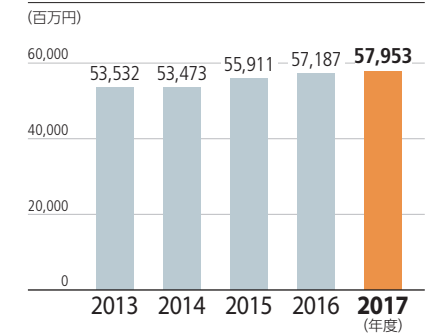
親会社株主に
帰属する
当期純利益 **147億19百万円**



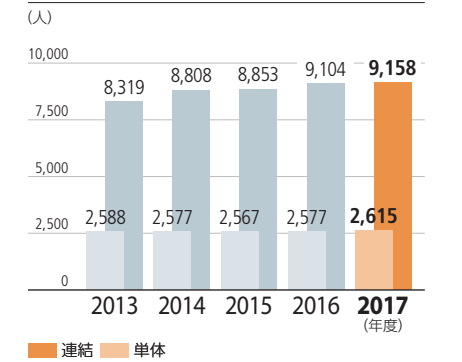
輸送人員 **2億38百万人**



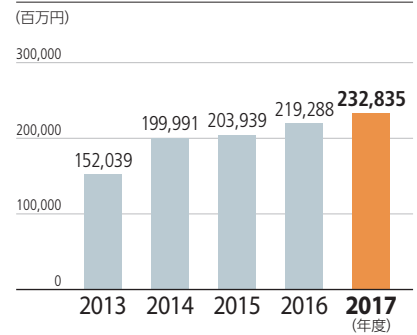
旅客運輸収入 **579億53百万円**



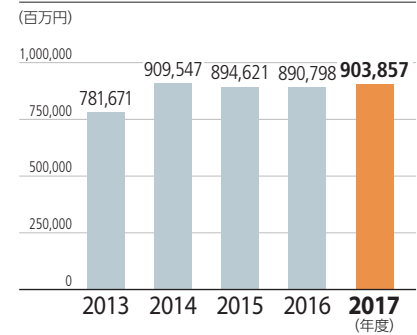
従業員数 **9,158人(連結)**



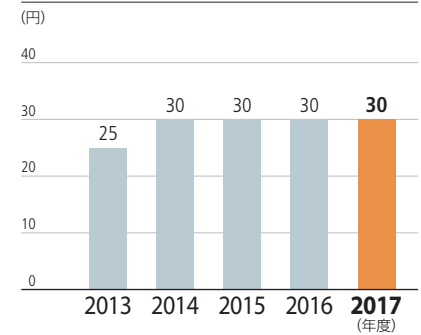
純資産 **2,328億35百万円**



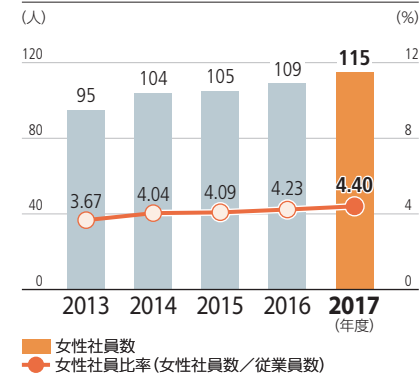
総資産 **9,038億57百万円**



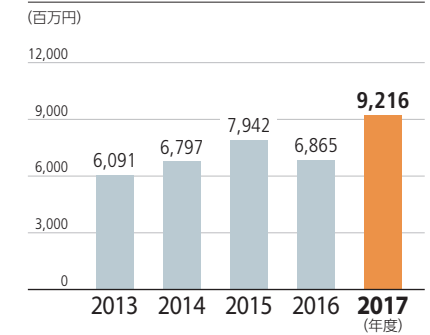
1株当たり配当金*2 **30円**



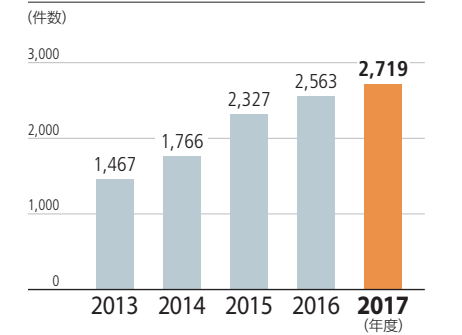
女性社員数(単体) **115人**



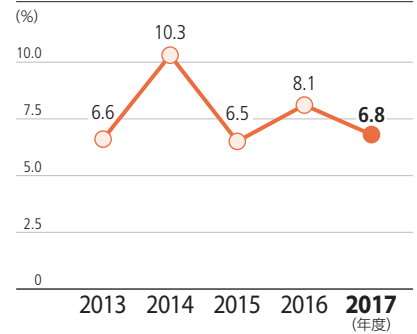
安全に対する投資額 **92億円**



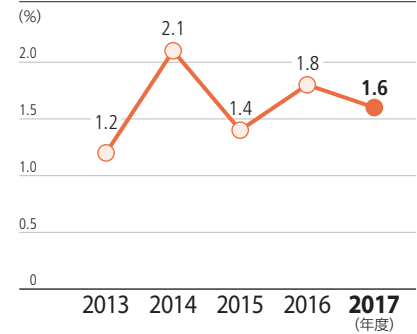
「お客さまの声」件数 **2,719件**



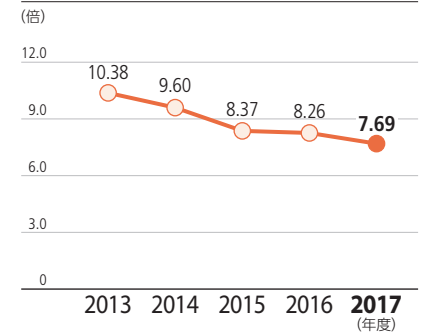
自己資本利益率(ROE) **6.8%**



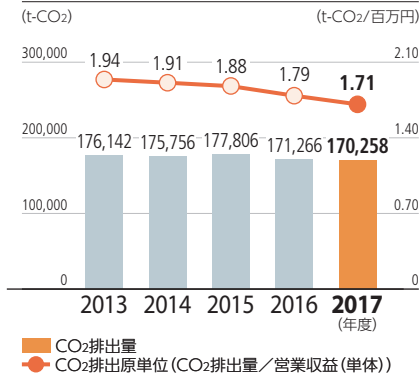
総資産利益率(ROA) **1.6%**



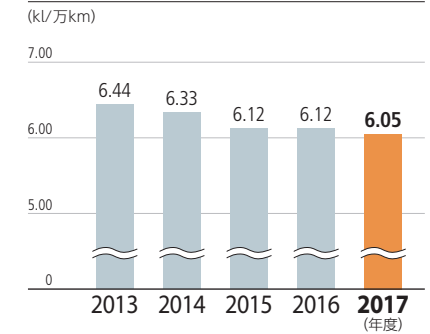
有利子負債/EBITDA*3倍率 **7.69倍**



CO2排出量(単体) **170千t-CO2**



鉄道車両の
エネルギー
使用量原単位*4 **6.05kl/万km**



*1 営業収益には、消費税等は含まれておりません。
*2 2017年10月1日付で実施した株式併合を反映した調整後の数値です。
*3 EBITDA=営業利益+減価償却費

*4 鉄道事業に係るエネルギー使用量(kl) / 個々の車両ごとの営業運行距離(万km)

10年後のありたき姿を示した 「南海グループ経営ビジョン2027」のもと 選ばれる沿線、選ばれる企業グループへの 進化を追求します。



取締役社長兼CEO

あちきた てるひこ

遠北 光彦

2017年度の業績総括と主な取り組み

当期(2017年度)の当社グループでは、最終年度を迎えた中期経営計画「深展133計画」の完遂に向けて、引き続き各種施策への取り組みを進めました。その結果、当期の営業収益は2,278億74百万円(前期比2.8%増)の増収となりました。利益面については、営業利益は339億71百万円(同6.7%増)、経常利益は297億33百万円(同9.7%増)のいずれも増益となりました。一方、親会社株主に帰属する当期純利益については、事業用固定資産の減損損失を特別損失として計上したことなどにより、147億19百万円(同10.5%減)の減益となりました。

運輸業の中核となる鉄道事業においては2017年10月に近畿地方を襲った台風21号の影響により、南海本線男里川橋梁下り線および高野線上古沢駅構内において線路故障が発生し、一部区間が不通となりました。南海本線は仮復旧工事により、2017年11月23日から上下線とも通常ダイヤで運転を再開しました。また、高野線の復旧工事には時間を要しましたが、2018年3月31日から運転を再開しました。営業面では、増加するインバウンド旅客の利便性を高め、旅客誘致に努めました。

運輸業全体の営業収益は、運休の影響等があったものの1,008億89百万円(同1.3%増)の増収となりました。一方、鉄道車両の新造に伴う減価償却費の増加等により、営業利益は150億4百万円(同7.0%減)の減益となりました。

不動産業では、高野線堺東駅前に賃貸マンションを取得したほか、増加するインバウンド旅客のニーズに対応する宿泊施設を誘致しました。また、分譲マンション販売事業が好調に推移したことから、不動産業の営業収益は、412億48百万円(同21.6%増)、営業利益は113億47百万円(同32.2%増)となりました。

流通業では、なんばパークス・なんばCITYほか各施設において、店舗入替や多様な集客イベントの開催などにより魅力の維持向上に努めました。またさらなる利用促進を図るべく「ミナピタポイント」サービスを開始しました。営業収益は356億8百万円(同0.5%減)、営業利益は40億11百万円(同26.1%増)となりました。

レジャー・サービス業では、開園60周年を迎えた「みさき公園」での体験型イベントや「けものフレンズプロジェクト」とのコラボレーションイベントの開催などで幅広い層の誘致に努めました。また新たに農業関連事業に参入し、大阪府泉佐野市・河内長野市において体験農園「くらし菜園」を開設しました。これらを含むレジャー・サービス業全体の営業収益は393億62百万円(同0.5%減)、営業利益は18億47百万円(同0.1%増)となりました。

建設業では、民間の住宅工事や非住宅工事、首都圏での土木工事等の受注活動に注力しましたが、建設技能労働者の不足やそれに伴う労務費の高騰・建設資材価格の高止まり等により、営業収益は418億49百万円(同7.6%減)、営業利益も23億37百万円(同20.9%減)となりました。

中期経営計画「深展133計画」の総括

当社グループは2015年度から2017年度の3か年にかけて、「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つを基本方針(最重点項目)とする中期経営計画「深展133計画」を推進してきました。

「泉北関連事業の強化」については、前期までに特急「泉北ライナー」12000系の運転開始(2015年12月)、泉ヶ丘駅前のショッピングセンター「泉ヶ丘ひろば専門店街」の全面改修(2016年4月リニューアルオープン)や「パンジョ」の大規模リニューアル(2017年3月リニューアルオープン)などを実施したほか、泉北高速鉄道株式会社が所管する北大阪流通センターのトラックターミナルの新管理棟を完成させ、複合型物流施設の整備計画を推進しました。

2017年度も、昨年8月の高野線・泉北高速鉄道線のダイヤ改正によって両線直通列車を増発し、利便性向上による輸送シェア拡大と収益力向上に取り組みました。

2つ目の「関空・インバウンド事業の拡大」では、前期までに関西国際空港第2ターミナル(国際線)開業に合わせたダイヤ改正(2017年1月)による輸送力の増強、早朝・深夜便の増発によるLCC旅客への対応、空港リムジンバス全路線の同ターミナル乗り入れなどの施策を実施してきました。



2017年度も、多言語対応のウェブサイトの開設や、台湾・スイスの鉄道会社等との連携協定締結、関西国際空港第1・第2ターミナル間への連節バス導入、ゲストハウス「BON HOSTEL (ボンホステル)」、ホテル「ハタゴイン関西空港」の誘致などの施策を実施しました。

なんばエリアは、当社の事業基盤です。そこで「なんばエリアの求心力向上」を掲げ、前期までになんばCITY南館の大規模リニューアル(2016年4月)、駅間の高架下開発計画「なんばEKIKANプロジェクト」の第3期エリア開業(同前)などの施策を実施し、2017年度もなんばEKIKANプロジェクト第4期エリアの開業、なんばパークス・なんばCITYほか各施設の鮮度・魅力の維持向上に努めました。

さらに2015年9月からなんば駅隣接地で建設を進めてきた「なんばスカイオ」が、2018年10月に開業します。地上31階・地下2階からなるこのビルは最高水準のBCP(事業継続計画)に対応したビジネスセンター機能を有し、先端・予防医療に対応した大型クリニックや「健康」をコンセプトとした「ヘルシー・ラボ」の開設が決定するなど、なんばの新たなランドマークタワーとして注目が高まっています。

「深展133計画」の定量目標(最終年度の営業利益ならびに有利子負債残高/EBITDA倍率)に関しては、日本経済の

緩やかな景気拡大やインバウンドの増加といった外部環境にも恵まれたこともあり、当初目標数値を初年度(2015年度)に達成した上、最終的には上方修正した目標数値もクリアすることができました。

経営指標については、この3年間で営業利益を300億円以上の水準で安定的に計上できるようになったことから、「なんばスカイオ」への投資を進めながらも、有利子負債残高/EBITDA倍率を9倍から7倍台にまで大きく改善することができました。

「南海グループ経営ビジョン2027」の策定

沿線人口のさらなる減少やITの進化など、当社グループを取り巻く経営環境は今後も一層の激しい変化が予想されます。目先の短期的課題への対応だけでなく、長い時間軸で「ありたき姿」を定め、その達成に向け各種の施策にぶれることなく取り組んでいくことが必要です。こうした考えから当社グループでは本年2月、持続的な成長に向けた長期ビジョン「南海グループ経営ビジョン2027」を新たに策定しました。

本ビジョンでは「10年後のありたき姿」として「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる」を掲げるとともに、これからの10年間で「なにわ筋線開業(2031年春目標)に向け、沿線を磨く10年間」と位置付けました。

このビジョンの実現に向けて、今後「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の2つを事業戦略として諸施策に取り組んでいきます。また事業戦略を下支えするために「事業選別の徹底」と「ITの積極的な活用」を図るとともに、「人材戦略」「財務戦略」を推進し、グループ経営基盤の整備に努めていきます。

詳細 ▶ P11「南海グループ経営ビジョン2027」

■ 新中期経営計画「共創136計画」の概要

「南海グループ経営ビジョン2027」の実現に向けて、2018年度からの3年間で「将来の成長のための布石を打つ」ための第一段階「基盤整備期」と位置付けました。同期間を対象とする中期経営計画「共創136計画」を策定し、次期(2018年度)からは同計画に沿って各部門で施策を実行していきます。

「共創136計画」の基本方針(重点項目)は「安全・安心で良質な交通サービスの提供」「なんばのまちづくり」「インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大」「駅を拠点としたまちづくり」「不動産事業の拡充」の5項目です。

詳細 ▶ P14「中期経営計画「共創136計画」

■ 安全・安心で良質な交通サービスの提供

公共交通事業の基本は、安全・安心な輸送サービスの提供にあることを肝に銘じ、地震や風水害に対する施設の安全性と運転保安度の着実な向上、ホームや踏切などの安全に関する取り組みを従来にも増して進めていきます。

また、「選ばれる沿線づくり」に向けた各種施策を実行して

いきます。この一環として高野線の6000系車両の更新車両を今後6年間で全72両新造するほか、この3年間で36駅・40か所の駅トイレのリニューアルを実施する「駅トイレ・リニューアルPROJECT」を新たに始動しています。

■ なんばのまちづくり

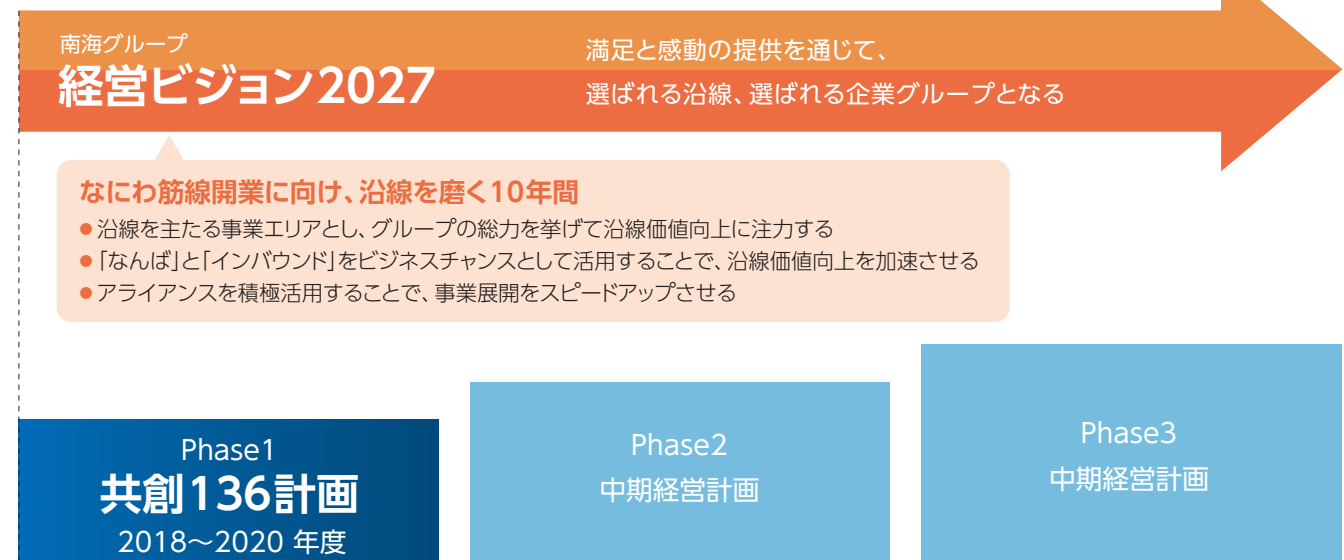
これからの10年間をかけて、観光と都市機能が融合した、従来のなんばを超えた「グレーターなんば」の創造を目指します。2018年10月の「なんばスカイオ」開業後も、なんば駅を中心とする南海ターミナルビル近接ゾーンを充実させるため、新規物件の取得、プロパティマネジメント業務の受注獲得、既存保有物件のリノベーション等に取り組めます。

また、「なんば～新今宮・新世界」の南北軸形成のため、「なんばEKIKANプロジェクト」を核とした周辺エリアの開発や外国人就労支援・交流施設の開発を推進します。

■ インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、一層の増加が予想されるインバウンド需要の確実な取り込みを目指し、渡航前の旅行者への企画乗車券の販売や魅力

「南海グループ経営ビジョン2027」の考え方





旅客に対するサービスの向上に努めました。また、バス事業においても南海バス株式会社・徳島バス株式会社の運行路線にバスロケーションシステムを導入したほか、和歌山バス株式会社において、バス・鉄道・徒歩等の複数の移動経路を一括して検索できるサービス「わかやま交通案内」を開始するなど、各種の施策によってお客さまのさらなる利便性向上に努めました。

事業環境が目まぐるしい変化を続けているなか、当社グループは今後も災害対策をはじめ安全・安心で強靱な交通ネットワークの構築・維持に努めるとともに、新たな時代に付加価値を創造できる多様な人材の確保・育成と組織づくりにグループ一丸で取り組み、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指していきます。

ステークホルダーの皆さまには、これからも当社グループへの一層のご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2018年9月

取締役社長兼CEO

遠北 光彦

■ グループ経営方針に基づくCSRの推進

企業が社会と共生しながら持続的な発展・成長を実現していくためには、CSR(企業の社会的責任)の視点が不可欠です。こうした考えから、当社グループでは、グループ経営方針として「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(お客さま第一)の追求」の4つを掲げるとともに、2017年6月に新設した専任組織「安全推進部」「CSR推進室」によって推進体制を強化し、積極的な取り組みを推進しています。

■ 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「安全・安心」は、最大の社会的責任です。鉄道営業本部の各部門では、新入社員、中堅社員、熟練社員のそれぞれに対して技術・技能を向上させていくための教育・指導を計画的に実施しています。

2017年度も、負傷者の救出や避難誘導など、鉄道事業者や地元自治体などの外部機関と連携したさまざまな訓練を実施し、安全意識の高揚に努めました。また安全投資の面でも、2018年2月のなんば駅へのホームドア設置など列車運行と車両・ホームにおける安全施策の拡充、大地震などに備えた駅舎の耐震補強など各種設備の充実・更新に向けて、約92億円を投資しました。今後も輸送の安全性・安定度向上と安全文化の一層の醸成に努めていきます。

■ 環境重視

「中期環境目標」として、「グループ会社45社のCO₂排出量」「水使用量」などの削減に向け、2015～2017年度の3年間で具体的な数値目標を掲げて取り組みを進めました。実績としてCO₂排出量は3.6%削減、水使用量は7.9%削減で目標を上回る削減率を達成しました。

また、2017年9月には「中期環境目標」の上位目標として「南海環境ビジョン2030」を制定しました。そこでは、「地球温暖化の抑制」「循環型社会の実現」「生物多様性の保全」「環境マネジメントの深度化」の環境課題ごとに2030年の目指す方向性を示しています。

ある観光メニューの充実等を行います。

また、2019年に百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産登録されれば、高野線は2つの世界遺産を有する路線となります。このビジネスチャンスを最大限に生かすため、沿線各所の長をを活かした観光振興により交流人口の拡大を目指します。

■ 駅を拠点としたまちづくり

地域の特性に応じた駅の再整備・機能強化により、沿線の魅力向上・活性化を図ります。一例として、和歌山市・和歌山県との連携による「和歌山市駅活性化計画」を推進していくほか、沿線自治体や関係各所との連携を深め、泉北をはじめとする沿線ニュータウンの再生・活性化にも取り組んでいきます。

■ 不動産事業の拡充

まずは、北大阪流通センター再開発の第1期計画(2020年春開業予定)を推進するとともに、第2期以降の計画を具体化します。また、新規不動産物件の取得や収益物件の開発・リノベーションに加え、フィービジネスへの進出等、沿線を中心に多様な不動産ビジネスを推進し、不動産事業の一層の拡充を図ることで、将来の成長への道筋を整えていきます。

なお、「共創136計画」の最終年度に当たる2020年度の数値目標は、営業利益370億円(受取配当金含む)、有利子負債残高/EBITDA倍率7.5倍以下を設定しています。

初年度となる2018年度の営業収益については、運輸業において関西国際空港の利用者増に伴う運輸収入の増収を見込むほか、建設業における完成工事高の増加等により2,322億円(前期比1.9%増)を見込んでいます。また利益面では、不動産業におけるマンション販売の減少による減益や、運輸業における人件費や減価償却費の増加などにより、営業利益320億円(同5.8%減)、経常利益276億円(同7.2%減)、親会社株主に帰属する当期純利益は、特別損益の改善等により207億円(同40.6%増)を見込んでいます。

当社は、グループ最大の事業拠点「なんば」が日本有数の国際観光地として成長し、インバウンド増加のメリットを直接享受することで、前中期経営計画期間では大きな成長を遂げることができました。また、なにわ筋線開業（2031年春目標）により、沿線の利便性が大きく向上することが期待されています。

一方、人口減少の進展やITの進化等、当社グループは今後一層

激しい環境変化に直面することが予想されます。

そこで、目先の課題への対応に終始するのではなく、持続的な成長に向けた、当社グループの10年後のありたき姿として「南海グループ経営ビジョン2027」を策定しました。本ビジョンでは、2027年までの10年間を「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」と位置付け、その達成に向けて各種の施策にぶれることなく取り組んでいきます。

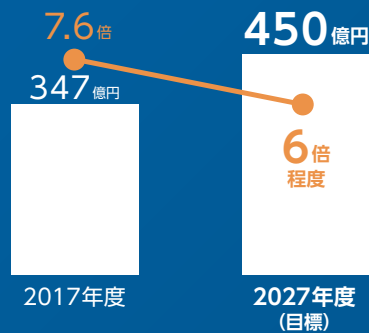
ありたき姿

満足と感動の提供を通じて、 選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる

数値目標 (連結ベース)

営業利益※1 **450** 億円
有利子負債残高/EBITDA※2倍率 **6** 倍程度

※1 受取配当金を含む ※2 営業利益+受取配当金+減価償却費



「南海グループ経営ビジョン2027」では、事業展開をスピードアップさせるため、共同出資等のアライアンスを積極的に活用する成長戦略を掲げています。そこで、数値目標となる「営業利益」および「有利子負債残高/EBITDA倍率」についても、受取配当金を含めた数値で算出しています。

事業戦略

1. 選ばれる沿線づくり

10年後の人口動態を転出超過から転入超過に逆転

- ・良質で親しまれる交通サービスの提供
- ・沿線の玄関口・なんばのまちづくり
→Pick Up! 「グレーターなんば」を創造
- ・沿線活性化策を総動員
→Pick Up! 沿線価値向上に注力したまちづくり



2. 不動産事業の深化・拡大

不動産事業を鉄道と並ぶ柱に育成(営業利益の過半に)

- ・収益物件の拡充とフロービジネスへの進出
- ・物流施設高度化の完了

担当役員より

成長とスピードを重視し、10年先を見据えて、
攻めの姿勢で「選ばれる沿線」の実現を目指します



常務取締役
芦辺 直人

当社グループが今後注力していく、「グレーターなんば」の創造や沿線価値の向上、物流施設の高度化などは、いずれも長期的の視点で考えるべき取り組みです。目先の課題にとらわれすぎることなく、長い時間軸で「ありたき姿」を定め、その達成に向けスピード感を持って取り組んでいくために策定したのが、「南海グループ経営ビジョン2027」です。

ビジョンのポイントは3つあります。ひとつは、2031年のなにわ筋線開業に向けて、守りではなく、攻めの姿勢で「選ばれる沿線づくり」に取り組むことを明確化したことです。実現のカギは、当社が優位性を持つ「インバウンド」と「なんば」を最大限に活用し、まずは観光目的の交流人口を増やし、地域経済の活性化と雇用の増加・親近感の向上という流れを作っていくことです。最終的には居住地としての魅力増加を大前提とし、鉄道・駅を核としたまちづくりや日常生活の利便性向上、学校・企業誘致など沿線のブラッシュアップに取り組んでいきます。

2つめは、鉄道・なんばを中心に積極的な投資を実行する「成長重視」です。従来は有利子負債の削減を重視していましたが、今後キャッシュフローは成長投資に優先的に配分し、成長によって生み出す営業利益・EBITDAの拡大により財務体質を改善させていきます。

3つめは、「アライアンスによるスピード重視」です。「なんばスカイオ」の完成で、なんばターミナルの再開発はひと区切りがつかます。経営環境が激しく変化する中で、自前主義にこだわらず、スピード重視で地元地権者や他企業と連携しながら、当社が地域活性化の触媒かつ要の役割を果たしていくことが重要です。「選ばれる沿線づくり」においても、今まで以上に、地域や行政、他企業との連携が重要になると考えています。

これらの戦略のマイルストーンとして、中期経営計画「共創136計画」を策定しました。計画のPDCAサイクルを実践することで、「ありたき姿」実現に向けて経営のスピードアップを図っていきます。

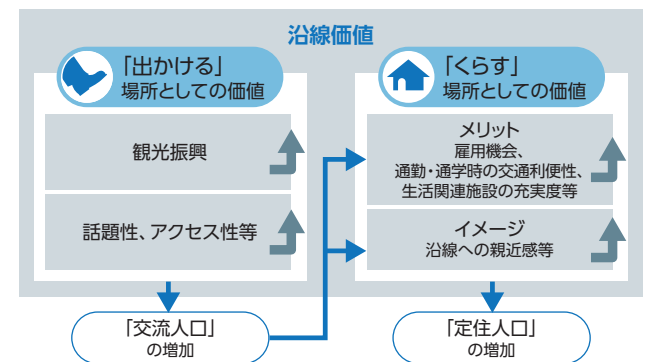
→Pick Up! 「選ばれる沿線づくり」のためのアプローチ

「グレーターなんば」を創造



- 「インバウンド」と「なんばスカイオ」をトリガーに、「国際観光都市としての発展」と「都市機能の充実」の両輪でエリアを育成する
- 「なんばターミナル～新今宮・新世界」の南北ラインを基軸に、にぎわいの回遊空間を創出し「もっとワクワクするエリア」へと進化させる

沿線価値向上に注力したまちづくり



- 「出かける」場所としての価値を高めることで「交流人口」を増加させ、将来的な「くらす」場所としての価値の向上により、「定住人口」の増加につなげる



2031年春の開業に向け、国土交通省をはじめとする関係各所との協議を着実に実行するとともに、必要となる施設の設計を進めています。

当社は、大阪府、大阪市、JR西日本との連携のもと、なにわ筋線を大阪・関西の成長に必要な鉄道ネットワークと位置付け、以下の計画を基本に国との協議を進め、早期事業化を目指しています。

2018年3月には、当社とJR西日本は、なにわ筋線整備を担う関西高速鉄道株式会社への民間出資必要額330億円を両社が負担することを発表しました(南海電鉄185億円、JR西日本145億円)。

なにわ筋線の整備で期待される主な効果

- ・関西国際空港へのアクセス強化
- ・国土軸である新大阪や大阪都心部と大阪南部地域等との直結
- ・広域的な観光拠点間の交流の誘発
- ・うめきたエリアの拠点性向上や中之島エリアのまちづくり促進
- ・なんばエリアへのアクセス性の向上

計画概要

整備区間 ・南海新今宮駅～(仮称)西本町駅～(仮称)北梅田駅
 ・JR難波駅～(仮称)西本町駅～(仮称)北梅田駅

中間駅 (仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅

総事業費 約3,300億円(概算)

整備主体 関西高速鉄道株式会社

営業主体及び営業区間

南海電気鉄道株式会社
 営業区間: 南海新今宮駅～(仮称)北梅田駅

西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)
 営業区間: JR難波駅～(仮称)北梅田駅

開業目標 2031年春



担当役員より

最重要プロジェクト「なにわ筋線」の早期着工を目指しています

「南海グループ経営ビジョン2027」において、最重要プロジェクトの一つに位置付けられているのが、「なにわ筋線」計画です。現在、2031年春の開業に向けて、整備主体となる関西高速鉄道株式会社や大阪府、大阪市、JR西日本と協力し、環境アセスメント、都市計画決定、鉄道事業許可取得などを進め、早期着工を目指しています。

「なにわ筋線」は、空港アクセスの強化はもとより、当社沿線と国土軸である新大阪、梅田が結ばれる

ことで、沿線の価値向上に大いに寄与します。また、阪急電鉄の十三駅方面とつながる連絡線は、国の調査でも投資効率や採算性が良好とされ、「なにわ筋線」の整備効果をさらに高める可能性があると評価されていますので、引き続き実現に向けて取り組んでいく考えです。さらに、「なんばスカイオ」や「なんばEKIKAN」などの開発プロジェクトとの相乗効果を発揮すべく社内外と連携を深め、目的地としての「なんば」のさらなる魅力向上に貢献していきます。



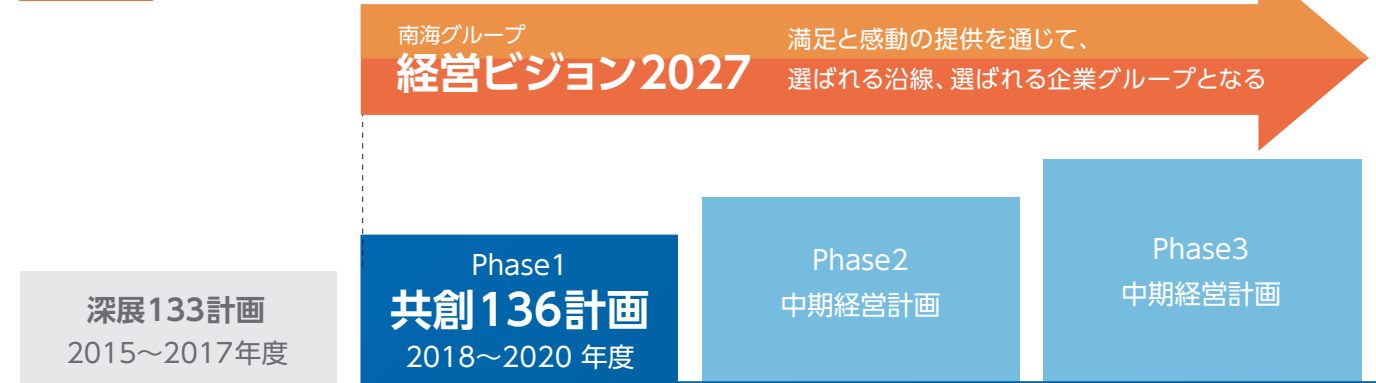
取締役
梶谷 知志

中期経営計画「共創136計画」

新中期経営計画「共創136計画」は、2018～2020年度の3年間で「南海グループ経営ビジョン2027」の達成に向けた「基盤整備期」と位置付け、将来の成長のための布石を打つ計画として策定しました。「共創136計画」という名称には、自前主義にこだわりのではなく、

当社グループと関わりを有するすべての関係先・ステークホルダーと共に、将来における成長の実現と新たな価値の創造を行うという考えが反映されています。

位置づけ



「南海グループ経営ビジョン2027」達成に向けた最初の3年間＝「**基盤整備期**」
 将来の成長のカギとなる先行投資を重点的に行う「**成長の布石を打つための3年間**」
 ステークホルダーと共に、将来の成長の実現と新たな価値創造を行い「**共に創っていく3年間**」

基本方針

- 1 安全・安心で良質な交通サービスの提供
- 2 なんばのまちづくり
- 3 インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大
- 4 駅を拠点としたまちづくり
- 5 不動産事業の拡充

数値目標 (連結ベース)

営業利益 ^{※1}	2017年度	2020年度(目標)
	347億円	370億円
有利子負債残高/EBITDA ^{※2} 倍率	2017年度	2020年度(目標)
	7.6倍	7.5倍以下

※1 受取配当金を含む
 ※2 営業利益+受取配当金+減価償却費

設備投資額(計画) (億円)

収益拡大	773
なんばのまちづくり関連	196
インバウンド関連	42
駅を拠点としたまちづくり関連	46
不動産事業の拡充等	400
その他増収投資	82
安全・更新	763
鉄道関連工事(車両新造等)	390
不動産・流通施設工事	205

担当役員より

計画を着実に実現し、10年ビジョンの達成につなげていきます

当社を取り巻く環境は今後、大きな変化が予想されます。そうした中、目先の課題への対応に終始することのないよう、持続的な成長に向けてつねにさまざまな施策に取り組むべく、10年先の当社グループのあるべき姿として策定したのが、「南海グループ経営ビジョン2027」です。「共創136計画」は、その最初の3年間の取り組みを示すものであり、本計画期間中に将来の成長のための布石を打つことで、10年ビジョンの達成につなげます。

共創136計画の5つの基本方針を着実に実行し、成果をあげていくためには、PDCAサイクルを高いレベルで活用していくことが重要です。共創136計画推進室においては、グループ横断的テーマであるインバウンドやITについて、自ら戦略策定を行うとともに、各室・本部やグループ会社が自律的に同サイクルを回すことを的確にフォローし、目標の超過達成を実現したいと考えています。



取締役
住田 弘之

基本方針 1 安全・安心で良質な交通サービスの提供 安全・更新投資額 **390** 億円

輸送の安全性・安定度向上と安全文化の一層の醸成

- 自然災害(地震、風水害等)に備えた構造物の補強
- 緊急停止システムの導入
- 可動式ホーム柵や踏切支障報知装置の整備促進



可動式ホーム柵設置イメージ

選ばれる沿線に向けた施策

- 高野線6000系の全車両(72両)を2023年度までの6年間で更新
- 駅トイレ(36駅・40か所)のリニューアル



8300系車両

基本方針 2 なんばのまちづくり 関連投資額 **196** 億円

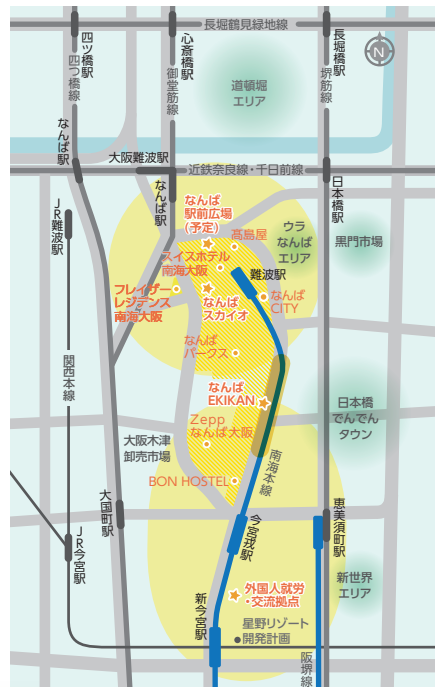
南海ターミナルビル
近接ゾーンの充実



- 「なんばスカイオ」の早期フル稼働(2018年10月17日開業)



- 官民協働プロジェクト「なんば駅前広場化」への参画



なんばのまちづくりを推進するため、新規物件の取得、プロパティマネジメント(PM)業務の受注獲得、既存保有物件のリノベーションの3つに注力していきます。

「なんば～新今宮・新世界」
南北軸の形成



- 「なんばEKIKANプロジェクト」を核とした周辺エリアの開発促進



- 新今宮駅前に外国人就労支援・交流拠点を創設(2019年9月開業予定)

基本方針 3 インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大 関連投資額 **42** 億円

インバウンド需要のさらなる獲得

- 企画乗車券のeチケット・QRコード化、Wi-Fiの整備等
- なんばCITY、なんばパークスなど流通施設での電子決済機能の充実
- 高野山、百舌鳥・古市古墳群※の「2つの世界遺産」を活かした観光需要の創出
※ 2019年の登録をめざして、ユネスコへ推薦中

出かける価値のある場所を
沿線各所に創出

- 加太さかな線プロジェクト
- 農漁業等の観光素材の掘り起こし、情報発信による旅客誘致
- 沿線各所の特長を活かした観光振興



加太さかな線めでたい電車

基本方針 4 駅を拠点としたまちづくり 関連投資額 **46** 億円

駅の再整備による
沿線の魅力向上

- 複合開発による都市機能の強化
- まちと一体化した駅高架下の活用
- 駅ナカ商業施設のリニューアル

上記により、地域特性に応じた駅の再整備による機能強化を図る。

泉北をはじめとする
沿線ニュータウンの再生・活性化

- 近畿大学医学部と附属病院の移転を見据えた泉ヶ丘駅周辺整備事業
- ライフスタイルに応じた住み替えモデルの提案、生活関連サービス
- 行政等関係各所との連携・協働



和歌山市駅活性化計画(全体竣工2020年3月予定)

基本方針 5 不動産事業の拡充 関連投資額 **400** 億円

沿線を中心とした
多様な不動産ビジネスを推進



物流施設高度化の推進

- 北大阪流通センター高度化施設の第1期開発(2020年春開業予定)
- 同第2期以降の工事計画の推進
- 東大阪流通センターの種地確保



北大阪流通センター高度化施設の第1期開発イメージ(2020年春開業予定)

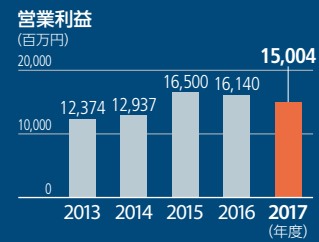
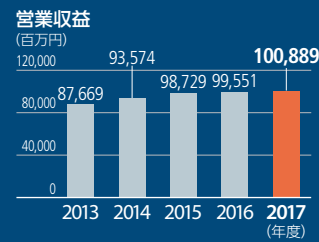


事業別の概況

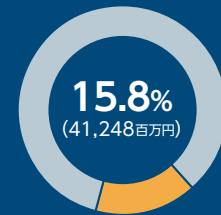
運輸業



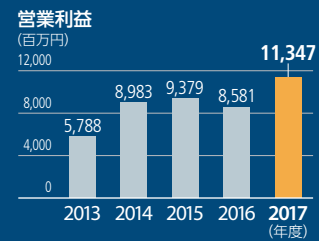
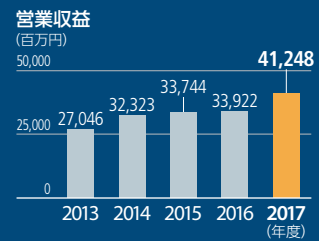
営業収益は、台風災害による運休の影響があったものの、前年度に比べ13億38百万円(1.3%)増加の1,008億89百万円となりました。営業利益につきましては、鉄道車両の新造に伴う減価償却費の増加等により、前年度比11億36百万円(7.0%)減少の150億4百万円となりました。



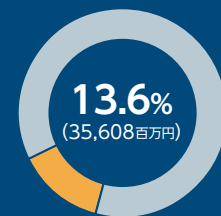
不動産業



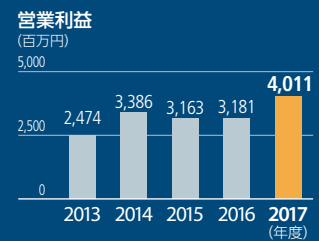
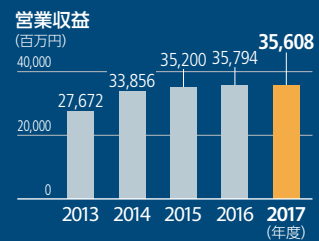
営業収益は、不動産賃貸業・不動産販売業ともに増収を達成し前年度比73億26百万円(21.6%)増加の412億48百万円となりました。営業利益についても、前年度比27億66百万円(32.2%)増加の113億47百万円となりました。



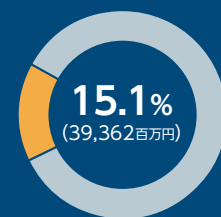
流通業



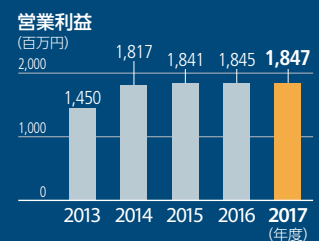
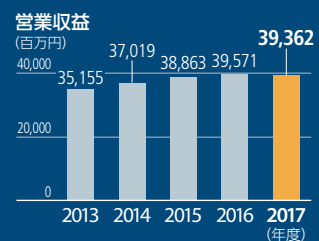
営業収益は、運営を受託していた大阪市交通局駅売店の閉店等により、前年度比1億85百万円(0.5%)減少の356億8百万円となりました。営業利益は、前年度にショッピングセンターのリニューアル関連費用の計上があったこともあり、前年度比8億29百万円(26.1%)増加の40億11百万円となりました。



レジャー・サービス業



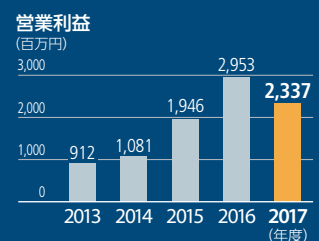
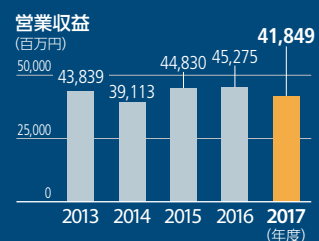
営業収益は、リニューアルに伴いホテル中の島を一部休業したこともあり、前年度比2億9百万円(0.5%)減少の393億62百万円となりました。営業利益は、ポートレース施設賃貸業で増益となったこともあり、前年度比1百万円(0.1%)増加の18億47百万円となりました。



建設業



営業収益は、建設技能労働者不足や、それに伴う労務費の高騰及び建設資材価格の高止まり等により、前年度比34億26百万円(7.6%)減少の418億49百万円となりました。営業利益は、前年度比6億16百万円(20.9%)減少の23億37百万円となりました。



その他の事業

その他の事業につきましては、営業収益は前年度比3億40百万円(13.0%)減少の22億78百万円となり、営業利益は前年度比15百万円(8.2%)減少の1億78百万円となりました。

※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。

事業別の概況(運輸業)

運輸業

36社

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。



鉄道事業

鉄道事業は、南海電鉄が、なんばから泉州・和歌山を結ぶ南海本線と、世界遺産・高野山を結ぶ高野線の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

インバウンド旅客向けに多言語ウェブサイトを開発



多言語の案内用ウェブサイトを開発したほか、台湾およびスイスの鉄道会社等と連携協定を締結し、企画きっぷの発売や沿線の魅力の相互発信を行うなど、インバウンド旅客の誘致に努めました。

新車両投入や多言語列車放送システム導入を実施



南海線に8300系新造車両12両を投入したほか、多言語列車放送システムの導入や、駅の自動案内放送装置及び列車行先案内装置の更新を進めるなど、国内外からの旅客に対するサービスの向上に努めました。

百舌鳥・古市古墳群の魅力の発信に注力



2019年の世界文化遺産登録をめざす百舌鳥・古市古墳群の魅力を発信するため、堺市と連携して堺駅・堺東駅に臨時的観光案内カウンターを設置したほか、企画きっぷを発売するなどして、旅客誘致に取り組みました。

バス事業

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。

当期の注力事業

バスロケーションシステムを導入



南海バス及び徳島バスの一般乗合バス路線(一部を除く)で、バスロケーションシステムを導入しました。これにより、パソコンやスマートフォン等携帯端末で各停留所における運行情報をタイムリーに検索することができるようになります。

関空の第1・第2ターミナル間に連節バスを導入



関西国際空港第1・第2ターミナル間で、増加する旅客需要に対応するため、連節バスを導入しました。また、空港リムジンバス路線の一部で、PiTaPaをはじめとする交通系ICカードの利用サービスを開始しました。

フェリー事業・軌道事業

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。

当期の注力事業

「海の遍路道」キャンペーンを引き続き展開



和歌山・高野山と四国霊場を南海フェリーで結ぶ徳島航路を「海の遍路道」と銘打ち、自治体と共同で利用を促進するキャンペーンを引き続き展開するなど、旅客需要の喚起に注力しました。

阪堺上町線・阿倍野停留所で、新ホーム供用開始



上町線阿倍野停留所下り方面のりばで、新ホームの供用を開始するとともに、関西初の芝生軌道となる新線へ切り替えました。新しいホームはバリアフリーに対応しており、上屋を設置するなど、だれもが利用しやすい停留場となっています。

担当役員より

安全・安心で良質な輸送サービスを提供し、
選ばれる沿線を目指します



専務取締役
金森 哲朗

鉄道事業の最大の使命は、「安全・安心で良質な輸送サービスの提供」です。安全・安心については、駅や高架橋、大規模橋梁の耐震補強工事などを実施し、地震や風水害に対する施設の安全性と運転保安度の着実な向上を図るとともに、可動式ホーム柵や踏切支障報知装置の整備促進など、ホームや踏切の安全性向上に注力しています。

また、「良質な輸送サービス」を実現し、「お客さまから選ばれる沿線」になるためには、ハード・ソフト両面での取り組みが不可欠です。通勤車両の代替新造や更新、トイレ美化などの施設整備を推進するとともに、鉄道事業に従事する全員が「選ばれる鉄道サービス」とは何かを常に意識して業務に取り組む必要があります。空港線は現在、増加基調にあります。2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックをはじめとするスポーツイベントや、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録などを目前とした今、お客さまに沿線へ来て

いただけるチャンスを確実に掴んでいきたいと考えています。

中長期的には、沿線の魅力と価値向上のための駅リニューアルや周辺開発、さらには地域特性を活かしたサービスの拡充などにより、定住人口の増加を図ることが課題です。そこで、南海グループ経営ビジョンに定めた「10年後のありたい姿」を実現するために、中期経営計画「共創136計画」を最初の基盤整備期間と位置付けています。「共創」には「共に創りあげる」という意味だけでなく、他社との戦いに打ち勝ち選ばれる鉄道になるという、「競争」の意味も込められています。

今後も、安全・安心で良質な輸送サービスの提供、選ばれる沿線に向けた施策の実行、インバウンドをはじめとする交流人口の拡大と駅を拠点とした街づくりの3点に重点的に取り組んでいきます。



不動産業

4社

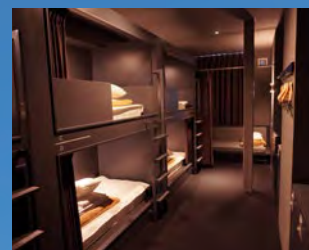
社有地の活用や沿線の活性化に貢献し総合的な街づくりを推進しています。



沿線や主要駅を中心に、商業・オフィスビル、賃貸マンション、駐車場などの不動産賃貸事業を展開するとともに、大規模宅地開発やマンション販売などの不動産販売事業を幅広く展開しています。沿線価値の向上や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。

当期の注力事業

「高架下まちづくりソリューション」の取り組みを推進



南海本線なんば駅・今宮駅間高架下に、「訪日外国人旅行者と地方を繋ぐ交流拠点」をコンセプトとしたゲストハウス「BON HOSTEL(ボンホステル)」を誘致、2018年2月1日にオープンしました。

流通業

11社

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、沿線の街の活性化に取り組んでいます。また、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

グループ共通ポイントサービスを開始



なんばパークス及びなんばCITYのポイントサービスと、当社発行の提携クレジットカード「ミナピタカード」のポイントサービスを統合した、「ミナピタポイント」を開始し、当社グループの施設・サービスのさらなる利用促進をはかりました。

担当役員より

不動産・流通事業を運輸事業に並ぶ柱に育てるべく各種取り組みを推進します



専務取締役
高木 俊之

当社は「南海グループ経営ビジョン2027」のもと、「不動産事業の深化・拡大」を掲げています。不動産・流通の両事業を運輸業と並ぶ柱に育てていくため、2017年度の不動産事業・流通事業を統合した「都市創造本部」の設立に加え、2018年度は機能別に組織を再編し、より専門性を高めつつ、効率化とシナジーを発現できる環境を整えました。方向性としては、なんば・沿線のまちづくり、沿線価値向上、ニュータウン再生を引き続き意識していきます。

なんばエリアでは、南海ターミナルエリア再生の集大成となる「なんばスカイオ」(2018年10月17日開業予定)と、なにわ筋線計画を成功させるとともに、既存商業施設の魅力向上に継続して取り組んでいきます。また、なんばから新今宮・新世界エリアの南北軸の形成を図るため、周辺エリアの開発を促進していきます。関係者や地域の方々とも協調しながら、将来にわたってまちづくりを続け、

インバウンドの方々にとっても、なんばエリアを「訪れたい街No.1」とすべく、魅力を創出していきます。

また、和歌山市駅活性化計画では、2017年に開業した南海和歌山市駅ビルオフィス棟に続き、2020年までに図書館、商業施設、ホテルを含めた全面開業を目指しています。都市機能の更新と交通結節の強化を図るとともに、和歌山市の玄関口にふさわしい景観を創出し、エリア活性化の起爆剤とします。

さらに泉北エリアでは、近畿大学医学部・附属病院の泉ヶ丘駅前への移転を見据え、当社グループが所有する駅ビルと商業施設を核に、地域、行政、大学と連携して再構築計画を策定し、なんばに次ぐ事業拠点として経営資源を投入していきます。その結果、泉ヶ丘駅前だけでなく、泉北ニュータウン全体の活性化に貢献していきたいと考えています。



レジャー・サービス業 22社

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。



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事業を沿線内外で展開し、各事業の集客力向上と活性化を図っています。近年は、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

みさき公園が開園60周年



開園60周年を迎えたみさき公園において、イルカをはじめ動物とふれあえる体験型イベントに注力したほか、「けものフレンズプロジェクト」とのコラボレーションイベントや幼児・小学生に人気の催しを開催しました。

建設業 5社

鉄道関連以外にも幅広い案件を手がけています。



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。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・建設・電気など建設工事全般を手がける総合建設業を展開しています。

当期の注力事業

共同企業体(JV)の一員として「なんばスカイオ」を施工



南海辰村建設は大林組、竹中工務店とともに、なんばスカイオ*を施工しています。オフィスや商業施設のほか、先端医療にも対応したクリニックやコンベンションホールも整備され、国内外のヒト、モノ、コトが行き交う拠点が生まれます。

* 2018年10月17日開業予定。地上31階、地下2階、高さ148m、延床面積84,125㎡

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。ステークホルダーの皆さまとの対話の機会を活かし、その声に耳を傾けながら、皆さまの期待に応えるべく、4つのテーマを実践していきます。

ステークホルダーとの主な対話の機会

お客さま	<ul style="list-style-type: none"> ● お客さまモニター制度 ● お客さまアンケート
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ● 清掃活動 ● 道普請 ● 電車まつり ● 工場見学 ● 南海コンサート
株主・投資家	<ul style="list-style-type: none"> ● 株主総会 ● 決算説明会 ● 日常的な電話・Webでの窓口対応 ● 機関投資家とのミーティング
取引先	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議・協力 ● 暴排条例への対応 ● 新商品・新技術の紹介
従業員	<ul style="list-style-type: none"> ● 労働協約の締結 ● 経営協議会、労使交渉 ● 実行計画書に基づく面談
行政・NPO	<ul style="list-style-type: none"> ● 協働イベント開催 ● 報告書類の届出
地球環境	<ul style="list-style-type: none"> ● CSR報告書 ● 環境イベント ● 環境教育 ● 「なんかいの森」保全活動 ● ビオトープ活動

担当役員より

持続的な成長に不可欠なCSR経営を積極的に推進していきます

常務取締役 浦地 紅陽



鉄道を中心とした公共交通事業を担う当社は、グループ全体として企業の持続的な成長とともに、社会との共生ならびに地域への貢献を追求するCSR経営に取り組んでおります。とりわけ「環境」「社会」「ガバナンス」に対する企業の取り組み姿勢への関心が高まる中、専任組織であるCSR推進室を中心として非財務目標の設定と目標達成のための各事業活動との連動に特に重点を置いております。

そしてその活動の礎となるのは、やはり個を活かす「働き方・働く人」改革の推進と従業員やグループ会社間でのコミュニケーションの活性化です。従業員の育成を通じて各自の意欲と活力を最大限に引き出し、事業活動の伸展に繋げていくことが、企業の持続的な成長のためには不可欠です。

これからもこうした取り組みを深化させて行くことで、効果的な事業活動とCSRのベストシナジーを醸成し、社会的使命の達成に努めていきます。



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、2017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。



担当役員(安全統括管理者)より

自然災害への対応力を高め
いっそう強靱な鉄道インフラの構築を
目指していきます。



安全統括管理者
専務取締役 鉄道営業本部長
金森 哲朗

平素は当社をご利用いただき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・安心な輸送サービスを提供することを最大の使命とし、施設・車両の保守・改良、社員等の教育訓練に日々取り組んでいます。

2017年度を振り返りますと、10月には台風21号の通過に伴い、南海線男里川橋梁の線路故障および高野線上古沢駅構内の地すべりがほぼ同時に発生し、復旧作業のために長期にわたり多数のお客さまに多大なご迷惑をおかけしましたことを深くお詫びいたします。昨今、全国の各地で地震や局地的豪雨などが多発し災害の規模も激甚化しており、当社といたしましても防災・減災対策の推進が如何に重要であるかを思い知らされる年でありました。

そこで、本年度を初年度とする新中期経営計画「共創136計画」の策定においては、高まる自然災害のリスク軽減を最重要課題の一つとして掲げ、従来から計画的に

推進している耐震補強工事に加え、橋梁の安全性向上、地すべり防止対策などを積極的に推進してまいります。また、社会的要請の高い駅ホームドアの導入や踏切支障報知装置の早期整備など、駅ホームや踏切道の安全性向上を推進してまいります。さらに、老朽車両の代替新造については、南海線に続いて本年度から高野線においても推進する他、老朽車両・設備の更新を計画的に推進してまいります。

鉄道の安全は、このようなハード整備の推進とともに社員一人ひとりの安全を最優先とする行動によって成り立っています。したがって、社員一人ひとりが安全方針を実践できるように教育・指導の改善を図るとともに、現場で抱えるリスクを本社で把握して事故・輸送障害の未然防止に努めてまいります。そのためには、安全統括管理者である私をはじめ本社管理職が平素から現業に出向き、現業とのコミュニケーションを活性化することが重要と考えています。教育訓練のみならず、このようなコミュニケーションが安全文化の醸成と人材育成に繋がるように取り組んでまいります。

当社は、創業以来、なんばを拠点として大阪市内と沿線をつなぐ鉄道輸送サービスを提供してまいり、関西国際空港開港後は、関西圏における海外との玄関口として国際空港アクセス鉄道の責務を担っております。昨今、インバウンドのお客さまのご利用が急増し、2019年にはG20大阪サミットの開催も予定されています。加えて、なにわ筋線建設計画(2031年春開業予定)が具体化し、国際空港アクセス鉄道事業者として当社の責務はますます高まっております。沿線のお客さまはもとより、インバウンドのお客さまにも安心してご利用いただけるように安全で良質な輸送サービスを提供するよう邁進してまいります。

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、お客さまに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、安全最優先を原則として事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員等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携帯させ、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

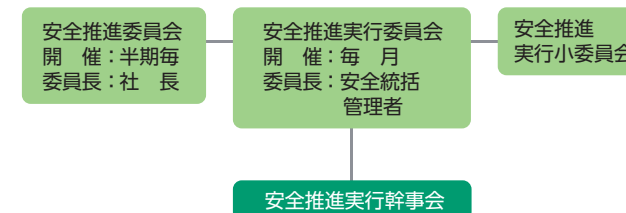
安全管理体制

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画しています。

社長は安全管理体制の最高責任者として、安全統括管理者に鉄道営業本部長を、運転管理者に運輸部長を選任し、関係する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

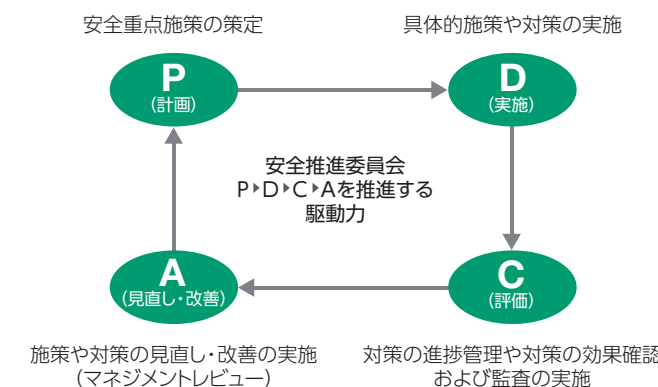
なお2017年6月、安全・安心の徹底を担う専任部署として安全推進部を新設し、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括するとともに、関係部署と調整して輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進します。

委員会組織



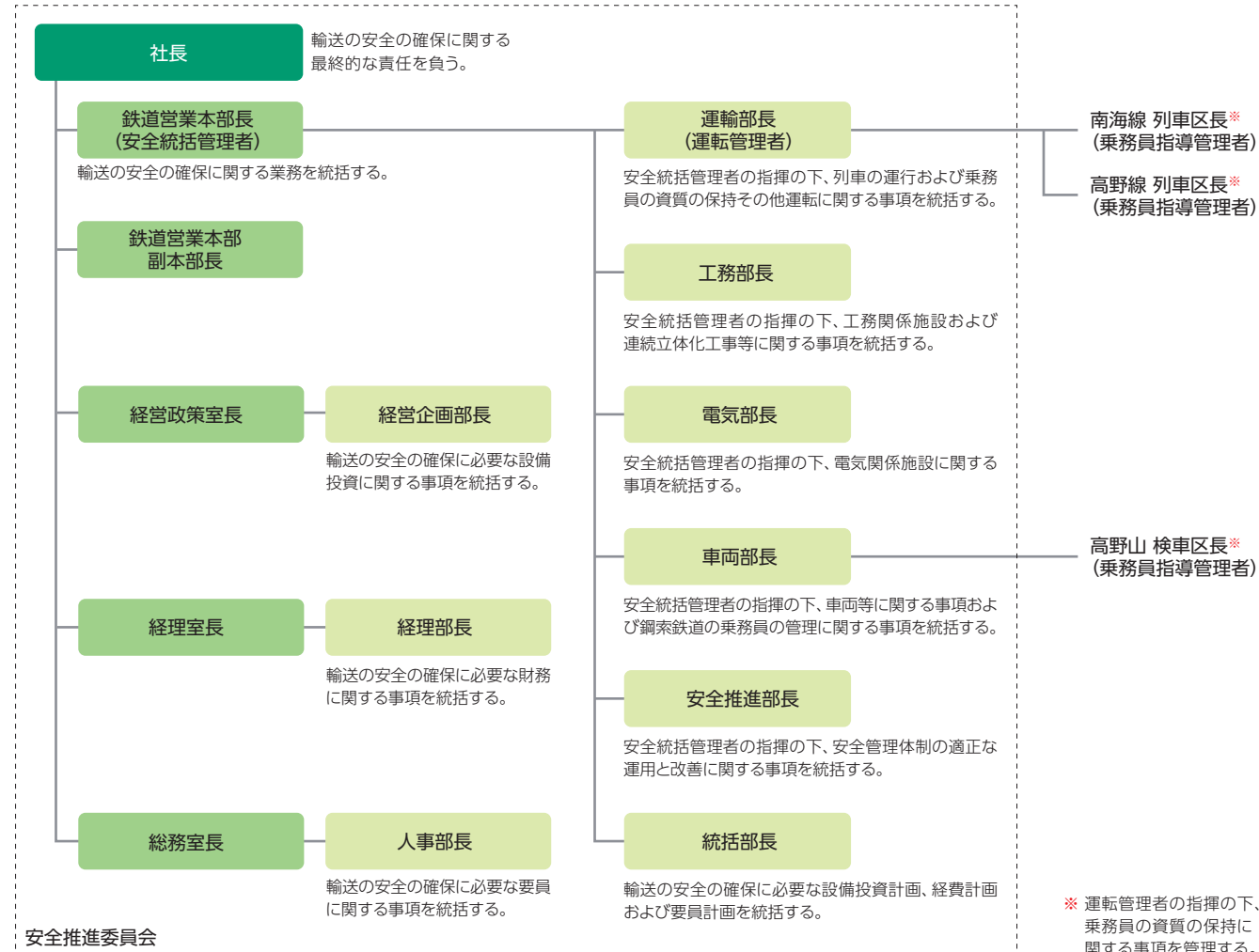
安全推進委員会

安全管理方法



安全方針と管理体制

組織体制と責任者の役割



運輸安全マネジメント評価

2017年10月、第7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、当社の安全管理体制について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責任者にヒアリングなどを行い、安全管理の状況を確認するものです。

今回の評価においても、指摘事項はありませんでした。



運輸安全マネジメント評価(2017年10月)

お客さまの安全を守る施策

安全重点施策

2017年度は、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、以下の4項目を定めて取り組みました。また、安全管理体制について、安全重点施策の実施状況や安全内部監査の

結果等を踏まえて、マネジメントレビューを実施しました。2018年度からは、3か年の安全重点施策として次の5項目を定めて取り組んでいます。

2017年度の安全重点施策

- 安全意識調査の分析結果に基づく各種取り組みの実施
- 施設・設備の老朽化に起因する事故・トラブルの減少
- 事故・災害等の対応力・保安レベルの向上
- 部門内及び部門別コミュニケーションの充実によるリスクの低減

2018年度から3か年の安全重点施策

- 高まる自然災害リスクの低減
- 社会的な要請への対応
- 車両をはじめとする老朽機器及び施設の計画的な更新
- 異常時対応能力の向上
- 安全文化の醸成と人材育成

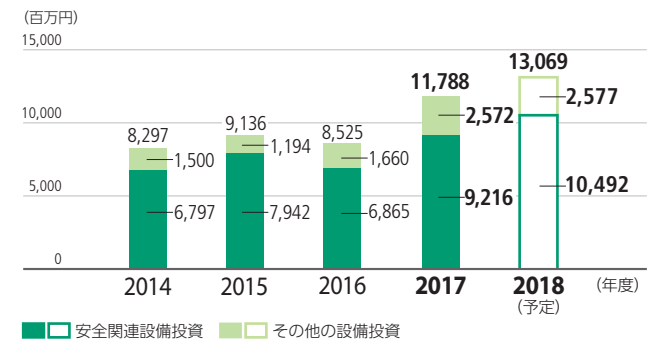
安全への投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2017年度は施設・車両等の更新・改善のために約92億円を投資しました。

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た駅舎や高架橋柱の耐震補強工事や、列車の扉挟み事故防止並びに駅ホーム上の安全性向上のための施策を推進するものです。

2018年度も引き続き安全施策を計画的に推進するため、約104億円の設備投資を計画しています。

安全に対する投資額



2017年度の主な設備投資

- 駅舎耐震補強(春木駅、白鷺駅)
- 踏切支障報知装置や踏切集中監視システムの新設、踏切関連機器の更新
- 高架橋柱の耐震補強
- 南海本線紀ノ川橋梁の橋脚補強
- 8300系車両の新造(12両)
- 内方線付き点状ブロックの設置(鶴原駅、和泉大宮駅、諏訪ノ森駅、浜寺公園駅、箱作駅)
- 変電所シリコン整流器の更新(築地橋変電所など3か所)
- 連続立体交差事業(堺市内、高石市内)

お客さまの安全を守る施策

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、駅舎や高架橋柱等の耐震補強を計画的に実施しています。



高架橋柱の耐震補強 (柱に鋼板を巻き補強)

南海本線 紀ノ川橋梁の安全対策

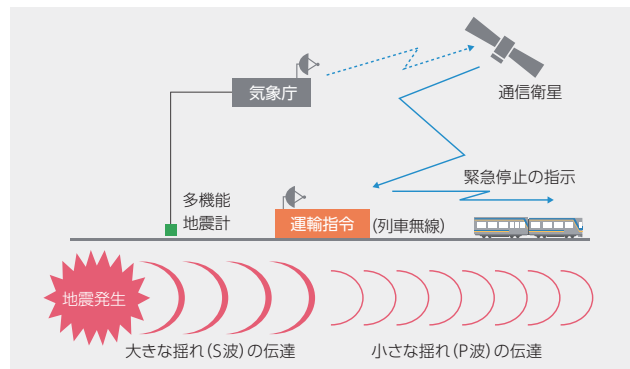
南海本線の紀ノ川橋梁は、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認していますが、さらなる安全性向上のため、落橋防止対策工事や橋脚の補強などの安全対策工事を進めており、2017年度に上り線橋梁の工事を完了しました。



南海本線 紀ノ川橋梁の橋脚補強 (鋼棒の挿入)

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自動的に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。



緊急地震速報システム

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、乗務員に携帯させている他、駅をはじめ関係職場にも配付しています。

また、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

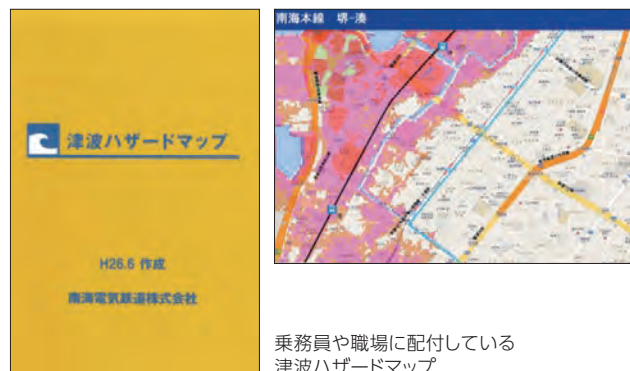
大阪府、和歌山県が公表している津波浸水エリアに対して津波避難用看板を設置しています。その区間の始端および終端を表示するほか、駅間で列車が停車した場合の避難誘導方向の表示を行い、津波到達前にお客さまを安全な場所へ誘導します。



避難経路図の掲示



津波避難用看板

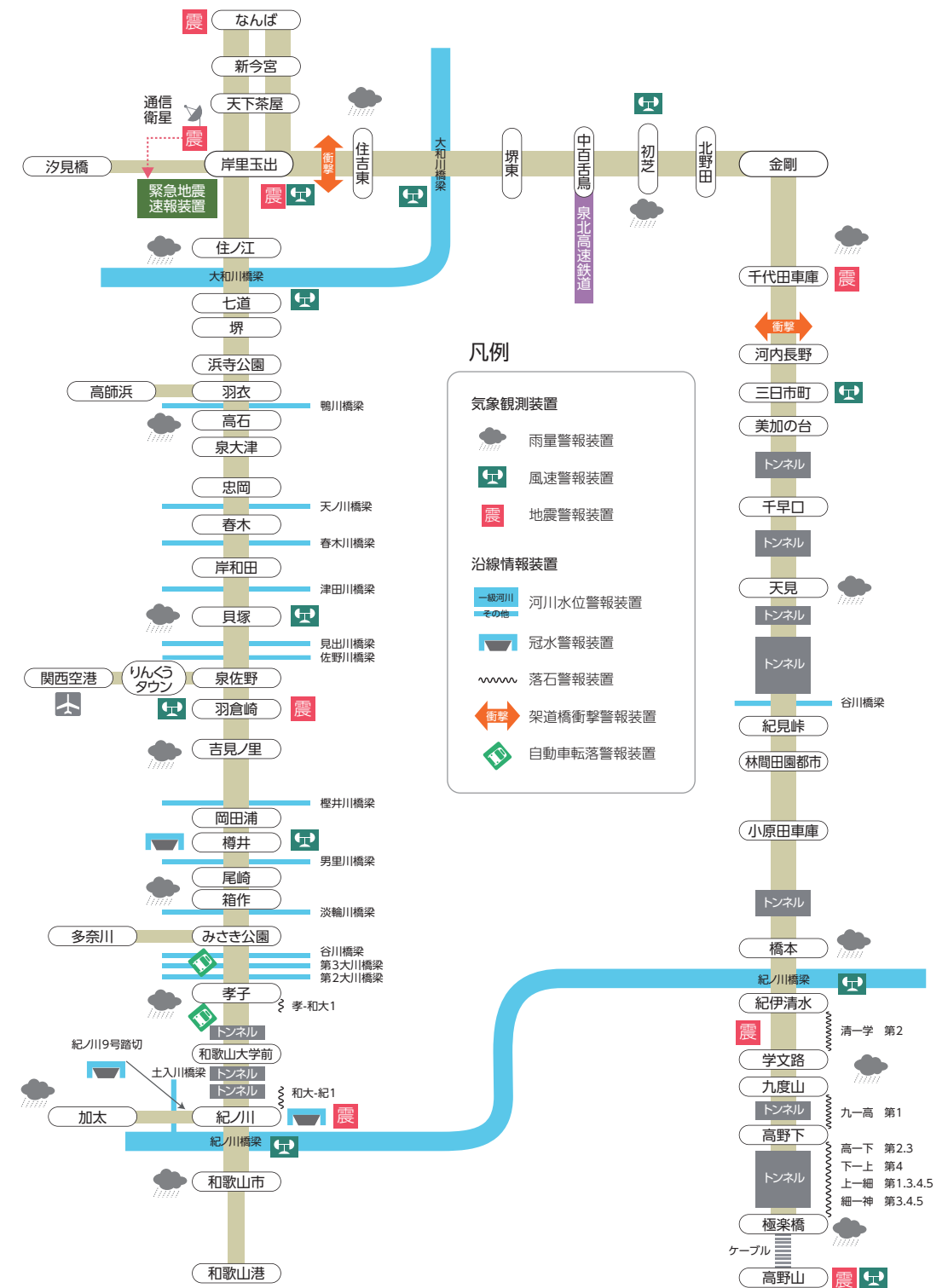


乗務員や職場に配付している津波ハザードマップ

防災情報システム

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情報システムを導入しています。

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図 (2018年3月末現在)



凡例

気象観測装置

- 雨量警報装置
- 風速警報装置
- 地震警報装置

沿線情報装置

- 河川水位警報装置
- 冠水警報装置
- 落石警報装置
- 架道橋衝突警報装置
- 自動車転落警報装置

特集 2017年台風21号による被災と復旧工事について

2017年10月22日、超大型の状態日本で上陸した台風21号により、当社沿線は激しい風雨に見舞われ、線路故障や列車の脱線など甚大な被害を受けました。台風21号による被害状況の報告と、今後の安全対策についての取り組みをご紹介します。



復旧した上古沢駅を通過するこや号

南海本線 男里川橋梁における線路故障による列車脱線事故

発見日時 2017年10月22日16時40分頃
場 所 南海本線 男里川橋梁(樽井駅～尾崎駅間)
原 因 大雨での河川増水により発生した橋脚部の洗掘

1. 被災状況

なんば発和歌山行普通列車の運転士が、男里川橋梁を通過中、橋梁中程の下り線路が進行方向左側に曲がった状態で沈み込んでいることを約50m手前で認め、直ちに停止の処置を行いました。列車は約270m行き過ぎて停止しました。

その後の調査および検討の結果、当該列車は最後の橋脚を過ぎたあたりで、前から3両目最後部の1軸の車輪が進行方向右側へレールから外れて約15m走行した後、踏切ガードレールによって軌間内に復輪したと推定されます。



橋脚が傾きレールがゆがんだ下り線



2. 運転再開

11月1日に単線で運転を再開、11月23日には上下線通常ダイヤで運転を再開しました。

3. 災害復旧工事

被災した橋脚を撤去後、鉄筋コンクリート製の橋脚を新設。2018年5月10日から使用を開始しました。

今後は、男里川橋梁での洗掘防止対策として、今回未被災の橋脚の基礎周辺に防護工を施工し、河床低下を防ぐ護床ブロックを敷設します。

また、橋梁に設置した計測器により橋梁の異状を検知すると、特殊信号発光機が自動的に動作して、列車の乗務員に直ちに異状を知らせるシステムを構築しました。さらに安全性や保守性の向上に向けて、別の計測器を設置して実証実験を行っています。



12か所すべての橋脚に計測器を設置

復旧した男里川橋梁を渡るサザンプレミアム号



高野線 上古沢駅構内における線路故障

発見日時 2017年10月23日 6時30分頃
場 所 高野線 上古沢駅構内
原 因 大雨により発生した地すべりによるもの

1. 被災状況

安全確認のため巡回中の係員が、上古沢駅構内の上り線分岐器付近の路盤が下がっているのを発見。当社および和歌山県による現地調査の結果、線路を含む、幅約60m、距離約100m、深さ最大約23mにわたる地すべりの発生が確認されました。

2. 運転再開

地盤の滑落を防ぐためのアンカー工を施工し^{*}、線路に近いのり面の地盤を安定化させ、2018年3月31日高野下駅～極楽橋駅間で運転を再開しました。

運転再開にあわせて、多客に対応できる輸送力を確保するため、上古沢駅から下古沢駅に列車行違い機能を移設しました。

3. 災害復旧工事^{*}

運転再開後は、のり面下部にアンカー工を施工するとともに、恒久的な地下水排除設備を設置し、地盤を安定させる地すべり対策工事を推進しています。

この対策工事に際し、傾斜計に連動した警報装置および列車を停止させるための特殊信号発光機を設置しました。

^{*} 工事は国・和歌山県の支援を受けて施工しました。



土砂流出が発生



のり面に2列のアンカー工を施工



緊急時に作動する特殊信号発光機

お客様の安全を守る施策

駅ホームの安全対策



駅ホーム非常通報装置*1

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

車両と駅ホームの間を縮め、お客さまが転落するのを防ぐ設備です。なんば駅9番のりばに設置しています。



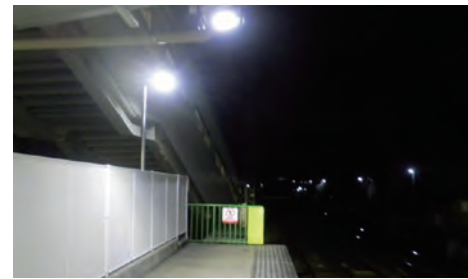
内方線付き点状ブロック*3

目の不自由な方をはじめお客さまに駅ホームの内側をお知らせする設備です。2018年3月末現在、100駅のうち56駅に設置しています。なお一日平均乗降10,000人以上の駅については全28駅に整備済みです。



駅ホーム照明の増設

列車最前部が停車する付近に照明を増設して夜間のホームを明るく照らすことで、車掌からのホームの視認性を改善し列車の扉挟み事故の防止を図っています。



駅ホーム照明の増設

駅ホーム縁端部の着色

お客さまに視覚的に駅ホーム縁端部であることを知らせ、駅ホームからの転落を未然に防ぐため、駅ホーム縁端タイルを着色しています(羽衣駅、高石駅、北助松駅で実施)。



駅ホーム縁端部の着色

大開口ホームドア

駅ホーム上の安全性向上のため、なんば駅1番のりばにおいて2018年度に大開口ホームドアを6両分設置すべく、準備を進めています。



大開口ホームドア (設置イメージ図)

踏切の安全対策



踏切閃光灯*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押す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、列車を停止させる信号を自動的に表示させる装置です。



車両の安全対策

転落防止放送装置

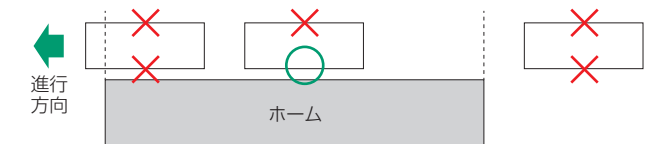
先頭車同士の連結部での転落防止措置として、2011年度の新造車両から転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているときに連結部であることを音声で知らせます。



転落防止放送装置

ワンマン列車の誤開扉防止対策

ワンマン列車の運転士が誤って駅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。列車が駅ホームに掛かっていない場合も扉は開きません。ワンマン列車用の全車両に設置しています。



誤開扉防止装置(イメージ。○の場合のみ扉が開きます。)

車載型非常はしご

列車が駅と駅の間で停車するなどの異常時に、お客さまに安全に列車から降車していただくための設備です。順次設置を進めています。



車載型非常はしご

代替新造車両8300系

2015年度から南海線で増備を進めており、2017年度は12両新造しました。

今後も計画的に新造してまいります。



お客さまの安全を守る施策

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。

高石市内の工事では、2016年5月14日に下り線を高架に切り替えました。引き続き、上り線の高架化工事を推進しています。



高石市内連続立体交差事業 (羽衣駅～高石駅間)

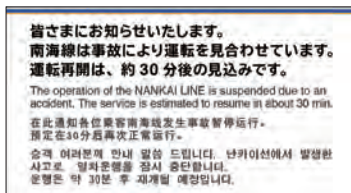


堺市内連続立体交差事業 (石津川仮橋梁)

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、列車に遅れが発生した場合など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、列車に遅れが発生した場合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)

社員等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把握するとともに、現業社員等と輸送の安全確保に関する意見交換を実施しています。

2017年度は各種運動期間中に現業職場を6回巡視しました。



社長巡視と現業職場からの説明

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。2017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、2016年度に2回目の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・検証して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まいります。

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です。

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

当社の鉄道研修センターは、駅係員、乗務員(運転士、車掌)の養成や知識・技能向上の教育を実施する施設です。

コンピュータ教材や実物の模型、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。

また、現業の乗務員職場では監督者と乗務員のマンツーマン教育に注力しています。

この教育は、若手やベテラン乗務員個々人のスキルに応じ、他社事例も活用しながら、事故対応スキルを高めています。マンツーマンで教育することで、普段からの工夫や、体験したヒヤリハット情報も会話のなかから引き出しています。



監督者と係員のマンツーマン教育



集合教育風景



運転シミュレータ訓練



実車を用いた乗務員訓練

過去の重大事故を題材としたDVD教材の視聴

当社で約50年前に発生した重大事故を風化させないために、当時のニュース映像を用いて事故の悲惨さと社会的影響を知らしめ、鉄道事業に従事する社員一人ひとりが輸送の安全確保の責務についての認識を一層深めるためのDVD教材を新たに制作し、社員教育等で視聴させています。



映像を用いた研修

技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と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、安全意識の醸成に取り組んでいます。

特に、若年社員が過去の事故事例を活用し、グループ討議の中から対応策を導き出し、事故に遭遇した際の対応策の想定を高める訓練に注力しました。

また、実設の教育・訓練施設を利用し、技術継承の推進と安全意識の醸成を図っています。



若年係員に特化した教育風景



保線・信号係員合同の実設訓練

お客さまの安全を守る施策

事故・災害に備えた訓練

大規模な事故・災害・テロ行為に備え、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。

鋼索線(高野山ケーブルカー)の避難誘導訓練

2017年7月、鋼索線において高野町役場、高野町消防組合と合同で避難誘導訓練を実施しました。「倒木が発生し、線路とロープに支障があることを認めたため非常ブレーキにより停止した」という想定で、異常時の情報伝達ルートの再確認と車載型非常はしごを使用した乗客の避難誘導能力の向上を図りました。



車載型非常はしごを使った救出風景

線路脇を避難誘導

テロ対処訓練

2018年3月、なんば駅において、大阪府警南警察署と合同で、「なんば駅へ電話による爆破予告に対応する」想定で訓練を行い、テロ対処の初動体制の強化を図りました。



大阪府警に状況説明

爆破物を捜索する様子

空港線合同訓練

2017年8月、空港線において新関西国際空港(株)、関西エアポート(株)、JR西日本と当社合同による避難誘導訓練、異常時対応訓練を実施しました。

〔(第1部) 大津波警報が発令され関西空港～りんくうタウン駅間に停車中の列車から安全地帯へ乗客を避難誘導する。(第2部) 関西空港駅ホーム上において、車両故障が発生した南海の車両をJRの車両と併結して救済する。〕という想定で、乗客の避難誘導能力の向上及びJR西日本と連携し、車両係員の技能向上を図りました。



車両からの救出訓練



JR西日本の車両を南海の車両と併結

事故復旧総合訓練

毎年秋頃に事故復旧総合訓練を実施しており、2017年度も千代田工場で河内長野消防署、地元小学校と協力した訓練を予定していましたが、雨天により中止となりました。



車載型非常はしごを使用した救出訓練(2016年度の写真)



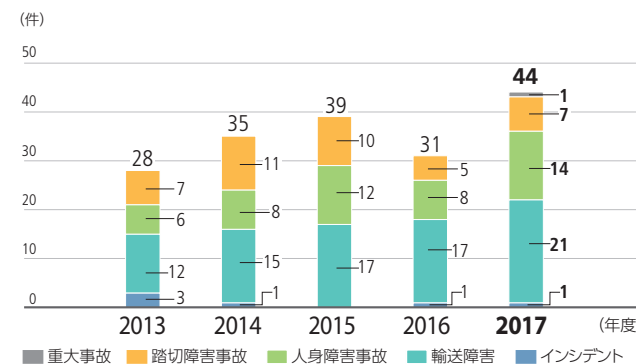
負傷者(自動車内)の救出風景(2016年度の写真)

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

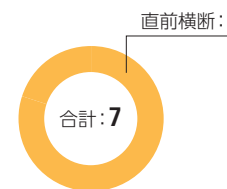
重大事故	列車衝突事故	列車が他の列車もしくは車両と衝突、または接触した事故
	列車脱線事故	列車が脱線した事故
	列車火災事故	列車に火災が生じた事故
鉄道運転事故	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両等と衝突、または接触した事故
	人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)
輸送障害		鉄道運転事故以外で列車に運休や遅れ(30分以上)が発生した事態
インシデント		事故には至っていないが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

2017年度の発生状況・行政指導等

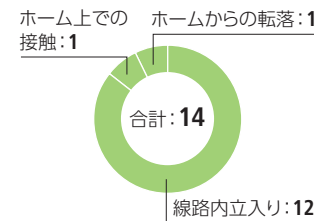
重大事故(衝突・脱線・火災)

台風21号の影響による列車脱線事故が1件発生しました。(詳細はP.31)

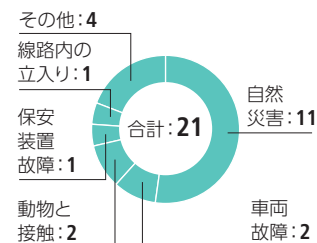
踏切障害事故



人身障害事故



輸送障害



行政指導等

2017年度、当社への行政指導はありませんでした。

インシデント

2017年度は1件発生し、近畿運輸局に報告しました。

50000系車両の台車にき裂が発生

(1) 発生日時

2017年11月6日16時頃

(2) 状況

50000系車両の点検中、台車にき裂が生じていることを発見しました。き裂は3台車計4か所あり、長さはそれぞれ175mm、65mm、40mm、38mmでした。

(3) 原因

車両の走行時に発生した力が台車に一部集中したことで、き裂が発生したものと推定しています。

(4) 対策

50000系全ての同一箇所非破壊検査を実施し、他の台車にはき裂がないことを確認しました。次回検査から当該箇所の非破壊検査を新たな検査項目に追加しました。



台車のき裂発生場所

Topics

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、遮断機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、自動車を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

駅ホームでは

- 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、駅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、駅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。

- 駅ホームや車内で、お年寄りや体のご不自由なお客さまがいらっしゃると思ったら、思いやりを持ったお声掛けで、やさしい社会づくりにご協力をお願いします(国土交通省や鉄道事業者が連携した「駅ホームでの声かけ・見守り促進」キャンペーンや、関西鉄道事業者20社局による「声かけ・サポート」運動に当社も参加しています)。



駅ホームの点字タイル



駅ホームの非常通報ボタン



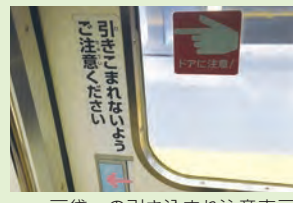
駅ホームでの注意喚起広告



駅ホームでの声かけ・見守り促進

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。
- 安全確保のため、走行中やむを得ず急停車することがあります。走行中は吊革や手すりをお持ちいただくなど、事故防止にご協力をお願いいたします。



戸袋への引き込まれ注意表示



車内非常通報装置



車内での注意喚起広告

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願いました。

こども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「こども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。

わくわく電車ランド



みさき公園内の同施設では、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を通じて、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。

安全・安心出前教室



沿線にある学校等へ訪問し、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。

お客さまの声からの改善事例

お客さまの声にお応えし、継続的に安全性の向上に努めてまいります。

踏切で



沿線自治体と協力して踏切道の幅を広げるとともに歩道を設け、踏切支障報知装置を新設しました(写真は、加太線紀ノ川～東松江駅間)。

駅で



駅施設のコンクリート構造物が劣化しているのとのご意見を受け、構造物の補強・修繕を行いました(写真は、岸里玉出駅 高野線ホーム)。

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。



環境理念

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、南海電鉄としては、2004年に環境方針を制定し、2017年には、ISO14001:2015規格との整合性を図るため改正しています。

さらにグループ会社の泉北高速鉄道、南海辰村建設においても、それぞれ環境についての理念と方針を掲げ、ISO14001:2015規格との整合性を図りながら改正していきます（詳しくは各リンク先のホームページをご参照ください）。

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。

- WEB** 南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)
http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/kankyoinen.html
- WEB** 泉北高速鉄道株式会社 環境方針
<http://www.semboku.jp/company/wp-content/uploads/2014/02/3960e95735d78b13861162ff04e1a738.pdf>
- WEB** 南海辰村建設株式会社 基本理念 環境方針
<http://www.nantatsu.co.jp/company.html>

環境ビジョン

南海電鉄グループでは、地球環境に関する課題認識を発展させ、幅広いステークホルダーへの社会的責任を果たすことで当社グループの持続的成長に資することを主旨として、「南海環境ビジョン2030」を2017年に制定しました。同ビジョンは、あらゆる事業活動を通じて環境問題の解決に貢献していくことが企業価値向上につながるという認識のもと、中期環境計画と連動しています。

同ビジョンでは、環境問題の中でも、当社グループの事業

活動に影響が大きい「地球温暖化」「循環型社会」「生物多様性」の3項目とこれらの基盤となる「環境マネジメントシステム」を環境課題ととらえ、2030年の目指すべき方向性からバックキャストにより、各年度の実行施策を策定しています。また、環境ビジネスによる収益源の拡充ならびに自治体との連携により、事業価値のみならず沿線の環境価値の向上に貢献していきます。

南海環境ビジョン2030

【基本方針】

- 地球環境に関する課題認識を発展させ、幅広いステークホルダーへの社会的責任を果たすことで南海電鉄グループの持続的成長に資することを主旨とする。
- そのため、あらゆる事業活動を通じて環境問題の解決に貢献して行くことが企業価値向上に繋がるという認識のもと、中期経営計画と連動した環境ビジョンとする。
- 環境問題の中でも、当社グループの事業活動に影響が大きい「地球温暖化」、「循環型社会」、「生物多様性」の3項目とこれらの基盤となる「環境マネジメントシステム」を環境課題として捉まえ、2030年の目指すべき方向性からバックキャストにより、各年度の実行施策を策定する。
- 環境ビジネスによる収益源の拡充ならびに自治体との連携により事業価値のみならず沿線の環境価値の向上に貢献する。

南海環境ビジョン2030の方向性

環境課題	2030年度の方向性(目標像)
地球温暖化の抑制	① 南海電鉄グループのCO₂排出量26%削減 政府の2030年度の温室効果ガス削減目標(2013年度比26%削減)をベースに、南海電鉄グループとしてCO ₂ 排出量を2013年度比26%削減する。
	② 環境ビジネスによる企業価値の創造 沿線でのエネルギー生産・販売ビジネスを拡充することにより、新たな収益源を創出するとともに、沿線自治体の環境対策にも貢献することで、南海電鉄グループ+沿線の社会的価値の向上を目指す。
循環型社会の実現	沿線におけるスマートシティの形成 沿線地域のインフラ企業として、沿線価値向上に資するスマートシティや環境モデルエリアの形成を目指し、自治体主導する事業計画や実証事業とも連携しながら、循環型社会の実現に貢献する。
生物多様性の保全	自然との共生社会の実現 あらゆる事業活動の中で生物多様性への影響を回避もしくは最小化することを意識し、沿線での生体系維持と持続可能な自然資源の利用を実践する。
環境マネジメントの深度化	環境推進体制の充実と環境情報開示の強化 ISO14001で求められる水準での環境マネジメントシステムの自主的運用が定着している。

南海電鉄グループ 中期環境目標

2015年度～2017年度の総括

◎=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	2017年度の主な施策および実績	評価	環境中期目標(2015年度～2017年度)の総括
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、泉北高速鉄道、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 鉄道会社におけるVVVF型車両の導入 ② バス会社におけるハイブリッド型車両、EV(電気バス)の導入 ③ バス会社におけるドライブレコーダー活用による軽油使用量の削減 ④ LEDをはじめとした省エネ型照明の導入 ⑤ ボイラー、冷却水ポンプ、高効率変圧器等の導入 ⑥ ビル等における運用効率向上による消費電力・消費エネルギーの削減等 ⑦ 事務所・営業所・店舗の省エネ活動	○ ○ ○ ○ ○ ○	<p>中期環境目標に対する結果は、省エネ法対象会社5社で2011年度から2014年度の平均CO₂排出量236,000tに対し2015年度から2017年度の平均CO₂排出量は227,410tとなり削減率は3.6%となりました。同様に主要排出グループ会社45社では2011年度から2014年度の平均CO₂排出量315,000tに対し2015年度から2017年度の平均CO₂排出量は303,628tとなり、こちらも削減率は3.6%となりました。</p> <p>初年度の2015年度は、省エネ車両の導入により、大幅な削減となりましたが、2年目、3年目は猛暑厳冬の影響で空調使用量が増加しました。</p> <p>一方、水の使用量につきましてもグループ全体に節水意識が高まり、3か年で5%の削減目標に対して7.9%と大幅に減少いたしました。</p> <p>J-クレジットについてはG7伊勢志摩サミットへの協力や他社への売却で1,927tのうち1,778tを使用しました。今後は次のクレジット獲得を検討してまいります。</p> <p>環境に対する啓発活動についてはECOニスト制度が社内に定着し、ボランティア参加者が毎年度増加するようになりました。</p> <p>ISO14001は速やかに新規格へ移行いたしました。法令順守については、省エネ法やフロン法、廃棄物処理法など改正法にも対応いたしました。</p> <p>2018年度からは新たな中期環境目標がはじまります。南海環境ビジョン2030の環境課題ごとに目標を設定し、グループ全体で達成できるよう取り組んでまいります。</p>
	(2)水使用量、廃棄物排出量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2017年度の水使用量、廃棄物排出量を2014年度の5%削減	事務所・営業所・店舗の3R活動の推進 鉄道駅・列車での3R活動の推進	○ ○	
	(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	○	
	(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	○	
	(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	○	
	(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速やかに対応	◎	
	(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	○	
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	○ ○		
	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	○		
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	○		
	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。	△		
	社内への情報発信、啓発活動(ECOニストの増加)	2017年度のECOニストを年間100名以上認定できるよう啓蒙活動を進める。	◎		
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	○		
	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	○		

南海電鉄グループ 中期環境目標

2018年度～2020年度の計画

主要施策	中期環境目標	2018年度の主な施策	
1. 地球温暖化の抑制	(1) 南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を12%削減する(対2013年度)	南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を8%削減(対2013年度)	
	(2) 再生可能エネルギー(水素エネルギーを含む)の活用とBCP対応機能強化	再生可能エネルギー事業計画の確定(1件)	
	2. 循環型社会の実現	駅を拠点としたまちづくりの一環としたなんばエリアまたは沿線におけるスマートシティ形成に向けた準備活動	各プロジェクトの付加価値向上に資する環境施策をテーマとした各事業部門との定例会議を開催
		3. 生物多様性の保全	(1) 沿線エリアでのビオトープ活動の拡充
(2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開	農園事業とビオトープを融合させた事業を展開するための候補地を選定		
4. 環境マネジメントの深度化	(1) ISO14001のもとでの環境マネジメントシステムの改善向上とより主体的な運営体制への移行検討	① ISO14001認証審査における更新審査と認証継続 ② 推進員に対するアンケート調査を行い現行システムの課題を抽出	
	(2) 南海電鉄グループにおける環境法令順守管理体制の確立	南海電鉄グループ各社の自律的管理体制の構築、マニュアル作成研修会の開催	
	(3) 環境ボランティア活動(ECOニストプログラム)の推進 ECOニスト認定 毎年100名 ECOニストアドバンス認定毎年35名 ECO検定合格 毎年35名	ECOニスト活動12回 ECOニスト認定100名 ECOニストアドバンス認定35名 ECO検定合格累計277名	
5. 効率的な環境情報の開示	(1) 統合報告書への移行	① 統合報告書を視野に入れたCSR報告書の発行 ② 統合報告書作成に向けた社内ワーキングの開催	
	(2) 環境PRポスターの発行	環境への取り組みポスターを年4回発行	
	(3) なんかいの森を活用した新たなオフセットクレジットの取得	① フレジット取得の検討実施 ② 現クレジットの活用実施	
	(4) なんかいの森の間伐材の活用	間伐材を活用したPR製品の製作	
	(5) 環境推進部主催イベントの開催	一般向けイベントを3回開催	
	(6) 環境保護団体への寄付	寄付の実施	

泉北高速鉄道 年間環境目標

2017年度の目標と実績

環境目標	目標値※1	範囲	実績
鉄道車両で使用する電力の削減	原単位で過去最少値※2 (1.83kWh/km)	電車走行用電力 車内の照明や冷暖房の電力	原単位で過去最少値を下回る (1.80kWh/km)
その他エネルギー使用量の削減	原単位で対前年度※3 ▲1%(11.5ℓ/m ²)	全社 (駅、本社、流通センターなど)	原単位で対前年度 ▲2.8%(11.26ℓ/m ²)達成
	省エネ法努力目標 (年平均▲1%)の達成		原単位で対前年度 ▲3.1%(8.19ℓ/m ²)達成
水の使用量削減	過去最少値を維持 (75千m ³)	全社	過去最少値を下回る (73千m ³)
コピー用紙の使用量削減	過去最少値 (1,170千枚)	全社で使用するコピー用紙	過去最少値を下回る (1,136千枚)

なお、環境目標達成計画と主な取り組み計画は、計画通り実施しました。

2018年度の目標と計画

環境目標	目標値※1	主な環境目標達成計画
鉄道車両で使用する電力の削減	原単位で過去最少値を維持※2 (1.80kWh/km)	・客室灯をLEDに取替 ・省エネ車両の優先使用
その他エネルギー使用量の削減	原単位で対前年度※3 ▲1%(11.15ℓ/m ²)	・鉄道現場事務所空調機更新
	省エネ法努力目標 (年平均▲1%)の達成	・東大阪トラクターミナル事務所の照明器具をLEDに取替
水の使用量削減	過去最少値を維持 (73千m ³)	・東大阪トラクターミナル手洗いの自動水栓化
コピー用紙の使用量削減	過去最少値を維持 (1,136千枚)	・両面コピー・裏紙利用の徹底 ・職場内の連絡、通知文書等は電子データを活用

種別	主な取り組み計画	
環境法規制の順守	排水の水質測定、冷媒漏えいの監視、廃棄物処理業者の管理等の継続実施	
その他環境影響の低減、管理	鉄道騒音の低減、印刷物の再生紙使用等の取り組みを継続実施	
経営計画	CS向上	各駅、流通センターの周辺での環境美化活動を継続実施
	お客さまの誘致	企画券等の発売、特急PRを通じた潜在需要の掘り起こしを継続実施
	お客さま利便性の向上	ICカード利用促進PRを継続実施
	流通センターの再開発	北大阪トラクターミナル新1号棟の着工、再開計画の策定
	CSR対応	「コンプライアンス啓発実施計画」に基づく取り組み

※1 目標値は全社合計。ただし、駅舎内の店舗や東大阪・北大阪流通センターに入居されている各社が専用で使用しているものの一部は除きます。

※2 鉄道車両で使用する電力の原単位は、車両走行キロ当たり電力使用量です。

※3 その他エネルギー使用量の原単位は、使用延床面積当たりエネルギー使用量(原油換算)です。

環境経営

環境マネジメントの推進

推進体制

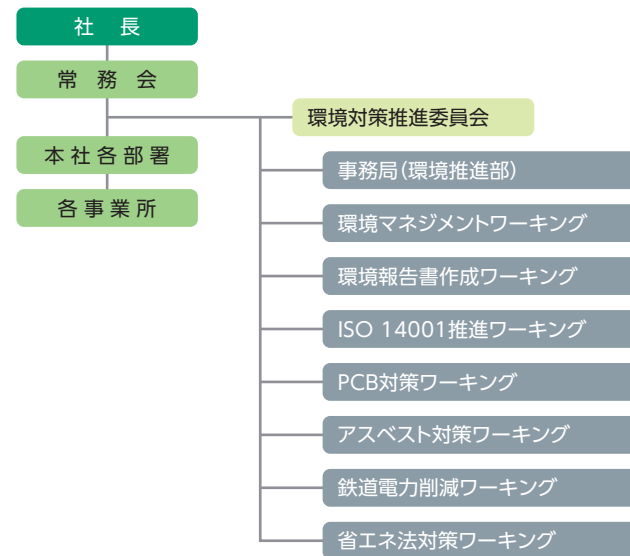
環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。

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、都市創造本部)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 (2018年7月1日現在)

委員長	CSR推進室長
委員	共創136計画推進室長 経営政策室長 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 都市創造本部長
事務局長	環境推進部長

環境対策推進委員会の構成



Topics

当社のCSR報告書が「環境コミュニケーション大賞 優良賞」を2年連続で受賞しました

当社が昨年9月に発行した「CSR報告書2017」が環境省、一般財団法人地球・人間環境フォーラムが主催する「第21回環境コミュニケーション大賞」で優良賞を受賞しました。当社が同賞を受賞するのは2016年度に続き2回目です。今回の受賞では次の2つの点が評価されました。

- ① 社長メッセージが環境について実績や具体的な数値目標などを交えた内容になっており、トップコミットメントの強さが感じられた。
- ② コア事業である鉄道の重要課題である「安全」については、方針、体制、具体的な取り組みが詳細に説明されている。
一方、環境部門についてもさまざまな取り組みや実績が開示されていますが、今後は中長期的な目標を設定することや、南海電鉄単体ではなくグループ全体の取り組みに発展させることが期待

されると評されました。

今後はこのような評価に基づき、2030年を期限とする長期目標の設定や南海電鉄グループ全体の目標管理に努めてまいります。



CSR報告書2017



表彰式の様子

環境マネジメントシステム

当社では、環境にやさしい事業活動を推進するため、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。

また泉北高速鉄道株式会社でもISO 14001の認証を全社で取得し、2016年3月に3回目の認証更新を行いました。

環境教育

研修の実施

2017年12月にNTTデータ経営研究所から講師を招き、部長クラス等を対象に「SDGs」をテーマにした環境経営研修を実施しました。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、そのなかには「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) の受験を奨励しています。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。

2017年度末までの合格者数は、計245名となりました。

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、日常業務のなかで環境意識、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。

「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ています。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43名しか「ECOニスト」が誕生しませんでしたでしたが、対象活動を増やすとともに参加者募集の情報発信を増やしたところ、2015年度は100名、2016年度は128名、2017年度は178名の「ECOニスト」が増加してきました。

さらに、「ECOニスト」に3回以上認定された社員41名(昨年は24名)を「ECOニストアドバンス」として表彰しました。

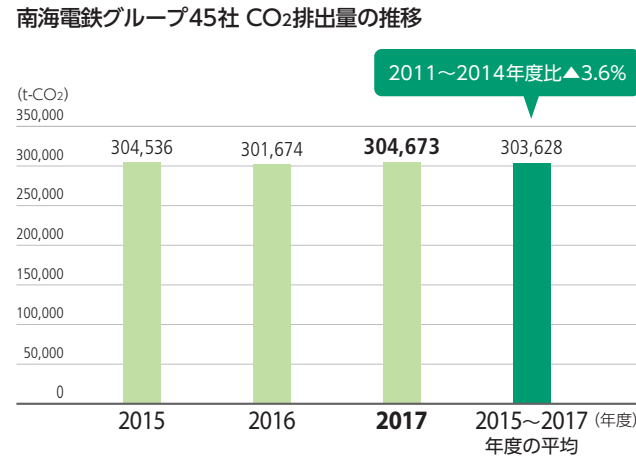
地球温暖化の抑制

グループを挙げてのCO₂排出量の削減

2015年度～2017年度の中期環境目標では、南海電鉄グループ45社の2011年度～2014年度の平均CO₂排出量315,000tを基準とし、2015年度から2017年度の3か年平均で3%削減することを目標としておりました。

結果、2015年度は304,536t、2016年度は301,674t、2017年度は304,673t、3か年平均でCO₂排出量は303,628tとなり、基準より3.6%削減することができました。

今後も国土交通省をはじめとするさまざまな支援事業を活用し、省エネルギー車両等エネルギー効率の高い車両・設備を継続して導入するよう中期経営計画に盛り込むとともに、グループ全体の従業員の節電意識を高め、「南海環境ビジョン2030」の目標達成を目指してまいります。



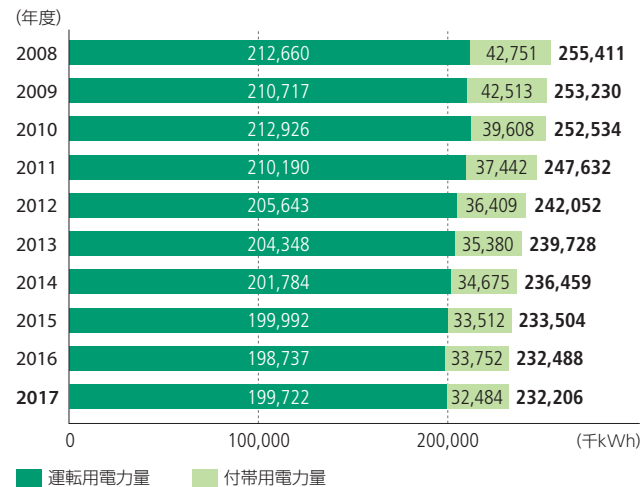
鉄道事業におけるエネルギー削減

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。

2017年度の鉄道用電力の使用量は232,206千kWhで

鉄道用電力使用量の推移



昨年度より0.1%削減されています。そのうち運転用電力は199,722千kWhで全体の86.0%を占め、残りの付帯用電力は32,484千kWhでした。

付帯用電力とは信号設備、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)等の効果により、2005年度をピークとして低減傾向にあります。



消費電力を低減した8300系

電力回生ブレーキとVVVF制御

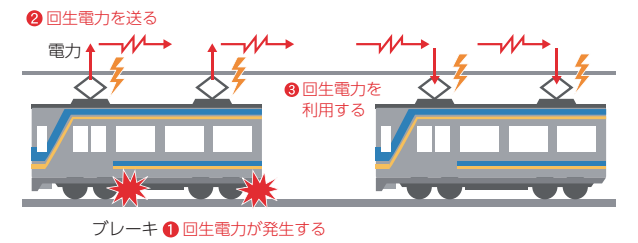
鉄道では発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

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、ある電車で発生したエネルギーを他の電車で効率よく利用できるため、搭載車両の増加を進めています。

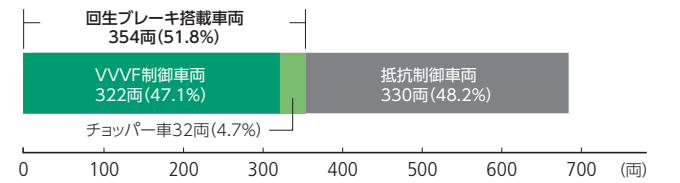
また、電車の速度を制御する際に、そのときの速度や必要とする加速力(減速力)に応じて、インバータ装置の半導体素子を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する方式をVVVF制御方式といいます。VVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約45%削減することができるといわれています。

現在、鉄道線用車両684両中354両(51.8%)が電力回生ブレーキを搭載し、322両(47.1%)がVVVF制御車両です。同様に泉北高速鉄道では、鉄道線用車両112両中88両(78.6%)が電力回生ブレーキを搭載した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(2018年3月31日現在)



上下線一括き電方式の採用

回生ブレーキにより発生した電力を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)で電氣的に接続し、回生ブレーキで発生した電気を効率的に利用し、電力消費量の削減を図っています。

Topics

カーボン・オフセットの取り組み

沿線で定期的で開催している大阪フィルハーモニー交響楽団による「南海コンサート」で、カーボン・オフセットの取り組みを行っています。2017年11月11日には、64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。

今回も、『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-クレジット)を大阪フィルハーモニー協会に提供しました。ホールの照明・空調利用およびお客さま(892名)・出演者の交通機関の利用に伴って排出されたCO₂(6.44t)を、当社J-クレジットによりカーボン・オフセットしました。



大阪フィルハーモニー交響楽団©飯島隆

資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

水使用量の節減

水使用量の節減

2015年度から2017年度の3か年を期間とする環境中期目標では、南海電鉄グループ45社を対象として、水使用量の削減5%を目標として掲げました。その結果、2017年度は2014年度と比較して7.9%の水使用量を削減することができました。今後も継続して水の使用の削減に努めてまいります。

また、当社はCDPウォーターにも2016年度から参加し、気候変動と同様に質問書に回答しております。昨年度はA-という評価を得ました。水の問題はパリ協定で明確に言及されたわけではありませんが、水の安定的かつ持続的な

供給は、気候変動の影響への適応につながります。当社でも水に対する測定と透明性を重視し、CO₂排出量の削減と同様に、水使用量の節減にも努めてまいります。

無水小便器と超節水トイレの設置

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、泉大津駅などに「男性用無水小便器」や羽衣駅に「超節水トイレ」を導入しています。

泉北高速鉄道も、梅・美木多駅、光明池駅、和泉中央駅の各駅に無水小便器を設置しています。

Topics

全国初のSOFIXブランド認証を受けた体験農園「くらし菜園 泉佐野・野々地蔵」を開設

当社では、地域の魅力発信を通じた沿線価値向上を目指し、体験農園「くらし菜園 羽倉崎」を開設するなどさまざまな農業関連事業に取り組んでいます。

2018年4月22日には、立命館大学生命科学部の久保幹教授らが開発したSOFIX(土壌肥沃度指標: Soil Fertile Index)技術のブランド認証を、体験農園として全国で初めて受けた「くらし菜園 泉佐野・野々地蔵」を開設するとともに、春から「羽倉崎」「泉佐野・野々地蔵」の両農園において新コースの参加者を募集しました。

当社が運営する体験農園「くらし菜園」では、地域の農家と提携し、お客さまにさまざまな農業体験コースを提供しています。「くらし菜園 泉佐野・野々地蔵」では、SOFIX技術に基づいた土壌改良で野菜を育てる「土作り学習と栽培体験コース」を設け、お客さま自身の手で改良した土壌での栽培体験を通じて、農業の楽しさを体感いただけます。

今後も、南海電鉄と立命館大学の両者は、南海電鉄が推進する体験農園「くらし菜園」などの農業関連事業においてSOFIX技術の導入を進めていきます。



雨水の活用

南海本線泉大津駅では、2012年3月からは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。2017年は860m³の雨水を利用しました。

また、泉北高速鉄道の所有する東大阪トラックターミナルや北大阪トラックターミナルでは建物の下に雨水を溜める雨水貯留槽を設置し、溜めた水を樹木・屋上庭園の散水や給水舗装に利用しています。

本社における廃棄物の3R

当社の本社ビル「南海なんば第一ビル」では、紙資源・ビン・缶・ペットボトル・プラスチック用のゴミ箱を設置し、一般ゴミを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。

一般・産業廃棄物も水と同様に中期環境目標においては、南海電鉄グループ45社を対象として削減目標を掲げ、グループ全体で排出量の削減に努めています。

騒音・振動への対策

ロングレール化の推進

騒音・振動の原因となるレールの継ぎ目を溶接によりなくす、ロングレール化を進めています。

当社では、2016年度までに主要路線の南海本線、高野線において設置可能区間の約7割強にロングレールを敷設し

ています。総延長は単線換算で117.3kmになります。

また、泉北高速鉄道では全体の95%がロングレールです。もっとも長い中百舌鳥トンネルから光明池駅の間は11km継ぎ目がありません。

車輪フラットの早期発見と削正

雨天時のブレーキなどで車輪がレールの上を滑ることによって発生する車輪表面のフラット(傷)は、走行中の騒音振動の原因となります。

そこで、線路にフラット検知装置を配置して走行する電車のフラットをリアルタイムで把握し、異常があれば速やかに車輪表面を削正して騒音振動の防止に努めています。

深夜の軌道保守作業の騒音低減

軌道保守作業は電車の走らない深夜の作業が中心となります。当社では騒音の低減を図ったマルチプルタイタンパー(保守用機械)を導入しています。交換したバラスト(まくらぎ

下の碎石)の運搬車への積み込み時に発生する騒音に対し、バラスト運搬車の床面にゴムを取り付けるなどの対策を施した車両もあり、深夜の騒音に配慮しています。

生物多様性への取り組み

生物多様性行動指針の制定

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、「グリーンパートナー協定」を締結しています。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。

一方、当社はあらゆる事業活動のなかで生物多様性への影響を回避もしくは最小化することを意識し、沿線の維持と持続可能な自然資源の利用の実現を考えています。そこで2014年3月、当社は大阪府、岬町、大阪府立環境農林水産総合研究所と「おおさか生物多様性パートナー協定」を締結しました。

さらに多奈川地区ではビオトープに関する効果測定を検討を行っています。



ビオトープでのハイキング

南海電気鉄道株式会社 生物多様性行動指針

私たちは、空気や水はもとより、生活のあらゆる場面で自然からの恩恵を受けています。それゆえ、私たちが持続可能な社会を築くには、自然との共生が不可欠です。沿線の自然保護に基づく環境価値の向上は当社の事業基盤の一つであり、当社のミッションであると考えています。

その自然は、様々な生物種とそれらが生息する様々な生態系が存在すること、すなわち生物多様性に支えられています。そこで私たちは、生物多様性を尊重し、その保護育成に貢献すべく行動指針を定めます。

1. 生物多様性保全を環境課題の重点項目に位置づけ、自然との共生のために主体的に行動します。
2. あらゆる事業活動における生物多様性への影響を回避、または低減するため、関連法令の正しい理解と運用に努めます。
3. 資源の利用が生物多様性に及ぼす影響に配慮して、グリーン購入、3R(リデュース・リユース・リサイクル)活動等を推進し、環境負荷低減に努めます。
4. お客様、取引先企業、沿線・事業地周辺にお住いの方々など、多くのステークホルダーとのコミュニケーションを大切に、連携して生物多様性の保全に努めます。

2017年9月30日制定

堺の森再生プロジェクト

2015年より堺市が主催する「堺の森再生プロジェクト」(南部丘陵の豊かな里山の環境を再生する取り組み)に、南海電鉄の社員と泉北高速鉄道の社員がボランティアとして参加しています。

第4回となった2017年12月2日は市民参加者と当社グループを含む企業からの参加者が協力して、里山の管理作業を行いました。



堺の森再生プロジェクト

「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のカーボン・オフセットに活用しています。2018年4月30日までに1,778tを使用しています。今後はさらなる利用目的を増やすことを考慮し、追加取得を検討しています。

WEB なんかいの森

http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/nankainomori.html



「なんかいの森」での活動

Topics

当社環境推進部長が、「国連生物多様性の10年日本委員会地域フォーラムin大阪」で講演

国連生物多様性の10年日本委員会、環境省などが主催する「国連生物多様性の10年日本委員会 地域フォーラムin大阪」が2018年2月25日、大阪市立自然史博物館ネイチャーホールで行われ、当社から環境推進部の鎌田部長が「環境活動を通じた沿線エリア活性化への貢献」というテーマで講演しました。

その後もパネルディスカッションで登壇し、民間の立場から当社が進める生物多様性保全活動について紹介しま

した。来場者は、パークスガーデンや「なんかいの森」、多奈川ビオトープなどでの取り組みに非常に興味を示していました。



フォーラムの様子



堺市「共生の森」での活動

環境コミュニケーション

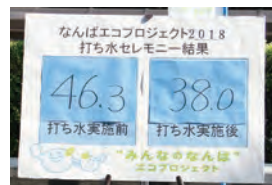
環境イベントの開催

なんばエコプロジェクト2018

2018年7月27日に、9年目となる恒例のなんば駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。なんば駅周辺に拠点を置く企業、商店街など20団体と当社が参加し、打ち水セレモニーを行いました。

路面の温度を測定したところ、曇り空の中、実施前46.3℃だった温度が実施後38.0℃となり、一定の効果が測定できました。

当社では、なんばパークスの飲食店などで発生した排水を処理し、中水として植栽への散水やトイレの洗浄水に用いて、水資源を有効活用しています。同セレモニーにおいても、なんばパークスにてろ過した再利用水を使用しました。また、同セレモニーは大阪市環境局のヒートアイランド対策の普及啓発事業である「打ち水大作戦」に協力し、なんば駅周辺の企業・団体・行政と協同で実施しています。さらに、2025年に大阪での開催を目指す国際博覧会(万博)誘致活動をさらに盛り上げるため、横断幕を用いたフォトセッションを行いました。



打ち水セレモニーの様子と実施前・実施後の結果

高野山駅やみさき公園で間伐材を活用

2017年春より、「なんかいの森」で間伐したスギ・ヒノキを使用した掲示板を高野山駅の正面玄関に設置しています。高野山へお越しになったお客さまの目にとまるようなポスターを掲出しています。2017年秋にはみさき公園内でも、「なんかいの森」で間伐したスギ・ヒノキを使用したベンチを置いています。



みさき公園のベンチとスタンプ台

親子工作教室「エコワークショップ」

2018年7月28日、29日に当社主催で親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」を開催しました。本年も河内長野市立林業総合センター「木根館」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。木根館には「河内材の音色 リュールシロフォンづくり」も例年どおり実施していただき、多くのお子さまが長い時間楽しんでいました。

これも恒例となった高島屋大阪店の協力による「紙芝居」は、今年は特にトピックな話題に基づき「空調の温度を1℃上げた方が1時間空調をやめるより効果的」「欧米ではファーストフードでストローを使用することはほとんど止めている」など、大人でも役に立つクイズが多く好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」は、鏡を使わない万華鏡を製作しました。また、大阪府立大手前高校の生物部は昨年引き続き「ちりめんモンスターを探せ!」を開催し、変わったちりめんを一緒に探しました。大阪市環境局、河内長野市、大阪府(大阪生物多様性保全ネットワーク)も盛りだくさんの内容を企画し、今年も多くの来場者を迎えることができました。



日頃体験できない丸太切りに挑戦!



クラフト体験は家族みんなでチャレンジ



環境保全を題材にした紙芝居

環境会計

2017年の環境会計

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。2017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	
		2016年度	2017年度	2016年度	2017年度
事業エリア内コスト		1,088,942	1,130,084	398,776	430,466
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	55,588	55,063	81,655	161,668
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	868,174	950,155	224,271	242,140
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	165,180	124,866	92,850	26,658
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	—	—	52,146	52,386
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	—	—	24,479	20,363
環境損傷対応コスト		—	—	0	0
合計		1,088,942	1,130,084	475,401	503,215

指標(KPI)

	2016年度	2017年度
1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量(kg-CO ₂)	1.22	1.20
営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円)	1.79	1.71

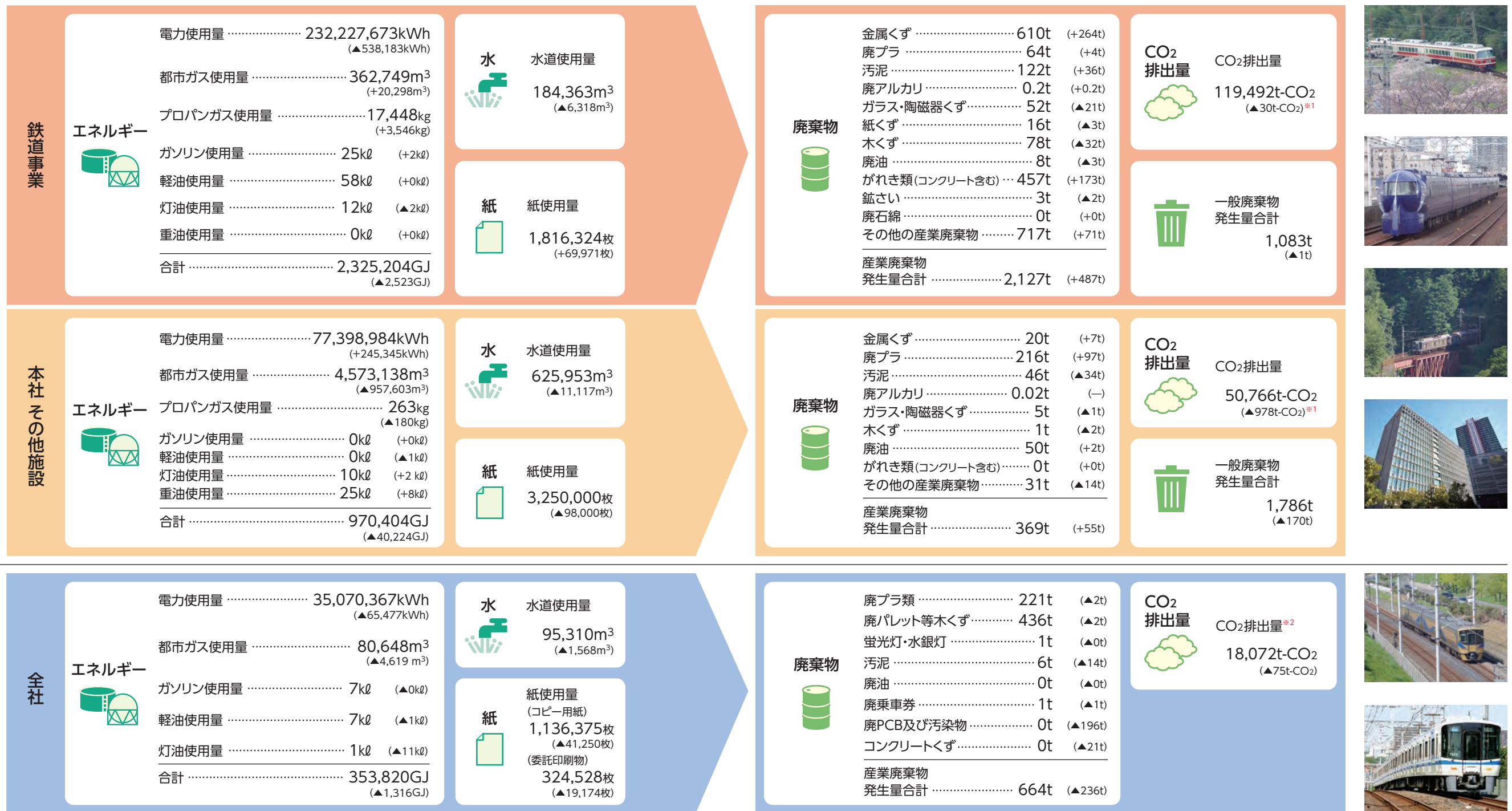
集計範囲は南海電鉄単体のみです。

- 集計期間は2017年4月1日～2018年3月31日です。
 - 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」、「環境会計ガイドライン2007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。
 - 温室効果ガス排出量については、2017年度は電気の排出係数を0.509kg-CO₂/kWhとしました。
- (注) 2015年度より都市ガスのエネルギー換算係数を変更しました。(41.1MJ/m³N→45MJ/m³N)

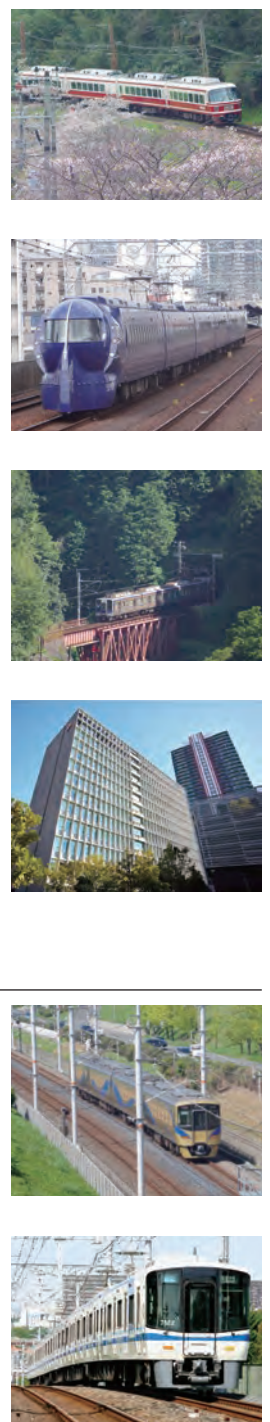
環境負荷データ

省エネ法等に従い、南海電鉄および泉北高速鉄道が2018年に国土交通省(近畿運輸局)、経済産業省(近畿経済産業局)、大阪府等に提出した内容を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下の通りです。

INPUT OUTPUT



*1 省エネ法等に従い近畿運輸局、近畿経済産業局に提出した数字です。電力については使用量に関西電力が公表している排出係数0.509kg-CO₂/kWhを使用してCO₂排出量を算定しています。
 *2 泉北高速鉄道については駅舎内の店舗や東大阪・北大阪流通センターに入居されている各社が専用で使用するエネルギーも含んでいます。



社会

公共交通を担い、地域に密着した事業を営む企業として
ステークホルダーの皆さまの期待に応えるべく、さまざまな活動に取り組んでいます。



お客さまとの関わり

お客さまニーズの把握

お客さまの声をデータベース化

お客さまの声データベースには、お客さまからのご意見・ご要望や、お褒め等が蓄積されており、社員の業務端末で閲覧できるようになっています。2017年度も2,719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。

2017年度「お客さまの声」の内訳

ランキング		件数	()は前年度の件数
1	ダイヤ・ダイヤ乱れ	836	(468)
2	接客・接遇	636	(777)
3	駅施設	232	(250)
4	乗車マナー	210	(276)
5	車内空調	184	(223)
6	鉄道車両	126	(199)
7	ホームページ	103	(44)
8	乗車券	94	(93)
9	IC・コンパスカード	43	(44)
10	女性専用車両	35	(33)

対象部門別	件数 ()は前年度の件数	
1 鉄道	2,532	(2,317)
2 みさき公園	76	(76)
3 グループ会社	70	(80)

顧客満足度調査を実施

2017年度は外部の調査会社に依頼し、当社をご利用のお客さまを対象としたインターネットによるアンケート調査を実施しました。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、また、フリーアンサーによりお客さまのご意見・ご要望を幅広く知ることができました。

また、訪日外国人のお客さまに対してアンケート調査を実施し、訪日外国人が求めるニーズを知ることができました。

お客さまの声をヒントにさまざまな改善を実施

お客さまの声データベースや顧客満足度調査を通じて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。

お客さまの声をかたちに…

「お客さまの声」や顧客満足度調査から改善した施策の一例です。

駅トイレのリニューアル

駅トイレのリニューアルを推進しています。美観向上や換気能力向上による臭気低減、さらに女性トイレにはパウダースペースを設置するなど、より快適にご利用いただけるよう改善を進めています。



岸和田駅外観



堺駅外観



堺駅女性トイレ



堺駅パウダースペース



岸和田駅男性トイレ



和歌山市駅多機能トイレ

駅舎やホーム上屋の美装化、バリアフリー化の推進

駅舎やホーム上屋の美装化、バリアフリー化を推進し、よりご利用いただきやすいよう改善しています。



駅施設を2階から1階に移設し、オープンカウンターの窓口を設置（和歌山市駅）



スロープを設置し、東口を新たに増設（鶴原駅）

多言語によるご案内

訪日外国人のお客さまに安心してご利用いただけるよう、駅や車内の案内サイン、自動放送などの多言語化を推進しています。



4言語（日・英・中・韓）に対応した券売機や視覚に訴える足元サイン

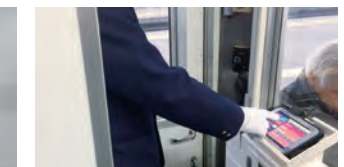


車内においては、車両の新造や更新時に、多言語による車内表示・自動案内放送（日・英・中・韓）を導入しています。

また、車掌が携帯するタブレット端末を順次導入、車両の放送装置に接続するシステムを採用し、新造車両以外でも多言語（日・英・中・韓）による放送案内やマナー啓発放送、異常時案内放送を行うことができるようになりました。



車内モニターによる多言語でのご案内（8300系等）



タブレット端末を操作する車掌

ハード面だけでなく、ソフト面のご案内も強化しています。通訳アプリなどを備えた案内用タブレット端末を主要な駅に設置し、対応を強化しています。



駅係員によるタブレットを使ったご案内



お客さまとの関わり

「おもてなしの心」を持った社員の育成

CS向上研修の実施

駅助役・駅掌に対して、駅で必要な接客・接遇のスキル向上を目的とした研修や、訪日外国人のお客さまへの対応能力を向上させる研修を実施しました。

また、鉄道の技術部門の主任・班長クラスや、グループ会社の接客に携わる従業員を対象にCS向上研修を実施し、接客・接遇スキル向上を推進しています。

研修を通じて、社員が接客・接遇を学ぶだけでなく「おもてなしの心」を醸成し、お客さまの気持ちに寄り添い行動できる人材の育成に努めています。



駅助役・駅掌の研修

サービス介助士資格取得を推進

当社では、2005年から駅・列車区の助役を対象に「心のバリアフリー」の取り組みとして「サービス介助士」の資格取得推進を図り、2018年8月現在、約200名の社員が資格取得しています。

「サービス介助士」資格取得は通信教育で介助知識を事前学習した後、専門講師による実技教習（高齢者疑似体験や車いすをご利用のお客さま、視覚・聴覚に障がいをお持ちのお客さまへの介助技術を、ロールプレイングを通じて学ぶ）において実践的な技術を身に付け、最後に検定筆記試験に合格して資格取得できます。

知識・技能の取得だけでなく、積極的なお声かけを行うなど「心のバリアフリー」に率先して取り組み、介助を必要とするお客さまをはじめ、すべてのお客さまに「安全・安心」に当社をご利用いただけるよう、今後も努めてまいります。

訪日外国人への施策

訪日外国人の訪客促進

当社では、最大の強みである関西国際空港となんばを結ぶ空港アクセスをはじめとするインバウンド向けサービスの認知度向上と利用促進を図り、増加するインバウンド需要を確実に取り込むため、海外の旅行博覧会への出展や商談会への参加、現地の旅行代理店への営業活動等を継続的に実施しています。2016～2017年度にかけて東アジアを中心に旅行博覧会に出展しました。

また、国内においても「VISIT JAPAN TRAVEL MART」等の商談会への参加等を通じて旅行代理店への営業活動を行うほか、沿線の観光資源への誘客促進を図るため、海外の



PRイベントの様子

インフルエンサーを招聘して沿線へのファミトリップ等も実施しています。

さらに、2017年度は関西の私鉄各社等と共同で、各社沿線の観光資源の魅力を一体的にPRするVJ事業（ビジット・ジャパン地方連携事業）にも参画、東アジア以外の国へのPRも図っています。

インフォメーションの多言語化

当社では2016年なんば駅の行先表示盤更新に続き、2018年3月現在で新今宮駅・天下茶屋駅・堺駅・羽衣駅（和歌山市・関西空港方面）・和歌山大学前駅・和歌山市駅・りんくうタウン駅・関西空港駅・三国ヶ丘駅で行先表示盤の4か国語（英・中（繁体・簡体）・韓）表示を導入し、なんば駅同様に各国語を鮮明かつ効果的に表示することに適したディスプレイを採用しています。

また18駅の窓口にはタブレットを合計26台設置して外国語対応の強化を図り、なんば駅には多言語対応が可能な総合インフォメーションセンターも設置しています。

Topics

「手ぶら観光」を推進

当社は、2018年3月からヤマト運輸株式会社に運営業務を委託し、手ぶら観光事業の窓口としてなんば駅2階中央改札口正面に「nest」難波店を開設しました。

ターミナル駅「なんば駅」でのサービス開始によって、訪日外国人を含めた多くの方が手軽に荷物を預けることができ、手ぶらで身軽に観光や買い物などをお楽しみいただけます。なお、この事業は国土交通省観光庁が推進する「手ぶら観光」サービス拠点として認定を受けています。

手荷物一時預かりとしては、スーツケースや手荷物を1日500円または700円（大きさにより異なる）で当日中に限りお預かりします。宅急便はスーツケースやお土産

などを全国へ発送します。対応言語は日本語・英語・中国語・韓国語です。これにより大きな荷物を持って観光をしていたお客さまの利便性を向上させます。

また、なんばCITY地下2階でも2016年9月から手荷物一時預かりサービスを行っており、「nest」開業後も引き続き営業しています。



「nest」難波店

清潔で使いやすい駅トイレを目指します

当社では、駅ご利用時の快適性と利便性を高めるため、2016年度から駅トイレの美装化・機能向上を推進してきましたが、2018年4月からは、駅トイレの設備などに関するお客さまからの様々なご意見にお応えするとともに、取り組みの周知を進めて当社駅施設のイメージ向上を図るため、「駅トイレ・リニューアルPROJECT」を展開しています。

2018年度から始まる新中期経営計画「共創136計画」における「選ばれる沿線」に向けた施策の一つとして、投資額は3年間で12億円、36駅・40か所の駅トイレをリニューアルしていきます。



堺駅パウダールーム

リニューアルの主な内容・仕様

1	内装の全面改修	床・壁面を全面改修して、汚れを除去するとともに、ブースや各器具を更新することでデザインを刷新します。
2	換気機能の向上	各ブースに換気口を設置して、臭気の滞留を防止します。
3	便器の様式変更	大便器・小便器を壁掛け式にして、床面を清掃しやすくします。
4	大便器の洋式・ウォシュレット化	
5	ベビーチェア、ベビーシート、パウダースペースの設置	



「駅トイレ・リニューアルPROJECT」ロゴマーク

「駅トイレ・リニューアルPROJECT」を発信するマークとして、漢字の「駅」とリニューアルを意味する「Re」を組み合わせてシンボル化しました。さらに、トイレトイレットペーパーをイメージしたフレームとトイレのピクトグラムを使用し、親しみやすくわかりやすいマークとしました。

地域社会との関わり

イベントの開催

「なんば光旅」の開催

今年で6回目となり、なんばエリアの冬の風物詩として定着しつつある「なんば光旅」。今年は過去最大となる約70万球以上のLEDを使用し、観覧無料のエリアイルミネーションとしてなんばエリア一体を彩り、訪れる人々を幻想的な世界へいざないました。2017年11月10日から2018年2月25日と期間も長いことから、クリスマスからお正月、バレンタインデーにかけて国内外の多くのお客さまにお楽しみいただけるイベントでした。



イルミネーションが冬のなんばエリアを美しく彩る

田尻漁港で「うまいもん祭」を開催

当社と田尻漁業協同組合では、2018年4月に田尻漁港および泉州地域が誇る「うまいもん」をおいしく食べるイベント「春のうまいもん祭 in 田尻漁港」を開催しました。

田尻漁港日曜朝市では40店舗以上の商店が軒を連ね、名物「泉だこ」を使ったたこ飯、いかの唐揚げなどの「うまいもん」を堪能していただきました。

今回は初の取り組みとして、会場最寄駅の吉見ノ里駅に掲出するキーワードをスタッフに伝えてご参加いただける大トク抽選会と、魚に関する難読漢字のクイズ大会を実施。また、当日はリニューアルしたバーベキュースペースが一部無料開放され、朝市でご購入いただいた海産物をその場でお召し上がりいただいたほか、大阪湾で獲れたワカメを使った田尻漁師特製スープをご提供しました。



日曜朝市

家族連れで賑わう

担当役員より

沿線の価値向上と
魅力発信を通じて、
地域社会に貢献します



取締役
佃 吉朗

地域社会の発展に貢献するため、まずは交流人口を増やすことを目的に、「出かける場所」としての沿線の価値向上と魅力発信に取り組んでいます。例えば、「南海100駅自慢」のポスター展開では、駅だけでなく周辺の

ヒト・コト・モノを取り上げ、沿線の潜在的な魅力を発掘して発信しています。また、なんばエリアでは、2012年から大阪市より道頓堀川遊歩道の運営管理を受託し、水辺空間の賑わいづくりに努めています。

沿線内に増加する耕作放棄地問題にも着目し、気軽に農業体験ができ、人が集まる場所へと変える「くらし菜園」事業を泉佐野市で展開しています(P.51)。レクリエーション農業や新規就農の機会促進につなげることで、環境対策にも貢献できると考えています。今後も「共創」の精神で行政や地域の方々と協働し、公共空間の整備・活用など、まちづくりや地域の活性化にチャレンジしていきます。

みちぶしん 道普請の実施

当社では南海沿線の豊かな自然や史跡、街道などをめぐるハイキングコースを設定し、ハイキングマップを更新するなど多数のお客さまにお楽しみいただいております。

その他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。

熊野古道や高野山町石道は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録されている主要な参詣道です。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、安全に参詣道を通行するには土入れなど随時修繕する必要があります。

2018年4月14日には社員ボランティアを募って、高野山の町石道159~160町石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往復しました。道普請は新入社員教育のカリキュラムにも取り入れており、新入社員は毎年、護摩壇山の間伐作業のあと、熊野古道の道普請を体験しています。



参詣道を手作業で整備

Topics

水色の「めでたいでんしゃ」がデビュー

当社では、2014年11月から、加太観光協会および磯の浦観光協会と共同で、加太線沿線の魅力を発信するプロジェクト「加太さかな線プロジェクト」を進めており、2016年4月からは同プロジェクトの目玉となるピンク色の観光列車「めでたいでんしゃ」を運行しています。車内外を「加太の鯛」と「淡嶋神社の縁結び」をイメージして装飾しており、乗るだけでおめでたい気分になる＝「おめでたい」、ずっと乗っていただける＝「愛でたい」電車です。

2017年10月7日からは、水色の「めでたいでんしゃ」が仲間入りしました。外装は、ピンク色の「めでたいでんしゃ」をベースとしたうろこ柄の車体を水色に塗装し、海をイメージしたシンプルかつかわいいデザインに仕上げられています。内装は全体を青基調で統一し、海をイメージした水色の床に、釣り場、フィン、サーフボードを描きました。座席シートは海の生き物や、波模様をイメージした

3種のオリジナル柄です。つり革はさかな、かに、貝をデザインした木の素材のつり革で、ロールカーテンは魚群が泳いでいるように見えるカーテンです。水色の「めでたいでんしゃ」の中には、楽しい仕掛けもいっぱいあります。



水色の「めでたいでんしゃ」がお目見え



ピンクの「めでたいでんしゃ」も人気

株主・投資家との関わり

当社では、時代に即応した明確な企業理念のもと、広く社会に信頼される企業として、法令遵守はもとより、経営の透明性向上を重要な責務の一つと考えて「ディスクロージャー・ポリシー」を制定しています。この考えに基づき、株主・投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまに対する会社情報の公平かつ適時適切な開示を継続的に行っています。

また、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図る観点から、株主・投資家の皆さまとの建設的な対話を促進するための諸施策を検討のうえ、これに取り組んでいます。

株主の皆さまに対しては、定時株主総会により多くの皆

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積極的な情報提供と丁寧な質疑応答に努めるほか、「株主通信(NANKAI Report)」の送付等を通じて、当社の経営状況に関する理解促進と対話の充実を図っています。

また、機関投資家・アナリストの皆さまに対しては、年2回の決算説明会等を通じて、当社の経営戦略、事業内容及び業績等を説明するほか、スモールミーティング、カンファレンス、個別面談等による対話の充実に取り組んでいます。

オフィシャルサイトでは「企業・IR情報」のページを設け、四半期ごとの財務状況等のIR資料を掲載しています。

従業員との関わり

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、上司と部下のツウエ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「良質なコミュニケーションによる「働きがい」の向上」を掲げ、具体的には「人を動かす力の強化」・「エンゲージメント(思い入れ・貢献意欲)が高い人材の育成」・「CSR(企業の社会的責任)の推進」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

働きやすい職場づくり

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。2017年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は91%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(49.4%)と比較高い水準にあります。

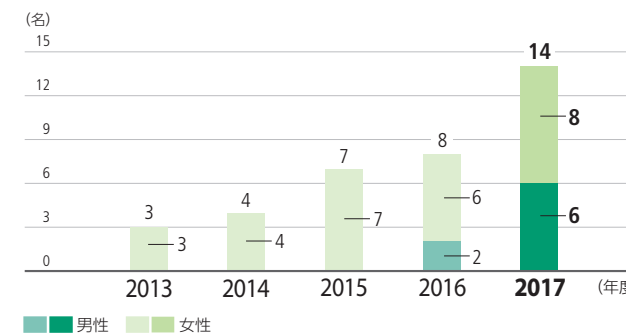
また、育児休職制度や介護休職・休暇制度等を整備しています。出産した社員のうち育児休職を取得した者の割合は、5年連続100%となっており、また、近年は男性社員の取得も増加傾向にあります。2017年度は14人の社員が育児休職を取得しました。

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み、継続的な啓発を行っています。

年次有給休暇取得率

年度	2013	2014	2015	2016	2017
休暇取得率	93.7%	94.2%	91.5%	93.3%	91.0%

育児休職取得者数(男女別)



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。

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。

従業員との関わり

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。

2016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、また、鉄道現業部門では車掌、運転士、助役など多様な職種への女性の配置を促進するとともに、女性用宿泊施設の整備などを進めております。今後、全社的に女性社員の活躍の場をさらに広げて計画的に育成していくための取り組みを強化していきます。

具体的には、採用時における女性向けの広報活動を積極的にを行い、母集団の拡充を促進するとともに、あらゆる領域・役割への配置・登用を推進していきます。また、鉄道現業部門において子どもが小学校就学の始期に達するまで育児休職の取得を可能とするなど、これまで取り組んできた仕事と家庭の両立支援を今後さらに拡充し、妊娠・出産時から育児休職の取得・復職後のフォロー体制を構築することで、女性が働き続けることができる環境づくりに努めていきます。



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47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7社を含めた障がい者雇用率は2018年6月現在2.24%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。

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、2018年3月31日現在64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。

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。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目指してまいります。



体制

業務執行

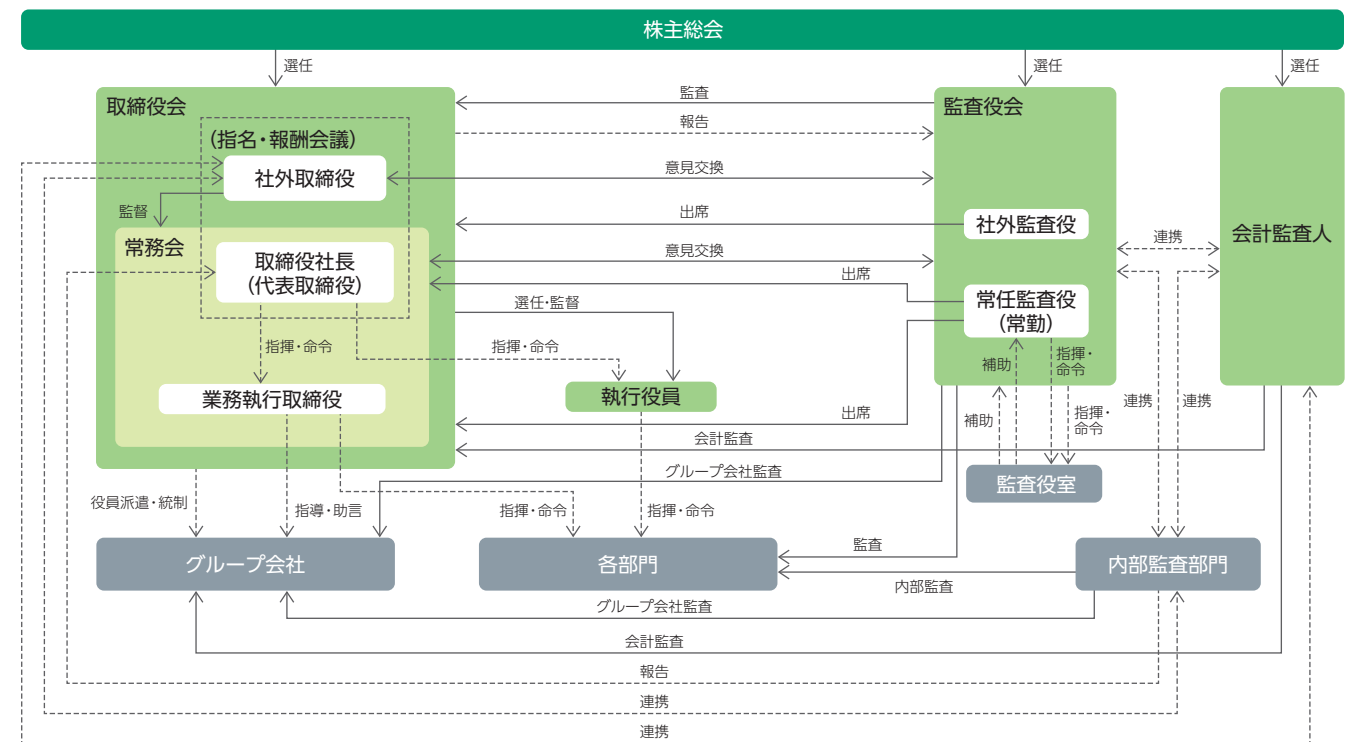
取締役13名（うち社外取締役3名）および監査役5名（うち社外監査役3名）で構成する取締役会（事務局：総務部）は、原則月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っております。

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図り、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・ガバナンス体制および内部統制体制の概略（2018年6月22日現在）



体制

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、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るとともに、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

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生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。

担当役員より

より質の高い監査機能を目指して情報共有や連携を重視



常任監査役
藤田 隆一



常任監査役
勝山 正章

コーポレートガバナンス・コードの補充原則4-4①は、監査役会に対し、社外監査役の強固な独立性と常勤監査役の高度な情報収集力の組み合わせによる実効性の向上を求めています。常任監査役は情報収集力を高めるため、日本監査役協会が主催する研修などに参加し、必要な知識の習得や更新等の研鑽に取り組み、監査役会の場合などにおいて社外監査役への適時適切な情報提供に努めています。これに対し、法律、財務および会計に関する知見を有する社外監査役からは、社内の議論では気づきにくい観点から有益な指摘・提言をしていただいております。また、同補充原則は、監査役会に対して社外取締役の情報収集力強化のための連携確保を求めていることから、社外取締役との間で意見交換会や合同での視察などを実施し、相互連携に取り組んでいます。

このほか、内部監査部門や会計監査人との連携、いわゆる「三様監査」の重要性に鑑み、定期的な意見交換の場を通じて情報共有に努めるとともに、グループ会社監査役との間でも情報交換を行っています。

社外監査役

社外監査役には、企業経営者や弁護士としての見識、経験、専門性を監査に生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。

独立性に関する基準又は方針及び選任状況に関する当社の考え方

社外取締役及び社外監査役の選任に当たっては、当社との間に重要な利害関係がないこと及び東京証券取引所が独立役員への届出に当たって定める独立性基準に該当しないことを前提としながら、安全輸送の確保を社会的使命とする鉄道事業をはじめ、多岐にわたる当社グループの事業における業務執行を監督又は監査するうえで必要となる見識や経験を有すること、および株主の皆さまからの負託に応えるべく、独立した立場から期待される役割を適切に果たすために、積極的に活動する意欲や資質を有することを要件といたします。

これに基づき、当社は、独立性を有する社外取締役及び社外監査役を選任しており、当社のコーポレート・ガバナンス体制の維持向上に、十分機能し得る選任状況であると考えております。

サポート体制

取締役会の事務局は総務部が担っており、社外取締役又は

社外監査役による監督又は監査を実効性あるものとするため、社外取締役及び社外監査役に対して、可能な範囲で取締役会資料の事前配布を行うとともに、必要に応じて、議案及びその内容について、担当役員等により事前に説明を行う機会を設けます。また、社外取締役に対しては、取締役会開会前に、事務局から、議案及び報告事項の要旨を説明することとしております。以上のような取り組みにより、取締役会における意思決定手続の適正性確保に努めております。このほか、取締役会を欠席した社外役員に対しては、審議内容及び報告事項資料並びに審議通知書の送付を行っております。

監査役会の事務局は監査役室が担っており、監査役会開催日時の連絡、議題の事前通知等を行うとともに、必要に応じて、各事業所の実地監査の補助を行っております。また、常務会で付議された内容や、その他決裁書類等から得た情報のうち、監査を行ううえで有益な情報を、常任監査役から社外監査役に対し適宜説明及び報告を行っております。

社外取締役・監査役の選任理由と活動状況

役員区分	氏名	独立役員	選任理由	取締役会・監査役会への出席状況(2017年度)
社外取締役	増倉 一郎	○	百貨店の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できるため、社外取締役(独立役員)として選任(指定)しております。	取締役会12回中12回出席
	村上 仁志	○	銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できるため、社外取締役(独立役員)として選任(指定)しております。	取締役会12回中12回出席
	園 潔	○	銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できるため、社外取締役として選任しております。	取締役会10回中8回出席
社外監査役	奥 正之	○	銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できるため、社外監査役(独立役員)として選任(指定)しております。なお、当該役員は、銀行での業務経験を通じて、財務・会計に関する知見を有しております。	取締役会12回中11回出席 監査役会13回中12回出席
	荒尾 幸三	○	弁護士としての専門的知見と長年にわたり企業法務に携わってきた豊富な経験に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できるため、社外監査役(独立役員)として選任(指定)しております。なお、当該役員は、企業法務に精通しており、財務・会計に関する知見を有しております。	取締役会12回中12回出席 監査役会13回中13回出席
	饗庭 浩二	○	生命保険会社の業務執行者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できるため、社外監査役(独立役員)として選任(指定)しております。なお、当該役員は、生命保険会社での業務経験を通じて、財務・会計に関する知見を有しております。	取締役会12回中12回出席 監査役会13回中13回出席

体制

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図るとともに、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、取締役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、取締役会長、取締役社長および業務を執行しない取締役については、会社業績のみで評価し、報酬額を決定します。

指名・報酬会議

指名プロセスおよび報酬決定プロセスの透明性向上を目的として、取締役社長および社外取締役を構成員とする指名・報酬会議を設置しております。

報酬額の決定プロセスについては、同会議において、社外取

自社株式取得型報酬

取締役(社外取締役を除く。)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。

役員報酬の内容(2017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)				対象となる役員の員数(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)	267	267	—	—	—	13
監査役(社外監査役を除く)	47	47	—	—	—	2
社外取締役	26	26	—	—	—	4
社外監査役	25	25	—	—	—	3

締役に説明し、その相当性について助言を求めることとするほか、新任代表取締役候補者並びに新任取締役候補者および新任監査役候補者の決定にあたっては、取締役会における決定に先立ち、同会議において、社外取締役に諮問することとしております。

役員のトレーニング

取締役・監査役に対し、その役割・責務を果たすために必要なトレーニングを、下図のとおり実施いたします。

役員トレーニングの内容

全役員	適宜、外部研修等の受講を促し、必要な費用については会社で負担します。
社内	—
新任	法律やコーポレート・ガバナンス等の専門家による研修を行います。
社外	当社グループ施設の見学会等を実施します。
新任	当社の事業内容、財務状況および経営戦略等に関する説明を行います。

取締役会の実効性評価

アンケートによる取締役および監査役全員の自己評価等をもとに、毎年、取締役会において、取締役会全体の実効性について分析・評価を行うこととしております。

この結果、当社取締役会は概ね良好に運営され、昨年度の分析・評価に基づき抽出した課題についても一定の改善がなされていることが確認できたことから、取締役会全体の実効性は確

保できているものと分析・評価しております。その一方で、中期経営計画等の策定に際してのさらなる審議の充実や、当社グループが対処すべき課題への対応状況の報告、十分な説明・審議時間の確保等、改善が求められる課題も依然として残されているため、今後、これらの課題も踏まえて、取締役会全体の実効性のさらなる向上に向けた取り組みを進めていくことといたします。

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。

この「企業倫理規範」の精神を定着させるための指針として、当社およびグループ会社の役職員一人ひとりの業務や行動レベルにまでブレイクダウンして示す「コンプライアンスマニュアル」の策定や研修等を通じて、反社会的勢力との関係遮断とコンプライアンス経営の理念浸透に努めておりますほか、法的・倫理的問題を早期に発見し、是正していくための体制として、役職員からの通報・相談を受け付ける「企業倫理ホットライン制度」を設置しております。

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ってまいります。

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・改善を図ってまいります。

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図り、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。

鉄道事業におきましては、輸送の安全を確保するために、「安全管理規程」を制定し、「安全推進委員会」を設置しております。今後、なお一層、安全管理マネジメントの推進に努めてまいります。

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。

体制

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。

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図っております。

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図っております。

当社の監査役が実効的に執行されることを確保するための体制

当社は、監査役会及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重要な会議への出席を求め、これらの会議において、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を報告するほか、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、すべての役員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認められる場合を除き、不合理に支出を留保しないものとします。

リスクマネジメント

基本的な考え方

さまざまなリスクに対し適切に対応するため、リスクを組織横断的に管理する体制を構築し、事業にかかわるリスク情報を把握するとともに、優先的に対処すべきリスク項目を選定しております。そのうえで、各部(室)およびグループ会社に

において、リスクの回避または軽減のための「南海グループリスク対策計画」を策定、実施しています。

さらに、進捗状況の確認や評価を行い、次年度計画へ反映し、リスクマネジメントのPDCAサイクルを推進しています。

BCP(事業継続計画)

当社では、大規模地震をはじめとする緊急事態が発生しても、重要な事業を中断させず、または中断したとしても可能な限り短時間で復旧できるよう、事前に行うべき対策と行動要領等を定めた「BCP(事業継続計画)」を策定しています。また、BCPが確実に機能するための訓練を適宜実施しております。さらに、グループ会社においても順次BCPを策定しており、今後も展開に努めます。



BCP訓練

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きましては、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、グループ全体のリスクマネジメント体制を構築し、これらのリスク発生の可能性を認識したうえで、年度毎に「南海グループリスク対策計画」を策定し、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、係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、沿線地域における人口、雇用情勢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運輸業における旅客が減少することや、国内外の景気動向、消費動向及び市場ニーズの変化により、流通業、レジャー・サービス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、為替の変動、原油価格の高騰による電力料金の値上げや資材価格の高騰が、当社グループの業績に影響を及ぼ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。

リスクマネジメント

(2) 競合

鉄道事業におきましては、一部路線が他社と競合しております。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。

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ず(第3条)、さらに旅客運賃および料金(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等、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等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、バス等の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、事業運営上必要な人材の安定的な確保が求められます。また、「選ばれる沿線づくり」や「不動産事業の深化・拡大」といった事業戦略を推進していくために多様で専門的な人材の確保・育成に努める必要もあります。これらの政策が環境変化等により遅れた場合、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。

(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更新投資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の実行に際しましては、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等、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・システム障害等の発生

安全安心な輸送サービスの提供を最大の使命とす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、事故や自社設備の火災・爆発等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、その復旧および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。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。

リスクマネジメント

(14) 自然災害等

南海トラフ地震等の大規模地震やそれに伴う津波の発生、台風等による風水害・地すべりといった自然災害により、当社の設備やインフラが多大な被害を受けた場合には、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。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するほか、橋梁等の防災・減災のため各種対策を講じております。

なお、(12)、(13)の事故発生等を含め、大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程等の制定や、大規模地震を想定した事業継続計画(BCP)の策定、震災対応型コミットメントラインの導入等、被害を最小限にとどめる管理体制の強化をはかっておりますが、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) コンプライアンス

当社グループでは、企業倫理の確立をはかり、コンプライアンス経営を維持・推進するために、コンプライアンス遵守に

関する教育を定期的実施する等の啓発活動に努めておりますが、これらに反する重大な不正・不法行為が発生した場合、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。

(16) 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、情報セキュリティ基本方針等の社内規程を整備するとともに、従業員に対する教育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。

(17) 保有資産及び商品等の瑕疵・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、その改善及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。

社内外に公表し、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。

情報セキュリティ

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

コンプライアンス

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

コンプライアンス委員会の設置

当社では、「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しています。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ってまいります。

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。

財務報告



経営成績

当社グループでは、最終年度を迎えた中期経営計画「深展133計画」の完遂に向け、引き続き各種施策への取り組みを進めてまいりました。

当連結会計年度の営業収益は2,278億74百万円で、大口のマンション販売の増加やインバウンド旅客の増加に伴い空港関連輸送が好調であったことにより、前連結会計年度に比べ61億84百万円(2.8%)の増加となりました。営業利益は過去最高益の339億71百万円で、マンション販売の増収に加えて販売用不動産評価損の減少もあり、前連結会計年度に比べ21億30百万円(6.7%)の増加となりました。

営業外収益は12億31百万円で、前連結会計年度に比べ1億19百万円(8.8%)減少いたしました。営業外費用は54億70百万円で、前連結会計年度に比べ6億9百万円(10.0%)減少いたしました。営業利益に営業外損益を加減した経常利益は過去最高益の297億33百万円で、支払利息の減少もあり、前連結会計年度に比べ26億21百万円(9.7%)の増加となりました。

特別利益は36億74百万円で、工事負担金等受入額の減少等により、前連結会計年度に比べ209億28百万円(85.1%)の減少となりました。特別損失は95億77百万円で、事業用固定資産の減損損失を特別損失として計上したものの、工事負担金等圧縮額の減少等により、前連結会計年度に比べ174億51百万円(64.6%)の減少となりました。

この結果、税金等調整前当期純利益は238億29百万円で、法人税、住民税および事業税、法人税等調整額並びに非支配株主に帰属する当期純利益を控除した親会社株主に帰属する当期純利益は147億19百万円となり、前連結会計年度に比べ17億33百万円(10.5%)の減少となりました。

以上の結果、1株当たり当期純利益金額は129円85銭、

自己資本利益率(連結ROE)は6.8%となりました。

財政状態

当連結会計年度末の総資産は9,038億57百万円で、前連結会計年度末に比べ130億59百万円(1.5%)増加しました。

資産の部

流動資産は797億49百万円で、前連結会計年度末に比べ37億20百万円(4.5%)の減少となりました。

固定資産は8,241億7百万円で、南海会館ビル建替(なんばスカイオ建設)工事等の進捗により有形固定資産が増加したこと等により、前連結会計年度末に比べ167億79百万円(2.1%)の増加となりました。そのうち有形固定資産は7,766億94百万円で、前連結会計年度末に比べ168億2百万円(2.2%)の増加となりました。

また、投資その他の資産は382億72百万円で、前連結会計年度末に比べ6億48百万円(1.7%)の増加となりました。

負債の部

当連結会計年度末の負債の合計は6,710億22百万円で、借入金や預り保証金及び敷金等が減少したことにより、前連結会計年度末に比べ4億87百万円(0.1%)の減少となりました。そのうち流動負債は1,912億66百万円で、前連結会計年度末に比べ7億74百万円(0.4%)の増加、固定負債は4,797億55百万円で、前連結会計年度末に比べ12億62百万円(0.3%)の減少となりました。

当連結会計年度末の借入金および社債残高は4,659億1百万円で、前連結会計年度末に比べ122億97百万円(2.6%)の減少となりました。

純資産の部

当連結会計年度末の純資産の合計は2,328億35百万円となり、前連結会計年度末に比べ135億46百万円(6.2%)増加しました。これは主に、親会社株主に帰属する当期純利益147億19百万円、剰余金の配当34億円によるものです。

以上の結果、自己資本比率は前連結会計年度末の23.5%から24.5%に上昇し、1株当たり純資産額は1,845円77銭から1,957円31銭となりました。

営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動の結果得られた資金は584億77百万円(前連結会計年度は427億53百万円)となりました。これは主に、税金等調整前当期純利益238億29百万円のほか、減価償却費266億45百万円等によるものです。

投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動の結果使用した資金は406億69百万円(前連結会計年度は308億61百万円)となりました。これは主に、固定資産の取得による支出486億88百万円のほか、工事負担金等受入による収入62億67百万円等によるものです。

財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動の結果使用した資金は164億29百万円(前連結会計年度は119億6百万円)となりました。これは主に、長期借入れによる収入288億80百万円のほか、長期借入金の返済による支出456億54百万円等によるものです。

設備投資等の概況

当連結会計年度は、運輸業におきましては、安全対策、運転保安度向上及び旅客サービス向上等の鉄道関連工事を中心に167億7百万円、不動産業におきましては、南海会館ビル建替(なんばスカイオ建設)工事等に230億3百万円、流通業におきましては、なんばCITY建物・設備改修工事等に21億44百万円、レジャー・サービス業におきましては、ボートレース住之江設備機器更新工事等に15億91百万円、建設業におきましては2億4百万円、合わせて436億53百万円の設備投資(無形固定資産を含む。)を実施しました。

担当役員より

財務健全性の強化に努め、計画数値を達成します



常務取締役
岩井 啓一

近年、訪日外国人増加を背景に、関西国際空港の利用者数が増加しており、当社の鉄道乗客数・収入も好調に推移しています。このような状況の中、収益基盤の強化や財務バランスの改善も進んでおり、中期経営計画「深展133計画」の最終年度の2017年度は、営業利益が過去最高の339億円、有利子負債残高/EBITDA倍率が7.69倍となり、いずれも当初計画数値を達成することができました。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といった中期経営計画の取り組みが実を結んでいるものと考えています。

2018年度を初年度とする「共創136計画」では、安全・安心で良質な交通サービスの提供や不動産事業の拡充などを基本方針としています。これらに向けた成長・更新投資のため、資金需要は高い水準で推移することが見込まれます。

今後も財務規律の維持や資金調達手段の多様化などによって、財務健全性の強化に努め、「共創136計画」の目標数値(2020年度 有利子負債/EBITDA倍率7.5倍以下)の達成を目指すとともに、格付けのさらなる向上を目指していきます。

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 2017年3月31日	当連結会計年度 2018年3月31日		前連結会計年度 2017年3月31日	当連結会計年度 2018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	19,335	20,723	支払手形及び買掛金	20,364	20,332
受取手形及び売掛金	22,314	17,305	短期借入金	92,823	93,263
商品及び製品	25,369	24,682	1年以内償還社債	20,000	—
仕掛品	704	1,019	未払法人税等	5,113	6,488
原材料及び貯蔵品	2,825	2,770	賞与引当金	2,520	2,644
繰延税金資産	2,078	2,222	その他	49,668	68,537
その他	10,924	11,095	流動負債合計	190,491	191,266
貸倒引当金	△81	△69	固定負債		
流動資産合計	83,470	79,749	社債	70,000	90,000
固定資産			長期借入金	295,374	276,637
有形固定資産			繰延税金負債	47,191	46,699
建物及び構築物(純額)	343,149	335,345	再評価に係る繰延税金負債	19,125	18,806
機械装置及び運搬具(純額)	23,754	24,375	建替関連損失引当金	336	—
土地	354,354	354,458	退職給付に係る負債	16,353	16,368
建設仮勘定	32,204	56,422	その他	32,636	31,242
その他(純額)	6,429	6,092	固定負債合計	481,017	479,755
有形固定資産合計	759,891	776,694	負債合計	671,509	671,022
無形固定資産	9,812	9,140	(純資産の部)		
投資その他の資産			株主資本		
投資有価証券	27,877	28,473	資本金	72,983	72,983
長期貸付金	246	129	資本剰余金	28,089	28,105
退職給付に係る資産	63	80	利益剰余金	69,559	81,593
繰延税金資産	2,218	2,434	自己株式	△104	△146
その他	9,239	8,583	株主資本合計	170,527	182,535
貸倒引当金	△2,022	△1,429	その他の包括利益累計額		
投資その他の資産合計	37,623	38,272	その他有価証券評価差額金	8,266	8,638
固定資産合計	807,327	824,107	土地再評価差額金	31,752	31,037
資産合計	890,798	903,857	退職給付に係る調整累計額	△1,306	△354
			その他の包括利益累計額合計	38,712	39,320
			非支配株主持分	10,048	10,978
			純資産合計	219,288	232,835
			負債純資産合計	890,798	903,857

連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2016年4月1日 至2017年3月31日)	当連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)
営業収益	221,690	227,874
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	181,962	186,034
販売費及び一般管理費	7,887	7,869
営業費合計	189,849	193,903
営業利益	31,840	33,971
営業外収益		
受取利息	28	30
受取配当金	656	762
固定資産売却益	265	45
雑収入	399	394
営業外収益合計	1,351	1,231
営業外費用		
支払利息	5,427	4,905
雑支出	652	564
営業外費用合計	6,080	5,470
経常利益	27,111	29,733
特別利益		
工事負担金等受入額	22,415	1,477
収用補償金	1,294	808
投資有価証券売却益	291	466
その他	600	921
特別利益合計	24,602	3,674
特別損失		
減損損失	224	4,321
固定資産除却損	2,120	1,384
工事負担金等圧縮額	22,327	1,318
災害による損失	—	1,253
その他	2,357	1,300
特別損失合計	27,029	9,577
税金等調整前当期純利益	24,684	23,829
法人税、住民税及び事業税	7,953	10,049
法人税等調整額	△423	△1,803
法人税等合計	7,530	8,245
当期純利益	17,154	15,584
非支配株主に帰属する当期純利益	702	865
親会社株主に帰属する当期純利益	16,452	14,719

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2016年4月1日 至2017年3月31日)	当連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)
当期純利益	17,154	15,584
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	2,767	423
繰延ヘッジ損益	△0	—
土地再評価差額金	△0	—
退職給付に係る調整額	557	984
その他の包括利益合計	3,323	1,407
包括利益	20,478	16,991
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	19,669	16,042
非支配株主に係る包括利益	809	948

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					純資産合計
	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	28,089	58,128	△76	159,125	
当期変動額						
剰余金の配当			△5,101		△5,101	
親会社株主に帰属する当期純利益			16,452		16,452	
土地再評価差額金の取崩			77		77	
連結子会社の合併による変動			2		2	
自己株式の取得				△30	△30	
自己株式の処分		0		2	2	
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		△0			△0	
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)						
当期変動額合計	—	0	11,430	△28	11,402	
当期末残高	72,983	28,089	69,559	△104	170,527	
	その他の包括利益累計額					
	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	非支配 株主持分
当期首残高	5,602	0	31,830	△1,860	35,572	9,241
当期変動額						
剰余金の配当						△5,101
親会社株主に帰属する当期純利益						16,452
土地再評価差額金の取崩						77
連結子会社の合併による変動						2
自己株式の取得						△30
自己株式の処分						2
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						△0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,663	△0	△78	554	3,139	806
当期変動額合計	2,663	△0	△78	554	3,139	806
当期末残高	8,266	—	31,752	△1,306	38,712	10,048

当連結会計年度(自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					純資産合計
	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	28,089	69,559	△104	170,527	
当期変動額						
剰余金の配当			△3,400		△3,400	
親会社株主に帰属する当期純利益			14,719		14,719	
土地再評価差額金の取崩			715		715	
自己株式の取得				△42	△42	
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		15			15	
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)						
当期変動額合計	—	15	12,033	△41	12,008	
当期末残高	72,983	28,105	81,593	△146	182,535	
	その他の包括利益累計額					
	その他有価証券 評価差額金	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	非支配 株主持分	純資産合計
当期首残高	8,266	31,752	△1,306	38,712	10,048	219,288
当期変動額						
剰余金の配当						△3,400
親会社株主に帰属する当期純利益						14,719
土地再評価差額金の取崩						715
自己株式の取得						△42
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						15
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	371	△715	951	608	930	1,538
当期変動額合計	371	△715	951	608	930	13,546
当期末残高	8,638	31,037	△354	39,320	10,978	232,835

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 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	当連結会計年度 (自 2017年4月1日 至 2018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	24,684	23,829
減価償却費	26,032	26,645
減損損失	224	4,321
のれん償却額	484	477
賞与引当金の増減額(△は減少)	94	123
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	942	1,391
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△34	△604
受取利息及び受取配当金	△685	△792
支払利息	5,427	4,905
固定資産除却損	1,748	1,660
工事負担金等圧縮額	22,327	1,318
工事負担金等受入額	△22,415	△1,477
売上債権の増減額(△は増加)	△1,886	6,512
たな卸資産の増減額(△は増加)	△3,448	△51
仕入債務の増減額(△は減少)	△631	1,938
たな卸資産評価損	2,018	478
未払消費税等の増減額(△は減少)	299	746
その他	△176	△142
小計	55,007	71,280
利息及び配当金の受取額	685	799
利息の支払額	△5,489	△5,144
法人税等の支払額	△7,448	△8,458
営業活動によるキャッシュ・フロー	42,753	58,477
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	△36,946	△48,688
固定資産の売却による収入	599	171
工事負担金等受入による収入	4,836	6,267
投資有価証券の取得による支出	△26	△8
投資有価証券の売却による収入	442	497
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△260	—
その他	493	1,091
投資活動によるキャッシュ・フロー	△30,861	△40,669
財務活動によるキャッシュ・フロー		
コマーシャル・ペーパーの純増減額(△は減少)	—	6,000
短期借入金の純増減額(△は減少)	925	△1,523
長期借入れによる収入	29,304	28,880
長期借入金の返済による支出	△36,223	△45,654
社債の発行による収入	19,843	19,833
社債の償還による支出	△20,000	△20,000
配当金の支払額	△5,074	△3,388
その他	△682	△577
財務活動によるキャッシュ・フロー	△11,906	△16,429
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△14	1,379
現金及び現金同等物の期首残高	18,294	18,342
連結子会社の合併による現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	61	—
現金及び現金同等物の期末残高	18,342	19,721

会社情報

主な経営指標

(会計年度)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
財務指標										
(連結)										
営業収益*1 (百万円)	183,389	185,848	186,164	181,869	184,412	197,495	210,995	219,065	221,690	227,874
経常利益 (百万円)	10,593	12,006	11,466	11,067	15,474	16,899	22,001	27,110	27,111	29,733
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	7,374	9,916	3,054	5,686	7,518	9,615	17,467	12,612	16,452	14,719
包括利益 (百万円)	—	—	3,051	9,776	10,207	10,644	25,190	7,394	20,478	16,991
純資産額 (百万円)	119,000	128,165	128,467	135,602	143,176	152,039	199,991	203,939	219,288	232,835
総資産額 (百万円)	815,758	819,354	799,455	789,591	781,589	781,671	909,547	894,621	890,798	903,857
1株当たり純資産額*2 (円)	224.89	240.97	241.45	254.67	268.60	285.16	337.32	343.47	1,845.77	1,957.31
1株当たり当期純利益金額*2 (円)	14.08	18.97	5.84	10.88	14.38	18.40	32.58	22.25	145.13	129.85
自己資本比率 (%)	14.4	15.4	15.8	16.9	18.0	19.1	21.0	21.8	23.5	24.5
自己資本利益率 (%)	6.3	8.1	2.4	4.4	5.5	6.6	10.3	6.5	8.1	6.8
株価収益率 (倍)	31.0	19.6	56.8	32.4	27.3	21.7	15.2	27.5	18.7	20.5
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	26,695	25,559	33,143	37,764	37,332	27,459	43,013	43,212	42,753	58,477
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△33,172	△15,839	△18,495	△20,228	△15,719	△17,675	△90,315	△29,030	△30,861	△40,669
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	11,560	△14,737	△15,064	△16,162	△13,592	△19,779	51,503	△17,047	△11,906	△16,429
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	22,995	17,979	17,561	18,935	26,955	16,959	21,160	18,294	18,342	19,721
連結有利子負債残高/EBITDA*3 (倍)	12.5	11.7	11.6	11.9	11.1	10.4	9.6	8.4	8.3	7.7
(提出会社)										
資本金 (百万円)	63,739	63,739	63,739	63,739	63,739	63,739	72,983	72,983	72,983	72,983
発行済株式総数 (千株)	526,412	526,412	526,412	526,412	526,412	526,412	567,012	567,012	567,012	113,402
1株当たり配当額 (円)	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00*4	6.00	6.00	18.00*5
CSR指標										
エネルギー使用量 (千GJ)	2,619	2,572	2,598	3,604	3,433	3,391	3,362	3,322	3,338	3,296
CO2排出量 (千tCO2)	96.9	92.1	97.8	119.5	155.7	176.1	175.8	177.8	171.3	170.3
省エネ車両の導入状況 (%)	35.8	37.4	38.0	39.9	41.7	42.1	44.8	48.2	50.0	51.8
車両走行距離 (万km)	9,563	9,673	9,771	9,809	9,722	9,700	9,745	9,846	9,803	9,913
鉄道車両のエネルギー使用量原単位 (kl/万km)	6.95	6.74	6.74	6.58	6.49	6.44	6.33	6.12	6.12	6.05
水使用量										
鉄道事業 (m³)	343,079	311,270	302,612	288,039	273,363	252,180	287,132	203,385	190,681	184,363
本社その他の施設*6 (m³)	418,843	391,800	387,150	606,930	532,672	557,608	549,130	642,903	637,070	625,953
eco検定合格者数 (人)	4	17	33	48	71	91	116	157	194	243
「お客さまの声」件数 (件)	1,276	1,405	1,440	1,648	1,553	1,467	1,766	2,327	2,563	2,719
従業員数(単体) (人)	2,741	2,675	2,775	2,759	2,639	2,588	2,577	2,567	2,577	2,615
障がい者雇用率(特例グループ)*7 (%)	2.18	2.16	2.18	1.89	2.00	2.16	2.16	2.26	2.25	2.24

*1 営業収益には、消費税等は含まれておりません。

*2 当社は、2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を行っております。2016年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定し、1株当たり純資産額及び1株当たり当期純利益金額を算定しております。

*3 EBITDA=営業利益+減価償却費

*4 記念配当1円が含まれております。

*5 2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を実施したため、株式併合前の1株当たり中間配当額3.00円と株式併合後の1株当たり期末配当額15.00円の合計です。

*6 2011年度よりなんばCITY、なんばパークス等の流通施設を集計対象に加えています。

*7 次年度の6月時点

会社情報

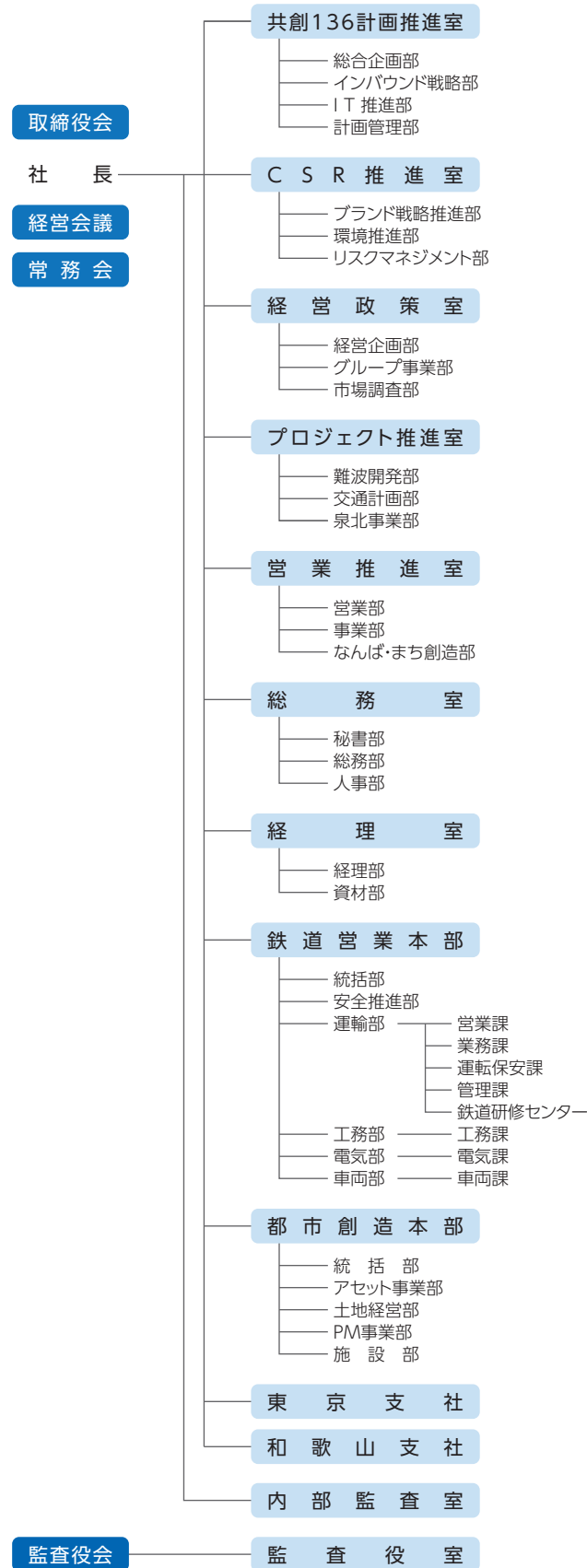
グループ会社 (2018年7月1日現在)

- 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)
- 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) / (株)新南海ストア*2
- 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 / 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 (2018年7月1日現在)

コーポレート・ガバナンス体制については、68ページ「ガバナンス」をご覧ください。



株式情報

■ 株式の状況 (2018年3月31日現在)

発行可能株式総数 320,000,000株
 発行済株式総数 113,402,446株
 株主数 52,529名 (前期末比753名増)
 単元株式数 100株

* 2017年10月1日を効力発生日として、単元株式数の変更(1,000株から100株に変更)、株式併合(普通株式5株につき1株の割合で併合)及び発行可能株式総数の変更(16億株から3億2千万株に変更)を、それぞれ実施しました。

■ 所有者別株式分布の状況 (2018年3月31日現在)

区分	株式の状況(1単元の株式数100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	外国法人等	個人以外	個人その他		
株主数(人)	1	67	27	447	192	13	46,645	47,392	—
所有株式数(単元)	46	348,471	4,614	91,496	85,772	309	598,260	1,128,968	505,646
所有株式数の割合(%)	0.00	30.87	0.41	8.10	7.60	0.03	52.99	100.00	—

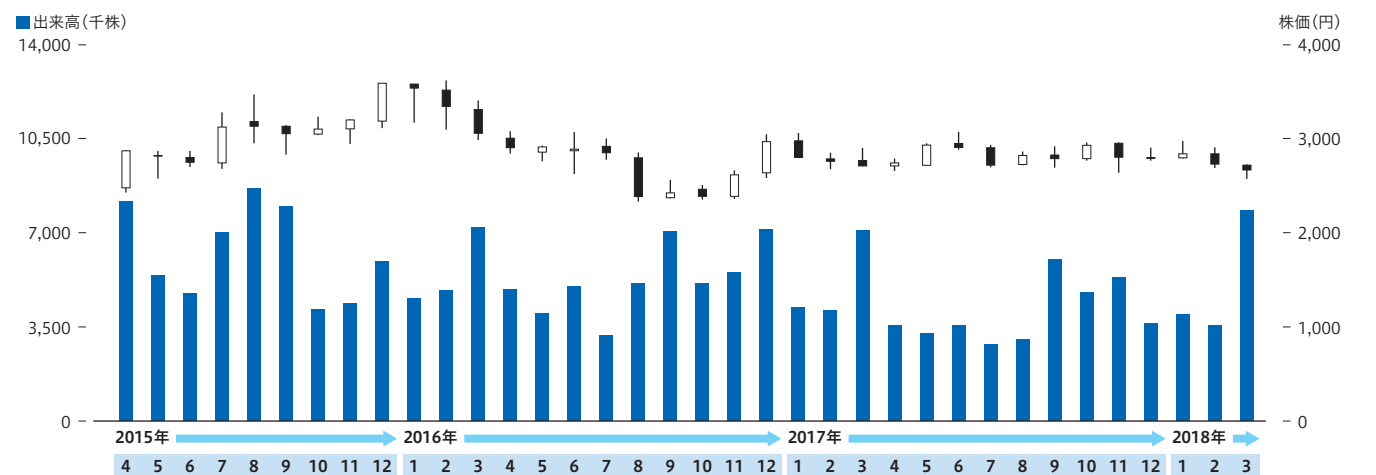
(注) 1. 自己株式55,774株は、「個人その他」に557単元及び「単元未満株式の状況」に74株を含めて記載しております。なお、自己株式55,774株は、株主名簿上の株式数であり、2018年3月31日現在の実保有株式残高は、54,974株であります。
 2. 「その他の法人」及び「単元未満株式の状況」には、証券保管振替機構名義の株式が、それぞれ26単元及び90株含まれております。
 3. 2017年6月23日開催の第100期定時株主総会における決議に基づき、2017年10月1日付で普通株式5株を1株とする株式併合及び単元株式数の変更を実施したため、単元株式数は1,000株から100株に変更しております。

■ 大株主(上位10名) (2018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	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)
3	日本生命保険相互会社
4	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)
5	株式会社池田泉州銀行
6	三井住友信託銀行株式会社
7	JP MORGAN CHASE BANK 385151
8	株式会社三菱東京UFJ銀行*
9	株式会社三井住友銀行
10	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口7)

* 株式会社三菱東京UFJ銀行は、2018年4月1日付で商号を変更し、株式会社三菱UFJ銀行となりました。

株価・出来高の推移



* 2017年10月1日を効力発生日とする単元株式数の変更(1,000株から100株に変更)及び株式併合(普通株式5株につき1株の割合で併合)を反映した調整後の数値です。

■ 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)	
株主名簿管理人およ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: https://www.smtb.jp/personal/agency/index.html	

会社情報

役員一覧 (2018年6月22日現在)

取締役

遠北 光彦
取締役社長
(代表取締役)
CEO
共創136計画推進室担当
内部監査室担当

1978年4月 当社入社
2009年6月 南海商事株式会社取締役社長
2012年6月 当社執行役員
2013年6月 当社取締役
2015年6月 当社取締役社長兼CEO(現)
2018年4月 当社共創136計画推進室担当(現)
2018年6月 当社内部監査室担当(現)

岩井 啓一
常務取締役
経営室長

1983年4月 当社入社
2009年6月 当社経営部長
2011年6月 当社取締役
2011年6月 当社経営室長(現)
2013年6月 当社常務取締役(現)

佃 吉朗
取締役
営業推進室長

1985年4月 当社入社
2014年6月 当社東ヶ丘事業部長
2017年6月 当社取締役(現)
2018年6月 当社営業推進室長(現)

園 潔
取締役
社外

1976年4月 株式会社三和銀行入社
2004年5月 株式会社UFJ銀行取締役執行役員
2006年1月 株式会社三菱東京UFJ銀行執行役員
2006年5月 同行常務執行役員
2010年5月 同行専務執行役員
2012年5月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ常務執行役員
2012年6月 株式会社三菱東京UFJ銀行副頭取
2014年5月 同行取締役副会長
2014年6月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ取締役会長
2015年6月 当社取締役代表執行役会長(現)
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 株式会社三菱東京UFJ銀行取締役副会長執行役員
2018年4月 株式会社三菱UFJ銀行取締役副会長執行役員(現)

金森 哲朗
専務取締役
(代表取締役)
鉄道営業本部長

1981年4月 当社入社
2007年6月 当社執行役員
2007年6月 当社経営企画部長
2008年6月 当社堅進126計画推進室部長
2009年6月 当社取締役
2011年6月 当社常務取締役
2013年6月 当社鉄道営業本部長(現)
2015年6月 当社専務取締役(現)

芦辺 直人
常務取締役
経営政策室長

1984年4月 当社入社
2006年6月 当社グループ事業部長
2011年6月 南海フェリー株式会社取締役社長
2013年6月 当社執行役員
2015年6月 当社取締役
2017年6月 当社常務取締役(現)
2017年6月 当社経営政策室長(現)

梶谷 知志
取締役
鉄道営業本部副本部長
プロジェクト推進室副室長

1987年4月 当社入社
2016年6月 当社経営企画部長
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 当社鉄道営業本部副本部長(現)
プロジェクト推進室副室長(現)

高木 俊之
専務取締役
(代表取締役)
都市創造本部長
プロジェクト推進室長

1983年4月 当社入社
2009年6月 当社執行役員
2009年6月 当社堅進126計画推進室部長
2010年6月 当社経営政策室部長
2011年6月 当社取締役
2013年6月 当社常務取締役
2015年6月 当社プロジェクト推進室長(現)
2017年6月 当社専務取締役(現)
2017年6月 当社都市創造本部長(現)

浦地 紅陽
常務取締役
総務室長
CSR推進室長
東京支社長
和歌山支社長

1986年4月 当社入社
2011年6月 当社人事部長
2015年6月 当社取締役
2015年6月 当社総務室長(現)
東京支社長(現)
和歌山支社長(現)
2017年6月 当社常務取締役(現)
2017年6月 当社CSR推進室長(現)

増倉 一郎
取締役
社外

1961年3月 株式会社高島屋入社
2001年3月 同社取締役社長
2003年3月 同社取締役会長
2004年6月 当社監査役
2005年3月 株式会社高島屋取締役相談役
2005年6月 当社取締役(現)

山中 諄
取締役相談役

1965年4月 当社入社
1991年4月 当社運輸部長
1995年6月 当社取締役
1997年6月 当社常務取締役
2001年6月 当社取締役社長
2007年6月 当社取締役会長兼CEO
2015年6月 当社取締役会長
2017年6月 当社取締役相談役(現)

住田 弘之
取締役
共創136計画推進室長

1980年4月 運輸省入省
1996年4月 関西国際空港株式会社営業部
複合管理棟業務課長
2011年6月 同社執行役員
2016年4月 関西エアポート株式会社
執行役員(航空営業担当)
2016年7月 当社入社
2016年7月 当社執行役員経営企画部長
2017年6月 当社取締役(現)
2018年6月 当社共創136計画推進室長(現)

村上 仁志
取締役
社外

1964年4月 住友信託銀行株式会社入社
1998年3月 同社取締役会長
2005年6月 同社特別顧問
2011年6月 当社取締役(現)
2012年4月 三井住友信託銀行株式会社
特別顧問(現)

監査役

藤田 隆一
常任監査役(常勤)

1975年4月 当社入社
2003年6月 当社なんばパークス営業部長
2007年6月 南海都市創造株式会社常務取締役
2008年6月 当社常任監査役(常勤)(現)

奥 正之
監査役
社外

1968年4月 株式会社住友銀行入行
2005年6月 株式会社三井住友銀行頭取兼最高執行役員
2005年6月 株式会社三井住友フィナンシャルグループ
取締役会長(代表取締役)
2008年6月 当社監査役(現)
2011年4月 株式会社三井住友フィナンシャルグループ
取締役会長
2017年4月 同社取締役

饗庭 浩二
監査役
社外

1978年4月 日本生命保険相互会社入社
2010年3月 同社専務執行役員
2013年6月 当社監査役(現)
2013年6月 星光ビル管理株式会社代表取締役社長(現)

勝山 正章
常任監査役(常勤)

1977年 4月 当社入社
2010年10月 当社難波・5C営業本部企画部長
2011年 6月 株式会社南海国際旅行取締役社長
2012年 6月 当社常任監査役(常勤)(現)

荒尾 幸三
監査役
社外

1971年7月 弁護士登録
1996年4月 大阪弁護士会副会長
2010年6月 当社監査役(現)

執行役員

榎元 政明 南海バス株式会社 取締役社長
中林 誠 安全推進部長
松川 康司 南海不動産株式会社 取締役社長
伊藤 健 南海商事株式会社 取締役社長

田内 信彦 内部監査室長、同室部長
清原 康仁 都市創造本部副本部長、PM事業部長、難波開発部長
西山 哲弘 都市創造本部副本部長、施設部長



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年早稲田大学理工学部卒業後、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。

南海電鉄の第三者意見を執筆するのは今年で3回目になります。貴社の報告書は、環境省等が主催する「環境コミュニケーション大賞」で2年連続の優良賞を受賞していることもあり(P47)、業界全体の中でも優れたものであることが証明されています。おそらく、その理由は、第三者意見を含めてステークホルダーからの声をしっかりと受け止めて、会社としてすぐに改善されているからではないかと推察します。そうした中、昨年の提言として、①SDGsなどのグローバルスタンダードへの対応、②女性社員や外国人社員などのダイバーシティの推進、③地域課題解決に密着した取り組みの必要性を指摘いたしました。その指摘を受けて、今年のCSR報告書で、貴社が1年を通じてどのように変わったのかをまずは振り返りたいと思います。

最初に、ダイバーシティの観点から振り返ると、「駅トイレ・リニューアルPROJECT」(P62)や「訪日外国人の施策」(P61)など、女性社員や外国人社員が自ら企画して仕事に励んでいることが伝わってきました。女性トイレにパウダースペースを設置したり、駅のインフォメーションの多言語化ができるのは、やはり、女性や外国人目線があったからではないでしょうか。通常、ダイバーシティといえば管理職の登用や新卒採用比率の拡大、研修や福利厚生制度などに重点をおいた報告書が多いのですが、それだけでなく、女性や外国人が手掛けたプロジェクトを報告するのが本来の姿です。引き続き、女性社員や外国人社員が積極的に取り組んでいるプロジェクトを期待しています。

また、地域課題解決という観点では、昨年同様に、「なんば光旅」(P63)や「道普請」(P64)を実施していますが、2018年10月17日からスタートした「なんばスカイオ」(表紙)など地域の利便性を高めるとともに、更に、2031年春の開業に向けて「なにわ筋線」の着工(P13)など沿線の地域住民への

交通便での課題に取り組むことは、まさに本業におけるCSR活動ではないでしょうか。是非、プロジェクトが成功することを期待しております。

今年は3か年計画のスタートの年であり、社長メッセージ(P5-10)からも、2018年からスタートする中期経営計画である「共創136計画」について力強いメッセージを感じることができました。特筆すべき点は、この「共創136計画」が「南海グループ経営ビジョン2027」(P8、P11-12)のあるべき姿からバックキャストで策定されている点です。バックキャストについては、2016年の第三者意見で私から提案させていただきましたが、すぐに実行いただいたことを嬉しく思っています。通常では、フォーキャストでの中期経営計画を立案する企業が多い中、あるべき姿から逆算して中期経営計画を策定したことは大変意義があることです。「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループ」を目指すために、なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間にしていきたいです。

また、もう1点注目したいのが、貴社において安全面に関する投資額が約92億円と対前年比で急増している(P4)ことです。やはり、鉄道業界では「守りのCSR」である安全面の対策をしっかりと出来ていることが前提です。今回の報告書では、特集ページ(P31-32)で2017年台風21号による被災と今後の災害復旧工事をしており、事実を正確に伝えていることには大変好感を持ってました。突然のトラブルがあったときに、いかに早く復旧させることができるのかといったBCP(事業継続計画)に取り組むことが、鉄道業界における本業のCSR活動なのです。

今見てきたように、今年は経営ビジョンや安全面に対して強い印象が残りましたが、今後、貴社らしさを伝えるために、来年に向けて2点提言させていただきたいと思ひます。

1点目は、今夏の異常気象に見られるように環境問題への対策は喫緊の課題となってきます。2015年に採択されたパリ協定の影響もあり、企業に求められる環境活動に世間の注目が集まっています。最近では、外食企業自らがプラスチック規制を宣言するなど、企業側でも環境面の取り組みを積極的に表明しています。また、CDPやSBT、RE100等の気候変動問題への対応開示、再生エネルギーの推進、CO₂削減に向けてのイニシアティブに参加する企業が増えているのもその兆候でしょう。貴社でも環境への報告は十分されていますが、更に具体的な内容を示されてみたらいかがでしょうか。例えば、鉄道業界でのCO₂排出で一番多いのが運転用電力量(P49)です。2017年度では鉄道用電力全体の約86%を占めております。鉄道用電力全体のCO₂削減のために、車両の改良等の本業の取り組みをもっと聞いてみたいです。

2点目は、昨年の第三者意見でも述べましたが、CSR経営

からサステナビリティ経営へと大きな一歩を踏み出すべきです。現在、多くの企業ではSDGsに取り組む意欲は拡大していますが、本質的に経営と統合しているかといえばまだまだ進んでいません。昨年、貴社内でもSDGsについて議論があったと伺っております。会社全体にはまだ浸透していない中で、報告書には掲載できないと判断したことは、正しい選択だったと思います。単に自社事業にSDGsの17の目標のマークを付けただけでは意味がありません。是非もう一歩踏み込んで、「アウトサイド・イン」の考え方を取り入れていただき、貴社がどのような社会課題や環境問題を重要と考えていて、それに対して貴社の強みでどのように解決をしていくのかを示されてみたらいかがでしょうか。課題を起点にして、貴社の事業や商品を再整理することができるはずです。おそらくそれが持続可能な社会を創ることにつながりますし、貴社が持続可能な企業へと発展していくことにつながると思われまふ。来年の報告を楽しみにしております。

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
総務室長 CSR推進室長
東京支社長 和歌山支社長
浦地 紅陽

本年度もCSR報告書の発刊の運びとなりましたが、猪又様には一昨年、昨年に引き続き、3年連続でCSR全般にわたる専門家の立場からさまざまなご意見をいただきました。誠にありがとうございます。

さて、当社は中期経営計画「深展133計画」が2017年度で完成を迎え、今年は、10年後のありたき姿を示した「南海グループ経営ビジョン2027」を発表しました。その実現に向けて2018年度からの3年間を「基盤整備期」と位置づけ、中期経営計画「共創136計画」を策定いたしました。この中期計画は先生のご指摘どおり、あるべき姿からバックキャストしており、まさに10年後「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループ」になりたい

という強い意思表示です。まずは沿線基盤を固める期間とすべく各施策をすすめてまいります。

しかしながら、2017年に引き続き2018年も台風21号をはじめとした自然災害があり、お客さまには大変ご迷惑をおかけしました。鉄道事業をはじめ運輸業を主業とする当社グループにとって、地震・台風などによる自然災害と向き合うことは避けて通れない時代となり、災害対策を中心としたBCP(事業継続計画)に取り組むことはまさにCSRの最重要課題であり、今後も一層の防災・減災に努めてまいります。

また、SDGsについてはご指摘のとおり経営にINPUTしてから、公表すべきとの考えから本報告書にはあえて記載しませんでしたので、来年度発刊にむけてSDGsの整理を重要課題とさせていただきます。車両更新計画については当社内部で6000系車両や7100系車両など大規模なものがあり、計画通りに進めば大きなCO₂削減効果となります。これを公表し、「見える化」することも重要な課題であると認識いたしました。

最後にダイバーシティについても記載させていただきましたが、今後も、「働き方・働く人改革」や「CSR経営の推進」等により、「女性社員」や「外国人社員」が活躍できる社風づくりをするため、ESGを意識した取り組みに注力してまいります。