



● 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 SDGs 経営推進部
(環境対策推進委員会 事務局)

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



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



企業理念

南海は英知と活力で未来をひらきます

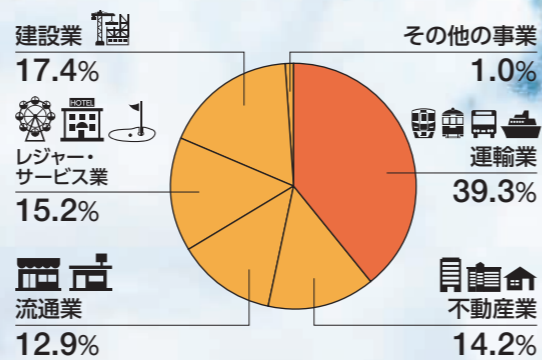
社会への貢献 明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。
 お客さま第一 快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最良のサービスを提供します。
 未来への挑戦 たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。
 活力ある職場 一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくりまします。

会社概要 2019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 100,026百万円(単体)
 227,424百万円(連結)
 株主数 50,630人
 従業員数 2,624人(単体)
 9,168人(連結)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 696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



37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

流通業



10社 ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業

レジャー・サービス業



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、舞祭事業

建設業



4社 建設業

編集方針

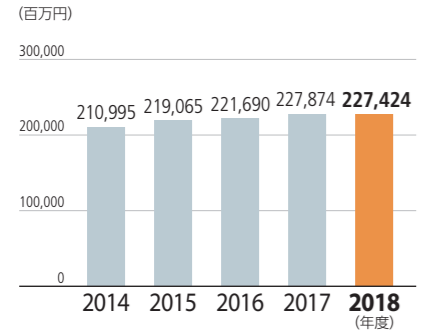
CSR情報に加え、業績・戦略・財務などの経営情報を掲載しています。CSR情報については、GRIスタンダードを参考にし、網羅的な報告を行っています。
 対象期間: 2018年度(2018年4月1日~2019年3月31日)。ただし、一部対象期間外も含まれています。
 対象組織: 南海電気鉄道株式会社。ただし、環境報告については、泉北高速鉄道をはじめとしたグループ会社の活動についても報告しています。
 参考にしたガイドライン: 環境省「環境報告ガイドライン2018年版」、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「GRIスタンダード」

目次

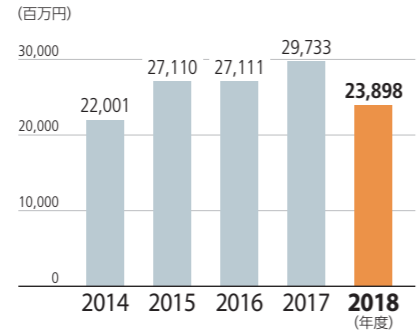
プロフィール	1	CSR活動報告	24	財務報告	83
財務・非財務ハイライト	3	■ 安全	25	会社情報	89
社長メッセージ	5	■ 環境	43	第三者意見	96
中長期経営計画	11	■ 社会	58		
事業別の概況	17	■ ガバナンス	68		



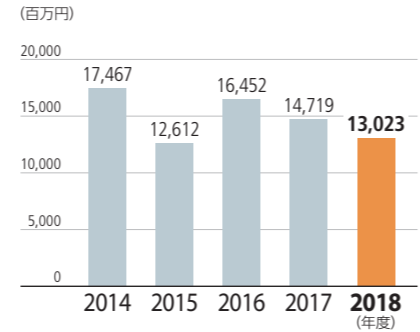
営業収益^{※1} **2,274億24百万円**



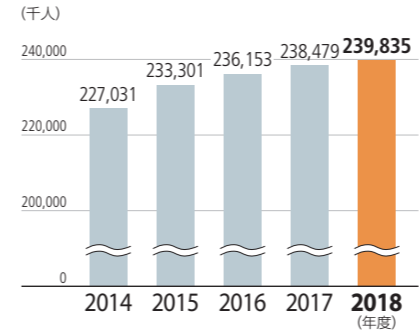
経常利益 **238億98百万円**



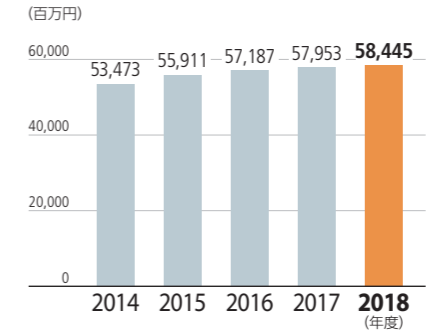
親会社株主に帰属する当期純利益 **130億23百万円**



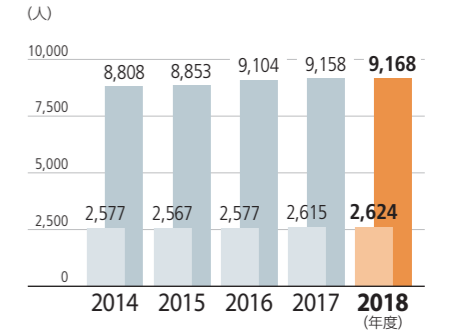
輸送人員 **2億39百万人**



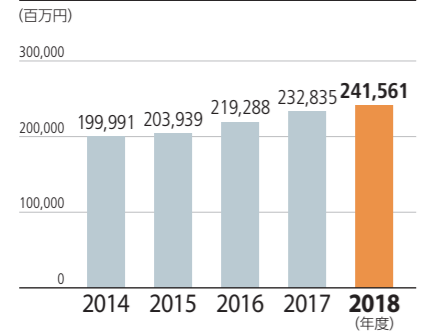
旅客運輸収入 **584億45百万円**



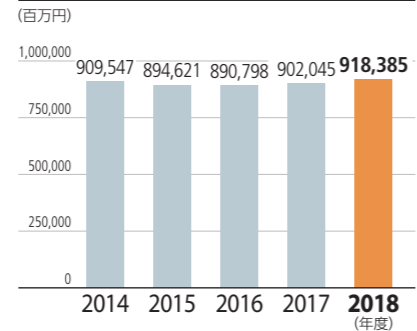
従業員数 **9,168人**(連結)



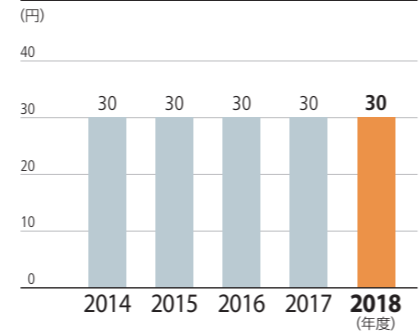
純資産 **2,415億61百万円**



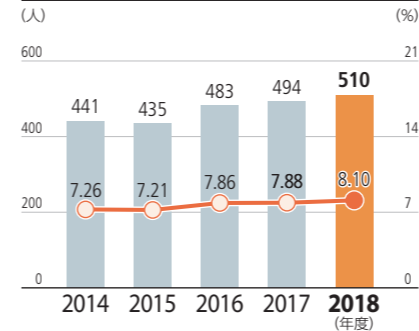
総資産 **9,183億85百万円**



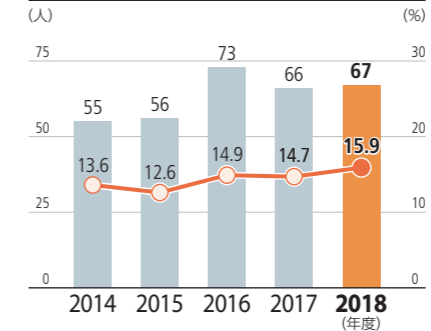
1株当たり配当金^{※2} **30円**



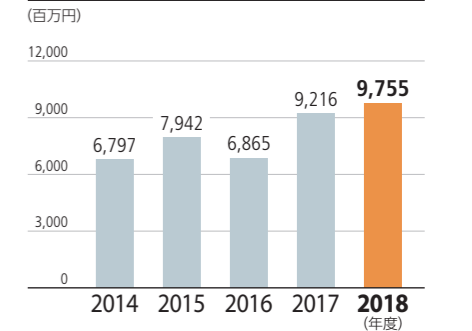
女性社員数(主要16社^{※4}) **510人**



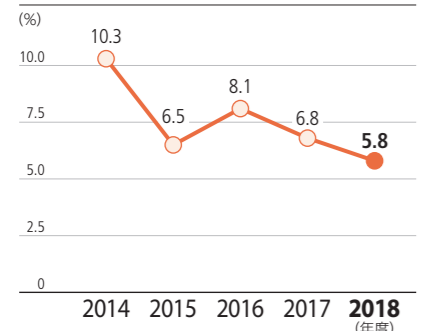
女性社員採用数(主要16社^{※4}) **67人**



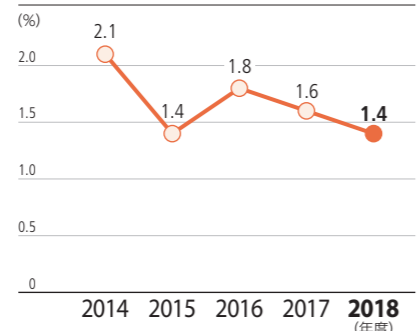
安全に対する投資額 **97億円**



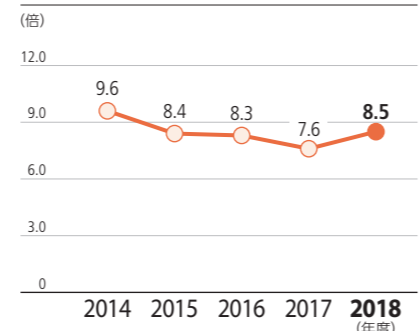
自己資本利益率(ROE) **5.8%**



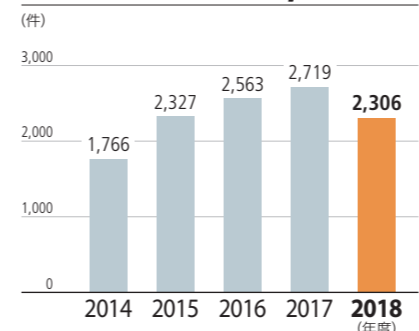
総資産利益率(ROA) **1.4%**



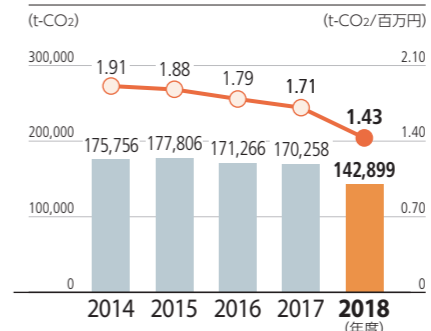
有利子負債/EBITDA^{※3}倍率 **8.5倍**



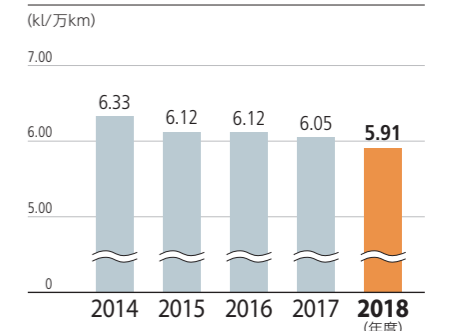
「お客さまの声」件数 **2,306件**



CO₂排出量(単体) **142千t-CO₂**



鉄道車両のエネルギー使用量原単位^{※5} **5.91kl/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
 ただし、2017年度および2018年度における「営業利益」および「有利子負債残高/EBITDA倍率」は、受取配当金を含めた数値にて算出しています。

※4 南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、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)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)
 ※5 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)

2027年度の「ありたき姿」の実現に向け 中期経営計画の初年度として 諸施策を着実に進めることができました。

2019年8月24日、特急ラピートの台車にき裂が発見され、重大インシデントに認定される事態となりました。当社線をご利用いただいているお客さまをはじめ、関係する皆さまに多大なご心配をおかけいたしましたことを、深くお詫び申し上げます。

本件につきましては、原因究明と対策の実施に全力を尽くすとともに、お客さまに安心してご利用いただけるよう信頼回復に努め、さらなる安全性向上と安定輸送の確保に取り組んでまいります。

当期(2018年度)の業績総括

当期(2018年度)のわが国経済は、雇用・所得環境の改善が続くなど、景気は緩やかな回復基調を維持したものの、米中貿易摩擦の激化や英国の欧州連合離脱問題から海外経済の不透明感が強まるなど予断を許さない状況が続きました。

このような環境下、当社グループは当期を初年度とする中期経営計画「共創136計画」に沿った各種の施策を進めた結果、営業収益は2,274億24百万円(前期比0.2%減)となりました。また利益面では、住宅開発事業の見直しに伴い販売用不動産の評価損を計上したことなどから営業利益は277億45百万円(前期比18.3%減)、経常利益は238億98百万円(前期比19.6%減)、親会社株主に帰属する当期純利益は130億23百万円(前期比11.5%減)となりました。

なお、株主の皆さまへの当期配当については、上記の業績と経営基盤強化のための内部留保などを勘案して、一株当たり中間配当15円、期末配当15円の合計30円で実施させていただきました。

「南海グループ経営ビジョン2027」 の考え方

当社グループを取り巻く経営環境は、インバウンド旅客増による運輸収入の増加など明るい材料はあるものの、人口減少の進展やITの進化など、今後一層の激しい変化が予想されます。そうした状況下で持続的な成長を図るには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、ぶれることなく取り組んでいく姿勢が重要になります。そうした考えの下、当社グループは2018年2月に長期ビジョン「南海グループ経営ビジョン2027」を策定しました。

同ビジョンでは、2031年春に予定される鉄道新線「なにわ筋線」の開業に照準を定め(P7参照)、2018年からの10年を「沿線を磨く10年間」と位置付けています。そして、2027年の「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」ことを掲げ、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の事業戦略に基づく諸施策を展開しています。また、この戦略推進を下支えするため「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。

代表取締役兼CEO 社長

あちきた てるひこ
遠北 光彦

社長メッセージ

2027年度の「ありたき姿」の実現に向け
中期経営計画の初年度として
諸施策を着実に進めることができました。

なにわ筋線計画の推進

2019年7月に国より鉄道事業許可の交付を受けて、
2031年春の開業を目指し、早期の工事着手に向けて、
都市計画の告示や工事施行認可の取得などに係る諸手続を進めます。

当社は、大阪府、大阪市、JR西日本との連携の下、
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などとの直結
- ・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

営業主体および営業区間

南海電気鉄道株式会社

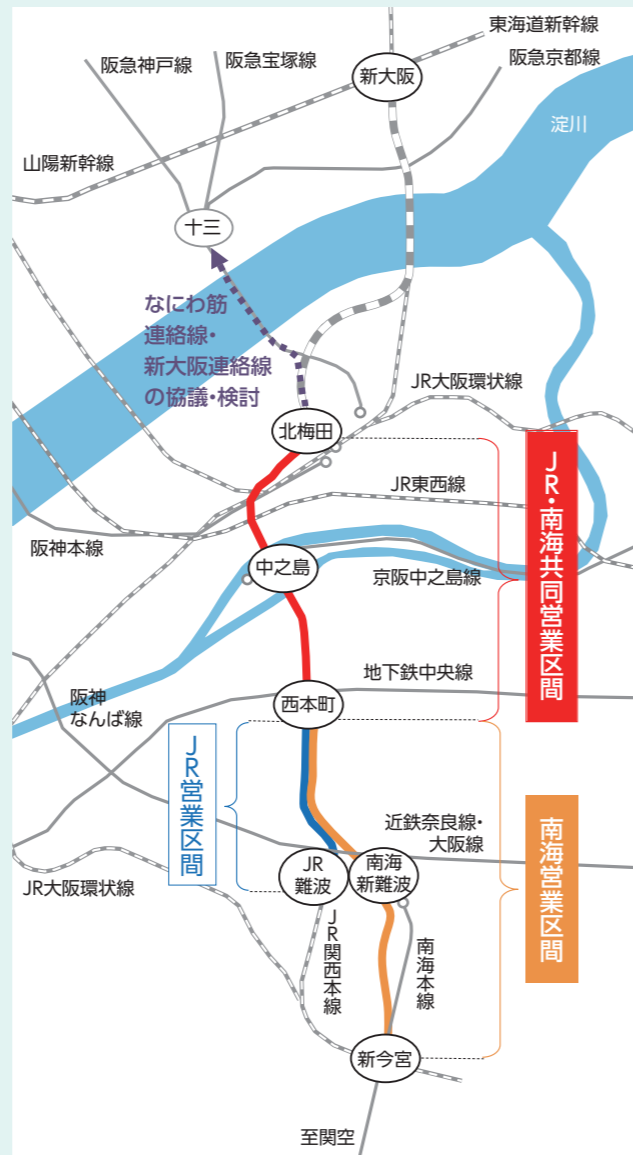
営業区間：南海新今宮駅～(仮称)北梅田駅

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

(参考)なにわ筋連絡線、新大阪連絡線については、2017年度に実施された国での調査結果を踏まえて、早期事業化を目指し、関係者での協議・検討を進めます。



中期経営計画「共創136計画」の進捗

グループ経営基盤の整備

「南海グループ経営ビジョン2027」の第一段階として、
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「基盤整備期」と位置付け、さまざまなステーク
ホルダーと連携し新たな価値を「共に創っていく」ことを
目指した中期経営計画「共創136計画」を推進しています。

本計画の初年度である2018年度は、「グループ経営
基盤の整備」という方針に沿って、みさき公園事業から撤退
することと大規模住宅開発事業に関して見直すことにしま
した。今回の決定は、将来を切り開くため「やるべきことを
先送りしない」という意思をもって決断したものであり、
これにより現時点における大きな懸念事項は解消された
ことから、グループ経営ビジョンを前進させる素地が整っ
たと認識しています。

さらに、本計画の利益拡大を牽引する「なんばスカイオ」
を開業したほか、今後の成長の鍵となるアライアンスに
ついて、自治体との連携やスタートアップ企業への出資を
行いました。また、不動産事業の拡充についても、なんば
のまちづくりに資する物件取得が着実に進んでおり、将来
に向けた種まきとして、一定の成果をあげることができ
たと考えています。

「共創136計画」の5つの基本方針の進捗状況

本計画の5つの基本方針である「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」については、次のとおり着実
に進捗させることができました。

1 安全・安心で良質な交通サービスの提供

2017年の台風災害を機に、当社グループは交通サー
ビス事業者として「安全・安心で強靱な交通ネットワーク」
の重要性を改めて痛感し、安全更新投資の水準を前中計
期間の約1.5倍まで引き上げ、ハード・ソフト両面での取り
組みの強化を進めています。2018年度は南海本線の
通勤車両などの更新を計画的に進めたほか、なんば駅に
当社初となるホームドアを設置し2019年3月から運用
開始しました。さらに「選ばれる沿線づくり」に向けて、駅
トイレのリニューアルプロジェクトを計画的に推進しま
した。2019年4月には、空港線アクセスの利便性向上の
ため、ダイヤ改正を実施しています。

2 なんばのまちづくり

観光と都市機能の融合により、従来のなんばを超えた
「グレーターなんば」を創造するという大方針の下、
「南海ターミナルビル近接ゾーンの充実」と「なんば～
新今宮・新世界」を結ぶ南北軸の形成の2施策を推進して
います。

2018年度は、南海ターミナルビル周辺や新今宮エリア
に、まちづくりに資する不動産物件として、新たに3件を取得
しました。

「南海ターミナルビル近接ゾーンの充実」に関しては、
なんば駅直結の利便性の高い立地に、なんばのランド
マークとなる「なんばスカイオ」を2018年10月に開業し、
その後も順調に推移しています。

「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成の推進につ
いては、昨今のインバウンド需要を捉えた宿泊施設の誘致が
必要であると考え、2018年12月には新今宮駅近くにも
新築ホテルを取得しました。さらに、外国人就労マッチング
を本業とする企業との事業連携により、外国人就労支援・
交流拠点の開業に向けた準備を進めています。この事業
の推進を通して外国人の雇用機会の増加を図り、滞在そし
て定住という流れをつくることができると期待しています。

社長メッセージ

2027年度の「ありたき姿」の実現に向け
中期経営計画の初年度として
諸施策を着実に進めることができました。

3 インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大

増加するインバウンド需要への対応策として、海外旅行代理店への企画乗車券の販売に注力したほか、なんばの商業施設や鉄道の駅窓口に「Alipay」などの電子決済機能を導入しました。さらになんば駅や関西空港駅での手荷物一時預かり所・荷物配送カウンターの開設など「手ぶら観光」に対応した環境整備、多言語列車放送システムの順次導入など、訪日外国人のお客さまへの利便性・快適性向上にも努めました。

また「出かける価値のある沿線」の創出に向けた、和歌山市北部の「加太エリア」や「高野山エリア」の活性化にも取り組んでいます。加太エリアでは「加太さかな線プロジェクト」に加え、2018年度から和歌山市との協定に基づく「加太リノベーションまちづくりプロジェクト」も開始しており、高野山エリアについても2018年度から「高野山観光魅力向上プロジェクト」を推進しています。

4 駅を拠点としたまちづくり

和歌山市との連携による「和歌山市駅活性化」は、2020年4月の開業に向け第2期計画が順調に進捗しています。また住民の高齢化や人口減少への対策が急務となっている沿線ニュータウンの活性化についても、2018年度に

泉ヶ丘駅のリニューアルを実施するなど、中長期視点で取り組んでいます。

5 不動産事業の拡充

沿線の人口減少が進む中、「不動産事業の深化・拡大」を成長ドライバーと位置付け、まちづくりに資する収益不動産の取得を進めるなど、ビジネスの種まきに注力しています。特にグループの将来の利益拡大を牽引する「物流施設の高度化」については、北大阪流通センターの開発に注力し、2019年3月からは第1期棟の本体工事に着工しています。トラックターミナルと配送センターの複合的な物流施設の集積により、北大阪は将来関西圏の一大物流拠点になると目されており、第1期棟はその起点となります。

コーポレート・ガバナンスの強化

当社グループの持続的な成長と企業価値の向上を果たしていくため、2019年6月にガバナンス体制の見直しを実施しました。

例えば、監督機能のさらなる強化に向けて、取締役会の主な役割を経営方針などの意思決定と業務執行の監督に移行させるとともに、取締役数を削減し、社外取締役の比率を高めました。同時に、執行役員を業務執行の責任者として位置付け、その権限と責任を強化することで業務執行機能と監督機能をより明確に分化し、経営判断の迅速化および監督と執行の分離による役割と責任の明確化を図りました。

また、役員報酬制度については、上記見直しに合わせた監督給と執行給の分離や、固定報酬と変動報酬の割合の

見直しを実施しました。業績向上に向けたインセンティブをより高めるため、短期インセンティブ報酬の比率を高めるとともに、支給方法を変更したほか、新たに信託を用いた株式報酬制度を導入しました。

今後もガバナンス体制の不断の機能強化とその検証に取り組む所存です。

CSRの推進とSDGsへの取り組み

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)の視点が不可欠との考えから、当社グループは「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つをグループ経営方針に掲げ、専任組織を設置して積極的な取り組みを進めてきました。

さらに現在では国連の「SDGs」に象徴されるように、さまざまな社会課題に対する企業の対応姿勢がより強く問われています。これを受け2019年度は、環境課題を中心に担当してきた「環境推進部」を母体に、より幅広い社会課題を対象に活動する新部署として「SDGs経営推進部」を設置しました。今後はCSR活動の指針として「SDGs」を積極的に活用するとともに、社内外での協働の場においても「SDGs」を共通言語に、グローバルな社会課題の解決に向けた連携を深めていきます。

次期(2019年度)の展望

次期(2019年度)も「共創136計画」の5つの基本方針を中心に、各分野での施策を着実に進めます。

「安全・安心で良質な交通サービスの提供」については、引き続き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、車両やホーム、踏切の安全性向上に取り組むほか、お客さま満足の向上に向けて、車両更新や駅的美装化を計画的に進めていきます。

「なんばのまちづくり」については、2019年9月末、外国人就労支援・交流拠点として、日本で初めての外国人向け就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」を開業しました。本施設には、宿泊スペースやレストランのほか、イベント会場、セミナールームを開設し、外国人の就労支援や多文化交流の場として活性化を図っていきます。また、2022年春に星野リゾートが新今宮エリアへ開業する都市型観光ホテルの開発について、同社と連携・協力することを決定しました。今後は、これら事業を通して、なんば周辺エリアの価値向上の加速を目指します。

「インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大」については、加太エリアの遊休不動産を対象にした「リノベーションスクール」を開催するほか、高野山の新型ケーブルカーの運転開始に伴うキャンペーン実施を皮切りに、国内メディアへの露出やインバウンド向けの継続的なプロモーションを実施することで、認知度向上・来訪促進を図っていきます。

「駅を拠点としたまちづくり」については、2020年4月の開業に向け、和歌山市駅活性化の第2期計画を推進するほか、泉ヶ丘駅前整備の第1期基本計画の策定に注力します。さらに、将来の大阪・関西万博開催やIR(統合型リゾート)誘致を見据え、沿線活性化が見込める波及効果の大きいモデル駅を選定し、内容を具体化できるよう推進していきます。

当社グループは今後も一丸となって、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。ステークホルダーの皆さまには一層のご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2019年9月

代表取締役兼CEO 社長 遠北 光彦



当社は近年、グループ最大の事業拠点である「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、大きな成長を遂げてきました。さらに、このたび事業許可が下りたなにわ筋線開業(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の進化など、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、10年先の当社グループのありた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。本ビジョンでは、2027年までの10年を「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」と位置付け、現在、その最初の3年間「共創136計画」を推進しています。「共創136計画」の5つの基本方針を着実に実行し、成果を上げることで、持続的な企業価値向上につなげていきます。

南海グループ経営ビジョン2027

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

位置付け なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間

- 沿線を主たる事業エリアとし、グループの総力を挙げて沿線価値向上に注力する
- 「なんば」と「インバウンド」をビジネスチャンスとして活用することで、沿線価値向上を加速させる
- アライアンスを積極活用することで、事業展開をスピードアップさせる



共創136計画

- 位置付け**
- 「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**」

担当役員より

「南海グループ経営ビジョン2027」実現に向けて
5つの基本方針に沿った施策を着実に推進していきます



常務執行役員
浦地 紅陽

当社グループの10年後の「ありたき姿」として策定した「南海グループ経営ビジョン2027」の実現には、その基盤整備期と位置付けた中期経営計画「共創136計画」で掲げた5つの基本方針に沿った取り組みを着実に推進していくことが重要です。「攻めの姿勢による“選ばれる沿線”づくり」「成長重視の積極的な投資」「アライアンス活用によるスピード重視」という3つのテーマの下、計画の初年度に当たる2018年度はさまざまな取り組みを推進し、一定の成果を上げることができました。

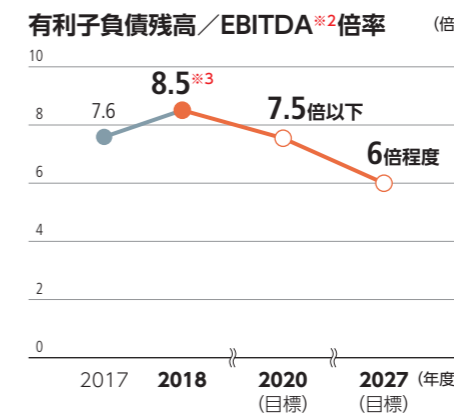
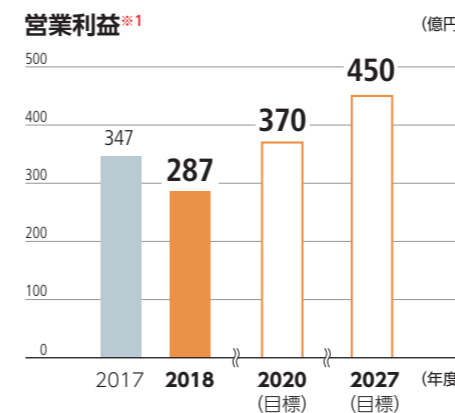
「選ばれる沿線づくり」実現のカギは、当社が優位性を持つ「インバウンド」と「なんば」を最大限に活用した“交流人口の増加”です。2018年度は、なんばCITYやなんばパークス、鉄道の駅窓口に電子決済機能を導入したほか、QRコードと他言語ウェブサイトを連動させた案内ツールの運用開始など、お客さまの利便性向上につながる環境を整備しました。中でも、大きな成果は「なんばスカイオ」の開業です。2018年10月の開業後も順調にテナントが決定し、開業2年目には、3年目の想定収支に近い収益

貢献を見込んでいます。グレーターなんばエリアにおける魅力的なまちづくりに資する物件取得など、将来に向けた種まきとなる投資も行いました。

経営環境が激しく変化する中では、アライアンス活用によるスピード向上もビジョンの実現には欠かせません。2018年度は、他企業と連携し、日本初の外国人向け就労インバウンドトレーニング施設を新今宮エリアに開業すべく、工事を進めています。また、和歌山エリアでは、和歌山市と協定を結び、まちづくりを継続的に行う体制を整えました。

さらに、当社グループが持続的な成長を続けていくためには、「グレーターなんば」の具現化が必要であることから、このたびの業務組織改正では専門部署「グレーターなんば創造室」を設置しました。「共創136計画」の2年目となる2019年度は、新今宮における星野リゾートホテル開発事業への参画をはじめ、グレーターなんばエリアの魅力に磨きをかけていく重要案件を推進するなど、計画の基本方針に沿った施策の深度化・実行に努めていきます。

数値目標 (連結ベース)



設備投資額 (2018~2020年度の計画) (億円)

項目	金額 (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

※1 受取配当金を含む
 ※2 営業利益+受取配当金+減価償却費
 ※3 2018年度は、住宅開発事業の見直しに伴い、販売用不動産評価損(63億円)を売上原価として計上しています。当影響を除いてEBITDAを算出した有利子負債残高/EBITDA倍率は7.7倍となります。

「南海グループ 経営ビジョン2027」と「共創136計画」の基本方針の関係

なにわ筋線の開業に向け、全社一丸で沿線価値の向上に取り組んでいます



Keyword1

「グレーターなんば」を創造

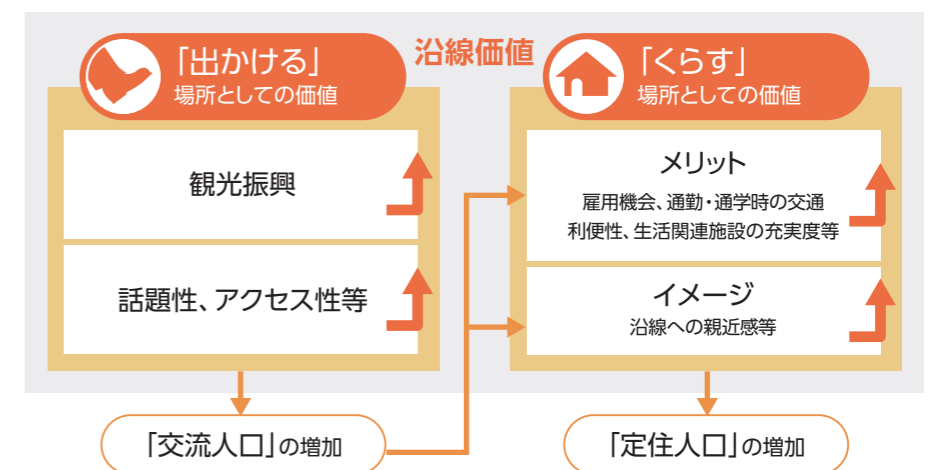
- 「インバウンド」と「なんばスカイオ」をトリガーに、「国際観光都市としての発展」と「都市機能の充実」の両輪でエリアを育成する
- 「なんばターミナル～新今宮・新世界」の南北ラインを基軸に、にぎわいの回遊空間を創出し「もっとワクワクするエリア」へと進化させる



Keyword2

「沿線価値の向上」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

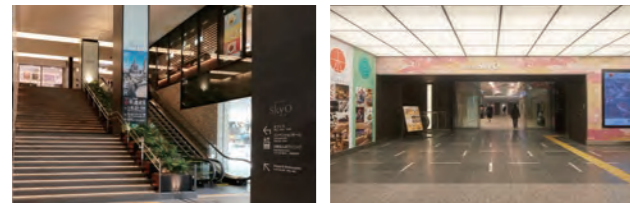


共創136計画 基本方針 2

なんばのまちづくり

2018年度の主な成果

なんばスカイオが開業 **A**



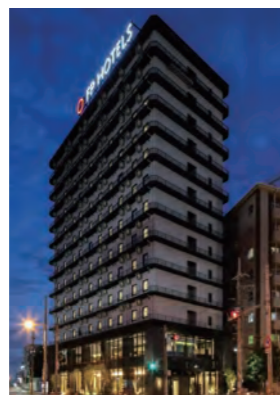
進化を続けるなんばエリアを象徴する新たなランドマークタワー「なんばスカイオ」を開業しました(2018年10月)。

なんばエリアに求められていた高機能・大規模オフィス、先進・予防医療に対応した大型クリニック、都市型コンベンションホールなどを具備。なんばエリアの価値のさらなる向上を図ります。



まちづくりに資する不動産物件を取得 **B**

宿泊特化型ホテルの「FP Hotels Grand 難波南」をはじめ、なんばエリアで計3件の不動産物件を新規取得しました。今後も引き続き、グレーターなんばエリアを戦略エリアとして、積極的に案件の取得を進めます。



「なんば駅前広場化」を推進 **C**



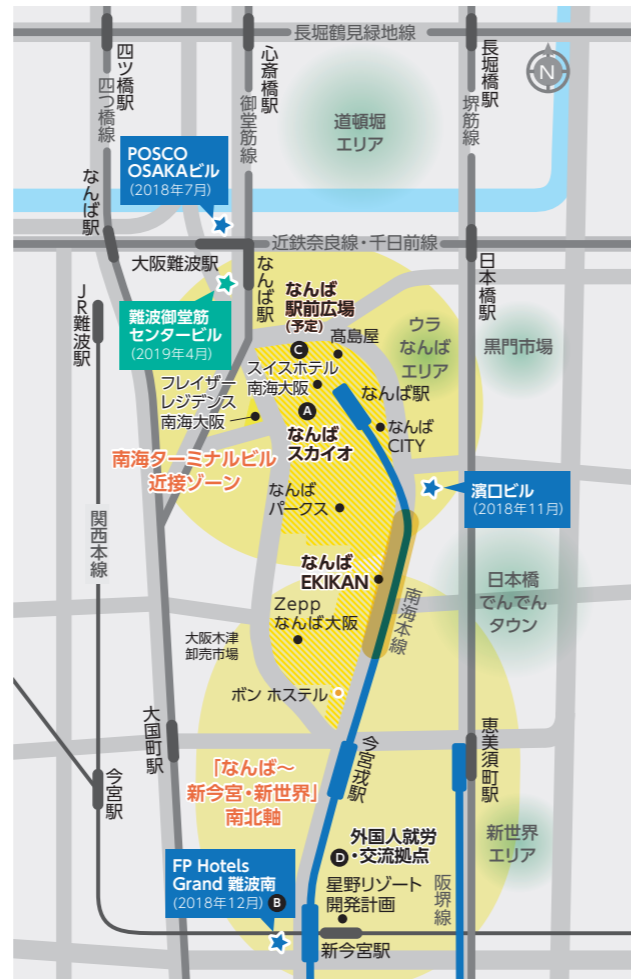
南海なんば駅の空間を人中心の上質な憩いの場とする官民協働プロジェクト「なんば駅前広場化」計画に参画。本事業の実現に向けた協議を進めていきます。

2019年9月の開業に向け

外国人就労・交流拠点の建設に着工 **D**



日本初の外国人向け就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」を開業(2019年9月)。本施設は、宿泊スペースやレストランのほか、イベント会場、セミナールームを完備。他企業と連携し、日本で就労希望の外国人と日本企業との人材マッチングと多文化交流を図り、なんば周辺エリアの価値向上を加速します。



★ 2018年度に取得した不動産物件
★ 2019年度に取得した不動産物件

共創136計画 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

2018年度の主な成果

インバウンド需要のさらなる獲得に向け、サービスを向上



増加するインバウンド需要のさらなる獲得に向け、なんばの商業施設や鉄道の駅窓口において電子決済機能を導入するほか、なんば駅や関西空港駅に手荷物一時預かり・荷物配送カウンターを開設するなどの環境整備を行いました。今後も引き続き、訪日外国人の受け入れ環境の面的拡大による利便性と快適性の向上に努めます。

「高野山」と和歌山市の「加太」を重点エリアとして、沿線活性化策を展開



2018年度より「高野山観光魅力向上プロジェクト」を推進。新型高野山ケーブルカーの運行開始(2019年3月)に伴うキャンペーンを皮切りに、継続的なプロモーションを実施することで、認知度向上・来訪促進を図ります。



和歌山市と「リノベーションまちづくり」に関する連携協定を締結(2018年10月)。観光、産業、地域の振興などにおいて相互に協力し合い、加太線沿線および和歌山市駅周辺エリアの魅力創出・発信に積極的に取り組んでいきます。



加太さかな線の3編成目「めでたいでんしゃなな」の運行を開始しました(2019年3月)。「リノベーションまちづくり」と「加太さかな線プロジェクト」の両輪で加太線沿線の交流人口の拡大に努めます。

担当役員より

利用拡大やリピーター獲得に向けた各種施策を推進していきます

訪日旅客数は2019年も全体としては増加傾向にありますが、シェア80%を占める東アジアについては、中国の激増に対し、韓国、香港、台湾が減少するなど動向は変化しています。このような状況下、旅前での囲い込みを目的として、従前より鉄道乗車券の海外旅行代理店への販売を行ってききましたが、2018年12月にこれまでの紙券からEチケット化を行い、販売チャネルの拡大と利便性向上を図っています。

これら足元の状況に加え、2020年のオリンピックからIRの誘致構想、2025年の大阪・関西万博をはじめとするビッグイベントなどが続き、追い風環境ではありますが、次の2点が課題だと考えています。1点目は、東アジアはもとより、2ヶタの伸び率となっている東南アジア・欧米豪を戦略ターゲットとして、新規来訪者をいかに増やしていくかです。そして、2点目はリピーターの獲得です。これらの課題に対して、受け入れ態勢整備の一環として、2019年

7月に開設された観光情報ポータルサイト「LIVE JAPAN 関西」へ参画し、11月には鉄道QR決済導入に向けた実証実験を予定しています。また、海外旅行博への出展や現地エージェントへの訪問営業などについても、戦略エリアに向けた展開を新規に計画しています。

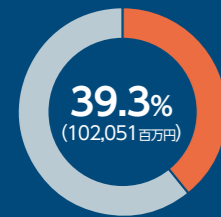
さらに、なんば、高野山、堺を重点エリアに、堺市以南、南紀、四国を戦略エリアに設定し、沿線自治体をはじめ社内外の関係者と連携した着地型観光開発を推進。当社沿線エリアへの送客プロモーションを展開し、沿線の魅力創出と価値向上に努めていきます。



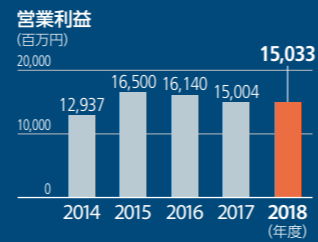
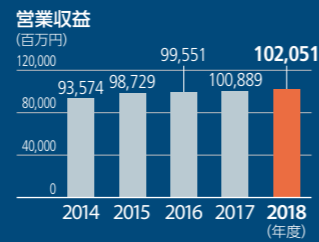
上席執行役員
清原 康仁

事業別の概況

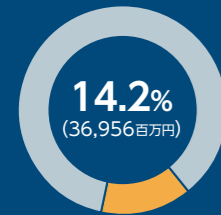
運輸業



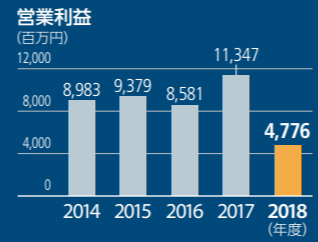
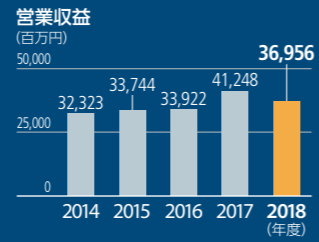
関西国際空港関連輸送が通期で堅調を維持したことなどにより、営業収益は1,020億51百万円(前年度比1.2%増)、営業利益は150億33百万円(前年度比0.2%増)となりました。



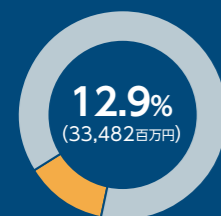
不動産業



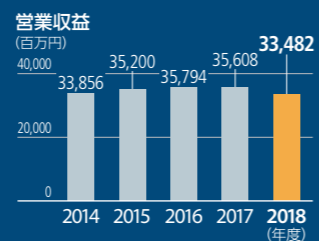
営業収益は、マンション引渡戸数の減少などにより、369億56百万円(前年度比10.4%減)となり、営業利益は、住宅開発事業などの見直しに伴い販売用不動産評価損を計上したこともあり、47億76百万円(前年度比57.9%減)となりました。



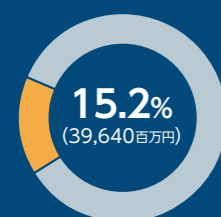
流通業



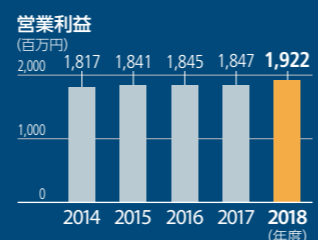
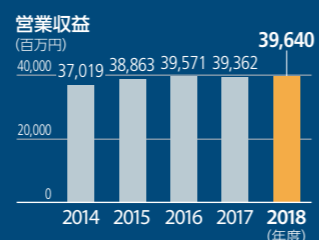
営業収益は、ekimo事業の契約形態変更などにより、334億82百万円(前年度比6.0%減)となりました。営業利益は、なんばCITYのリニューアル関連費用の計上などにより、37億15百万円(前年度比7.4%減)となりました。



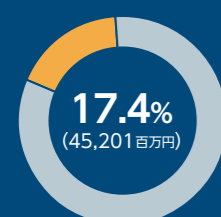
レジャー・サービス業



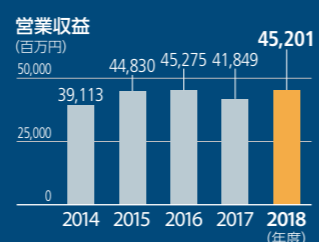
ビル管理メンテナンス業で増収となったほか、ポートレース施設貸業において舟券売上が増加したことなどにより、営業収益は396億40百万円(前年度比0.7%増)、営業利益は19億22百万円(前年度比4.1%増)となりました。



建設業



当期も、民間住宅工事のほか民間非住宅工事や首都圏での土木工事などの受注活動に注力しました。完成工事高の増加などにより、営業収益は452億1百万円(前年度比8.0%増)、営業利益は26億55百万円(前年度比13.6%増)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26億80百万円(前年度比17.6%増)、営業利益は1億53百万円(前年度比14.0%減)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 37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など各路線で、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の路線が、南海電鉄との共同駅である中百舌鳥駅を起点として泉北ニュータウンを縦走しています。



当期の注力事業

高野線鋼索線に新型ケーブルカーを投入



54年ぶり4代目となる新型ケーブルカーの運行を2019年3月に開始しました。欧州風の流線形の車体に、高野山・壇上伽藍の根本大塔を想起させる朱色をあしらい、国際性豊かな高野山のイメージとつながる「和洋折衷」のデザインとしました。

「めでたいでんしゃ」の3編成目の運行を開始



「加太さかな線プロジェクト」の目玉として、2016年4月から観光列車「めでたいでんしゃ」を運行しています。水色の「かい」、ピンク色の「さち」に続き、2019年3月31日から3編成目となる「なな」の運行を開始しました。

顧客サービスの改善を推進



なんば駅1番線においてホームドアを設置するなど、安全・安心に資する取り組みに引き続き注力するとともに、駅トイレのリニューアルを推進するなど顧客サービスの改善に取り組みました。



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

開空リムジンバスに車内Wi-Fi環境を導入



南海バスの高速バスと関西空港交通のリムジンバスでは、Free Wi-Fiの需要が高い訪日外国人観光客をはじめ、全ての乗客が利用できるFree Wi-Fiサービス「NANKAI_BUS_Free_Wi-Fi」の提供を開始しました。

空港アクセスを維持する臨時シャトルバスを運行



2018年9月4日に近畿地方を直撃した台風21号の影響により、関西国際空港への鉄道アクセスが途絶したため、りんくうタウン駅前と同空港を結ぶ臨時シャトルバスの運行を受託し、空港アクセスの維持に努めました。

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

新造船「フェリーあい」の起工



イメージ

南海フェリーでは新造船「フェリーあい」の起工式を2018年12月19日に執り行いました。同社の新造船は「フェリーかつらぎ」以来20年ぶりで2019年度の就航を目指しています。

阪堺電気軌道が国内外からのお客さまを誘致



阪堺電気軌道では2018年6月9日に「第20回路面電車まつり」を開催し6,543名のお客さまにご来場いただきました。また、映画公開期間限定でラッピング車両「チューバケットレイン」を運行するなど、国内外からのお客さまの誘致を図りました。

担当役員より

お客さまの安全・安心を最優先に
快適なご利用環境を整備し、
選ばれる沿線を目指します



専務執行役員
金森 哲朗

鉄道事業の最大の使命は、当社が「共創136計画」の基本方針に掲げている「安全・安心で良質な交通サービスの提供」にほかなりません。2018年度は、安全面では、災害に強い鉄道を目指し、駅や高架橋、大規模橋梁の耐震補強工事を進めるとともに、2017年の橋脚被災の経験から、表面土の流出防止対策などに注力し、施設の安全性を高めました。災害発生時のきめ細やかな情報提供方法についても、お客さまの安全を最優先に改善に努めました。

サービス面では、通勤車両の代替新造のほか、引き続きトイレの美装化を進め、快適にご利用いただける環境整備に取り組みました。また、インバウンドのお客さまにとって利用しやすい環境を提供するため、決済サービス「Alipay」「WeChat Pay」を駅窓口では国内で初めて導入したほか、なんば駅3階にインバウンド向けチケットカウンターを開設しました。

今後も、「安全対策に終わりはない」を念頭に、引き続き、駅や高架橋などの耐震補強工事を推進し、地震や風水害

に対する施設の安全性をさらに高めるとともに、事故・災害に備えた訓練を充実させ、安全意識の醸成と人材育成に取り組んでいきます。また、「選ばれる沿線」に向け、引き続き、通勤車両の代替新造やトイレの美装化を推進していきます。

中長期的には、運輸業を取り巻く環境が、沿線人口の減少などを背景に厳しいと言われている中で、沿線の活性化につながる施策にグループを挙げて取り組んでいくことが重要です。当社が地盤を置く関西では、2019年度に百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録が決まりました。また、万博の開催やIR(統合型リゾート)の誘致などを控え、なにわ筋線の開業で当社沿線は価値が飛躍的に向上する可能性を持った地域であると確信しています。当社では、こうしたビジネスチャンスを実践につかみ、10年後に向けてしっかりと沿線の価値を磨くとともに、従来の発想を超えた革新的な取り組みによって交通サービスの利便性を高め、地域の発展に貢献していきます。



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まち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業を展開するとともに、宅地販売やマンション販売などの不動産販売業を幅広く展開しています。沿線価値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

「なんばスカイオ」が開業



2018年10月、高機能・大規模オフィスや商業施設に加え、先進・予防医療に対応する大型クリニックおよび都市型コンベンションホールを備えた「なんばスカイオ」を開業しました。

流通業

10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。



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

なんばCITYをリニューアル



2018年4月、なんばCITYのリニューアルを実施しました。西日本初出店を含む物販店・飲食店など計38店舗(移転・改装・業態変更を含む)がオープンし、新たなにぎわいを生み出しました。

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、
選ばれる沿線づくりに
貢献します



専務執行役員
高木 俊之

当社は、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、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」を事業戦略に位置付けており、不動産・流通セグメントはその実現に向けて重要な役割を果たしていきます。

「選ばれる沿線づくり」に向けた施策では、まず、沿線の玄関口「なんば」のまちづくりを進め、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。なんばターミナルを中心に、なんばから新今宮・新世界エリアの南北軸を新たな基軸として、ターミナルに求められる都市機能を充実させるとともに、にぎわいの回遊空間を創出し国際観光都市としての発展を図るべく、ハード・ソフト両面からのまちづくりを推進していきます。

沿線では、大阪市を除く自治体で人口の転出超過となつていますが、10年後の人口動態を転入超過に転じるべく、沿線価値向上に注力したまちづくりを進め、和歌山市駅活性化計画(キーノ和歌山)の推進や泉ヶ丘駅前活性化計画の具体化など、駅を拠点としたまちづくりを推進します。今後は、万博・IR計画や百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録などの外部環境の変化を見据え、新たな計画策定に取り組んでいきます。また、行政と連携したエリアマネジメントなどのソフト面のまちづくりにも注力し、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。

「不動産事業の深化・拡大」に向けた施策では、自社保有地の開発・保有・運営を中心とする安定的な賃貸事業から、より多様な事業を営む「総合デベロッパー」への脱却を目指します。そのため、従来からの事業の枠を超えて、新規物件の取得・開発に加え、リノベーション・売却まで見据えたフロービジネス、分譲事業の拡大、フィービジネスへの進出などを進めますが、資産保有・単独主義から資産入替・さまざまなステークホルダーとの協働への転換により、事業機会の拡大となんばならびに沿線でのまちづくりの加速、すなわち「不動産事業の深化・拡大」と「選ばれる沿線づくり」の相乗効果発現を図っていきたくと考えています。

なんばの魅力向上と
駅を拠点とした
まちづくりを進め、
沿線の活性化に貢献します



上席執行役員
西山 哲弘

2018年度は、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」の開業により、なんばエリアにおけるオフィス機能はさらに集積され、既存の商業施設と相まって、バランスの取れた街になりました。今後、駅直結および最高水準のBCP機能を兼ね備えた「なんばスカイオ」と、屋上公園・商業施設などの複合施設なんばパークスの一角に立地する「パークスタワー」は、それぞれの特徴を活かし、テナントニーズに対応していきます。

また、「なんばCITY」「なんばパークス」などの商業施設もリニューアルなどによりショッピングセンターとしての魅力を向上させ、職遊が近接する「まち」として、沿線の玄関口であるなんばエリアの発展を主導していきます。

沿線のまちづくりでは、和歌山エリアで、南海和歌山市駅活性化計画を推進し、すでに開業した第1期オフィス棟に続いて、和歌山市民図書館を含む第2期工事を進めており、2020年4月下旬には商業施設・ホテルが開業します。これら複合施設を「キーノ和歌山」と命名し、和歌山市の玄関口にふさわしい景観・にぎわいの創出とエリア活性化の起爆剤を目指します。泉北エリアでは、泉ヶ丘駅前への近畿大学医学部・附属病院の移転を契機とし、当社グループ所有の駅ビルと商業施設を核に、地域、行政、周辺大学と連携した開発計画を策定し、なんばに次ぐ事業拠点として経営資源を投入し、泉北ニュータウン全体の活性化につなげていく予定です。

また、これらハード面の取り組みのほか、行政と連携したエリアマネジメントなどのソフト面の取り組み、グループ会社が担当するエキナカ商業施設などのブラッシュアップや沿線での分譲事業の展開など、不動産・流通事業を総動員することにより、沿線価値の向上につなげ、「選ばれる沿線づくり」を進めていきます。



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

ホテル中の島をリニューアル



ホテル中の島(南紀勝浦温泉)のリニューアル工事を進めてきましたが、一島一旅館で源泉かけ流し露天風呂という魅力を引き継ぎながら、2019年4月に新館「風の抄」(なぎのしょう)を誕生させ、「碧き島の宿 熊野別邸 中の島」として生まれ変わりました。

建設業 4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4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、関西国際空港など、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

トラックターミナル新1号棟を着工



泉北高速鉄道は北大阪トラックターミナル新1号棟(2020年4月竣工予定)の建設工事に着工しました。南海辰村建設もJV(ジョイントベンチャー)として工事に参加しています。

CSR活動報告

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。また、グローバルな社会課題の解決に向け、CSR活動の指針として「SDGs」(持続可能な開発目標)への取り組みも始めています。

SDGs(持続可能な開発目標)への対応について

2015年に国連で採択された「SDGs」は、社会・経済・環境といったグローバルな社会課題の解決に向けた2030年時点における世界共有の目標で、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットで構成されています。

また、目標達成のために、世界各国の政府のみならず、自治体、企業、NPOなど多くの関係者が互いに協力することが求められています。

一方、当社は地域と密着した事業活動を数多く展開しており、地域社会におけるさまざまな「社会課題」に対する配慮や解決への貢献が事業活動を継続する上で重要です。

「環境」課題につきましては、かねてより事業活動を通して環境への影響に配慮する「環境経営」に取り組んでおり、2008年には専任部署として「環境推進部」を立ち上げ、グループ全体における推進体制の構築に向けた活動を展開してきましたが、

企業のSDGsへの貢献に対する期待の高まりや、地域密着型という当社の事業特性を鑑み、環境にとどまらない幅広い「社会課題」を対象とした配慮・貢献活動に進展させることを目指し、2019年に「環境推進部」を母体とした「SDGs経営推進部」を新設しました。

「SDGs」は、事業戦略を練る上で必要な「重要な社会課題」を特定する際の貴重な材料となるものであり、「南海グループ経営ビジョン2027」やそれに連なる中期経営計画のブラッシュアップにもつながるものと期待しています。

今後、事業活動を通して関連する「SDGs」の目標を達成することを目指し、「環境(E)」・「社会(S)」・「企業統治(G)」の各領域における中長期にわたる具体的な課題を設定し、PDCAサイクルを回しながら確実な実行を推進していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



「安全」「環境」「社会」とSDGsとの関係については、各パートにアイコンを入れて示しています。

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、2018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。



担当執行役員(安全統括管理者)より お客さまの信頼を回復し、さらなる安全性向上 と安定輸送の確保に努めます



安全統括管理者
上席執行役員
鉄道営業本部長
梶谷 知志

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。
2019年8月24日、特急ラピートの台車にき裂が発見され、国土交通省 運輸安全委員会から重大インシデントに認定される事態となりました。ご利用のお客さまに、多大なご心配をおかけしていることに対し、深くお詫び申し上げます。運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、当社としても研究機関や台車製造メーカーとともに原因究明と対策の実施に全力を尽くし、お客さまに安心してご利用いただける南海電鉄を目指し、信頼回復に取り組んでまいります。

2018年は、台風21号の通過により、南海本線尾崎駅の火災による駅舎使用停止やタンカー衝突による関西空港連絡橋損傷、高野線高野下駅以南の多数の倒木により不通

期間を発生させたことについて、重ねてお詫び申し上げます。近年激甚化する自然災害に備え、防災・減災対策は最重要課題の一つであり、高架橋柱、駅舎の耐震補強や、法面補強、橋梁の洗掘防止対策を計画的に推進しています。仮に被害を受けた場合でも、列車運行の影響を最小限にする縮災対策や、運転再開までの時間をできる限り短縮する初動体制の強化により、安定輸送の確保に努めます。

また、高野線に列車運行管理システムを導入し、なんば駅1番線にホームドアを設置しました。さらに、鋼索線においては車両・巻上機更新を実施しました。今後も駅ホームの安全対策や老朽化車両・設備の更新を計画的に実施し安全性向上を図っていきます。

このようなハードの整備だけでなく、ソフト面でも、係員は普段から安全最優先の原則に則った行動を心掛け、「安全方針」の実践、風通しの良い職場づくりを目指し、コミュニケーションの活性化や、ヒューマンエラーによる重大事故防止のため、安全文化の醸成、人材育成に取り組んでいます。

さらに、インバウンドのお客さまのご利用が急増している関西国際空港にアクセスする鉄道事業者として、恒久的な安全文化の構築と定着を図り、海外のお客さまにも選ばれる「安全」「安心」で良質な輸送サービスの提供に努めていきます。

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日に「安全方針」を制定(2009年6月26日改正)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、車両ならびに社員などを総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

安全マネジメント

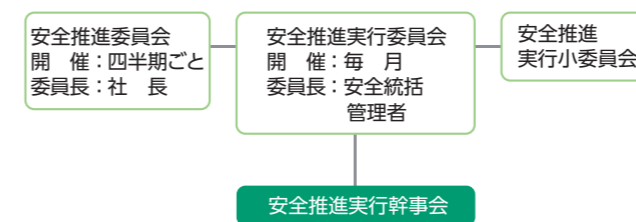
安全管理体制

当社は、四半期ごとに開催される安全推進委員会(委員長:社長)と月1回開催の安全推進実行委員会(委員長:安全統括管理者)を中心に、企業全体への「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図っています。安全推進委員会には、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

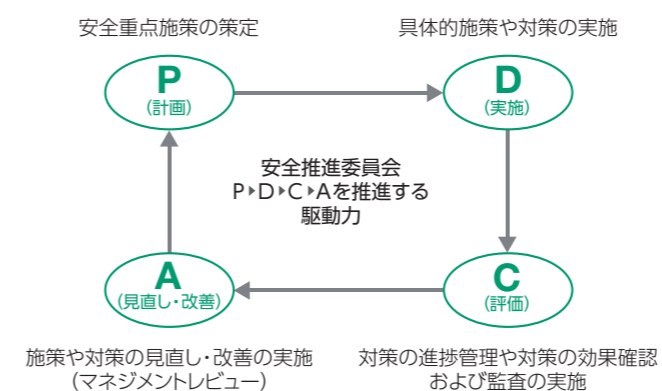
する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

2017年度には安全・安心の徹底を担う専任部署である安全推進部を新設し、同部が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。

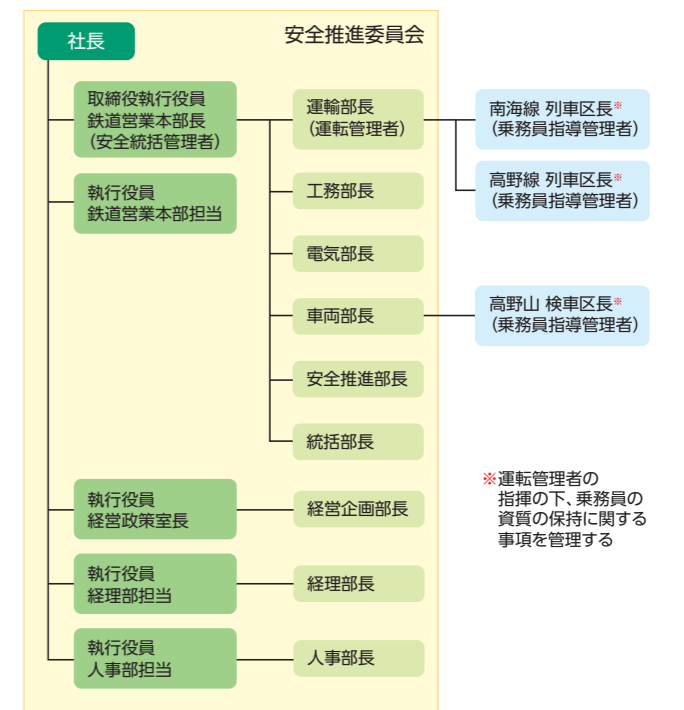
委員会組織



安全管理方法



安全推進委員会の構成



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などの評価担当官が、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、運転管理者など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。(なお、2018年度は運輸安全マネジメント評価が実施されませんでした。)

お客様の安全を守る施策

安全重点施策

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、2018年度から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。

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などを踏まえて、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およ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

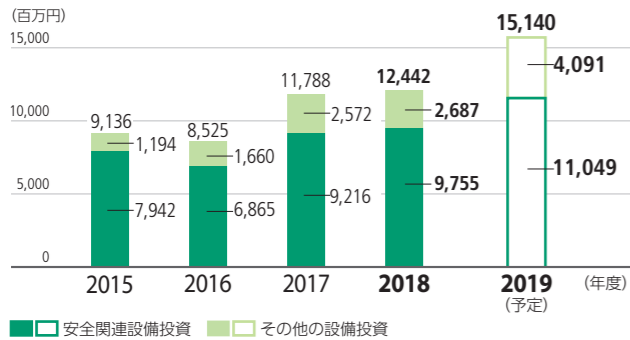
必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2018年度は施設・車両などの更新・改善のために約97億円を投資しました。

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

た高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、駅ホーム上の安全性向上のための施策と老朽設備の更新を推進するものです。

2019年度も引き続き安全施策を計画的に推進するため、約110億円の設備投資を計画しています。

安全に対する投資額



2018年度の主な設備投資

- 高架橋柱の耐震補強
- 南海本線紀ノ川橋梁の橋脚補強
- 駅舎耐震補強(堺東駅、住吉東駅など)
- 8300系車両の新造(12両)
- 高野山ケーブルカー・巻上機更新
- 高野線列車運行管理装置(PTC)新設
- なんば駅1番線ホームドア新設
- 踏切支障報知装置や踏切集中監視システムの新設
- 変電所シリコン整流器の更新(吉見変電所、三日市変電所)
- 連続立体交差事業(堺市内、高石市内)

代替新造車両8300系

2015年度から南海線で増備を進めています。2018年度は12両新造しました。

今後高野線も含め、計画的に新造してまいります。



4代目高野山ケーブルカー

高野山ケーブルカーの車両および巻上機など、諸設備の新造工事を行い、2019年3月1日より営業運転を開始しました。



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などの今後発生が予測される大規模地震に備えて、駅舎や高架橋柱などの耐震補強を計画的に実施しています。

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、2018年度に上下線ともに工事が完了しました。

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。

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ほか、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。



避難経路図の掲出



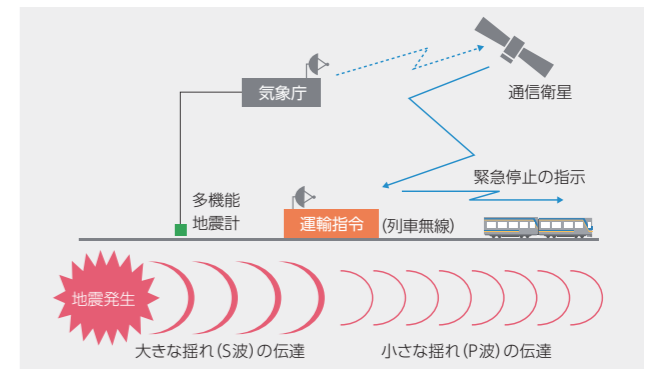
津波避難用看板



高架橋柱の耐震補強(柱に鋼材を巻き補強)



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



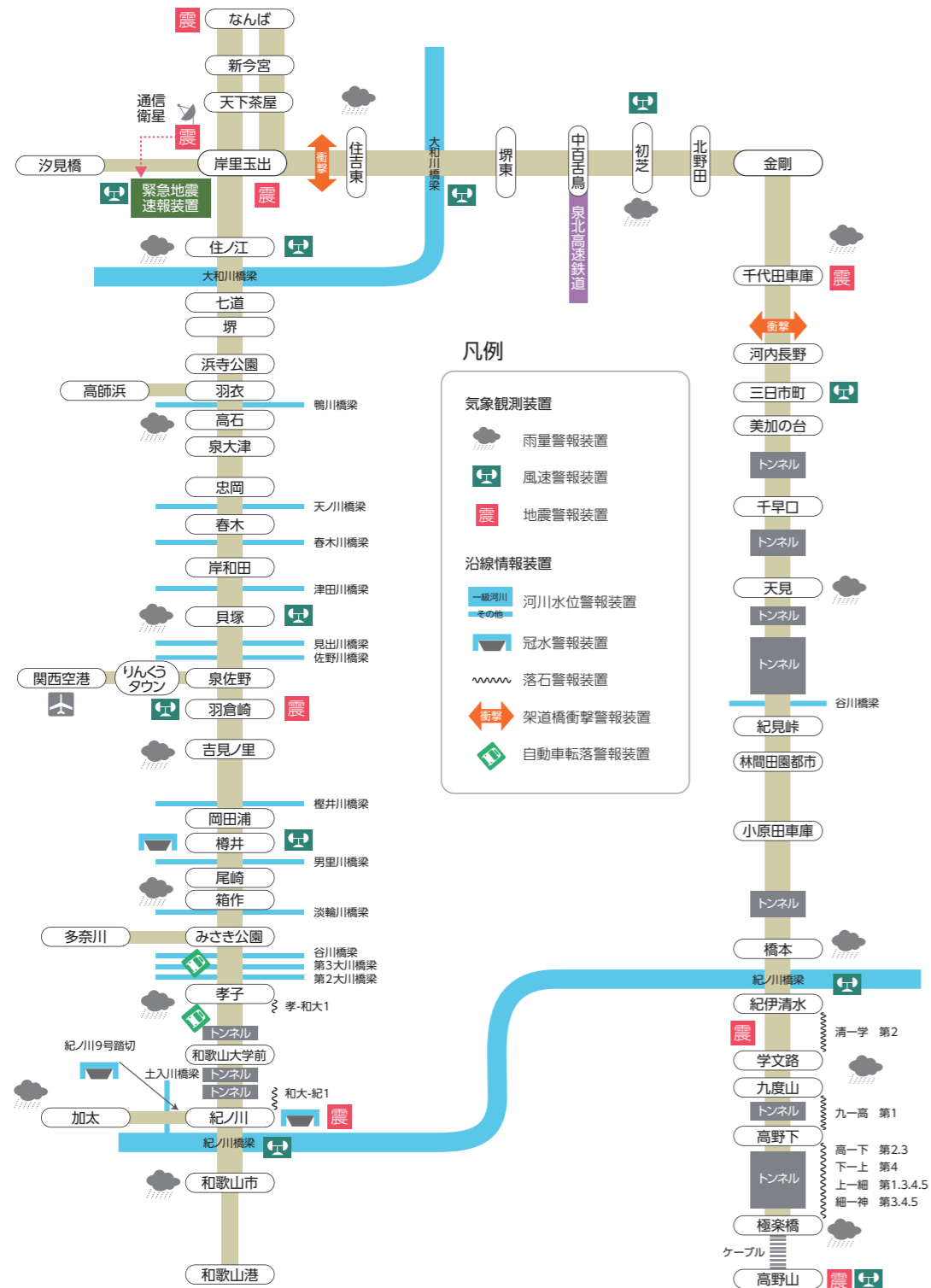
乗務員や職場に配付している津波ハザードマップ

お客様の安全を守る施策

防災情報システム

雨量、風速、地震など気象情報や河川水位など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 (2019年3月末現在)



Topics

2017年の台風被災後の橋梁の安全対策

2017年10月22日、南海本線男里川橋梁(樽井駅～尾崎駅間)において発生した、急激な洗掘現象によって生じた線路故障による列車脱線事故について、以下のとおり再発防止に取り組んでいます。

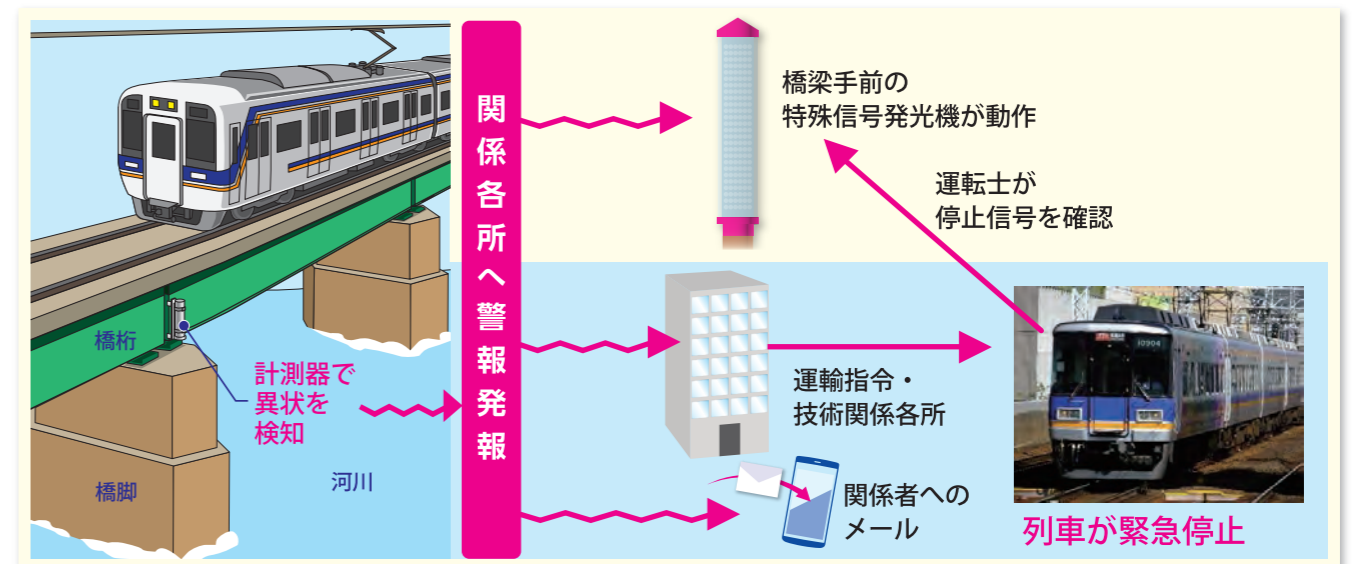
再発防止対策

- 傾斜した橋脚を撤去・新設するとともに、その他低水敷にある全橋脚の洗掘防止対策工事を実施しました。また、他の同種構造の橋梁に対し緊急点検を実施し、安全性に問題のないことを確認しましたが、今後より詳細な調査を行った上で、必要性を判断し、順次洗掘防止対策の施工を進めていきます。
- より安全に運行できるよう、河川水位に対する列車運行規制基準を見直すとともに、新たに停止警報(運転中止)を追加しました。
- 橋梁の洗掘に対する検査方法を見直し、システムを用いた河川状況や洗掘防護工の変化等の一括管理、「洗掘を受けやすい橋梁を抽出するための採点表」を用いた要注意橋梁の判定、定期的な深淺測量および衝撃振動試験を新たに実施することとしました。



- 橋脚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、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、男里川橋梁に導入しました。さらなる安全性・保守性の向上に向け、別の計測器を設置し、約1年間の実証試験を経て、列車運行の安全を確保するために最適な計測器の選定が完了しました。今後、主に長大橋梁を対象に同システムの導入を進めていきます。

異状を検知する計測器の仕組み



特集 2018年台風21号における影響と対応

2018年9月4日に近畿地方を直撃した台風21号の影響により、当社線では、一部区間の運休および南海本線尾崎駅の駅舎火災に伴う営業休止が発生し、大変ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

1. お客様の安全確保のために「計画運休の実施」

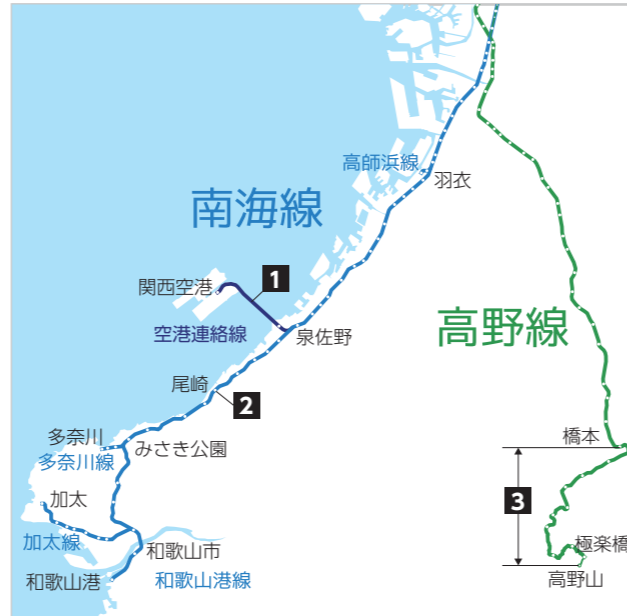
2018年台風21号接近時には、列車運行への大きな影響が想定されたため、お客様の安全確保と、帰宅困難となるお客様を減らすことを目的に、事前に運転を見合わせる「計画運休」を、当社で初めて全線にわたり実施しました。風速や雨量などが規制値に達する前から列車の運転本数を順次減らし、最終的には全線で運転を見合わせました。

また、2018年9月30日に台風24号が近畿地方に接近した際も同様に「計画運休」を実施しました。

今後も台風の勢力や進路により、「計画運休」を実施する場合がありますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

2. 被災状況と運転再開までの動き

鉄道施設の被災状況と運転再開までの動きは以下のとおりです。



1 空港連絡線 空港連絡橋 タンカー衝突による鉄道桁横ずれ

1. 被害状況

空港島取付け部に近い下り道路桁(南側)がオイルタンカーの衝突により鉄道桁側(北側)へ約4m横ずれし、これに押された鉄道桁も北側へ約50cm横ずれしたほか、鉄道の支持物や電線路も損壊しました。

また、高潮により空港島内掘割部線路も冠水しました。



下り線道路橋の横滑り(約4m)により被災した鉄道

2. 運転再開

掘割部の冠水の排出および衝突された道路桁2径間を撤去し、鉄道部の復旧を進め、試運転による安全性の確認を行ったのち、9月18日始発から運転を再開しました。



運転再開後の空港連絡橋

2 南海本線 尾崎駅 駅舎火災

1. 被害状況

飛来物によって尾崎駅構内のき電線(直流1500ボルト)が鉄柱とショートし、大電流が駅舎内の配電盤に流れたため火災に至ったと推測しています。橋上駅舎は改札内外とも全焼し、自動改札機、自動券売機などの駅務機器も焼損しました。

2. 運転再開

全列車通過扱いによる列車運行を行った後、9月11日始発から副本線(1・4番線)を休止して仮設通路による旅客扱いを再開しました。また、9月15日始発から、橋上駅舎のラッチ内通路を仮整備して上下ホーム間の移動が可能となりました。

その後復旧工事を進め、2019年3月23日から駅舎の供用を再開、同年4月6日から副本線(1・4番線)の使用を再開しました。

なお、対策として尾崎駅構内のき電線を絶縁電線化しました。



左: 火災発生後の尾崎駅駅舎の様子
右: 仮復旧した尾崎駅の様子(上: 4番線上に設置した仮設通路(スロープ)、下: ホームに設置した自動改札機)

3 高野線 橋本駅～高野山駅間 倒木による不通

1. 被害状況と運転再開

倒木が41か所で発生し、電線支持物10か所が傾斜し、多数の電線が断線しました。復旧作業後、安全確認を行い、9月20日15時54分橋本駅発の下り列車から運転を再開、鋼索線はその列車に接続する16時59分発から運転を再開しました。運転見合わせ中は、橋本駅～高野山駅間は直通バスで、高野下

以南各駅はタクシーで代行輸送を実施しました。

2. 倒木対策

高野線 橋本駅以南において、樹木医による沿線樹木の診断を行い、自然災害に備え列車の運行に支障する恐れがある樹木の伐採を順次進めています。

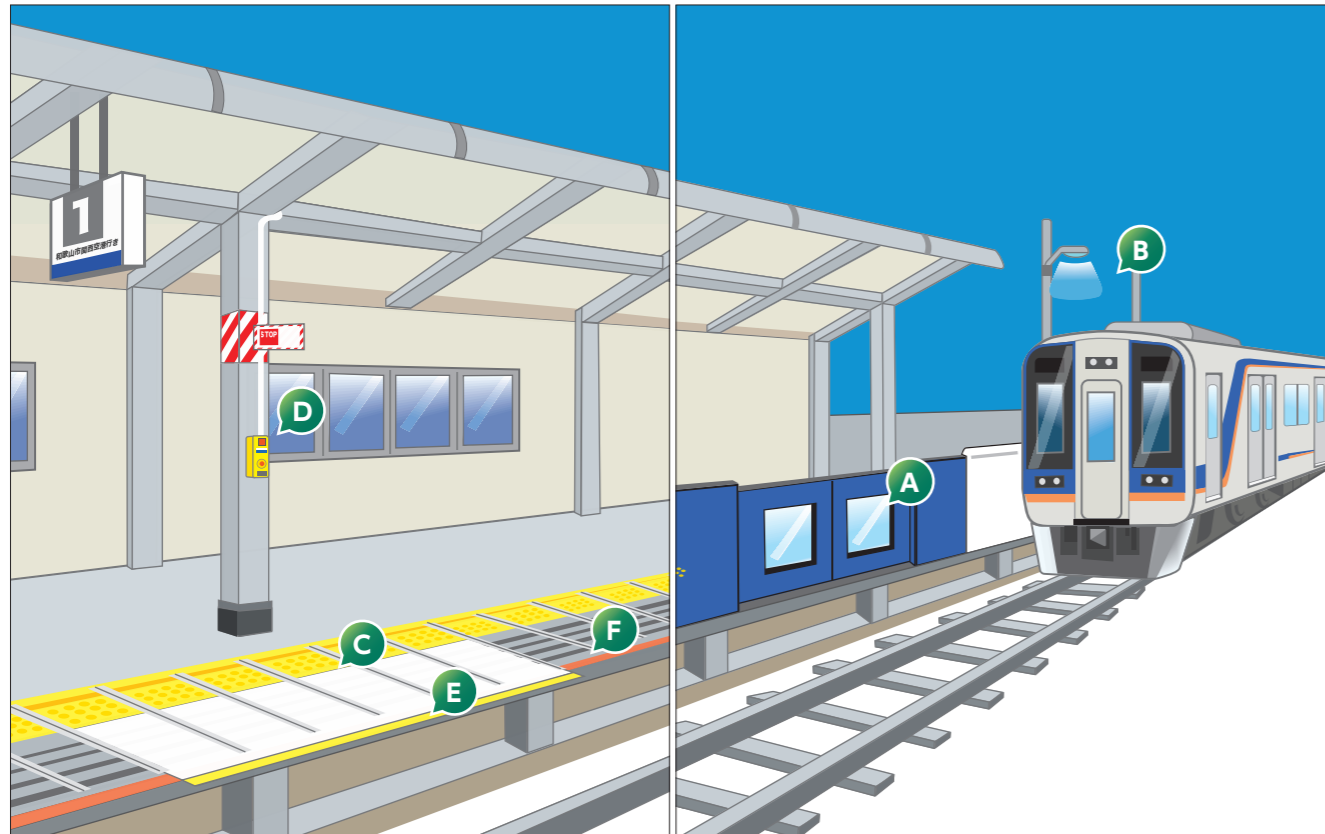


倒木による不通区間(左: 上古沢駅～紀伊細川駅間、右: 極楽橋駅～高野山駅間(鋼索線))



お客様の安全を守る施策

駅ホームの安全対策



A 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番線において2018年度に大開口ホームドアを6両分設置しました。



B 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。



C 内方線付き点状ブロック

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。2019年3月末現在、100駅のうち62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。



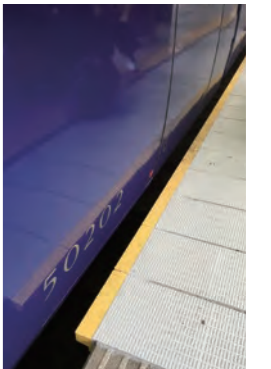
D 非常通報装置

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。



E 櫛状ゴム

車両と駅ホームの隙間を締め、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。



F 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、蛸地蔵駅で実施)。



踏切の安全対策



1 踏切閃光灯

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。



2 踏切支障報知装置

踏切に設置した非常停止ボタンを押すことで、特殊信号発光機が動作し、列車の乗務員に直ちに異常を知らせる装置です。



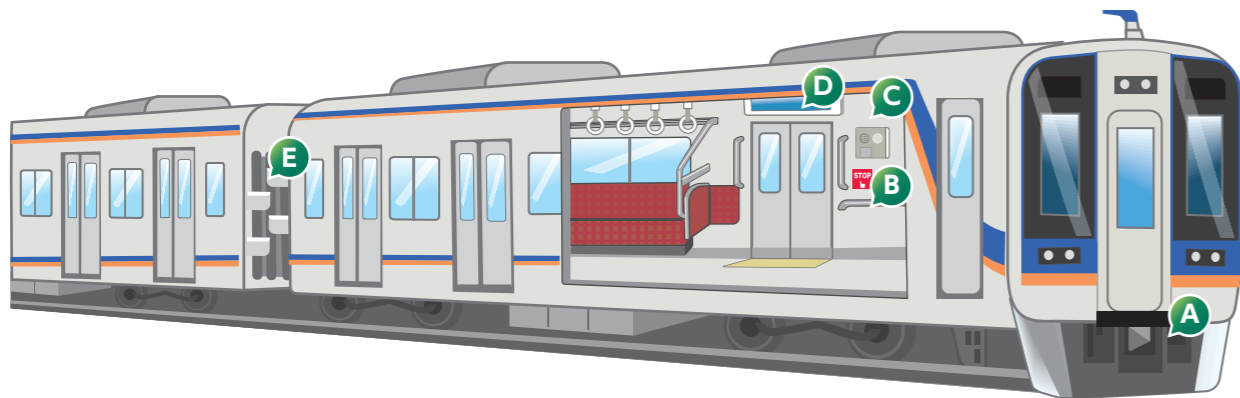
3 踏切障害物検知装置

踏切上を支障している自動車を検知すると、特殊信号発光機が自動的に動作し、列車の乗務員に直ちに異常を知らせる装置です。



お客様の安全を守る施策

車両の安全対策



A 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。



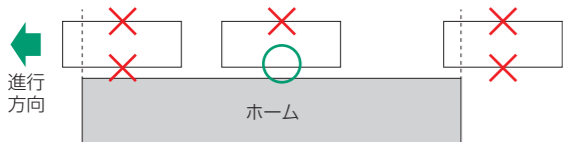
B 車椅子スペース

車椅子をご利用のお客様に安全にご乗車いただけるよう、一部車両に車椅子スペースを設けています。



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。



誤開扉防止装置(イメージ。○の場合のみ扉が開きます。)

C 非常通報装置

ボタンを押すことで乗務員に異常が発生したことを知らせる装置です。全車両に設置しています。



D 扉開閉予告灯

一部車両において、扉上部に赤色が点滅するLED式表示灯を設置しています。チャイム音とともに扉の開閉を知らせます。



E 転落防止ホコ

お客様が車両連結部分の隙間から線路へ転落することを防止するため、転落防止ホコを設置しています。



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、お客様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。



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。



高石市内連続立体交差事業(高石駅)



堺市内連続立体交差事業(浜寺公園駅)

社員とのコミュニケーション

社長巡視

社長は適時、鉄道の安全を支える現業職場を巡視し、職場の取り組み状況を把握するとともに、現業社員などと輸送の安全確保に関する意見交換を実施しています。

2018年度は各種運動期間中に現業職場を4回巡視しました。



社長巡視と現業職場からの説明

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、2018年度に3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。2018年度は現業職場を会場として計7回開催しました。



安全ミーティング

お客様の安全を守る施策

事故・災害に備えた訓練

大規模な事故や災害などの異常事態に備え、計画的に訓練を実施しています。

事故復旧総合訓練

大規模な事故や災害が発生したと想定し、負傷者の救助、お客様の避難誘導、損害箇所の復旧作業など全部門が参加する「事故復旧総合訓練」を毎年行っています。

2018年度は、大地震によって運転操作を誤った自動車が全降下の踏切道内に進入し、列車と衝突したとの想定で訓練を行いました。



車椅子のお客様を避難誘導



保線係員による復旧作業



電力係員による復旧作業



検車係員による復旧作業

橋梁上からのお客様救助訓練

橋梁上など、お客様の避難誘導が困難な場所で列車が立ち往生した場合、車内に長時間にわたりお客様を閉じ込めることを防止すべく、迅速な避難誘導方法を検証することを目的とした訓練を実施しました。



救援列車による救助



車両間渡り板を使用してお客様を避難誘導

鋼索線訓練

鋼索線において、新型ケーブルカーを使用した異常時対応訓練を実施しました。走行中に土砂崩れを認めて非常停止したとの想定の下、お客様の避難誘導や取扱いの確認を行いました。



駅間停車したケーブルカーからお客様役の係員を避難誘導

テロ対処訓練

鉄道テロの発生に備え、警察など関係機関と連携したテロ対処合同訓練を実施しています。2018年度は和歌山大学前駅、高野山駅、橋本駅でそれぞれ訓練を行いました。



高野山駅訓練風景(2018年11月)

トンネル内列車火災想定訓練

トンネル内で列車火災が発生した場合を想定し、お客様の安全確保と避難誘導を迅速・的確に行う訓練を行っています。



車両側面からお客様を避難誘導

安全教育の実施と技能の継承

鉄道輸送の安全を確保するため、社員一人ひとりの知識・技能の向上を図るべく、計画的に教育を実施しています。

駅係員・乗務員(運転士・車掌)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、現業職場では監督者と係員のマンツーマン教育など効果的な教育を行っています。

技術係員教育

技術職場においては、安全講習会や実地訓練、過去の事例分析などを行い、安全意識の醸成と技術継承に取り組んでいます。

2018年度は、特に若年者教育に注力し、技能競技会や模擬故障解決訓練を実施しました。



運転シミュレータ訓練



実車を使用した教育・訓練



若年者教育(工務部)



模擬故障解決訓練(車両部)



技能競技会(電気部 電路担当)



技能競技会(電気部 変電担当)

安全推進講演会

従業員の安全意識の高揚と事故防止への取り組み強化を目的として、毎年外部講師による安全推進講演会を開催しています。

2018年度は、株式会社フェリーさんふらわあ 常務取締役 一村 嗣郎様を講師にお招きし、フェリーにおける安全推進への取り組みについてご紹介いただきました。

鉄道業務研究発表会

各部門における優れた業務研究の成果を発表する場として、毎年鉄道業務研究発表会を開催しています。2018年度は「2017年に発生した台風21号の対応」をテーマとして各部門の成果を共有しました。

3大事故風化防止教材

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教材を制作し、社員教育などで視聴させています。



2018年度安全推進講演会



2018年度鉄道業務研究発表会

お客様の安全を守る施策

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。

改札口案内モニタ

案内情報を表示するモニタ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。

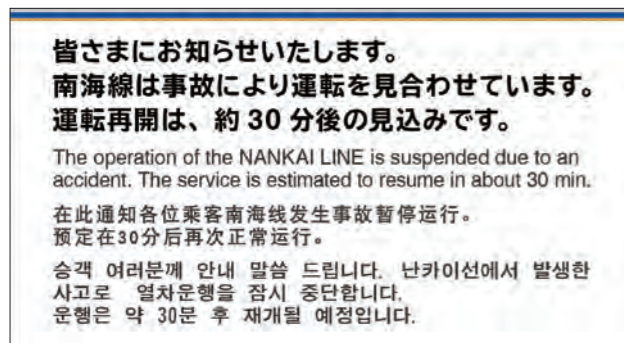
公式ウェブサイト

公式ウェブサイトにおいて列車運行情報を提供しており、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

また、当社が運営する外国人向けウェブサイト(NANKAI TRAVEL GUIDE)を更新し、災害状況や遅延状況を15言語で掲載しています。

公式Twitter

公式Twitterにおいて列車運行情報を提供しており、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)



公式ウェブサイト

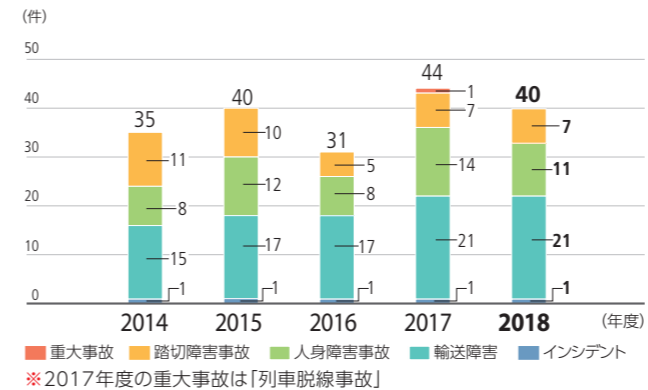


Twitterで運行状況を案内

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

5年間の事故の件数



<参考>鉄道運転事故などの分類

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などと衝突、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

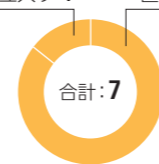
2018年度の発生状況・行政指導など

2018年度、重大事故(衝突・脱線・火災)は発生しませんでした。踏切障害事故、人身障害事故、輸送障害については、下記のとおりでした。

インシデントは1件発生し、近畿運輸局に報告しました。なお、当社への行政指導はありませんでした。

踏切障害事故

線路内立入り:1 直前横断:6



人身障害事故

ホーム上での接触:1



線路内立入り:10

輸送障害

その他:4



自然災害:12

設備・機器不良:4

線路内立入り:1

インシデント

2018年度は1件発生し、近畿運輸局に報告しました。

2000系車両の台車にき裂が発生

- 発生日時** 2019年3月19日18時頃
- 状況** 定期検査中の2000系車両の台車に、き裂が生じていることを発見しました。き裂は2台車の計2か所あり、長さはそれぞれ300mm、50mmでした。
- 原因** 車両の走行時に発生した力が台車の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。
- 対策** 同形式台車を採用している車両の同一箇所にて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。当該箇所については、定期検査時に補強を実施する予定です。



台車のき裂発生箇所

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、自動車が取り残されているのを見かけたときは、非常停止ボタンを押してください。



踏切の非常停止ボタン

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。
- 線路に転落した方など異常を発見したときは、駅ホームに設置している非常停止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など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。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。安全確認ができない場合は、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いましたら、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



駅ホームの非常停止ボタン



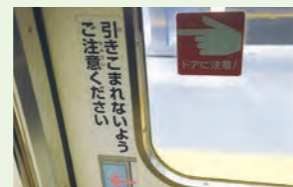
駅ホームでの注意喚起広告



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にご注意ください。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、非常停止ボタンを押すか、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お願いしました。

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番通報を行うなどの対応をとります。

安全・安心出前教室



沿線にある学校などへ訪問し、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。

鉄道学校



高石市に位置する教育施設「鉄道研修センター」において、小学生を対象とした鉄道学校を開催しています。車掌体験や転てつ器手廻し体験などを通じ、楽しみながら安全への取り組みを理解していただいています。

お客さまや沿線住民の方の声を受けて

お客さまや沿線住民の方の声にお応えし、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、高野線初芝駅～萩原天神駅間)。

駅で



2018年6月18日に発生した大阪北部地震を受け、駅構内の外壁をコンクリートブロック塀から軽量フェンスに変更し、安全性の向上を図りました。(写真は、南海本線 岡田浦駅ホーム)。

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・環境方針

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて取り組んでいきます。また、南海電鉄としては、2004年に環境方針を制定し、2017年には、ISO 14001:2015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方針を掲げ、ISO 14001:2015規格との整合性を図りながら改正しています(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下、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」を環境課題と捉え、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、自治体が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、沿線での生態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 ISO 14001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

2018年度～2020年度

◎=目標を超過して達成した ○=目標を達成した △=目標を達成しなかった

主要施策	中期環境目標	2018年度の主な施策	2018年度の実績	評価	2019年度の主な予定施策	詳細頁		
南海環境 ビジョン2030	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)	南海グループのCO ₂ 排出量を8%削減する(対2013年度)	対象会社をグループ全連結子会社56社へ拡大、CO ₂ 排出削減施策を実施し4.9%削減(対2013年度)	△	南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を10%削減(対2013年度)	50	
		(2) 再生可能エネルギー(水素エネルギー含む)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)	[YOLO BASE]他沿線施設への太陽光発電設置検討(2件)	○	① 再生可能エネルギー事業・事業化決定 ② 鉄道など事業活動への新エネルギー活用検討	-	
	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	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開催(計12回)	○	① 自治体情報・開発情報の連携 ② 沿線活性化プロジェクト・駅開発計画での協議継続、事業モデル作成	-	
	3.生物多様性の保全	(1) 沿線エリアでのピオトープ活動の拡充	年4回の多奈川ピオトープ企画運営会議の開催による新たな管理計画の決定と計画に沿った活動の実施	大阪府・岬町と「多奈川ピオトープ企画運営会議」を開催(年間4回)、中長期的な管理計画の策定と具体的活動について協議 多奈川ピオトープ保全活動実施(年間10回) 「多奈川ピオトープハイキング」開催(一般参加者233名)	○	中長期的な管理計画の策定と保全活動実施(年間10回)	53	
		(2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開	農園事業とピ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	「くらし菜園」の導入セミナー「SOFIX講演会(立命館大学と提携)」において、生物多様性の説明と当社の取り組みをPRし、菜園の付加価値向上に協力	△	貸農園受講者を対象に、農作物と生物多様性をテーマにした講義の実施	-	
	4.環境マネジメントの 深度化	(1) ISO 14001の下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 ISO 14001 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	① ISO 14001 認証の更新審査合格、認証継続 ② アンケート結果から現行システムの課題抽出、今後のシステムの方向性に関し検証実施	○	① ISO 14001 認証におけるサーベイランス審査と認証継続 ② 主体的な運営体制に必要な条件の整理、現行システムの改善推進	49	
		(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	環境法令研修において、グループ各社に対し法令順守管理マニュアル作成の説明実施	○	南海電鉄グループの環境法令順守管理体制の確立に向け、マニュアル作成の進捗に関するヒアリング実施(グループ会社20社)	49	
		(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(在籍者)	ECOニスト活動 15回実施 ECOニスト認定 223名 ECOニストアドバンス認定 37名 eco検定合格 年間36名 累計283名(在籍者)	◎	ECOニスト活動 18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 年間35名 累計312名(在籍者)	49 53 54 89 90	
	その他	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	① 南海グループ経営ビジョン2027・中期経営計画を特集したCSR報告書発行 環境省主催「環境コミュニケーション大賞」優良賞受賞(3期連続) ② 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催	○	① 統合報告書への移行を視野に入れたコーポレートレポート発行 ② 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催	48
			(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	テーマ「南海電鉄の環境への取り組み」PRポスター発行(年間4回)	○	テーマ「南海電鉄の環境への取り組み」PRポスター発行(年間4回)	-
(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 クレジット取得の検討実施 ② 現クレジットの活用実施	① 新たなクレジット取得のプロジェクト登録準備 ② 現クレジット活用実施(年間4件、2018年度総計77t-CO ₂ のカーボンオフセット実施)	○	① 新たなクレジット取得のプロジェクト登録準備 ② 現クレジットの活用実施(年間4件)	51		
(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	間伐材を活用したPR製品製作(みさき公園ベンチ)	○	間伐材を活用したPR製品製作	-		
(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	一般向けイベント開催(年間2回、台風被害により1回中止)	△	一般向けイベント開催(年間3回)	54		
(6) 環境保護団体への寄付		寄付の実施	計11の環境保全団体(基金)への寄付実施	○	環境保全団体(基金)への寄付実施	-		

泉北高速鉄道 年間環境目標

2018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を維持 (1.80kWh/km) ※2	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 (1.75kWh/km) ※2
その他エネルギー使用量の削減	原単位で対前年度 ▲1%(11.15ℓ/m ²) ※3	全社(駅、本社、流通センターなど)	原単位で対前年度 ▲1.8%(11.06ℓ/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 ▲1%(8.11ℓ/m ²) ※3		原単位で対前年度 ▲1.5%(8.07ℓ/m ²) 達成
水の使用量削減	過去最少値を維持 (73千m ³)	全社	漏水および小便器有水化による増を除き、 過去最少値を下回る(控除後70千m ³)
コピー用紙の使用量削減	過去最少値を維持 (1,136千枚)	全社で使用するコピー用紙	過去最少値を下回る (1,088千枚)

なお、環境目標達成計画と取り組み計画は、計画どおり実施しました。

2019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 (1.75kWh/km) ※2	● 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 ▲1%(10.95ℓ/m ²) ※3	● 鉄道現場事務所空調機・電気室更新
省エネ法努力目標 (過去5年間で原単位を 年平均▲1%)の達成	原単位で対前年度 ▲1%(7.99ℓ/m ²) ※3	● 東大阪トラクターミナル事務所・北大阪流通倉庫の照明器具をLEDに取替
水の使用量削減	70千m ³ ただし駅小便器有水化による増は控除	● 東大阪・北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 (1,088千枚)	● 両面コピー・裏紙利用の徹底 ● 職場内の連絡、通知文書など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などの継続実施	
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など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	企画券などの発売、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号棟の建設
	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、廃棄物処理法の重要性の理解と知識の習得、フロン法簡易点検内容の再周知と再確認

※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す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

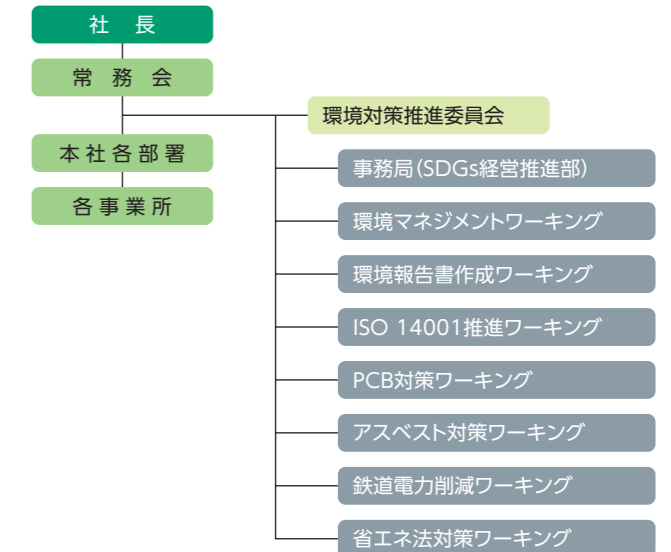
環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局をSDGs経営推進部に置いています。

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 (2019年6月21日現在)

委員長	経営政策室長
委員	専務執行役員、常務執行役員、上席執行役員、 その他委員長の指名する者
事務局	SDGs経営推進部

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3年連続で受賞しました

当社が2018年9月に発行した「CSR報告書2018」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22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年度から3年連続です。

今回の受賞では次の2つの点が評価されました。
 ①中長期的な経営の目標の策定やKPIのこれまでの実績を公開している点

②社内のコーポレートガバナンス体制や、社内の従業員などへの取り組み、さらに読み手にとってユーザーフレンドリーで各データの分かりやすさがあるところ



CSR報告書2018



表彰式の様子

一方、目標の基準に関して説明が不足している点が指摘されました。この点については、今後の報告書記載に反映します。

環境経営

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、2019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、2019年3月に4回目の認証更新を行いました。

環境教育

研修の実施

2018年12月にNTTデータ経営研究所から講師を招き、前年に引き続き「SDGs」をテーマとした環境経営研修を、課長クラスを対象に実施しました (前年は部長クラスを対象)。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。

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

環境社会検定試験 (eco検定) の奨励

社内の環境活動や環境負荷低減への意識を高める目的で「環境社会検定試験 (eco検定)」(東京商工会議所主催) の受験を奨励しています。2008年度からは、合格者に対して受験料などを補助しています。

2018年度末までの合格者数は、計283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、日常業務の中で環境意識、コスト意識を持った省コスト、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。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、2018年度は223名と「ECOニスト」が増加していきました。

さらに、「ECOニスト」に3回以上認定された社員37名 (昨年は41名) を「ECOニストアドバンス」として表彰しました。将来的には9回以上認定された「ECOニストマスター」の誕生を多く表彰できるよう、いろいろなイベントを考案中です。

地球温暖化の抑制

グループを挙げてのCO₂排出量の削減

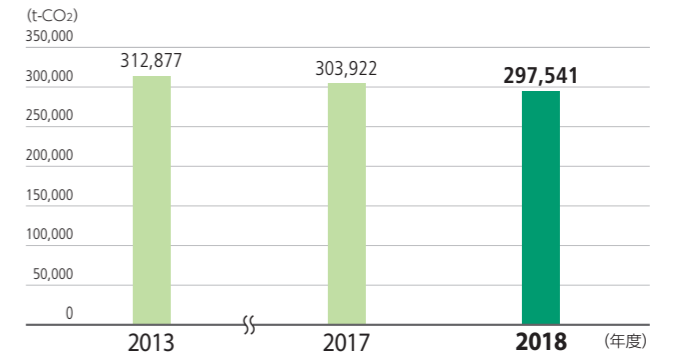
南海電鉄グループでは政府の2030年度の温室効果ガス削減目標 (2013年度比26%削減) をベースに全連結グループ56社として、CO₂排出量を2013年度比26%削減することを目標として掲げています。

結果、2018年度は297,541tで、基準年である2013年度の312,877tに対して4.9%削減となり、2017年度と比較すると2.1%削減となりました。

26%削減は非常にハードルの高い目標であり、このままでは目標達成が厳しいことから今後は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、省エネルギー車両などエネルギー効率の高い車両・設備を継続して導入する一方、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。

南海電鉄グループ56社 CO₂排出量の推移



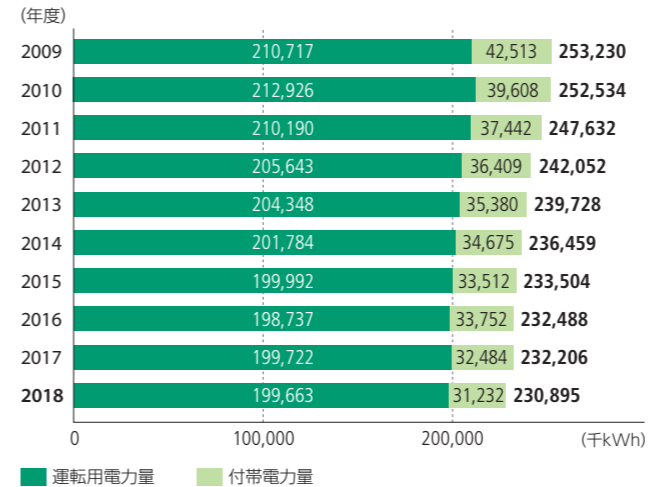
鉄道事業におけるエネルギー削減

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。

2018年度の鉄道用電力の使用量は230,895千kWhで前年度より0.6%削減されています。そのうち運転用電力量は

鉄道用電力使用量の推移



199,663千kWhで全体の86.5%を占め、残りの付帯電力量は31,232千kWhでした。

付帯電力とは信号設備、踏切設備、および駅設備 (照明、空調、昇降機など) のために使用される電力のことで、夏季・冬季の節電活動 (昇降機の一部停止や室内温度の厳守) や、駅の照明を順次LEDに切り替えるなどの省エネへの取り組みを進めています。

鉄道用電力全体では、電力効率の良い省エネルギー (VVVF制御) 車両を導入 (後述) などの効果により、2005年度をピークとして低減傾向にあり、輸送力に対するエネルギー効率を示す原単位では5年間で6.6%低減しています。



消費電力を低減した8300系車両

地球温暖化の抑制

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。

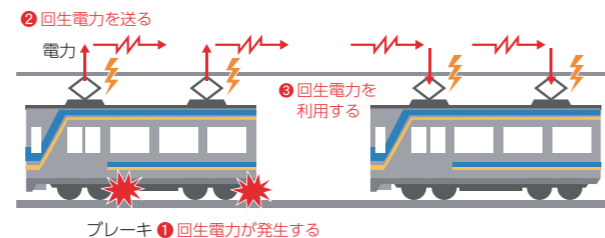
これに対して電車がブレーキをかけたときに、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキといいます。

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。

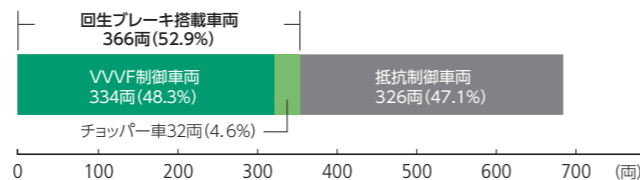
また、電車の速度を制御する際に、そのときの速度や必要とする加速力(減速力)に応じて、インバータ装置の半導体素子を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する方式をVVVF制御方式といいます。VVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約45%削減することができるといわれています。

2019年3月31日現在、鉄道線用車両692両中366両(52.9%)が電力回生ブレーキを搭載し、334両(48.3%)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(2019年3月31日現在)



上下線一括き電方式の採用と 力率改善用進相コンデンサの設置

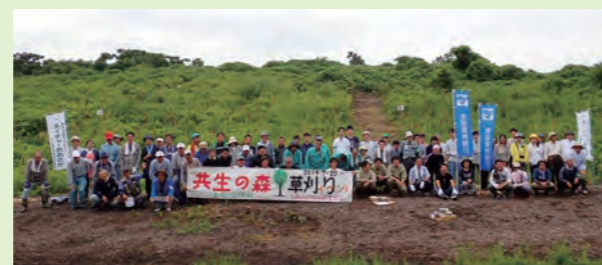
上り線と下り線のき電線を電氣的に接続することで、き電抵抗が減少し、き電線で消費されている電力損失の低減を図っています。また、回生ブレーキにより発生した回生電流が接続箇所を流れるため、上下の列車間でお互いに効率よく利用することで電力消費量の削減を図っています。さらに力率改善用進相コンデンサを設置し、通常は電気を使用する際にロスが生じますが、このロスを減らし、電力効率を改善しています。

Topics

カーボン・オフセットの取り組み

2018年11月11日、65回目となる南海コンサートを河内長野市立ラプリーホールで開催しましたが、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(889名)・出演者の交通機関の利用に伴って排出されたCO₂(5.12t)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。そのほか南海国際旅行主催の東京発高野山・熊野ツアーのカー

ボン・オフセット(18t)や大阪府主催の「共生の森づくり活動」のカーボン・オフセット(4t)などを実施しています。



堺市「共生の森」での活動

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

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。2018年度も2017年度に引き続き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。

南海電鉄グループ56社の2018年度の水使用量は1,325千m³で2017年度と比較して7.8%減少しました。

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、

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。

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。

雨水の活用

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働しています。2018年は995m³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ためる雨水貯留槽を設置し、ためた水を樹木・屋上庭園の散水や給水舗装に利用しています。

一般・産業廃棄物も水と同様に2018年度より連結56社すべてを対象として、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、2018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117.703kmになります。

また、泉北高速鉄道では全体の96%がロングレールです。最長レール延長は、中百舌鳥トンネルから光明池駅間で11kmとなっています。

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など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、沿線での生態系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。一方、堺市の南部丘陵地では2015年より「堺の森再生プロジェクト」と題し、堺市主催のイベント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。

2018年12月1日の第5回イベントで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

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. お客さま、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し、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

なんかいの森づくり推進活動

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの護摩壇山に、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、1977年頃からスギ・ヒノキを植林しています。

毎年度、「なんかいの森づくり推進活動」を実施しており、2018年度は社長を筆頭に25名が参加し、スギ・ヒノキの間伐体験などを行いました。

また、2013年3月12日には、環境省のオフセット・クレジット（J-VET）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。2019年3月31日までに1,863tを使用しています。今後はさらなるクレジットの利用を促進するため、新たなクレジットの取得を目指しプロジェクト登録の検討を進めています。



なんかいの森づくり推進活動

WEB なんかいの森
http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/nankainomori.html

環境コミュニケーション

環境イベントの開催

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。



打ち水セレモニーの様子と実施前・実施後の結果

10年目となる工作教室「エコワークショップ」は2019年8月25日に、昨年開業したなんばスカイオ7階コンベンションホールで開催しました。本年も河内長野市立林業総合センター「木根館（きんこんかん）」の協力の下、当社の所有林である「なんかいの森」の間伐材を利用したコマづくりなどを行いました。

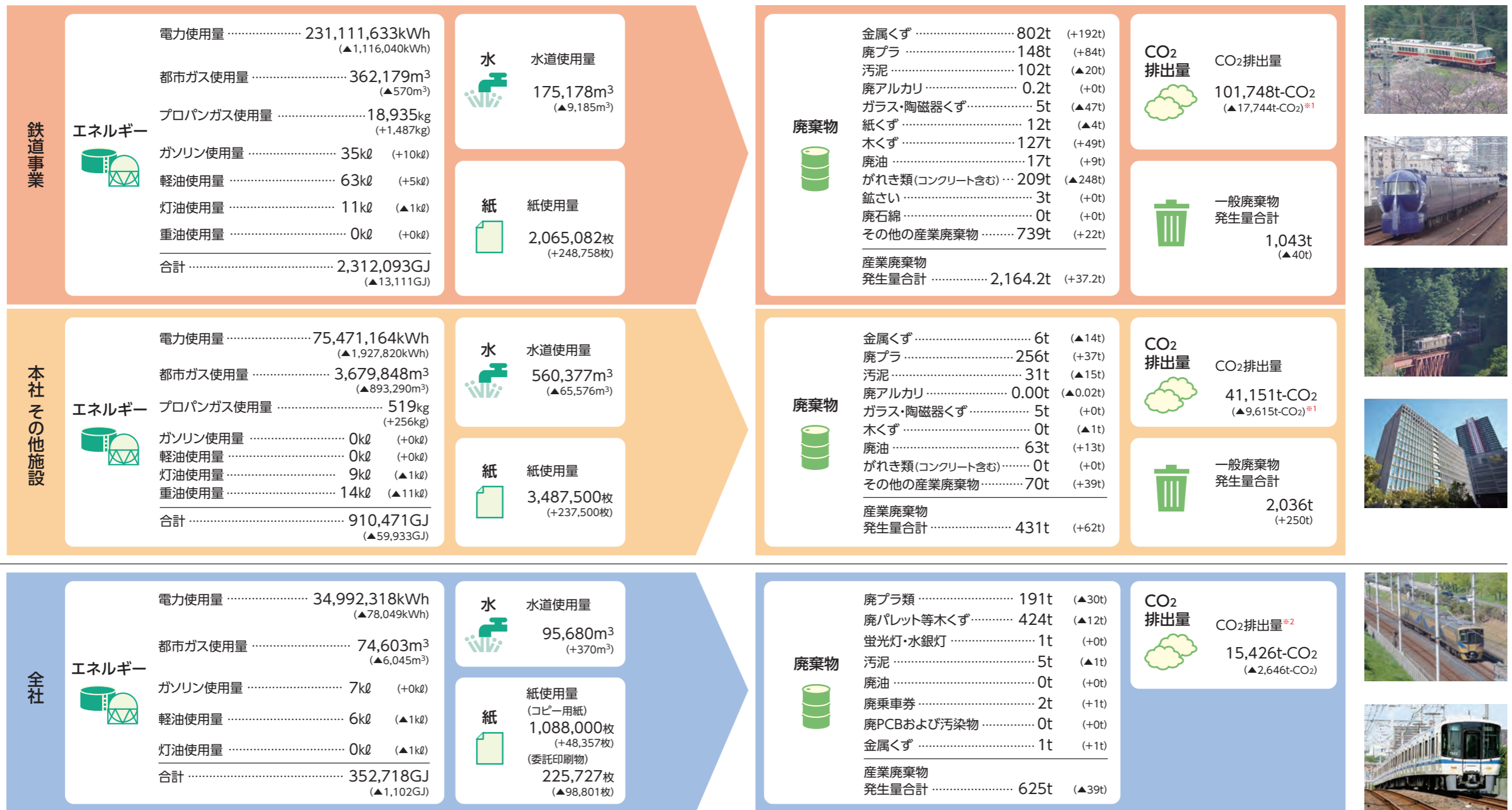


「エコワークショップ」でのコマづくりは丸太切りから

環境負荷データ

省エネ法などに従い、南海電鉄および泉北高速鉄道が2019年に国土交通省(近畿運輸局)、経済産業省(近畿経済産業局)、大阪府などに提出した内容を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下のとおりです。

INPUT OUTPUT



*1 省エネ法に従い近畿運輸局、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0.435kg-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。

()内は前年度比

環境会計

2018年度の環境会計

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。2018年度の環境会計は以下のとおりです。

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	
		2017年度	2018年度	2017年度	2018年度
事業エリア内コスト		1,130,084	1,543,166	430,466	408,042
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	55,063	155,348	161,668	182,660
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	950,155	1,092,792	242,140	184,778
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	124,866	295,026	26,658	40,604
上下流コスト	グリーン購入など	—	—	—	—
管理活動コスト	環境教育、ISO 14001関連費用	—	—	52,386	74,350
研究開発コスト	環境保全に関する研究開発	—	—	—	—
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	—	—	20,363	21,022
環境損傷対応コスト		—	—	—	—
合計		1,130,084	1,543,166	503,215	503,414

指標 (KPI)	2017年度	2018年度
1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量 (kg-CO ₂)	1.20	1.01
営業収益に対するCO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /百万円)	1.71	1.43

集計範囲は南海電鉄単体のみです。

- 集計期間は2018年4月1日～2019年3月31日です。
 - 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版、2018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「民営鉄道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、2018年度は電気の排出係数を0.435kg-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)

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、お褒めなどが蓄積されており、社員の業務端末で閲覧できるようになっています。2018年度も2,306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。

2018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	接客・接遇	810	(636)
2	ダイヤ・ダイヤ乱れ	349	(836)
3	乗車マナー	271	(210)
4	駅施設	250	(232)
5	乗車券類	204	(223)
6	車内空調	169	(184)
7	鉄道車両	100	(126)
8	ホームページ	66	(103)
9	踏切遮断時間	55	(34)
10	IC・コンパスカード	27	(43)

対象部門別

()は前年度の件数

	件数	()
1 鉄道	2,112	(2,532)
2 みさき公園	70	(76)
3 グループ会社	64	(70)

顧客満足度およびコーポレート・ブランド調査を実施

2018年度は前年度に引き続き、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顧客満足度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した。さらに前年度からは、当社のブランド価値向上に向け、コーポレート・ブランド調査も併せて実施しています。

これらの調査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、今後のサービス向上やブランドイメージ向上に活用していきたいと考えています。

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。

お客さまとの関わり

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、多機能トイレの充実、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。



【極楽橋駅】トイレ外観



【加太駅】トイレ外観



【極楽橋駅】男性トイレ



【新今宮駅】女性トイレ



【岸和田駅】女性トイレ



【りんくうタウン駅】多機能トイレ

駅舎やホームの美装化、バリアフリー化の推進

駅舎やホームの美装化、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。



【なんば駅】西側外壁美装化



【高野山駅】鋼索線(高野山ケーブルカー)の乗降口をフラット化



【井原里駅】ホーム・改札口間のスロープ改修

安心・快適にご利用いただける車内環境

車両の新造・改良を行い、より安心・快適にご利用いただけるよう努めています。



新造の鋼索線(高野山ケーブルカー)の車内案内表示器では、こうや花鉄道の沿線を紹介



大きな荷物やベビーカーを置くなどさまざまな用途でお使いいただけるスペース(8300系一部)

「おもてなしの心」を持った社員の育成

CS向上研修の実施

鉄道部門の従業員にお客さま対応力を向上させるさまざまな研修を実施しています。2018年度からは駅係員を対象に、駅で必要な接客・接遇の基本スキル向上に加え、ロールプレイでのお客さま対応や、異常時のご案内放送などを実践形式で学んでいます。そのほか、訪日外国人のお客さまへの対応能力を向上させる研修も継続的に実施しています。

また、鉄道の技術部門の係員や、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。



駅係員研修

お客さまへの情報発信

さまざまなチャネルの活用

お客さまの声や顧客満足度調査などの結果を踏まえ、2018年度より当社のお客さま満足向上および安全・安心への取り組みについて積極的に情報発信しています。ホームページやSNS、ポスターにて各種施策や関係社員の取り組み姿勢を掲載することで、お客さまにより安心・快適にご利用いただけるよう努めています。



駅や車内においてポスターを掲出

「サービス介助士」資格取得を推進

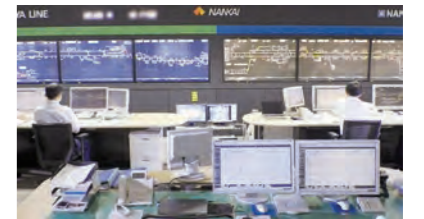
当社では、2005年から駅・列車区の助役を対象に「サービス介助士」の資格取得推進を図り、2019年8月現在、約230名の社員が資格を取得しています。また2018年度に、鉄道部門の本社管理職や駅長などの職場長もサービス介助基礎検定講座を受講し、介助に必要なスキルを身に付けるとともに、「サービス介助士」の資格を取得した駅・列車区の助役が、駅係員・乗務員に対し、介助に関する知識・技術および「心のバリアフリー」を業務教育やOJTを通じて浸透させました。すべてのお客さまに「安全・安心」に当社をご利用いただけるよう、一丸となってサービス向上に取り組んでいます。



「サービス介助士」実技教習



南海電鉄公式 Facebookにて定期的に情報を発信



安全・安心な鉄道運行を守るための取り組みを紹介する動画「私たちが築く『安全』」をホームページや駅のディスプレイで公開

Topics

南海ブランド向上の取り組み

当社グループでは「南海グループ経営ビジョン2027」を策定し、本ビジョンで「10年後のありたい姿」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」を掲げています。

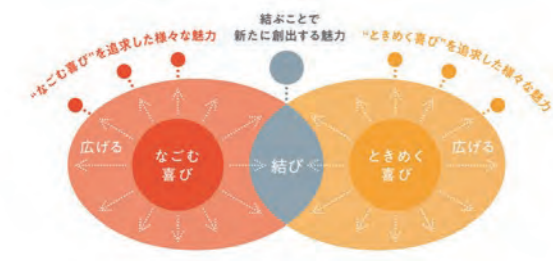
「選ばれる」ためには、基盤となる安全・安心の徹底、

コンプライアンスの徹底、お客さま目線での商品・サービスの品質向上などに加えて、「南海ブランド」の向上が重要です。「選ばれる沿線、選ばれる企業グループ」の実現に向け、「南海ブランド」の確立に取り組めます。

‘なんかいいね’があふれてる

従業員一人ひとりの行動や発言が「南海ブランド」を形成しています。そこで、グループ全従業員のベクトルを合わせ、「目指す南海ブランド(南海らしさ)」を従業員が日ごろから意識して取り組むために、ブランドスローガン「なんかいいね’があふれてる」を策定しました。

‘なんかいいね’があふれてる



ブランドスローガンに込めた思い

心がなごむときに感じる‘なんかいいね’。
心がときめくときに感じる‘なんかいいね’。
なごみ、ときめきを融合することで生まれる、
新たな‘なんかいいね’。

‘なんかいいね’が、沿線に満ちている。

次から次へと生まれてくる。

私たち南海グループが目指すのは、

‘なんかいいね’が沿線に満ちあふれること。

そうした南海らしさをいつも意識し、日々の業務の中で、お客さまに「なごむ喜び」や「ときめく喜び」を感じていただくために何をすればよいかを考え実行し、お客さまにあふれるほどの‘なんかいいね’をお届けしましょう。

インナーコミュニケーション

従業員がブランド向上に取り組む意義や必要性を理解し、「自分事」として捉えられるよう、2019年8月よりブランドのインナーコミュニケーション活動をスタートしました。

ブランド向上のスタートに当たって、従業員一人ひとりが思いを持って取り組むことが重要であるとの思いから、

従業員が登場する社内用ポスターを掲出しました。

また、ブランドスローガンに込められた意味や、従業員が業務でどのようなことを実践すべきかを解説した「南海ブランドブック」をグループ全従業員に配布し、このブックを活用して研修や職場ワーキングを順次行っています。



社内用ポスター



南海ブランドブック

担当役員より

ブランド向上の取り組みを進め、南海グループの企業価値の向上に努めます

上席執行役員
佃 吉朗



「南海グループ経営ビジョン2027」において、「選ばれる沿線、選ばれる企業グループになる」を掲げています。選ばれるためには「南海ブランド」の確立が欠かせません。そこで今般、ブランドスローガン「なんかいいね’があふれてる」を策定しました。この合言葉の下、全社一丸となって南海ブランドの向上に努めます。

南海ブランドの向上とは、顧客価値、従業員価値、株主価値などステークホルダーにとっての価値を同時に

高めていくことであり、沿線に魅力があふれていることが、お客さまの利益・満足、すなわち顧客価値につながります。南海グループ全体として、各事業で沿線価値向上の具体的な施策を進めており、ブランド戦略室では、沿線の魅力発掘、発信など交流人口を増やすプロモーション活動などを行っています。同時にブランド向上の取り組みを全社的な動きにするインナーコミュニケーションに注力しています。グループ全員がブランド向上に取り組む目的や考え方に共感し、日常的な具体的な行動につなげることができるよう、社内への情報発信や教育・研修などの啓発活動を行っています。また、ブランド向上の基盤として、会社や沿線に愛着・誇りを持てる風通しの良い組織風土をつくる「なごみときめき活動」を推進し、従業員価値の向上に努めています。

これらを通し、ステークホルダーの皆さんに「南海は安心できる、信頼できる、南海がいい」と思ってもらえるよう、チャレンジを続けてまいります。

インバウンドの取り組み

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、鉄道サービスをご利用いただくため、川上(発地側)での需要囲い込みを図っています。主な施策として東アジアや東南アジアで開催される旅行博覧会出展や商談会に参加するほか、海外の旅行代理店を通じて企画乗車券の販売を実施しています。

2018年12月には、従来のバウチャー方式からチケットの電子化(Eチケット)を開始し、お客さまはQRコードにより、ラピート乗車券と引き換えが可能となり、電子化によるオンライン旅行社との販売網も急速に拡大しています。

関西観光本部・大阪観光局などとも連携し、関西や大阪、当社沿線の観光資源への誘客促進を図るため、海外のインフルエンサーを招聘して、沿線へのファミトリップなども実施しています。

さらに、2018年度は関西の鉄道と共同で、各沿線の観光資源の魅力を一體的にPRするVJ事業(ビジット・ジャパン地方連携事業)にも参画し、シンガポールやオーストラリアの旅行博覧会にも出展しました。同じ空港アクセスを担う京成電鉄とは、2016年のインバウンド相互連携を皮切りに、2017年には香港の旅行博覧会で共同ブースによる「成田・関空、京成・南海」のプロモーションも行いました。今後もさらなる連携を図っていきます。



海外の旅行博覧会の様子

地域社会との関わり



イベントの開催

当社では、沿線の皆さまとさまざまな協働イベントを開催しています。

例えば、沿線地域の文化振興を目的として、大阪フィルハーモニー交響楽団による「南海コンサート」を開催しています。スポーツ分野では、V.LEAGUE DIVISION1所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会の開催などを実施しています。「鉄道の日」記念行事も開催しており、2018年



参詣道を手作業で整備

10月27日に千代田工場で「南海電車まつり2018」を開催しました。

また、南海沿線には豊かな自然や史跡、街道などがあることから、それらをめぐるハイキングコースを設定し、ハイキングマップも随時更新して、多数のお客さまにお楽しみいただいております。

このほか、CSR活動の一環として、「道普請^{みちぶしん}」などの保全活動も実施しています。



バレーボール大会の開催

「リノベーションまちづくり」の取り組み

当社と和歌山市は、リノベーションによるまちづくりを通して、観光、産業、地域の振興などの各分野において相互に協力し合い、加太線沿線および和歌山市駅周辺エリアの魅力創出・発信に積極的に取り組んでいくため、2018年10月3日、「リノベーションまちづくり」に関する連携協定を締結しました。

また、当社では和歌山市における取り組みとして、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」を進めています。2019年3月31日には、「めでたいでんしゃ なな」が観光列車3編成目として運行を開始しました。運行開始初日には、和歌山市駅と加太駅で「運行開始お祝いセレモニー」も開催しました。



めでたいでんしゃ なな

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・発展を続けていく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「一人ひとりが意欲を高め挑戦する風土づくり」を掲げ、具体的には「成果創出に向け挑戦する人材の育成」・「エンゲージメント(思い入れ・貢献意欲)が高い職場づくりの推進」・「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。

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。

南海電鉄グループ主要16社*の採用数

(名)

年度	2014	2015	2016	2017	2018
採用数	404	445	491	450	422
新卒	126	129	145	157	144
中途	278	316	346	293	278
うち女性	55	56	73	66	67
女性採用率	13.6%	12.6%	14.9%	14.7%	15.9%

*16社: 南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、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)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)

南海電気鉄道(株)の平均雇用年数(単体)

(年)

性別	男性					女性				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
南海電気鉄道(株)	19.7	20.3	21.0	21.1	21.9	8.7	9.1	10.0	10.0	9.6

*データは各年4月1日現在のもの

従業員との関わり

休暇取得の促進

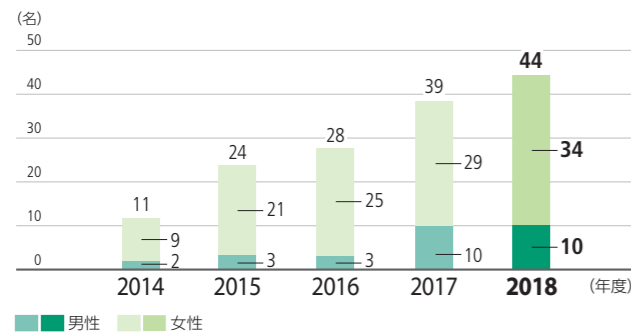
計画年休制度の導入などにより年次有給休暇の取得率向上を図っています。南海電鉄の2018年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は90.7%であり、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(51.1%)と比較し高い水準にあります。

また、育児休職制度や介護休職・休暇制度などを整備しています。出産した社員のうち育児休職を取得した者の割合は、6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。2018年度は当社グループ主要16社で44人の社員が育児休職を取得しました。

年次有給休暇取得率(南海電鉄単体)

年度	2014	2015	2016	2017	2018
休暇取得率	94.2%	91.5%	93.3%	91.0%	90.7%

育児休職取得者数(男女別)(グループ主要16社)



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、性別および障がいなど、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下、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など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・ヒヤリハットなど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など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、中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)」を導入するなど、計画的かつ継続的な推進に努めています。

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。

グループ主要16社*の社員数、女性社員数、管理職数、女性管理職数(名)

年度	2014	2015	2016	2017	2018
社員数	6,077	6,034	6,147	6,269	6,293
女性社員数	441	435	483	494	510
管理職数	519	520	545	561	555
女性管理職数	8	9	10	12	13

*16社: 南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、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)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)

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います。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46名の障がい者を雇用しています。南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ8社を含めた障がい者雇用率は2019年6月現在2.37%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などに従事しており、日々の情報交換やレクリエーションイベントの実施などによって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。

高齢者の雇用促進

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います。2019年3月31日現在36名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など、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。

従業員との関わり

担当役員より

組織内の多様性を尊重し、
ダイバーシティの推進に
努めています



常務執行役員
芦辺 直人

当社では、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必要不可欠であるという考えの下、ダイバーシティを推進しています。

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、以降、大卒採用の女性比率3割以上という目標を継続して達成しています。また、2019年は2名の

部長登用を実施したほか、鉄道現業では監督職登用を継続的に行うなど、女性社員の活躍推進に努めています。このほか、より働きやすい職場づくりを目指して、2019年4月より育児短時間勤務制度を大幅に拡充しました。

また、当社では海外からのお客さまの受け入れ態勢強化の一環として、各種言語に精通した外国籍社員を採用しています。

障がい者雇用についても、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において46名を雇用するなど拡充を続けており、当社および関係会社特例認定を取得したグループ7社を含めた雇用率は法定の2.2%を超えています。

今後もあらゆる角度からダイバーシティの推進に努めていきます。

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

企業統治の体制の概要および当該体制を採用する理由

取締役会の監督機能の強化を図るため、取締役会の主な役割を、経営方針等の意思決定と業務執行の監督とする一方、業務執行の機動性向上を図るため、執行役員を業務執行の責任者と位置付けることにより、業務執行機能と監督機能を明確に分化しています。

安全輸送の確保を社会的使命とする当社の事業特性上、鉄道事業および運輸安全マネジメントに精通した社内出身の取締役を相応数選任する必要があるものと考えています。一方、全取締役の3分の1を社外取締役とするほか、それぞれ構成員の過半数を社外取締役が占める指名委員会および

報酬委員会を設置することにより、指名・報酬をはじめとする経営の重要事項についての決定プロセスの客観性および透明性を確保しています。

また、内部監査部門は、監査役会に対して監査状況の報告を行うこととしており、同報告は社外取締役も聴取することとしているほか、監査役会は、内部統制システムの構築および運用について最終の責任を負う代表取締役との間で定期的に意見交換を行うなど、監査役会による経営の監督機能強化に努めています。

業務執行

取締役会

取締役9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(議長:代表取締役社長、事務局:総務部)は、原則月1回開催し、経営の基本方針および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います。

常務会

取締役会の設定する経営の基本方針に基づき、重要な業務執行について社長が決定するための審議機関として、役付執行役員※を構成員とする常務会(主宰者:社長、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います。

※ 執行役員のうち上席執行役員以上の者

指名委員会

代表取締役兼CEOおよび社外取締役を構成員とする指名委員会(委員長:社外取締役)を設置し、指名プロセスの客観性・透明性・公正性を確保します。次の事項に関しては、取締役会に先立ち、その内容について本委員会でも審議します。

- 取締役候補者の決定、代表取締役の選定および執行役員の選任
- 取締役、執行役員の解任および代表取締役の解職または不再任の可否
- 取締役会において決定された経営責任者のあり方および選定方針に基づく経営責任者の後継者計画の具体的な運用状況

体制

報酬委員会

代表取締役兼CEOおよび社外取締役を構成員とする報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置し、報酬決定プロセスの客観性・透明性・公正性を確保します。

個々の取締役報酬および役員執行役員報酬の決定に関し

ては、取締役会の決議をもって、代表取締役社長に一任されていますが、その決定に当たっては本委員会の承認を経なければならないこととしています。

また、役員報酬制度の改定に関しては、取締役会に先立ち、その内容について本委員会で審議します。

監査役監査

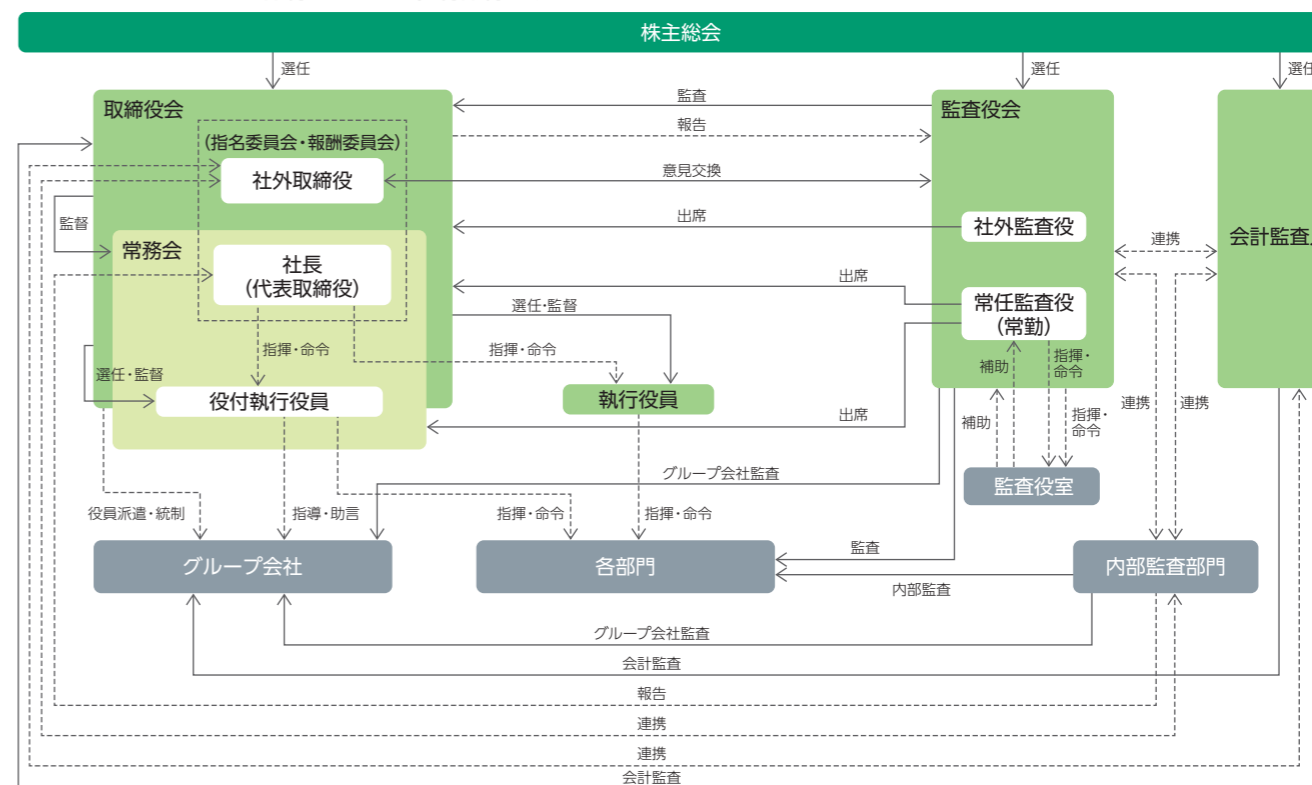
監査役5名で構成される監査役会(議長:常任監査役(常勤)、事務局:監査役室)は、原則月1回開催し、業務執行の監査を行っています。

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、執行役員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います。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など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など重要な文書の回付を受けています。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います。

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います。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います。

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 (2019年6月21日現在)



担当役員より

持続的な成長と企業価値向上を果たしていくため
当社グループに適したガバナンスの強化に
継続して取り組みます

常務執行役員

芦辺 直人

当社グループは現在、「南海グループ経営ビジョン2027」およびこれに基づく中期経営計画「共創136計画」を推進しています。2015年にコーポレートガバナンス・コードが導入されて以降、当社においてもガバナンス強化について検討を重ねてきましたが、ビジョンに基づく経営計画の諸施策をスピード感を持って着実に実施するには、

一層のガバナンス強化が不可欠です。

こうした考えの下、ガバナンス体制を見直し、2019年5月に取締役会において「取締役任期の短縮」「取締役会の構成および執行役員制度の見直し」「役員報酬制度の見直し」「業務組織の一部改正および役員の異動」「当社株式の大量買付行為に関する対応策(買収防衛策)の非更新(廃止)」を決定しました。

ガバナンスの強化に向けた取り組みにゴールはありません。今後もガバナンスについて不断の機能強化とその検証を行いながら、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に向けて取り組んでいきます。

担当役員より

情報共有や相互連携を重視して監査機能の
実効性向上に取り組んでいます



常任監査役
勝山 正章



常任監査役
岩井 啓一

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。そこで、常任監査役は、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

や更新などによって情報収集力を高め、監査役会などの場で社外監査役に対して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、社内の視点では気付きにくい有益な指摘・提言をいただいています。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当社グループ施設の合同視察などを実施し、グループ全体の状況を連携して把握するように努めています。

また、内部監査部門や会計監査人との連携を図るべく、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。

今後も経営状況の推移と当社グループを取り巻く経営環境の変化を把握しながら、能動的・積極的に意見を表明するように努めていきます。

体制

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活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の効率性と透明性の向上に資する機能を担っていただいています。

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

独立性に関する基準または方針および選任状況に関する当社の考え方

社外取締役およ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および東京証券取引所が独立役員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または監査する上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します。

これに基づき、当社は、独立性を有する社外取締役およ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います。

サポート体制

取締役会の事務局は総務部が担っており、社外取締役または社外監査役による監督または監査を実効性あるものとするため、社外取締役およ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、議案およびその内容について、担当役員など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、議案および報告事項の要旨を説明することとしています。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います。このほか、取締役会を欠席した社外役員に対しては、審議内容および報告事項資料ならびに審議通知書の送付を行っています。

監査役会の事務局は監査役室が担っており、監査役会開催日時との連絡、議題の事前通知などを行うとともに、必要に応じて、各事業所の実地監査の補助を行っています。

また、常務会で付議された内容や、その他決裁書類などから得た情報のうち、監査を行う上で有益な情報を、常任監査役から社外監査役に対し適宜説明および報告を行っています。

社外取締役・社外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(2018年度)	
社外取締役	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(独立役員)として選任(指定)しています。	取締役会	11 / 12回
	常陰 均	○	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)しています。	取締役会	(新任)
	肥塚 見春	○	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)しています。	取締役会	(新任)
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)しています。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います。	取締役会	11 / 12回
	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)しています。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います。	監査役会	11 / 13回
				取締役会	12 / 12回
	糺庭 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)しています。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います。	監査役会	13 / 13回
取締役会				12 / 12回	

社外取締役より

南海グループの企業価値向上の一助を担えるよう全力を尽くします



社外取締役
肥塚 見春

このたび、新たに南海電鉄の社外取締役に就任しました肥塚見春です。

当社は、重要な社会インフラである鉄道を中心に、お客さまの生活や暮らしを創造し、サポートする事業を展開しています。現在、2031年のなにわ筋線開業を見据え、新たな成長と変革に挑戦する重要な時期を迎えています。少子高齢化の進展や、インバウンドの到来など、都市やまちの様子は激変しています。当社が創造する

まちづくりやインフラ事業に求められる機能や価値も高度化、多様化しています。企業が社会において担うべき役割は時代の変化に常に敏感に対応することが重要です。そのためにも、お客さまの声に応え続ける経営努力が必要であると思います。

今までの視点ややり方に捉われることなく、異なる経験・価値観から生まれる着眼点や発想を尊重するダイバーシティの推進が不可欠です。当社の取締役会の多様性の向上は、グループの成長に欠かせないものとなると考えています。このたび取締役会の構成の見直しなど、さまざまな体制変更を行ったことは、ガバナンス強化に対する高い意識を明確に示したものです。そのような変化を踏まえ、私自身、小売業の経営に携わった経験・知見を生かして、当社グループの持続的な企業価値向上の一助を担えるよう全力を尽くしていきます。

体制

役員報酬制度の見直し

当社は、経営の監督と執行をより明確に分化することを目的に、取締役会の構成および執行役員制度の見直しを行うのに合わせて、2019年5月14日開催の取締役会において、役員報酬制度の見直しについて決議し、同年6月21日開催の第102期定時株主総会（以下、「本総会」といいます。）において、取締役の報酬額改定および取締役に對する株式報酬制度の導入について決議しました。役員報酬制度の見直しについては、2019年4月26日開催の指名・報酬会議（現 報酬委員会）における承認を経ています。

役員の報酬等の額またはその算定方法の決定に関する方針の内容および決定方法

新報酬制度では、役員報酬（監査役報酬を除く）を「監督給」と「執行給」に区分します。「監督給」は、取締役に對して、固定

かつ一律同額を金銭で支給します。「執行給」は、基本報酬、賞与および株式報酬で構成し、役付執行役員に對して支給します。報酬の構成割合については、業績向上へのインセンティブを高めること、株主価値や株価を意識した経営の浸透を図ることを勘案して、基本報酬60：賞与25：株式報酬15としています。詳細は、下表のとおりです。

なお、個々の取締役報酬および役付執行役員報酬の決定に関しては、取締役会の決議をもって、代表取締役社長に一任されていますが、その決定に当たっては報酬委員会の承認を経なければならないこととしています。また、役員報酬制度の改定に関しては、取締役会に先立ち、その内容について本委員会で審議します。監査役報酬につきましては、金銭による固定報酬のみであり、監査役の協議により決定しています。

報酬の構成割合

基本報酬 (60/100)	● 役割・責任に応じた固定額を、金銭で支給	
賞与 (25/100)	会社業績 (70/100)	● 当該事業年度の「会社業績」と「個人業績」に基づき算定した額を、当該事業年度に係る定時株主総会終了後に一括して金銭で支給 ● 会社業績部分と個人業績部分の比率は、70：30 ● 社長は会社業績のみで算定
		● 条件指標があらかじめ定める水準をクリアした場合に、目標指標の達成状況に応じて算定し、支給
	条件指標	● 事業年度ごとに一定水準の利益が確保され、株主の皆さまに安定的な配当が行えることを支給の条件として考え、親会社株主に帰属する当期純利益を条件指標とする ● 当該事業年度の親会社株主に帰属する当期純利益が、過去5年間における最高値および最低値を除いた平均値の70%を下回った場合は支給しない
目標指標	● 「南海グループ経営ビジョン2027」および中期経営計画「共創136計画」の達成に向けたインセンティブを高めるため、同ビジョンおよび同計画の数値目標である連結営業利益を目標指標とする ● 期初に策定する予算に対する達成率について、80%から120%の間で直線的（比例的）に支給率に反映させることとし、標準額を100%とした場合、支給額は50%から150%の間で変動 ● 達成率が80%を下回った場合は支給しない	
個人業績 (30/100)	● 毎年度作成する「事業計画書」に掲げる目標の総合達成度を社長が4段階で評価し、その評価に基づき支給率を決定 ● 標準額を100%とした場合、支給額は0%から130%の間で変動	
株式報酬 (15/100)	● 当社が金銭を拠出することにより設定する信託が、当社の自己株式の処分による方法または取引所市場（立会外取引を含む）から取得する方法により当社株式を取得し、当社が各対象役員に付与するポイントの数に相当する数の当社株式を本信託を通じて各対象役員に對して交付	

株式報酬制度の概要

本制度の対象者	取締役（社外取締役および委任型執行役員を除きます）
対象期間	本総会終結の時から本総会終結後3年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで
上記の対象期間において、対象者に交付するために必要な当社株式の取得資金として当社が拠出する金銭の上限	合計金1億80百万円
当社株式の取得方法	自己株式の処分による方法または取引所市場（立会外取引を含む）から取得する方法
ポイント付与基準	役位などに応じたポイントを付与（1ポイントは当該株式1株）
上記に記載の対象者に対する当社株式の交付時期	原則として退任時

※ 取締役会の決定により、対象期間は5年以内の期間を都度定めて延長することがあります。

役員の報酬等に関する株主総会の決議年月日および当該決議の内容

取締役の報酬額については、本総会において、限度額を年額5億14百万円（うち社外取締役50百万円。使用人分

給与は含みません。）に改定しました。なお、株式報酬は別枠で導入しています。監査役の報酬額については、1997年6月27日開催の第80期定時株主総会において、限度額を月額7百万円（当時の対象員数4名）に改定しています。

当社株式の大量買付行為に関する対応策（買収防衛策）の非更新（廃止）

当社は、2019年5月14日開催の取締役会において、当社株式の大量買付行為に関する対応策（買収防衛策）（以下「本プラン」といいます。）の有効期間が満了を迎える同年

6月21日開催の第102期定時株主総会終結の時をもって、本プランを継続せず廃止する旨を決議しました。

役員トレーニング

取締役および監査役に對し、その役割・責務を果たすために必要なトレーニングを、下表のとおり実施しています。

役員トレーニングの内容

全役員	適宜、外部研修などの受講を促し、必要な費用については会社で負担します。
社 内	—
	新 任
社 外	当社グループ施設の見学会などを実施します。
	新 任

体制

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などをもとに、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います。

2018年度は、当社取締役会は概ね良好に運営され、前年度の分析・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・評価しています。その一方で、中期経営計画などのPDCAサイクルの徹底や、案件に応じた審議時間の確保、理解促進のための多様な説明ツールの活用など、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きます。

内部統制システム

当社および当社子会社の取締役など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」の策定や研修などを通じて、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いるほか、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」を設置しています。

また、「コンプライアンス委員会」を設置し、コンプライアンス経営推進に向けた諸施策を審議するとともに、万一、重大なコンプライアンス違反が発生した場合には、同委員会において、その是正や再発防止策についての提言を行っています。

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・改善を図っています。

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および執行役員の職務の執行に係る文書は、

「文書規程」などの社内規則に従い、適切に作成の上、保存・管理を行っています。また、「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います。

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ならびに旅客・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または発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理などを定めるとともに、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」を定めています。

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います。

鉄道事業においては、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」を設置しています。今後、なお一層、安全管理マネジメントの推進に努めていきます。

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、対応部門また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

整備などを行っています。

当社および当社子会社の取締役など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ならびに各職位に配置された者の責任・権限・義務などが明確に定められています。

また、執行役員制度を導入し、執行役員を業務執行の責任者と位置付け、業務執行機能と監督機能を明確に分化することにより、業務執行の機動性向上を図っています。取締役会の設定する経営の基本方針に基づき、重要な業務執行について審議するために、役付執行役員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います。

グループ会社の取締役の職務の執行に当たっては、「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・特性などを勘案した上で、組織形態・機関設計の基本方針を定めています。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います。

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います。

当社子会社の取締役など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います。

その他企業集団における業務の適正を確保するための体制

当社役職員をグループ会社の役員また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います。

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当たっては、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います。

当社の監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

当社は、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。監査役室は、「社則」により、代表取締役その他の取締役および執行役員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います。

当社取締役、執行役員および使用人は、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などを報告するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書など重要な文書を回付する体制を整えています。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います。

「企業倫理ホットライン制度」の運用に当たっては、「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います。

当社は、監査役会の監査計画などに基づき、通常の監査費用について予算化する一方、監査役また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など、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、事業に関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います。その上で、各部(室)およびグループ会社において、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」を策定し、年間を通じて取り組みを行います。

さらに、進捗状況の確認や評価を行い、次年度計画へ反映するなど、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などを定めた「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います。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います。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上で、年度ごとに「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います。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いますが、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ください。

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

(1) 経済情勢など

少子高齢化、沿線地域における人口、雇用情勢およびインバウンドをはじめとする関西国際空港利用者数の動向などにより、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、消費動向および市場ニーズの変化により、流通業、レジャー・サービス業など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などにより株式や低収益物件などの減損処理が必要になる場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(2) 競合

鉄道事業においては、一部路線が他社と競合しております。さらに、自家用車やバイクなど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。

バス事業においては、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、天王寺など)の大型商業施設と競合関係にあります。

(3) 法的規制

鉄道事業においては、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ごと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)こととされています。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など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または許可を取り消すことができる(第30条)こととされています。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)こととなっています。

現時点におきまして同法に抵触する事実などは存在せず、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、規則などの適用を受けており、これらの法的規制が強化された場合には、規制遵守のための費用が増加するなど、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産につきましては、計画的な分譲を実施することにより、資金回収を図っていますが、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などにより、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いています。今後も計画的な分譲を進めていきますが、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、資金回収の遅れが生じるなどの影響が出る可能性があります。

(5) グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供などの経営支援を行っていますが、同社において、想定外の受注環境の悪化など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、バスなどの運輸業においては、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などにより遅れた場合、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います。

リスクマネジメント

(8) M&A

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

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

(9) 退職給付会計

退職給付に係る資産および退職給付に係る負債につきましては、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しています。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います。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図り、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が、相手方の信義に反する行為に対しやむを得ず訴訟などを提起する場合や、相手方との認識の相違または相手方悪意により、訴訟などを提起される可能性があります。さらに、訴訟などの結果によっては、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・システム障害などの発生

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・爆発など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など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などにより、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などにより、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、従業員教育の徹底など、さらなる対策に取り組んでいきます。

(13) 第三者行為やテロ活動など

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などにつきましても、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などの対策を行っていますが、万一、テロ活動などが発生し、その影響を受けた場合には、事業活動に支障が出る可能性があります。

(14) 自然災害など

南海トラフ地震などの大規模地震やそれに伴う津波の発生、台風などによる風水害・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およ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などの耐震補強を計画的に実施するほか、橋梁などの防災・減災のため各種対策を講じています。

なお、(12)、(13)の事故発生などを含め、大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程などの制定や、大規模地震を想定したBCP(事業継続計画)の策定、震災対応型コミットメントラインの導入など、被害を最小限にとどめる管理体制の強化を図っていますが、発生の地域、規模、時期、時間などにより、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、当社施設に直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴う、第3種鉄道事業者の施設被害や電力供給の制限、列車運行に必要な部品の調達困難などにより、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など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、企業倫理の確立を図り、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などの啓発活動に努めていますが、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などの社内規程を整備するとともに、従業員に対する教育など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) 保有資産および商品などの瑕疵・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、または健康や周辺環境に影響を与える可能性などが指摘された場合、その改善・原状復帰、補償など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、提供したサービスなどについて、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善および補償などに要する費用の発生や社会的信用の失墜などにより、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。

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。

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います。

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、進捗状況など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」を制定するなど、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。運営に当たっては、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。

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下、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上、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)」の送付などを通じて、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回の決算説明会などを通じて、当社の経営戦略、事業内容および業績などを説明するほか、スモールミーティング、カンファレンス、個別面談など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などのIR資料を掲載しています。

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)で締結する契約書などに暴力団排除条項の導入を図っています。



個人投資家向け会社説明会の様子

財務報告

経営成績

当社グループでは、当連結会計年度(以下、「当期」)を初年度とする中期経営計画「共創136計画」を策定し、各種施策への取り組みを進めてきました。

当期は、不動産におけるマンション引渡戸数の減少等により、営業収益は2,274億24百万円(前期比0.2%減)となり、営業利益は、住宅開発事業などの見直しに伴い販売用不動産評価損を計上したこともあり277億45百万円(前期比18.3%減)、経常利益は238億98百万円(前期比19.6%減)となりました。また、当期は、事業用固定資産に係る減損損失等を特別損失として計上しましたが、繰延税金資産の回収可能性を見直したことに伴い法人税等が減少したこともあり、親会社株主に帰属する当期純利益は130億23百万円(前期比11.5%減)となりました。

財政状態

当期末の総資産は9,183億85百万円で、前期末に比べ163億39百万円(1.8%)増加しました。

資産の部

当期末における資産合計は、9,183億85百万円となり、前期末に比べ163億39百万円増加しました。これは主に、商品及び製品が95億84百万円減少した一方で、「なんばスカイオ」などの有形固定資産が157億27百万円増加したことや、有価証券の増加などにより流動資産その他が100億7百万円増加したことによるものです。

負債の部

当期末における負債合計は、6,768億23百万円となり、前期末に比べ76億12百万円増加しました。これは主に、未払金の減少やコマーシャル・ペーパーの償還に伴い、流動負債その他が76億98百万円減少したことや、繰延税金負債が53億8百万円減少した一方で、投資額の増加による有利子負債が187億52百万円増加したことによるものです。

当期末の借入金および社債残高は4,786億53百万円で、前期末に比べ127億52百万円(2.7%)の増加となりました。

純資産の部

当期末における純資産合計は、2,415億61百万円となり、前期末に比べ87億26百万円増加しました。これは主に、親会社株主に帰属する当期純利益130億23百万円、剰余金の配当34億円によるものです。

この結果、自己資本比率は25.1%(前期末は24.6%)となり、1株当たり純資産額は前期末の1,957円31銭から2,036円79銭となりました。

キャッシュ・フローの状況

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387億29百万円(前期は584億77百万円の獲得)となりました。これは主に、税金等調整前当期純利益155億22百万円のほか、減価償却費274億40百万円などによるものです。

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452億19百万円(前期は406億69百万円の使用)となりました。これは主に、固定資産の取得による支出559億18百万円のほか、工事負担金等受入による収入104億19百万円などによるものです。

財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動の結果得られた資金は86億32百万円(前期は164億29百万円の使用)となりました。これは主に、長期借入れによる収入545億5百万円のほか、長期借入金の返済による支出472億14百万円などによるものです。

設備投資などの状況

当期は、運輸業では、安全対策、運転保安度向上および旅客サービス向上などの鉄道関連工事を中心に153億7百万円、不動産業では、南海会館ビル建替(なんばスカイオ建設)工事などに240億28百万円、流通業では、なんばCITY建物・設備改修工事などに17億86百万円、レジャー・サービス業では、ホテル中の島リニューアル工事などに22億88百万円、建設業では1億13百万円、その他の事業では13百万円、合わせて435億38百万円の設備投資(無形固定資産を含む。)を実施しました。

担当役員より

財務の健全性強化に努め、計画数値達成を目指します

常務執行役員

浦地 紅陽

2018年度は、インバウンド輸送が堅調に推移したことや「なんばスカイオ」の開業による増収により、前年並みの営業収益を確保することができました。一方、和歌山県橋本市における住宅開発事業等の見直しに伴う販売用不動産評価損の計上や、時価下落に伴う事業用資産の減損損失を計上した結果、利益水準は前期を下回ることとなりましたが、これらは「南海グループ経営ビジョン2027」の実現に向けた成長戦略の下支えとなる経営基盤の強化のため、事業選別の徹底を推進し、現時点での潜在的な事業リスクを一掃したものです。

財務状態の健全性を測る有利子負債残高については、「なんばスカイオ」の建設や鉄道車両更新などの設備投資資金を借入金などで調達したことから、4,786億円(対前期末比127億円増)となりました。その結果、当社が重視する経営指標である、有利子負債残高/EBITDA*倍率は8.5倍となりましたが、2018年度の販売用不動産評価損

* EBITDA=営業利益+受取配当金+減価償却費

については事業などの見直しにより、一時的に発生したことを考慮し、営業利益に加味した倍率は当初計画を大きく上回る7.7倍で、概ね前期水準を維持しました。

当社では頻発する自然災害や鉄道施設などの老朽化を踏まえ、「共創136計画」の基本方針に「安全・安心で良質な交通サービスの提供」を掲げ、防災対策や設備の更新に取り組んでいます。それらに係るコスト増とのバランスをとるためにも、インバウンドの拡大や「なんばのまちづくり×不動産事業の拡充」などに積極的に取り組み、業績の向上を図っていきます。

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ながら、「共創136計画」の目標数値(2020年度 有利子負債残高/EBITDA*倍率7.5倍以下)の達成と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 2018年3月31日	当連結会計年度 2019年3月31日		前連結会計年度 2018年3月31日	当連結会計年度 2019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	20,723	18,359	支払手形及び買掛金	20,332	20,807
受取手形及び売掛金	17,305	23,188	短期借入金	93,263	67,426
商品及び製品	24,682	15,098	1年以内償還社債	—	20,000
仕掛品	1,019	424	未払法人税等	6,488	2,714
原材料及び貯蔵品	2,770	2,766	賞与引当金	2,644	2,666
その他	11,095	21,103	完成工事補償引当金	355	1,188
貸倒引当金	△69	△ 84	訴訟損失引当金	—	2,664
流動資産合計	77,527	80,856	その他	68,182	60,483
固定資産			流動負債合計	191,266	177,951
有形固定資産			固定負債		
建物及び構築物(純額)	335,345	369,430	社債	90,000	90,000
機械装置及び運搬具(純額)	24,375	26,001	長期借入金	276,637	301,227
土地	354,458	354,823	繰延税金負債	44,888	39,579
建設仮勘定	56,422	35,492	再評価に係る繰延税金負債	18,806	18,766
その他(純額)	6,092	6,674	退職給付に係る負債	16,368	16,873
有形固定資産合計	776,694	792,422	その他	31,242	32,425
無形固定資産	9,140	8,219	固定負債合計	477,944	498,872
投資その他の資産			負債合計	669,210	676,823
投資有価証券	28,473	26,511	(純資産の部)		
長期貸付金	129	100	株主資本		
退職給付に係る資産	80	90	資本金	72,983	72,983
繰延税金資産	2,845	2,983	資本剰余金	28,105	28,105
その他	8,583	8,669	利益剰余金	81,593	91,301
貸倒引当金	△1,429	△ 1,467	自己株式	△146	△ 160
投資その他の資産合計	38,683	36,887	株主資本合計	182,535	192,230
固定資産合計	824,518	837,528	その他の包括利益累計額		
資産合計	902,045	918,385	その他有価証券評価差額金	8,638	7,143
			土地再評価差額金	31,037	30,953
			退職給付に係る調整累計額	△354	529
			その他の包括利益累計額合計	39,320	38,625
			非支配株主持分	10,978	10,705
			純資産合計	232,835	241,561
			負債純資産合計	902,045	918,385

連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)	当連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日)
営業収益	227,874	227,424
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	186,034	192,252
販売費及び一般管理費	7,869	7,425
営業費合計	193,903	199,678
営業利益	33,971	27,745
営業外収益		
受取利息	30	27
受取配当金	762	956
雑収入	439	450
営業外収益合計	1,231	1,433
営業外費用		
支払利息	4,905	4,598
雑支出	564	682
営業外費用合計	5,470	5,281
経常利益	29,733	23,898
特別利益		
工事負担金等受入額	1,477	2,985
受取保険金	316	1,040
固定資産売却益	—	844
収用補償金	808	—
投資有価証券売却益	466	—
その他	605	512
特別利益合計	3,674	5,383
特別損失		
減損損失	4,321	5,560
訴訟損失引当金繰入額	—	2,664
固定資産除却損	1,384	1,719
災害による損失	1,253	1,243
工事負担金等圧縮額	1,318	1,226
その他	1,300	1,344
特別損失合計	9,577	13,758
税金等調整前当期純利益	23,829	15,522
法人税、住民税及び事業税	10,049	7,932
法人税等調整額	△1,803	△5,249
法人税等合計	8,245	2,682
当期純利益	15,584	12,840
非支配株主に帰属する当期純利益又は非支配株主に帰属する当期純損失(△)	865	△ 183
親会社株主に帰属する当期純利益	14,719	13,023

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自2017年4月1日 至2018年3月31日)	当連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日)
当期純利益	15,584	12,840
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	423	△ 1,567
土地再評価差額金	—	1
退職給付に係る調整額	984	869
その他の包括利益合計	1,407	△ 696
包括利益	16,991	12,143
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	16,042	12,414
非支配株主に係る包括利益	948	△ 270

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式		
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				非支配株主持分	純資産合計
	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		
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

当連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					株主資本合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式		
当期首残高	72,983	28,105	81,593	△146		182,535
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			13,023			13,023
土地再評価差額金の取崩			85			85
自己株式の取得				△14		△14
自己株式の処分		0		0		0
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	9,708	△13		9,694
当期末残高	72,983	28,105	91,301	△160		192,230

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	土地再評価差額金	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	8,638	31,037	△354	39,320	10,978	232,835
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						13,023
土地再評価差額金の取崩						85
自己株式の取得						△14
自己株式の処分						0
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)	△1,495	△83	883	△695	△273	△968
当期変動額合計	△1,495	△83	883	△695	△273	8,726
当期末残高	7,143	30,953	529	38,625	10,705	241,561

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 2017年4月1日 至 2018年3月31日)	当連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019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	23,829	15,522
減価償却費	26,645	27,440
減損損失	4,321	5,560
のれん償却額	477	471
賞与引当金の増減額(△は減少)	123	27
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	1,391	1,769
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△604	52
訴訟損失引当金の増減額(△は減少)	—	2,664
受取利息及び受取配当金	△792	△983
支払利息	4,905	4,598
固定資産除却損	1,660	915
工事負担金等圧縮額	1,318	1,226
工事負担金等受入額	△1,477	△2,985
売上債権の増減額(△は増加)	6,512	△8,302
たな卸資産の増減額(△は増加)	△51	3,698
仕入債務の増減額(△は減少)	1,938	△1,091
たな卸資産評価損	478	6,509
未払消費税等の増減額(△は減少)	746	△3,306
その他	△142	489
小計	71,280	54,276
利息及び配当金の受取額	799	983
利息の支払額	△5,144	△4,628
法人税等の支払額	△8,458	△11,901
営業活動によるキャッシュ・フロー	58,477	38,729
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	△48,688	△55,918
固定資産の売却による収入	171	1,233
工事負担金等受入による収入	6,267	10,419
投資有価証券の取得による支出	△8	△1,169
投資有価証券の売却による収入	497	500
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	—	237
その他	1,091	△521
投資活動によるキャッシュ・フロー	△40,669	△45,219
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	△6,000
短期借入金の純増減額(△は減少)	△1,523	△8,538
長期借入れによる収入	28,880	54,505
長期借入金の返済による支出	△45,654	△47,214
社債の発行による収入	19,833	19,833
社債の償還による支出	△20,000	—
配当金の支払額	△3,388	△3,390
その他	△577	△562
財務活動によるキャッシュ・フロー	△16,429	8,632
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	1,379	2,143
現金及び現金同等物の期首残高	18,342	19,721
現金及び現金同等物の期末残高	19,721	21,864

会社情報

主な経営指標

(会計年度)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
財務指標										
(連結)										
営業収益*1 (百万円)	185,848	186,164	181,869	184,412	197,495	210,995	219,065	221,690	227,874	227,424
経常利益 (百万円)	12,006	11,466	11,067	15,474	16,899	22,001	27,110	27,111	29,733	23,898
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	9,916	3,054	5,686	7,518	9,615	17,467	12,612	16,452	14,719	13,023
包括利益 (百万円)	—	3,051	9,776	10,207	10,644	25,190	7,394	20,478	16,991	12,143
純資産額 (百万円)	128,165	128,467	135,602	143,176	152,039	199,991	203,939	219,288	232,835	241,561
総資産額 (百万円)	819,354	799,455	789,591	781,589	781,671	909,547	894,621	890,798	902,045	918,385
1株当たり純資産額*2 (円)	240.97	241.45	254.67	268.60	285.16	337.32	343.47	1,845.77	1,957.31	2,036.79
1株当たり当期純利益金額*2 (円)	18.97	5.84	10.88	14.38	18.40	32.58	22.25	145.13	129.85	114.90
自己資本比率 (%)	15.4	15.8	16.9	18.0	19.1	21.0	21.8	23.5	24.6	25.1
自己資本利益率 (%)	8.1	2.4	4.4	5.5	6.6	10.3	6.5	8.1	6.8	5.8
株価収益率 (倍)	19.6	56.8	32.4	27.3	21.7	15.2	27.5	18.7	20.5	26.6
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	25,559	33,143	37,764	37,332	27,459	43,013	43,212	42,753	58,477	38,729
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△15,839	△18,495	△20,228	△15,719	△17,675	△90,315	△29,030	△30,861	△40,669	△45,219
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△14,737	△15,064	△16,162	△13,592	△19,779	51,503	△17,047	△11,906	△16,429	8,632
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	17,979	17,561	18,935	26,955	16,959	21,160	18,294	18,342	19,721	21,864
連結有利子負債残高/EBITDA*3 (倍)	11.7	11.6	11.9	11.1	10.4	9.6	8.4	8.3	7.6	8.5
(提出会社)										
資本金 (百万円)	63,739	63,739	63,739	63,739	63,739	72,983	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	567,012	567,012	567,012	113,402	113,402
1株当たり配当額 (円)	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00*4	6.00	6.00	18.00*5	30.00
CSR指標										
エネルギー使用量 (千GJ)	2,572	2,598	3,604	3,433	3,391	3,362	3,322	3,338	3,296	3,223
CO ₂ 排出量 (千tCO ₂)	92.1	97.8	119.5	155.7	176.1	175.8	177.8	171.3	170.3	142.9
省エネ車両の導入状況 (%)	37.4	38.0	39.9	41.7	42.1	44.8	48.2	50.0	51.8	52.9
車両走行距離 (万km)	9,673	9,771	9,809	9,722	9,700	9,745	9,846	9,803	9,913	10,087
鉄道車両のエネルギー使用量原単位 (kl/万km)	6.74	6.74	6.58	6.49	6.44	6.33	6.12	6.12	6.05	5.91
水使用量										
鉄道事業 (m ³)	311,270	302,612	288,039	273,363	252,180	287,132	203,385	190,681	184,363	175,178
本社その他の施設*6 (m ³)	391,800	387,150	606,930	532,672	557,608	549,130	642,903	637,070	625,953	620,523
eco検定合格者数 (人)	17	33	48	71	91	116	157	194	243	283
「お客さまの声」件数 (件)	1,405	1,440	1,648	1,553	1,467	1,766	2,327	2,563	2,719	2,306
従業員数(単体) (人)	2,675	2,775	2,759	2,639	2,588	2,577	2,567	2,577	2,615	2,624
障がい者雇用率(特例グループ)*7 (%)	2.16	2.18	1.89	2.00	2.16	2.16	2.26	2.25	2.24	2.37

*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株当たり純資産額および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
ただし、2017年度および2018年度における「営業利益」および「有利子負債残高/EBITDA倍率」は、受取配当金を含めた数値にて算出しています。

*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

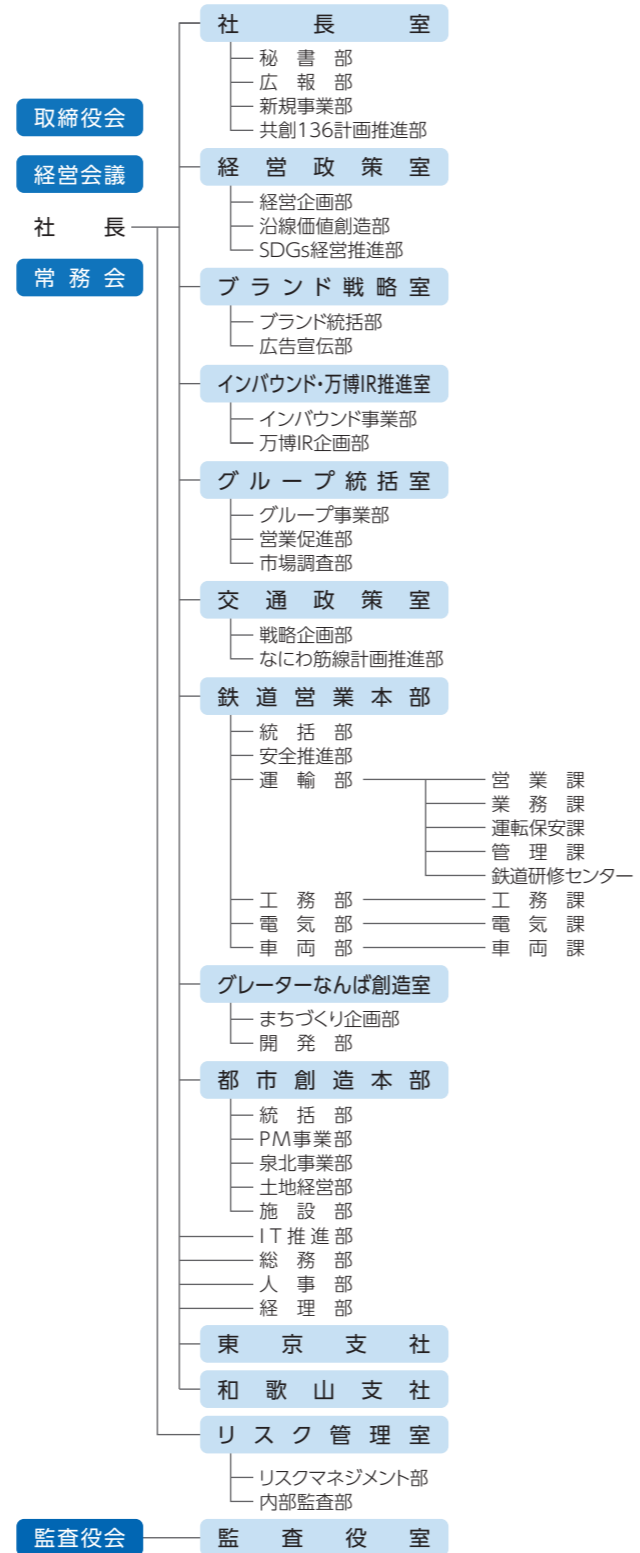
グループ会社 (2019年3月31日現在)

- 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)
 - その他: (株)アピック / 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)
 - 葬祭事業: 南海グリーンサポート(株)
 - その他: (株)アド南海 / 南海印刷(株) / 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) / 南海ライフソリューション(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)
- 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 (2019年6月21日現在)

コーポレート・ガバナンス体制については、70ページ「ガバナンス」をご覧ください。



株式情報

株式の状況 (2019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 50,630名
 (前期末比1,899名減)
 単元株式数 100株

所有者別株式分布の状況 (2019年3月31日現在)

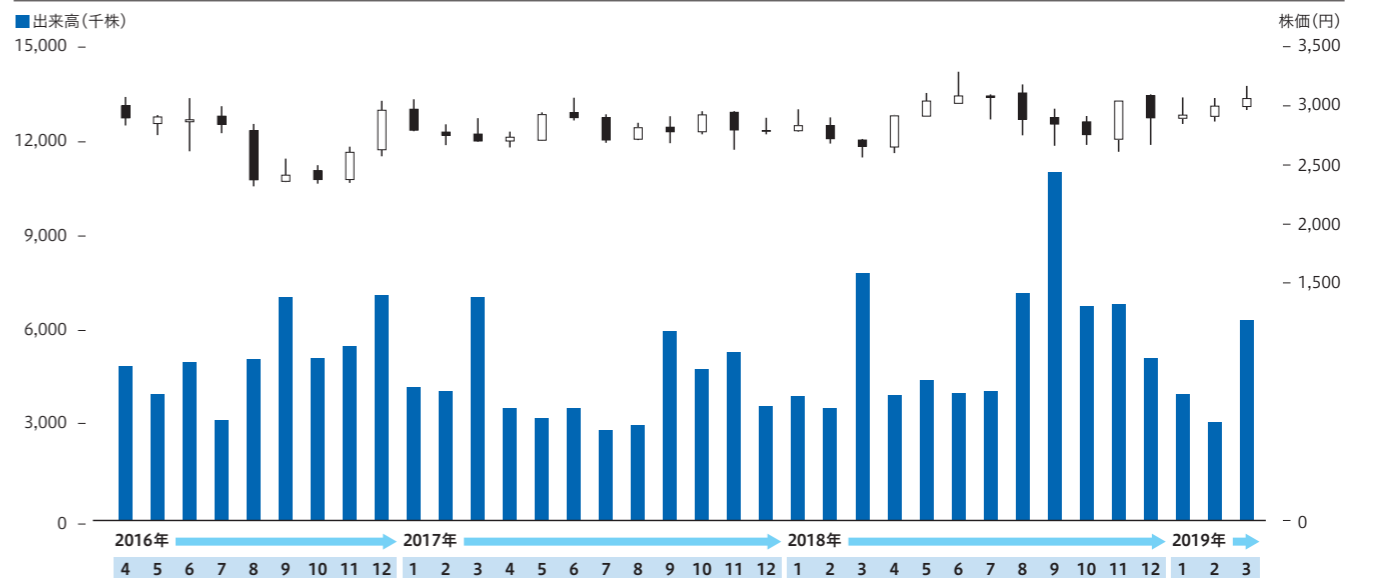
区分	株式の状況(1単元の株式数100株)							単元未満株式の状況(株)	
	政府および地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等 個人以外	個人 個人その他	計		
株主数(人)	1	61	30	432	222	16	44,791	45,553	—
所有株式数(単元)	46	305,568	14,830	94,819	139,431	254	574,183	1,129,131	489,346
所有株式数の割合(%)	0.01	27.06	1.31	8.40	12.35	0.02	50.85	100.00	—

(注) 1. 自己株式60,472株は、「個人その他」に604単元および「単元未満株式の状況」に72株含めて記載しています。なお、自己株式60,472株は、株主名簿上の株式数であり、2019年3月31日現在の実保有株式残高は、59,672株です。
 2. 「その他の法人」および「単元未満株式の状況」には、証券保管振替機構名義の株式が、それぞれ26単元および90株含まれています。

大株主(上位10名) (2019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	JP MORGAN CHASE BANK 385151
5	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)
6	三井住友信託銀行株式会社
7	株式会社三菱UFJ銀行
8	株式会社三井住友銀行
9	株式会社池田泉州銀行
10	GOVERNMENT OF NORWAY

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)および株式併合(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
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)
	その他必要がある場合	あらかじめ公告して 定めた日
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 (2019年6月21日現在)

取締役



遠北 光彦
代表取締役兼CEO

1978年4月 当社入社
2013年6月 当社取締役
2015年6月 当社代表取締役兼CEO(現)
2015年6月 当社取締役社長
2019年6月 当社社長(現)
2019年6月 当社リスク管理室担当(現)



金森 哲朗
代表取締役

1981年4月 当社入社
2009年6月 当社取締役
2011年6月 当社常務取締役
2015年6月 当社代表取締役(現)
2015年6月 当社専務取締役
2019年6月 当社専務執行役員(現)
2019年6月 当社交通政策室・
鉄道営業本部担当(現)



高木 俊之
代表取締役

1983年4月 当社入社
2011年6月 当社取締役
2013年6月 当社常務取締役
2017年6月 当社代表取締役(現)
2017年6月 当社専務取締役
2019年6月 当社専務執行役員(現)
2019年6月 当社グレーターなんば創造室・
都市創造本部担当(現)



芦辺 直人
取締役

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
2019年6月 当社取締役(現)
2019年6月 当社常務執行役員(現)
2019年6月 当社グループ統括室長(現)
和歌山支社長(現)
総務部・人事部担当(現)



浦地 紅陽
取締役

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 当社東京支社長(現)
2017年6月 当社常務取締役
2019年6月 当社取締役(現)
2019年6月 当社常務執行役員(現)
2019年6月 当社社長室長(現)
経営政策室長(現)
経理部・IT推進部担当(現)



梶谷 知志
取締役

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)
2019年6月 当社上席執行役員(現)
2019年6月 当社鉄道営業本部長(現)



園 潔 社外
取締役

1976年4月 株式会社三和銀行入行
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員会長
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(現 株式会社三菱UFJ銀行)取締役副会長執行役員
2019年4月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ取締役執行役員常務(現)
2019年4月 株式会社三菱UFJ銀行取締役会長(現)



常陰 均 社外
取締役

1977年4月 住友信託銀行株式会社入社
2004年6月 当社執行役員
2005年6月 当社取締役兼常務執行役員
2008年1月 当社取締役社長
2011年4月 当社取締役会長兼取締役社長
2011年4月 三井住友トラスト・
ホールディングス株式会社
取締役会長
2012年4月 三井住友信託銀行株式会社
取締役社長
2017年4月 当社取締役
2017年6月 当社取締役会長(現)
2017年6月 三井住友トラスト・
ホールディングス株式会社
取締役(現)
2019年6月 当社取締役(現)



肥塚 見春 社外
取締役

1979年4月 株式会社高島屋入社
2007年5月 当社執行役員
2009年3月 当社上席執行役員
2010年2月 株式会社岡山高島屋取締役
社長
2013年5月 株式会社高島屋取締役
2013年9月 当社専務取締役
2016年3月 当社取締役
2016年5月 当社顧問(現)
2019年6月 当社取締役(現)

監査役



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・SC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)



岩井 啓一
常任監査役(常勤)

1983年4月 当社入社
2009年6月 当社経理部長
2011年6月 当社取締役
2013年6月 当社常務取締役
2019年6月 当社常任監査役(常勤)(現)



奥 正之 社外
監査役

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 当社取締役



荒尾 幸三 社外
監査役

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)



饗庭 浩二 社外
監査役

1978年4月 日本生命保険相互会社入社
2010年3月 当社専務執行役員
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)

執行役員 (取締役兼務者を除く)



佃 吉朗
 上席執行役員
 ブランド戦略室長



清原 康仁
 上席執行役員
 インバウンド・万博IR推進室長



西山 哲弘
 上席執行役員
 都市創造本部長



岡本 圭祐
 執行役員
 グループ事業部長



浦井 啓至
 執行役員
 リスク管理室長



吉田 行成
 執行役員
 安全推進部長



和田 真治
 執行役員
 グレーターなんば創造室長



二栢 義典
 執行役員
 経営企画部長



西川 孝彦
 執行役員
 交通政策室長



大塚 貴裕
 執行役員
 経理部長



アマタ スマートエコグループ 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」などをプロデュース。主な外部委員として、東京商工会議所「eco検定アワード」審査委員など。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」、企業の第三者意見など。

昨年度の第三者意見では、①環境問題への積極的な関知、②SDGsを取り入れたサステナビリティ経営の推進を提言いたしました。今年度の報告書を拝見しましたが、昨年度の第三者意見を汲んで、すぐに実行いただいたことが分かりました。特に、SDGsについては、遠北光彦代表取締役兼CEOからSDGsに対する積極的な発言が見られたり、そのための推進部署として「SDGs経営推進部」が新設されたりと、会社全体で取り組んでいく姿勢を感じました(P10)。おそらく、2031年開業予定の「なにわ筋線計画の推進」は、地域の課題解決のために、行政や企業との連携で、SDGsの17番目の目標「パートナーシップで目標を達成しよう」を実現しているのだと思いました(P7、P24)。

国内では今年4月から「働き方改革関連法」が施行されて、残業規制について従来の制度から大きく変わりました。就職活動中の学生も企業の労働環境に注目し、以前よりも増してCSRやSDGsを推進している企業を選択するようになってきています。CSRやSDGsは直接的な収益への貢献が見えにくい部分もありますが、優秀な学生の獲得や社員の定着率

の向上など、会社の持続性を担保する無形資産を形成する意味では効果があるはずですが、今後中期経営計画にもSDGsを組み込んでいくようですが、短期的ではなく中長期的な視点で取り組んでいただきたいと思います。

ただその一方で、社長メッセージの冒頭にありましたが、2019年は貴社の根底を揺るがす安全面での重大インシデントが発生いたしました(P5)。今後、サステナビリティ経営の推進は重要なことだと思いますが、まずはそのベースとなる「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」のグループ経営方針について、改めて考え直してみたいかと思いますが、今回の報告書でもお客様の安全を守る施策や事故件数について、消費者にも分かりやすい図やグラフで丁寧に開示しています(P31～42)。やはり、消費者は、「安全・安心に」「時間通りに」「目的地まで自分を送り届けてくれる」ことを一番期待しているはずですが、2020年はオリンピックも開催されて、世界が日本に注目する年になります。今一度ベースを固めたうえで、世界へ向けて力強い一歩を踏み出すことを期待しております。

第三者意見を受けて

猪又先生におかれましてはこの度も貴重なご意見をいただきありがとうございます。

前回の第三者意見におきましては、SDGsに関するご提言を頂戴しましたが、当社では、このご意見も参考にさせていただき、2019年6月に「SDGs経営推進部」を創設いたしました。今後は、今回いただいたご意見も踏まえ、企業としての持続可能性を高めるためにも、当社の強みや独自性とSDGsの17の目標との関連性を整理した上で、中長期的な視点で幅広い社会課題の解決に向けた活動に取り組んでまいります。

一方、2019年8月に重大インシデントが発生させたことで、お客さまをはじめ関係する皆さまに多大なご心配をおかけいたしました。

本件につきましては、安全輸送は当社の最重要使命であるとの認識の下、お客さまに安心してご利用いただけるよう全力を尽くし、信頼回復に努めてまいり所存です。また、今回ご指摘いただきましたように、これを機にグループ経営方針である「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」について改めて見つめ直し、企業の持続性を担保する基盤固めに取り組んだ上で、グループ一丸となって中長期的な企業価値の向上を目指してまいります。

南海電気鉄道株式会社
 常務執行役員

浦地 紅陽