



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、当社としては、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。

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。

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)。

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/kankyourinen.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

当社グループでは、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トिंग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CO ₂ 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。

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 (2020年6月18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、 その他委員長の名指する者
事務局	SDGs経営推進部

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とは何か」をテーマとした環境経営研修を課長クラス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、法改正に焦点を当てた環境法令研修を実施しました。そして2020年度は本格的なSDGs関連研修を全管理職対象に行いました。

そのほか、ISO 14001内部監査員養成研修や新入社員研修も行っています。

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。

2019年度末までの合格者数は、計329名となりました。

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。

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。対象活動と参加者募集の情報発信を増やし、2019年度は207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を「ECOニストアドバンス」として3回目の42名と6回目(2度目)の16名を表彰しました。

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	主要施策中期環境目標	2019年度の主な施策	2019年度の主な実績	評価	詳細頁	2020年度の主な予定施策		
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)	南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を10%削減(対2013年度)	南海電鉄グループ56社CO ₂ 排出量4.8%削減(対2013年度) (地球温暖化対策推進法に基づく排出係数を用いた算定では24.3%削減)	△	50	CO ₂ 排出量削減策の実施および次期中期削減目標の設定	
		(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	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	① 「YOLO BASE」および阪堺電気軌道による天王寺駅前停留所への太陽光発電設置(2件) ② 事業活動における再生可能エネルギー活用施策の検討(4件)	○	-	① 再生可能エネルギー事業・事業化検討 ② 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	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	○	52	① 沿線におけるスマートシティ形成に向けた事業モデルの検討 ② 南海グループの水使用量5%削減(対2017年度)		
	3.生物多様性の保全	(1) 沿線エリアでのビオトープ活動の拡充	中長期的な管理計画の策定と保全活動実施(年間10回)	大阪府・岬町と「多奈川ビオトープ企画・運営会議」を開催(年間7回)、 中長期管理計画「エコアップ計画」の策定 多奈川ビオトープ保全活動実施(年間9回) 「みさき「いきもの」ふれ愛ハイク」開催(一般参加者187名)	○	53	多奈川ビオトープの中長期管理計画「エコアップ計画」に基づく保全活動の実施(年間6回以上)	
		(2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開	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	「農作物の病害と生物多様性」をテーマにした講義の実施 対象者:「くらし菜園」受講者 目的:菜園の付加価値向上と農業事業での生物多様性保全普及	○	-	パークスガーデンでの生物多様性保全の普及活動実施	
	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	① ISO 14001 認証におけるサーベイランス審査受審、認証継続判定 ② 環境目標設定において環境方針・環境ビジョンとの分かりやすい連動を 目指した環境影響評価の方法変更	○	46	環境マネジメントシステムの改善向上と運用に向けた課題への対応	
		(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)	ヒアリング実施(グループ会社17社) ● 自主的管理方法実施・作成中 2社 ● マニュアル作成等の管理方法検討中 15社	△	-	① 環境法令順守管理体制の確立に向けた取組みの進捗に関する情報交換の実施(グループ会社23社) ② 自主管理に向けたフォローの実施	
		(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 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	ECOニスト活動 18回実施 ECOニスト認定 207名 ECOニストアドバンス認定 58名 eco検定合格 年間48名	◎	46	ECOニスト活動について状況に則して活動を計画	
	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 統合報告書への移行を視野に入れたコーポレートレポートの発行 ② 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催	① 「当社のSDGsへの対応について」掲載 ② CSR活動報告とSDGsゴールの紐付け(アイコン) ③ 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催	○	25	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2020発行 ② 重要課題(マテリアリティ)の特定・価値創造プロセスの策定等、統合報告書作成に必要な内容の検討
			(2) 環境PRポスターの発行	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2回)	△	-	SDGs推進に係る効果的な社内外への発信 ● 社内外への情報発信(ニュースリリース) ● ホームページでの効果的な情報発信
(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 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)	① 新たなクレジット取得に向け、J-クレジット制度への登録実施 ② 現クレジット活用実施(年間4件、2019年度総計25t-CO ₂ のカーボンオフセット実施)	○	51	新たなクレジット取得完了と活用方法の検討	
(4) なんかいの森の間伐材の活用			間伐材を活用したPR製品製作	間伐材を活用したPR製品製作(なんばパークス内ベンチ)	○	53	間伐材の効果的活用の検討	
(5) 環境イベントの開催			一般向けイベント開催(年間3回)	一般向けイベント開催(年間2回)	△	53	他のイベント開催状況に則して判断し、開催を計画	
(6) 環境保護団体への寄付			環境保全団体(基金)への寄付実施	計7つの環境保全団体(基金)への寄付実施	○	-	環境保全団体(基金)への寄付実施	

※2020年度の主な予定施策については、新型コロナウイルス対策により記載内容の一部を変更または中止する場合があります。

泉北高速鉄道 年間環境目標

2019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 (1.75kWh/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維持し、達成 (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%(10.95ℓ/m ²)※3	全社(駅、本社、流通センターなど)	原単位で対前年度 ▲4.1%(10.61ℓ/m ²)達成
	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
水使用量の削減	70千m ³ ただし駅小便器有水化による増は控除	全社	駅小便器有水化による増を除き、 過去最小値66千m ³ 達成
コピー用紙の使用量削減	過去最少値を維持 (1,088千枚)	全社で使用するコピー用紙	過去最少値を上回り(1,121千枚)、 未達成

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。

2020年度の目標と実績

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	● 省エネ車両の優先使用
その他エネルギー使用量の削減	車両走行用を除くエネルギー 使用量	● 光明池信号機器室等空調機更新 ● 深井駅改札外エスカレーターを低速待機運転式に更新 ● 北大阪流通センター事務所の照明器具をLEDに取替
	省エネ法対象エネルギー 使用量	原単位で対前年度 ▲1%(7.57ℓ/m ²)※3
水使用量の削減	過去最少値を維持(66千m ³)	● 北大阪トラックターミナルトイレ手洗いの自動水栓化および便器の洗浄水の節水化
コピー用紙の使用量削減	過去最少値(1,088千枚)	● 両面コピー・裏紙利用の徹底 ● 職場内の連絡、通知文書等は電子データを活用

種別	主な取り組み計画	
環境法規制の順守	排水の水質測定、冷媒漏えいの監視、廃棄物処理業者の管理などの継続実施	
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
	お客様の誘致	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
	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、環境法規制対象機器に係る申請・届出事項をチェックリストに漏れなく記載することを義務付け

※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のもの一部は除きます。
 ※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の電力使用量です。
 ※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のエネルギー使用量(原油換算)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社で、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、2019年度は234,679tで、基準年である2013年度の309,902tに対して24.3%削減となりました。

内訳として、南海電鉄の鉄道事業では、2019年度に34両の車両更新等を行い、2018年度と比較して20,494t削減しました。一方、流通・不動産事業では、なんばスカイオの全面開業で3,186tが新たに増加しましたが、全体では3,862tの削減となりました。

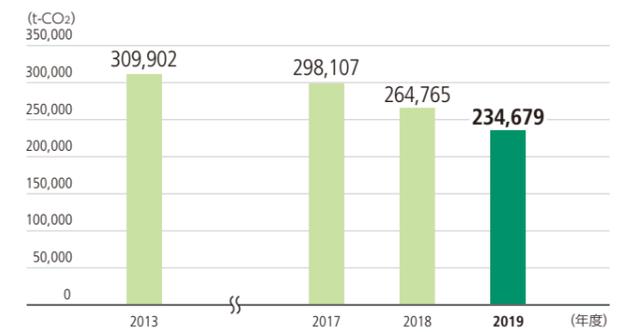
なお、排出量の計算については、地球温暖化対策の推進に関する法律(温対法)に基づき、環境省が公表する電気事業者ごとの排出係数を用いて今年度より算出しており、過年度の数値についても同様に再計算しました。

この排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)において、毎年報告が義務づけられている定期報告書の排出量の計算に使用することが求められており、今年度よりコーポレートレポートにおきましても、この計算

方法に準拠して計算いたしました。また、排出量だけでなく、エネルギー効率を示す原単位においても削減をすすめています(4ページ記載「鉄道車両のエネルギー使用量原単位の推移」参照)。

これからも国土交通省をはじめとするさまざまな支援事業を活用し、省エネルギー車両などエネルギー効率の高い車両や流通・不動産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いきます。

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

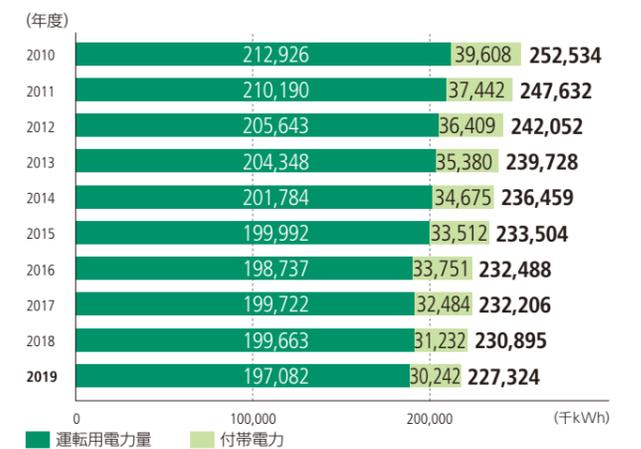
鉄道用電力の削減

2019年度の鉄道用電力の使用量は227,324千kWhで前年度より1.5%削減されています。そのうち運転用電力量は197,082千kWhで全体の86.7%を占め、残りの付帯電力は30,242千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、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7.35%低減しています。

鉄道用電力使用量の推移



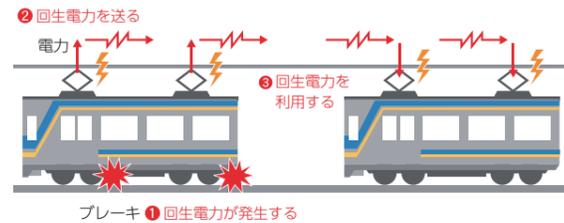
回生ブレーキとVVVF制御

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。

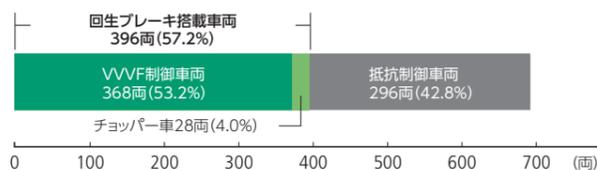
これに対して電車がブレーキをかけたときに、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキといいます。

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。

回生ブレーキの仕組み



回生ブレーキ車導入比率(2020年3月31日現在)



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。

2020年3月31日現在、鉄道線用車両692両中396両(57.2%)が回生ブレーキを搭載し、368両(53.2%)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%)が回生ブレーキを搭載したVVVF制御車両です。

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(電車に電気を供給する線)を接続することで、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。これにより回生ブレーキ(上述)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

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する森林、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)を所有し、護摩壇山「なんかいの森」として、1977年頃からスギ・ヒノキの植林・間伐等を行っています。

当社では、「なんかいの森」が吸収するCO₂によるオフセット・クレジット(J-クレジット)を2013年に1,927t創出し、2019年7月には、大阪府主催の「共生の森づくり活動」に対してクレジットを活用し、カーボン・オフセットを実施しました。

毎年、J-クレジットをさまざまなイベントや他社へ提供

してきたため、残りわずかとなりました。そこで、新しいクレジットを創出するため、2020年3月にJ-クレジットのプロジェクト登録を完了しました。今後は実際の山中でモニタリングを実施し、年内に第三者による検証を受け、来春新しいクレジットを取得する予定です。



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

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いきます。

当社グループ56社の2019年度の水使用量は1,273千m³で基準年となる2017年度(1,446千m³)と比較して12.0%減少しています。

トイレの水の節水や雨水の利用

当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、泉大津駅などに「男性用無水小便器」や羽衣駅などに「超節水トイレ」を導入しています。

また、2012年3月から泉大津駅で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しています。2019年は1,059m³の雨水を利用しました。さらに、泉北高速鉄道が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貯留槽を設置し、樹木・屋上庭園の散水や給水舗装に利用しています。

本社における廃棄物の3R

一般・産業廃棄物も水と同様に2018年度より連結グループ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。なお、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正確に計測しています。

Topics CDPへの回答による情報開示

CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)とは機関投資家が連携し、企業に対して気候変動への戦略や具体的な温室効果ガスの排出量に関する公表を求めるプロジェクトのことで、当社はCDPの質問書に対し、

気候変動およびウォーターを毎年、回答しています。

当社のCDPスコア	2016	2017	2018	2019
気候変動	A-	B	B	B
ウォーター		A-	A-	B

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、2019年度までに設置可能区間の約7割強に

ロングレールを敷設し、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。

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、また2014年には大阪府、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。

当社は共生の森(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で環境保全活動を進め、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。

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、里山の管理作業を行っています。



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・事業地周辺にお住まいの方々など、多くのステークホルダーとのコミュニケーションを大切に、連携して生物多様性の保全に努めます。

2017年9月30日制定

環境会計

2019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。2019年度の環境会計は以下のとおりです。

環境保全コスト

(千円)

分類	主な取り組み内容	投資額		費用額	
		2018年度	2019年度	2018年度	2019年度
事業エリア内コスト		1,403,166	1,297,159	408,042	442,875
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	15,348	57,017	182,660	222,842
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	1,092,792	996,246	184,778	181,591
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	295,026	243,896	40,604	38,442
上下流コスト	グリーン購入に伴う追加的費用	—	—	—	—
管理活動コスト	環境教育、ISO 14001関連費用	—	—	74,350	69,384
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	—	—	21,022	20,150
環境損傷対応コスト		—	—	—	—
合計		1,403,166	1,297,159	503,414	532,409

指標(KPI)

	2018年度	2019年度
1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量(kg-CO ₂)	1.01	0.78
営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円)	1.43	1.13

- 集計範囲は南海電鉄単体のみです。
- 集計期間は2019年4月1日～2020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「民営事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。
- 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。
- 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。
- 温室効果ガス排出量については、2019年度は電気の排出係数を0.352kg-CO₂/kWhとしました。

Topics 北大阪トラックターミナル1号棟が「DBJ Green Building認証」を取得

泉北高速鉄道が運営する「北大阪トラックターミナル」では、再開発を進めていますが、その起点となる「北大阪トラックターミナル1号棟」を2020年4月に竣工しました。(P16参照)

2020年8月、同建物が、株式会社日本政策投資銀行から、

「DBJ Green Building認証」において「極めて優れた「環境・社会への配慮」がなされた建物」として認証を取得しました。同認証は、環境性能やテナント利便性、オーナーや物件関係者の取り組みなどを評価するものです。

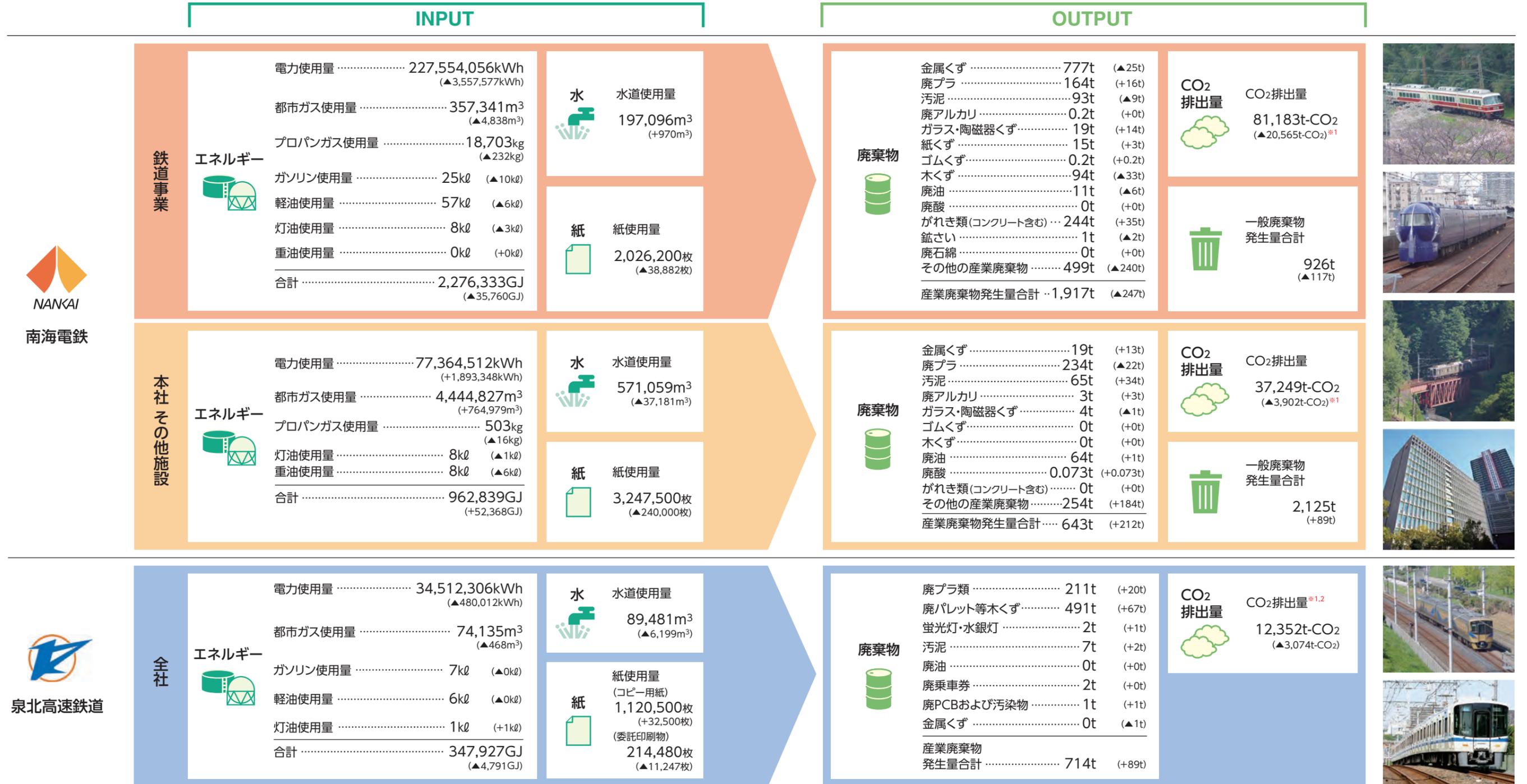
Topics なんばエコプロジェクトの開催

10年目となる工作教室「エコワークショップ」を、2018年に開業したなんばスカイオ7階コンベンションホールで2019年8月25日に開催しました。今回も河内長野市立林業総合センター「木根館(きんこんかん)」などの協力の下、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。



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年度のデータとして国土交通省(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。



*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0.352kg-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