

# CSR報告書 2015

コーポレートレポート



● このレポートに関するお問い合わせ先

南海電気鉄道株式会社 環境推進部  
(環境対策推進委員会 事務局)

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



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

南海電気鉄道株式会社





**130**  
創業130周年

写真：1885年(明治18年)初代なんば駅舎  
創業当時は「なんば駅」とは言わず  
「難波停車場(ステーション)」と名乗った。  
大阪の人は「なんば・すてんしょ」と呼んでいた。

Since 1885

企業理念

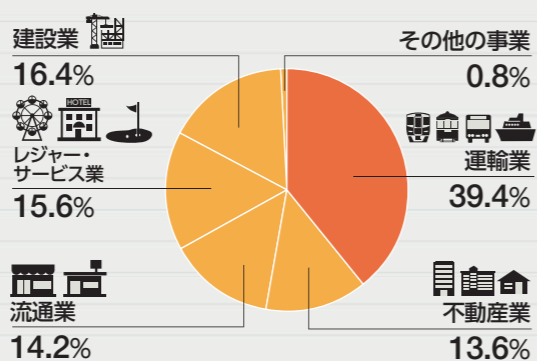
南海は英知と活力で未来をひらきます

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

会社概要 2015年3月31日現在

社名 南海電気鉄道株式会社  
 創業 1885年(明治18年)12月27日  
 本社事務所 〒556-8503(個別番号)  
 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号  
 U R L <http://www.nankai.co.jp/>  
 資本金 729億8,365万円  
 営業収益 92,234百万円(単体)  
 210,995百万円(連結)  
 株主数 55,263人  
 従業員数 2,577人(単体) 8,808人(連結)  
 営業キロ程 154.8km  
 車両数 702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



34社 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業

不動産業



5社 不動産賃貸業、不動産販売業

建設業



6社 建設業

流通業



11社 ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業

レジャー・サービス業



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

編集方針

2014年版に引き続き、CSR情報に加えて事業概況と財務情報を掲載しました。戦略上重視しているインバウンド事業について、社長対談と特集で取り上げています。またCSR活動の報告では、GRIガイドラインを参考にし、網羅的に行っています。  
 対象期間：2014年度(2014年4月1日～2015年3月31日)。ただし、一部対象期間外も含まれています。  
 対象組織：南海電気鉄道株式会社。ただし、一部グループ会社の活動についても報告しています。  
 参考にしたガイドライン：環境省「環境報告ガイドライン2012年版」、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「サステナビリティ・レポートガイドライン第4版(G4)」

目次

プロフィール	1	事業別の概況	15	■ 公正な事業慣行	47
財務・非財務ハイライト	3	CSRについて	21	■ コミュニティ参画・発展	48
ステークホルダーの皆さまへ	6	■ 組織統治	22	■ 環境	51
中期経営計画	7	■ 安全	29	連結財務諸表	63
対談：インバウンド需要が増大する関西で		■ 消費者課題	44	会社情報	67
南海電鉄が担う役割	9	■ 人権・労働慣行	45	第三者意見/第三者意見を受けて	69
特集：関空・インバウンド事業の拡大	13				



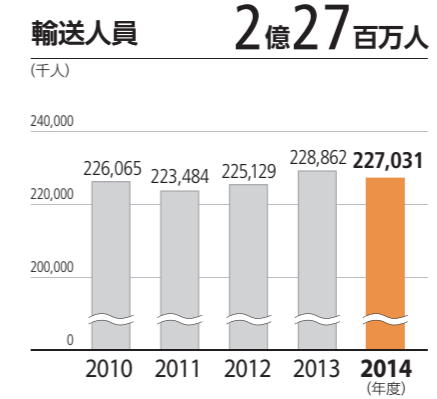
# 財務ハイライト

(連結)	(会計年度)	2010	2011	2012	2013	2014
営業収益 (百万円)		186,164	181,869	184,412	197,495	<b>210,995</b>
経常利益 (百万円)		11,466	11,067	15,474	16,899	<b>22,001</b>
当期純利益 (百万円)		3,054	5,686	7,518	9,615	<b>17,467</b>
包括利益 (百万円)		3,051	9,776	10,207	10,644	<b>25,190</b>
純資産額 (百万円)		128,467	135,602	143,176	152,039	<b>199,991</b>
総資産額 (百万円)		799,455	789,591	781,589	781,671	<b>909,547</b>
1株当たり純資産額 (円)		241.45	254.67	268.60	285.16	<b>337.32</b>
1株当たり当期純利益金額 (円)		5.84	10.88	14.38	18.40	<b>32.58</b>
自己資本比率 (%)		15.8	16.9	18.0	19.1	<b>21.0</b>
自己資本利益率 (%)		2.4	4.4	5.5	6.6	<b>10.3</b>
株価収益率 (倍)		56.8	32.4	27.3	21.7	<b>15.2</b>
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)		33,143	37,764	37,332	27,459	<b>43,013</b>
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△18,495	△20,228	△15,719	△17,675	△ <b>90,315</b>
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△15,064	△16,162	△13,592	△19,779	<b>51,503</b>
連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 (倍)		11.6	11.9	11.1	10.4	<b>9.6</b>

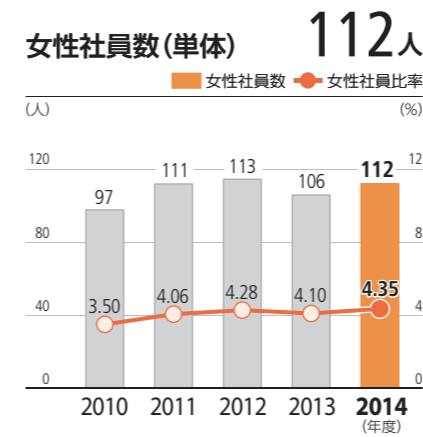
\* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費



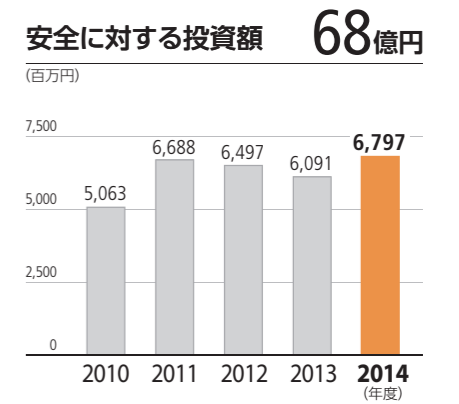
# 非財務ハイライト



新型ATSの整備を推進



空港線では、インバウンド効果によって、乗客数が急増



## なんばCITYに、関西の商業施設初の「祈禱室」を設置

ムスリム(イスラム教徒)が多い東南アジア諸国からの旅行者の増加に 대응するため、なんばCITYへの「祈禱室」の設置や、ムスリムに配慮したメニューの強化を進めています(→P14)。



## 関西空港駅での多言語対応を強化

関西空港駅の「南海ツーリストサポートセンター」では、タブレット端末を使用した多言語案内サービス等、海外のお客さまへのサービスの充実を図っています(→P14)。

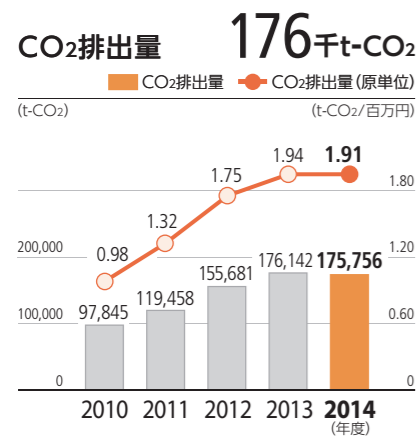


## 高野山駅の駅舎改修を実施

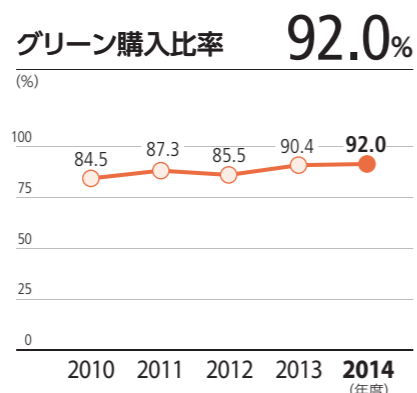
高野山の「開創1200年」を記念して執り行われる大法会に先立ち、鋼索線高野山駅舎の改修を実施しました(→P20)



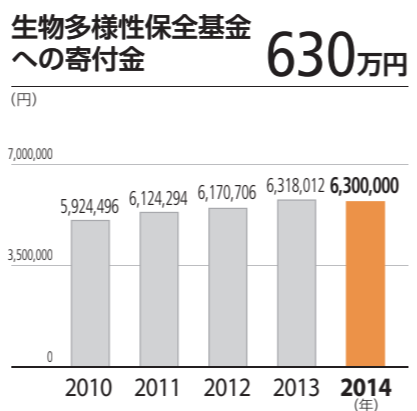




省エネにわえバリアフリー推進も図る  
8000系車両



土休日のなんば駅または関西空港駅でのminapita (PiTaPa) カードご利用に応じたポイントをもとに、寄付を行っています (→P58)。



#### 日本政策投資銀行の環境格付審査で、最高ランクの評価

省エネ車両の積極的な導入や森林育成事業から取得したオフセット・クレジットを付与した企画さつぷの販売等の環境に配慮した企業経営が、高い評価を受けました (→P57)。



#### 自然と共生する複合商業施設「なんばパークス」

屋上公園「パークスガーデン」が、公益財団法人都市緑化機構が主催する2014年度「社会・環境貢献緑地評価システム:都市のオアシス」認定緑地に指定されました (→P60)。



#### 観光周遊バス「堺まち旅ループ」の運行を開始

観光客の利便性向上に貢献するため、公益社団法人堺観光コンベンション協会と共同で、堺市内の観光地を巡る観光周遊バスの運行を開始しました (→P17)



## ステークホルダーの皆さまへ



ステークホルダーの皆さまへ

### 拡大と成長に向けた戦略により 増収増益を達成しました

当社グループでは、2014年度に最終年度を迎えた中期経営計画「凜進130計画」の完遂に全力をあげて取り組むとともに、2014年7月1日には泉北高速鉄道株式会社を当社の子会社とし、業容の拡大を図りました。その結果、営業収益は前年度に比べ6.8%増の2,109億95百万円となり、経常利益は同30.2%増の220億1百万円、当期純利益は同81.7%増の174億67百万円となり、増収増益を達成しました。

鉄道事業では、関西空港と関西主要都市とを結ぶ企画乗車券の販売や中国の銀聯カード決済サービスを導入し、インバウンド対応を積極的に推進しました。また泉北高速鉄道株式会社の子会社化に伴う共同企画乗車券の商品化や高野山開創1200年記念大法会に向けた鋼索線高野山駅の改良工事、さらに高野線での新型ATS導入等により、お客さまの利便性と運転保安度の向上に取り組みました。

### 安全・安心、環境重視を踏まえて、 新中期経営計画に邁進します

2014年度において、安全面では設備の充実、更新等に68億円を投資し、また環境面では南海線に省エネ対応の8000系新造車両16両を投入したほか、なんばパークス屋上の「パークスガーデン」が関西で初めて公益財団法人都市緑化機構により「2014年度都市のオアシス」の認定を受けることができました。

今般、当社グループの事業基盤を一層強固なものにするため、2015年度から3年間を対象期間とする新中期経営計画「深進133計画」を策定し、着手いたしました。本計画では、「泉北関連事業の強化」、「関空・インバウンド事業の拡大」および「なんばエリアの求心力向上」の3項目を基本方針に掲げ、公共交通事業としての社会的使命を果たしていく所存です。

ステークホルダーの皆さまにおかれましては、変わらぬご支援とご指導をお願い申し上げます。

2015年9月

あちきた てるひこ  
取締役社長 兼 CEO 遠北 光彦



創業130周年を迎える2015年度、新たな中期経営計画「深展133計画」がスタート。  
2017年度までの3か年で、これまでに成し遂げた事業構造の変革を量・質両面から一層強化し、揺るぎない経営基盤を確立していきます。

## 中期経営計画 「深展133計画」

創業130周年を契機として、  
これまで築いてきた経営基盤を  
更に深耕し<sup>ひろ</sup>上げていく。

### 数値目標

最終年度(2017年度)数値目標

連結営業利益

300億円

連結有利子負債残高／

EBITDA<sup>\*</sup>倍率

8倍台

<sup>\*</sup> EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

### <基本方針1> 泉北関連事業の強化

泉北高速鉄道(株)および泉ヶ丘駅前商業施設を当社グループに迎えたことを機に、泉北エリア全体の活性化に本格的に取り組めます。また、当社鉄道事業をはじめグループ全体のシナジーを早期に発現すると同時に、事業機会の拡大と収益の向上を目指します。また、新たに獲得した流通センター事業を核として、グループ内の物流事業を拡大します。

### <基本方針2> 関空・インバウンド事業の拡大

2020年の東京オリンピックに向け増加するインバウンド需要を、確実に当社グループに取り込みます。まずは多言語対応やハード・ソフトのバリアフリー化など基盤整備を早期に完了させ、今後は空港アクセスに留まらず、その他の収益機会の拡大を加速させます。そのために、自治体など外部との連携により関西全体の魅力の向上と情報発信を図り、大阪がインバウンドゲートシティとしての地位を確立できるよう率先し、当社グループの事業エリアへの来訪を促進します。また、関西国際空港を取り巻く環境変化に対応し、グループの関空関連の収益基盤の維持・拡大を図ります。

### <基本方針3> なんばエリアの求心力向上

南海ターミナルビル再生の集大成である新南海会館ビル(仮称)が、お客さまのニーズに応えなんばエリアのポテンシャル向上に資するものとなるよう、次の基幹プロジェクトとして建替計画を推進します。また、不動産、流通事業などのバリューアップおよびラインナップ充実を図り、なんばエリアの鮮度を維持・向上させ他エリアと差別化します。

### <重点項目1> 沿線エリアの魅力創造

創業130周年を機に、南海エリア・南海グループのブランドイメージ向上を図るプロモーションを展開します。また、多くのお客さまに沿線エリアを巡っていただく仕掛け作りや生活関連サービスの拡充、主要駅の機能強化などにより当社沿線エリアの魅力を創ります。

### <重点項目2> グループ経営基盤の強化

インバウンドや物流事業など今後の成長分野に資金および人材を投入し次代の柱として育成しながら、一方で現在の経営状況と将来の環境変化を踏まえ、不採算事業の抜本対策を講じます。特にキャッシュフローを意識し、投資・収支計画の徹底を図り、有利子負債残高／EBITDA倍率を改善していきます。また、グループの成長をけん引する中核人材と新たな価値創造を担う多様な人材を、積極的に育成・活用します。

## 具体的な取り組み

### <基本方針1> 泉北関連事業の強化

- 輸送サービスの利便性・快適性向上
- 中核エリア(泉ヶ丘駅前地区)の魅力・集客力向上
- 泉北エリアへの居住、来訪促進
- 物流事業の収益基盤拡充
- 効率化と競争力の強化



泉北高速鉄道

### <基本方針2> 関空・インバウンド事業の拡大

- 情報発信と営業基盤の強化、快適な利用環境の整備
- ミナミ・なんばエリアへの来訪促進、収益機会の拡大
- 関空アクセスの拡充
- 関西国際空港でのサービス拡大



南海ツーリスト  
サポートセンター  
(関西空港駅)

### <基本方針3> なんばエリアの求心力向上

- 南海会館ビル建替プロジェクトの推進
- 施設並びにコンテンツのバリューアップとラインナップの充実
- エリア連携によるまちづくり活動の推進



新南海会館ビル(仮称)完成イメージ

### <重点項目1> 沿線エリアの魅力創造

- 新たなブランドイメージ向上プロモーションの展開
- 沿線情報発信の集中、一元化
- コンテンツの開拓と周遊スキームの構築
- 生活関連サービス拡充計画の推進
- 各駅周辺開発計画と駅機能強化の実現

### <重点項目2> グループ経営基盤の強化

- 経営資源の重点配分
- 成長分野への注力
- 不採算事業の抜本対策
- 実行体制の確立
- キャッシュフロー経営の徹底





# インバウンド需要が増大する関西で 南海電鉄が担う役割

東アジアからの観光客を中心とするインバウンド(訪日外国人旅行者)がますます増加し、関西国際空港と大阪都心部を結ぶ南海空港線の利用者も急増しています。そんななかで南海電鉄が担う役割について、大阪観光局の溝畑宏理事長と当社社長の遠北光彦が語り合いました。



遠北 光彦

南海電気鉄道株式会社  
取締役社長兼CEO

溝畑 宏 氏

公益財団法人大阪観光局  
理事長

## インバウンド需要が急増しているなかで

### 多様な文化・言語への対応に注力しています

**溝畑** 今年2015年の訪日外国人観光客は、上半期だけで900万人以上。去年は年間1,340万人でしたからすでに約1.5倍にまで増えていて、このペースだと年間1,800万人を超えそうです。政府が、「2020年の訪日外国人観光客を2,000万人にする」という目標を前倒しするほどの急増ぶりです。円安に加えて、観光ビザ発給要件の緩和、出入国管理の改正、消費税免税店の増加促進など、国を挙げてインバウンド誘致に努めてきた成果が出てきています。関西でも、関西国際空港に多くのLCC(格安航空会社)便が集まることもあって、外国人客が半期で230万人を突破し、2年前に比べて倍増しています。関西空港と大阪都心部を結ぶ南海電鉄の役割は、ますます大きくなってきていますね。

**遠北** 確かに、空港線の乗客数は急増しています。当期は第1四半期で昨年の20%増、6月だけで見れば26%増です。昨年も増えており、2年前の約1.4倍程度になっています。国内人口が減少しているなかでこの驚異的な伸びは主にインバウンドによるものと考えています。LCCは24時間体制で発着しますから、時間帯によっては列車内の大部分が外国人のお客様、といった現象も起きています。

**溝畑** 国の政策だけでなく、各地での官民挙げた取り組みも、インバウンドの拡大を促進しています。大阪観光局でも主要施設での無料Wi-Fiや案内所の拡充、多言語表示など外国人観光客向けの情報インフラ整備に注力しています。南海電鉄でも、いろいろな取り組みを進めていますね。

**遠北** はい。無料Wi-Fiの環境を13駅で整備したほか、当社が運営している主な商業施設でも整備を進めています。また、なんばパークス内に「一括免税カウンター」を設置してお買い物の利便性を高めました。さらに、多様な文化・言語への対応も重視しています。今は中国、韓国、台湾など東アジアからのお客さまが多いのですが、今後、お客さまの多様性をもっと広がっていくと予想されますので、昨年なんばCITY内にムスリムの方々にも利用できる「祈祷室」を設置しました。多言語での案内についてもハード面、ソフト面で



なんばパークス  
「一括免税カウンター」

順次整備を進める予定です。

**溝畑** そんな民間での工夫が大事なんです。外国人観光客が大阪で買い物に消費した額は、一昨年1人平均で約38,000円でしたが、去年は約52,000円にまで一気に伸びています。国策としての免税拡大に加えて、南海電鉄のように受け入れ体制を整備することで買い物をしやすい環境をつくっていることも大きい。まさに「官民一体の努力」が、インバウンド消費を拡大しているのです。

## 今後のインバウンド拡大に向けて

### 新しい観光資源の掘り起こしが重要です

**遠北** 現在のインバウンド消費は、中国人観光客の方々の大量購買に象徴されるショッピングやグルメのように、大半が「モノ」を対象にしています。しかし、これからは日本の歴史や文化、さまざまな体験・学びなど「無形のもの」、すなわち「コト」の消費を増やしていく必要があるのではないのでしょうか。大阪観光局ではどうお考えですか。

**溝畑** 私が常々言っているのは、大阪は関西エリアの「ハブ」になるべきだということ。関西には国内の世界遺産19のうち5つがあり、日本の国宝や重要文化財の半分以上がここにあります。さらに大阪・京都・神戸という個性の異なる3都市があり、関西各地それぞれに魅力があります。ショッピング、グルメという「モノ」だけでなく、歴史、文化、産業、モノづくり技術や先端科学などを含めた多彩な「コト」が関西にはいっぱいあって、これらはすべて世界に誇れる観光資源と言えます。そんな関西において、大阪は多くのLCCが就航する24時間空港を持つ中核であり、ハブなのです。私どもの組織名は大阪観光局ですが、大阪に限らず、各地と連携しながら、関西全域の多彩な魅力を発信していくことがミッションだと考えています。

**遠北** 当社は関西全域の玄関である関西空港となんばという大阪を代表する街を結ぶ大切な役割を担っていると自負しています。そして沿線には、高野山という日本を代表する世界遺産をはじめ、独自の歴史や文化を持つ地域が存在します。当社としても、それらの魅力を、関西を訪れる外国人観光客にしっかりアピールしていくことが必要だと考えています。

**溝畑** 高野山をはじめ沿線観光資源に関する情報発信や新たな観光資源の開発など、これまで南海電鉄が果たしてきた役割は非常に大きいですね。インバウンド需要が拡大していくなかで、その役割はますます大きくなるでしょう。日本が観光立国になるには、外国人観光客の数を増やす



のは当然のこと、滞在日数も増やしていく必要があります。そのためには、大阪市内でのショッピング、グルメや道頓堀、大阪城、USJといった市内観光だけでなく、近隣地域も含めた長期間の滞在を促す新しい観光資源の掘り起こしが必要です。



**遠北** 当社ではインバウンド需要取り込みのために「ツーリズム事業部」という専門部署を設けて、各国の旅行イベントで関西と南海沿線の魅力をアピールするなどの情報

発信強化に努めています。また、関西各地の施設とタイアップしたお得な企画乗車券のネット販売なども行っています。

**溝畑** 関西には歴史遺産や伝統文化のほかにも、四季の自然の美しさ、芸能、音楽、スポーツ、さらには産業ツーリズム、医療ツーリズムの対象となる先進的な工業や医療など多彩な観光資源があります。そうした資源を掘り起こし、インバウンドの新たな需要をつくり、ブランド化していくことについて、南海電鉄はどうお考えですか？

**遠北** 地元の人々は自分たちの魅力に気付きにくいものです。だから、地域とともに成長してきた我々が各地の魅力ある観光資源を再発見し、その情報を発信して沿線価値を高めていかなければならない、と考えています。そんな取り組みの一例が、泉南郡の田尻町という小さな町の魅力発信です。この町には漁港があって、日曜日に朝市が開かれており、その魅力を「外国人旅行者の視点」でアピールするガイドマップやポスターを阪南大学と当社が連携して作成し、新今宮駅や関西空港駅で配布・掲示しています。

**溝畑** そうした地道な努力の積み重ねが、外国人旅行者にとっての新しい観光地をつくり、滞在日数を増やすことにつながるのです。南海沿線には観光地として大きな可能性を持つ地域がたくさんあります。



外国人観光客向けの田尻町 朝市ポスター

例えば、和歌山は「海と温泉」をパッケージで提供できるという他にはない魅力があり、実際に外国人観光客が増えています。また、堺は歴史都市であり、先進工業都市でもあるという魅力が、河内長野には多くの文化遺産と古く美しい町並みという魅力があります。今は外国人旅行者自身がそうした魅力を

掘り起こしてくれている面もありますが、我々は、そんな状況に甘んじてはいけません。何が彼らを惹きつけるのかを分析して、我々の手で新しい観光資源の発掘と情報発信をしていかないと……。

**遠北** おっしゃるとおりで、そういう視点を持つ必要があると考えています。これまで外国人観光客は日本で、大阪-京都-富士山-横浜-東京という「ゴールデンルート」に集中していましたが、今後、滞在日数やリピーターが増えていくと、ゴールデンルート以外の観光資源にも目が向けられ、地方の市町村にもビジネスチャンスが広がっていくはずですよ。そうした新しい需要を取り込むために、他の電鉄会社とも連携して交通ネットワークの利便性を高めながら、関西全体の魅力の再発見・再開発を進めていこうと思います。

### なんばという街の魅力を開発 医療ツーリズムという「コト」需要にも応えます

**遠北** 当社では、なんばという街の魅力開発にも力を入れています。3年後の2018年秋には30階建ての「新南海会館ビル(仮称)」をなんばに完成させます。このビルには、各種の先進医療に対応した医療機関を2フロアに誘致し、日本人だけでなく外国人の患者も広く受け入れ、医療ツーリズムという「コト」需要にも対応していきます。

**溝畑** それは素晴らしい。関西では再生医療やPET検診※1など高度先進医療が発達しており、そういう施設がなんばに



「新南海会館ビル(仮称)」完成イメージ



ツーリストサロン 完成イメージ

できれば、日本の医療ツーリズムのゲートになるでしょう。

**遠北** ビルにはMICE※2に対応したコンベンションセンター、日本文化を体験できるコーナーも設ける予定で、関西空港からのアクセスの良さをアピールし、海外企業をテナント誘致します。

**溝畑** 日本では、2019年にワールドカップラグビー、2020年に東京オリンピック、2021年には関西ワールドマスタースゲームズと、ビッグイベントが続きますし、2018年には平昌で、2022年には北京で冬季オリンピックも開かれます。日本とアジアに多くの人々が集まる時期に合わせて、そんなビルができるのは、とても良いタイミングですね。観光であれビジネスであれ、関西空港に降りた外国人が最初に体験する街がなんばであり、その快適性や利便性が高まれば、関西の活性化に良い影響を及ぼすでしょうし、日本の好感度向上にも役立ちます。

※1 陽電子放射断層撮影によるがん検診。早期発見に役立つ。  
※2 Meeting(会合)、Incentive(招待旅行)、ConferenceまたはConvention(大規模な国際会議・学術会議など)、ExhibitionまたはEvent(展示会、イベント)の頭文字を合わせた言葉。

### 南海電鉄のCSR 安全性・快適性・経済性を基本に バリアフリーへ、緑の環境づくりへ

**溝畑** 今伺ったなんばでの街づくりをはじめ、南海電鉄は地域社会への貢献、社会との共生に長年力を入れてきた企業だと思います。CSR、すなわち企業の社会的責任について、お考えをあらためて聞かせてください。

**遠北** 当社のCSRの基本は、公共交通機関としての使命を果たすこと、すなわち利用者の皆さまに安全で快適、かつ経済的な輸送手段を提供することだと考えています。その一環として、昨年10月にLCC増加に対応したダイヤ改正を行い、関西空港からなんばまで直通の急行を増発し、時間も4分間短縮しました。また、広い意味での鉄道のバリアフリー化にも注力しています。これは、段差解消などのハード面にとどまらず、わかりやすい案内情報の提供などのソフト面でも、多様なお客さまに利用していただきやすくすることを目指す取り組みです。インバウンド対応という観点では、さまざまな国から訪日されるお客さまのために、英語、中国語、韓国語だけでなく多様な言語に対応する多言語翻訳機を各駅に導入していくなど、言葉の面でもバリアフリー化を推進していく方針です。

**溝畑** 国土交通大臣賞などを受賞しているなんばパークス

の緑化ゾーンなど、環境への取り組みにも南海電鉄は力を入れていますね。大阪には水都としての独自の景観があり、古い建物や文化財も多いのですが、東京などに比べて緑が少ないことが観光都市としての大きな課題です。都市の緑化というのは一朝一夕にはできませんから、世代を超え、長期的の展望をもって、みんなで取り組まねばなりません。だから、行政だけでなく民間でも地道な取り組みを続けることで次の世代に緑の環境を贈る必要があります。

**遠北** 「緑」については、奈良県吉野郡十津川村の「なんかいの森」で約40年前からスギ・ヒノキの植林を進めています。この活動には社員ボランティアが参加していますし、この活動以外にもなんばの街や沿線各地でも社員ボランティアが清掃活動などを行っているんですよ。そんななかで社員一人ひとりの環境意識を高めたいと思っています。また、電車はもともと環境負荷が少ない交通機関ですが、さらに環境に優しい車両や省エネルギーシステムなどの技術開発にも継続的に取り組んでいます。

**溝畑** 南海電鉄のCSRは、沿線地域や関西エリアに密着したもののなんですね。そんなところにも南海電鉄ならではの親しみやすさ、温かさを感じます。私は、大阪の最大の強みは、実は「人の温かさ」だと思うんです。この街では誰もが肩の力を抜いてリラックスできる。外国人観光客もそう感じるから「また訪れたい」と思ってくれる。南海電鉄の魅力もそこにあり、私は大阪の「温かさ」を象徴する企業のひとつだと思います。そんな「温かさ」をもって、公共交通機関としての使命を基本に据えながら、インバウンド需要の増大などにも機敏に対応し、未来を見据えた環境活動にも取り組むという、人とビジネスのバランス、短期・中期・長期のバランスがとれた経営を進めておられます。今後も沿線地域の街づくりや魅力の発見・開発に力を入れていただけることを大いに期待しています。

**遠北** 関西では各都市、各地域ごとに独自性が強く、それが観光上の魅力になっている一方、これからの時代は全関西が一体となって取り組むべき課題もあります。大阪観光局がその要として関西全体をリードしていただきたいと思っています。

本日はありがとうございました。







特集

## 関空・インバウンド事業の拡大

# 海外からのお客さまに、 安心・便利で快適な旅を――

円安の影響等によって、日本を訪れる外国人旅行者は増加の一途をたどっています。

関西国際空港から大阪中心部までの輸送を担う当社は、そうしたインバウンド需要に対応するため、さまざまな施策に取り組んでいます。

多言語対応などハード・ソフトの基盤強化や空港アクセスの向上、さらには外部との連携による関西全体の魅力向上と情報発信を図る等、大阪がインバウンドゲートシティへと成長していくよう率先し充実した旅のひと時を提供していきます。

### 外国人旅行者限定の特別きっぷを販売

高野山開創1200年記念大法会の期間中、南海電鉄全線と南海りんかんバスが1日乗り放題となる特別きっぷ「The World Heritage KOYASAN 1200th anniversary ticket」を、外国人旅客限定で発売。スイスホテル南海大阪でも、同きっぷと和風スイートルームをセットにした期間限定宿泊プランを販売していただきました。



### 無料Wi-Fiサービスの提供を開始

なんばCITY、なんばパークスで無料Wi-Fiサービスの提供を開始し、外国人旅行者の利便性向上を図っています。これは大阪観光局が整備を進める「Osaka Free Wi-Fi」のサービスを提供するもので、日本の主要駅・観光施設などで無料Wi-Fiを使用できるアプリ「Japan Connected-free Wi-Fi」もご利用可能となりました。



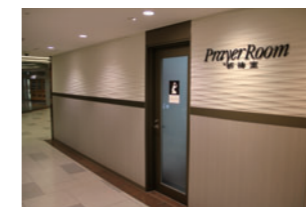
### なんばエリアで春節イベントを実施

春節に伴う外国人旅行者の増加に合わせ、なんばエリアでショッピングやグルメをお楽しみいただくキャンペーンを実施しました。2015年2月20日から22日までの3日間、なんばパークスから無料の大阪市内周遊バスを運行したほか、ギフト券のプレゼント、和雑貨の特設販売、着物の試着や茶道体験等を行いました。



### なんばCITYに「祈祷室」を整備

ムスリム（イスラム教徒）が多い東南アジア諸国からの旅行者は年々増加しており、当社も商業施設などの利用促進のためムスリム向けサービスの充実を図っています。2014年9月末からなんばCITYに関西の商業施設初となる「祈祷室」を設置したほか、飲食店でもムスリムに配慮したメニューを充実させています。



### 「南海ツーリストサポートセンター」を設置（多言語対応）

2012年から国内外のお客さまに気軽にお立ち寄りいただけるオープンカウンター「南海ツーリストサポートセンター」を関西空港駅に設置しています。各種乗車券や交通等の旅客案内はもちろん、タブレット端末を使用した通訳案内サービスによって、海外のお客さまに対しても丁寧的確な案内を提供しています。

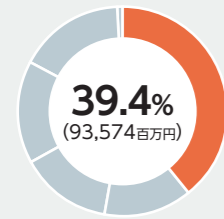




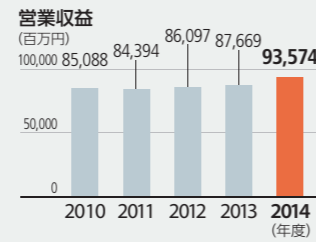
## 事業別の概況

※各セグメントの営業収益は、セグメント間取引を含んだ数値です。

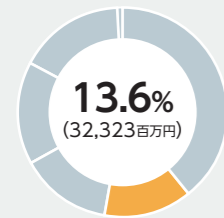
### 運輸業



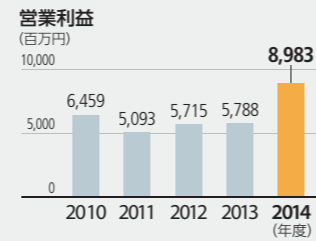
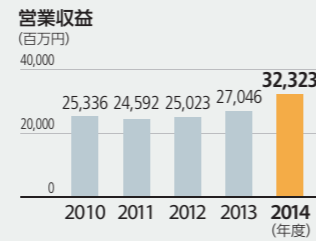
4月からの消費税増税による先買い需要の反動で、輸送人員は前年度に比べ0.8%減の2億27百万人となりました。しかし国内外の旅客を対象とした諸施策を進めた結果、運輸業の営業収益は前年度に比べ59億4百万円(6.7%)増の935億74百万円、営業利益は前年度に比べ5億63百万円(4.5%)増の129億37百万円となりました。



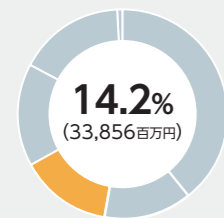
### 不動産業



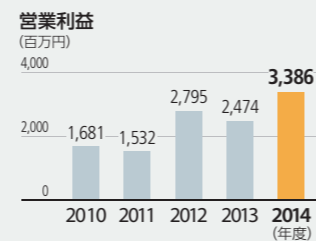
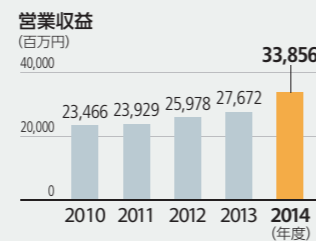
宅地および戸建住宅販売、分譲マンション販売を含めた不動産業の営業収益は、前年度に比べ52億77百万円(19.5%)増の323億23百万円となり、営業利益は前年度に比べ31億95百万円(55.2%)増の89億83百万円となりました。



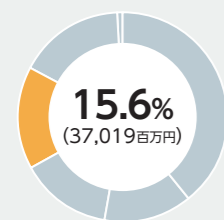
### 流通業



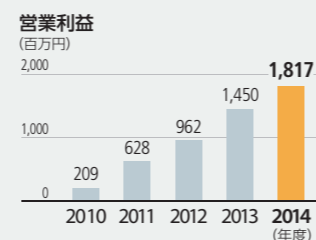
なんばパークスにおいて最大規模となるリニューアルを実施したほか、泉北高速鉄道株式会社の子会社化に伴いショッピングセンター「パンジ」が新たに当社グループに加わった結果、営業収益は前年度に比べ61億83百万円(22.3%)増の338億56百万円となり、営業利益は前年度に比べ9億11百万円(36.9%)増の33億86百万円となりました。



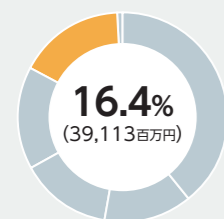
### レジャー・サービス業



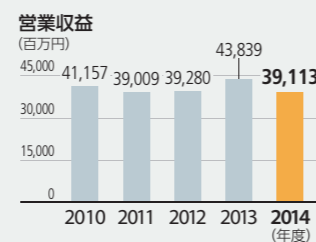
遊園事業において、みさき公園でファミリー層を中心としたお客さまの誘致に努め、2014年9月には子ども向け鉄道体験施設もオープンしました。その結果、営業収益は前年度に比べて18億64百万円(5.3%)増の370億19百万円となり、営業利益は前年度に比べ3億67百万円(25.3%)増の18億17百万円となりました。



### 建設業



労務費の上昇や建設資材価格の高止まり等、厳しい事業環境が続いた結果、営業収益は前年度に比べて47億26百万円(10.8%)減の391億13百万円となりました。しかし、工事原価管理の徹底に伴う利益率の向上等により、営業利益は前年度に比べ1億68百万円(18.5%)増の10億81百万円となりました。



### その他の事業

情報システムの開発・運用・保守や経理事務および各種事務の代行を行う南海マネジメントサービス等4社からなるその他の事業では、2014年度の営業収益は前年度に比べ11.0%増の19億39百万円となり、営業利益は前年度に比べ38.6%増の1億82百万円となりました。

## 事業別の概況(運輸業)

### 運輸業

地域に根差した利便性の高い公共交通サービスを提供しています。

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



### 鉄道事業の概況

鉄道事業は、南海電鉄が、なんばから泉州・和歌山を結ぶ南海本線と、世界遺産・高野山を結ぶ高野線の2本の基幹路線を軸に、関西国際空港への重要なアクセスである空港線等各路線で、安全・快適な輸送サービスを提供しています。2014年度は、環境配慮とバリアフリー化に特化した8000系の新造車両16両を南海線へ投入し、旅客サービスおよび運転保安度の向上に努めました。

### 空港線・特急ラピート20周年を記念し さまざまなPRイベントを実施

空港線開業20周年および特急「ラピート」運転開始20周年を記念し、さらなる需要喚起を図るため、さまざまなPRイベントを企画・実施しました。

関西国際空港を拠点とする格安航空会社Peach Aviation株式会社との共同企画として、同社の航空機のデザインを特急ラピートのうち1編成に施し、「出逢えたらラッキー Peach×ラピート ハッピーライナー」として2015年8月31日まで運行しました。

また、2015年2月には特急ラピートをモチーフとしたキャラクター「ラピートルジャー」がデビューしました。海外に向けて関西への旅行および特急ラピートの利用を呼びかけることを任務としており、国内外で開催される旅行者向けイベントに積極的に出動しています。

### 当期の注力事業

#### 泉北高速鉄道が南海グループに仲間入り

2014年7月1日、大阪府都市開発株式会社は、社名を泉北高速鉄道株式会社に変更し、新たに南海グループの一員としてのスタートを切りました。同社の事業は大きく分けて鉄道事業と物流事業の2つです。鉄道事業では当社高野線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する営業距離14.3km、終点の和泉中央駅までの路線を運行しており、当社線のなんば駅～中百舌鳥駅間とも相互直通運転を行っています。



出逢えたらラッキー  
Peach×ラピート  
ハッピーライナー



訪日外国人観光客向け  
イメージキャラクター「ラピートルジャー」



## フェリー事業・軌道事業の概況

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



放映期間中に運行したラッピング電車

また、2014年4月1日、軌道線に交通系ICカードサービスおよび新たな運賃割引制度を導入し、旅客サービスの充実を図りました。

### 当期の注力事業

#### 阪堺電気軌道で連続テレビ小説とタイアップ

阪堺電気軌道では、NHKの連続テレビ小説「マッサン」とタイアップしたラッピング電車を運行し、ドラマの舞台である住吉・帝塚山エリアへの旅客誘致に努めました。

## バス事業の概況

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

### 当期の注力事業

#### 観光周遊バス「堺まち旅ループ」運行を開始

関西国際空港へのアクセス向上を図るため、空港リムジンバス路線の一部で運行時間帯の拡大や増便を実施しました。一般乗合バス路線では、泉北高速鉄道線沿線において路線の延伸等による旅客の利便性向上を図りました。また、2015年3月1日、公益社団法人堺観光コンベンション協会と共同して、堺市内の観光地を巡る観光周遊バス「堺まち旅ループ」の運行を開始しました。土・日・祝日のみの運行で、観光客の利便性向上に貢献します。



「堺まち旅ループ」の運行路線は南海バスウェブサイトでご案内しています。



[http://www.nankaibus.jp/rosen/sakai\\_loop.html](http://www.nankaibus.jp/rosen/sakai_loop.html)



乗り場のご案内

## 不動産業

社有地の活用や沿線の活性化に貢献し総合的な街づくりを推進しています。

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



## 事業の概況

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

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

### 当期の注力事業

#### 分譲マンション「ヴェリテ」シリーズを展開中

「南海林間田園都市・彩の台」や「南海くまどり・つばさ丘」等で宅地および戸建住宅の分譲を進めたほか、当社沿線では堺七道および河内長野、沿線外では阪急京都線洛西口駅前において、当社グループの分譲マンションブランド「ヴェリテ」シリーズを展開しました。

「ヴェリテ河内長野」完成予想図



### 賃貸事業の収益力拡大

2010年10月、長期滞在も可能なレジデンシャルホテルとして開業した「フレイザーレジデンス南海大阪」は、中国人をはじめとするアジア系外国人観光客の大幅な増加に伴い、業績は好調に推移しています。今後、観光ブームを一過性に終わらせないためにも、台湾・香港などへの現地営業活動や、外国人観光客のニーズに応えるソファベッド導入など、受け入れ態勢を強化し、さらなる収益向上を図っています。

また、泉北高速鉄道が運営する東大阪流通センターでは、物流業界のニーズの変化に対応した施設を整備し、2014年10月29日に供用を開始しました。なお、2015年4月1日、泉北高速鉄道は、同社の北大阪流通センターに隣接して加工食品卸売団地を運営する株式会社大阪府食品流通センターの全株式を取得しました。



フレイザーレジデンス南海大阪



北大阪流通センター



## 流通業

沿線の魅力アップで集客力を強化する  
多彩な商業施設を展開しています。

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



### 事業の概況

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

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

また、なんばパークスでは、2015年3月20日、2007年の全館開業以来最大規模となるリニューアルを実施し、競合施設との差別化と顧客基盤の拡大に努めました。なんばCITYでは、ムスリム向けの祈祷室を設置する等、飛躍的に増加するインバウンド旅客向け施策に注力しました。

2014年5月29日には、高野線三国ヶ丘駅改良工事とともに整備を進めてきました「N.KLASS(エヌクラス)三国ヶ丘」の全店舗が開業しました。

### 当期の注力事業

#### 沿線の商業施設・エリアを強化

南海本線なんば駅・今宮戎駅間の鉄道高架下の一部では、「なんばEKIKAN(エキカン)プロジェクト」と名付けた商業施設開発を推進し、第1期および第2期エリアを順次開業しました。各店舗やお客さま同士が「交流」できる商業エリアであることを目指し、多様なイベントを随時開催するほか、第2期エリアには共用空間を設けています。



第2期エリアに整備された「共用空間」

#### 「パンジョ」開業40周年を記念し さまざまなイベントを実施

泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前において、2014年8月1日、一般財団法人大阪府タウン管理財団から商業施設等を取得しました。また泉北高速鉄道株式会社の子会社化に伴い、新たに当社グループに加わったショッピングセンター「パンジョ」で、開業40周年を記念した販売促進施策を実施しました。

泉北高速鉄道泉ヶ丘駅付近にあるショッピングセンター「パンジョ」



## レジャー・サービス業

暮らしにゆとりと潤いを与えるサービスを提供しています。

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



### 事業の概況

各社が特徴ある事業領域を持ち、各事業の集客力アップと活性化を図っています。2014年度は、ホテル・旅館業において「ホテル中の島」でインターネットの活用や海外向け施策に取り組んだため、個人旅客およびインバウンド旅客の宿泊が大幅に増加しました。

お客さまの誘致に努めました。また、同園において、2014年9月27日、子ども向け鉄道体験施設「わくわく電車ランド」をオープンしました。鉄道の仕事をテーマに、実際に使用されていた車両での車掌体験や運転シミュレータによる運転士体験ができる体験型施設です。

### 当期の注力事業

#### みさき公園に子ども向け鉄道体験施設 「わくわく電車ランド」をオープン

遊園事業においては、みさき公園で、イルカをはじめ動物とのふれあいを目的とした体験型イベントに注力したほか、幼児や小学生に人気の催物を開催する等、ファミリー層を中心に



車両モデルの展示&体験ゾーン

## 建設業

鉄道関連以外にも幅広い案件を手がけています。

当社の鉄道関連工事や、日本万国博覧会、関西国際空港等さまざまな建設工事の経験を積んだ南海辰村建設を筆頭に、グループ6社が建設業に取り組んでいます。



### 事業の概況

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

### 当期の注力事業

#### 高野山駅の駅舎改修を実施

2015年、高野山が弘法大師空海によって開創されてから1200年目を迎えました。これを記念して執り行われる大法会に先立ち、鋼索線高野山駅舎の改修を実施しました。



# CSRについて

すべてのステークホルダーの声に耳を傾け、その関係性を重視し、期待に応えるために企業理念を徹底して実践します。各ステークホルダーとの関係における(主な取り組み)および(対話の機会)は下記の通りです。

## ステークホルダーとの関係



# 組織統治

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強化に努めています。



第98期定時株主総会(2015年6月23日)

## コーポレート・ガバナンス

### 業務執行

適正かつ効率的な業務執行体制の確立を目指しています。

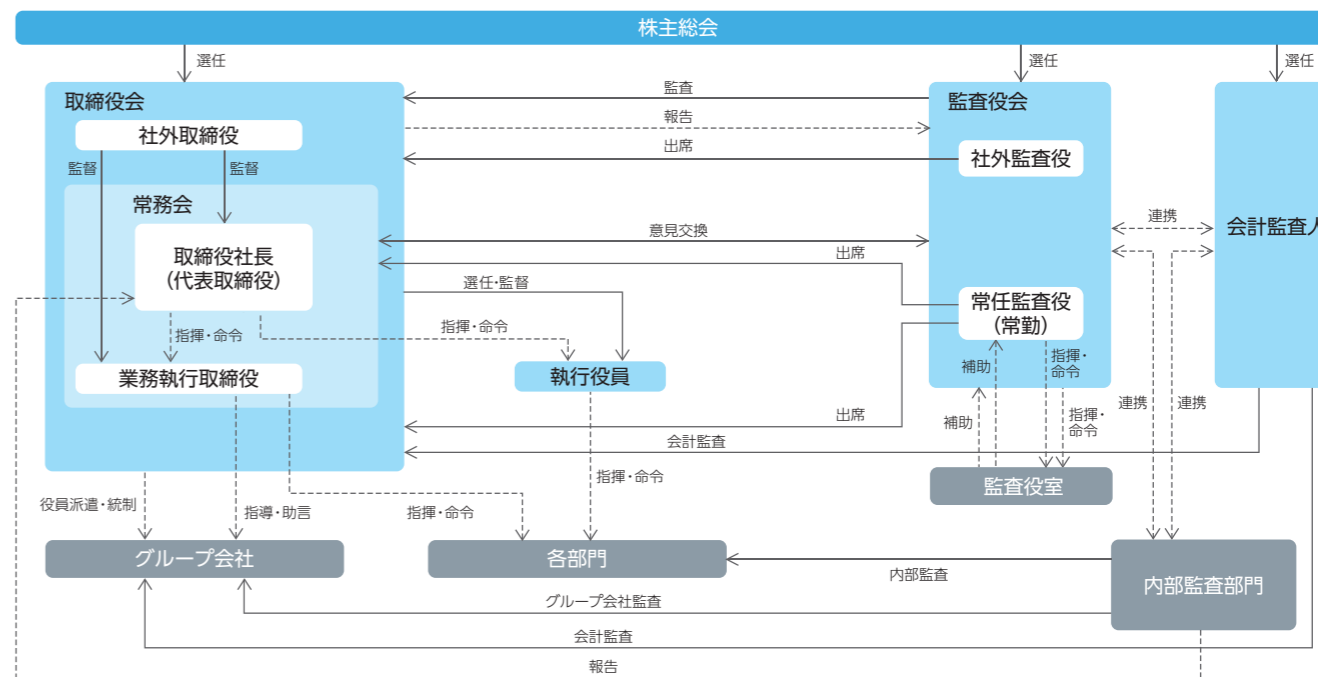
取締役会は、取締役13名(うち社外取締役3名)および監査役5名(うち社外監査役3名)で構成され、原則として毎月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っています。

取締役会が設定する経営の基本方針に基づいて、経営に

関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会を週1回開催し、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。

また、取締役会の監督機能強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として執行役員制度を導入し、現在6名を執行役員に選任しています。業務執行取締役および執行役員は、重要な業務執行および営業成績等について情報の共有を図り、業務執行の適正化・効率化に努めています。

コーポレート・ガバナンス体系図(2015年6月23日現在)





## 監査役監査

### 監査役監査の実効性向上に努めています。

監査役5名で構成される監査役会は、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え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等の報告を聴取するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書等重要な文書の回付を受けています。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、適宜説明を加えます。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等、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。

## 社外取締役・社外監査役

### 当社経営陣から独立した立場で、経営の透明性向上に資する機能を担っています。

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。

## 役員の報酬等の額の決定に関する方針

### 業績連動型と自社株式取得型を組み合わせた報酬体系を導入しています。

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

#### (1) 業績連動型報酬

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

#### (2) 自社株式取得型報酬

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

役員報酬の内容 (2014年度)

役員区分	報酬等の総額(百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)				対象となる役員の数(人)
		基本報酬	ストックオプション	賞与	退職慰労金	
取締役(社外取締役を除く。)	254	254	—	—	—	10
監査役(社外監査役を除く。)	47	47	—	—	—	2
社外取締役	25	25	—	—	—	3
社外監査役	25	25	—	—	—	3

## 内部統制システム

### 業務の適正を確保するために必要な体制を構築・運用しています。

#### (1) 当社および当社子会社の取締役等の職務の執行が

##### 法令および定款に適合することを確保するための体制

当社およびグループ会社の健全な発展と企業倫理確立のため、「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査および

コンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しています。

なお、コンプライアンスの取り組みについてはP47をご参照ください。このほか、財務報告の信頼性を確保するために必要な体制を適切に整備・運用するとともに、内部監査部門による有効性の評価を通じて、当該体制の維持・改善をはかっていきます。

#### (2) 当社の取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

取締役会をはじめとする重要な会議の議事録、稟議書その他取締役の職務の執行に係る文書は、「文書規程」等の社内規則に従い、適切に作成のうえ、保存・管理を行っています。また、「情報セキュリティポリシー」を定め、当社が保有する情報資産を適切に保護し、情報資産の「機密性」、「完全性」および「可用性」を確保するための体制を整えています。

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

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。

なお、鉄道事業における輸送の安全の確保につきましてはP29以降をご参照ください。

このほか、当社各部門の所管業務およびグループ会社の事業運営に付随するリスクの管理については、対応部門または対応会社において必要に応じ、研修や規程・マニュアルの整備等を行っています。

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

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

ています。

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おります。詳しくはP22をご参照ください。

#### (5) 当社子会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当社への報告に関する体制

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

#### (6) その他企業集団における業務の適正を確保するための体制

当社役員をグループ会社の役員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はかっています。

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あたっては、当社審査委員会による厳格な審査手続を設ける等、グループ全体としての業務の適正をはかっています。

#### (7) 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業務執行取締役による指揮命令系統からは明確に分離され、その所属員は監査役の指揮命令に服するとともに、その異動および評価については、常任監査役(常勤)の同意を得ることとしています。詳しくはP23をご参照ください。



## リスクマネジメント

### 事業等のリスク

リスク発生の可能性を認識したうえで、回避および発生した場合の対応に努めています。

当社グループの事業その他に関するリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性があると考えられる主な事項を記載しています。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、これらのリスク発生の可能性を認識したうえで、発生の回避および発生した場合の対応に努めています。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、かかる対策が必ずしもリスクおよびその影響を軽減するものではない可能性があることにご留意ください。

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) 経済情勢等

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

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

#### (2) 競合

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

バス事業におきましては、平成14年2月から乗合バス事業に係る需給調整規制が完全に撤廃され、新規路線参入については自由競争下にあるため、競争の激化により当社

グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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

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

#### (3) 法的規制

鉄道事業におきましては、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）の定めにより、経営しようとする路線および鉄道事業の種別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）、さらに旅客または貨物の運賃および料金（上限）の設定・変更につき、国土交通大臣の認可を受けなければならない（第16条）こととされています。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等に該当した場合には、国土交通大臣は事業の停止を命じまたは許可を取り消す（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等は存在せず、鉄道事業の継続に支障を来す要因は発生していません。しかしながら、同法に抵触し、国土交通大臣より事業の停止や許可の取消を受けた場合には、事業活動に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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

#### (4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産につきましては、順次開発・商品化を進め、計画的な分譲を実施することにより、資金回収をはかっていますが、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等により、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いています。今後も計画的な開発・分譲を進め、魅力ある住宅環境の提供に努めていきますが、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、開発用地

の保有リスクの拡大や、資金回収の遅れが生じる等の影響が出る可能性があります。

#### (5) グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供等の経営支援を行っていますが、同社において、想定外の受注環境の悪化等に見舞われた場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### (6) 人事政策

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

#### (7) 投資

鉄道事業における投資につきましては、連続立体交差化工事や安全運行確保のための各種投資工事が長期にわたる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。

#### (8) M&A

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

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

#### (9) 退職給付会計

退職給付に係る資産および退職給付に係る負債につきま

しては、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しています。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、一層の割引率の低下または運用利回りの悪化があった場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### (10) 有利子負債

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

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

#### (11) 重要な訴訟

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

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

#### (12) 事故・システム障害の発生

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

また、人的原因や機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障をきたすとともに、施設の復旧や振替輸送に係る費用の発生等により、当社グループの社会的信用の失墜や業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。したがって、事故・システム障害の未然防止のため、保安諸施設や駅務システムの整備、更新や



定期的なメンテナンスの実施、従業員教育の徹底等、さらなる対策に取り組んでいきます。

(13) 第三者行為やテロ活動等

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

(14) 自然災害等

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

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

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

(15) 情報資産の管理

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

(16) 保有資産および商品等の瑕疵・欠陥

当社グループが保有する資産について、瑕疵や欠陥が発見された場合、または健康や周辺環境に影響を与える可能性等が指摘された場合、その改善・原状復帰、補償等に要する

費用が発生する可能性があります。また、当社グループが販売した商品、売却した不動産、受注した工事、提供したサービス等について、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善および補償等に要する費用の発生や社会的信用の失墜等により、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

情報セキュリティ

個人情報の保護

個人情報保護の重要性を認識して、適切な利用・保護に努めています。

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。

情報開示

IR活動

健全で透明性の高い経営を目指して、積極的に情報を開示しています。

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

株主の皆さまには半期ごとに決算の概要や当社グループの取り組み等を記載した「株主通信(NANKAI Report)」を送付しているほか、機関投資家には決算説明会を年2回開催しています。オフィシャルサイトにも「企業・IR情報」のサイトを設け、四半期ごとの財務状況等を掲載しています。IR情報の開示については、公平性と透明性を期すために法定開示基準を遵守しています。

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

取締役

2015年6月23日現在



山中 諄  
取締役会長



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



金森 哲朗  
専務取締役(代表取締役)  
鉄道営業本部長



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



金原 克也  
常務取締役  
流通営業本部長



岩井 啓一  
常務取締役  
経理室長 / 監査部担当



井上 努  
取締役  
不動産営業本部長



阪田 茂  
取締役  
鉄道営業本部副本部長/  
営業推進室長



芦辺 直人  
取締役  
グループ事業室長



浦地 紅陽  
取締役  
総務室長 / 東京支社長 /  
和歌山支社長

内藤 碩昭 取締役

増倉 一郎 取締役

村上 仁志 取締役

監査役

2015年6月23日現在



藤田 隆一  
常任監査役(常勤)



勝山 正章  
常任監査役(常勤)

奥 正之 監査役

荒尾 幸三 監査役

饗庭 浩二 監査役

執行役員

2015年6月23日現在

梶元 政明 南海バス株式会社  
取締役社長

外浜 道明 阪堺電気軌道株式会社  
取締役社長

中林 誠 運輸部長

望月 理 ツーリズム事業部長

福地 俊明 南海フェリー株式会社  
取締役社長

田内 信彦 経理部長



# 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、2014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。



大規模地震を想定した訓練

## 安全統括管理者のごあいさつ

平素は当社をご利用いただきまして誠にありがとうございます。当社では安全最優先を原則として「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでおります。

鉄道にはヒューマンエラーを想定したバックアップシステムが車両や設備に整備されていますが、それを取り扱う人間がそのシステムからの警告を見逃してミスを重ねることによって事故につながるケースがあることから、「絶対に事故を起こさない」という強い安全意識が根付いた職場風土の構築とともに、基本動作の励行が不可欠と考えています。また、予期できない自然災害に対して、耐震化などの備えを進めるとともに、発生した場合の対応を準備しておくなど、被害を最小限にとどめるための取り組みも重要です。

そのため、安全管理規程に定めた安全管理体制のもとで、計画、実行、確認、改善のPDCAサイクルを有効に機能させ、安全に向けた取り組みを継続的に改善していくとともに、社員の安全意識を高めていくための教育や訓練を充実させることにより、恒久的な安全文化の構築と定着を図り、お客さまに信頼される鉄道を目指してまいります。



安全統括管理者  
専務取締役 鉄道営業本部長  
金森 哲朗

## 安全方針と管理体制

### 安全方針

お客さまへ最良のサービスを提供するために、輸送の安全確保に取り組んでいます。

当社では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼に応え、お客さまへの最良のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでいます。さらに「安全方針」を制定し、安全第一の意識で事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2009年6月26日に安全方針を右記のように改正しました。簡潔な文章にまとめなおすことで、社員一人ひとりへのさらなる浸透・定着を図っていきます。

### 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。

2009年6月26日改正

## 安全管理体制

法に準拠した厳格な組織体制を構築し、安全への強い意識を浸透させていきます。

2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えています。

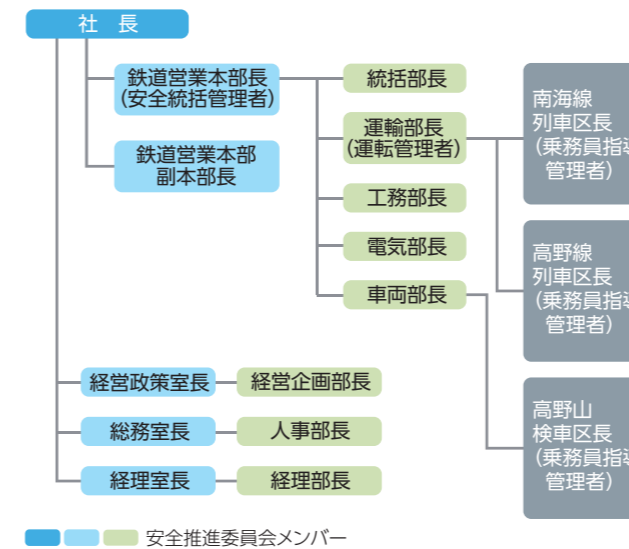
組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全に関する業務を統括管理する安全統括管理者には鉄道営業

本部長を選任し、そして安全に直接関わる列車の運行や管理、また運転士や車掌を指導する運転管理者に運輸部長を選任したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。



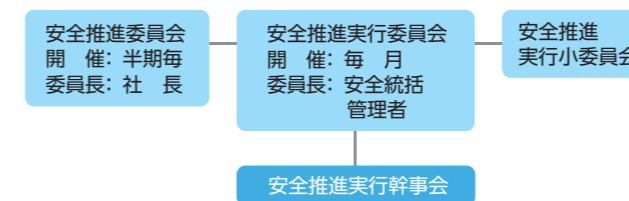
安全推進委員会

### 組織体制 2015年9月現在



■ ■ ■ 安全推進委員会メンバー

### 委員会組織



### 主な管理者の役割

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



## 安全管理方法

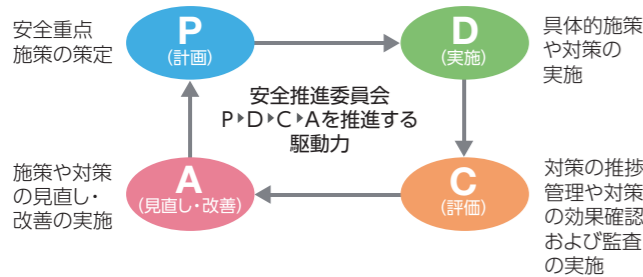
安全性向上のための情報共有を毎月1回、継続的に実施しています。

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

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



安全内部監査



## 運輸安全マネジメント評価

国と一体となって取り組むことにより、安全管理体制の改善に努めています。

2014年9月、第6回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、構築された安全管理体制について鉄道事業者の経営トップや安全統括管理者、運転管理者等の経営管理部門の者にヒアリングを行うとともに、それに関連する資料を確認するものです。評価は、ヒアリングと各種記録の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制のさらなる向上への取り組みや改善すべき点などについて評価・助言が行われ、助言を受けた事項については改善に向けて取り組みを進めています。



運輸安全マネジメント評価(2014年9月)

## 従業員とのコミュニケーション

### 社長巡視

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

2014年度はサービスレベルの向上、美化活動の充実などを行動目標に各種施策に取り組んだ、お客さま第一強化期間などの運動期間中に4回、現業職場を巡視し、安全管理状況の確認を行いました。



社長巡視

### 安全ミーティング

輸送の安全確保のために必要な情報を共有するとともに、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。

2014年度はテーマを1つに絞って議論を深めるなど、開催方法の見直しを行いながら、現業職場を会場として計8回開催しました。



安全ミーティング

### 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について定量的に評価するために、安全意識調査を実施しました。

鉄道営業本部の役員、管理職を含む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、安全方針の理解度、指差確認喚呼の有効性、職場におけるコミュニケーションの実施状況など、選択式、記述式の設問を設け、回答率は98%でした。調査結果を分析、考察し、その内容を安全確保に関する各種施策に反映させることで、安全意識を高め、安全管理体制をより強固なものにしていきます。

## 事故等の状況

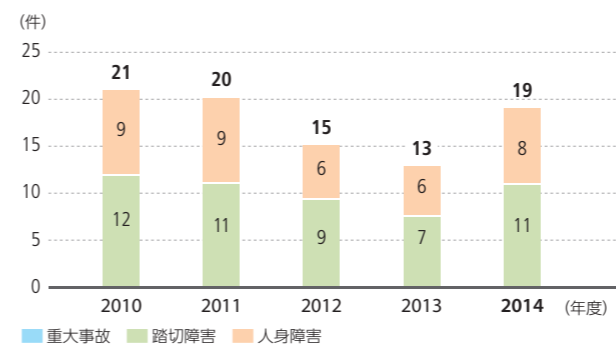
### 鉄道運転事故

昨年度の発生件数と最近5年間の推移です。

2014年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故11件と人身障害事故8件で、合計19件です。

下のグラフは最近5年間に発生した鉄道運転事故の推移です。

#### 鉄道運転事故発生件数



- ※**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)をいいます。
- ※**踏切障害事故**: 踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両等と衝突、または接触した事故をいいます。
- ※**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)をいいます。

### 重大事故

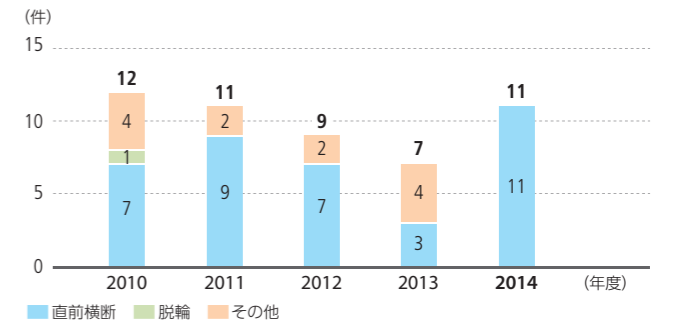
最近5年間で重大事故は発生していません。

### 踏切障害事故

最近5年間で50件の踏切障害事故が発生しています。主な原因は直前横断で37件となっています。

2014年度は、直前横断等によるものが11件でした。

#### 踏切障害事故発生件数

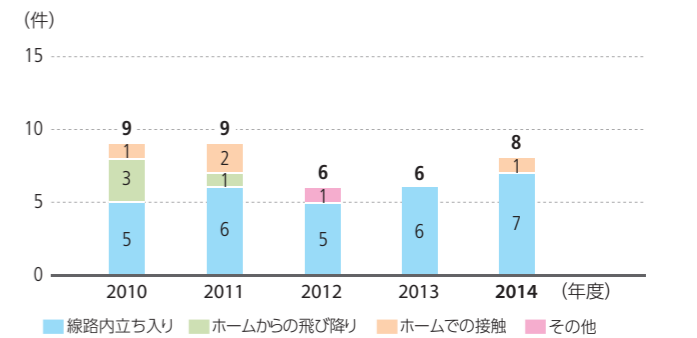


### 人身障害事故

最近5年間で38件の人身障害事故が発生しています。主な原因は線路内立ち入りとホームからの飛び降りとなっています。

2014年度の人身障害事故は、線路内立ち入りによるものが7件、ホームでの接触によるものが1件でした。

#### 人身障害事故発生件数





## 輸送障害・インシデント

大事故の発生を未然に防ぐため、  
きめ細かい調査を実施しています。

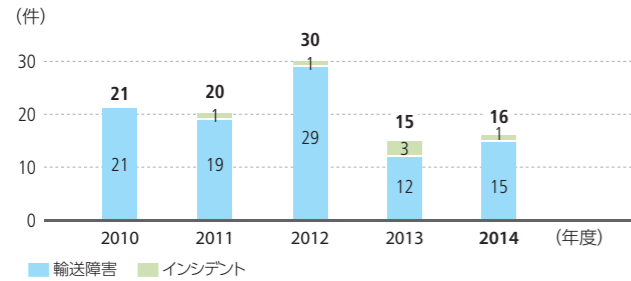
2014年度の輸送障害は、15件発生しました。主な原因は異常気象等の自然災害によるもので9件、続いて設備故障が1件、沿線火災が1件でした。

また、インシデントについては1件発生しました。

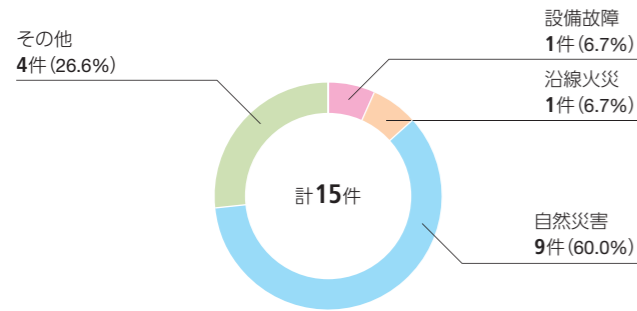
※輸送障害：鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの。

※インシデント：事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態。

輸送障害・インシデント発生件数



2014年度輸送障害の内訳



## 2014年度のインシデント

### 車両の台車枠に亀裂が発生

#### (1) 発生日時

2015年2月6日11時00分頃

#### (2) 状況

台車枠の検査中に、第6355号車の横ばり天板部で長さ205mmの亀裂を発見しました。

#### (3) 原因

走行中に比較的大きい応力が発生する溶接部において、台車枠の製造段階で溶接の不良があったためです。

#### (4) 対策

過去の同類のインシデントを受けて実施している台車枠の超音波検査を引き続き行い、早期発見に努めます。また、発見したときは亀裂箇所の再溶接を実施しています。

#### (5) 報告

2015年2月6日付けで近畿運輸局へ原因と対策を報告しました。

## 行政指導等

近畿運輸局より2014年6月24日に実施された鋼索線の保安監査の結果、以下の3点の勧告を受けました。

なお、改善計画を2014年9月22日付けで近畿運輸局に提出し、同計画に基づく改善措置を実施しました。

## 勧告内容

- 構造物検査における軌道中心線とプラットホーム縁端との間隔において、平成21年度から平成25年度まで建築限界を支障している検査記録があったにもかかわらず、整備計画および整備を実施していなかった。
- 軌道検査台帳の軌道狂い検査記録表のV値(正矢)において、錯誤が認められた。
- (1)(2) に関しては、前回の監査時に指示した内容と重複することが確認された。

## お客さまの安全のために

### 2014年度の安全重点施策

輸送の安全確保に向けて、  
安全重点施策を定めました。

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、達成すべき目標への取り組みである安全重点施策として、2014年度は次の5項目を定めて取り組みました。

### 2014年度の安全重点施策

- 安全風土の構築と事故等の防止に向けた取り組みの推進
- 異常時対応のレベル向上と現地のバックアップ体制の強化
- 老朽インフラの長寿命化と更新計画の策定
- 技術基準省令改正対応工事および耐震補強工事の推進
- 駅および踏切道の安全対策の推進

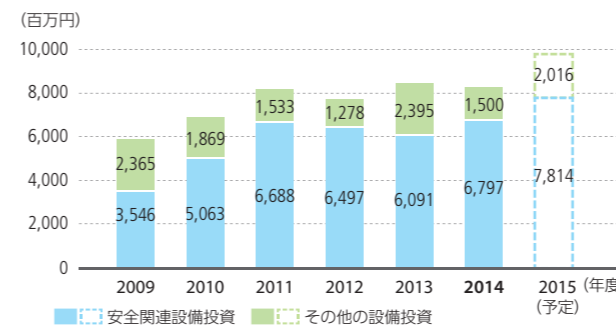
## 安全への投資

より確実な安全を求めため、  
毎年、設備の充実・更新に投資しています。

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2014年度は設備の充実・更新等に約68億円投資しました。これは2006年7月施行の国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」の対象となる、運転保安設備を中心とした列車運行の安全レベル向上を図る施策と、扉事故防止並びにホーム上の安全確保のための施策を推進するものです。

2015年度も引き続き列車運行と車両・ホームの安全施策について計画、実施を進めるため、約78億円の設備投資を予定しています。

安全に対する投資額



## 2014年度の主な設備投資

- 高野線への新型ATS、運転状況記録装置、デッドマン装置の導入
- 駅舎耐震補強(なんば駅、新今宮駅、住ノ江駅)
- 高架橋柱耐震補強
- 8000系車両の新造
- 内方線付き点状ブロックの設置
- ワンマン列車の扉事故防止対策

## 踏切の安全対策

### 踏切支障報知装置

踏切に設置した非常ボタンを扱うことで列車を停止させる信号を表示させる装置です。現在、68か所の踏切道に設置しています。



## 南海電鉄からお客さまへのお願い

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つけたときは、大変危険ですので、踏切の近くにある「非常ボタン」を押してください。



せんこう  
全方向閃光灯

あらゆる方向から見やすい全方向閃光灯を導入するとともに、LED化を順次進めています。



全方向閃光灯

踏切障害物検知装置

踏切上で自動車が故障や脱輪して線路に支障をきたしたときに、自動的に自動車等の障害物を検知し、列車を停止させる信号を表示させる装置です。現在、195か所の踏切道に設置しています。



踏切障害物検知装置

ホームの安全対策

ホーム非常通報装置

お客さまが誤ってホームから線路に転落された場合などに、発見者が非常通報ボタンを操作することで、進入してくる列車の運転士に対して列車を停止させる信号を表示する装置です。

また、停車している列車に対してはホーム上に設置された警報ブザーが鳴動し、車掌が列車の発車を見合わせる装置です。

現在、南海線40駅、高野線22駅に設置しており、今後も計画的に整備する予定です。



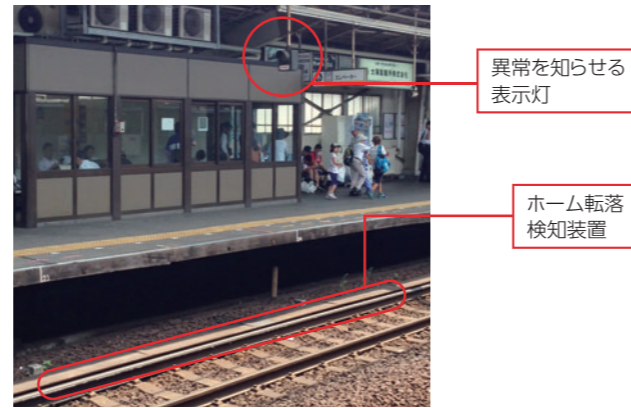
ホームに設置された「非常ボタン」

南海電鉄からお客さまへのお願い

他のお客さまがホームから線路に転落されるのを見かけたとき、すぐにホームから降りると大変危険です。まずはSOSと表示された「非常ボタン」を押してください。

ホーム転落検知装置

お客さまがホームから転落された場合に、ホーム下に設置したマットで検知し、乗務員および駅係員に表示灯と警報ブザーで異常を知らせ、事故を未然に防止します。現在、新今宮駅に設置しています。



異常を知らせる表示灯

ホーム転落検知装置

Topics

ホームのかさ上げ工事および内方線付き点状ブロックの設置

お客さまに安全で快適に乗り降りしていただくため、車両床面とホームの段差解消を図っています。今年度は北助松駅の整備を計画しています。

また、1日平均乗降人員1万人以上の駅では、駅のバリアフリー化と併せて、視覚に障がいをお持ちのお客さまにホーム内側か線路側かをお知らせする内方線付き点状ブロックの整備を順次進めています。

2014年度は、春木駅・岸和田駅・二色浜駅・尾崎駅に設置、2015年度はなんば駅・金剛駅・りんくうタウン駅の整備を計画しています。



ホームと車両との段差を小さく

ホーム内側か線路側かをお知らせ

車両の安全対策

車内非常通報装置

お客さまが非常時にボタンを押すことで車内から乗務員に異常を知らせる装置です。当社では全車両に設置しています。設置箇所は車両によって異なりますが、SOSのステッカーが目印です。



非常通報ボタン

転落防止ホコ

お客さまがホームから車両の連結部に転落される事故を防止するため、2000年から全車両の連結部に装備しています。



転落防止ホコ

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年度新造の8000系から転落防止放送装置を設置しました。開扉時に連結部であることを音声で知らせます。



転落防止放送装置

現場の声

より安全・安心な車両を提供するために

車両部 住ノ江検車区  
技術主任  
浜野 太輔



車両部では、お客さまに安全・安心を提供するため、車両の保守業務を遂行しています。その最前線である現場では、指差確認喚呼などの基本動作を徹底し、日々の点検を確実に実施しています。また、日常作業や施設・設備状態の見直し、ヒューマンエラー再発防止の勉強会などの機会を設け、作業環境のリスク撲滅に取り組んでいます。確実な作業と継続的な改善で、より良い車両保守を追求していきます。

現場の声

安全をつくるために

工務部 機械保線区  
指導技術員  
浅見 幸司



終列車後に、軌道作業車を使って日々の線路補修点検を実施しています。

操縦者から走行する線路が直接確認できない場合もあるため、責任者と操縦者が無線で意思疎通するほか、操縦者が運転台から必ず前方を確認できるように「前方確認モニタ」を設置し、見落としを防いでいます。

また、目的意識を持った「指差確認喚呼」を実施し、ヒューマンエラーの減少に努めています。



軌道作業車の操縦席に設置した「前方確認モニタ」

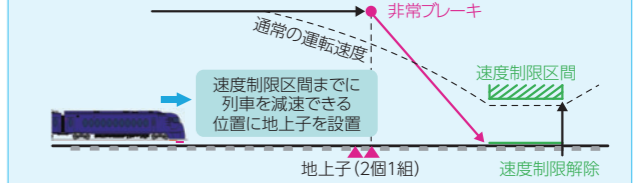
Topics

新型ATS(自動列車停止装置)の導入

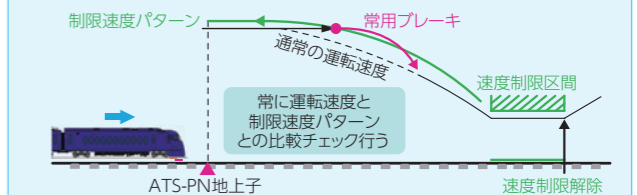
国土交通省から「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令等」(2006年3月)が公布され、曲線・分岐路・線路終端等、線路の条件に応じた速度制限装置の設置が義務づけられたことから、連続制御方式の新型ATSの導入を進めています。

従来の方式では、ATSを設置している地点で速度超過があると非常制動により列車を停止させるものですが、新型ATSでは、ATSを設置している地点から制限速度のある地点までの間で速度超過があると自動的に制限速度まで列車を減速させるもので、より高い安全性を確保できます。南海本線と空港線ではすでに運用を開始しており、高野線でも2016年度までに工事を完了する予定です。

現行(点制御速度照査)



新方式地上点制御(速度パターン式連続速度照査)



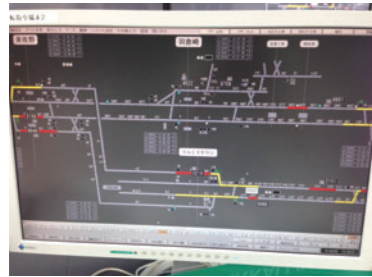


## お客さまへの情報提供の強化

### TID(列車在線位置表示)装置による情報提供の強化

2012年11月、南海線列車運行管理装置を更新した際に、主要駅等には列車の運行状況が分かるTID(列車在線位置表示)装置を新設しました。

ダイヤ乱れの際には、係員がこの装置を活用し、お客さまへ適切な案内ができるよう努めています。



TID装置のディスプレイ

### 旅客情報表示器

当社線の55駅の改札口付近に、案内情報を表示するモニターを76台設置し、通常時はCM等を配信、列車遅延発生時は運行状況を表示することでお客さまに情報提供を行っています。



南海線なんば～和歌山市間は強風のため現在ダイヤが乱れており列車遅延時の旅客情報表示器

## その他の安全対策

### 乗務員のアルコールチェック

2006年12月からアルコール検知器を導入し、運転士と車掌の全員を対象に出勤時の呼気中アルコール濃度を測定しています。アルコール濃度が基準値を上回った場合には、就業させません。



## 連続立体交差事業

スムーズな交通に役立つ会社であるために、地域と協力して心地いい鉄道を目指します。

運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指し、関係自治体と積極的に協議を行い、以下の南海本線(堺市内・高石市内・泉大津市内)および高師浜線(高石市内)の連続立体交差事業を推進しています。

また、すでに完成している連続立体交差事業は以下のとおりであり、泉大津市内で廃止した踏切を含め、65か所の踏切を解消しています。



南海本線(高石市内)連続立体交差事業の工事進捗状況

### 連続立体交差事業の推進状況

線別	区間	廃止踏切 予定(か所)	延長(km)
南海本線	石津川～羽衣	7	2.7
南海本線	浜寺公園～北助松	13	3.1
高師浜線	羽衣～伽羅橋		1.0
南海本線	北助松～忠岡	8*	2.4

\*泉大津市内で廃止した踏切

### 完成済み連続立体交差事業(1987～2014年度)

線別	区間	廃止踏切 (か所)	延長(km)
南海本線	萩ノ茶屋～玉出	7	2.4
	玉出～大和川	13	3.4
	大和川～石津川	20	5.4
	和泉大宮～蛸地藏	8	1.7
	井原里～羽倉崎	9	2.8

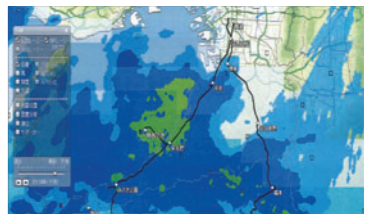
## 防災・減災の取り組み

地震など自然災害への対策も、安全を最優先に今後も計画的に実施していきます。

雨量、風速、地震など気象情報や河川水位等の線路支障情報を集約把握する防災システムを導入しています。狭い範囲での大雨に備えての雨量計の配置の細分化や、地震や風速の警報装置が規制値に達したときに長大橋梁に列車を進入

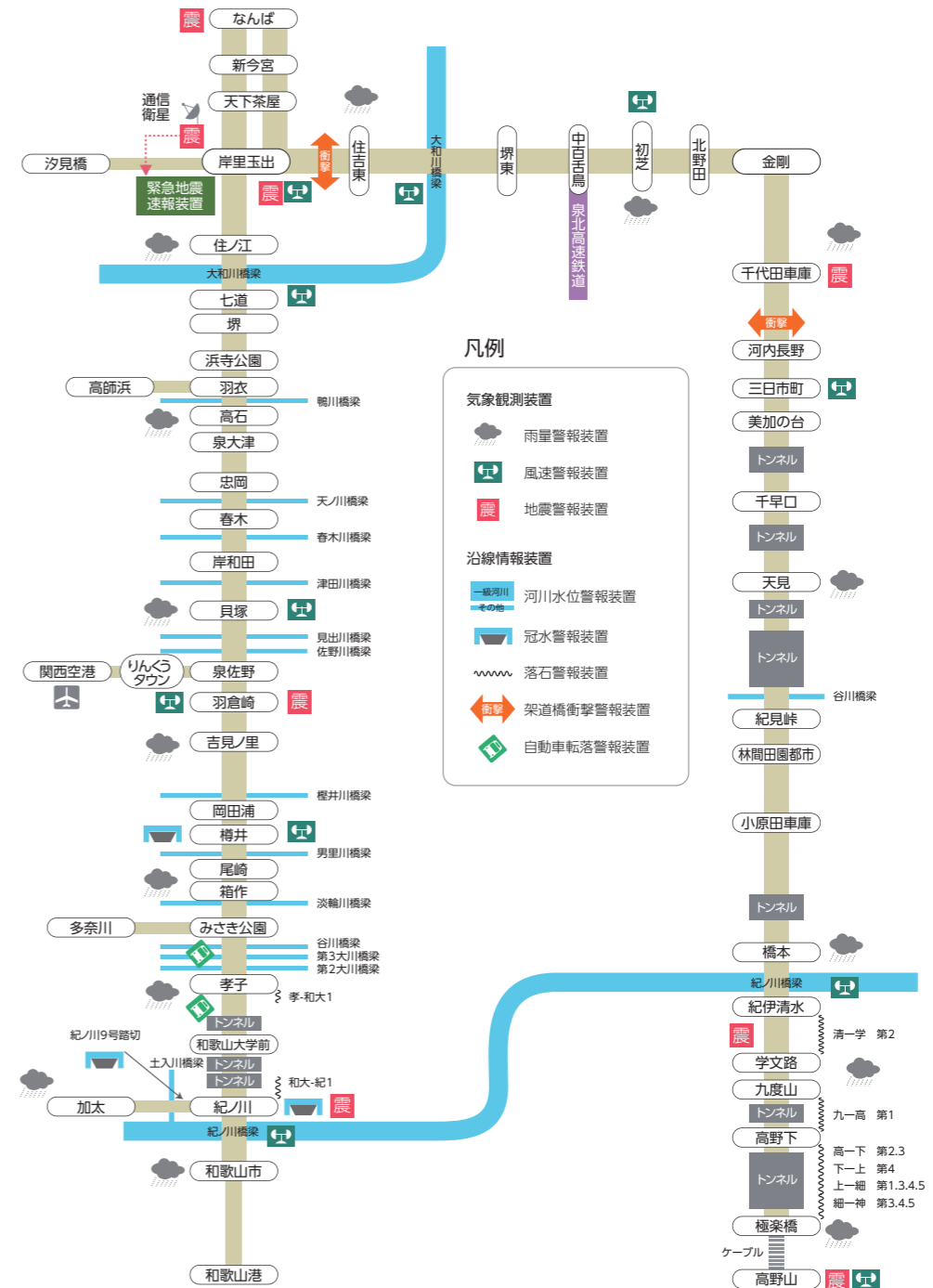
させない等のシステムの改善を進め、2013年6月に新しく運用を開始しました。

また、局地的な大雨等に起因した事故を未然に防止するため、気象情報提供会社から提供される気象情報を2014年4月に導入しました。



気象情報提供会社から提供される気象情報

### 気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図(2015年3月31日現在)



#### 凡例

- 気象観測装置**
- 雨量警報装置
  - 風速警報装置
  - 地震警報装置
- 沿線情報装置**
- 河川水位警報装置
  - 冠水警報装置
  - 落石警報装置
  - 架道橋衝突警報装置
  - 自動車転落警報装置



津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱の制定

津波警報(大津波・津波)発表時において、正確かつ迅速な情報の収集・連絡、警戒、処理および広報活動等について定め、お客さまおよび列車運行の安全確保を図ることを目的として津波警報(大津波・津波)発表時の社内規程を2011年10月に制定しました。

これによって避難対象地区(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。



避難経路図の掲示

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2014年3月から順次設置しています。その区間の始端および終端を表示するほか、駅間で列車が停車した場合の避難誘導方向の表示を行い、津波発生時にお客さまを安全な場所へ誘導します。

設置区間(2015年3月31日時点)

●加太線、和歌山港線の津波浸水予想区域



津波浸水エリア(始端)看板



津波浸水エリア(終端)看板



出口誘導看板



避難誘導看板

自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部などに検知線を敷設し、自動車が道路から線路に侵入し支障をきたしたとき、列車を停止させるための信号を表示する装置です。現在、南海本線(みさき公園～和歌山大学前間)に2か所設置しています。2006年1月17日に発生した南海本線みさき公園～孝子間のトレーラー侵入による輸送障害事故では、この装置が作動し、大事故に至りませんでした。



自動車転落警報装置の検知線

落石警報装置

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

現在、南海本線(孝子～紀ノ川間)および高野線(紀伊清水～紀伊神谷間)の14か所に設置しています。



落石警報装置の検知線

架道橋衝撃警報装置

道路と交差する架道橋では、桁下有効高を表示し自動車の運転手に注意を促していますが、さらなる事故予防対策として橋桁の手前に防護柵を設置し、自動車が直接橋桁に衝突するのを防いでいます。

架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を敷設し、

自動車が防護柵に衝突し線路に支障をきたす可能性がある場合に列車を停止させるための信号を表示する装置です。現在、高野線に2か所設置しています。

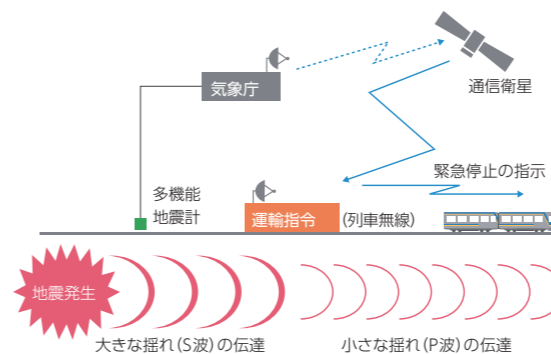


桁下有効高表示と防護柵

緊急地震速報

2006年10月から緊急地震速報システムを導入しました。同システムは、震度5弱以上の地震波が当社社線に到達する前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。

緊急地震速報システム



地震対策については、阪神・淡路大震災以降、鉄道駅や高架橋柱の耐震補強並びに橋梁の落橋防止対策を計画的に実施しています。

2014年度は高架橋柱の耐震補強を287本施工しました。2015年度は290本程度の耐震補強を計画しており、今後も継続的に進めていきます。

また、主要駅での耐震補強工事も継続的に実施しており、2014年度はなんば駅・新今宮駅・住ノ江駅の一部を施工しました。2015年度も引き続きなんば駅・新今宮駅・住ノ江駅の一部を補強工事する予定で、今後も関係部門と連携を図りながら計画的に進めていきます。

鉄道構造物の災害に備えて

線路を支える橋梁やトンネルの中には、明治時代に建設されて以来、現役で活躍しているものがあるため、すべての鉄道構造物は省令等に従って2年ごとの定期検査を実施しています。その結果に基づき、さらに詳細な検査や随時適切な補修等の対策を行うことで、安全を確保しています。

例えば、南海本線の紀ノ川橋梁は特に長大な橋梁であるため、定期検査以外にも専門機関において2001年度に詳細な健全度調査を実施しました。また、2011～2012年度にも計測機器等を使用した橋桁と橋脚の健全度調査を実施しており、安心してご乗車いただけることを確認しています。なお、地震対策として2008～2009年度にかけて落橋防止対策工事を実施しました。



南海本線・紀ノ川橋梁(紀ノ川～和歌山市間)



## 教育・訓練・各種運動

### 安全教育の実施

全社一丸となって、社員一人ひとりに安全の重要性を浸透させています。

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

そのため各部において、新入社員・中堅社員・熟練社員に対して、計画的に知識・技能の向上を図るべく教育・指導を行っています。



研修風景

### 駅係員・乗務員教育

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

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

<sup>\*1</sup> 鉄道研修センター：昨今における鉄道係員教育の必要性および重要性の高まりを踏まえ、2009年6月、「運輸教習所」の機能を強化し、鉄道営業本部内の研修体制を充実させるため「運輸教習所」を「鉄道研修センター」に改称しました。

<sup>\*2</sup> CAI：Computer Assisted Instruction (コンピュータを利用した指導教育)



ビジュアル教材を用いた研修風景



鉄道運転シミュレータの活用

### 事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

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

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



事故パネルを用いた研修

### 技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去の事例分析を行い、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。



トロリーの脱線復旧訓練

### 現場の声

「安全・安心」をお客さまに感じていただくために

運輸部 南海線列車区  
和歌山支区 指導運転士  
山崎 直紀



運転士を拝命して10年が経ち、教習指導員として2名の運転士養成を経験しました。

現在はモーターマン・テクニク (MT) 会という職場の小集団活動に参加し、その中で先輩の技術や経験を受け継ぎ後輩に伝える役割に充実感を感じています。「魅せる執務」でお客さまに「安全・安心」を感じていただけるよう、レベルアップに取り組んでいます。

### 現場の声

「指差確認喚呼の動作の重要性」「安全」を提供します

運輸部 高野線列車区  
橋本支区 運転士  
西山 泰弘



私は運転士の業務に就いて、約7年が経ちます。運転士の仕事は、一瞬でも意識の低下や動作の遅れで大きな事故につながります。これを防ぐためには、職責の重さを十分に認識し、意識を含めた指差確認喚呼が重要です。大きな声と肘を伸ばした指差しを常に意識して実践しています。教習指導員を経験した際も、この重要性を徹底して教習してきたと同時に、自身に対しても再確認してきました。

これからも日々お客さまを目的地まで安全に輸送するため、常に初心を忘れず意識を含めた指差確認喚呼を実践し、業務に取り組んでいきます。

### 事故・災害に備えて

災害時にも迅速に対応できるよう地域と連携して訓練を実施しています。

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

### トンネル内での避難訓練

紀見トンネルを走行中の列車の車内で不審者による放火を想定し、お客さまの避難誘導や関係機関への連絡通報、初期消火の訓練を、所轄警察署や消防署も立ち会いのうえ実施しました。



紀見トンネルでの避難訓練



### 事故復旧総合訓練

全社的な「事故復旧総合訓練」を羽倉崎車庫で実施しました。今回は地元消防署と合同で、「人身障害事故発生による負傷者救出」と「大規模地震発生によって駅構内で列車が脱線したため負傷者が多数発生した」という2部構成の想定のもと訓練しました。



人身障害事故発生による負傷者救出訓練



列車内からの負傷者救出訓練

### 2015年度の安全重点施策

お客さまの安全輸送の確保に向けて、毎年度安全重点施策の見直しと改善をしています。

お客さまを安全に輸送するための課題を解決するために、前年度の取り組みを踏まえ、2015年度に実施すべき取り組みの優先順位をつけ、次の8項目に取り組んでいます。

#### 2015年度の安全重点施策

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



## お客さま・沿線の皆さまとともに

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、「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施しています。

2014年度は、11月1日から10日間にわたり18か所の踏切で実施しました。近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、なんば駅でのオープニングセレモニーを行うとともに、踏切道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。



踏切事故防止キャンペーン

### 子ども110番の駅

お子さまを危険から守る「地域における仕組みづくり」が重要な課題となっていることから、より安全な地域づくりに貢献するために「子ども110番の駅」ステッカーとポスターを18駅に掲出しています。万一、駅にお子さまが助けを求めてきた場合には速やかに保護し、110番通報を行うなどの対応をとります。



「子ども110番の駅」のステッカー

### わくわく電車ランド

2014年9月、当社が運営する遊園事業施設「みさき公園」の敷地内に、新たに鉄道体験施設を開設しました。そこでは実際に使用していた車両による車掌体験や運転シミュレーターによる運転士体験など、お子さまに人気の鉄道の仕事について

楽しく遊びながら「学ぶ」「体験する」空間を提供しています。さらに、踏切等実際の鉄道施設を活用した交通ルールの教育・啓発活動も行い、鉄道をご利用いただく際の安全意識向上に役立てています。



わくわく電車ランドの館内

### 安全・安心出前教室

現業職場長と職場長クラスの経験を有する再雇用者4人が「安全・安心出前教室」と称して沿線にある学校等への訪問・講演を行っています。利用マナーの啓発と、安全に関する知識を深めていただき、当社に親しみを感じていただくファンづくりに努めています。

2014年度は26回、延べ2,235人の皆さまに聴講していただきました。



出前教室

### お客さまからのご意見にお応えします

今後の業務の参考にさせていただくため、ホームページをはじめ、電話、書面、ご来社などの手段でお客さまから当社に対するご意見・ご要望をお寄せいただいています。

輸送の安全に関しても、その中から改善すべきものにつままして、関係部署で検討して対応しています。

当社へのご意見のホームページアドレスは次の通りです。

<http://www.nankai.co.jp/opinion.html>

# 消費者課題

よりいっそう、お客さまに安心して  
ご利用いただくために、  
積極的に情報を開示してお声をいただき  
事業活動に活用しています。



お客さまに心のこもったおもてなしを提供

## お客さまの声データベース

問題点改善やサービス向上に役立てています。

「お客さまの声データベース」には、お客さまからの生の  
ご意見が蓄積されています。2014年度も1,766件と多くの  
ご意見が寄せられました。

当社では、お客さまからのご意見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。以下はお客さまの声を反映した一例です。

2014年度ご意見の内訳 (単位:件数)

ランキング	ご意見数	主な対象部門別	ご意見数
1 接客・接遇	520 (489)	鉄道	1,523 (1,320)
2 乗車券	214 (170)	みさき公園	83 (69)
3 駅施設	189 (154)	グループ会社	69 (23)
4 ダイヤ	183 (173)	( )は前年度のご意見数	
5 鉄道車両	139 (85)		
6 乗車マナー	120 (101)		
7 車内空調	119 (86)		
8 ホームページ	42 (24)		
9 IC・コンパスカード	35 (34)		
10 女性専用車両	27 (30)		

( )は前年度のご意見数

### 車内の清掃方法を改善

車両床面の清掃方法にバフing(磨き)工法を採用しました。床面の輝度が増しただけでなく、作業時間短縮やコスト削減、さらには水の使用量が減少したため車両の腐食も抑えられます。また、座面や座席下のケコミ部分への清掃方法を見直しました。作業の効率化とともに従来取れなかった汚れが取れるようになり、より快適な車内空間を提供しています。



床面のバフing清掃

座席下部のケコミ部分

### 車掌を対象に研修を実施

車内アナウンスのレベルとCSマインドおよび接客、接遇の  
スキル向上を図るために、車掌を対象に研修を実施しました。

「CSを意識したアナウンス」「異常時のアナウンス用語」を  
テーマとし、聞き取りやすさはもちろん、心のこもったアナ  
ウンスに努めるとともに、事故発生時等の異常時には、お客  
さまが必要とする情報を迅速、かつ正確にお伝えできるよう  
訓練しています。

## 顧客満足度調査の実施

お客さまのご意見・ご要望を率直にお聞きするため、  
2004年から顧客満足度調査を実施しています。

2014年度は外部の調査会社に依頼し、利用者調査(ミス  
テリーショッパー)を実施しました。調査員(委託業者社員)  
が対象駅・対象列車を利用し、指定のチェック項目を調査  
することで、当社のサービスレベルをお客さま視点で知る  
ことができました。また当社7駅で駅前インタビューを実施、  
当社の鉄道サービスに対してどのような点でご不満を感じ  
ているかも調査しました。調査結果は各部門で共有し、顧客  
満足度向上への取り組みに活かしていきます。



# 人権・労働慣行

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



女性社員の活躍を推進

## 人材育成

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

### 社員の成長を促す人事制度

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

### 教育・研修制度

企業が社会的使命を果たしながら存続・発展を続け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「挑戦と成長を指向する人材の育成(目標達成をやりぬく社内体質の醸成)」を掲げ、具体的には「意識改革の具体的な取り組みの実行促進」・「グループ内各事業の成長をけん引する人材の育成」・「CSR(企業の社会



社員の資質向上や組織風土改革を目指して、各種研修を実施

的責任)の推進を中心とした永続的な取り組み」を3つの柱として各種研修・啓発を実施し、社員の資質向上や組織風土改革が進むよう、教育面からも積極的にサポートしています。

## ダイバーシティへの取り組み

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

### 女性の活躍推進

性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を実施しており、女性の積極的活用を図っています。

ただ、指導的地位に占める女性の割合が現在は3%程度の水準であり、さらなる戦力化を進めるべく、活躍の場の拡充や仕事と家庭の両立支援をはじめとする環境整備に引き続き努めていきます。

### 障がい者の雇用促進

障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識し、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において現在39人の障がい者を雇用しており、南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は2015年6月現在2.16%となっています。

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

## 高齢者の雇用推進

厚生年金支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、2004年度から定年退職(60歳到達)後の再雇用制度を実施しており、2015年3月31日現在163人がさまざまな分野で活躍しています。

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

## 働きやすい職場環境づくり

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

### 休暇取得の促進

計画年休制度の導入等により年次有給休暇の取得率向上を図っています。2014年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は94.2%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(48.8%)と比較高い水準にあります。

また、育児休職制度や介護休職・休暇制度等を整備しており、2014年度は4人の社員が育児休職を取得しました。

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

### 次世代育成支援の推進

次世代育成支援対策推進法に則り、一般事業主行動計画を策定・実施しています。

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



次世代育成支援認定マーク「くるみん」

## 人権・ハラスメント防止の啓発

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

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

## 労働安全衛生の整備

### 労働災害防止対策

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

### 健康保持増進対策

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

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



# 公正な事業慣行

高いコンプライアンス意識をもち、  
継続的な啓発活動を行うことによって、  
企業倫理規範の実践を徹底しています。



コンプライアンス研修

## 企業倫理規範の制定

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

### 企業倫理規範

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

2001年9月制定

## コンプライアンス担当者の配置

全社をあげて、啓発活動を通じた  
コンプライアンスに積極的に取り組んでいます。

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

## 内部通報制度

公益通報者保護法にも対応した相談窓口として  
企業倫理ホットラインを設置しています。

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を設けています。運営にあたっては、相談、通報への対応や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホットライン制度規程」を定めています。2006年4月からは公益通報者保護法施行に合わせ、「企業倫理ホットライン」を公益通報の窓口としています。

## 暴力団排除条項の導入

反社会的勢力を徹底的に排除するため、  
契約書等に暴力団排除条項を明記しています。

政府が定めた「企業が反社会的勢力による被害を防止するための指針」は、暴力団をはじめとする反社会的勢力との関係遮断のための取り組みを、企業が一層推進することを求めたものです。これを受け、2008年度から各部(室)で締結する契約書等に暴力団排除条項の導入を図っています。

## コンプライアンス教育

各種研修やマニュアルの制定を通じて  
コンプライアンスの浸透を図っています。

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、当社グループ役員一人ひとりの業務・行動にまで具体化して示す「コンプライアンスマニュアル」を制定する等、コンプライアンス経営の理念浸透と反社会的勢力との関係遮断に努めています。

# コミュニティ参画・発展

地元企業の責務として、  
地域と協働して沿線の活性化を  
推進するとともに、  
社会貢献活動を積極的に行っています。



田尻漁港で朝市の魅力を発信

## バレーボールの指導

沿線の活性化のために、堺ブレイザーズと連携して  
中学校のバレーボールを応援しています。

当社では、沿線活性化の一環として、2009年度から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会などを実施しています。毎年、沿線の中学校3校を対象に堺ブレイザーズの選手による指導を行うことで、各校の部員たちは技術面だけでなく練習に取り組む姿勢や心構えなどを学び、心身ともに成長しました。また、保護者や他の生徒だけでなく、この取り組みを知った他校の先生からの問い合わせが増えるなど関心が高まっています。

2014年度は、堺ブレイザーズの本拠地である堺市堺区にある新日鐵住金堺体育館でオープニング・セレモニーを開催し、指導対象校2校合同での第1回コーチングおよび練習試合を実施しました(1校は都合により不参加)。また、指導対象校3校を選手が訪問して指導にあたりました。

2015年度は、当社の130周年を記念して対象校を15校に拡大し、より多くの学校にこの取り組みを理解いただけるよう努めています。さらに、バレーボール大会の開催、堺ブレイザーズのVプレミアリーグのホームゲーム観戦、試合運営に携わるスポーツボランティア体験などを昨年に引き続き実施します。



堺ブレイザーズの選手による指導

## 2014年度の対象校

- 和泉市立郷荘中学校
- 岸和田市立土生中学校
- 岬町立岬中学校

## みんなdeミナミを開催

大阪の街を彩る「全長約3kmのイルミネーション」に  
あわせて開催

大阪では毎年恒例となっている、御堂筋のイチョウ並木のロマンチックなイルミネーション。2013年までは長堀通から北のエリアだけでしたが、2014年からはこのイルミネーションがミナミまで拡大し、なんばまでつながりました。

この「御堂筋イルミネーションの延伸」や「クリスマス」などで街が盛り上がる11月下旬から年末に、ミナミエリアの各商業施設が団結し、過去4回実施し毎回好評を得ているエリアキャンペーン「みんなdeミナミ」を実施しました。お得な共通商品券の販売から、クリスマス期でもある、この季節ならではのイベントも開催し、エリアを盛り上げました。



期間中配布された  
「みんなdeミナミ」のチラシ



## 南海コンサートの開催

カーボン・オフセットによるCO<sub>2</sub>削減を  
取り入れながら、音楽文化の振興に努めています。

当社は、沿線地域の文化振興を目的として1990年から沿線  
で定期的に「南海コンサート」を開催しています。2014年  
10月13日には、61回目となるコンサートを大阪狭山市  
SAYAKAホールで開催しました。

当社は、「第60回南海コンサート」から、「南海電鉄による  
護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクト」により創出  
するオフセット・クレジット(J-VER)を大阪フィルハーモニー  
協会に提供しています。「第61回南海コンサート」では



第61回南海コンサートポスター

SAYAKAホールの照明・空調  
利用およびお客さま・出演者  
の交通機関の利用に伴って排  
出されるCO<sub>2</sub>合計4tを、当社  
J-VERによりカーボン・オフ  
セットしました。「第62回南海  
コンサート」(2015年11月  
7日岸和田市立浪切ホール開  
催予定)でも同様のカーボン・  
オフセットを計画しています。

## 大阪フィルハーモニー会館

交響楽団のフランチャイズホールとして  
市民の身近な発表の場として、活用されています。

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

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

## 南海電車まつり

鉄道に親しんでいただくためのイベントを開催し、  
多くのお客さまで賑わいました。

2014年10月25日、車両の全般検査などを行う千代田工  
場(河内長野市)を開放して鉄道に親しんでいただくイベント  
「南海電車まつり」を開催しました。

11,582名のお客さまが来場され、恒例の「車両吊り下げ  
実演」、「電車と綱引き」、「子ども車掌体験」のほか、懐かしい

車両や駅舎、沿線風景写真のパネル展示、ラポートやこやや  
など人気車両をデザインしたグッズの販売とともに、2014年  
度は「peach×ハッピーライナー」の見学、撮影会などを実施  
しました。



「南海電車まつり」の様子

## ハイキングマップの作成

高野山周辺の3コースのハイキングマップを  
より見やすいイラスト付A1判にリニューアルしました。

当社では、沿線でのハイキングにご利用いただけるよう  
に、「南海そう快ハイキングマップ」(全10コース)を作成し、  
駅での配布、オフィシャルサイトでの公開を行っています。  
2015年の高野山ご開創1200年記念大法会を迎えるにあ  
たり、同ハイキングマップのうち高野山周辺(和歌山県内)  
3コースについて、より見やすいイラスト付きの見開きA1判  
(従来の4倍の大きさに拡大)へのリニューアルを進めてい  
ます。

2013年度に作成した第  
1弾「高野山町石道」、第2  
弾「高野七口女人堂跡・高  
野三山めぐり」に引き続き、  
2014年度は第3弾として  
「京大坂道」を制作し、南海  
沿線各駅(主要駅)のパン  
フレットラックなどに設置し  
ました。



リニューアルしたハイキングマップ

## ハイキングイベント

美しい自然資源や文化財を、より多くの人たちに  
楽しんでいただくためのイベントを開催しています。

南海沿線には高野山、金剛山をはじめとした自然豊かな  
山々、丘陵地帯があります。当社では、あまり知られていない  
自然資源や文化財を紹介するとともに、健康づくりの一助  
としてハイキングイベントを実施しています。

2014年度はハイキングイベントを80回実施し、38,739名  
の参加がありました。当社が実施する多彩なハイキングイ  
ベントでは、奥河  
内にある「金剛山」  
や「岩湧山」などハ  
イキング初心者で  
も参加しやすい  
コースを数多く設  
定しています。

また、当社が発  
行する沿線情報紙  
「NATTS」主催の  
日帰りハイキング  
イベント「スイーツ  
食べよ!金剛山  
deハイキング」を  
2014年8月30日  
に実施しました。「金剛山」は日本有数の登山者数を誇り、  
四季折々の花や野鳥が多く見られるアウトドアスポットです。  
本イベントでは、参加者のアウトドアデビューをサポートする  
ため、スポーツ用品店「スーパースポーツゼビオ」で事前講習  
会を行うとともに、「アウトドア講座」を開催しました。さらに、  
現地でチョコフォンデュ作りや沿線スイーツの試食会も楽しん  
でいただくなど、盛りだくさんの内容でした。



ハイキングイベントの様子

## 道普請(みちぶしん)の実施

世界遺産にも登録されている  
高野山の参詣道の整備に取り組んでいます。

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

2015年3月14日の「第4回道普請ウォーク」は天候不良  
のため中止となりましたが、2015年5月22日には新入社員  
研修の一環として、熊野古道の祓殿(はらいどの)付近で道  
普請を行いました。活動内容としては参詣道の整備(土入れ  
など)および清掃(ゴミ拾い)です。当社新入社員21名を含  
む総勢27名が参加しました。当日は和歌山県世界遺産セン  
ターの技術指導を受けながら、土嚢(どのお)袋を背負って、  
土置場から整備地まで往復しました。

作業を終えると、土入れをした部分が新しい土できれいに  
整備されている様子がよくわかり、参加者はみな達成感も  
もって帰ることができました。



女性をターゲットにした  
ハイキングイベントを企画



道普請の様子



# 環境

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



なんばエコプロジェクト2015のワークショップ

## 基本方針

### 環境理念・方針

すべての事業活動を通じて、環境への影響を常に配慮することを、環境理念に掲げています。

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい

社会づくりに向けて取り組んでいきます。

また、南海電鉄として、2004年に環境方針を制定しています。2011年には、本社のISO 14001認証取得に合わせて、さらにわかりやすく実用的な方針となるよう改正し、現在は下記のとおりです。

### 南海電鉄グループ環境理念(全文)

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

### 南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)

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

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

本方針に則り、当社は環境経営推進の更なる強化に取り組めます。

また、環境マネジメントシステムが有効に働くよう、本方針は南海車両工業株式会社の千代田工場にも適用します。

平成25年8月19日改正

## 中期環境目標

2014年度は中期環境計画の最終年度であったため、目標達成のためさまざまな活動を行いました。

### 2014年度の目標と実績

◎=目標を超過して達成した ○=目標を達成した △=目標を達成しなかった

中期環境目標	中期環境目標に対する具体的方策	2014年度の主要実施項目	2014年度の主な実績	評価	詳細頁
1.環境保全に配慮した事業活動の推進	グループ主要35社でCO <sub>2</sub> 排出量を6%削減(約13,500t) →約8.6%、19,394tの削減を達成  グループ主要3社でCO <sub>2</sub> 排出量8%削減(約11,600t) →約8.0%、11,680tの削減を達成	① ステンレス車両のVVVF制御化6両、鋼製車両の代替新造16両	ステンレス車両のVVVF制御化6両、鋼製車両の代替新造16両	○	P55
		② 駅でのLED照明器具の導入(尾崎駅、高野山駅他6か所実施)	LED照明器具の導入(尾崎駅など9駅、168基の導入)	◎	-
		③ 踏切照明のLED化	踏切照明のLED化を4駅間に導入	○	-
		④ インバータ制御エスカレーターの導入(住吉大社駅2台)	インバータ制御エスカレーターの導入(住吉大社駅2台)	○	-
		⑤ 高効率変圧器の導入(高野線2台)	高効率変圧器の導入(高野線5台)	◎	-
		⑥ CNGバス2両の導入	CNGバス2両の導入	○	-
		⑦ 泉佐野駅の太陽光発電 10,000kWh 泉大津駅の太陽光発電 90,000kWh	泉佐野駅の太陽光発電 9,789kWh 泉大津駅の太陽光発電 71,774kWh	○	P56
	J-VER(オフセットクレジット)活用	⑧ なんかいの森J-VERのクレジット(1,928t)を活用し4か所以上のイベントをオフセット	堺共生の森、南海コンサート、高野山世界遺産きつぷ、フェリス学院大学のフィールド実習等でオフセットを実施	◎	P59
	グリーン購入の推進	⑨ 新本社で新規購入文具はすべてグリーン購入を実施、グリーン購入比率をネット購入90%、非ネット80%	グリーン購入比率をネット購入92%、非ネット92%	◎	P54
	騒音・振動の低減	⑩ ロングレール更新1.8km レール削正延長9.1km	ロングレール更新0.9km レール削正延長7.7km	△	P57
廃棄物の削減	⑪ OA用紙再利用等を推進、周知徹底を図り手順書順守率(OA用紙)95%達成を目標	OA用紙再利用等の手順書順守率95%を達成	○	-	
法令の順守	⑫ 改正省エネ法、大阪府温暖化対策推進条例に加えPCBについても対応検討	改正省エネ法および大阪府温暖化対策推進条例の関係書類を提出したがPCBについては未対応	○	-	
2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化	環境関連事業への参画	⑬ 「極楽橋森林整備プロジェクト」、 「竜王溪森林整備プロジェクト」の推進	両プロジェクトの推進を継続	○	P58
		⑭ 第5回なんばエコプロジェクトの実施	第5回なんばエコプロジェクトの実施	○	P59
	環境を基本コンセプトとしたサービスの提供	⑮ 羽倉崎駅のバリアフリー化工事を完了	バリアフリー化工事を完了	○	-
		⑯ LCCと協働でより利便性の高い企画乗車券を企画・販売し、空港線の増収に寄与する	香港エクスプレス・なんばきつぷ、訪日外国人旅行者限定きつぷ等利便性の高い企画乗車券を販売	◎	P13
		⑰ minapitaエコポイントの累計ポイント約640万円を11団体へ寄付	minapitaエコポイントの累計ポイント647万ポイントを獲得し630万円を11団体へ寄付	○	P58
3.環境経営に係る情報発信機能の強化	CDPへの継続対応	⑱ CDPのディスクロージャースコア90点以上を目指す	CDPのディスクロージャースコア95点を獲得	◎	-
	社内外への情報発信、啓発の強化	⑲ 社内イントラネットを利用してEMSマンスリーレポートを充実する	CO <sub>2</sub> 、紙、ゴミ、電気などを中心としたEMSマンスリーレポートの充実を図った	○	-
4.環境経営の推進体制の強化	環境マネジメントシステムの確立	⑳ ISO 14001内部監査有資格者の増加	推進員自体は増えなかったが交替などで有資格者は20名増加	○	P54
	各種環境教育の実施	㉑ 道普請、間伐活動、沿線草刈り等新入社員研修の充実	道普請、間伐活動、沿線草刈り等新入社員研修を従来より2日増加	○	P54



次期(2015~2017年度)中期環境目標

中期環境目標		主な施策
1.環境保全に配慮した事業活動の推進	(1)CO <sub>2</sub> 排出量の削減目標達成へ向けた管理体制の確立	①省エネ法対象会社(南海電鉄、南海バス、泉北高速、南海商事、住之江興業)5社で3%削減 平成23年度~平成26年度の平均CO <sub>2</sub> 排出量236,000t-CO <sub>2</sub> をもとに平成27年度~平成29年度の平均CO <sub>2</sub> 排出量を228,920t-CO <sub>2</sub> 以下(7,080t以上削減)にする
		②主要排出グループ会社45社で3%削減 平成23年度~平成26年度の平均CO <sub>2</sub> 排出量315,000t-CO <sub>2</sub> をもとに平成27年度~平成29年度の平均CO <sub>2</sub> 排出量を305,550t-CO <sub>2</sub> 以下(9,450t以上削減)にする
	(2)水使用量、廃棄物排出量削減目標達成へ向けた管理体制の確立	主要排出グループ会社45社で5%削減 平成26年度の使用量を調査し平成29年度の使用量をその95%以下とする
	(3)グループ会社、サプライチェーン(取引先)に対する環境対策・指導	定期的な情報提供、啓発活動等を通じ、管理体制の整備推進 スコープ3算定に向けてサプライチェーンマネジメントの構築 資材部との連携
	(4)J-VER(オフセット・クレジット)の活用方法の策定	高野山世界遺産さつぷに続きオフセット対象商品の企画開発
	(5)環境関連ワーキングの深化・充実	環境ビジネス、環境教育につながる実効性のあるワーキングの開催
	(6)省エネ法への対応	電気需要平準化評価原単位等の法改正にすみやかに対応
(7)廃棄物処理法への対応	法令研修の深化とグループ会社への拡充	
2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化	環境関連事業への参画	なんかいの森、道普請ウォーク、共生の森、多奈川ピオトーブ、電車まつりに続くイベントの企画・開催
	環境を基本コンセプトとした商品・サービスの開発・提供	なんばパークスのベンチに続く間伐材を利用した商品や環境ビジネスへの挑戦
3.環境経営に係る情報発信機能の強化	統合報告書、財務情報と非財務(ESG)情報の統合、コーポレートガバナンス・コード/スチュワードシップ・コードへの対応	さまざまな部署との横断的な調整や意思決定を順調にすすめ、発信性に富んだ報告書の制作
	CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)、日経環境経営度調査への対応	気候変動だけでなくウォーターやフォレストへの回答、南海グループ全体で環境経営度を高める
	社内への情報発信、啓発活動の充実(ECOニスト)の増加	ECOニストを年間80名以上認定できるよう啓蒙活動を進める
4.環境経営の推進体制の強化	環境マネジメントシステムの深化・充実	ISO 14001規格改訂への対応とマネジメントシステムの改善
	各種環境教育の実施	経営研修、法令研修の深化・拡充、eco検定合格者の増加

環境マネジメントの推進

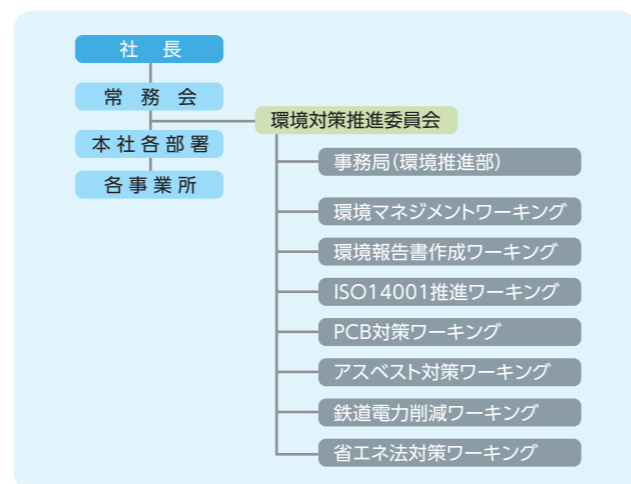
推進体制

常務取締役経営政策室長を委員長とする環境対策推進委員会を設置しています。

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

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

環境対策推進委員会の構成



環境対策推進委員会メンバー(2015年7月1日現在)

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

環境マネジメントシステム

本社と千代田工場の2事業所でISO 14001認証を取得しています。

当社では、本社と千代田工場で、環境マネジメントシステム(ISO 14001)認証を取得しています(千代田工場は南海車両工業株式会社と共同で取得)。両事業所では、2013年3月に認証を更新しました。

グリーン購入の推進

環境負荷の小さい製品を優先的に購入するよう、目標を設定しています。

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

四半期ごとの部門別比率通知と改善指導の成果もあって、2014年度実績は「ネット購入」が92%(目標90%)、「非ネット」が92%(目標80%)と、ともに目標を達成することができました。

EMSマンスリーレポートの発行

環境に関する統計データを集計し、省エネ意識の向上を呼びかけています。

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

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

環境教育

研修の実施

外部から講師を招くなど専門性が高い研修を行い社員の環境に対する意識を高めています。

2014年度は課長補佐クラス等を対象にした環境経営研修、グループ会社を対象とした環境法令研修およびISO 14001内部監査員養成研修を、外部から講師を招く等専門性の高い研修として実施しました。

また、新入社員教育の一環としての環境研修も実施しており、2015年度は、21人を対象に4月にテキストを利用した机上教育を行い、「なんかいの森」での間伐実習、熊野古道での「道普請」を実施しました。

環境社会検定試験(eco検定)の奨励

環境に関する知識を試すテストに挑むことで、社内の環境意識のレベルアップに努めています。

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

2014年度末で通算の合格者数は、計118名となりました。

ECOニストの推進

環境に関する社員の関心を喚起するための認定プログラムを導入しています。

当社では、2014年4月1日から、ECOニストプログラムを導入しました。ECOニストとは、高い環境意識を持って積極的、主体的に環境活動に取り組む当社の社員をさします。当社のおかれる厳しい経営環境を打開するための意識改革の必要性から、環境面からの対応策として「沿線エリア、当社施設の魅力向上につながる環境活動の活性化を図る」「沿線活性化、環境活動に社員が主体的に参画・貢献していく企業風土を醸成する」の2つを主な目的としています。

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。



2014年度は43名のECOニストが誕生しましたが、今後は年間80名の認定を目指し対象活動への参加者募集やECOニスト認定者の発表等を社内に情報発信する等、環境活動への参画意識を高めていきます。

## 地球温暖化の抑制

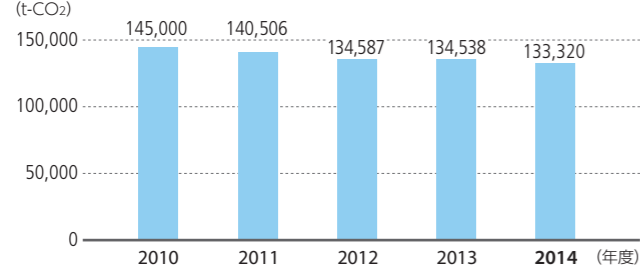
### グループを挙げてCO<sub>2</sub>排出量の削減

#### 省エネ法対象3社を含むグループ35社の中期環境目標を上方修正しました。

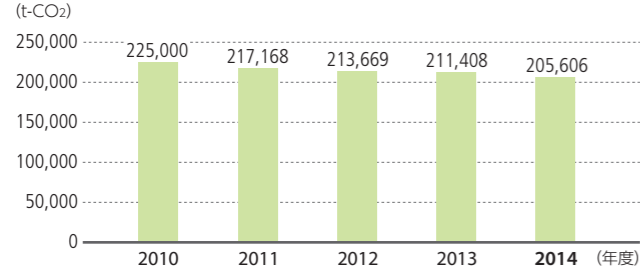
中期経営計画「凜進130計画」(2011年度～2014年度)では省エネ法の対象となっている南海電鉄、南海バス、住之江興業の3社において、2010年度のCO<sub>2</sub>排出量実績(合計)約145,000tをもとに、2014年度にはCO<sub>2</sub>排出量を4%削減するという目標を設定しましたが、2013年度に8%削減する(11,600t)と上方修正しました。また、当社を含むグループ35社でも2010年度のCO<sub>2</sub>排出量実績(合計)約225,000tをもとに2014年度には4%削減する目標を6%(13,500t)削減するとしました。

最終年度の各社の報告を終え、2014年度は3社合計では11,680t(8.0%)削減の133,320t、35社合計では19,394t(8.6%)削減の205,606tとなりました。いずれの目標も超過達成した要因として、エコレールラインプロジェクトをはじめさまざまな支援事業を活用し、省エネ車両を計画以上に導入できたこと、東日本大震災を通じて節電意識が社内外で高まったこと等が挙げられます。

#### 省エネ法対象グループ3社 CO<sub>2</sub>排出量の推移



#### グループ35社 CO<sub>2</sub>排出量の推移



2015年度からは新たな目標(2011～2014年度の平均排出量の3%削減)を設定し、省エネ法対象5社とグループ45社で目標管理していきます。(P53の中期環境目標を参照)

### 鉄道事業におけるエネルギー削減

鉄道をさらに環境にやさしい交通機関にするべく電力消費量の削減に取り組んでいます。

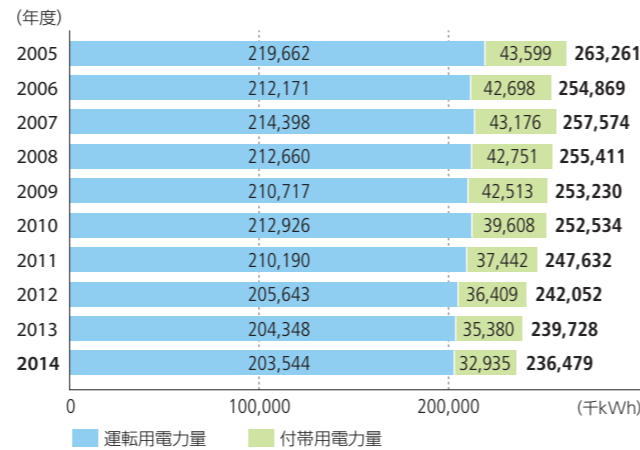
#### 鉄道用電力の削減

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、電力を発電する過程でCO<sub>2</sub>を発生させるため、鉄道運行も間接的にCO<sub>2</sub>を発生することになります。原子力発電が停止し、関西では特に節電が要求されるなか、鉄道用電力の削減を図ることがCO<sub>2</sub>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。

2014年度の鉄道用電力の使用量は236,479千kWhで、そのうち運転用電力は203,544千kWhで86.1%を占めています。また、運転用電力を排出源とするCO<sub>2</sub>排出量は106,250t-CO<sub>2</sub>\*となります。電力効率のよい省エネルギー(VVVF制御)車両を導入(後述)する等、できる限り省エネに取り組んだ結果、鉄道用電力は2005年度をピークとして低減傾向にあります。

\* 電力の排出係数は0.522kg/kWhで計算(2014年度)

#### 鉄道用電力使用量の推移



#### 電力回生ブレーキとVVVF制御

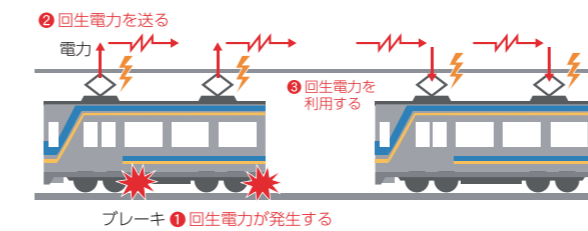
鉄道では発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

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

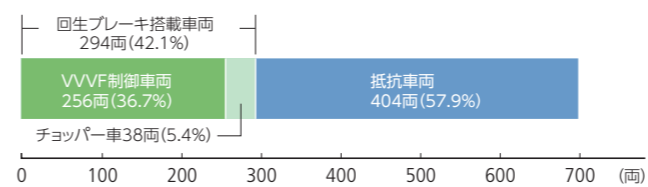
また、電車の速度を制御する際に、そのときの速度や必要とする加速力(減速力)に応じて、インバータ装置を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する速度制御方式をVVVF制御方式といいます。電圧や周波数を変化させるVVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約40%削減することができます。

現在、鉄道線用車両698両中294両(42.1%)が電力回生ブレーキを搭載し、256両(36.7%)がVVVF制御車両です。

#### 電力回生ブレーキの仕組み



#### 回生ブレーキ車導入比率(2015年3月31日現在)



#### 上下線一括電方式の採用

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

### カーボンオフセット型企画乗車券の発売

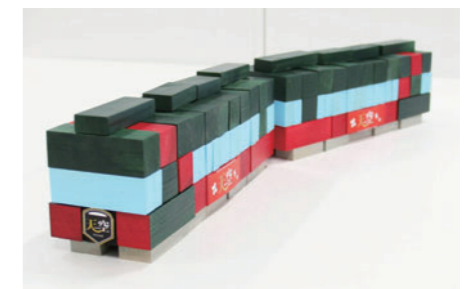
「高野山・世界遺産きっぷ」を活用して、公共交通機関の利用促進をはかっています。

当社は、公共交通機関の利用促進による環境負荷低減に取り組んでいます。

高野山が2015年4月に開創1200年を迎えることを記念して、2014年4月から2016年3月までの2年間実施する「高野山・世界遺産きっぷ～CO<sub>2</sub>排出ゼロきっぷ～」キャンペーンでは、きっぷをご利用のお客さまが排出されるCO<sub>2</sub>を、当社が取得した「なんかいの森クレジット」(J-VER)でオフ

セットし、実質ゼロとします。「高野山・世界遺産きっぷ」をご利用いただき、高野山にお越しになった場合に発生するCO<sub>2</sub>(1人につき約3.4kg)を、「なんかいの森」森林育成によって取得したJ-VERを活用し相殺することで、CO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロとしています。2014年度は93,752枚を発売し、321tをオフセットしました。2015年度は開創1200年を迎える多くの方々が高野山にお越しになることからさらなるオフセットを予想しています。

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



### 太陽光発電システムの整備

泉大津駅・泉佐野駅のホーム上屋に太陽光発電システムを設置しています。

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

また、当社グループの住之江興業が施設を所有しているポートレース住之江(大阪市住之江区)で、南海電鉄が発電事業者となって電力会社へ固定価格で売却しています。売電期間は2014年12月～2034年11月、買取価格は全量固定40円/kWh、発電能力は約500kW、年間発電量は535,000kWhとなっています。

今後、羽衣駅においても太陽光発電システムの設置を計画しています。





## 資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

### 水使用量の節減

水資源の保全とCO<sub>2</sub>削減効果が期待できる無水トイレの導入を推進しています。

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

当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄水を使用しない「男性用無水小便器」を導入しています。無水小便器の導入は節水によって上下水道の使用を抑制し、ひいてはCO<sub>2</sub>の排出を削減する効果があります。

### 雨水の活用

雨水をトイレの洗浄水に活用するシステムを稼働しています。

南海本線泉大津駅では、2012年3月からは節水対策として、下りホーム上屋に降った雨水をろ過および滅菌処理し、旅客用トイレの洗浄水に利用するシステムを稼働しています。2014年度は、1年間で961m<sup>3</sup>の雨水を使用しました。

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



泉大津駅の無水トイレ

### 本社における廃棄物の3R

ゴミの分別・把握・削減によって、より清潔で循環可能な社会実現に貢献しています。

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

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

今後も、廃棄物の削減に継続して取り組んでいきます。

### 「DBJ 環境格付」の取得について

環境格付審査で最高ランクの評価を受けました。

当社は、株式会社日本政策投資銀行が実施する「DBJ 環境格付融資制度」の環境格付審査において、環境に配慮した企業経営が評価され、「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」という環境格付を取得しました。環境格付の取得は、2008年12月に続き2回目となり、前回の評価はBでしたが今回は最高ランクのA評価を受けました。今回、当社が特に高い評価を受けた点は次のとおりです。

- (1) 省エネ車両の導入等により、鉄道事業の環境負荷を一層低減している点
- (2) 自社での森林育成事業から取得したオフセット・クレジットを付与した「高野山・世界遺産きっぷ」の販売等、沿線の生物多様性保全に注力している点
- (3) 自社の環境経営にとって重要な課題を認識し、意欲的なCO<sub>2</sub>排出削減目標等を設定している点

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



## 地球環境への配慮

### 騒音・振動の低減

日頃のきめ細かな保守作業および改善策で、より快適な輸送を実現しています。

#### ロングレール化の推進

レールには継ぎ目があり、列車がこの上を走行する際に騒音や振動が発生します。ロングレールは、この継ぎ目をなくすことにより、騒音・振動の低減や線路保守作業の軽減の効果があります。

当社では、2014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115kmになります。

また、レール削正車(保守用車)を走行させてレール頭頂

面の傷や凸凹を削り、騒音・振動の低減対策を行っています。2014年度は7.7kmのレール削正を行いました。

#### 道床作業

線路は、日々の列車の走行により少しずつ上下左右方向に変形します。この変形した箇所、マルチプルタイタンパー(保守用車)を使ってまくらぎの下の碎石をつき固める作業を行い、正しい位置に戻して騒音・振動の低減を図っています。



マルチプルタイタンパー

#### 省力化軌道の推進

当社では、2002年度の泉佐野市内、2005年度の泉大津市内の連続立体化工事にそれぞれ、まくらぎ底面と側面に弾性体を被覆した軌道構造の弾性直結軌道を採用、並びに列車の荷重分散性に優れている縦型まくらぎ(ラダーまくらぎ)を導入し、騒音・振動の低減と線路保守作業の軽減に効果を上げています。

## 環境保全活動

### ミナピタエコポイント

電車を利用することでたまる「エコポイント」を環境保全活動に寄付しています。

当社では、お客さまが土・休日にminapita (PiTaPa) カード(南海電鉄のPiTaPaカード)を利用してなんば駅または関西空港駅で乗車もしくは降車されると、1回につき3ポイント(1ポイント=1円に換算)を「エコポイント」として蓄積する「ミナピタエコポイント」制度を2008年10月から実施しています。

2014年はポイント換算で6,475,671ポイントとなり、沿線で森林育成および生態系保全等の環境保全活動に取り組む団体へ寄付しました。また、これまでの実績として、2008年10月から2014年12月までの間で、寄付金総額は38,369,162円となっています。

### 「こうや花鉄道」プロジェクト

高野山への旅行をさらに魅力的なものにするためケーブルカーの沿線で植樹を実施しました。

世界遺産・高野山という目的地に加え「そこに向かう道中」

においても鉄道の魅力をつくり出し、高野山旅行の「楽しさ」や「期待感」を創出するため、九度山駅に「九度山真田花壇」、高野下駅に「花屏風」、下古沢駅に「花屏風」と「バラ花壇」等を設置し、高野線橋本駅から高野山駅にかけて、「こうや花鉄道」プロジェクトに取り組んでいます。

また、「こうや花鉄道」沿線の豊かな自然環境を守るため、極楽橋駅周辺の「極楽の森」や九度山町の「竜王溪」において、ボランティアとともに森林整備イベントを実施する等森林の育成に取り組んでいます。

### 自治体とのパートナーシップ

大阪府など「おおさか生物多様性パートナー協定」を締結しています。

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

#### 共生の森(堺市)

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

当社は2008年度から森づくりのため、植樹祭(3月)や草刈りイベント(9月)に参加しているほか、株主優待制度を活用して寄付活動にも取り組んでいます。また、この年2回のイベントは、「共生の森オフセット・イベント」として、イベント参加者とスタッフの移動に伴い発生するCO<sub>2</sub>排出量(2回分合わせて4t)を、オフセットしました。このオフセットには、南海電鉄が所有するオフセット・クレジット(J-VER)を提供しています。



共生の森 草刈りイベント(2014年9月)



多奈川ビオトープ(岬町)

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

2015年5月16日には森林浴ハイキングとビオトープでの自然観察イベントを開催し、128名が参加しました。当日は孝子駅をスタートして柳池や白砂峠をめぐるハイキング、多奈川ビオトープでの自然観察イベント(ネイチャービンゴや生きもの図鑑)、さらに長松自然海岸の美しい海岸線のハイキングを楽しんでいただきました。



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

ビオトープ活動

「なんかいの森」活動

1975年以降のスギ・ヒノキの植林を通じて、地球環境保全を長期的に支援しています。

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

2013年3月12日には、環境省のオフセット・クレジット(J-CER)の認証を受け、護摩壇山で1,928t-CO<sub>2</sub>のクレジット認証を取得し、さまざまな環境イベントに活用しています。

2015年5月30日には「第5回なんかいの森づくり推進活動」を開催しました。当社社長(当時)をはじめとして役員社員が自ら、十津川村森林組合や奈良県南部農林振興事務所のスタッフから指導を受けながら、スギ・ヒノキの間伐を行いました。さらに新入社員教育の一環にも2012年度から間伐体験、道普請等を取り入れており、2015年4月23日に快晴の天気の下開催しました。



「なんかいの森」活動参加者

なんかいの森ウェブサイト

<http://www.nankai.co.jp/company/csr/nankainomori.html>

環境イベントの開催

沿線の皆さまとともに、環境をテーマとしたユニークなイベントを行っています。

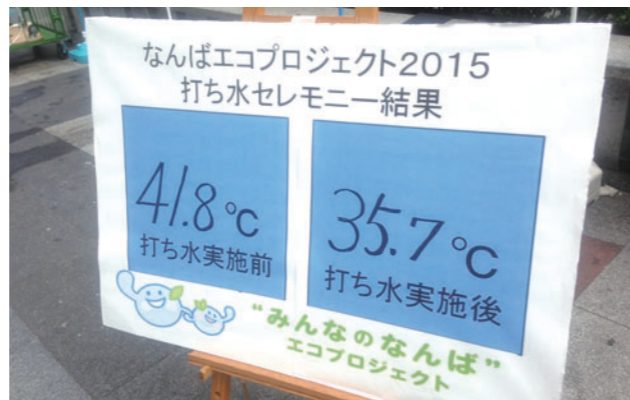
なんばエコプロジェクト2015

7月24日には毎年恒例のなんば駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。6回目の開催となる今年は、なんば駅周辺に拠点を置く企業、商店街など23団体が参加し、打ち水セレモニーを行いました。

大阪市環境局からサーモグラフィーを借り、路面の温度を測定したところ、猛暑日の夕方ということもあって、実施前41.8℃だった温度が実施後35.7℃となり、6.1℃の効果が測定できました。



なんば駅北側広場で実施した打ち水



打ち水の結果

親子工作教室「エコワークショップ」

7月25日、26日にヤマダ電機LABI1なんばで開催した親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」で、当社は河内長野市の協力のもと、当社の所有林である「なんかいの森」等の間伐材を利用してコマづくりやコースターづくりを行いました。

これも恒例となった高島屋大阪店の協力による「くぼてんき」さん(紙芝居師・気象予報士)のエコをテーマにした「紙芝居」は

今年もお子さまに好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」は、マイ扇子、マイうちわを作成しました。その他、大阪市環境局はエコすごろく、エコクラフトづくりを実施、河内長野市は「森の工作コーナー 小枝で書こう」、堺市は自転車発電体験の実施など盛りだくさんの内容で、今年も多くの来場者を迎えることができました。



「くぼてんき」さんによる紙芝居



「なんかいの森」間伐材を利用したうちわ

間伐材を使用したベンチを設置

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

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



なんばパークスに設置した「サイドテーブル付きベンチ」

Topics

パークスガーデンが都市のオアシスに認定されました。

当社が運営する商業施設「なんばパークス」の屋上公園「パークスガーデン」が、公益財団法人都市緑化機構主催の2014年度「SEGES(社会・環境貢献緑地評価システム)」:都市のオアシス」認定緑地に決定しました。審査にあたっては、充実した管理体制や環境への配慮によって長く良好な景観維持がなされている点が評価され、このたび関西では初の認定緑地となりました。なんばパークスの屋上公園(パークスガーデン)は、「人、都市、自然がもっと一つになるためになんばに森をつくる」というコンセプトのもと、人と環境にやさしい、緑豊かな屋上公園を目指しています。

評価された主な点は以下の通りです。

- (1) 多くのお客さまが訪れる空間であるため、安全管理に重点を置いている点
- (2) 専任スタッフが常駐する充実した管理体制
- (3) 樹形を生かした適切な剪定や、四季を通じて適宜草花の植え替えが行われていること
- (4) 無農薬管理の徹底・昆虫や野鳥の生息調査・CO<sub>2</sub>固定量の調査といった環境への配慮
- (5) 「ホテルのタベ」、「パークスガーデン ガイドツアー」等のイベント開催によってお客さまとのコミュニケーションを図っている点



パークスガーデン



## 環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が2015年6月に国土交通省(近畿運輸局)、7月に経済産業省(近畿経済産業局)に提出し

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

INPUT	鉄道事業	本社その他施設
<b>エネルギー</b>	電力使用量 236,732,699kWh (▲3,303,910kWh) 都市ガス使用量 358,380m <sup>3</sup> (▲158,702m <sup>3</sup> ) プロパンガス使用量 8,930kg (▲4,228kg) ガソリン使用量 34kℓ (▲2kℓ) 軽油使用量 58kℓ (▲4kℓ) 灯油使用量 16kℓ (▲1kℓ) 重油使用量 0kℓ (+0kℓ) 合計 2,391,376GJ (▲29,926GJ)	電力使用量 72,937,118kWh (▲2,007,248kWh) 都市ガス使用量 5,604,421m <sup>3</sup> (+198,218m <sup>3</sup> ) プロパンガス使用量 278kg (▲299kg) ガソリン使用量 15kℓ (+15kℓ) 軽油使用量 1kℓ (+0kℓ) 灯油使用量 10kℓ (▲0kℓ) 重油使用量 26kℓ (+1kℓ) 合計 970,967GJ (▲21,495GJ)
<b>水</b>	水道使用量 287,132m <sup>3</sup> (+34,952m <sup>3</sup> )	水道使用量 549,130m <sup>3</sup> (▲8,478m <sup>3</sup> )
<b>紙</b>	紙使用量 1,853,547枚 (▲68,854枚)	紙使用量 3,011,000枚 (▲481,500枚)
<b>OUTPUT</b>		
<b>CO<sub>2</sub>排出量</b>	CO <sub>2</sub> 排出量 124,695t-CO <sub>2</sub> (▲94t-CO <sub>2</sub> )*1	CO <sub>2</sub> 排出量 51,061t-CO <sub>2</sub> (▲292t-CO <sub>2</sub> )*1
<b>廃棄物</b>	金属くず 1,039t (▲92t) 廃プラ 79t (▲13t) 汚泥 58t (▲2,067t) 廃アルカリ 29t (+25t) ガラス・陶磁器くず 4t (▲98t) 紙くず 13t (▲5t) 木くず 46t (▲69t) ゴムくず 0t (+0t) 廃油 38t (+27t) がれき類 145t (▲10t) 鋳さい 72t (+66t) 廃石綿 1t (▲7t) その他の産業廃棄物 641t (▲17t) 産業廃棄物発生量合計*2 2,165t (▲2,260t) 一般廃棄物発生量合計 659t (▲26t)	金属くず 29t (+29t) 廃プラ 112t (+111t) 汚泥 60t (+60t) ガラス・陶磁器くず 22t (+22t) 木くず 11t (+10t) 廃油 58t (+58t) がれき類 0t (▲8t) その他の産業廃棄物 13t (+13t) 産業廃棄物発生量合計 305t (+295t) 一般廃棄物発生量合計 484t (▲385t)

\*1 省エネ法に従い当社が近畿運輸局に提出した数字です。電力の使用量に関西電力が公表している排出係数:0.522kg-CO<sub>2</sub>/kWhを使用してCO<sub>2</sub>排出量を算定しています。  
 \*2 2014年度からリサイクルされた廃棄物については除外しています。そのため、2013年度と比較して産業廃棄物発生量は大幅に減少しています。

## 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。2014年度の環境会計は以下の通りです。

環境保全コスト (単位:千円)

分類	主な取り組み内容	投資額		費用額	
		2013年度	2014年度	2013年度	2014年度
事業エリア内コスト		995,288	645,450	607,231	576,709
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	55,881	57,128	139,240	189,067
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	880,612	417,528	337,796	367,143
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	58,795	170,794	130,195	20,499
上下流コスト	グリーン購入など	-	-	0	0
管理活動コスト	環境教育、ISO 14001関連費用	-	-	11,533	53,577
研究開発コスト	環境保全に関する研究開発	-	-	0	0
社会活動コスト	緑化・美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告など	-	-	18,592	18,624
環境損傷対応コスト		-	-	0	0
<b>合計</b>		<b>995,288</b>	<b>645,450</b>	<b>637,355</b>	<b>648,909</b>

### 環境保全効果

環境保全効果の分類	指標の分類	① 前期(基準期間)	② 当期	(①-②) 負荷総量	
事業活動に投入する資源に関する環境保全効果	総エネルギー投入量(GJ)	3,413,764	3,362,343	51,421	
	内訳	電気(GJ)	3,140,360	3,089,561	50,799
		ガス(GJ)	267,237	268,794	▲1,556
		燃料(GJ)	6,166	3,988	2,178
	水道使用量(m <sup>3</sup> )	809,788	836,262	▲26,474	
	OA用紙使用量(枚)	5,414,901	4,864,547	550,354	
事業活動から排出される環境負荷・廃棄物に関する環境保全効果	温室効果ガス排出量(t-CO <sub>2</sub> )	176,142	175,756	386	
	内訳	電気(t-CO <sub>2</sub> )	161,900	161,648	253
		その他(t-CO <sub>2</sub> )	14,242	14,108	133
	一般・産業廃棄物(t)	5,989	3,613	2,377	

### 環境保全対策に伴う経済効果

(単位:千円)

	効果の内容	金額
収益	廃棄物のリサイクルまたは使用済み製品などのリサイクルによる事業収入(古レール、車輪、鉄くず)	43,054
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の節減	155,893
	リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減	43,365
<b>経済効果の合計</b>		<b>242,312</b>

### 指標(KPI)

	2013年度	2014年度
1車両が1km輸送する際のCO <sub>2</sub> 排出量(kg-CO <sub>2</sub> )	1.29	1.28
営業収益に対するCO <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> /百万円)	1.94	1.91

集計範囲は南海電鉄単体のみです。  
 ● 集計期間は2014年4月1日～2015年3月31日です。  
 ● 環境省「環境会計ガイドライン2007年版」を参考に、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。  
 ● 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。  
 ● 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。  
 ● 環境保全対策に伴う経済効果のうち経費削減のエネルギー費の節減は、環境保全効果があったエネルギーのうち、それぞれエネルギー費が削減された費用のみ算定しました。  
 ● 温室効果ガス排出量については、2014年度は電気の排出係数を0.522kg-CO<sub>2</sub>/kWhとしました。  
 \* 2011年度より電気のエネルギー換算係数を変更しました。(3.6MJ/kWh→9.97MJ/kWh)  
 また、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/m<sup>3</sup>N→45MJ/m<sup>3</sup>N)



# 連結財務諸表

## 連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 平成26年3月31日	当連結会計年度 平成27年3月31日		前連結会計年度 平成26年3月31日	当連結会計年度 平成27年3月31日
<b>(資産の部)</b>			<b>(負債の部)</b>		
<b>流動資産</b>			<b>流動負債</b>		
現金及び預金	17,632	<b>21,647</b>	支払手形及び買掛金	19,322	<b>21,026</b>
受取手形及び売掛金	24,036	<b>22,409</b>	短期借入金	119,162	<b>116,040</b>
商品及び製品	24,279	<b>26,486</b>	1年以内償還社債	25,000	—
仕掛品	363	<b>543</b>	未払法人税等	2,946	<b>4,063</b>
原材料及び貯蔵品	2,257	<b>2,529</b>	賞与引当金	2,093	<b>2,321</b>
繰延税金資産	2,359	<b>2,467</b>	建替関連損失引当金	—	<b>1,151</b>
その他	9,592	<b>9,743</b>	その他	52,386	<b>63,090</b>
貸倒引当金	△115	△99	流動負債合計	220,910	<b>207,693</b>
<b>流動資産合計</b>	<b>80,406</b>	<b>85,728</b>	<b>固定負債</b>		
<b>固定資産</b>			社債	60,000	<b>80,000</b>
有形固定資産			長期借入金	248,604	<b>301,168</b>
建物及び構築物(純額)	320,547	<b>353,046</b>	繰延税金負債	36,555	<b>51,578</b>
機械装置及び運搬具(純額)	16,266	<b>20,657</b>	再評価に係る繰延税金負債	23,904	<b>21,551</b>
土地	294,159	<b>354,433</b>	建替関連損失引当金	1,232	—
建設仮勘定	32,950	<b>41,344</b>	退職給付に係る負債	13,357	<b>13,446</b>
その他(純額)	3,730	<b>4,893</b>	その他	25,065	<b>34,117</b>
有形固定資産合計	667,654	<b>774,374</b>	固定負債合計	408,721	<b>501,862</b>
無形固定資産	2,868	<b>9,090</b>	<b>負債合計</b>	<b>629,631</b>	<b>709,556</b>
投資その他の資産			<b>(純資産の部)</b>		
投資有価証券	22,781	<b>28,328</b>	<b>株主資本</b>		
長期貸付金	113	<b>74</b>	資本金	63,739	<b>72,983</b>
退職給付に係る資産	1,526	<b>2,070</b>	資本剰余金	18,471	<b>28,087</b>
繰延税金資産	2,455	<b>2,269</b>	利益剰余金	34,021	<b>46,053</b>
その他	6,392	<b>9,684</b>	自己株式	△1,377	△34
貸倒引当金	△2,527	△2,073	株主資本合計	114,854	<b>147,090</b>
投資その他の資産合計	30,741	<b>40,354</b>	<b>その他の包括利益累計額</b>		
<b>固定資産合計</b>	<b>701,265</b>	<b>823,819</b>	その他有価証券評価差額金	4,759	<b>8,395</b>
<b>資産合計</b>	<b>781,671</b>	<b>909,547</b>	繰延ヘッジ損益	0	—
			土地再評価差額金	28,521	<b>33,694</b>
			退職給付に係る調整累計額	875	<b>2,058</b>
			その他の包括利益累計額合計	34,155	<b>44,147</b>
			<b>少数株主持分</b>	<b>3,029</b>	<b>8,752</b>
			<b>純資産合計</b>	<b>152,039</b>	<b>199,991</b>
			<b>負債純資産合計</b>	<b>781,671</b>	<b>909,547</b>

## 連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)
<b>営業収益</b>	<b>197,495</b>	<b>210,995</b>
<b>営業費</b>		
運輸業等営業費及び売上原価	167,922	<b>175,544</b>
販売費及び一般管理費	6,510	<b>7,333</b>
営業費合計	174,433	<b>182,877</b>
<b>営業利益</b>	<b>23,062</b>	<b>28,118</b>
<b>営業外収益</b>		
受取利息	21	<b>50</b>
受取配当金	499	<b>564</b>
固定資産売却益	145	<b>167</b>
雑収入	478	<b>534</b>
営業外収益合計	1,145	<b>1,316</b>
<b>営業外費用</b>		
支払利息	6,849	<b>6,576</b>
雑支出	459	<b>857</b>
営業外費用合計	7,308	<b>7,433</b>
<b>経常利益</b>	<b>16,899</b>	<b>22,001</b>
<b>特別利益</b>		
工事負担金等受入額	1,161	<b>1,530</b>
貸倒引当金戻入額	—	<b>298</b>
その他	330	<b>492</b>
特別利益合計	1,491	<b>2,322</b>
<b>特別損失</b>		
減損損失	201	<b>1,814</b>
工事負担金等圧縮額	1,134	<b>1,475</b>
固定資産除却損	526	<b>462</b>
貸倒引当金繰入額	135	—
その他	375	<b>751</b>
特別損失合計	2,373	<b>4,503</b>
<b>税金等調整前当期純利益</b>	<b>16,016</b>	<b>19,819</b>
<b>法人税、住民税及び事業税</b>	<b>4,623</b>	<b>6,556</b>
<b>法人税等調整額</b>	<b>1,556</b>	<b>△4,816</b>
<b>法人税等合計</b>	<b>6,180</b>	<b>1,739</b>
<b>少数株主損益調整前当期純利益</b>	<b>9,836</b>	<b>18,080</b>
<b>少数株主利益</b>	<b>220</b>	<b>612</b>
<b>当期純利益</b>	<b>9,615</b>	<b>17,467</b>

## 連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)
<b>少数株主損益調整前当期純利益</b>	<b>9,836</b>	<b>18,080</b>
<b>その他の包括利益</b>		
その他有価証券評価差額金	813	<b>3,687</b>
繰延ヘッジ損益	0	△0
土地再評価差額金	△6	<b>2,229</b>
退職給付に係る調整額	—	<b>1,192</b>
その他の包括利益合計	808	<b>7,109</b>
<b>包括利益</b>	<b>10,644</b>	<b>25,190</b>
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	10,401	<b>24,515</b>
少数株主に係る包括利益	242	<b>674</b>



連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成25年4月1日 至平成26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	63,739	18,471	27,313	△1,325	108,197
当期変動額					
剰余金の配当			△2,613		△2,613
当期純利益			9,615		9,615
土地再評価差額金の取崩			△293		△293
自己株式の取得				△54	△54
自己株式の処分		0		2	3
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	6,708	△51	6,656
当期末残高	63,739	18,471	34,021	△1,377	114,854

	その他の包括利益累計額					少数株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	3,967	△0	28,234	—	32,200	2,777	143,176
当期変動額							
剰余金の配当							△2,613
当期純利益							9,615
土地再評価差額金の取崩							△293
自己株式の取得							△54
自己株式の処分							3
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	792	0	286	875	1,955	251	2,206
当期変動額合計	792	0	286	875	1,955	251	8,863
当期末残高	4,759	0	28,521	875	34,155	3,029	152,039

当連結会計年度(自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)

(単位:百万円)

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

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

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成25年4月1日 至平成26年3月31日)	当連結会計年度 (自平成26年4月1日 至平成27年3月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		
税金等調整前当期純利益	16,016	19,819
減価償却費	20,540	23,699
減損損失	201	1,814
のれん償却額	29	289
賞与引当金の増減額(△は減少)	21	221
建替関連損失引当金の増減額(△は減少)	151	△81
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△13,398	—
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	13,347	△109
貸倒引当金の増減額(△は減少)	118	△420
受取利息及び受取配当金	△521	△615
支払利息	6,849	6,576
固定資産売却損	830	850
工事負担金等圧縮額	1,134	1,475
工事負担金等受入額	△1,161	△1,530
売上債権の増減額(△は増加)	△7,081	3,022
たな卸資産の増減額(△は増加)	1,442	△2,784
仕入債務の増減額(△は減少)	684	458
たな卸資産評価損	1,300	824
未払消費税等の増減額(△は減少)	236	1,633
その他	△1,505	△68
小計	39,235	55,074
利息及び配当金の受取額	523	604
利息の支払額	△7,107	△6,801
法人税等の支払額	△5,193	△5,864
営業活動によるキャッシュ・フロー	27,459	43,013
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		
有価証券の増減額(△は増加)	—	1,000
固定資産の取得による支出	△22,724	△29,399
固定資産の売却による収入	591	704
工事負担金等受入による収入	6,122	7,005
投資有価証券の取得による支出	△521	△238
投資有価証券の売却及び償還による収入	2	312
子会社株式の取得による支出	—	△240
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△1,156	△69,493
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による収入	56	—
短期貸付金の増減額(△は増加)	5	0
長期貸付けによる支出	△6	△12
長期貸付金の回収による収入	8	21
その他	△55	22
投資活動によるキャッシュ・フロー	△17,675	△90,315
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		
短期借入金の純増減額(△は減少)	11,594	1,580
長期借入れによる収入	45,314	97,098
長期借入金の返済による支出	△63,841	△59,318
社債の発行による収入	—	19,874
社債の償還による支出	△10,000	△25,000
株式の発行による収入	—	18,394
自己株式の処分による収入	3	1,754
配当金の支払額	△2,600	△2,603
その他	△248	△275
財務活動によるキャッシュ・フロー	△19,779	51,503
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△9,996	4,200
現金及び現金同等物の期首残高	26,955	16,959
現金及び現金同等物の期末残高	16,959	21,160

財務・非財務  
ハイライト

スリークホルダーの  
皆さまへ

中期経営計画

対談

特集

事業別の概況

CSRについて

連結財務諸表

会社情報  
第三者意見



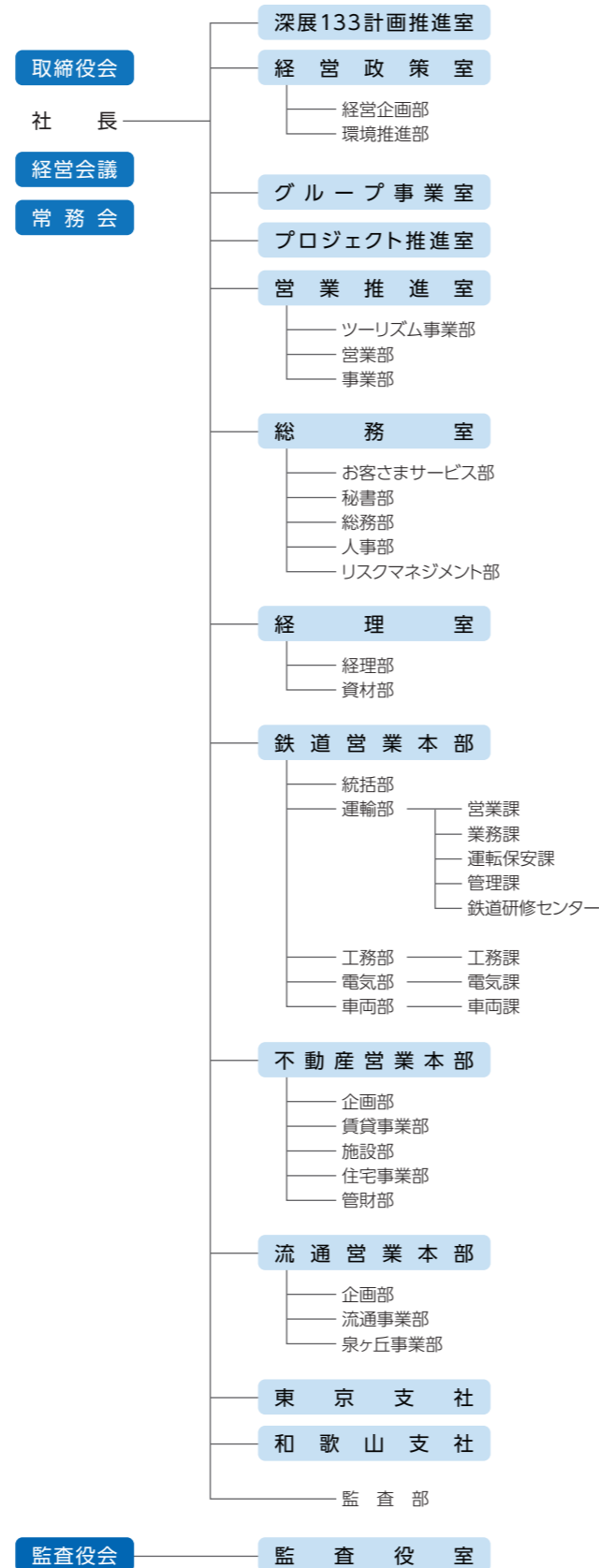
グループ会社 (2015年7月1日現在)

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

\*1 運輸・不動産の各セグメントに重複して含む  
\*2 持分法適用関連会社

組織図 (2015年7月1日現在)

コーポレート・ガバナンス体系図、役員一覧については、P22組織統治をご覧ください。



株式情報

■株式の状況 (2015年3月31日現在)

発行可能株式総数……………1,600,000,000株  
発行済株式総数……………567,012,232株  
株主数……………55,263名  
単元株式数……………1,000株

■所有者別株式分布の状況 (2015年3月31日現在)

	株式の状況(1単元の株式数1,000株)							単元未満株式の状況(株)	
	政府 および 地方 公共団体	金融機関	金融商品 取引業者	その他の 法人	外国法人等 個人 以外	個人 その他	合計		
株主数(人)	2	64	32	448	174	15	47,452	48,187	—
所有株式数(単元)	33	148,856	4,300	46,701	45,094	131	317,008	562,123	4,889,232
所有株式数の割合(%)	0.01	26.48	0.77	8.31	8.02	0.02	56.39	100	—

(注) 1. 自己株式87,668株は、「個人その他」に87単元および「単元未満株式の状況」に668株含めて記載しています。  
自己株式87,668株は、株主名簿上の株式数であり、2015年3月31日現在の実保有株式残高は、83,668株です。  
2. 「その他の法人」および「単元未満株式の状況」には、証券保管振替機構名義の株式が、それぞれ13単元および450株含まれています。

■大株主(上位10名) (2015年3月31日現在)

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



■株主メモ

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