

代表取締役社長 兼 CEO
あちきた てる ひこ
遠北 光彦

コロナ禍という難局を全社一丸で乗り切り 持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を 目指していきます。

はじめに

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
新型コロナウイルス感染症により、亡くなられた方々に
謹んでお悔やみ申し上げますとともに、罹患された方々には心よりお見舞い申し上げます。
新型コロナウイルスの感染拡大により、人やモノの移動
が大きく制限され、世界経済が甚大な影響を受けており、
私たち鉄道事業者も、非常に厳しい経営環境下にあり
ます。さらに、アフターコロナの時代においても、従前とは
経済活動の枠組みが大きく変わる前提で物事を考えて
いく必要があります。
一方、地域社会にとって不可欠な安全・安心な公共交通
機能を維持・向上させるという当社グループの根本的
な使命が変わることはありません。当社グループが
社会に必要な存在であり続けられるよう、時代の変化に
柔軟・迅速に対応し得る強靱な経営基盤の確立に注力
していきます。

2019年度の業績総括

2019年度(2020年3月期)の当社グループは、中期
経営計画「共創136計画」に掲げる基本方針(最重点項
目)に従い、各種施策に取り組んできました。2020年初頭
から国内でも新型コロナウイルスの感染拡大が起こり、
運輸業や流通業などが影響を受けたものの、不動産業に
おいて、2018年10月に開業した「なんばスカイオ」の収益
が大きく寄与したことやマンション販売が増加したこと
などにより、2019年度の営業収益は2,280億15百万円
(前期比0.3%増)と、ほぼ前年並みの結果となりました。
利益面については、不動産の増収効果に加え、前年度に
住宅開発事業などの見直しに伴う販売用不動産評価損を
計上した反動などから、営業利益は352億23百万円
(前期比27.0%増)、経常利益は316億77百万円(前期
比32.5%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は
208億11百万円(前期比59.8%増)の大幅増益となり、
それぞれ過去最高を更新することができました。コロナ禍

新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症に対して、当社では全社の
かつ迅速な対応が必要との判断の下、全従業員に対して
感染予防の周知徹底を行うほか、鉄道サービスを安全・
安心にご利用いただくための感染拡大防止に向けた取り
組みや、お客さまや従業員の感染対応シミュレーション
を実施するなどの対策を講じています。コロナ禍収束の
見通しが不透明な状況の中、私たちは「お客さま・従業
員の安全と健康を確保する」「公共交通ネットワークとして

の使命を維持する」「従業員の雇用を守る」「沿線地域の
テナントやお取引先さまのサポートに努める」など、各
ステークホルダーとの信頼関係を重視しつつ、長期的な
視点に立って対応に臨んでいます。

また、コロナ禍収束までの期間が長引くことも想定し、
手許資金確保を最優先とした資金調達を実施するほか、
安全性・緊急性を判断基準とした上で、設備投資の抑制や
コスト削減に努めています。

なにわ筋線計画の概要

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：南海電気鉄道株式会社

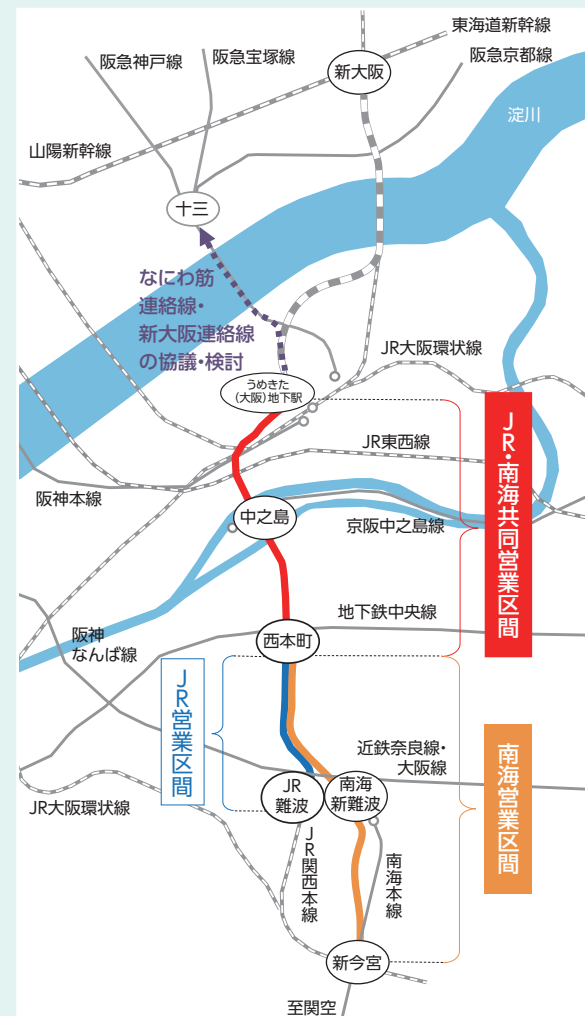
(営業区間：南海新今宮駅～うめきた(大阪)地下駅)

西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)

(営業区間：JR難波駅～うめきた(大阪)地下駅)

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



※「うめきた(大阪)地下駅」は、JR西日本が実施する東海道線支線地下化・新駅設置事業において、2023年開業予定の新駅の呼称

の影響を除くと、「共創136計画」の目標数値を1年前倒しで達成することができたと考えています。

なお、2019年度の配当については、先行きに対する不透明感が増しているものの、2019年度の業績と経営基盤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17.5円の合計32.5円(1株当たり2.5円増配)で実施させていただきました。

中期経営計画「共創136計画」の進捗状況

当社グループは、2031年春に予定されている鉄道新線「なにわ筋線」の開業に焦点を定めた長期ビジョンとして「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2018年度から2027年度までを「沿線を磨く10年間」と位置付け、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」ことを掲げています。

同ビジョン実現のための第一段階として、2018年度からの3か年を“将来の成長の布石を打つ基盤整備期”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5つの基本方針で掲げた諸施策については、以下にご報告のとおり着実に進捗し、この2年間で一定の成果を上げることができたと考えています。

基本方針1

安全・安心で良質な交通サービスの提供

安全・安心で良質な交通サービスの提供に向けて、2019年度は、列車の運行情報等をスマートフォンで確認できる「南海アプリ」の配信を開始したほか、駅トイレのリニューアルの推進、南海線・高野線への新造車両(30両)

の投入などを行いました。

また、特急ラピートの台車にき裂が発見された重大インシデントについては、台車の緊急点検をはじめ、お客さまの信頼の回復に向けた取り組みを速やかに実施しました。さらに、踏切道のさらなる安全性向上を図るため、障害物の検知能力に優れた平面式踏切障害物検知装置を新たに導入しました。

なにわ筋線計画については、2019年7月、国土交通大臣より「なにわ筋線」に係る第二種鉄道事業許可を得て、環境アセスメントや都市計画手続きを関係者とともに進め、2019年度末には、事業推進に必要な3つの行政手続きを整えることができました。今後も2031年春予定の開業に向けて計画を着実に推進していきます。

基本方針2

なんばのまちづくり

なんばのまちづくりでは、観光と都市機能を融合させた“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」という大きく2つの施策を推進しています。

2019年度は、2018年秋に開業した「なんばスカイオ」が好調に推移したほか、新今宮において日本初の外国人就労支援・交流施設「YOLO BASE」が開業しました。さらに、なんばパークス南側における難波中二丁目開発計画(A敷地)への参画に加え、新今宮駅リニューアル・プロジェクトも始動するなど“グレーターなんば”の創造に向けた種まきは着実に進んでいます。

当社グループは、なんばのまちづくりにおける中核の役割を担っていきたくと考えています。物件取得や開発といったハード面だけでなく、“グレーターなんば”構想の実現に不可欠な地域・行政との連携などソフト面での取り組みを強化することで、なんばの価値を向上させていきます。



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

近年急速に拡大してきたインバウンドツーリズムは、新型コロナウイルスの世界規模での感染拡大によって甚大な影響を受けています。そうした非常に厳しい状況ではありますが、中長期的にはコロナ禍の収束に伴って、アジア圏の経済成長や2025年大阪・関西万博の開催などにより成長軌道が戻ってくると予測しており、「インバウンドを活用した沿線価値の向上」という基本的な考え方は変更しておりません。ただし、早期の回復を見込める状況ではないため、国内客の誘致を目指したマーケティング・情報発信によって沿線の魅力向上に取り組んでいく方針です。

具体的には、「出かける価値のある沿線」の創出に向けて、世界文化遺産に登録された「百舌鳥・古市古墳群」を擁する堺エリアへのさらなる誘客を図るため、国内外向けのさまざまなプロモーションを強化しています。さらに、和歌山市北部の加太エリアでは、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」を推進しており、2019年度は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」を開催しました。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」を推進しており、2019年秋には古民家再生事業を手がけるスタートアップ企業との協働により無人駅である「九度山駅」「高野下駅」の駅舎の改装を実施しました。私たちの気付かなかった当社沿線の魅力を、外部の新鮮な視点で引き出していただいたもので、こうした「共創」の取り組みを今後も拡大していく方針です。

基本方針 4 駅を拠点としたまちづくり

和歌山市との連携により、南海和歌山市駅を中心とした「和歌山市駅活性化計画」を推進してきました。先行開業しているオフィス棟・駐車場棟に続いて、2020年春には和歌山市駅再開発の中核となる「キーノ和歌山」が竣工し、同年6月にグランドオープンしました。「キーノ和歌山」は商業ゾーン、ホテル、市民図書館からなる複合施設であり、和歌山市の新たなランドマークとして、市の玄関口に相応しい景観やにぎわいを創り出すことでエリア活性化の拠点を目指していきます。

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については、堺市の泉ヶ丘駅前地区活性化計画の第1期計画の策定に注力しています。今後も、

中長期的な視点で各地域の特性に応じた駅の再整備・機能強化に取り組み、魅力度向上・活性化を図っていきます。

基本方針 5 不動産事業の拡充

当社では、「不動産事業の深化・拡大」をグループの成長ドライバーと位置付け、まちづくりに資する新規不動産物件の取得・開発や既存保有物件のリノベーションを進めると同時に、フロービジネスの視点での可能性を探り、不動産に精通した人材の育成やノウハウ獲得を進めています。

さらに、泉北高速鉄道が保有する北大阪流通センターは、都心部より約10km、高速道路や主要幹線道路に近接する流通業務団地内に位置し、24時間365日稼働できる関西圏で数少ない大規模な物流業務の最適地であることから、グループの将来の利益を牽引する存在として全面的な再開発を推進しています。同センターは複合的な物流施設の集積により、関西圏の一大物流拠点としてさらなる発展を目指しており、その起点となる1号棟が2020年4月に無事開業しました。現在、2期棟以降の高度化に向けて、同センターの隣接地を活用した工事を進めています。

コロナ禍の状況においても、物流事業はインターネット

経由での購買の増加などを背景に大きな影響を受けることなく事業を継続できしており、今後も成長が期待できる分野であることから、2027年度までの早い段階で同センターの高度化を進める考えです。

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」「顧客志向の追求」の4つをグループ経営方針に掲げ、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。鉄道という地域の重要な社会インフラを担う当社は、経済的発展のみならず、環境や社会に与える影響を考慮しながら、地球環境や社会の課題に対し事業を通じて長期的・継続的に取り組んでいくことが求められます。そのため、当社では、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。

2020年度の展望

2020年度(2021年3月期)は「共創136計画」の最終年度となりますが、新型コロナウイルスの世界的な感染

拡大の影響により、インバウンド需要の消失や、鉄道事業での輸送人員の減少など、当社グループへの影響は大きく、今年度はかつてないほど厳しい環境であると言わざるを得ない状況です。

コロナ禍の拡大によって、グローバル化の逆転現象をはじめ、テレワークや在宅勤務の普及・常態化、移動を伴わない消費スタイルへのシフトなど、当社グループの各事業を取り巻く環境は今後大きく変化していくと認識しています。そこで浮かび上がってきた重要なポイントは「デジタル化の急速な進展」であり、この変化に対応できない企業は生き残ることができないと私は考えています。

そうした考えから、2020年6月にデジタルトランスフォーメーション(DX)推進の専門組織として「デジタル戦略室」を新設しました。今後はデジタル技術を活用した、業務運営の抜本的な見直し・効率化や、従来の延長線上にない事業やサービスの提供、そして新たなビジネスモデルへの変革を、スピード感をもって推し進めていく方針です。

コロナ禍の完全終息にはまだ相当の期間を要すると予想されますが、この厳しい環境下であるからこそ、中長期的な視点に立って各ステークホルダーとのつながりを重視した取り組みを地道に継続していくことが、当社グループの成長につながっていくと考えています。これまで進めてきた諸施策を極力停滞させることなく、この難局を乗り切ることにより、これからも持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指していきます。

ステークホルダーの皆さまには引き続きご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2020年9月

代表取締役社長 兼 CEO

遠北 光彦