



CSR報告書 2010

Corporate Social Responsibility



南海電気鉄道株式会社

Contents

| | |
|---|----|
| 対談 | |
| 豊かな自然環境を守りつづけ、 社会と共生する企業へ | 2 |
| Highlight 1 | |
| 真夏の大阪・賑わいのなんば周辺で環境問題を考える 「なんばエコプロジェクト2010」開催 | 6 |
| Highlight 2 | |
| 南紀エリアの魅力を見つめた沿線活性化の推進 熊野古道歩きの観光拠点をオープン | 8 |
| マネジメント | |
| 経営理念 | 10 |
| コーポレート・ガバナンス | 11 |
| 内部統制 | 12 |
| コンプライアンス | 13 |
| 3か年経営計画 | 14 |
| 安全報告(安全報告書) | |
| 安全方針と管理体制 | 16 |
| 事故等の状況と再発防止措置 | 18 |
| 安全重点施策と安全対策 | 20 |
| 教育・訓練・各種運動の取り組み | 26 |
| 社会性報告 | |
| お客さまとともに | 28 |
| 株主・投資家とともに | 29 |
| 沿線活性化の推進／社会貢献活動 | 30 |
| 社員とともに | 31 |
| 環境報告 | |
| 環境方針と中期目標 | 34 |
| 2009年度の実績および2010年度の重点施策 | 36 |
| 環境経営の推進体制 | 38 |
| 地球温暖化防止に向けたCO ₂ 排出量の削減 | 40 |
| 水資源の有効利用と3Rの推進 | 43 |
| 生物多様性の保全 | 44 |
| 地域環境への配慮とコミュニケーション | 48 |
| 不動産事業における取り組み | 49 |
| グループ会社の取り組み | 50 |
| 環境会計 | 54 |
| 環境負荷データ | 55 |
| 第三者意見 | 56 |
| 第三者意見を受けて／環境保全活動のあゆみ | 57 |

■ 編集方針

環境保全の取り組みだけでなく、前半は社会との関わり合いについて「安全報告書」の内容を中心に、後半は環境保全の取り組みと今後の姿勢を紹介しています。今後もステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図るツールとして報告書の発行を続けていきます。

■ 対象期間

2009年度(2009年4月1日～2010年3月31日)を対象期間としましたが、一部対象期間外も含まれています。

■ 対象範囲

南海電気鉄道株式会社を対象範囲としましたが、一部グループ会社も含まれています。

■ 参考にしたガイドライン

環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考とし、社団法人日本民営鉄道協会の「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。



会社概要

社名 南海電気鉄道株式会社
 創業 1885年(明治18年)12月
 本社所在地 〒542-8503
 大阪市中央区難波五丁目1番60号
 URL <http://www.nankai.co.jp/>
 資本金 637億3,903万円
 営業収益 68,400百万円
 株主数 56,959人
 従業員数 3,137人
 営業キロ程 154.8km
 車両数 694両

(以上、2010年3月31日現在)

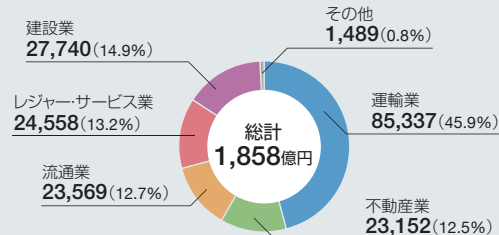
企業集団の状況 (連結従業員数 8,278人)

| | | |
|------------|-----|--------------------------------------|
| 運輸業 | 29社 | 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業 |
| 不動産業 | 4社 | 不動産賃貸業、不動産販売業 |
| 流通業 | 7社 | ショッピングセンターの経営、物品販売業 |
| レジャー・サービス業 | 23社 | 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、競艇施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業 |
| 建設業 | 4社 | 建設業 |
| その他の事業 | 8社 | 印刷業、損害保険代理業、広告代理業 |

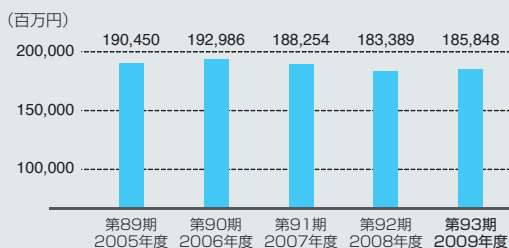
※上記の会社数には当社および南海都市創造株式会社が重複して含まれています。
 ※上記の会社数には子会社および関連会社も含まれています。

財務状況 (第93期連結決算)

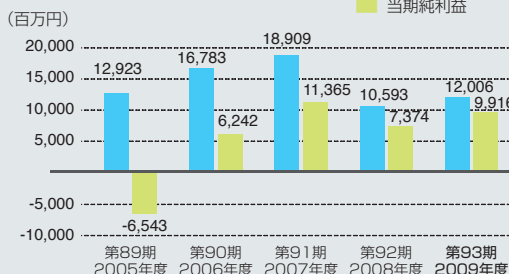
● セグメント別営業収益構成比 (百万円)



● 営業収益の推移 (百万円)



● 経常利益・当期純利益の推移 (百万円)



事業概要 (南海グループ)

鉄道をはじめとして、不動産の分譲・賃貸、レジャーなど、さまざまな事業に取り組んでいます。

■ 運輸業

当社鉄道事業を中心として軌道業・バス事業を営んでいます。



■ 流通業

なんばCITY、なんばパークスをはじめとした、沿線の商業施設の開発・運営を行っています。

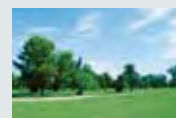
■ 不動産業

難波駅や高島屋大阪店が入居する南海ビルを中心に不動産業を営む他、沿線のニュータウン開発に取り組んでいます。



■ レジャー・サービス業

ホテル・旅館、旅行業、ゴルフ場・みさき公園などの経営により、余暇の充実や家族・地域のコミュニケーション促進に貢献しています。



■ 南海エリア





南海電気鉄道株式会社
取締役社長兼COO

亘 信二



熊野本宮大社
宮司

九鬼 家隆

豊かな自然環境を守りつづけ、

古くはくまのにますじんじや熊野坐神社、つまり熊野という地にどっしりと根を下ろしている社と呼ばれ、やしろ熊野速玉大社、熊野那智大社とあわせた熊野三山の中心となっているのが熊野本宮大社です。創建以来2000年余におよぶ南紀でも屈指の古社ですが、歴史の流れに身をまかせるのではなく、本来のあるべき姿と現在にふさわしい神社の姿を考え、その一方で独自の発想から環境問題に関わるなど、時代に合った柔軟な視点で新しい取り組みをされている熊野本宮大社の九鬼家隆宮司にお話を伺いました。

熊野の豊かな自然は日本人の心のよ拠りどころ

—— 熊野という名が付いた神社は全国に3000社以上あるそうですが、その総本宮が熊野本宮大社をはじめとした熊野三山ですね。宮司としてのお立場で常に心がけておられることは何でしょうか。

● **九鬼** 神社というものはそこを訪れる人びとの心に祭祀や神事を通して安らぎを与えるものでなくてはなりません。熊野本宮大社ではそうした神社の役割を引き継ぎ、これまで先人が築いてきた基盤をしっかりと守って次の時代へ伝えていく責務があります。

私が常々思っているのが「温故知新」ということです。たとえばお祭りにしても毎年恒例のものではなく、少し違う視点から考えてみる。古来からの神事として大事にしていくのはもちろんですが、若い人が「神社って意外と身近な存在だな」と感じてもらえるような新しい工夫も

大事ではないかと思っています。

● **亘** いま九鬼宮司のお話をうかがっていて、私たちの小さい頃は神社の境内というのは生活のすぐそばにあったことを思い出しました。境内は子供の遊び場でしたし、お宮参りや七五三、結婚式など人生の区切り、暮らしの節目には必ず神社が関わっていましたね。

ところが現代では人の意識も生活のスタイルも大きく変わり、暮らしも快適で安全なものになりました。文明の発達で、「物質」のみを追い求め過ぎたのではないのでしょうか。その結果、自然というか神という存在が以前ほど身近なものではなくなりました。人と自然の共生を意識することは、神の存在を意識するということにつながり、心を豊かにするためにこそ必要なものではないかな、と思ったりします。ここ熊野を訪れて感じるのは自然の中に抱かれて神社、熊野本宮大社があるということですね。熊野大社の豊かな自然は多くの人びとの拠りどころに

なっているような気がします。

● **九鬼** おっしゃる通りです。熊野は、6世紀半ばに仏教が大陸から伝来して以来、神と仏が一体となった神仏習合の地で、また修験者の道場でもあります。古来より日本人が慣れ親しんできたいろいろな思想や宗教的な営みを包み込む自然の豊かさ、懐の深さがあります。そんな空間の中に私たちの目には見えない神がおられ、人はそれに身をゆだねる。熊野を訪れて感じていただきたいのは、そういう人と自然との一体感です。

—— 熊野には三山があり、その祭神は熊野権現と呼ばれます。熊野権現のお使いとされるのが、日本サッカー協会のシンボルマークにもなっている八咫鳥やたからすですね。今年はワールドカップ南アフリカ大会があり、関心を集めました。

● **九鬼** 八咫鳥は東征された神武天皇が熊野の森で道に迷った時に現れて、天皇一行を橿原の地まで先導したとされ、大和の建国神話に登場します。1904年2月、横浜で行われた日本初のサッカーの国際試合を企画・実行したのが那智勝浦町出身の中村覚之助という人で、近代サッカーの普及に貢献したこの中村氏に敬意を表し、出身地で

ある熊野三山の祭神である八咫鳥をシンボルマークにしたといわれています。その後、日本から派遣されて初めて本場のサッカーを見た青年たちは、11人のチーム全体がゴールというひとつの目標に向かって、個々が自ら考えて行動しなければならない競技である点に非常に心惹かれたと聞いています。

● **亘** 目標を共有化するのは難しいことですが、組織として大事なことですね。トップは目標を達成するための具体的な方針を示し、それを実現するために社員は何をすればよいか、自らが考え、行動する。これは企業経営にも通じる話ですね。

● **九鬼** ワールドカップが開催される前に、サッカー協会関係者の方が熊野本宮大社にも必勝祈願に来られましたよ。ところで、亘社長は少年サッカーの審判資格をお持ちだとお聞きしましたが？

● **亘** 私の子供が少年サッカーを始めた時に、副審をするため日本サッカー協会の4級審判員の資格を取得しました。その時は、どうして八咫鳥が日本のサッカーのシンボルマークなんだろうと思っていたんですが、宮司のお話を聞いて疑問が解けました。

社会と共生する企業へ



熊野の自然の魅力をいかに伝え、どう広げていくか

—— 神仏習合の地、熊野は、密教の高野山、修験道の吉野とともに「紀伊山地の霊場と参詣道」として6年前に世界遺産に登録されました。道を対象としたものではほかにスペイン・フランスの「サンティアゴ・デ・コンポステーラの巡礼路」があるだけで、日本では唯一です。世界遺産登録後の熊野をどう見ておられますか？

● **九鬼** 実は当初、私は世界遺産への登録には反対でした。高野山にしる、熊野三山にしる、現在もなお人々の心の支えとして活動を続けており、言わば「遺産」ではないわけです。しかしながら、今では世界遺産の登録は、これから果たしていくべき役割についての宿題をもらったと認識しています。

世界遺産登録以降、熊野三山につながる参詣道である熊野古道を歩いて、何度も熊野を訪れる人が増えました。

人が熊野を求めているのか、時代が熊野を求めているのか、おそらくその両方だろうと思います。「なぜ自分は生きているのだろう」。それを問うために熊野まで来られる人が多くなったのではないのでしょうか。人びとのこうした思いに我々も応えなければなりません。参詣される方に感動を与えられるような、あるいは心が落ち着き、そこにいだけでほっとできるような空間という神社本来の役割を熊野本宮大社が果たし、人としてのありようを確認できる場でありたいと願っております。

● **亘** 世界遺産に指定された地域は文化遺産だけでなく、温泉や滝、原始林、川、海岸など自然景観を資産として多く含んでいるのも特徴のひとつです。これをしっかりとPRすることも我々のCSR活動であると考えています。

南海グループでは世界遺産の二大霊場である「熊野」と「高野山」をダイレクトに結ぶ「熊野・高野アクセスバス

■ 対談

勝浦本宮高野山線」を、昨年に引き続き期間限定で運行しています。

このバス路線は、世界遺産の観光振興に力を入れる和歌山県および和歌山県観光連盟からの要請にお応えするとともに、当社における観光需要の開拓を目的として、昨年より運行を開始しました。今年7月17日から8月31日までの期間限定で運行しました。運行ルートには熊野本宮大社、川湯温泉、龍神温泉、護摩壇山だけでなく、2010年3月に開設した熊野古道歩きの観光拠点である「古道歩きの里 ちかつゆ」もあり、南紀エリアの観光名所をくまなく巡っています。

「古道歩きの里 ちかつゆ」はマイカーや観光バスを利用されるお客さまを対象としたものですが、食事や地元特産品販売などに加え、熊野古道に関する基本的なインフォメーションの場としても機能させるようにしました。こういう施設は観光の振興につながるだけでなく、地元を中心とした雇用の創出にも役立ちます。これもまた、

企業が果たすべき社会的責任そのものだと思います。

● 九鬼 熊野詣の道すがら、ひと休みして人びとが思い思いに熊野の魅力について語り合えることができる場を作られたということですね。



長い歴史を通じて環境の問題を見つめる

—— 熊野本宮は本来、大斎原おおのやはらという地にあったものが、1889年8月、十津川上流の森林伐採により発生した山津波で壊滅的な打撃を受け、社殿を現在地に移さざるを得なかったという歴史があります。環境問題について宮司はどうお考えですか。

● 九鬼 その災害から17年後には明治政府が進めた神社合祀政策によって熊野地域の鎮守の森は危機に瀕します。しかし、地元田辺市出身の民俗学者である南方



木魂(木霊)

熊楠が起こした神社合祀反対運動によって貴重な自然は破壊されずにすみました。この運動は自然保護運動の先駆けとして高く評価されています。本来、神道では神が鎮座する森を大切にしてきました。熊野の森はまさに鎮守の森であり、それを守るのが私たちの使命でもあります。

熊野本宮大社のご祭神は木の神とも言われる家都御子大神ですが、この由縁を大切にしようと2009年5月から間伐材を御札ごだまに調製した「木魂(木霊)」を授与しています。1枚1枚の木目や色合いはひとつとして同じものはなく、いわば「マイ御札」にもなるものです。本宮町森林組合の協力を得て始めましたが、熊野の森の木を使った御札を通じて自然環境や木のありがたさを感じてもらえれば、と思っています。

● 亘 それはいいアイデアですね。全国で荒れた山が問題になっていますが山がダメになるとその影響は海にもおよびます。当社は護摩壇山に515ヘクタールの山林を保有し、住宅開発で木材を使用する一方、「なんかいの森づくり」として30年以上も植林活動をしています。2010年5月8日には、社員ボランティアによる第2回の間伐活動を実施しました。約1時間、十津川村森林組合その他のスタッフの皆さんから指導を受けながらスギ・ヒノキの間伐を行いました(P47参照)が、環境に対する意識を変えることにもつながるものと信じています。また、この夏にはなんばで護摩壇山の間伐材などを使った木工教室を開催しましたが、もっと間伐材を有効に利用する方法がないか検討したいと思います。

● 九鬼 自社で山林を所有し、企業全体で森の育成に



取り組まれているのには驚きました。ぜひいつまでもそうした活動を継続されるようにお願いします。

● 亘 継続が大事ですね。それが社会貢献を実のあるものにすると思います。

南紀エリアの活性化をいかに推進していくか

—— 南紀エリアにはさまざまな魅力が集中していますが、多くの人にとっては不便な地という印象があると思います。この点について亘社長はどうお考えですか？

● 亘 南海グループの3か年経営計画「堅進126計画」は今年が最終年度ですが、その中の1項目に「沿線活性化の推進」を掲げ、南紀エリアでは観光関連ビジネスの強化をめざしています。先ほどもご紹介したように期間限定で熊野と高野山を一直線で結ぶ「熊野・高野アクセスバス」を運行しており、今年から新たに「古道歩きの里ちかつゆ」を停車駅とするなど、聖地の魅力探索に広がりを加えました。

また、外国の方へのアンケート*によると、本宮温泉郷(1位)、熊野三山と那智の滝(3位)、高野山(9位)が選ばれ、紀伊山地の霊場に関心を持たれる方が増えています。とくにヨーロッパ圏のびとからの反響が多いので、ホームページやパンフレットなども英語圏に限らないような情報発信を心がけています。

● 九鬼 そのアンケート結果は興味深いですね。京都や奈良だけを日本だと思わず、都心から遠いここ熊野の自然や神の存在を感じさせる空間に魅かれる外国の

方が多くなってきていると思います。けっして便利とはいえない地ではあるけれど、かえってそれが神秘的な雰囲気や漂わせ、なかなか出会えない魅力がそこにあることをアピールするのも一案かもしれません。

—— 最後に、亘社長から鉄道会社のCSR経営についてお聞かせください。

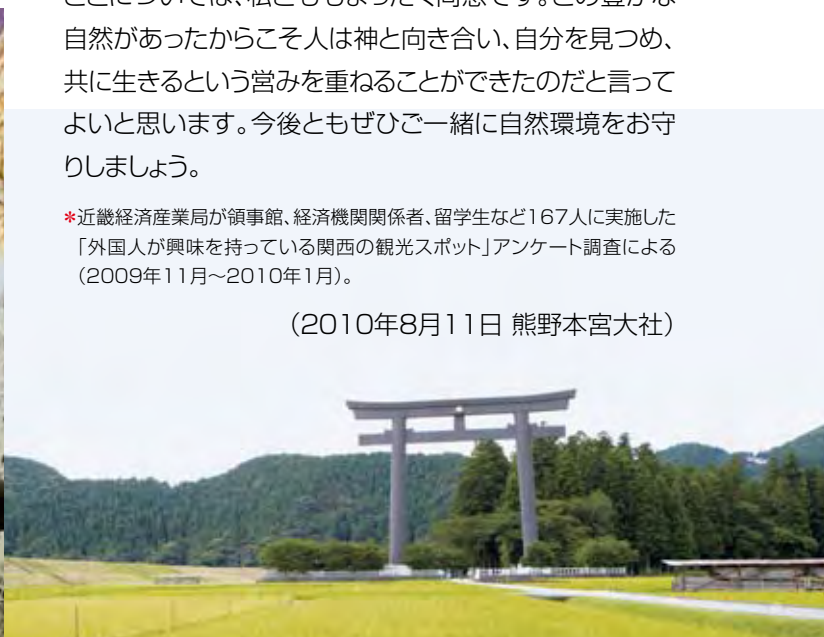
● 亘 鉄道事業に携わるものにとって「輸送の安全」がすべてに優先します。それとともに事業活動におけるCO₂排出量の削減、環境に優しい公共交通サービスの展開、地域の持続的な発展への貢献など、電鉄会社が果たすべき社会的な責任は多分野におよびます。企業は社会に役立つ存在でなければならぬと常々思っております。さまざまな施策を粘り強く展開し、目標達成に向かって取り組みたいと思います。また、熊野のように黒潮の影響を受ける南海型の気候地帯は、大量の雨が豊かな生態系を生み、多種多様な動植物を育てています。こうした自然環境を守ることもお役に立ちたいと思っています。

先ほど触れた「堅進126計画」は2011年に創業126周年を迎えることにちなんだものですが、熊野本宮大社の2000年を超える歴史に比べたらまだまだという感を強くしますね。

● 九鬼 南海電鉄のCSRへの取り組みをお聞きしてすばらしいと思いました。豊かな自然環境を守っていくことについては、私どももまったく同感です。この豊かな自然があったからこそ人は神と向き合い、自分を見つめ、共に生きるという営みを重ねることができたのだと言ってよいと思います。今後ともぜひ一緒に自然環境をお守りしましょう。

*近畿経済産業局が領事館、経済機関関係者、留学生など167人に実施した「外国人が興味を持っている関西の観光スポット」アンケート調査による(2009年11月～2010年1月)。

(2010年8月11日 熊野本宮大社)



真夏の大阪・賑わいのなんば周辺で環境問題を考える

「なんばエコプロジェクト2010」開催

～人と街、地域が一体となって地球環境のためにできること～



打ち水大作戦

2010年8月6日の午前11時から、南海電鉄、南海都市創造、高島屋、マルイ、ヤマダ電機、クボタ、戎橋筋商店街など10の企業や商店街が中心となり、難波駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。

当日は大阪市立大学の西岡准教授から「打ち水の効果」についてのお話があったあと、それぞれの持ち場で打ち水を行いました。南海電鉄のキャラクター「ラピートくん」とともに各企業の社員らが浴衣や制服で参加した姿が通行人から注目を集めていました。



真夏に打ち水を実施すると、水は蒸発する時にまわりの熱を奪う性質（気化熱）があるので気温の上昇を抑制する効果が生まれます。これが打ち水の原理です。気温36度前後の交通広場で行った事前調査では、地表温度で-8.2度、地上30cmで-1.0度、地上1mで-1.3度という効果がありました。

気温を下げ、快適な街づくりをめざす打ち水は、大阪市の普及啓発事業「打ち水大作戦」に協賛したものです。夏の風物詩ともいえる打ち水をお客さまが体験し、気軽に楽しくエコ活動に取り組んでいただくことを通じて、なんばから環境保全の大切さを広めていくことを目的としています。

なんばエコプロジェクト 2010 summer



エコキャップ運動に参加

8月6日～8日の3日間、ポリオワクチンの寄付を目的に、難波駅のほか、なんばCITYやなんばパークス、スイスホテル、ヤマダ電機など合計9か所にペットボトル回収ボックスを設置しました。回収したキャップは本社で集めた分も合わせて19,840個でした。

回収されたキャップは、NPO法人「エコキャップ推進協会」を通じて再資源化事業者に購入していただき、その収益金をもとに800個につき1人分のポリオワクチンが寄付されます(今回は24.8人分でした)。



間伐材を活用した工作教室を開催

間伐材を使って親子で参加できる工作教室を8月7日、8日の2日間、なんばCITY地下1階ガレリアコートで開催しました。間伐材は当社の所有林「なんかいの森」や河内長野市など沿線から集めたもの



です。

当日は河内長野市から専門スタッフが参加し、間伐材による見本作品の展示や、コマや竹風鈴の作り方など、584名の子供たち(保護者も含む)にアドバイスしました。

エコ活動を紹介する写真パネル展示

8月6日～8日の3日間、難波駅2階中央改札口前でエコ活動を紹介する写真パネルを展示しました。

パネルでは、当社とグリーンパートナー協定を締結している大阪府が取り組んでいる共生の森の植樹、多奈川ビオトープ活動、当社の護摩壇山の間伐活動などを紹介し、それぞれの取り組みと活動内容をお伝えしました。

マイカップ持参によるドリンク割引サービス

8月6日～8日、暮らしの中でエコ意識を高めていただくこと、難波駅周辺にある5つのカフェで、マイカップ持参のお客さまにドリンクを2割引き、50円引きなどのサービス価格で提供いただきました。



Report

なんばから発信したい、 私たちでできる地球環境保護



難波街づくり推進室 課長
与野 薫

当社では、3か年経営計画「堅進126計画」において「『環境保全』のための取り組み強化」および「なんばエリアのさらなる価値向上」を掲げています。今回の企画はその一環で、来街者・商業やオフィスのワーカー・地元住民など難波に携わるすべての人がイベントに参加し、みんなが楽しく「地球のために」できることは何かを考えました。日本有数の広大な規模を誇る屋上公園「パークスガーデン」をもつ難波からエコの情報を発信し、環境保全のために何ができるか? そんな考える機会を提供する当企画を今後も継続することで地球にやさしい街づくりを近隣エリアの方と連携して推進したいと思います。



熊野古道歩きの観光拠点をオープン

～世界遺産をより身近にする新しいタイプの観光拠点の構築～



熊野古道の中心部に 「古道歩きの里 ちかつゆ」を開設

2010年3月27日、熊野古道歩きの観光拠点「古道歩きの里 ちかつゆ」をオープンしました。

密教の高野山、修験道の吉野とともに神仏習合の地である熊野が「紀伊山地の霊場と参詣道」として2004年に世界遺産に登録されて以降、熊野古道は国内外から広く関心を集めるようになりました。また、和歌山県下の道路整備事業の進捗に伴って、大阪方面から南紀地区、特に本宮や新宮、勝浦方面への道路アクセスが向上したこともあり、今後さらに熊野古道に多くの人びとが訪れることが予想されます。

こうした動きを受けて、南海電鉄、南海商事、熊野交通ではマイカーや観光バス、路線バスをご利用のお客さまを対象とした「古道歩きの里 ちかつゆ」を

和歌山県田辺市の中辺路町^{なかへち}近露^{ちかつゆ}に開設しました。「近露」は熊野古道の中辺路(田辺市から滝尻王子、熊野本宮大社までのルート)のほぼ中間に位置し、古くから宿場町として栄えたところです。

「古道歩きの里 ちかつゆ」ではお客さまの利便性を高めるために、車で来られた方に駐車場を提供するとともに、初めて訪れた方でも安心して気軽に古道歩きが体験できるように出発地点まで送客するサービス(熊野古道歩き体験ツアー)を行うという、ふたつの機能を備えた新しいタイプの観光拠点であり、熊野古道歩きの基地としての機能を果たすことを目指しています。



地産地消型レストランをオープン

食の安全・安心への関心が高まる中、消費者と生産者を結びつける取り組みとして地産地消が注目されています。

「古道歩きの里 ちかつゆ」にオープンした「熊野路ちかつゆ店」では、地元食材を使った料理を提供しているほか、野菜やみかんなどの果樹、加工品などもすべて地元産品を取り揃え、完全な地産地消型レストランをめざした運営に取り組んでいます。

「地元で生産されたものを地元で消費する」という地産地消は、輸送に関わるエネルギー（フードマイレージ）を減らすことにもつながり、地球温暖化対策としての効果も期待できます。



3か年計画における「沿線活性化の推進」

現在推進している3か年経営計画「堅進126計画」では、「沿線活性化の推進」を柱の1つに掲げています。南紀エリアにおいては「観光関連ビジネスの強化」を主要施策として打ち出しており、熊野古道の観光拠点と「南紀エリアの情報発信基地」を目指した「古道歩きの里 ちかつゆ」の開設はそれを具体化したものです。

難波駅でキャンペーンを実施

熊野交通では7月12日、13日の2日間、南海難波駅2F中央改札口前で熊野本宮観光協会と共同で『熊野・高野アクセスバス誘客キャンペーン』を実施しました。

当日は同協会のマスコット「八咫烏ちゃん」や平安衣装を身につけた同協会のスタッフが「熊野・高野アクセスバス」の利用や熊野本宮温泉郷、「古道歩きの里 ちかつゆ」、熊野古道歩き体験、ウォーキングなどをPRしました。



道普請(整備活動)の取り組み

2010年7月15日、熊野古道の「継桜王子コース」の清掃を行う道普請(整備活動)を実施しました。

これは世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」登録5周年を記念して開始された「一万人の参詣道『環境保全』活動」への参画で、清掃活動をしながらかつゆ王子から「ちかつゆ」までの約3.5キロをウォーキングしました。

世界遺産の聖地を結ぶアクセスバスを運行

南海グループの熊野交通ではJR紀伊勝浦駅と南海高野山駅を結ぶ「熊野・高野アクセスバス」を期間限定(2010年7月17日～8月31日)で1日2本運行しました。

ルート上には熊野本宮大社や川湯温泉、「古道歩きの里 ちかつゆ」、護摩壇山などがあり、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」である高野山～熊野三山の聖地の観光と探索がこれまでよりも容易なものとなりました。

経営理念

すべてのステークホルダーのために、南海グループが一丸となって公正・誠実な事業活動を推進していきます。

南海の経営理念と取り組み姿勢

南海電気鉄道は、1885年創業の純民間資本としては現存する日本最古の私鉄です。以来南海グループは、大阪府南部と和歌山県を主な地盤として、鉄道事業を中心に運輸、不動産、流通、レジャー・サービス、建設などの各分野において事業展開を行い、地域とともに発展してきました。

今後も、時代に即応した明確な企業理念とお客さまへの感謝の気持ちを持って、多種多様なニーズにグループ全体でお応えし、全国的に信頼される「南海ブランド」の確立に努めていきます。

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。

■ ステークホルダーとのかかわり



コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスの機能強化が重要な経営課題であるとの認識のもと、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。

業務執行

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。社外取締役を選任することにより、取締役会において、経営の効率性と透明性の向上を期しています。

取締役会の設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会を週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。

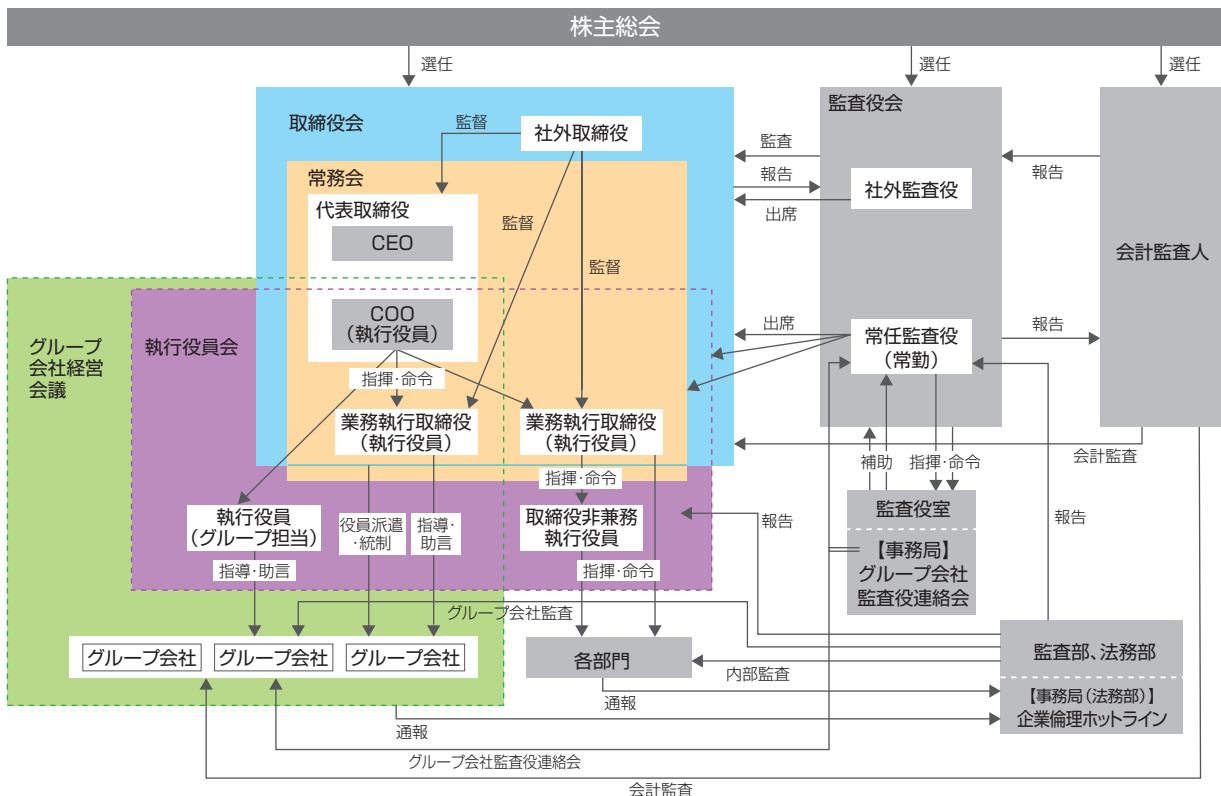
また、取締役会の監督機能強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として執行役員制度を導入しています。執行役員は、月1回開催される執行役員会に出席し、相互の情報交換・業務調整を行うなど、業務執行の適正化・効率化に努めています。

監査・監督機能

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、代表取締役との間で定期的に意見交換を行うほか、常任監査役（常勤）については、必要に応じ、取締役および使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行うことができる体制を整えています。また、常任監査役は、常務会および執行役員会に出席し、当社およびグループ経営上重要な業務の執行状況等の報告を聴取するほか、決裁後の稟議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、適宜説明を加える一方、これに対し、社外監査役は、その専門的知見や外部での経験に基づく指摘や意見陳述を行うなど、それぞれの役割分担に従い相互に機能を補完することで、監査役監査の実効性を高めています。

このほか、監査役の機能強化のため、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。

■ コーポレート・ガバナンス体系図 (2010年6月25日現在)



内部統制機能の強化を図るとともに、予想されるリスクに対応するため従業員の意識向上に力を入れています。

内部統制

内部統制とは企業内部で法令違反や不正行為、ミスなどが行われることなく、業務が効率的・有効的に運営されるように組織全体を管理・監視することをいいます。当社では、以下に示す6つの体制を整備し、業務の適正、効率性等の確保を図っています。

(1) 取締役および使用人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P13をご参照ください。

(2) 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) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

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従業員並びに旅客・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」を定めています。

また、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・顧客および従業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。

なお、鉄道事業における安全の確保につきましては、P16以降をご参照ください。

(4) 取締役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

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。詳しくはP11をご参照ください。

(5) 企業集団における業務の適正を確保するための体制

「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するほか「IT管理規程」を制定し、IT統制の確立に努めるなど、グループ全体としての業務の適正を図っています。特に、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ています。

また、各グループ会社の事業規模・特性等を勘案したうえで組織形態・機関設計の基本方針を定めるとともに、役員の派遣、グループ会社経営会議等を通じて、グループ会社の適正な統治に努めています。さらに、グループ会社監査役連絡会を通じ、グループ会社各社の監査役の機能強化と情報の共有化をはかり、グループ全体の監査体制の整備強化に努めていきます。

このほか、当社内部監査部門により、定期的に監査を実施する体制について整備しています。

(6) 監査役が実効的に行われることを確保するための体制

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。詳しくはP11をご参照ください。

プライバシーポリシー

当社グループでは事業の性格上多くの個人情報扱うことから、個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護することが事業を行う上での責任であると考え「南海電鉄プライバシーポリシー」を制定しています。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。

コンプライアンス

コンプライアンス経営を推進するため、法令遵守と企業倫理規範の
実践を徹底しています。

企業倫理規範の制定

2001年9月、南海電鉄は企業倫理の確立を図り、
コンプライアンス経営の維持・推進のため「企業倫理
規範」を制定しました。

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。

コンプライアンス担当部署

南海電鉄では法務部をコンプライアンス担当部署として
います。社内各部（室）にはコンプライアンス担当者を
配置し、その担当者会議を定期的で開催し、情報交換やディ
スカッションを実施しています。2008年度からは特に
各部における契約書等に、「暴力団排除条項」の導入を図っ
ています。

2010年度からは各部において「コンプライアンス啓
発実施計画」を作成し、具体的な項目に沿ってコンプラ
イアンス啓発を実施するよう努めています。

また、グループ会社においても各社にそれぞれコンプ
ライアンス担当者を配置し、業種別での小会議から全体
会議を通じて定期的に意見交換をするとともに、南海電
鉄と同様の啓発活動を推進しています。

■ コンプライアンス担当部署

CSR推進室長

法務部

企業倫理ホットラインの設置（内部通報制度）

2002年12月から社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により受け付ける窓口を設け
ています。窓口の運営に当たっては相談、通報への対応
や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホッ
トライン/制度規程」を定めています。

なお、2006年4月からは公益通報者保護法施行に合
わせ、同月より「企業倫理ホットライン」を公益通報の窓
口とし、その対象を南海グループ全社へと拡充しました。

コンプライアンスマニュアルの制定

南海電鉄およびグループ会社では「企業倫理規範」の
精神を定着するための指針として、役職員一人ひとりの
業務や行動レベルにまでブレイクダウンして示す「コン
プライアンスマニュアル」を各部または各社ごとに制定し、
随時修正を行っています。実践的なマニュアルを通じて、
法令遵守、反社会的勢力との関係遮断などコンプライア
ンス経営の理念浸透に努めています。



コンプライアンスの浸透に向けて

階層別の研修を実施するとともに、社内およびグルー
プ会社において集合研修を実施しています。さらに、継
続的な教育の実施により、コンプライアンス意識の涵養
を図っています。

また、毎年10月の「企業倫理月間」には啓蒙ポスター
を掲示し、取り組みの強化に努めるとともに企業行動の
総点検を行っています。

3か年経営計画

2010年度は3か年経営計画の最終年度にあたりますので、各種施策にしっかりと取り組みます。

3か年経営計画 堅進126計画

南海グループは、2008年度から2010年度を期間とする3か年経営計画「堅進126計画」に取り組んでいます。

同計画には、不透明な時代であっても堅実に進化・進歩していくという決意を表すため「堅進」という表現を用いました。そして、同計画が終わる2011年が当社創業126年となることから、その歴史の重みを社員全員が共有し、事業の永続を願う意味を含め「126」という数字を採用したものです。

● 堅進126計画の考え方

企業としての社会的責任を果たすとともに、事業の堅実な成長を成し遂げる。

■ 堅進126計画の数値目標

最終年度(2010年度)数値目標の修正※1

1. 連結経常利益 100億円
2. 連結有利子負債残高/EBITDA※2倍率 12倍

※1 リーマンショック以後の急激な景気後退により、事業全般にわたって収益環境が悪化したこと等を受け、遺憾ながら数値目標を下方修正いたしました。(2010年4月30日付公表)

※2 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

■ 実行体制の確立

「堅進126計画」を確実に実行するため、以下について実行体制を整備する。

1. 各事業における生産性向上の推進
2. 人材の確保および育成
3. 事業再編の推進
4. グループ経営機能の強化

■ 堅進126計画の5つの基本方針と主な取り組み

1. 「環境保全」のための取り組み強化

- ① 環境に優しい公共交通サービスのご利用を促進する。
- ② すべての事業活動において、「環境負荷の軽減」を重視する。

主な取り組み

<2010年度までのCO₂削減目標>

2008～2010の3年間で事業活動によるCO₂排出量を3%削減

- ① 自社所有林(愛称「なんかいの森」)を育成
- ② 沿線地域での緑化NPOなどを支援
- ③ 千代田工場でISO14001の認証を取得
- ④ 省エネ型車両(8000系)の導入
- ⑤ 南海本線泉佐野駅に太陽光発電システムを設置



なんかいの森での間伐活動に参加した社員ボランティア

2. 提供するサービスの品質向上

- ① 当社グループの全事業のベースとなっている「安全・安心」を第一として、商品・サービスの提供に取り組む。
- ② お客さまに高品質なサービスを提供できるよう、サービスマインド、サービススキルの向上を進める。

主な取り組み

- ① 交通部門を中心とした安全教育の徹底
- ② 鉄道安全性向上投資の実施(新型ATS、運転状況記録装置などを順次設置)
- ③ 鉄道における安全・安心パトロールの拡大
- ④ 鉄道研修センターによる教育内容の拡充
- ⑤ 案内サインおよび放送などの多言語化の推進
- ⑥ 第三者機関によるサービスレベル評価の実施(駅、商業施設など)



安全パトロール

3. なんばエリアのさらなる価値向上

- ① 街の独自性、「大阪らしさ」を生かしながら、多彩な都市機能が集積する街づくりを推進。
- ② 難波駅を核に、周辺エリアとの回遊性向上およびにぎわいを創出。

主な取り組み

- ① 自社物件のブラッシュアップによる競争力の強化
 - なんばパークスリニューアルオープン
 - サービスアパートメント「フレイザーレジデンス 南海大阪」(2010年10月開業予定)
 - なんばCITY再生リニューアル計画 (2011年春完成予定)
 - 南海会館ビル建て替え計画に関し本格的な検討着手
- ② なんばの街づくりを積極的にコーディネート

4. 有望事業の成長加速

非鉄道事業分野での収益基盤の着実な拡充を進める。

主な取り組み

- ① ビル管理メンテナンス業・リフォーム事業の拡充
- ② 不動産賃貸関連ビジネスの強化(首都圏及び堺地区)
- ③ 葬祭事業の多店舗展開(20店舗体制を目標に拡大)

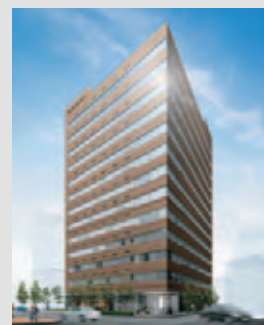


葬祭会館ティア泉大津

5. 沿線活性化の推進

- 当社沿線を5つのエリアに区分し、各エリアの特性・情勢に応じてきめ細やかに施策を実行する。
- 沿線エリアの様々なステークホルダー(自治体、企業、NPOなど)と積極的に協働する。

| エリア名 | 対象区域 | 主要施策(検討中を含む) |
|------------|-----------------------|--|
| 大阪市内エリア | 大阪市南部 | <ul style="list-style-type: none"> ● なんばエリアの価値向上(フレイザーレジデンスの開業等) ● 阪堺線沿線での観光振興 |
| りんくう・湾岸エリア | 堺市以南の南海線沿線 | <ul style="list-style-type: none"> ● シャープ&関空関連ビジネスの展開 ● みさき公園、大阪ゴルフクラブの整備 ● 「和歌山大学前」駅(2012年春完成予定) |
| 高野線郊外エリア | 堺市以南の高野線沿線および泉北ニュータウン | <ul style="list-style-type: none"> ● ニュータウン関連ビジネス(住みかえ支援事業に進出) ● 林間田園都市への企業、学校誘致活動 |
| 高野山エリア | 高野山および周辺地域 | <ul style="list-style-type: none"> ● 「こうや花鉄道プロジェクト」(観光列車「天空」の運行、中古沢橋梁展望デッキの整備等) |
| 南紀・徳島エリア | 南紀地域、徳島県 | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光関連ビジネスの強化(観光拠点「古道歩きの里ちかつゆ」オープン) |



フレイザーレジデンス



こうや花鉄道「天空」



ちかつゆ

安全方針と管理体制

2006年の鉄道事業法の改正に伴い、安全マネジメント機能の強化を目指して新たな体制を構築しました。鉄道事故ゼロを目指した取り組みを継続することにより恒久的な安全推進体制を確立し、お客さまに信頼される鉄道を目指します。

■ 安全統括管理者ごあいさつ

平素は南海電鉄をご利用いただきましてありがとうございます。
 弊社では安全最優先を原則として、輸送の安全を確保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。
 鉄道は人間が取り扱うもので、車両や保安設備をどれだけ整備したとしても、それを取り扱う人間がミスを犯せば事故につながる可能性があります。
 そのため、全社員の安全意識を高く保つための社内教育の充実や、定期的な安全監査の実施などによってヒューマン・エラーの防止に努めております。
 これからも鉄道事故ゼロ件を目指した取り組みを継続することにより、恒久的な安全風土を形成し、お客さまに信頼される鉄道を目指します。



安全統括管理者
 常務取締役執行役員
口野 繁

■ 安全方針

南海電鉄では「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、社長以下全社員が一丸となって、安全第一の意識をもって事業活動を行える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日に安全方針を次のように改正しました。このように朗唱しやすく簡潔な文章にまとめなおしたことで、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

2009年6月26日改正

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。

■ 安全管理体制

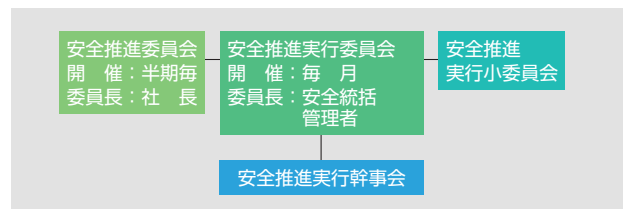
2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、鉄道営業本部長を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営政策・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えました。

組織体制については、社長を最高責任者、輸送の安全確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者を鉄道営業本部長とし、安全に直接的に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任命したのをはじめ、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ました。



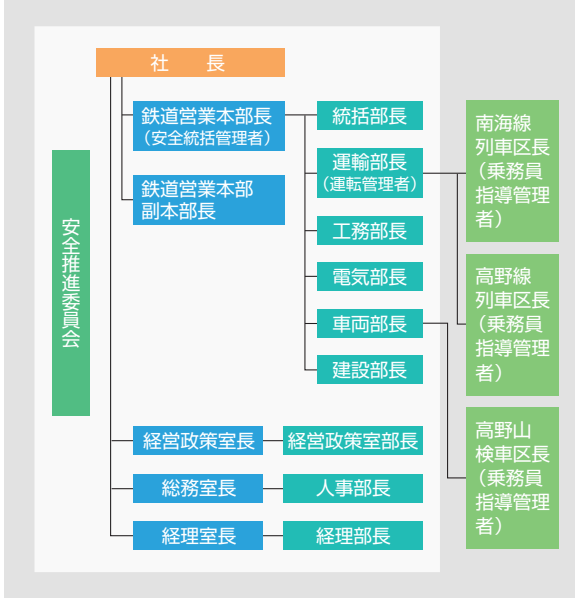
安全推進委員会

■ 委員会組織



組織体制

2010年9月現在



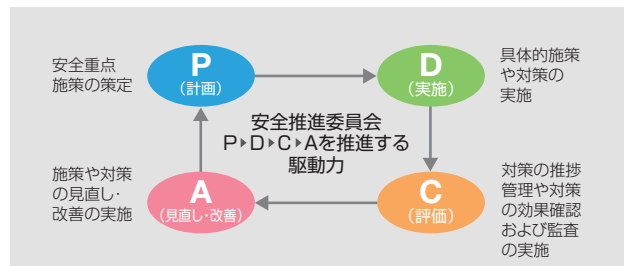
主な管理者の役割

| 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、列車の運行及び乗務員の資質の維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、乗務員の資質の維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を統括する。 |
| 建 設 部 長 | 安全統括管理者の指揮の下、連続立体化工事等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、経費計画及び要員計画を統括する。 |
| 経営政策室部長 | 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

社長を委員長とした「安全推進委員会」は半年に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」については毎月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を策定、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を実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しています。



安全内部監査

運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、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、構築された安全マネジメント態勢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インタビューを行い、それに関連する資料を確認することにより実施されます。

評価は、インタビュー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に寄与すべく、取り組みの優れている事項、および改善の余地のある事項について評価・助言が行われます。2009年度は当社においては9月に実施されました。



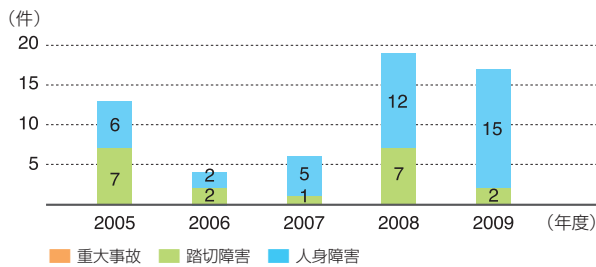
運輸安全マネジメント評価

事故等の状況と再発防止措置

鉄道運転事故の発生状況

2009年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故2件と人身障害事故15件で、合計17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



事故種別について

| 種別 | 内容 |
|--------|---|
| 重大事故 | 列車衝突事故（列車が他の列車または車両と衝突、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、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、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。 |

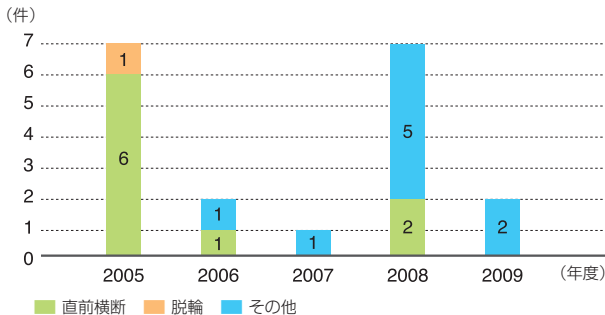
● 重大事故

最近5年間で重大事故は発生しておりません。

● 踏切障害事故

最近5年間で19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9件となっています。

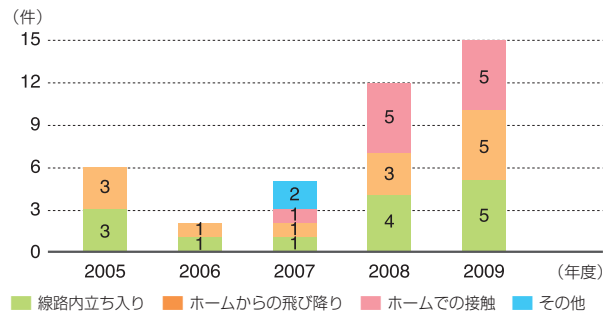
● 踏切障害事故



● 人身障害事故

最近5年間で40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、ホームでの接触となっています。

● 人身障害事故

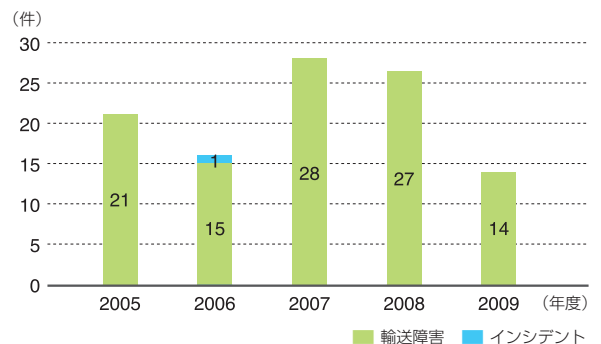


輸送障害・インシデント

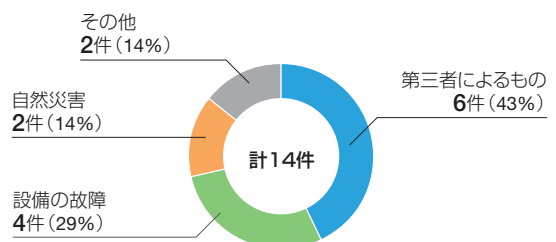
2009年度は輸送障害が14件発生しました。年間の発生件数の推移及び輸送障害の原因別発生件数は下記のとおりです。インシデントについては2009年度は発生していません。

- ※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



● 2009年度輸送障害の内訳



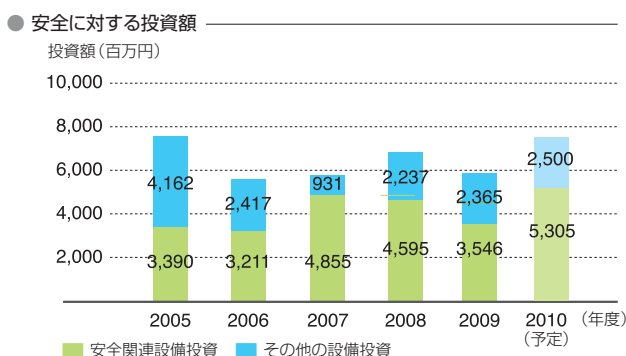
安全レベルの向上施策

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や扉事故防止のための施策を推進していくため、以下の各事項について計画、実施を順次進めています。

- 新型ATSの導入
- 防護無線の新設
- 運転状況記録装置の新設
- デッドマン装置の整備
- 駅ホームの嵩上げ
- 車掌ITVカメラ・モニターの視認性向上
- 南海線列車運行管理システムの更新

安全に対する投資額

安全に係わる設備投資については、必要な施策を順次計画的に実施しています。従来から一定水準の投資額を安全関連にあてており、2009年度の実績として約35億円を投資しました。2010年度には約53億円を投資する予定です。



Topics

ATS「自動列車停止装置」 (Automatic Train Stop device)

従来、ATSは停止信号での冒進を防止するために設置したもので、当社では、全線すべての信号機に設置しています。しかし、2006年7月1日から鉄道に関する技術上の基準を定める省令が改正され、曲線、分岐等にも速度制限装置を設けることが義務付けられました。これを受けて当社では2016年6月までに曲線、分岐等にもATSの設置が必要になりました。

当社のATSは点制御方式(ATS-N)であり、信号の現示に従い、列車が定められた運転速度を超過して運転した場合に、自動的に非常ブレーキを動作させ、停止信号の手前までに列車を停止させる装置です。

安全性向上計画の一環として、現在の点制御ATSから、車上装置において任意の地点における制限速度情報と実際の運転速度の比較を絶えず行い、運転速度が制限速度を超えると自動的に常用ブレーキを作用させ、制限速度以下になるように速度を調整する線制御方式でのATS(ATSPN)の導入を進めています。



ATS地上子

安全対策設備

● 非常通報装置

非常通報装置とは、お客さまが誤ってホームから線路に転落した場合等に、発見者が駅ホーム上に設置する非常通報ボタンを操作することで、特殊信号発光機を動作させ、進入してくる列車の運転士に対して停止信号を現示し、列車を停止させる装置です。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非常通報表示灯(赤色)が点滅するとともに警報ブザーが鳴動し、車掌に列車の発車を抑止させる装置です。

非常通報ボタンの操作は異常に気づいた駅係員及びお客さまに扱ってもらうもので現在34駅に設置しています。



非常通報表示灯



非常通報ボタン

● 転落防止装置（車両連結部）

乗車時に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年から車両の連結部に装備し、在籍している鉄道線の全車に設置しています。



転落防止装置

● 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時に、踏切の両サイドに設けられた発光器、受光器によって自動的に自動車等の障害物を検知し、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、202か所の踏切道に設置しています。



踏切障害物検知装置

● 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特殊信号発光機を発光させ、列車を停止させるための装置です。現在、38か所の踏切道に設置しています。



踏切支障報知装置

● 自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部等に検知線を布設し、自動車が道路から線路に進入し支障をきたした時、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線（みさき公園～紀ノ川間）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。

Report

「車両部技能士」制度で 検修技術の継承・向上を

車両部 高野山検車区主任 森下 正敏

車両部では、技術・技能が一定レベルに達した係員を部内資格である「技能士」に認定する制度を推進しています。「技能士」認定を目指した技術・技能教育の実施により、車両検修技術の継承・向上を図るとともに、異常時に対処できる体制作りに取り組んでいます。



Report

安全な工事を行うため 重機災害の撲滅への取り組み

建設部 家本 伸紀

重機類の使用に際し、始業前・日常点検を確実に実施するとともに、事前に搬入現場の状況を調査・把握して対策を行い、重大事故である重機転倒事故を未然に防ぐために工事従事員一丸となって取り組んでいます。



安全対策

● 落石警報装置

落石の予想される区間において並行に検知線を布設し、落石により断線した場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。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18か所に設置しています。



落石警報装置

● 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する可能性がある場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、高野線に2か所設置しています。

当社には上記のほか、危険を予知するための装置として各種気象観測装置、沿線情報装置等を設置しています。これらの情報を的確につかむことで列車の安全運行に備えています。



架道橋衝撃警報装置

安全に配慮した車両の導入

2009年度から、高野線ステンレス車両の更新を実施しています。省電力化に有効なVVVF制御を導入するとともに、「立席ポールの設置」「通話型非常通報装置の新設」「扉部床面視認性向上のための黄色表示」など、安全性に配慮した設備を導入しています。



高野線6200系更新車両

Report

「基本動作の徹底による安全・安心」を提供

運輸部 南海線列車区 運転士
(現 泉佐野駅 助役)

井置 正宏

運転士業務は一つ一つの取り扱いがお客さまの安全確保に直結しており、知識・技能の確実な習得と安全への高い意識が求められます。お客さまに安全・安心を感じていただけるよう、日々事故防止への強い意識を持ち、養成教育を通して身につけた取り扱いを確実にやっていくことを特に心がけています。



Report

「見せる・伝える安全安心」を日々実践

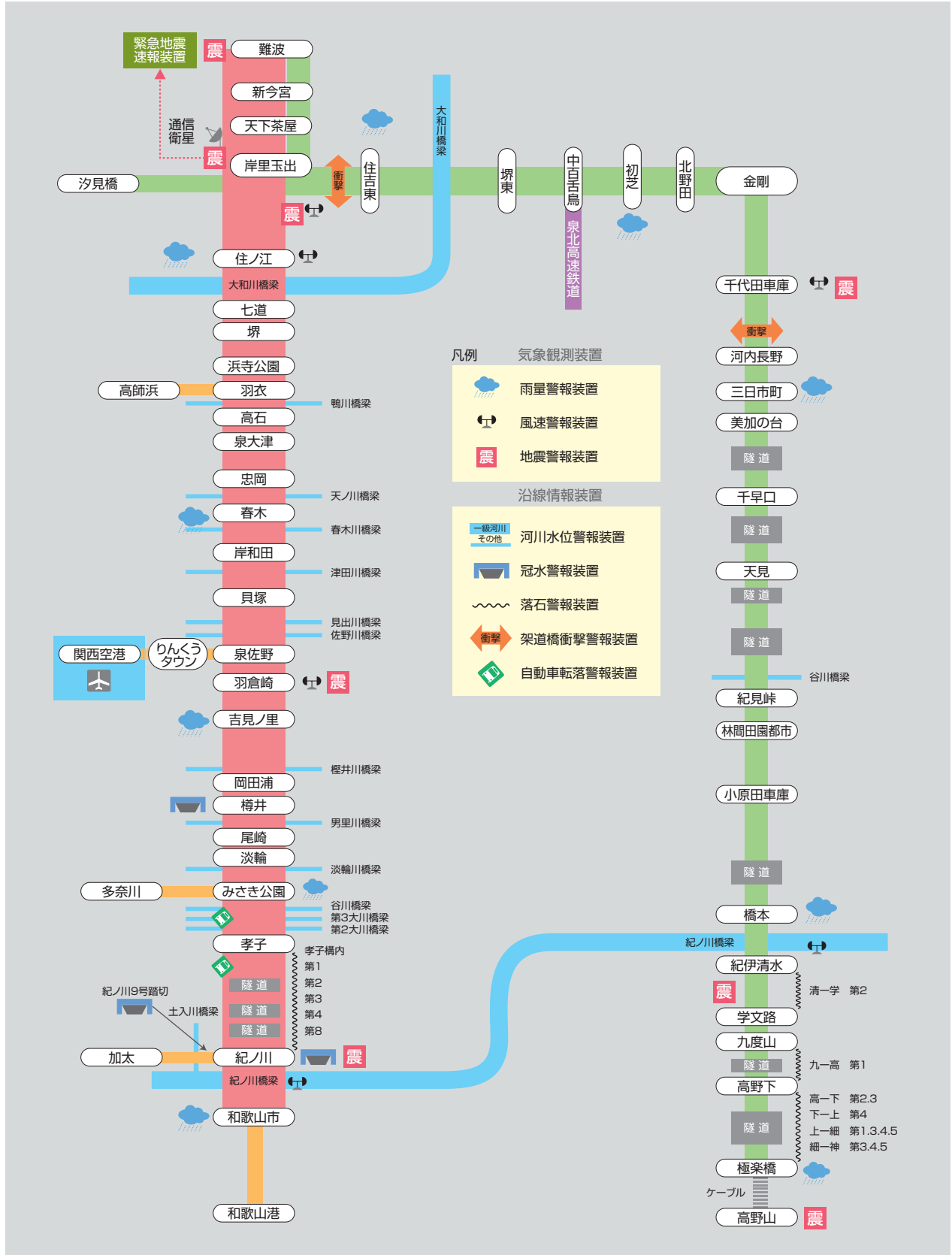
運輸部 高野線列車区 車掌
(現 高野線列車区 運転士見習)

吾妻 梓帆

鉄道研修センターでは車掌としての実務に関する知識のほか、いかにしてお客さまに安全・安心を感じていただくかという意識面についても学んできました。これを実践すべく、きびきびとした動作や笑顔での対応を心がけ、お客さまの信頼に応えられるよう日々取り組んでいます。



■ 気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図



連続立体交差事業

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

2009年11月、高石市内で南海本線上り線と高師浜線の一部を仮線に切り替えました。本年は旧線の撤去工事に引き続き仮下り線工事を鋭意推進していきます。

また、すでに完成（1987年度～2009年度）している連続立体交差事業は以下のとおりであり、57か所の踏切を解消しています。



南海本線 堺～湊

■ 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 |

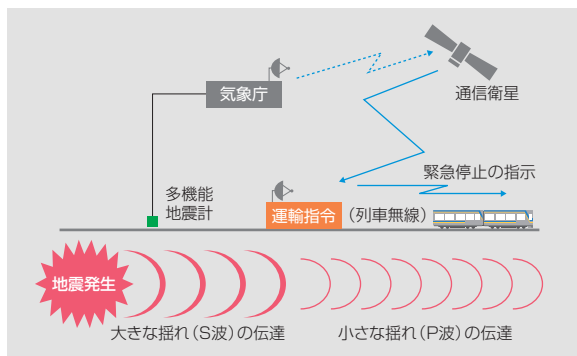
■ 完成済み連続立体交差事業（1987年度～2009年度）

| 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～蛸地蔵 | 8 | 1.7 |
| | 井原里～羽倉崎 | 9 | 2.8 |

災害防止

● 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弱以上の地震が当社沿線に到達する前に、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。



● 土木構造物の耐震補強

地震対策については、阪神・淡路大震災以降、高架橋柱の耐震補強や橋りょうの落橋防止対策を計画的に実施しています。

2009年度は高架橋柱の耐震補強を90本施工するとともに落橋防止対策を1橋りょう施工しました。今後も耐震補強を継続的に進めていきます。

また、防災拠点駅の耐震補強工事を継続的に実施しており、2009年度は難波駅・中百舌鳥駅を施工しました。2010年度も1駅補強する予定です。

| | | |
|------|--------|-----|
| ＜参考＞ | 難波～今宮 | 57本 |
| | 住ノ江～七道 | 14本 |
| | 堺～石津川 | 19本 |
| | 計 | 90本 |

● 自然災害の防止

山の斜面に沿って線路を敷設している区間では落石が発生する恐れがあります。これを防止するためにコンクリートで斜面を覆う防護工事を継続して実施しています。また、万が一落石が発生した場合でも、列車を停止させる落石警報装置を随時整備しています。

設備更新

● 軌道改良の推進

より品質の高い鉄道サービスの提供のために、レールを支える材料を木製まくらぎと丸砂利から、コンクリート製まくらぎと砕石に継続して更新しています。

また、線路が分岐するポイント部では、直線通過時の乗り心地の向上や走行安全度の向上を目的とした分岐器の更新工事を行っています。

● その他

鉄道施設の安全性維持向上のために継続して鉄道施設の更新・改良・新設を行っています。

- 踏切障害物検知装置の更新
- 踏切支障報知装置の新設
- 踏切遮断機の更新
- 電気転てつ機の更新
- 電線路設備の更新
- 直流電源装置用アルカリ蓄電池の更新
- 車両機器（車両の制御器、モーター、発電機など）の更新
- 非常通報装置の新設
- 変電所機器の更新

Topics

「ニュース南海」での安全設備紹介

当社ではお客さま向けタブロイド判広報誌「NATTS」（Nankai Area Top Total Siteの頭文字）を毎月発行（主要駅を中心に毎月22万部）しております。その中の「ニュース南海」のページにおいて2009年11月号から「守っています 安全・安心」というコーナーを設け、安全・安心を守っているさまざまな設備・機器等について紹介しています。



その他の取り組み

● アルコール検知器

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。



アルコール検知器

● 「適切な鉄道構造物の保守のために」

線路を支える橋りょうやトンネルの中には、明治時代に建設され現役で活躍しているものがあります。すべての鉄道構造物は省令等に従い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～和歌山市間にある紀ノ川橋りょうについては特に長大な橋りょうであるため、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、2004年から2005年にかけて南海・東南海地震に対する耐震性能の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。さらに、地震対策として2008年度には下り線の、2009年度には上り線の落橋防止対策工事を実施しました。



南海本線 紀ノ川橋りょう

安全教育の実施

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

● 駅係員・乗務員教育

南海電鉄では鉄道研修センター※1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、車掌、運転士、助役に対して教育を行っています。CAI※2や実物の模型を活用しての教育、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、特別教育などを実施し、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。

※1 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。

※2 CAI

Computer Assisted Instruction（コンピュータを利用した指導教育）

● 教材のビジュアル化

鉄道研修センターでは、教育効果を高めるために、ビデオやパソコン、パワーポイントを活用し、写真や動画を多く取り入れた教材を作成しています。

これらの教材は鉄道研修センターで実施する養成教育や特別教育だけでなく、現場で行う業務教育などでも活用しています。

● 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。

また技術力向上のために研修用施設を利用し、各種検査の教育や事故発生後の復旧訓練などを通じて、技術の習熟に努めています。



研修用踏切保安設備



電路柱上作業訓練風景

事故復旧総合訓練

輸送サービスの基本である安全確保については、前述の教育によるほか、毎年、鉄道営業本部全体で「事故復旧総合訓練」を実施しています。「大規模地震が発生」や「列車と自動車の衝突による列車脱線」などの想定のもと、負傷者の救出や避難誘導、脱線や断線箇所の復旧作業および関係部署への通報連絡などの訓練を実施し、安全意識の高揚を図っています。

2009年度は羽倉崎車庫で「駅構内において列車が脱線し、負傷者が多数発生した」との想定で訓練を行いました。



事故復旧総合訓練の様子

各種運動での取り組み

「春・秋の全国交通安全運動」や「安全運転推進運動」、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」等の各種運動の機会を通じ、基本動作の徹底や服務規律の確立に取り組み、安全輸送の提供に努めています。

安全ミーティング

当社ではこれまで、安全統括管理者および運転管理者と、現場との意思疎通を図る場として「タウンミーティング」を実施し、部門間の情報共有等を行ってきました。2009年8月からは「安全ミーティング」と改称して、年間8回、安全統括管理者、運転管理者および各部長が現業部門の会場を巡回する方式に変更し、現業長、現業部門の主任クラスと安全に関する議論を行っています。

「安全ミーティング」には当社の業務委託業者を交えて開催したのも含まれ、今後もコミュニケーションレベルの強化・維持のため継続していく予定です。



安全ミーティング

お客さま・沿線の皆さまとともに

●安全に対するPR活動

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。

2009年度は11月1日から10日間にわたり実施しましたが、この間に、近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、難波駅でのオープニングセレモニーを行うとともに20か所の踏切道で通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

●こども110番の駅

子どもたちを危険から守る「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「こども110番の駅」のステッカーを19駅に掲出しています。子ども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。



「こども110番の駅」のステッカー

●外部機関と連携した訓練

2009年11月6日、当社工務部機械保線区と泉北高速鉄道の泉北保線区による軌道検測車合同訓練を実施しました。これは、事故発生時の連絡体制の再確認や事故復旧技術養成のために行ったものです。

当日は両社合わせて17人（うち当社7人）が参加し、脱線車輪復旧訓練や救援車による運行訓練などを行いました。

参加者からは「それぞれの基地で打ち合わせを行ううちに両社の社員がお互いに打ち解け、いろいろな質問や活発な意見交換ができました。いざという時にも、今回の経験をもとにうまく連携して対応したい」との感想が寄せられるなど、非常に有意義な機会となりました。

また、大規模な災害発生時における初動態勢に万全を期するため、消防署との連絡体制や連携を強化する共同の事故復旧訓練も計画しています。



泉北高速鉄道との合同訓練

お客さまとともに

お客さまの安全と信頼を追求するため、積極的な情報開示に努めるとともに、さまざまなステークホルダーとの対話を大切に、その声を事業活動に生かしています。

お客さまとともに

お客さまにこれからも南海電気鉄道をご利用いただくために

お客さまのニーズに対応し、支持を得ることができる良質なサービス・商品を提供することが不可欠です。社員一人ひとりがお客さまの目線に立った考え・行動をとること、それが「お客さまとともに」の取り組みです。「お客さまとともに」の態勢強化を図るため、各部門の顧客志向の業務姿勢が浸透し、お客さまへのサービスが向上するよう積極的に働きかけを行っています。

Fine&Bright NANKAI
お客さまとともに
南海グループ

お客さまモニター制度

2004年から「南海電鉄 お客さまモニター」を実施しています。

お客さまモニターに応募いただいたお客さまの中から、20名程度の方にモニターをお願いしています。

当社の事業をご理解いただき、具体的に当社に対するご意見をいただくため、年3回程度、当社の鉄道サービス全般に関する自由で率直なご意見を直接ミーティングにてお伺いしています。

モニターにお尋ねする内容については、駅係員・乗務員のサービスから、トイレ・エレベーター・待合室・ベンチなどの駅施設、車内や駅構内の放送・車内空調の取扱方、ダイヤや運賃・料金、お客さまの乗車マナーに至るまで多岐にわたっています。

モニターからいただいた、さまざまなご意見・ご要望は、ハード・ソフトの両面にわたり、お客さまの生の声として、鉄道事業の取り組みに反映し、提供するサービスの品質向上に生かしています。

みさき公園駐車場で「パーク&ライド」割引サービスを実施

当社では、「みさき公園」の駐車場を利用した「パーク&ライド」割引サービスを2010年7月14日から実施しています。同サービスは、ICカード「PiTaPa」決済にて、みさき公園駅に隣接する遊園地「みさき公園」の駐車場を利用するとともに、当社線を利用されたお客さまを対

象に、通常1,200円の駐車料金を平日600円、土日祝1,000円に割引するサービスです。

なお、「PiTaPa」の降車履歴を利用した駐車料金割引サービスは、関西私鉄で初めてです。

駅のバリアフリーの推進

2009年度は住ノ江、七道、湊、石津川、狭山の5駅のバリアフリー化工事を完了しました。

この結果、エレベーターは難波、新今宮、天下茶屋など32駅に81基を設置、エスカレーターは難波・千代田・岸和田など28駅に124基（車いす対応26基含む）を設置しています。車いす用渡し板は80駅、点字運賃表、点字券売機については92駅、筆談器は37駅に、48台それぞれ設置しています。手すり付きトイレおよび点字ブロックは全駅（99駅）、車いす用トイレは49駅に設置し、車いすをご利用のお客さまをはじめ、お年寄りや妊婦、身体の不自由な方にも広くご利用いただけるよう、多機能トイレの整備を進めています。

また、駅構内の施設配置を示した音声付き点字案内板は、人が通ればセンサーで感知し、音声で案内します。この装置は22駅に設置しています。



バリアフリー化工事を実施した狭山駅のトイレ

株主・投資家とともに

株主・投資家の皆さまからの信頼に応えるため、適時適切な情報の提供に努めています。
また、積極的に情報を開示することで、健全で透明性の高い経営を実践しています。

積極的な情報開示を推進

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、経営成績や事業状況など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などを記載した「株主通信（NANKAI Report）」を送付し、経営状況を報告しています。また、定時株主総会の会場を2008年から難波駅に近接の大阪府立体育会館に変更し、株主さまの利便性に配慮しています。

機関投資家の皆さまに対しては、決算説明会を年に2回開催しているほか、2008年には海外でもIR活動を行いました。また、個人投資家をはじめ、広く社会の皆さまに対し公平で積極的な情報発信を行うため、ホームページに「企業・IR情報」のサイトを設け、四半期ごとの財務状況などを開示しています。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の遵守を図っています。



株主総会

■ 大株主の状況

(2010年3月31日現在)

| 氏名または名称 | 所有株式数(株) | 割合(%) |
|---------------------------|------------|-------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口) | 27,794,000 | 5.27 |
| 日本生命保険相互会社 | 19,170,945 | 3.64 |
| 株式会社三菱東京UFJ銀行 | 7,368,617 | 1.39 |
| 住友信託銀行株式会社 | 7,297,000 | 1.38 |
| 株式会社三井住友銀行 | 7,147,088 | 1.35 |
| 株式会社泉州銀行 | 6,895,174 | 1.30 |
| 株式会社高島屋 | 5,035,011 | 0.95 |
| 株式会社紀陽銀行 | 5,005,527 | 0.95 |
| 株式会社大林組 | 4,541,248 | 0.86 |
| 株式会社竹中工務店 | 4,170,000 | 0.79 |

Topics

CDPが実施するCDLIに選出

カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト(以下、CDP)とは欧米を中心とした世界の機関投資家が連携して2000年に設立したイギリスに本拠地を置く国際組織です。世界の金融・保険・証券会社など470社が連名で時価総額上位(日本は500社)を調査し、環境問題に対する調査アンケートの結果をウェブ上に公開します。

当社は、昨年、CDPが実施している「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス 2009(以下、「CDLI」)」において、国内における公表先進企業の一社として選出されました。CDLIは、企業における二酸化炭素(CO₂)排出量の開示と削減を推進するグローバルなプロジェクトであるCDPが、機関投資家と連携し、世界の主要企業を対象に実施した年度調査の結果を踏まえ、戦略および情報開示に優れた企業を選出したリストです。

2009年度は全世界で4,000社が調査対象となりましたが、日本でも500社を対象に調査が行われ、気候変動に対する考え方やCO₂排出量削減戦略などで、優れた情報開示を行っている日本企業31社が公表先進企業として選出されました。

Topics

株主優待を通じて大阪府みどりの基金に寄付する制度を導入

当社の株式を1,000株以上所有されている株主の皆さまには、その所有株式数に応じて各種株主優待証類を贈呈しています。

2008年9月30日資格確定分から、6回乗車カード(有効期間内、6回未使用分に限り)を当社にご返送いただいた場合、カード1枚につき植樹用の苗木3本分相当額を、当社から「大阪府みどりの基金(共生の森づくり基金)」に寄付する制度を導入しています。

2009年度は株主さまから731枚の6回乗車カードをご返送いただき、苗木2,193本分相当額を大阪府みどりの基金に寄付しました(2008年度と合計すると1,067枚、苗木3,201本分相当額となりました)。

沿線活性化の推進／社会貢献活動

南海グループは地域社会の一員として地域と協働で、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い、文化・スポーツの振興を支援しています。

地域社会とともに活力ある街づくりを推進

● 堺eco観光をスタート

堺eco観光とは、地球環境にやさしい交通機関である鉄道と、環境モデル都市である堺市が協力して堺エリアの観光スポットを紹介するプロジェクトです。当社と堺市、阪堺電気軌道、JR西日本は共同して駅からの散策モデルコースと主な観光スポットを紹介する駅周辺マップをつくり、コース出発駅や大阪府内の主要駅に設置しています。

堺eco観光をさらに楽しくしていただくため、レンタサイクルや定点ガイドの充実と合わせ、コースマップに特典を受けられる施設を用意しています。



コースマップ

ハルモニア南海の推進

南海電鉄では堅進126計画の基本方針の1つである「沿線活性化の推進」に基づいてスポーツ・文化振興事業「Harmonia-ハルモニア-南海」に取り組んでいます。ハルモニアとは「ハーモニー」の語源となったラテン語で調和、和音を意味します。

関西における音楽・スポーツの振興をはじめ、地域やステークホルダーとの調和を目指し、ともに響きあい、共鳴するコミュニティづくりを推進していきます。

● 子どもたちに本物の音楽を

音楽分野で活躍する人材の育成と能力向上を支援する活動を大阪フィルハーモニー交響楽団との協働事業として進めています。南海沿線をはじめ関西における音楽文化の向上を図るため、子どもたちをオーケストラコンサートに招待したり、小中学校へプロの奏者を派遣して本物の音楽にふれる機会を創出しています。



演奏指導風景

● スポーツ文化の発信・振興に貢献

2009年から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」(所在地:堺市堺区／代表:小田勝美)と連携し、沿線の中学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。

初年度は、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い、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、心身ともに成長しました。また、保護者や他の生徒などからの関心も高まり、新入部員の増加など、大きな成果がありました。

今年度も昨年以上の地域活性化とバレーボール人口の拡大を目指し、内容をさらに充実させて実施します。

指導対象校には、昨年指導の3校とは別の学校を選び、それぞれ計6回選手が訪問し指導にあたるほか、バレーボール大会を開催します。加えて、今年度は堺ブレイザーズの練習見学や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新たに取り入れます。

南海沿線では、例えば堺市内の市立中学校43校のうち男子バレーボール部があるのはわずか4校と、依然厳しい状況が続いています。南海電鉄と堺ブレイザーズでは、このような状況を打破し、若い世代やその保護者、また地域の皆さまにバレーボールに親しんでいただくことで、スポーツ振興や地域コミュニティの活性化を目指します。



地元中学生にコーチする堺ブレイザーズの選手

社員とともに

企業は人の集合体であり、実際にステークホルダーの皆さまと接し、地域社会と繋がっているのは一人ひとりの社員です。そのため、組織における個々の役割と責任を明確化し、一人ひとりの社員が能力を最大限に発揮できる仕組みづくりに取り組んでいます。

自己改革を推進する人事制度の活用

2003年度より、企業理念の実践や経営目標の達成、「お客さまとともに」の実現に向け、一人ひとりの社員が自己改革に取り組み、また、企業としてその取り組みを最大限サポートすることを目的に、「目標管理システム」とそれに連動した「評価システム」などからなる人事制度を導入しました。

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し、社員の成長を図るとともに、マネジメントサイクルによる計画的な業務遂行をすすめることで、企業全体のサービスレベルの向上を目指しています。

女性雇用

男女雇用機会均等法の精神に基づき、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行っています。現在女性社員については、管理監督職である課長に2名、課長補佐に2名が登用されています(2010年6月現在)。

また、近年は鉄道現業部門においても女性雇用を進めています。不特定多数のお客さまにご利用いただく鉄道事業のサービスレベル向上のためにも、女性の視点や感性は不可欠であり、今後さらに就業環境の整備に努め、女性社員の活躍の場を広げていきたいと考えています。

障がい者雇用

南海電鉄では、障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識しており、雇用促進のため2005年2月に特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」を設立しました。現在25名の障がい者が清掃業務や郵便物仕分け業務等に従事しており、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2.18%となりました(2010年6月現在)。

また、採用後も朝礼の実施や日誌などによりコミュニケーションを図り、働きやすい職場を目指して労働環境の整備を行っています。

高齢者雇用

2004年度から、厚生年金の満額支給開始年齢が引き上げられたことに対応して、定年退職後の再雇用制度を導入し、原則として希望者全員を引き続き雇用しています。現在は出向者を含めた234名がさまざまな分野で活躍しています(2010年6月現在)。

ワーク・ライフ・バランスの推進

● 総労働時間の短縮

南海電鉄では、従業員の健康や仕事と家庭生活の両立のため、計画年休制度の導入などにより年次有給休暇の取得率向上を図ることで、総労働時間の短縮に努めています。

また、恒常的な休日出勤や時間外労働の抑制、業務の平準化や業務内容に応じた変形労働時間制の導入などで従業員の労働時間管理の厳正化に努めることで時間外労働の削減に取り組み、さらなる総労働時間の短縮に取り組んでいます。

● 育児休職・介護休職の活用促進

南海電鉄では、育児・介護休業法の趣旨にのっとり、「育児休職規程」「介護休職規程」および「子どもの看護休暇規程」「介護休暇規程」を制定しています。

また、休職・休暇制度だけではなく勤務時間の短縮など、子どもを養育する従業員および家族を介護する従業員が、仕事と家庭を両立させながら継続的に就業できる職場づくりに取り組んでいます。

教育・研修制度

3か年経営計画「堅進126計画」の「堅実で着実な成長・進化を果たす3か年」の基本方針の成果を確固たるものとするために、2009年度の教育実施計画を策定し、計画どおり実施しました。

前年度に引き続き「クオリティの高い人材の育成(グループ力の強化を目指して)」を重点目標とし「CSR(企業

の社会的責任)の浸透に向けた取り組み」「グループ会社教育体制の充実」を柱として、実効性の高い各種研修を実施しました。

■ 2009年度の主な研修(施策)

- (1) 収益基盤の拡充に向けた取り組み
 - 新規事業開発・イノベーション強化研修の実施
 - 変革対応型リーダーの育成
 - 企画力向上に向けた研修の実施
- (2) CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取り組み
 - 環境問題への取り組みの強化
 - コンプライアンスの徹底とリスクマネジメント力の強化
 - お客さまへの誠実な対応
- (3) グループ会社の人材育成に向けた取り組み
 - 各階層に対する教育支援の継続実施
 - セグメント研修の継続実施

■ 2009年度受講実績

| | 対象者 | 内容 | 受講人員 |
|-------|--------------------|-------------------------|------|
| 必修研修 | 課長 | マネジメント | 12 |
| | 新任課長 | マネジメント等 | 13 |
| | 昇進者 | キャリア開発 | 18 |
| | 新入社員 | 会社適応、会社概要の把握 | 86 |
| 目的別研修 | 課長 | 労務管理等 | 38 |
| | 本社員、出向社員、グループ会社社員等 | 問題解決、創造性開発、交渉力アップ、財務管理等 | 219 |
| 合計 | | | 386 |

働きやすい職場作り

● 人権教育

人権の尊重は、憲法にうたわれている最も重要な国民的課題です。特に、公共交通機関である鉄道事業を営む当社は、同和問題をはじめとして、民族、性別および障がいなど、あらゆる人権問題に対して、前向きに取り組むべき重大な使命を負っているとの認識のもと、1971年から人権教育に取り組んでいます。

さらに1985年4月からは、社内の人権問題推進委員会を発足させ、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教育・啓発を行っています。

● セクシュアルハラスメント防止・啓発研修

セクシュアルハラスメント(以下、「セクハラ」という)は、個人の尊厳を不当に傷つける人権侵害であり、従業員の就業意識を低下させるとともに、職場全体の就業環境を悪化させる重大な問題です。

当社においては、1999年4月施行の男女雇用機会均等法の改正に基づき、セクハラ相談窓口を設置するとともに、社員およびグループ会社社員への啓発として、「セクシュアルハラスメント防止・啓発研修」を毎年実施しています。

また、2009年度からは、パワーハラスメント(以下、「パワハラ」という)も従業員のモラルダウンやメンタルヘルス不調、離職などを招くおそれがあり重大な問題であるとの認識のもと、セクハラ・パワハラ両面での未然防止の観点から、「セクハラ・パワハラ相談窓口対応セミナー」「セクハラ・パワハラ防止啓発研修」を実施しました。



研修風景

労働安全衛生

全事業のベースとなる「安全・安心」を第一とした商品・サービスを提供するためには、そこで働く従業員の安全衛生の確保が不可欠であることから、労働基準法および労働安全衛生法並びにその他関係法令に基づき、業務の円滑な運営と徹底を図り、従業員の労働災害防止と健康の保持増進を推進するとともに、快適な職場環境の形成に努めています。

また2005年度からリスクアセスメント*を導入、その取り組みを通じて労働災害の潜在的危険有害要因を除去・低減し、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指すことにより事業場における安全水準の向上に努めてまいります。

*リスクアセスメントとは、職場に潜む危険源を想定し、その危険源から発生が予見される災害の発生確率と重大さからリスクを見積もり、評価し、その結果に基づき対応したリスクの除去、または低減を行うための対策を特定することにより職場の安全を図るための手法です。

メタボリックシンドロームへの取り組み

現在、日本で働く労働者の定期健康診断有所見率は50%を超え、また、中高年の男性の2人に1人がメタボリックシンドローム（内臓脂肪症候群）予備軍の危機にあると言われています。

メタボリックシンドロームとは、内臓脂肪型肥満を共通の要因として高血糖、脂質異常症、高血圧等が引き起こされる状態で、それぞれが重複した場合、命にかかわる心臓病や脳卒中等の重大な疾病を発症する危険性が増します。

このような状況のもと、従業員が、日々健康に職場生活を送る上で、メタボリックシンドローム対策は、企業にとって必須の取り組み事項となっています。

当社では、2008年4月から「高齢者の医療の確保に関する法律（以下、「高確法」という）」に基づき、メタボリックシンドロームの予防と改善を目的とした「特定健康診査」を南海電気鉄道健康保険組合と連携して実施しています。現在、高確法で定める対象者（40歳以上の従業員）に「特定健康診査」を実施することで、「特定保健指導」が必要な従業員の抽出を図っており、今後は保健指導を実施していきます。

これらの施策以外にも人事部・健康管理センター・南海電気鉄道健康保険組合が互いに協力して、生活習慣病、メタボリックシンドロームを広く社員に理解してもらうために「南海人健康教室」の開催、職域におけるビデオ等による「職場教育の推進」を進めています。健康管理センターでは定期健診結果によるメタボリックシンドロームの拾い上げとその有所見者を生活習慣病要管理者として定期健診時に産業医による「診察・保健指導」および保健師による定期的な「保健指導」を実施し、独自の施策によりメタボリックシンドロームの予防と改善に努めています。

Report

メタボリックシンドロームの予防と改善は ダイエットが一番



健康管理センター所長
大見 甫

内臓脂肪型肥満を基盤として高血糖、脂質異常症、高血圧などの生活習慣病が二つ以上合併する場合、メタボリックシンドロームと呼び、心臓、脳、腎臓などの動脈硬化性疾患を引き起こす原因となっています。このような状態を引き起こす大きな原因は内臓脂肪の脂肪細胞にあります。

脂肪細胞は単なるエネルギーの貯蔵臓器と考えられていましたが、最近の研究によりホルモンのようなさまざまな生理活性物質を分泌する内分泌臓器であることが明らかになってきました。これらの物質を総称して「アディポサイトカイン」と呼んでいます。「アディポサイトカイン」には身体にとって悪玉と善玉の物質があります。正常体重の時には脂肪細胞は小さく、糖尿病などの生活習慣病の発症を抑制する善玉の物質「アディポネクチン」が多く分泌され健康な状態を保っています。一方、過栄養状態になり脂肪細胞が肥大化すると、善玉物質の分泌は減少し、生活習慣病を引き起こす種々の悪玉の物質が増加するため健康状態に破綻をきたすことになります。

メタボリックシンドロームではこのような現象が体内で起こっています。その改善策は、肥大化した脂肪細胞を小さい脂肪細胞に戻し、正常な細胞の機能を取り戻すことです。つまり、ダイエット（食事・運動療法）による減量が有効で、減量の目標は内臓脂肪型肥満の場合、体重の5%程度と言われています。

環境方針と中期目標

南海グループでは、すべての事業で環境負荷を低減し、温暖化防止をはじめとして地球環境の保全に貢献していきたいと考えています。
そして、子どもが笑える社会づくり、住みたいと思える地域社会づくりを目指します。

環境理念・方針

南海グループでは、「南海グループ環境理念」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きました。3か年経営計画「堅進126計画」においては、これまでの環境への取り組みだけでなく、「『環境保全』の

ための取り組み強化」を5つの基本方針のトップに掲げ、環境保全への取り組みが重要な経営課題であることを明確に打ち出しました。

このような「堅進126計画」の基本方針を踏まえ、「南海グループ環境理念」の実現へ向け、南海電鉄を中心として南海グループ各社が連携協力し、この3か年において重要課題、重要施策等に取り組んでいます。

環境理念

わたしたち南海グループは「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。

環境方針

南海電気鉄道は、南海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。

環境にやさしい鉄道の利用を促進することが、環境の保護につながると考え、以下の方針に基づき当社の事業活動に関する各分野において環境保全活動を推進します。

1. 私たちはエネルギー効率の高い輸送手段である鉄道の利用拡大を目指すことにより、地球環境活動を推進し、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 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遵守し、汚染の予防に努め、すべての事業活動を通じて環境保全の重要な役割を担ってまいります。
3. 全社員一人ひとりが啓発活動を通じて、環境意識向上に努めます。また、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し、地域社会との融合に努めます。
4. 私たちは環境にやさしい事業運営につながる目的や目標を設定し、随時見直しを行ってまいります。

南海電鉄グループの3か年目標 (2008年度～2010年度)

重要課題 1

鉄道、バスの利用促進を通じた環境負荷低減

鉄道、バスは、自動車と比較して燃料消費量が少なく環境にやさしい交通機関であり、自動車利用から鉄道、バス利用へとモーダルシフトを図ることにより環境負荷の低減を推進する。

2009年度までの2年間の主な実績

① 鉄道・バス利用キャンペーンの強化

- 報道発表、沿線情報誌(NATTS)、ホームページ掲載、環境啓発ポスター作成をそれぞれ行った。

② 鉄道・バス利用促進関連サービスの強化

- 印刷物等でみさき公園駅わくわくキップのPRを行いパーク&ライドの案内を行った。みさき公園駅でパーク&ライドを2010年度に実施することを決定した。
- 南海バスにおける環境定期券、おでかけ応援バス制度の実施
- ICカード(PiTaPa)利用店舗の拡充

③ バリアフリーの推進

- 主要駅(1日乗降人員5,000人以上の駅)へのエレベーター等の設置
10駅(住ノ江・七道・湊・石津川・貝塚・白鷺・萩原天神・狭山・極楽橋・高野山)での工事完了
- 筆談器37台、AED19駅への設置
- 南海バス ノンステップ車両への置き換え
11台(2008年5台、2009年6台)、ワンステップバス(2009年80台)

重要課題 2

環境保全に配慮した事業活動の推進

資材の調達からサービス、商品の提供に至るあらゆる事業活動において、環境保全、環境負荷低減など環境への配慮をテーマとして改善、改良に取り組み、環境を軸とした事業活動を推進する。

2009年度までの2年間の主な実績

① CO₂排出量(エネルギー使用量)の3%削減→ 2009年度末時点で3.2%削減

- 8000系新型車両製造(計16両)、6200系車両のVVVF化改造
- バス車両の代替更新促進(計96両)、全車両にドライブコーダー取り付け
- 泉佐野駅での太陽光発電装置の試験導入(2008年、2009年とも5.7tの削減効果)、泉大津駅で設置工事の推進、堺駅での導入検討
- 千代田工場の給湯用ボイラーを重油式から天然ガス式へ更新
- 変電所シリコン整流器の運転時間の変更
- 賃貸ビルにおける使用電力量の削減

② 資源使用量の削減

- 乗車券のリサイクル・リデュース
- 本社ゴミの分別徹底およびコピー用紙の削減(2007年度比 一般廃棄物4.7t、コピー用紙352,262枚削減)
- 無水トイレの導入による節水対策
27駅に117台、2年間の節水効果約72,970m³、CO₂排出量約42.3t削減
- なんばCITYの資源ごみ収集(収集量+6%、一般ごみ削減量▲2%)

③ 環境を基本コンセプトとしたサービス・商品の開発、提供

- ミナピタエコポイントによる森林育成活動支援
2009年単年で、ミナピタエコポイント553万円を9団体に寄付 株主優待環境寄付制度2年累計で苗木3,201本分相当額を寄付
- コンビニエンスストアに募金箱を設置し、年間約24万円の寄付を集めた
- クリスマス等催事にエコグッズを発売、パークスリニューアル時にエコバッグを配布
- 堺・河内長野まつりなどでエコブースを出店し、エコモーションなんかいをPRした

④ グリーン購入の強化

- グリーン購入率 ネット購入品で75.8%、非ネット購入品で56.3%を達成

⑤ 振動および騒音の軽減

- ロングレール更新5.42km(2年間)、ロングレールの総延長区間115.2km
- 弾性まくらぎ敷設や、レール削正19.2kmによる振動・騒音の軽減

⑥ 法令などの遵守徹底および予防的対応の推進

- 6種アスベストの適正管理および適正処理
石綿対象ビルの年1回の空気環境測定を実施、すべて規定値以内と判明した
- 石綿障害予防規則に基づく従業員健康診断の実施
延べ291名(2年間)
- 改正省エネ法への適正対応(使用状況届出書・定期報告書・中長期計画書の提出)

重要課題 3

地域社会との協働、コミュニケーションの強化

沿線地域における各種団体と連携・協働して環境保全に関わる各種活動を展開していくことにより、地域社会における環境保全活動の推進および環境意識向上の一翼を担う。

また、南海グループにおける環境保全活動についての情報発信を強化していくことを通じて、ステークホルダーとの良好な関係構築を推進する。

2009年度までの2年間の主な実績

① 地域社会などとの連携・協働による 環境保全活動の推進

- 自社所有林「なんかいの森」の森林育成事業の推進
2008年11月3日、2010年5月8日に一般社員の間伐、2010年5月21日に新入社員による間伐体験活動を実施
- 沿線エリアにおける緑化事業の支援
大阪府と協働による堺第7-3区における共生の森づくり、岬町におけるピオトープ活動。ミナピタエコポイントを活用して9つの環境団体への基金を寄付
- 大阪府とのグリーンパートナー協定の締結

② 情報発信機能の強化

- 環境報告書関係の情報コンテンツの充実
2007環境報告書→2008環境・社会報告書→2009CSR報告書
- 広報活動の強化およびホームページにおける情報発信の強化
こども用エコ絵本の発刊、英語版CSR報告書の発刊

重要課題 4

環境経営の推進体制の強化

環境経営の推進母体である環境対策推進委員会の機能を強化し、環境マネジメント(PDCAサイクル)の運用を範囲、質の両面においてレベルアップしていくとともに、新たに環境教育を実施していくことを通じてグループ内における環境経営に関する知識、意識の向上を図っていく。

2009年度までの2年間の主な実績

① 環境マネジメントシステムの運用強化

- 年2回の環境マネジメントワーキングによる各部署の目標実績の管理強化
- 千代田工場でのISO14001取得

② 各種環境教育の実施

- みずほ情報総研、日本能率協会等による環境研修の実施(2009年度年3回、延べ194名参加)
- 日本政策投資銀行、NTTデータ経営研究所による環境経営セミナーの実施
- 新入社員教育の実施(講義・間伐体験)
- ECO検定の受験推奨 2009年度までに23名合格

2009年度の実績および2010年度の重点施策

当社は中期的な目標とともに、各部署ごとに単年度の目標を設定し、毎年、その目標を評価、見直したうえで環境負荷の低減を目指してまいります。

2009年度の実績および2010年度の重点施策

| 重要なテーマ | 環境目標 | 具体的な取り組みと2009年度の目標 | | | |
|---------------|-----------------------|--|--|---|---|
| 公共交通の利用促進 | 鉄道・バスの利用キャンペーン | 各種情報発信ツールとともに、社内誌で社員に対して意識レベルの底上げを図る わくわくキップなどのPRを通じてパーク&ライドを推進 | | | |
| | 鉄道・バスの利用促進のためのサービス強化 | モビリティマネジメントの施策の提案と実施 パーク&ライド施策の立案と実施 | | | |
| | バリアフリーの推進 | 主要駅5駅でのバリアフリー工事を完了 | | | |
| 地球環境に配慮した事業活動 | 環境をコンセプトとした商品・サービスづくり | ミナビタエコポイントを活用し沿線の環境保全や「こや花鉄道プロジェクト」の植栽計画に利用 各種情報発信ツールを活用して当社の取り組みをPRする 自動車利用から鉄道利用を促す企画商品の開発 販売促進活動、イベントにおける環境啓発活動の実施(マイ箸、エコバッグなどの販売) アンスリー、nasco プリウスでのエコ募金を継続 株主優待6回カードを返送した場合、環境保護団体へ寄付する制度を継続 | | | |
| | | CO ₂ 排出量の削減をはじめとした温暖化防止対策 | 沿線の環境イベントへ参加 鉄道省エネ車両8両導入 南海バス全営業所にドライブレコーダーを導入し運用を開始する アイドリングストップ等エコドライブを実施し燃料費を3%削減 低公害バス32両導入 沸騰冷却式シリコン整流器の堺駅導入、エコ電線の導入検討 インバーター式エレベーター、エスカレーターの設置、高効率変圧器の導入 LED照明・インバーター式照明機器・LED信号機の導入 熱源機器運転をガスから電気へ変更し500t削減 自社ビル・賃貸ビルにおける使用電力量の削減 (本社部門前年比削減、堺東ビル179千kWh削減、 ショップ南海河内長野22千kWh削減、日本橋ビル929kWh削減) 泉佐野駅での太陽光発電の試験運用を継続(CO ₂ 削減5.5t) 自社所有林なんかいの森における間伐・枝打ちの促進(42ha) | | |
| | | | 水資源の利用・資源ごみの削減 | 無水トイレを23駅、107台導入し節水効果を46,823m ³ とする 裏紙再利用による本社におけるOA用紙の削減 レジ袋・廃棄商品(賞味期限切れ弁当等)の減量 分別収集徹底による本社の一般廃棄物の(昨年度比)削減 なんばCITYの資源ごみの分別徹底によるリサイクル資源の増加、排出総量の減少 | |
| | | | | 軌道の騒音・振動の防止 | ロングレールの更新を行い、総延長116km、レール削正7km |
| | | | | グリーン購入の推進 | グリーン購入率の算定および対応商品の拡大・各部署へ改善指導(ネットにおける購入率80%達成と非ネットの購入率算定) |
| | | | 法令の遵守徹底 | 住ノ江駅・堺東駅におけるPCBの適正処理 石綿障害予防規則に基づき半年に1回石綿健康診断の徹底 車両用冷房の冷媒をオゾン破壊係数0のものへと代替 アスベスト使用が判明している物件について定期的な空気測定の実施 | |
| | 「なんかいの森」保全活動の推進 | | | 自社所有林の社員ボランティアによる間伐活動開催 | |
| | 環境コミュニケーションの強化 | | 環境報告書のコンテンツ充実 | 安全報告書を包括したCSR報告書を9月に発行 幅広いステークホルダーへの情報開示 | |
| | | 環境マネジメントシステムの強化 | ISO14001認証やグリーン経営認証の取得 | | |
| | 環境意識の啓発・促進 | 環境教育の実施 | 新入社員教育の開催 環境に関する社外講演会・見学会への積極的参加 環境経営研修、法令研修の実施(年2回) エコ検定の受験奨励、環境セミナーの開催 | | |

評価 ◎超過達成、○達成(ほぼ達成も含む)、△未達成

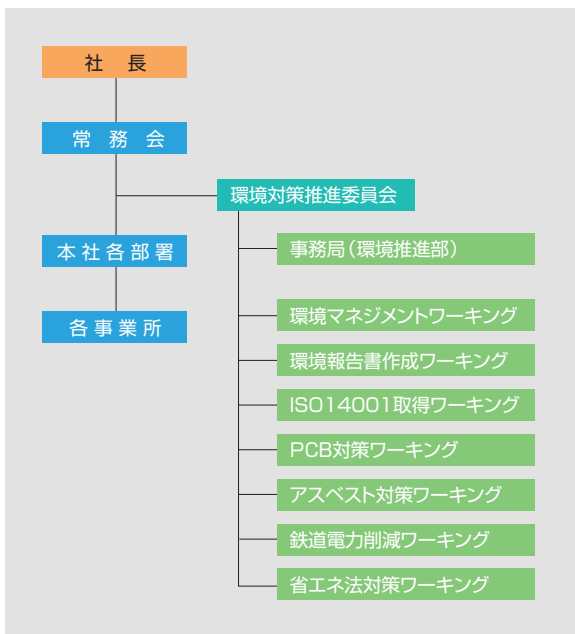
| | 2009年度実績 | 評価 | 2010年度目標 | 詳細頁 |
|--|---|----|---|-----|
| | 報道発表、沿線情報誌(NATTS)、ホームページ掲載、環境啓発ポスター作成をそれぞれ行った | ○ | 各種情報発信ツールとともに、社内誌で社員に対して意識レベルの底上げを図る | — |
| | 印刷物等でわくわくキップのPRを行いパーク&ライドを案内した | ○ | みさき公園駅でパーク&ライドを実施する | P28 |
| | 2010年以降にみさき公園駅でパーク&ライドとあわせて実施 | △ | | |
| | みさき公園駅でICカード及び鉄道利用を条件に料金割引を決定 | △ | | |
| | 5駅(住ノ江・七道・湊・石津川・狭山)での工事完了 | ○ | 7駅(みさき公園、浅香山、初芝、滝谷、河内長野、林間田園都市、橋本)での工事完了 | P28 |
| | 1年間で約553万ポイントを計上し、9団体に約553万円を寄付 | ○ | ミナビタエコポイントの継続、「こうや花鉄道プロジェクト」での5か所での植栽計画の推進 | P44 |
| | 環境に関する報道発表、社内誌にECOの取り組みを紹介 | ○ | 環境に関する報道発表、社内誌にECOの取り組みを紹介 | — |
| | 大阪ゴルフを素材にした商品を開発し28名のご利用があった | ○ | 座席指定車両における受動喫煙防止対策の試験導入 | — |
| | 「ボブと働くブーブーズ みんなと楽しくecoタイム!」をプラットフォームで開始 | ○ | クリスマス等の催事にエコグッズ採用、マイ箸などのエコ商品の販売 | — |
| | クリスマス催事のギフトカードに再生紙を使用、パークスリニューアル時にエコバッグを配布した | ○ | レジ袋削減運動、募金機能付き自販機(みどりの基金)の設置継続 | — |
| | アンスリー・nasco プリュス全店舗で1年間で約24万円の募金が集まった | ○ | アンスリー、nasco プリュスでのエコ募金を継続(目標24万円以上) | P50 |
| | 株主優待6回カード731枚の返送をうけ、環境保護団体へ2,193本の苗木相当額を寄付した | ○ | 環境保護団体へ寄付する制度を継続 | P29 |
| | 堺、河内長野、阪南市の各イベント、電車まつりにエコブースを出した | ○ | 堺まつり、電車まつりなどにエコブース出店 | — |
| | 省エネ車両への改造車両を8両導入 | ○ | 鉄道省エネ車両4両導入 | P40 |
| | 1月末までに全営業所に導入し運用を開始した | ○ | ドライブレコーダーを活用し、安全運転・エコドライブの実施 | — |
| | エコドライブを実施し、燃料費2.7%削減した(下期は3.8%) | ○ | エコドライブを実施し燃料費を5%削減 | |
| | 前年度に前倒しで導入したので低公害バス導入11両 | ○ | | |
| | 整流器は実績なし、エコー線は高石連立仮上り線(羽衣駅)640mに架設 | △ | 堺駅で沸騰冷却式(純水)シリコン整流器の導入を検討 | — |
| | IV式エスカレーター、エレベーターを6駅導入、高効率変圧器15台導入 | ○ | エスカレーター、エレベーター8駅導入、高効率変圧器15台導入 | — |
| | インバーター照明2駅、信号機127基、197台をLED化した | ○ | 信号機、踏切警報機等の42基、42台をLED化する | — |
| | ガスから電気への転換により493t削減効果があった | ○ | フレイザーレジデンスに太陽光パネルを設置(CO ₂ 削減効果382kg) | — |
| | (本社)前年度比351,381kWh増、(堺東)253,000kWh削減、(ショップ南海河内長野)56,733kWh削減、(日本橋ビル)1,688kWh増 | △ | (本社)クールビズ・ウォームビズ徹底による使用電力の前年度比削減、(堺東ビル)17,517kWh減 | P49 |
| | 本年も運用を継続し10,391kWh(CO ₂ 削減5.7t)の発電を行った | ○ | 泉大津駅で設置工事を完了し、堺駅でも設置を検討 | P42 |
| | 42haの枝打ち、間伐、抜き伐り事業の実施 | ○ | 42haの枝打ち、間伐、抜き伐り事業の実施 | P47 |
| | 27駅、117台導入し72,970m ³ の節水効果があった | ◎ | 無水トイレカートリッジ費用を低減する | P43 |
| | 前年度比184,050枚減 | ○ | 裏紙再利用による本社におけるOA用紙の(昨年度比)削減 | — |
| | コンビニ(アンスリー)レジ袋を1.5%削減した | ○ | アンスリーでレジ袋削減キャンペーンの実施継続 | — |
| | 前年度比11t増 | △ | 分別収集徹底による本社の一般廃棄物の(昨年度比)削減 | — |
| | 資源ごみ収集で6%増加、排出総量で2%削減 | ○ | 資源ごみ収集量7%増、排出ごみ全体3%削減 | — |
| | ロングレール化2.9km、総延長115.2km、レール削正11.2km | ○ | ロングレール更新2.5km、レール削正延長4.5km | P48 |
| | ネットにおけるグリーン購入率は75.8%であった | △ | ネット商品のグリーン購入率の算定(目標80%)及び改善指導 | P43 |
| | 非ネットにおける購入率を算定し56.3%であった | ○ | 非ネット商品のグリーン購入率の算定(目標60%)及び改善指導 | |
| | JESCOの受け入れ体制が整わず未処理 | △ | 堺東駅のPCB6台について運送業者を決定し適正処理する | P39 |
| | 石綿障害予防規則に基づき7月(115名)、1月(111名)に実施した | ○ | 石綿障害予防規則に基づき7月(105名)、1月(105名)に実施 | — |
| | 2010年度分も前倒しして実施、39,730千円の費用を計上した | ○ | 車両用冷房の冷媒を代替冷媒化の推進(予算24,690千円) | — |
| | 年1回の空気環境測定を実施し、すべて規定値以内と判明した | ○ | アスベスト使用が判明している物件について定期的な空気測定の実施 | P39 |
| | 2010年5月8日に社員ボランティア・同21日に新入社員による間伐活動を実施 | ○ | 間伐活動の継続開催 | P47 |
| | CSR報告書を2009年9月に、その英語版を2010年3月に発刊した | ○ | CSR報告書(9月)と英語版(1月)の発行を継続 | — |
| | お子さま向け報告書や英語版の環境報告書を発刊した | ○ | お子さま向け報告書を改訂し英語版の公表を継続する | — |
| | 千代田工場(当社、南海車両工業)で2010年3月にISO14001認証取得 | ○ | 本社部門のISO14001の認証取得の体制確立 | P38 |
| | 新入社員教育および間伐体験を5月に開催した | ○ | 新入社員教育の継続実施 | P39 |
| | LED照明新作説明会、大阪ビルディング協会主催の経営セミナー、大阪ガス主催の改正省エネ法、建物管理セミナーなどに参加 | ○ | エネルギー管理士、管理員の計画的資格取得および環境に関する社外講演会・見学会への積極的参加 | — |
| | 年3回実施し延べ194名受講 | ○ | 中級編・初級編にわけて継続実施(それぞれ2回) | P39 |
| | NTTデータ経営研究所講師による環境セミナーを9月に実施、エコ検定17名合格 | ○ | エコ検定の受験の推奨 | |

環境経営の推進体制

持続可能な社会の実現に向けて事業活動にともなう環境負荷を認識し、その低減に取り組む経営を推進しています。

推進体制

環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。また、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）とし、将来的にはグループ会社へ展開していきます。



環境対策推進委員会

| | |
|------|--|
| 委員長 | CSR推進室長 |
| 委員 | 経営政策室長 グループ事業室長 営業推進室長 総務室長 経理室長 鉄道営業本部長・副本部長 不動産営業本部長 |
| 事務局長 | 環境推進部長 |

ISO14001取得に向けた取り組み

当社ではISOに準拠した環境マネジメントシステム（ISO14001）を導入し、環境負荷の継続的改善に努めています。南海電鉄車両部および南海車両工業（あわせて千代田工場）では2010年3月23日にISO14001認証を取得しました。今後はさらに本社での認証取得を

目指し、環境マネジメントシステムの拡充・深化に努めていきます。



認証取得式の様子

社外からの評価

● 環境コミュニケーション大賞「優秀賞」を受賞

環境省の主催する「第13回環境コミュニケーション大賞」において、「南海電鉄 CSR報告書2009」が「環境報告優秀賞」を受賞しました。環境コミュニケーション大賞とは表彰を通じて事業者等の環境コミュニケーションへの取り組みを促進するとともに、その質の向上を図ることを目的に毎年実施されているものです。

当報告書は応募総数287点の中から、みさき公園のイルカ館を事例とした「生物多様性の保全」の特集などがユニークとして、高い評価をいただきました。



授賞式

Topics

J-VER取得を目指して

南海電鉄は環境省が推進している国内クレジット制度（J-VER）に参加する予定です。

J-VERとはカーボン・オフセットに用いる温室効果ガスの排出削減量・吸収量を信頼性のあるものとするため、国内の排出削減活動や森林整備によって生じた排出削減・吸収量を認証する制度で2008年11月に創設されたものです。

この制度を利用して奈良県吉野郡十津川村の所有林【愛称：なんかいの森】についてのCO₂吸収量をクレジット化することを目標にしています。

● 日本政策投資銀行 (DBJ) における環境格付

2008年12月、日本政策投資銀行 (DBJ) から「環境格付融資制度」の対象とし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先進的」という認定をいただきました。「環境格付融資制度」とは、同行が開発した環境格付システムで、企業の環境経営度を評点化して優れた企業を選定し、得点に応じて3段階の適用金利を設定するものです。



認定証

法令の遵守

● 改正省エネ法

2009年、省エネ法が改正され、報告単位が事業所単位から事業者単位へと変更されたため、不動産営業本部と本社部門についてエネルギー使用状況届出書を2010年7月、近畿経済産業局に提出しました。

今後は、エネルギー管理統括者およびエネルギー管理企画推進者の選出も含め、定期報告書と中長期計画書の作成等、改正法に対応すべく社内の体制を整えていきます。

● PCB (ポリ塩化ビフェニル) の保管

PCBは従来、トランス、コンデンサー、安定器などの絶縁油などに使用されており、南海電鉄でもトランス17台、コンデンサー620台、安定器2,896台、PCB油3缶、バッテリー42個を厳正に保管しています。

● 建設リサイクル

「建設リサイクル法」(2002年5月30日施行)ではコンクリート、アスファルト、木材など特定資材を用いる建築物を解体する際に廃棄物を現場で分別し、資材ごとに再利用することを解体業者に義務づけています。また、南海グループでは鉄道施設の建設、補修工事等においても適正処理に努めています。

● アスベストの取り扱い

「石綿による健康等に係る被害防止のための大気汚染防止法等の一部を改正する法律」が2006年2月10日に公布され、建築物における健康被害を防止するため、吹きつけアスベスト(石綿)の使用が規制されています。

南海グループでは使用が確認されたすべての施設において、摘出または飛散のないように固定するなど対策工事を実施するとともに、毎月その進捗管理を行っています。

● 代替フロンへの変更

駅構内用、車両用冷房装置で使用されている冷媒を、指定フロン(R-22)からオゾン層を破壊しない代替フロン(R-407C)へ変更する措置を進めています。

環境教育の推進

● 環境経営研修の実施

2009年度は9月、2月に日本能率協会から講師を招き、課長補佐級(環境リーダー)を対象に環境法令研修を実施し、省エネ法や廃棄物処理法など環境に関する法令全般を学習しました。2010年3月にはみずほ情報総研からも講師を招き、職場の環境保全コスト、環境保全効果について学ぶ環境経営研修も実施しました。

新入社員教育の一環としての環境研修は、2009年は4月10日に、2010年は5月19日に実施しました。

● 環境社会 (eco) 検定試験の奨励

当社では東京商工会議所が主催する「環境社会 (eco) 検定試験」の受験を推奨しており、合格者に対して所定の補助を行っています。多くの社員が環境問題の基本的な知識を身につけ、あるいはその重要性を再確認してもらうという趣旨に基づいています。同検定は2006年から年2回実施されており、公式テキストから基本的な問題が出題されます。

2009年度は17人が合格しました。合格者は「エコピープル」と呼ばれ、行動指針が記載された合格証が贈られます。

地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減

南海電鉄では、鉄道事業で消費する電気エネルギーが最も環境負荷が大きく、当社のCO₂排出量の大部分を占めることから、新型車両の導入などによる電力使用の削減や、省エネルギー化をすることで地球温暖化防止に努めています。

2009年度の目標

3か年(2008年度~2010年度)で3社で総量3%(約6,240t)の削減達成

2009年度までの実績

2年間で約6,415 t (3.2%) の削減

2020年までの目標

1990年と比較して原単位15%以上削減(2009年現在で11%減少)

CO₂排出量3%削減

南海電鉄、南海バス、南海都市創造3社の2007年度CO₂排出量実績(合計)約208,000tをもとに、2010年度にCO₂排出量を3%削減するという目標を設定(排出量201,760t、要削減量6,240t)しました。2年目である2009年度のCO₂排出量は201,585t(2007年度比約6,415t削減)となり、現時点では計画以上の達成状況となっています。特に2009年度では5,235t削減できました。

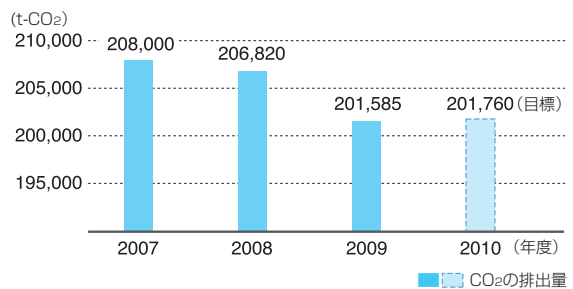
その主な原因としては新型インフルエンザ、冷夏による夏の電力使用量の減少、鉄道において6200系車両8両をVVVF制御装置搭載、回生ブレーキ搭載の省エネ車両に改造したこと、南海バスにおけるシャープ堺浜工場建設に関わる従業員輸送が一段落したことなどがあげられます。

また、長期計画として2020年までに1990年比で原単位15%以上削減を目指しています。これを実現するためには省エネ車両をあと88両増加させ、約346両以上(2009年度末現在で258両)とする必要がありますが、今後も目標達成に向けて努力します。

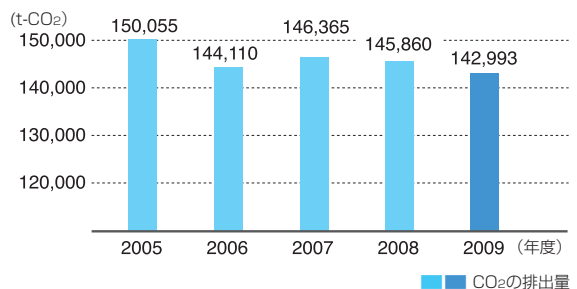
3%削減の設定条件は以下のとおりです。

条件: 不動産部の賃貸ビルのエネルギーは含んでいません。
 コンビニなどのテナント使用量は含んでいません。
 昨年、一昨年との比較可能性を保持するため、鉄道・バスの電力の排出係数は0.555kg/kWhを、南海都市創造は0.338kg/kWhを使用しています。(本年からの省エネ法等の報告は0.355kg/kWhを使用しています。)
 そのため、省エネ法の定期報告書等での当社の排出量は92,149t-CO₂ですが(P55参照)、当報告書での排出量は142,993t-CO₂としました。
 今後、南海都市創造との合併(2010年10月1日)以降についてはグループ2社におけるCO₂排出量として報告します。

● グループ3社におけるCO₂排出量の推移



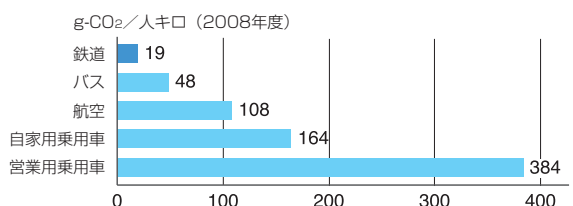
● 南海電鉄におけるCO₂排出量の推移



公共交通機関の利用促進

旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位(1人1km運ぶ際の二酸化炭素排出量)を比較すると、自家用乗用車は鉄道の8.6倍もの二酸化炭素を排出しています。従って二酸化炭素排出の削減のためには二酸化炭素排出原単位の小さい公共交通機関の利用促進を図る必要があります。

● 旅客輸送機関別のCO₂排出原単位(2008年度)



資料:国土交通省HP(運輸部門における二酸化炭素排出量)

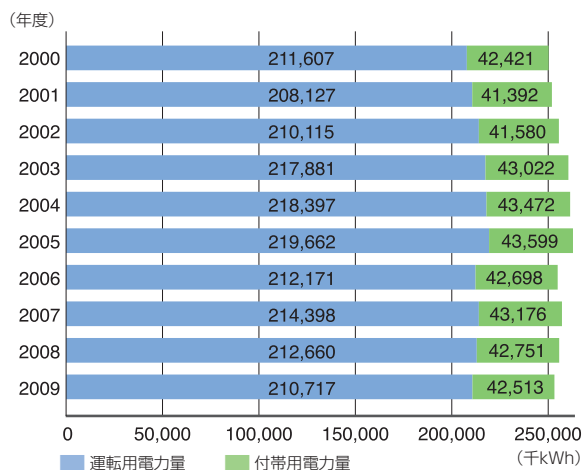
事業活動におけるエネルギー削減

● 鉄道用電力の削減

鉄道用電力の使用量は、2009年度実績で2億5,323万kWhであり、そのうち運転用電力は83.2%を占めています。また、鉄道用電力を排出源とするCO₂排出量は139,048t-CO₂で当社全体(142,993t-CO₂)の約97.2%を占めます。

鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減に最も寄与すると考えられ、当社の重要課題として取り組んでいます。鉄道用電力は2005年度をピークとしてやや低減傾向にあります。

● 電力消費量の推移

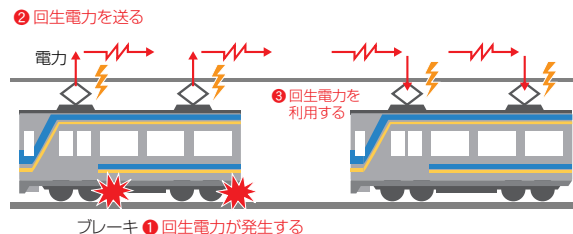


● 電力回生ブレーキ

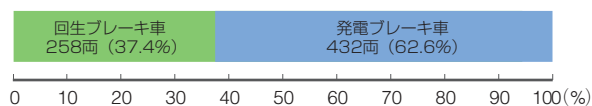
発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいます。この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。これに対して発生した電力を架線に返して他の電車で有効利用する方式の電気ブレーキを回生ブレーキといいます。

2010年3月31日現在、鉄道線用車両690両中258両(37.4%)が電力回生ブレーキを装備しています。大手民鉄16社平均では75.7%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 (2010年3月31日現在)



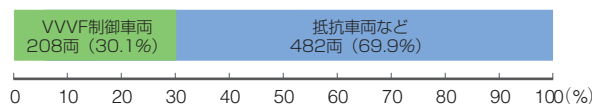
● VVVF制御

電車の速度を制御する際に、その時の速度や必要とする加速力に応じて、インバーター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法です。

従来の速度制御方法では抵抗器によりモーターに掛かる電圧を調整していたため、電力の一部が熱となって放出され電力ロスが生じていました。VVVF制御は無駄な電力消費がなく省エネ化に有効です。

2010年3月31日現在、鉄道線用車両690両中208両(30.1%)がVVVF制御車両です。なお、大手民鉄16社平均では45.0%です。

● VVVF制御車導入比率 (2010年3月31日現在)



地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減

● 力率改善用進相コンデンサーの設置

電力の有効利用を図るため、2004年から変電所の高圧配電設備に力率改善用進相コンデンサーを導入しました。

変電所に本装置を設置することにより、電力効率が98%から99%に改善され、電気をより効率的に利用することができました。



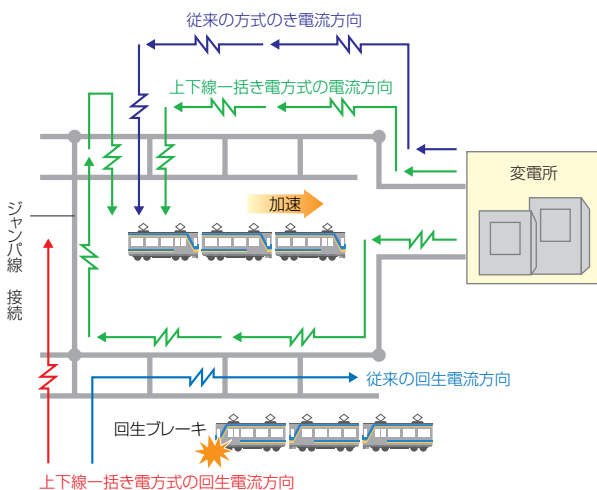
力率改善用進相コンデンサー

● 上下線一括き電方式

上下線の列車で発生する回生電力を上下の架線で接続してお互いに利用できるように、運転用電力の有効利用(上下線一括き電方式の採用)を図っています。

これにより、架線に流している電力の損失低減と、回生電力の有効活用を図っています。また、回生電力を上り下りに限定されることなく、上下どちらの線にある車両でも有効に使えるメリットがあります。

■ 上下線一括き電の仕組み

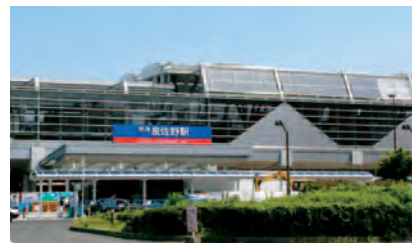


● 駅上での太陽光発電

環境への負荷を低減する取り組みの一環として、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(略称:NEDO)との共同研究事業に参画し、2008年4月、南海本線泉佐野駅に太陽光発電システムを設置しました。

同システムの最大発電力は10kWで、泉佐野駅の電力使用量のうち年間約10,391kWhをまかなうことが可能となりました。同システムで発電された電力は従来設備からの電力とともに、駅舎内各設備で使用しています。

現在、泉大津駅の高架化工事に合わせて同システムの設置工事を進めているほか、堺駅でも設置を検討しています。



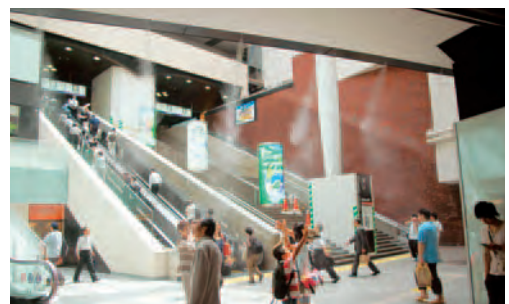
泉佐野駅の太陽光発電システム

環境との共生をめざした街づくり

● ドライミストの採用

南海都市創造では、快適性向上に効果があり、地球環境にやさしい省エネルギー型空調システムとして注目されている「ドライミスト」を難波駅などが入る南海ビル1階に導入し、2009年7月23日から運転を開始しています。

「ドライミスト」は霧(ミスト)を人工的に作り出し、霧が蒸発する際に、周囲の熱を奪う気化熱を利用した環境にやさしい冷却装置です。従来のクーラーに比べて約1℃の気温を低下させるためのエネルギー消費量は20分の1、CO₂排出量も8分の1という省エネルギーになり、地球温暖化防止に貢献しています。



南海ビル1階に設置したドライミスト

水資源の有効利用と3Rの推進

今後、水資源の有効利用は温室効果ガスの問題とともに世界的に重要課題となることが予想されるため、当社は無水トイレの導入をはじめとして節水対策にも努めています。

2009年度の目標

資源ごみの削減（目標1%以上）
 節水による水使用料減少（目標年6%削減）
 グリーン購入率の算定（ネット購買における80%以上達成と非ネットの購入率算定）

2009年実績

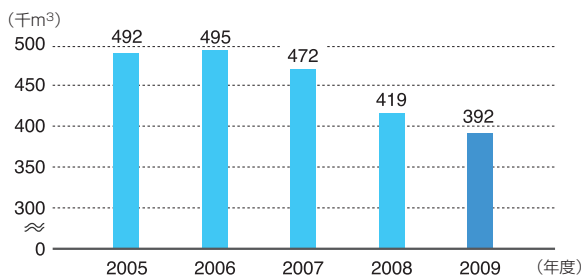
資源ごみの削減 年1%削減
 水使用料実績年9%削減
 ネット購入率75.8% 非ネット購入率56.3%

無水トイレ設置箇所の拡大

水資源の保全と快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄の水を使用しない「男性用無水小便器」を導入しています。2007年3月に箱作駅での試験導入以後、相当な節水効果が確認できたことにより、2008年度に南海線・高野線へ大量導入しました。2010年3月現在では、27駅に117台の無水小便器を設置しています。

現在設置している無水小便器による節水効果は、年間約72,970m³（2年前、無水トイレ導入前の鉄道部門と比較、コストにして約2,260万円の削減効果）であり、これは当社全体の年間水使用量約391,800m³の約18.6%に相当します。同時に水道（エネルギー）を使用しないことでCO₂排出量を年間約42.3t削減できたと推測されます。今後も環境保全への取り組みとして無水小便器の導入エリアを拡大していく予定です。

● 水道使用量



グリーン購入の推進

2009年度は全社をあげたグリーン購入への取り組みを開始することとし、まずは「ネット購買」を通じて購入する商品（事務用品ほか）を対象に目標を「80%以上」と設定しました。

年度実績は「75.80%」と、残念ながら4.20ポイント目標に達しなかったのですが、四半期ごとに「部署単位」

のグリーン購入率を算出して各部署に通知し、比率の改善に取り組んだ結果、四半期ごとに着実な改善が見られ、第4四半期は「84.39%」と初めて目標を超過（4.39ポイント）しました。

2010年度は「ネット購買」について「80%以上」を目標に継続して取り組むほか、新たに「非ネット」（資材部発注の事務用品）も目標を「60%以上」に設定し、取り組んでいきます。

| | 部署数 |
|-----------|-----|
| 100%達成 | 1 |
| 90%台 | 15 |
| 80%台 | 21 |
| (目標達成) 計 | 37 |
| 70%台 | 17 |
| 60%台 | 5 |
| 50%台 | 9 |
| 50%未満 | 2 |
| (目標未達成) 計 | 33 |

切符のリサイクル

2004年度からお客さまにご購入いただいた切符は回収してリサイクル業者へ渡し、「トイレトペーパー」や「し尿処理剤」などのリサイクル商品に加工されています。

南海都市創造と高島屋では合同イベント「なんばdeアート2008 Feel ECO」を2008年10月1日から21日までの21日間、開催しました。特に、高島屋大阪店本館正面入口に飾られた切符deアートは、難波駅で回収された使用済みの乗車切符を使ったもので、絶滅が危惧される9種類の動物をモチーフに約21万枚の切符で制作したものです。



切符deアート

生物多様性の保全

2010年10月に名古屋で生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）が開催されます。当社の沿線には美しい森林、ビオトープがあり、さまざまな動植物が生息しています。これらの自然、生物を大切に紹介することで、生物多様性の保全に努めていきます。

2009年度目標

間伐（抜き伐りも含む）促進によるCO₂の削減（38ha、190t）
第2回なんかいの森保全活動の実行

2009年度実績

間伐によるCO₂の削減（38ha、190t）
2009年11月14日雨天中止→
2010年5月8日なんかいの森保全活動50名参加

大阪府と「グリーンパートナー協定」を締結

2009年6月23日、南海電鉄と大阪府は豊かなみどりづくり・自然環境保全の促進に向けて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。共生の森（堺市）への植樹や関空2期工事土採跡地（泉南郡岬町）でのビオトープづくりなどについて、大阪府と連携して活動を進めていきます。



グリーンパートナー協定

「ミナピタエコポイント」で9団体に寄付を実施

2008年10月から「ミナピタエコポイント」制度を実施しています。

「ミナピタエコポイント」とはお客さまが土休日にminapita(PiTaPa)カード（南海電鉄のPiTaPaカード）もしくはKANKU CLUBカード（関西国際空港のPiTaPaカード）を利用して、難波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ポイントを当社が「エコポイント」として蓄積するものです。そして、1ポイント＝1円に換算し、このポイントを当社沿線での森林育成及び生態系保全など環境保全活動を行っている団体などへ寄付し、さまざまな活動に活用する制度です。

このミナピタエコポイントの合計が2009年1年間（2009年1月～12月）で5,529,654ポイントとなりましたので、下記9団体へ寄付しました。

■ 寄付団体一覧

| 団体名 | 母体 | 主な活動内容 |
|-----------------------|-----------------|---|
| 野生生物保護基金 | 大阪府みどりの基金 | 大阪府内における野生動植物の生息・生育環境の保全・再生・創出や、自然環境教育の推進、野生鳥獣の保護など、大阪府下の自然環境の保全・野生生物の保護活動に取り組んでいます。 |
| 世界自然保護基金 | WWFジャパン | 世界100か国に広がるネットワークを持ち、地球規模での環境保全活動に取り組んでいます。 |
| ブナの森トラスト基金 | 大阪みどりのトラスト協会 | 「国の天然記念物」に指定されている和泉葛城山のブナ林を次世代に残していくための保全事業に取り組んでいます。 |
| 極楽橋森林整備プロジェクト実行委員会 | 金剛峯寺、高野町など | 世界遺産・高野山にふさわしい景観を整備するため、極楽橋周辺の高野山国有林「極楽の森」の整地やモミジの植樹などに取り組んでいます。 |
| 世界遺産の森林を守ろう基金 | 和歌山県 | 世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の文化的景観のひとつである森林の保全を目的とし、周辺公有林等の整備・保全に取り組んでいます。 |
| 河内長野の豊かな森林づくり基金 | 河内長野市 | 環境を重視した人工林の間伐等、河内長野市内の森林の保全活動に取り組んでいます。 |
| 天王寺動物園サポーター制度 | 天王寺動植物公園事務所 | 環境教育、種の保存、調査・研究、自然保護などの拠点としての動物園の支援に取り組んでいます。 |
| 野生動物保護募金 | 日本動物園水族館協会 | 日本や世界の野生動物を守るための募金活動を行っており、シマフクロウやコウノトリなどの希少な日本の野生動物の生息地保護や野生復帰の支援、基礎的調査・研究などに取り組んでいます。 |
| 狭山池への「お出迎への設え」づくり活動費用 | 大阪狭山市まちの魅力向上委員会 | 狭山池周辺の道路で、花いっぱい運動や清掃活動などの活動資金に使用されます。 |

岬町多奈川地区のビオトープ事業 (森林浴&ビオトープ自然観察ハイキング)

大阪府の最南端、岬町には関西国際空港の2期滑走路用地のための土砂を運び出した跡地に約2haの広大なビオトープが形成されており、当社はシンボルツリーとしてクスノキ・エノキを寄贈するほか、毎月、有志による田んぼづくりや草刈り活動等を行っています。

2010年5月16日には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ました。(大阪府等との共同開催)

当日は晴天に恵まれ、絶好のイベント日和となりました。375名の方が参加し、孝子小学校(休校中)を出発して関西国際空港2期工事の土採跡地で整備中の岬町多奈川地区多目的公園、深日港を経由し、みさき公園駅に至るハイキングと、多目的公園内にある多奈川ビオトープでの自然観察イベント(スタンプラリーやネイチャービンゴやつるかごづくり)も行いました。



ビオトープハイキング

共生の森 保全活動

堺第7-3区は、大阪府堺臨海部の産業廃棄物埋立処分場跡地です。大阪府は、この産廃処分跡地である堺第7-3区(約280ha)のうち、市民・NPO等の参加のもと森として整備することが位置づけられた100haの区域を「共生の森」として整備を進めています。

当社も大阪府の趣旨に賛同し、2008年から共生の森における植栽及び草刈りイベントに参加し、森づくりを推進するとともに、株主優待制度による寄付を行っています。



堺第7-3区「共生の森」植樹イベント

イルカ館の反響

2010年10月に愛知県名古屋市で生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が開催されます。

2002年の生物多様性条約第6回締約国会議(COP6)では「締約国は現在の生物多様性の損失速度を2010年までに顕著に減少させる」という目標が採択されました。

当社が運営するみさき公園では、イルカの生態をより身近に理解していただくため、2009年3月1日、イルカ館をリニューアルオープンしました。オープン1年間でみさき公園全体で455,366人(前年比128%)、イルカ館は265,552人(同206%)のお客さまに会場していただくことができました。

イルカの知性の高さについては潜在的可能性が以前から指摘されており、世界的にも数多くの学者が研究対象としているほか、世間一般にも関心が高い動物です。体重に占める脳の割合(脳化指数)がヒトに次いで大きいことも知られており、もっともヒトに近い哺乳類ともいえるでしょう。イルカは高い周波数をもったパルス音を発して、物体に反射した音からその物体の特徴を知る能力を持っています。

私たちは、ショーを通じてイルカの身体能力や学習能力のすばらしさを感じていただくことをテーマとしていますが、そのことを通じて生物の多様性をもつ意味を訴えていきたいと思えます。



イルカショー

■ みさき公園入園者数(人)

| | 3~5月 | 6~8月 | 9~11月 | 12~2月 | 計 |
|--------|---------|---------|--------|--------|---------|
| 2009年 | 202,919 | 143,290 | 88,253 | 20,904 | 455,366 |
| 2008年 | 137,159 | 122,443 | 81,668 | 13,147 | 354,417 |
| 2008年比 | 148% | 117% | 108% | 159% | 128% |

■ イルカショー観覧者数(人)

| | 3~5月 | 6~8月 | 9~11月 | 12~2月 | 計 |
|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| 2009年 | 132,482 | 64,308 | 55,813 | 12,949 | 265,552 |
| 2008年 | 57,483 | 31,218 | 36,082 | 4,206 | 128,989 |
| 2008年比 | 230% | 206% | 155% | 308% | 206% |

こうや花鉄道プロジェクト

こうや花鉄道プロジェクトとは、世界遺産の高野山を目的とする旅の道中をいっそう魅力的にするために、地域の皆さまとともに南海電鉄が開発・計画していくさまざまな取り組みです。

近年、国内旅行の主流は絆や心のつながり、あるいは体験学習など、より本物の品質が求められる傾向にあります。そこで当社では、聖地・高野山への旅に、沿線の自然や地域の魅力、ならびに精神世界の魅力を創出する取り組みとして、鉄道を核にしながらかうプロジェクトをスタートさせました。

同プロジェクトのシンボルとするべく高野線 橋本～極楽橋間(19.8km)でこうや花鉄道「天空」の定期運行を2009年7月3日から開始しました。標高差443mの山岳区間を結び、急勾配の斜面に張り付くように蛇行しながら進んでいきます。車内を吹き抜ける森の冷気、風が運ぶ鳥の声、虫の音、花の香り、皆さまがゆっくりと楽しんでいただく、とっておきの列車旅として「天空」は誕生しました。



こうや花鉄道
「天空」

● 各駅での植栽・花作り

現在、こうや花鉄道プロジェクトとして世界遺産・高野山という目的地に加え「そこへ向かう道中」においても鉄道の魅力を作り出し、高野山旅行の「楽しさ」や「期待感」の創出に取り組んでいます。同プロジェクトの一環として、紀伊清水駅近くの線路脇スペースで地元ボランティアの皆さまと当社が協働で四季折々の花を育てる「季節のスポット」ができました。

また、シャクナゲやサルズベリ、シバザクラやギボウシなど、四季折々の花々を車窓からお客さまにご覧いただけるよう、2007年10月に下古沢駅に、2009年3月に

高野下駅に「花屏風」を設置しました。花屏風のメンテナンスには地元ボランティアの皆さまと当社が協働で実施しています。

さらに、2009年11月には九度山駅に「九度山真田花壇」を設置しました。花壇には和歌山県で育った紀州材の木材を使用しており、また戦国武将「真田幸村ゆかりの地・九度山」をPRするために「真田幸村と十勇士」のイラストを配しています。



九度山駅の
「九度山真田花壇」

● 極楽の森をよみがえらせよう

高野七口の一つ「不動坂」は、明治から昭和の初めにかけて高野山への表参道として栄え、入り口に架かる「極楽橋」は高野参りの参拝客であふれるほどだったそうです。

この「極楽橋」は、高野山ケーブルカーへの乗り換え駅である「極楽橋駅」のすぐ横にあり、駅のホームからでもご覧いただくことができます。

その周辺には豊かな自然が残され、往時の賑わいはないものの高野山への入り口にふさわしい静かな佇まいを見せています。この極楽橋周辺の豊かな自然環境を守るためボランティアを募った森林整備イベント「極楽の森をよみがえらせよう!」を実施しました。2010年3月20日はモミジの植樹約200本、7月31日は下草刈りを行いました。下草刈りの後には、チェーンソーアートの丹生俊哉さんによるカービングショーも行われました。



極楽の森整備活動

護摩壇山での森づくり

当社は、“紀州の屋根”といわれる護摩壇山で、515ha（甲子園球場約130個分に相当）の山林を「なんかいの森」として保有し、1977年ごろからスギ・ヒノキを植林しています。

2010年5月8日、社員ボランティアによる「第2回なんかいの森づくり推進活動」を開催し、社員総勢50人が間伐活動に参加しました。

当日は、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、約1時間、ヒノキ・スギの間伐を行いました。間伐とは、込み合った森林から曲がったり弱ったりしているスギやヒノキを間引くことで、森林の中を明るく保ち、樹木を大きくまっすぐ育てるために必要な作業です。森林は、単に木を植えるだけでは十分にCO₂を吸収することができず、間伐を行わない森林では樹木の成長が鈍くなり、根を張ることも難しくなるのです。

その後、間伐した木を林道まで運び出し、のこぎりを使ってコースター作りに励みました。参加者は初めての体験に悪戦苦闘しながらも、ものづくりの楽しさと地球環境を保全することの重要性をより深く認識しました。



護摩壇山での間伐活動

■ 樹種別面積（人工林）

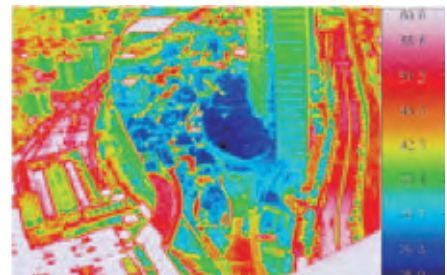
| 樹種 | 人工林 | | | | 天然林 他広葉樹 | その他 | 合計 |
|---------------------------|--------|------|--------|------|-------------|------|--------|
| | スギ | ヒノキ | スギ・ヒノキ | マツ | | | |
| 現況面積 (ha) | 87.46 | 1.23 | 207.96 | 6.84 | 205.05 | 6.46 | 515 |
| 立木材積 (m ³) | 19,058 | 158 | 30,620 | 684 | 34,252 | | 84,772 |

なんばパークス環境調査

なんばパークスは難波駅南側に隣接した、大阪球場跡地12.7haの再開発事業である「難波地区再開発計画」によって誕生した複合緑化都市です。

2004年にヒートアイランド現象緩和の実証実験を行いなんばパークスが都市のクールアイランドであることを実証しましたが、今回の調査はその熱環境調査（下記は2009年7月29日における写真およびサーモグラフィ画像です）に加え、生物環境調査、CO₂固定量調査も実態に即した評価方法を用い、これまでの計量から一步、踏み込んだ調査とすることで、今後継続した調査・測定に耐えられる調査結果を得ることを目的としています。

今回の調査では現状をより正確に把握し、今後の調査を継続することで樹木の成長に伴うCO₂固定量の増加等を継続的に捕捉することも可能となります。今後も熱環境調査とともに、なんばパークスの生物相を明らかにし、生息種をリストアップする生物環境調査、なんばパークスの樹木のCO₂固定量を評価するCO₂固定量調査を継続してまいります。



なんばパークス実写（上段）と2009年7月29日におけるサーモグラフィ画像。なんばパークスが都市のクールスポットとなっていることが理解できます。

地域環境への配慮とコミュニケーション

高い公共性を有する当社にとって、沿線を中心とする地域社会の環境に配慮し、コミュニケーションを図ることは大きな使命です。

2009年度の目標

車両における騒音・振動の低減
 ロングレール更新 2.4km、総延長 116km、
 レールの削正延長 7km

2009年実績

ロングレール更新 2.9km、総延長115.2km、
 レールの削正延長 11.2km

騒音・振動の低減

● ロングレールの推進

列車が走行する際の騒音や振動を低減することは、乗客の皆さま、沿線地域社会の環境双方にとって重要なテーマです。

ロングレールとは、1本25mのレールを溶接でつないだ200m以上のレールです。敷設効果としては、線路の弱点部である継目をなくすことによる振動・騒音の低減や線路保守作業の軽減があります。

当社では、ロングレール設置可能な区間に積極的に導入し、2009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割強を敷設しています。総延長は単線換算で115.2kmにおよびます。

また、ロングレール化とともに、レールの凸凹を削るレール削正車により2009年度は11.2kmのレール削正を併せて実施し、騒音・振動の低減対策を行いました。

● ラダーまくらぎ・弾直軌道の採用

当社では2005年から、従来の軌道構造である横型まくらぎにかわる縦型まくらぎ（ラダーまくらぎ）を採用してきました。ラダーまくらぎは、バラスト区間に設置された場合、通常の横まくらぎと比較して1/5以下の保守量となり、バラスト受圧面積が大きい事により列車の荷重分散性に優れ、騒音、振動の低減効果が得られます。また、弾直軌道とは、まくらぎの底面と側面に弾性体（柔らかいゴム）を被覆した軌道構造で、弾性材による振動等の軽減や線路保守作業の低減の効果があります。現在は泉佐野駅付近および泉大津駅付近の高架化に採用し、今後も連続立体交差事業などの大規模改良工事の機会を捉え、ラダーまくらぎおよび弾直軌道を導入していく予定です。

● 車両搭載機器の低騒音化

近年導入している車両では、主制御装置の半導体素子にIGBT（絶縁ゲート・バイポーラ・トランジスタ）を採用し、列車の起動・停止の際に発生する電磁音を大幅に低減しております。また、8000系車両では空気圧縮機に当社で初めてスクロール式空気圧縮機を採用し、従来に比べて大幅な騒音の低減をおこないました。



8000系車両

地域とのコミュニケーション

● 電車まつりの開催

千代田工場を開放し、鉄道に親んでいただくイベント「南海電車まつり」を2009年10月31日に開催しました。ご来場いただいた約7千人の皆さまには、鉄道グッズの販売などで大変好評をいただきました。



南海電車まつり

● ハイキングの企画・実施

2009年度は南海電鉄関係で31回の健康ハイキングを実施し、延べ18,329名の皆さまに参加していただくことができました。

一方、社員のボランティアによる高野山（山内・登山道）清掃活動を2010年5月30日に実施しました。35名が2班にわかれ、1班は高野山内（小田原通り）を、2班は登山道（町石道コース）の途中から大門までのごみ拾いを行いました。

不動産事業における取り組み

住宅開発においては、環境に配慮した街づくりを進めるとともに、地域と一体となって環境保全活動を行っています。

不動産賃貸経営においても、設備更新の際には常に環境負荷が低減されるよう、環境に配慮しながら更新計画に取り組んでいます。

住宅開発での取り組み

当社は、「南海・林間田園都市 彩の台」や「南海くまとり・つばさが丘」などの郊外型大規模ニュータウンの開発・分譲を通じて、「環境共生」を目指した街づくりを進めています。

「つばさが丘」では、関西国際空港や大阪湾を望む立地を生かした展望公園や中央公園など8か所の個性的な公園を設けたり、斜面地を有効活用した散策路の整備を図ったりするなど、緑と気軽にふれあえる街づくりを行っています。

「彩の台」は、林間田園都市の中でも特に「緑とふれあう、ゆとりある」街づくりをすすめています。街の中央には、幅約30mの緑道「グリーンモール」を配置しました。そして、この「グリーンモール」を緑の骨格とし、街のいたるところに公園や街区内のオープンスペースであるコモングリーンなどの緑地空間を設け、生活の中でも緑が身近に感じられる街づくりを行っています。さらに、街に暮らす方が、より彩の台での暮らしを楽しんでいただけるよう、未造成地の一部を「貸し農園」として暫定的に活用しています。

また、ハード面だけではなくソフト面においても、地方自治体等の関係機関と連携し、街に暮らす人々が運営主体となる「建築協定」や「緑地協定」を制定しています。さらに、道路からのセットバックと緑化義務・宅地面を緑で被う割合を定めた「緑被率」基準の設定やシンボルツリーの設置義務などの自主的なルールを取り入れ、より緑豊かな街づくりを推進しています。



彩の台全景



風の公園

さらに、グループ会社である南海不動産と連携して、環境負荷の小さい住宅の設計・建築・販売も推進しており、「つばさが丘」・「彩の台」・「三石台」において、エコポイント対応住宅の供給も予定しております。

不動産賃貸での取り組み

高島屋堺店が入居する南海堺東ビルではテナント用空調機の熱交換器等の取り替えおよびオーバーホールを行うことにより、空調能力の回復を図るとともに、運転時間の短縮と合わせ使用電力量の削減を図っています。

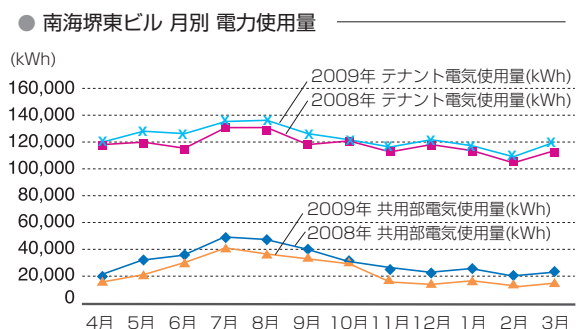
この結果、2009年度の使用電力量は17,535千kWhとなり、前年度比367千kWh(▲2.05%)、130t-CO₂の削減を実現し、ガスについても61千m³、140t-CO₂の削減となりました。

その他のビルにおいても、老朽化した機器を更新する際、高効率機器を積極的に採用しています。例えば、ウエストプラザ高石では空調機の更新を行った結果4.5t-CO₂の削減、堺駅南ホテルでは冷凍機の更新により11.4t-CO₂の削減を実現しました。

また、ショップ南海河内長野では2008年度に空冷チラー空調機を個別空調に更新した結果、3階店舗系空調機の年間使用電力量が77,016kWh(▲20.1t-CO₂)となりました。

このように不動産部では、CO₂削減効果の大きい空調機更新を中心とした取り組みを行った結果、2008年度比306t-CO₂の削減を実現しました。

今年度は省エネ法が改正され、事業者単位での報告が義務付けられるため、テナントビルのエネルギー使用状況などを正確に把握し、期限内に報告できるように取り組んでいます。



グループ会社の取り組み

南海グループ各社でもそれぞれの事業分野で環境保全活動を行っています。
多岐にわたるグループ各社の中から、代表的な取り組み事例をご紹介します。

ホテル中の島

勝浦の地域6ホテル共同でISO14001を取得

2009年8月27日、ホテル中の島は南紀勝浦温泉の5旅館（ホテル浦島、万清楼、かつら御苑、ホテルなぎさや、勝浦観光ホテル）とともに環境マネジメントシステム「ISO14001」をグループ取得しました。

JTB協定旅館ホテル連盟の支援のもと約1年をかけて取得に取り組んだもので、南紀勝浦温泉で

は「世界遺産・熊野古道をもつ温泉地として参詣道やその森林、河川、温泉との共生を実現させる」との共通の目的があり、環境に配慮した旅館を目指していきます。

今後も、宿泊者、来館者への飲食、宿泊等の事業活動において、那智勝浦地区の地域環境保護の観点をもつよう、廃棄物の削減活動、省エネ活動、食材の地産地消などの

環境目的目標を定め、取り組んでいきます。



認証取得式

南海車両工業

南海電鉄とともにISO14001を認証取得

2010年3月23日、南海車両工業では、南海電鉄の鉄道線全車両の検査や修繕を主として行う千代田工場において、環境マネジメントシステム「ISO14001」の認証を取得しました。

今回の認証取得を契機として、

引き続き事業活動に伴う環境負荷低減への継続的改善を進めていき、より環境にやさしい企業を目指します。



南海電鉄との共同での認証取得式

南海都市創造／南海商事

アンスリー・nascoプリウスにエコ募金箱を設置

南海都市創造と南海商事ではコンビニエンスストア（アンスリー・nascoプリウス）を展開していますが、20店舗の協力を得てエコ募金箱を設置しており、2009年度1年間で合計240,589円のご寄付をお客さまからいただくこと

ができました。この全額を（財）大阪みどりのトラスト協会を通じて、「和泉葛城山ブナの森トラスト基金」に寄付しました。

南海商事では本年度からはさらに書店やカフェレストランなど5店舗にも募金箱を展開し、お客さま



アンスリーやnascoプリウスに設置されているエコ募金箱

への協力を呼びかけています。

南海フェリー

船上での太陽光発電

南海フェリーでは、2010年2月にフェリーつるぎ、3月にフェリーかつらぎの船上に太陽光発電を行うシステムを導入しました。

これは国土交通省が公募した省エネ活動プランに応募し、モニタ

ーとして採用されたものです。

年間の太陽光発電量は1船あたり10,560kWhで、一般家庭3軒が1年間消費する量に相当し、電気料金に換算すると約25万3千円になります。



フェリーつるぎ

南海りんかんバス

ハイブリッドバスの導入

南海りんかんバスでは、国土交通省、和歌山県、高野町の補助を受けて、和歌山県下では初となるハイブリッド・ノンステップバス2両を導入、2009年12月1日から南海高野山駅前を発着する高野山内線で運行しています。

今回導入したバスは、ディーゼル重量車の「2015年度燃費基準」を達成しているほか、ハイブリッド

システムの採用によりNOx・PMとも排出量が通常のバスよりも約10%低減した環境にやさしいバスとなっており、「天空都市」高野山の自然環境に配慮しています。

また、同地区路線初のノンステップ(低床)バスであり、お客さまの乗り降りにも配慮した人にやさしい設計となっています。ボディカラーは高野山の深く豊かな森をイメー



ハイブリッド・ノンステップバス

ジした緑色を主体とし、高野山開創1200年記念大法会のイメージキャラクターである「こうやくん」も描かれ、PRにも一役買っています。

和歌山バス

環境保全寄付つき記念乗車券の発売

和歌山バスでは、2010年が国際生物多様性年であることを記念し、「地球環境にやさしいバス」を再認識していただくことを目的としたユニークなバスフリー乗車券「国際生物多様性年記念・新春寅年フリー乗車券」を発売しました。

フリー乗車券の記念特典とし

ては、①みさき公園(動物園にて絶滅が危惧されるトラを飼育)で乗車券を提示すると入園料2割引き、②串本海中公園(ラムサール条約に登録された串本沿岸海域に隣接)で乗車券を提示すると入場料(水族館・海中展望塔)割り引きなどがあります。



感謝状の授与

この乗車券売上額の5%相当額を、「和歌山県地域環境保全基金」に寄付しました。

グループ会社の取り組み

南海バス

家電エコポイント商品に参加とさかいいびじょんの設置

●家電エコポイント商品に参加

南海バスは、家電エコポイントで交換可能な商品として、なんかいバスカードと定期券購入補助券をご用意いたしました。

なんかいバスカードでは3,400点で3,400円分、5,400点で5,800円相当分が利用できます。

また、定期券購入補助券では5,400点で5,000円相当分、10,400点で10,000円相当分、15,400点で15,000円相当分、20,400点で20,000円相当分が利用できます。

●堺駅・堺東駅にバスナビシステムを導入

堺市の2009年度補助事業により、堺駅・堺東駅の両駅ではバスの乗り継ぎが一目で分かる「さかいいびじょん」を設置しています。一番近いバスの乗り場、発車時刻、行き先、経由などが空港の案内版のように一画面で表示されており、今までわかりづらかったバスの系統や周辺地図なども簡単に理解できる仕組みになっています。



徳島バス

アイドリングストップの徹底

徳島バスでは、一般路線バスにおいて、乗り場や信号での停車時のアイドリングストップを推進しています。1分間のアイドリングストップにより、約0.03lの燃料消費を削減できる見込みです。

また、徳島バスでは、デジタルタコグラフを全車両に装着していますが、運行管理者がタコグラフを分析し、急発進の回避や早めのシフトアップ等エコドライブの推奨を

図るべく、乗務員への講習・指導を行うことにより、導入前と比べ、約7%燃費が向上しました。

バス方向幕（前面・後面・側面にある行き先や路線などの表示装置）にLEDの導入を進めており、これによって1台あたり年間40kWhの節電ができます。



LED行き先表示器

南海大阪ゴルフクラブ

芝刈りかすの堆肥化でリサイクル

芝刈りかすの処理はゴルフ場にとって大きな問題であり、十数年前からリサイクルへの取り組みが多くゴルフ場で試みられてきました。

芝刈りかす処理の一つの方法と注目されているのが、堆肥化です。

堆肥化には繰り返し作業時や芝刈りかすの積み時の悪臭の発生が問題視されてきましたが、芝刈りかすの分解を良好に進めるためには、非病原性有用微生物を培養した液剤と剪定枝をチップ化して混合する必要がありますが、結果的に果腐敗臭も改善することができ

ました。

もう一つの課題であった芝刈りかすの容量も、分解菌の働きによって1か月で約1/2、最終的には1/4から1/5になるといわれてい

ます。

将来的にはこの堆肥の有効利用をゴルフメンバーや地域社会と共有することで地球環境改善に寄与したいと考えています。



芝刈りかすの堆肥化処理



大阪ゴルフクラブのコース

アビック

LED照明化で、電気代・CO₂削減

南海グループのアビック(本社:徳島県板野郡北島町)が経営するTSUTAYA北島店の店内ダウンライトを全てLEDに交換しました。

レンタルビデオ店では、営業時間が長いため、多くの電気代がかかることが負担となります。また、長期間にわたって商品が陳列され続けるため、ランプの光に含まれる熱線や紫外線によって、商品の退色や傷みを引き起こし易くなっています。

LEDの光には、熱線や紫外線がほとんど含まれておらず、ランプに

起因する商品の傷みを防ぐとともに、白熱灯の約1/8の消費電力削減、40,000時間の長寿命という特徴から大幅な経費削減が期待できます。

今回のLED照明への交換で年間の電気代は約50万円、年間CO₂排出量は約13.5t、それぞれ削減が見込まれます。



TSUTAYA 北島店

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。2009年度の環境会計は以下のとおりです。

■ 環境保全コスト

(単位：円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資額 | 費用額 |
|------------|--------------------------|---------------|-------------|
| 事業エリア内コスト | | 1,000,946,177 | 264,342,859 |
| 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 | 88,595,070 | 108,472,128 |
| 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 | 894,914,607 | 8,306,100 |
| 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 | 17,436,500 | 147,564,631 |
| 上下流コスト | 乗車券のリサイクル、グリーン購入 | — | 171,000 |
| 管理活動コスト | 環境教育、ISO14001関連費用 | — | 14,429,025 |
| 研究開発コスト | 環境保全に関する研究開発 | — | 400,000 |
| 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 | 17,977,000 | 24,199,755 |
| 環境損傷対応コスト | | — | — |
| 合計 | | 1,018,923,177 | 303,542,639 |

■ 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) 基準期間との差 | |
|-------------------------------|----------------|-----|-------------|-----------|----------------------|------------------------|
| 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) | 内 訳 | 電 気 | 965,773 | 945,567 | 20,206GJ |
| | | | ガ ス | 933,454 | 916,710 | ▲ 16,744GJ |
| | | | 燃 料 | 15,514 | 18,202 | ▲ 2,688GJ |
| | 水道使用量 | | 418,843 | 391,800 | 27,043m ³ | |
| | OA用紙使用量 | | 5,519,371 | 5,891,769 | ▲ 372,398枚 | |
| 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 | 内 訳 | 電 気 | 94,001 | 92,149 | 1,852t-CO ₂ |
| | | | その他 | 92,049 | 90,398 | 1,651t-CO ₂ |
| | 一般・産業廃棄物 | | 1,952 | 1,751 | 201t-CO ₂ | |
| | | | 43,380 | 15,465 | 27,915t | |

■ 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) | 92,574 |
| 費用節減 | 省エネルギーによるエネルギー費の節減 | 291,836 |
| | リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減 | 9,152 |
| 経済効果の合計 | | 393,562 |

■ 環境効率指標




| | |
|--|------|
| 1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量 (kg-CO ₂) | 0.94 |
| 営業収益に対するCO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /百万円) | 1.35 |

- 集計範囲は南海電気鉄道単体のみです。
- 集計期間は2009年4月1日～2010年3月31日です。
- 環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。
- 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。
- 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。
- 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節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、今年度から電気の排出係数0.355kg-CO₂/kWh (昨年度は0.555kg-CO₂/kWh)

環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が本年度、国土交通省（近畿運輸局）に対して提出したエネルギー使用量を中心として、環境負荷データ（INPUT、OUTPUT）をご報告します。

INPUT

| | 鉄道事業 | 本社その他施設 | | |
|--|-----------|---|--|---------|
| エネルギー  | 電力使用量 | 250,817,231kWh (▲5,002,294kWh) | 3,824,631kWh (+351,381kWh) | |
| | 都市ガス使用量 | 369,792m ³ (+84,019m ³) | 39,000m ³ (▲29,669m ³) | |
| | プロパンガス使用量 | 27,518kg (+9,966kg) | 377kg (▲914kg) | |
| | ガソリン使用量 | 27kℓ (+0kℓ) | 14,209ℓ (+325ℓ) | |
| | 軽油使用量 | 66kℓ (▲17kℓ) | 1,340ℓ (▲862ℓ) | |
| | 灯油使用量 | 22kℓ (▲3kℓ) | 11,463ℓ (+1,469ℓ) | |
| | 重油使用量 | 103kℓ (▲124kℓ) | 36,200ℓ (▲13,850ℓ) | |
| | 合計 | 927,798GJ (▲19,697GJ) | 17,769GJ (▲508GJ) | |
| 水  | 水道使用量 ※1 | 311,270m ³ (▲31,809m ³) | 80,530m ³ (+4,766m ³) | |
| 紙  | 紙使用量 | 2,671千枚 (+36千枚) | 紙使用量 ※2 | 3,220千枚 |

OUTPUT

| | 鉄道事業 | 本社その他施設 | |
|--|-----------------------|--|------------------------------------|
| CO ₂ 排出量  廃棄物  | CO ₂ 排出量 | 90,537t-CO ₂ (▲2.10%) ※4 | 1,612t-CO ₂ (+1.13%) |
| | 金属くず | 1,457t (▲82t) | 2t (▲9t) |
| | 廃プラ | 92t (▲1t) | 13t (+9t) |
| | 汚泥 | 111t (▲371t) | 42t (+42t) |
| | 廃アルカリ | 0t (0t) | 0t (0t) |
| | ガラス・陶磁器くず | 5t (▲298t) | 0t (0t) |
| | 紙くず | 24t (▲60t) | 0t (0t) |
| | 木くず | 123t (+75t) | 0t (▲10t) |
| | ゴムくず | 0t (▲3t) | 0t (0t) |
| | 建設発生土 ※3 | 1,608t (▲25,108t) | 0t (0t) |
| | 廃油 | 33t (+20t) | 0t (0t) |
| | がれき類 | 6,602t (▲270t) | 0t (0t) |
| | 鋳さい | 9t (+2t) | 0t (0t) |
| | 廃石綿 | 1t (+1t) | 0t (0t) |
| | コンクリート | 3,146t (▲1,085t) | 0t (0t) |
| | その他の産業廃棄物 | 1,287t (+87t) | 1t (+1t) |
| | 産業廃棄物発生量合計 | 14,498t (▲27,093t) | 62t (+35t) |
| 一般廃棄物発生量合計 | 443t (▲867t) | 463t (+11t) | |
| 合計 | 14,941t (▲27,960t) | 525t (+46t) | |

※1 水道使用量については本年度から関西空港駅を加算しました。(比較用の昨年度使用量も修正しております)
 ※2 紙の使用量については発注ベースから使用ベースに変更しました。前頁のOA用紙の使用量とも差異があります。
 ※3 建設発生土は産業廃棄物ではありませんが、便宜上産業廃棄物に含めています。
 ※4 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:0.355kg-CO₂/kWhを使用しCO₂排出量を算定しているためP40のCO₂排出量とは異なります。

()内は前年度比

第三者意見



株式会社日本総合研究所
創発戦略センター 主任研究員
村上 芽

1999年京都大学法学部卒、大手銀行を経て2003年日本総研入社。
現在、創発戦略センター グリーン・グロース・オフィス 主任研究員。担当分野は環境経営・CSR・ESGによる企業評価。内閣府政府調達苦情検討委員会専門委員。

本書は、鉄道事業法に基づく安全報告書を内包したCSR報告書であること、また、トップ対談や特集ページ、環境報告の生物多様性保全の欄を中心に、沿線の歴史・自然環境の恵みに焦点をあてていることに特徴があるとの印象を受けました。後者により、読んで親しみのわくCSR報告書としての仕上がりにつながっていると感じます。以下順を追って意見を述べます。

まず、安全報告書については、本書に包含されたことで、読みやすさや分かりやすさを重視した内容になっていると感じます。ただ、安全報告の目的と照らした場合、具体的な事故や障害の内容や原因、防止策に関する情報開示が減少する結果になっていないかを懸念します。安全対策設備については、設置数のみではなく全体に占める整備率や進捗目標等の報告も検討いただきたいと考えます。

次に、マネジメントおよび社会性報告については、全体にパフォーマンス(実績)に関する定量情報をより充実いただきたいと感じました。例えばワーク・ライフ・バランスを推進した結果、総労働時間の短縮や育児休職・介護休職の取得者数の増加が達成されているのか等、今後は時系列で具体的な推移が分かるような報告を期待します。

「お客さまとともに」に1ページを割かれていますが、経営理念と比較してやや手薄のように感じられます。お客さまの声やモニター意見、対応状況について、より具体的な情報を開示されることを期待します。例えば、本書で「環境報告」

は豊富に行われていますが、電車に乗って一番身近な「車内環境」についての記述は見当たりません。この辺りについてお客さまの声は1つもなかったのでしょうか。豊かな歴史や自然、沿線活性化も大事ですが、最も身近なところにも目を向けていただきたいと思います。

「株主・投資家とともに」では、CDPへの丁寧な対応や、海外IR活動の展開等、積極的に取り組まれている様子が分かります。株主優待を通じた環境貢献は、今後も拡充されることを期待します。

最後に環境報告については、環境方針・中期目標にしたがって着実に取り組まれていることが分かります。「地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減」では、総量削減目標を掲げ、2009年度には前倒し達成されていることを評価します。ただ、電力回生ブレーキやVVVF制御車導入比率では他社比較でまだまだ低く、削減余地は大いにあると思われます。

「生物多様性の保全」では、4ページを割いて保全活動を紹介されており、鉄道事業と生物多様性の接点についてよい事例を示されています。ただ具体的な環境目標が地球温暖化防止対策の一部にまぎれてしまっている印象を受けます。今後は生物多様性の保全のための環境目標を設けて一層のマネジメントに取り組まれることを期待します。

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
CSR推進室長
福田 順太郎

4回目の発行となるCSR報告書2010では、当社グループが「古道歩きの里 ちかつゆ」をオープンし、世界遺産に登録された熊野古道が話題となっていることなどから、その中心地に位置する熊野本宮大社の宮司様と社長との対談を実現させました。多くの自然を沿線にもつ当社にとってCSRとは何か?、21世紀において地球とともに企業が存続するためにはどうすればよいか、など大きなヒントをいただきました。

昨年の第三者意見を踏まえ、不動産事業やグループ事業の取り組みについても巻末で5ページにわたって報告しました。豊かな自然を生かした街づくりを展開するとともに賃貸ビルについても継続した省エネ活動

を行っていることを理解いただけたと思います。また、ICカードを活用したパーク&ライドの割引サービスについても本年から開始しています。一方、読者から文字が小さいのもっと読みやすいように、との要望がありましたので、やや大きめの文字に変更しました。

しかしながら昨年に引き続き、お客さまの声やモニター意見の反映、総労働時間の短縮や育児休職・介護休職の取得者数などの定量的かつ時系列な報告ができませんでした。今後とも引き続き育児休職等の取得しやすい職場環境づくりに取り組むとともに、更なる情報開示に努めてまいります。

安全報告については昨年度ご好評だった気象観測図に加え防護無線装置の図などできるだけ図表を増やし、一般の方にも理解していただけるように努めました。

本年度は3か年経営計画「堅進126計画」の最終年度にあたります。「環境保全」のための取り組み強化という目標に対する明確な成果を達成すべく、CO₂排出量の3%削減をはじめとした各部門が掲げた諸施策が目標達成となるよう全社をあげて取り組んでまいります。

2010年9月

■ 環境保全活動のあゆみ

| | 当社の環境への取り組み | 世界・日本における環境情勢 |
|-------|--|---|
| 1971年 | | ●ラムサール条約締結 |
| 1975年 | | ●ワシントン条約締結 |
| 1987年 | | ●モントリオール議定書が制定 ●ブルントラント委員会で「持続可能な開発」の概念を提唱 |
| 1989年 | ●VVVF(2000系)車両を高野線に導入開始 | |
| 1992年 | ●南海線に1000系車両導入 | ●リオデジャネイロで地球サミットの開催 |
| 1993年 | | ●環境基本法の制定 |
| 1995年 | | ●容器包装リサイクル法の制定 ●生物多様性国家戦略の策定 |
| 1998年 | | ●地球温暖化対策推進法の制定 |
| 2000年 | | ●循環型社会形成推進基本法の制定 ●グリーン購入法の制定 |
| 2002年 | ●民鉄事業環境会計ガイドライン策定検討会開催 ●レッツクリーンキャンペーン開始 | ●土壌汚染対策法制定 ●ヨハネスブルグで持続可能な開発に関する世界首脳会議開催 |
| 2003年 | ●環境問題推進委員会発足 ●環境への取り組み公表 ●なんばパークス1期オープン | ●自然再生推進法が施行 |
| 2004年 | ●乗車券リサイクル開始 ●環境理念、環境方針制定 ●コンプライアンスマニュアル制定 | |
| 2005年 | ●高野線に2300系車両導入 ●沿線の清掃ハイキングを開始 ●環境負荷データ公表 ●クールビズ実施 ●環境対策推進委員会発足 ●環境マネジメントワーキング発足 ●アスベスト対策ワーキング | ●京都議定書発効 |
| 2006年 | ●駅にAED(自動体外式除細動器)を設置 | ●スターンレビュー表明 |
| 2007年 | ●なんばパークスグランドオープン ●改正省エネ法報告書提出 ●環境報告書発刊(初版) | ●IPCC第4次報告 ●21世紀環境立国戦略表明 |
| 2008年 | ●南海線に8000系車両導入 ●環境推進部発足 ●環境経営研修開始 ●エコロゴ「エコモーションなんかい」を制定、エコポイントを導入 ●環境社会報告書発刊 ●DBJの環境格付取得 | ●京都議定書第1約束期間開始 ●排出量取引の国内統合市場の試行開始 ●改正省エネ法の制定 ●オバマ大統領による「グリーンニューディール政策」 |
| 2009年 | ●CSR報告書2009発刊 ●CDPIにおける「CDLI」に選出 | ●鳩山総理による温室効果ガス25%削減声明 ●COP15がコペンハーゲンで開催 |
| 2010年 | ●環境コミュニケーション大賞「優秀賞」受賞 ●千代田工場で「ISO14001」の認証を取得 ●CSR報告書2010発刊 | ●「チャレンジ25」キャンペーン開始 ●COP10が名古屋で開催 |



● 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)

〒542-8503 大阪市中央区難波五丁目1番60号
TEL : 06-6631-6300
FAX : 06-6632-6257
URL : <http://www.nankai.co.jp/>



南海グループでは、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いたしました。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。



インキは環境負荷の少ない植物性大豆インキを使用しています。