



CSR報告書 2012



南海電気鉄道株式会社

南海は英知と活力で 未来をひらきます

南海電鉄は地域社会とともに歩み、
環境に優しい公共交通サービスを提供する上で、
環境に対する負荷の低減や環境保全に積極的に取り組んでいます。
日々の事業活動を通じて、
地域の人々にとって快適で魅力ある暮らしづくりに貢献します。

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 907億円
 株主数 56,072人
 従業員数 3,075人(出向341人含む)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 710両

(以上、2012年3月31日現在)

企業集団の状況 (連結従業員数 8,288人) 2012年3月31日現在

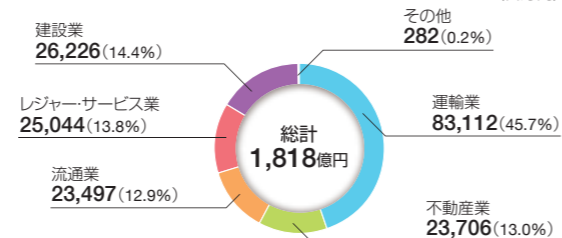
運輸業	29社	鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、 貨物運送業、車両整備業
不動産業	4社	不動産賃貸業、不動産販売業
流通業	7社	ショッピングセンターの経営、物品販売業
レジャー・サービス業	23社	遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、 ボートレース施設賃貸業、 ビル管理メンテナンス業、印刷業、広告代理業
建設業	5社	建設業
その他の事業	4社	経理・情報処理業務代行業

※上記の会社数には当社が重複して含まれています。

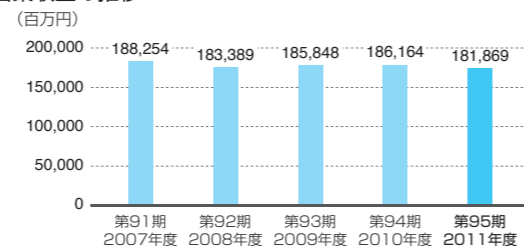
※上記の会社数には子会社および関連会社も含まれています。

財務状況 (第95期連結決算) 2011年4月1日から2012年3月31日まで

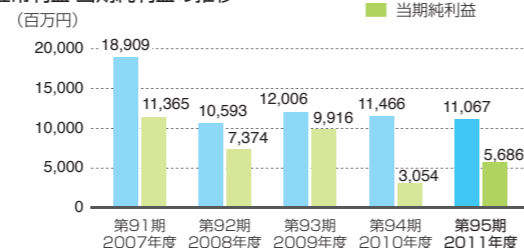
セグメント別営業収益構成比



営業収益の推移



経常利益・当期純利益の推移



編集方針

2012年版はCSR報告書を、PDFによる詳細版と冊子によるダイジェスト版の2つに分けて発行しています。ダイジェスト版は、南海電鉄のCSRの概要を知っていただくために、特集とハイライトを中心に、読みやすく、わかりやすく2011年度の活動をまとめ、冊子で発行します。詳細版は、さらに詳しい情報を知っていただくために、GRIガイドラインやISO26000を参考にし、当社のCSR活動を網羅的にPDFで報告しています。

対象期間

2011年度(2011年4月1日~2012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、一部グループ会社のCSR活動も含まれています。

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。

GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第3版(G3)」
 「ISO26000」(日本規格協会)

Contents

対談	
サステナブルな社会づくりと鉄道の役割	2
特集	
被災地の支援にどう取り組むか	6
中期経営計画	10
南海電鉄グループのCSR	12
Highlight 1	
より確かな安心と安全へ	14
Highlight 2	
お客さま満足確保へ	16
Highlight 3	
低炭素社会づくりへ	18
組織統治	20
安全報告(安全報告書)	26
お客さま満足への取り組み	36
人権・労働慣行	37
環境	40
公正な事業慣行	66
コミュニティ参画・発展	68
第三者意見	70
第三者意見を受けて	71
環境保全活動のあゆみ	72
主なグループ会社	73

サステナブルな 社会づくりと鉄道の役割

サステナブル(持続可能)な社会づくりには温暖化対策やエネルギー効率の向上とともに、鉄道など公共サービス分野の充実が欠かせません。環境先進国ドイツにおけるエネルギー問題や鉄道事情、日本との比較などについて大阪・神戸ドイツ連邦共和国総領事館のアレクサンダー・オルブリッヒ総領事に当社の亘信二社長がお話を伺いました。

災害発生時の対応をめぐって

亘 総領事は2009年7月に着任されたそうですが、昨年の「東日本大震災」をどのように受け止められましたか？
オルブリッヒ総領事 震災が発生した2011年3月11日はたまたま休暇でアイスランドにいたのですが、現地のテレ

ビ映像で地震と津波の発生を知り、とりわけ津波被害の大きさに驚愕して以後の予定をキャンセルして日本に戻りました。

亘 私もテレビで被災地の様子を見ていたのですが、これはいったい現実のことなのか、と思うほどショックを受けたことを覚えています。夕方になって福島原発の電源喪失

が伝えられ、その点が私にとっては気がかりでした。津波そのものは一瞬の現象ですが、原発事故の深刻な影響は長く続くからです。

総領事 ドイツでは日本と関係の深い国内企業、独日協会などを中心に被災地を支援する運動が起こり、市民からの寄付も含めて6000万ユーロ(約60億円)の義援金を被災地に届けました。

原発の事故について個人的には日本政府や東京電力の対応を肯定できないのですが、被災地の人々が惨状に対して落ち着いて行動されたことがとても印象に残りました。他国ならパニックになっていたかも知れません。

亘 私も政府や東京電力の対応が最善のものであったのかという疑問を持ちましたが、その一方で被害が及ばなかった我々にできることは何かということを考えました。ドイツにおける支援の動きを紹介されましたが、南海電鉄グループでも被災地に総額5000万円を寄付、当社役員や社員から募った義援金を届けたほか、被災家で家具の移動や炊き出しなどを行うボランティアの人たちを現地へ移送するバスを河内長野市と連携協力して運行しました(2011年5月13~15日)。

総領事 関西の企業であるにも拘わらず義援金やボランティアバスの運行などで被災地との連帯感を示すと同時に、すばやく行動されているのはとても素晴らしいことだと思います。

亘 実は同じ年の9月、台風12号の集中豪雨によって紀ノ川橋梁(高野線橋本-紀伊清水間)の橋げたが傾いていることに通過中の運転士が気づき、安全のために運行を停止しました。幸い人的な被害はなかったものの復旧に1か月を要したほか、グループ会社の熊野交通では路線バスが運休、観光ジェット船の発着場を兼ねたドライブインが全壊するなどの影響が出ました。当社グループの事業エリアでもありますので、市民生活を1日も早く立て直すために社員有志のボランティアを派遣し、浸水被害のあった倉庫からの汚泥の撤去などにも取り組みました。

総領事 ドイツでもラインやオーデル、エルベなどの大きな河川が氾濫し、周辺の市町村に被害を及ぼすことがありますが、そういう時にはたとえば橋や道路の補修、被災者への医療や介護が必要であれば、国や自治体などが対応するほか一般市民で結成された消防団なども活動します。

このように官民の組織が根づいているので、亘社長が紹介されたような社員によるボランティア活動というのはドイツの企業ではあまり聞きませんね。

亘 日本でも地域の住民が主体となった自治会や消防団などの危機対応組織とでもいべきものがある、被災地でもそうした活動が見られましたが、都市部を中心にそのような機能の一端を企業が担っていく必要があると考えています。

ドイツにおける環境意識とエネルギー問題

亘 福島の事故を受けた原発の稼働見直しもあって2012年の夏は全国的に節電の意識が高まりました。とくに関西では厳しい節電要請があり、南海電鉄でも昨年以上に徹底した節電に取り組んでいます。事務所はもちろん駅のコンコースや通路の照明、車内の客室灯の一部消灯のほか、エアコンの温度設定を高くする、一部の列車編成を8両から6両に、6両から4両にする、券売機や精算機の稼働を部分的に停止するなど電力の使用節減を広範囲に実施しています。

総領事 電鉄会社としてそうした取り組みは必要であり、よいことだと思います。ただ徹底しすぎて利用者に対するサービスの低下につながる心配しています。たとえばエスカレーターの一部停止は障がいのある人、高齢者や子ども、妊婦などに迷惑がかかることはないのでしょうか。電車を利用することが不便と受け止められて利用者が減ってしまうと意味がないと思います。その点についてはいかがですか？

亘 おっしゃる通りです。利用者の皆さまにご迷惑をおかけすることは絶対に許されませんし、いま総領事が挙げられた人々への配慮は欠かせません。また、たとえば1時間に5本という電車の運行ダイヤが設定されている場合、その運行回数は絶対に確保しなければならないと考えています。これを4本にすると利用される方の乗車機会を奪うことにはかからないからです。

総領事 節電に関して言えば、駅構内にもたくさん見かける自動販売機を少し整理されてはどうでしょうか？ 街中もそうですが、これほど多くの自動販売機を日本以外ではまず見かけません。おそらく大幅な節電に貢献すると思いませんか(笑)。



南海電気鉄道株式会社 取締役社長兼COO

亘 信二

大阪・神戸ドイツ連邦共和国総領事館 総領事

アレクサンダー・オルブリッヒ 氏



☒ ところで私たちにはドイツは環境先進国という印象があります。原発の段階的廃止も先進国でいち早く決定されました。再生可能エネルギーの取り組みにも積極的です。ドイツ国内では環境やエネルギー問題をどう受け止めておられますか？

総領事 ドイツ人は自然を大変愛します。つまり環境は侵されるべきではないと考えているのです。環境問題やエネルギーに対する基本的な考え方はそこを出発点としています。たとえば原子力はいつか止めたい、化石燃料はいずれ枯渇するので代替できるものを選びたい、CO₂がこれ以上増えて地球規模の気候変動(温暖化)が進むと大変なことになる、という共通の認識があります。

ドイツで原発第1号が稼動したのは1960年代初めですが、多くの市民の反対がありました。こうしたことを背景に「緑の党*」が生まれ、国内での環境保護運動が加速したと思います。ある意味では「緑の党」がドイツの社会を変えたといってもいいでしょうね。

☒ ゴミの分別による資源リサイクルもドイツが先鞭をつけ、エネルギー政策についても方向性を決めればしっかりと進めていくお国柄であると思うのですが、日本ではひとつにまとまりきれないという印象があります。原発の問題にしても安全性の確保と廃止へ向けたプロセスでは時系列的なステップについての議論が少ないような気がしています。

総領事 日本の事情はわかりませんが、ドイツの取り組みもすんなりと決まったわけではありません。そこに至る

までにはそれぞれ議論百出でした。しかし方向性としては三つのことが決まっています。

一つは2022年までに脱原発を果たすこと、二つ目は太陽光や風力発電などの再生可能エネルギーの発電量の比率を、現状の20%から2020年までに35%に高めること、三つ目はあまり報道されていないのですが、たとえば冷暖房が効率的に行われるように断熱性の高い住宅を建設するなどエネルギー効率を上げることです。

☒ エネルギー効率を上げるというのは重要な視点であり、きわめて有効な取り組みですね。私たちも

電力会社から電気を購入するだけでなく、太陽光発電で賄うほかLED照明の採用、エネルギー効率の高い車両に改良して消費電力を少なくするなどの取り組みを進めているところですよ。エネルギー効率の向上は鉄道会社をサステナブルなものにするという意味からも重要であると考えています。

*「緑の党 Die Grünen」：ドイツの環境政党で1983年3月に国政進出。当初から原発と自然エネルギーの推進などエコロジーの視点から産業社会の再構築、福祉社会の創造などを訴える。1993年に同盟90との統合により「同盟90/緑の党」として現在に至る。

サステナブルな社会へ鉄道が果たす役割

☒ 鉄道は車や航空機などに比べて単位輸送量あたりのCO₂排出量が少なく、交通手段の中では比較的環境に優しい一面があり、サステナブルな社会づくりに果たす役割は大きなものがありますが、多くの人に鉄道を利用していただくには適正な運賃、時間通りに速く確実に目的地に到達する正確性、利便性などの魅力あるサービスの提供が不可欠です。関西の各私鉄が自社路線だけでなく他社の事業エリアとも結んだ割引企画乗車券などを販売しているのはその一例といえます。また、富山市で成功事例が見られる次世代路面電車のLRT(Light Rail Transit)を組み込んだ交通システムの構築もこれからの社会に必要なだと考えていますが、車から鉄道へ交通利用の流れを変えることに関してドイツではどう取り組まれていますか？

総領事 ドイツではタクシーも公共交通機関のひとつと

みなされているので単純には比較できませんが、魅力あるサービスという点で言えばミュンヘンでは中心街と周辺にゾーンを分け、1日・1週間・1か月チケットを発売し、期間中であれば乗り放題なので高齢者や子どもにとって利用しやすく、観光客にも好評です。また、多くの州では地下鉄やバス、市電などを1枚の乗車券で共通利用できるシステムを導入しているほか、公共交通の優先通行を行うなど、車から鉄道への流れをつくりだそうとしています。他国の例ですが、スイスでは鉄道を利用してもらうために50%割引のチケットを発行していますね。

☒ ドイツではLRTを積極的に導入されていますが、これは公的な運営と理解していいのですか？

総領事 さまざまですね。市町村がやっている例もあれば、私企業が参入しているケースもありますし、公的な補助制度もあります。

☒ なるほど。ただ、車から鉄道へ利用の流れを変えたいはいても私たちは必ずしも車を鉄道の競争相手と決めつけているわけではありません。たとえば、車で駅の駐車場まで来ていただき、そこから先は電車を利用してもらうという「パーク&ライド」は、交通手段としてのそれぞれの機能を生かすことで共存を目指す試みといえます。

もう一つ、サステナブルな社会づくりの一環として私たちが取り組んでいるのがインバウンドビジネスです。これは人口が減少しつつある日本の現状を踏まえ、たくさんの外国人観光客を誘致することを通じて社会や産業の活性化に結びつけようというもので、2009年4月には関西国際空港と直結する難波駅1階に大阪市初の官民共同インフォメーションセンター「総合インフォメーションセンターなんば」を開設しました。また、外国の方にも識別しやすいよう、駅名とは別にアルファベットとアラビア数字で駅を表示する駅ナンバリングの導入などを行っています。

総領事 日本を訪れた観光客にとってはわかりやすいパンフレットや地図が頼りになります。いまのところ外国人向けのパンフレットは英語・フランス語・中国語・韓国語バージョンのようですが、ドイツ語版も発行されたらドイツ人は喜ぶと思います(笑)。

森づくり～ドイツ人の思い・企業の取り組み

☒ 南海電鉄ではCO₂削減に少しでも貢献しようと和歌山と奈良の県境にある護摩壇山に515haの土地を保有し、30年以上前からスギやヒノキの育成を行っています。2011年5月にも「なんかいの森づくり推進活動」を実施し、山中諄会長や私、社員50名ほどが参加しました。また「J-VER**」の認証取得にも取り組んでいます。

総領事 森林の育成活動は素晴らしい取り組みですね。ドイツでも森づくりを行っている企業はありますが、鉄道会社では聞いたことがありません。ぜひ継続して取り組んでいただきたいと思います。

ドイツでは「木の日」である4月25日に毎年全国で10万本の植林を行っています。ドイツ人にとって森はロマンを求める空間であり、余暇を過ごす場所として欠かせません。それだけに森を大事にしたい、守りたいという気持ちは強いのです。以前酸性雨の被害で多くの木々が枯れてしまったシュヴァルツヴァルト(黒い森)ですが、いまではすっかり回復し、ドイツの誇りを取り戻しています。

☒ 公共交通の利用におけるインセンティブや環境、エネルギー問題、自然保護の姿勢など、サステナブルな社会づくりに向けてドイツから日本が学ぶべきことが大変多いと感じました。今日のお話を今後の事業活動に生かしていきたいと思います。本日はありがとうございました。

**「J-VER」：直接削減できないCO₂の排出分を植林やクリーンエネルギー関連の事業などで相殺するカーボンオフセットのために発行されるクレジットのこと。Japan Verified Emission Reduction (2012年7月19日大阪・神戸ドイツ連邦共和国総領事館)



被災地の支援にどう取り組むか

地震と津波が甚大な被害を生んだ東日本大震災(3月)、台風12号による紀伊山地南部の集中豪雨(9月)など、2011年は自然災害の生々しい記憶が刻みつけられたような年となりました。それは企業として災害にどう取り組み、復旧活動や復興支援をどのように展開するのか、という課題を再認識させる機会でもあったといえます。東日本大震災と台風12号の豪雨禍を中心に南海電鉄グループとしての対応をまとめました。

東日本大震災への対応

発生直後から5月まで

2011年3月11日午後2時46分。三陸沖を震源とする大地震が発生。宮城県栗原市では震度7を観測し、地震の規模を示すマグニチュードは9.0。世界最大級の地震でした。

南海電気鉄道本社では総務部が中心となって従業員の安否確認を行い全員の無事を確認しました。

2011年5月13日から15日までの間、宮城県南部に位置し太平洋沿岸に面した岩沼市へ向けて、河内長野市と共同でボランティアバスを運行しました。現地では災害ボランティアセンターの指示のもと、浸水家屋からの泥出し、被災家具の移動、畳出し、炊き出しなどを行いました。

支援活動

被災者の皆さまに対する支援および被災地の復興に役立てていただくため、日本赤十字社ほか、当社グループの義援金として総額5,000万円、また当社グループの役員および当社管理職から別途募集した義援金276万円をそれぞれ寄付しました。

さらに、当社グループ各施設(主要駅、なんばCITY、なんばパークス、みさき公園など)において募金箱を設置し、多数の皆さまからのご協力をいただき、募金総額858万784円を日本赤十字社ほかへ寄付しました。

震災の影響

東日本方面のグループ会社では、東京電力管内での停電などにより一時的に営業に支障が出ました。また、交通事業、旅行業、流通業などでは震災以降の需要が低下し、収益面での影響がでました。

震災後における社内の取り組み

都市直下型地震等が発生した場合に備えて、2011年9月27日、震度7の大規模地震を想定した「全社一斉災害復旧訓練」を実施し、初期消火・通報連絡・避難誘導などの訓練を行いました。また、2011年10月24日に鉄道営業本部では、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)発表時の取扱要綱を制定しました。(P35参照)

台風12号への対応

南海電鉄高野線橋本～紀伊清水駅間における線路支障

2011年9月3日、高知県に上陸した大型の台風12号の影響で西日本から北日本にかけての広い範囲で大雨となり、とくに紀伊半島では総降水量が1,000mmを超えて各地に深刻な被害をもたらし、同年3月の東日本大震災以来、最大の自然災害となりました。

大雨で紀ノ川が一気に増水し、高野線・紀ノ川橋梁はその影響で橋脚が上流側へずれ、軌道に狂いが生じるといった線路支障が発生。安全のために9月5日から約1か月間、橋本～紀伊清水間で列車の運転を見合わせました。報告を受けた鉄道営業本部ではただちに3号体制*を敷き、橋本～紀伊清水間でバスの代行輸送を実施しました。

橋げた周辺を調査すると幅5m、深さ約2～3mにわたって橋脚を囲むように河床が掘れていることが判明し、橋脚がこれ以上傾かないように応急復旧工事を実施しました。台風12号に続く15号の接近で川の水位が下がらず復旧工事は難航しましたが、橋脚の周りを鉄板で囲み、水中でも固まるコンクリートを流し込むという、前例のない修復作業でしたが10月3日に無事完了し、翌日の始発から運転を再開しました。

* 3号体制
当社鉄道営業本部が制定した「異常事態の警戒・処理要綱」に定められている五つに区分された異常時体制のうちの一つ。3号体制は「異常事態により本線が3時間以上不通となりその影響が多大と認められるとき」等に適用される。

南海電鉄グループの状況と対応

■熊野交通 施設の流失と全路線バスの運休

集中豪雨は広範囲におよび、熊野交通の静峡ウォータージェット船・志古乗り場(志古船舶営業所)とドライブイン志古、同営業所四滝整備工場には屋根を越える大水が襲い、多くの施設が流されました。

志古乗り場と四滝整備工場の社員19人が徹夜で船舶の監視に当たりましたが、降り続く雨で床上まで浸水したため河岸沿いの道路へ移動し、そこからさらに安全な山内へ避難しました。翌日にはバス1台と業務用自動車2台の流失と軽トラック1台が道路わきの電柱にぶら下がっていることを確認しました。

一方、新宮市内の本社は9月4日未明の熊野川の氾濫で床下浸水となり、その日は始発から全路線バスの運行を休止、この時点で電話やインターネットは不通となりました。

5日になって本社社員による従業員約200人の安否調査を行ったところ、自宅被災者は3分の1に及んだものの全員の無事を確認しました。出勤可能な従業員は被災した施設の泥かきなど復旧作業に取り組んだほか、被災した従業員宅に飲料水など救援物資を届けるなどの対応に追われました。

豪雨から1か月以上が経過した10月15日に路線バスはほぼ全線で運行を再開。定期観光バスのほか各所で営業再開を順次行い、従業員も10月中旬になってようやく全員出勤できる体制となりました。



東北に向かうボランティアバス

お客さまを代行バスに案内



宙吊りになった熊交商事の軽トラック



橋げたの復旧工事



■ ホテル中の島 約50人のお客さまが足止め

ホテル中の島は南紀・勝浦湾にあり、島全体が一つのホテルとなっています。9月3日、4日は豪雨のために対岸からの連絡船が使用できず、館内に滞在されていた約50人のお客さまがホテル内で足止めされました。電話は4日間ほど不通となり、断水にもなりましたが、幸い電気は通じていたので大きなご不便をおかけすることはありませんでした。

今回のような事態はかつてないことから、延泊に関してはお客さまに負担をかけない特別料金で対応するなど、食事も含めてできるだけのサービスを提供しました。

■ 古道歩きの里「ちかつゆ」周辺住民へ弁当を提供

和歌山県田辺市にある熊野古道の中心部、中辺路町近露地域でも9月3日の台風接近による影響で水道、電気が停止したうえ、4日には道路も寸断されて外部との交通が断たれ、食料品の確保も困難となりました。

周辺の住民の方は高齢者が多いため、その対応について「ちかつゆ」施設関係者が協議しました。断水と停電はあったものの幸いガスが使用できたため、店内の食材と保存飲料水を使って弁当300食を用意し、お求めやすい価格で提供しました。

■ 御坊南海バス ボランティアバス運行で復興支援

和歌山県御坊市でも降り続いた雨で日高川が氾濫し、住宅の床上・床下浸水や道路の寸断など大きな被害が出ましたが、御坊南海バスは9月9日から10月16日までボランティアバス延べ60両を運行し、被災地の復興を支援しました。

■ 義援金を寄付

今回の台風12号によって被災した方を支援し、被災地の復興に役立てていただくため、和歌山県、田辺市、那智勝浦町、新宮市、熊野那智大社、熊野本宮大社、熊野速玉大社に総額1億5,600万円の義援金を寄付しました。

また、南海電鉄グループ各社の役員および管理職から別途募った281万円の義援金を被災者への支援活動資金として和歌山県に寄付しました。

■ 災害ボランティア活動

2011年10月13日には南海電鉄グループ各社の役員・社員21人が熊野川氾濫の被害を受けた新宮市熊野川町地区に入り、新宮市熊野川B&G海洋センターのカヌー倉庫内の清掃や泥にまみれたカヌーの洗浄作業などのボランティア活動に参加しました。

ボランティア参加者の声

ボランティア活動に参加して

現地は洪水で流された草や木が屋根や電線に引っかかり、泥がこびりついている状態で、水位の高さに改めて驚くと同時に被災後1か月以上たってもその状態が残っていることに驚きました。災害復旧のボランティア活動への参加は初めての経験でしたが、とまどいながらも何とか与えられた仕事をやりきることができました。一人ひとりの力は小さいですが、それらが集まると大きな力になることを実感しました。

環境推進部 新階 寛仁



2012年夏における節電の取り組み

2012年夏の節電要請に対する当社の取り組みは以下の通りです。

実施期間は2012年7月2日～9月7日の平日（8月13日～8月15日のお盆期間を除く）で、駅コンコースや通路、事務室など駅構内の照明の一部消灯、電車内における客室灯の一部消灯、南海難波駅へのLED照明の導入、エアコン稼働の見直し、駅待合室および事務室の温度を例年より2℃高い28℃に設定（一部車両については27℃）、券売機および精算機、エスカレーターの一部稼働停止、一部列車の車両数削減など、幅広い分野で節電を実施しました。

車両数を変更した列車

南海線	
8両から6両に変更した空港急行	2本
特急サザンを自由席特急(6両)に変更	2本
高野線	
6両から4両に変更した急行	2本
6両から4両に変更した快速急行	2本
6両から4両に変更した区間急行	2本
6両から4両に変更した各停	4本



仁坂和歌山県知事に義援金を手渡す福田専務



ウォータージェット船のりぼが浸水

南海電鉄グループでは、2011年度から2014年度までを、「事業の『効率性追求』と『拡大と成長』により、事業構造の変革を成し遂げる4か年」と位置づけ、中期経営計画「凜進130計画」に取り組んでいます。

中期経営計画「凜進130計画」

■ 基本的な考え方

長期的な視点と確固たる信念をもって、事業の『効率性追求』と『拡大と成長』に取り組み、事業構造の変革を成し遂げる。

■ 数値目標

最終年度(2014年度)数値目標

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. 連結営業収益 | 2,300億円以上 |
| 2. 連結経常利益 | 130億円以上 |
| 3. 連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 | 10倍台 |

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

■ 「凜進130計画」の基本方針と主な取り組み

1. 観光・インバウンドビジネスの推進

基本方針

豊富な観光資源を活かし、沿線外からのお客さまを獲得するとともに、インバウンド分野での積極的な連携強化と、新たな事業スキームの確立、将来的なビジネス・居住への拡大を進め、リーディングカンパニーを目指す。

主な取り組み

- LCC旅客の取り込み**
 - 「Peach・なんばきっぷ」発売
 - リムジンバス「関西空港～梅田線」にて早朝・深夜便対応
- 受け入れ基盤の整備**
 - iPadを活用した通訳案内サービス開始
 - 駅ナンバリングの導入
 - 関空駅に「南海ツーリストサポートセンター設置」
- 訪日外国人観光客の誘致**
 - ボートレース住之江・ナイトツアー開催
 - クルーズ船旅客受け入れや春節イベント開催によるなんば商業施設への誘客
- 関空アクセスの利用促進**
 - 関空から近畿各地(大阪市内、京都、奈良、神戸)への「アクセスきっぷ」発売
- 高野山地域における沿線活性化**
 - 高野山開創1200年記念大法会に向けた沿線活性化事業の推進



リムジンバス深夜便

2. 不動産・流通事業の拡大

基本方針

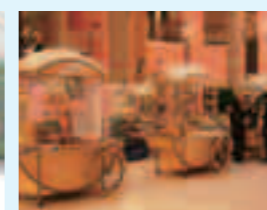
当社グループの事業構造の変革を企図して、運輸事業と並ぶ柱とすべく、首都圏などエリアの拡張とM&A・アライアンスの積極的な活用により、事業の拡大と成長に取り組む。

主な取り組み

- 1 賃貸マンション取得(大阪市内)
- 2 マンション分譲事業の拡大(大阪市、神戸市ほか)
- 3 プッシュカート事業会社のM&A
- 4 駅ナカ事業の沿線外展開(大阪市交通局御堂筋線の駅ナカ事業)
- 5 なんばCITY、なんばパークスリニューアル



なんばパークス



プッシュカート

3. 新たな事業領域への進出

基本方針

現行事業の周辺事業、新たな潮流を捉えた新規事業や公共関連ビジネスの積極的な展開を図り、グループ内コンテンツの充実を図る。

主な取り組み

- 1 シニアビジネスへの参入
 - 高齢者専門宅配弁当事業参入
 - 事業参入に向けて「南海ライフリレーション(株)」を設立
- 2 「とんぼりリバーウォーク」管理運営受託
- 3 ビル管理メンテナンス業における受注拡大
- 4 葬祭ビジネスの拡大



とんぼりリバーウォーク

4. なんばのまちづくり推進

基本方針

なんばにおけるリーディングカンパニーとして、行政・事業者・住民と連携を図り、事業集積を促進するとともに、ハード・ソフト両面で特徴あるまちづくりを行う。

主な取り組み

- 1 南海会館ビル建て替え計画の推進
- 2 「南海なんば第1ビル」への本社移転、大阪府立大学の入居(予定)
- 3 Zepp Namba(OSAKA)開業

5. グループ経営基盤の強化

基本方針

成長戦略の実現に貢献できる人材の創出・活用を図るとともに、債務とキャッシュフローのバランス改善と収益拡大を両立させることにより、財務体質の改善を図る。

また、経営資源配分の最適化、グループ各事業の連携強化および間接部門業務の標準化・効率化により、グループ利益の最大化を実現する。

主な取り組み

- 1 駅ビジネスの再編・強化(沿線各駅での商業賃貸事業、直営物販事業の運営を南海商事グループに集約)
- 2 ボートレース施設賃貸業の収支改善(効率的運営を図り、ボートレース場の施設をグループ内の住之江興業へ集約)
- 3 運輸送形態の変更や生産性向上施策の推進(和歌山港線の運行形態の変更等)
- 4 南海電鉄本社部門においてISO14001認証取得

当社は時代に即応した明確な企業理念のもと、鉄道事業を軸とした総合生活企業として、人々の生活をトータルに応援する広範な事業活動を通じ、社会の発展とともに広く社会に貢献する企業を目指しています。

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

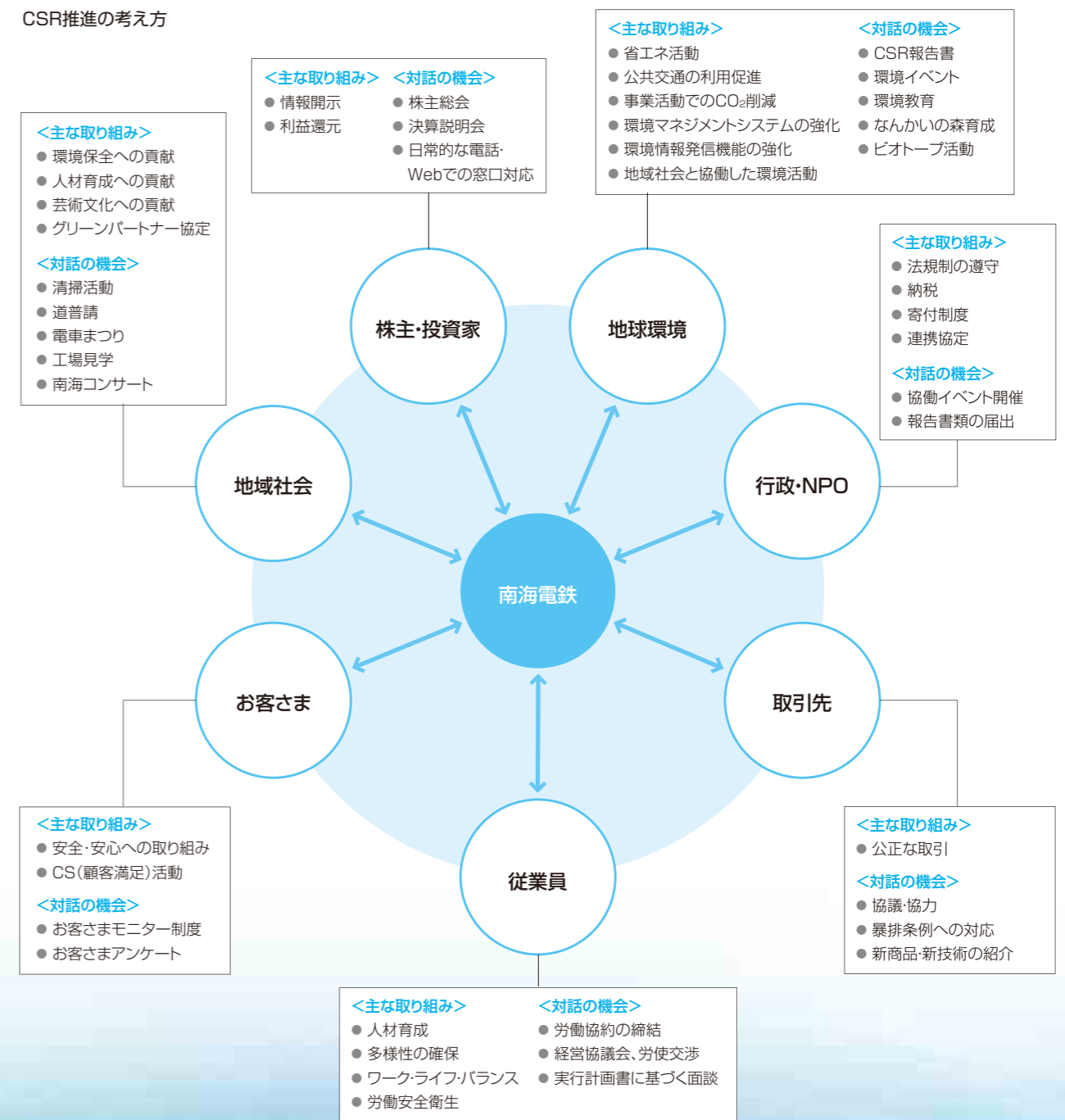
一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

南海グループのCSRの考え方

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。

CSR推進の考え方



より確かな安心と安全へ

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・線路終端など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。

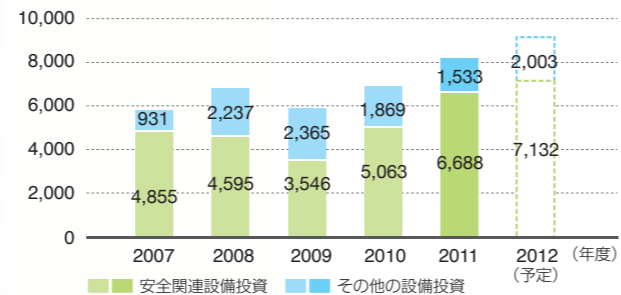
従来の方式では、ATSを設置している地点で速度超過があると非常制動により列車を停止させるものですが、新型ATSでは、ATSを設置している地点から制限速度のある地点までの間で速度超過があると自動的に制限速度まで列車を減速させるもので、より高い安全性を確保できます。

このほか、現行のATSとの併用が可能であるため線区ごとの対応が可能です。現在、車両および地上(線路上)設備の設置を進めており、2013年度には南海本線、2016年度には高野線に導入する予定です。

安全対策設備の更新や新規導入のための投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2011年度は設備の充実・更新などに約67億円を投資しました(実績)。2012年度には約71億円の設備投資を予定しています。

安全に対する投資額
投資額(百万円)



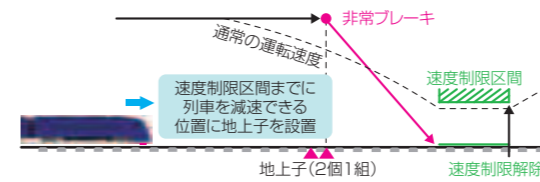
HIGHLIGHT 1ではP26~35の「安全報告(安全報告書)」の一部として、輸送の安全のために講じた措置や安全への取り組みの中から「安全を支える技術力の向上」として導入準備を進めている新型ATS(自動列車停止装置)、安全の維持向上のための投資額の推移、安全性の向上を図るための技術の継承についての取り組みなどを紹介しています。

現行ATSシステム

運転速度が、地上子(2個1組)を設置した特定の地点において照査速度を超過すると非常ブレーキ動作により停止させる。

- 信号冒進 ● 誤出発防止 ● 誤進入防止 ● 誤入換防止
- 軌条終端用 ● 過速度防止用(急勾配用)
- 駅停車列車速度制限用 ● 速度超過防止用

現行(点制御速度照査)

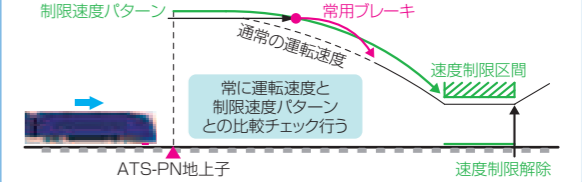


新型ATSシステム

運転速度が制限速度を超過すると常用ブレーキにより制限速度以下まで減速させる。制御方式として地上点制御速度パターン式連続速度照査式とする。

- 線路終端用 ● 過速防止用(急勾配用) ● 駅停車列車速度制限用
- 曲線速度制限用 ● 分岐速度制限用 ● 線区最高速度制限用

新方式地上点制御(速度パターン式連続速度照査)



「安全・安心マイスター制度」の導入

2011年1月、運輸部では軌道保守などの技術力の維持と継承、安全性確保に欠かせない運転技術や知識・技能を次世代に確実に伝承し、さらにはマナーの向上などを通じて南海電鉄に親しみを感じていただくファンづくりを目的とした「安全・安心マイスター制度」を導入しました。

現在、現業職場長クラスの経験を有する再雇用者6人が専用の腕章を着用した「安全・安心マイスター」となっており、過去に経験した事故の分析、若手監督者への助言、各職種の養成教育での講話などを行っているほか、駅・車内の巡回活動や沿線にある学校などへの訪問・講演などを通じて利用マナーの啓発と南海電鉄のファンづくりに努めています。

鉄道研修センター担当者の声

安全に関する知識・技能を後世に伝える

鉄道研修センターでは、鉄道営業本部の所属員に対し、安全に関する各種教育・研修を行っています。過去の事故事例や経験を後世に伝える「語り部」として、所属員一人ひとりの安全意識の向上に取り組んでいます。



運輸部 鉄道研修センター
土場 吉成



事故パネルを活用した講話



学校でのマナー啓発活動

お客様から お客様の満足 の確保へ

当社は利用者の皆さまに安全と安心をお届けすることを最優先課題として取り組んでいますが、同時にお客様から寄せられるご意見にお応えすることで、ご理解と信頼を得ていく体制を整えています。

「お客様モニター制度」の導入

お客様が鉄道事業者としての当社に日頃から抱いておられるご意見・ご要望を率直にお寄せいただく制度として2004年から導入しました。

2010年度からはアンケート形式からミーティング方式に改め、当社社員も参加して意見交換を行っています(年に3回程度実施)。

2011年度は「列車ダイヤ、運賃について」(5月)、「駅係員、乗務員の接客サービスについて」(11月)、「駅係員、乗務員の接客サービスについて」(2012年2月)に関するミーティングを実施し、それぞれについてご意見をいただきました(各回の出席者は13~15人)。



「お客様アンケート」の実施

モニター制度とは別に社外の調査会社に委託した「南海電鉄 お客様アンケート」を2011年6月に実施し、3,719通のご回答をいただきました。その結果は関係各部門にフィードバックして、お客様が求めておられるご意見・ご要望を共有することで日常的なサービス向上に生かしています。

以下は、「お客様の声」を反映した改善事例です。

● 車掌のアナウンスに関して

車掌のアナウンス放送では従来「途中、〇〇駅、△△駅、□□駅…に停まります」とアナウンスしてきましたが、お客様から「停車駅は」のあとに駅名を述べるとよりわかりやすいとのご意見をいただき、「停車駅は、〇〇駅、△△駅、□□駅…です」に変更しました。

● トイレのサービス向上に関して

駅施設でのトイレトペーパー常備のご要望が多数寄せられていることから28駅で実施しました。今後はご利用状況も踏まえて設置する駅の拡大を図っていく予定です。

● 駅階段の補修に関して

南海高野線堺東駅西改札口前にある大階段は乗降客が多いことから利用頻度が高いのですが、経年使用で劣化も進み、お客様から改修のご要望も多いことから2011年3月に階段の全面改修を実施しました。

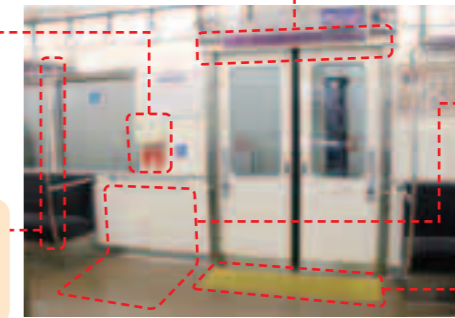
車両のバリアフリー化

非常通報装置の更新

車内で非常事態が発生したことを乗務員に通報する装置を、通報に加えて通話もできる装置に更新しました。

手すり(座席両端)の設置

人間工学に基づいた曲線形状の握り棒を設置し、立ち座りを容易にします。



扉開閉時の予告灯と誘導鈴の設置
視覚や聴覚が不自由なお客様に扉の開閉を知らせて、安全を確保します。

車椅子スペースの設置

車椅子で乗車されるお客様のスペースを確保しました。

扉出入り口の滑り止め

黄色い滑り止めで、出入り口の位置をわかりやすくするとともに、転倒を防止します。

より多くの人にとって優しい駅へ

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(2006年12月施行)に基づいて駅構内の整備に取り組み、2011年度は住吉東、三国ヶ丘、百舌鳥八幡、千代田、美加の台の5駅でバリアフリー工事を完了しました。

また、エレベーター設備は三国ヶ丘、千代田の両駅で上・下ホームに各1基ずつを、美加の台駅では上・下ホームの1基に加えて改札階と地上階を結ぶ1基の計3基のエレベーターを設置しました(2011年3月供用を開始)。

この結果、難波、新今宮、天下茶屋など42駅にエレベーター103基、難波、千代田、岸和田など28駅にエスカレーター124基(車いす対応26基を含む)となりました。

一方、車いす用トイレは百舌鳥八幡駅の新設を含めて56駅、人が通ればセンサーが感知して視覚障がい者の方を目的とされる施設へ音声で案内する点字案内板を28駅、手すり付きトイレは98駅、点字ブロックは99駅(全駅)、駅での乗降をサポートする車いす用渡し板は80駅、点字運賃表、点字券売機は92駅、聴覚に障がいをお持ちのお客様と駅係員とのよりスムーズなコミュニケーションを可能にする筆談器は37駅(48台)に設置するなど、駅をご利用いただくすべてのお客様にとっての快適度の向上を図っています。

また、人と環境にやさしい車両を新造する一方、どなたにも乗降が容易な車両のバリアフリー化にも取り組んでいます。2012年度は高野線で運用している6200系車両でもバリアフリー化を実施しました。

加えてお客様の救命率向上のため難波・新今宮など19駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しました。

モニターミーティング担当者の声

直接お聞きする声をしっかりと受け止めたい

ご意見をお聞きする際にはお客様が気づかれた点などを具体的にお聞きし、意見交換などを行っています。お客様の「生の声」は当社への期待の表れであり、単なる感想だけでなく、どのように考えていらっしゃるかを聞き出せるように努めています。

お客様サービス部 齊藤 満



バリアフリー担当者の声

すべての人にとって優しい駅づくり

鉄道営業本部では大規模な駅改良事業を進めています。現在は駅のバリアフリー化として段差解消、情報提供等のための設備整備を中心に高齢者、障がい者はもちろんのこと、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考えに基づいて、さまざまなお客様にとって優しい駅を増やすべく取り組んでいます。

鉄道営業本部統括部 長谷川 強



低炭素社会づくりへ

当社では環境への負荷を低減し、地球温暖化防止への一助となるような節電や節水の工夫、CO₂排出量削減をめざす交通システムの導入など、低炭素社会づくりに向けた取り組みを行っています。

泉大津駅における取り組み

2012年1月、南海本線泉大津駅下りホーム上家に設置した太陽光発電システムの稼働開始から1年が経過しました。同システム(最大出力73.3kW)の年間発電実績値は86,000kWhで、当初予想した71,000kWhを上回る結果となり、1日当たり約27%の電力量を太陽光によって発電することができました。

2012年3月からは節水対策として下りホーム上家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が稼働しました。

同トイレ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、無水小便器なども導入しており、環境に優しい先進の駅づくりを進めています。

2012年3月から供用開始したシステム

雨水利用システム	ホーム上家に降った雨水を貯水し、トイレの洗浄水として利用。年間約780m ³ の節水を見込む。
自動発電機能付き節水型自動水栓	センサーで人の手を感知し、自動で水を出し止める水栓器具をトイレに設置。自動制御用の電力は給水時の水流で自己発電する。年間約290m ³ の節水を見込む。
節水型トイレ	女性用トイレと男性用大便器に通常の半分以下の水量で洗浄可能な節水型トイレを設置。1回の使用につき約40節水。
無水小便器	男性用小便器と小児用小便器に洗浄水を使用しない無水小便器を設置。1回の使用につき約20の節水。
Hf蛍光灯	コンコースに通常の蛍光灯と比べて高効率で消費電力を抑えるHf蛍光灯を設置。年間約6万kWhの節電を見込む。

「交通ICパーク&ライドサービス」を開始

2011年6月から「タイムズ24株式会社」と提携し、南海線住ノ江駅、尾崎駅近くにある時間貸し駐車場「タイムズ南海住之江北」および「タイムズ尾崎駅前第2」でPiTaPa(スルッとKANSAI協議会のICカードシステム)を利用した「交通ICパーク&ライドサービス」を開始しました。

これは車で最寄りの駅まで行き、車を駐車させたのちに鉄道など公共交通機関を利用して目的地に向かう「パーク&ライドシステム」を取り入れたもので、都心部の交通渋滞の緩和とCO₂の低減を図ることを目的としたものです。PiTaPaを用いて当社線を利用すると、カード内に記録された利用履歴によって駐車料金の自動割引が

雨水利用



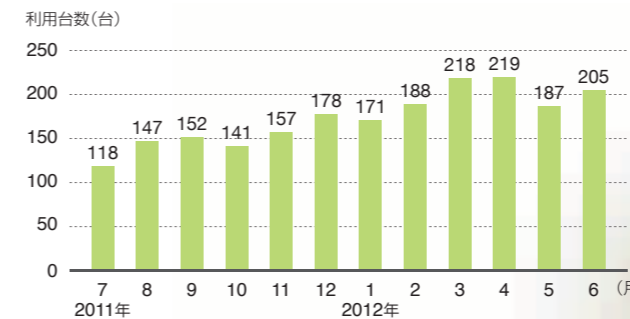
適用されます(1回につき100円)。

昨年(2011年7月1日~2012年6月30日)の利用実績はPiTaPa利用が2,081件で、これは駐車場全体の利用者の1割強に相当します(「タイムズ尾崎駅前第2駐車場/時間貸し台数55台」の場合)。

また、2012年秋からは堺駅前の商業施設「プラットプラット」でも、PiTaPaに対応したパーク&ライドサービスを開始しました。当日の堺駅の降車履歴があるPiTaPaで「プラットプラット」の駐車場をご利用いただくと、駐車料金から100円を割引します。

自転車についても、2012年8月1日から同施設周辺に駐輪システムを設置し、お客さまの利便性向上を図っています。

タイムズ尾崎第2駐車場におけるパーク&ライドの実績



「おおさか交通エコチャレンジ推進事業者」に登録

2012年3月、当社は自動車排気ガス対策および地球温暖化防止に向けて大阪府、大阪市、堺市が取り組んでいる「おおさか交通エコチャレンジ推進運動」(2011年8月スタート)の推進事業者として登録しました。これは公共交通機関の利用を推進することがエコにつながる、という同運動の趣旨に賛同したものです。

車や航空機、バスなどの交通機関と比較すると、鉄道は単位輸送量当たりのCO₂の排出量が少なく、環境に優しい乗り物ということが出来ます。当社では今後も「パーク&ライドシステム」などの環境を整備して利便性の高いサービスを提供するとともに、渋滞緩和や環境問題に積極的に取り組んでまいります。

泉大津駅工事担当者の声

鉄道は、人と地球環境にやさしい乗り物として見直されています。その中でも駅が果たす役割は大きく、弊社の環境理念である「地球環境保全」の一端を担うものです。新しい泉大津駅は、その方向性を示したものであると考えています。

工務部 工務課長 中尾 人一



当社は、監査役会設置会社であり、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。

コーポレート・ガバナンス

■ 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、現在6名を執行役員に選任しております。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化を図り、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。

■ 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P66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図り、被害を最小限に抑えることにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として、「災害対策規程」を定めています。

なお、鉄道事業における安全の確保につきましては、P26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P20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きを設けています。

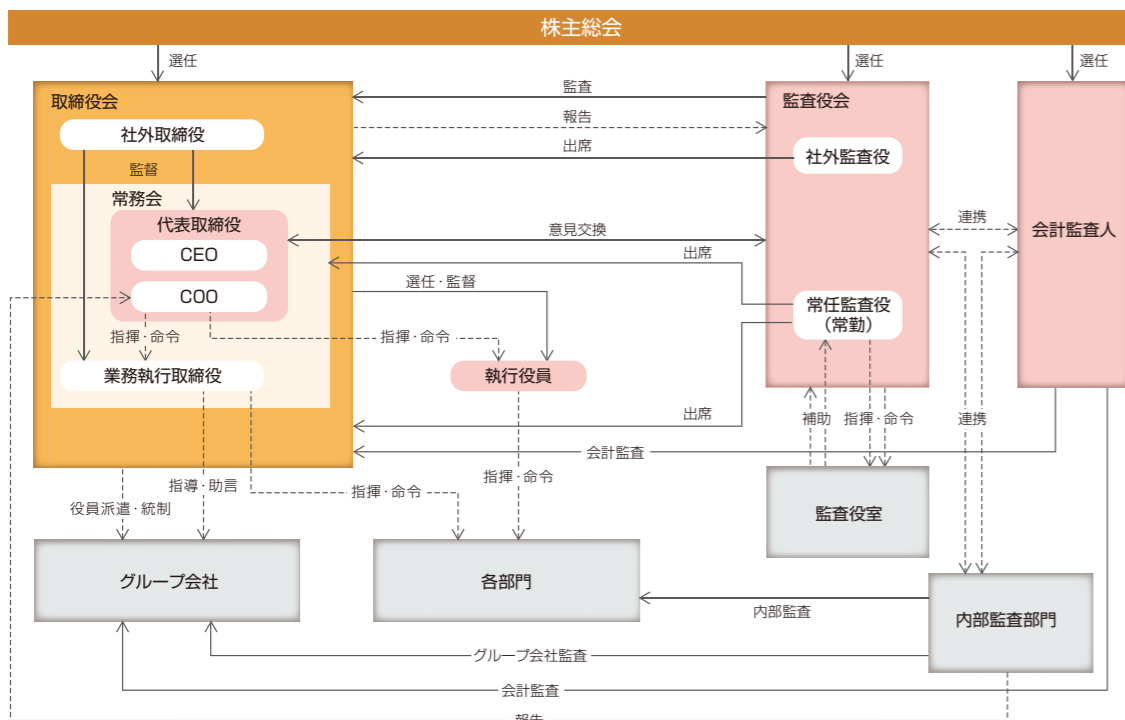
また、各グループ会社の事業規模・特性等を勘案したうえで組織形態・機関設計の基本方針を定めるとともに、役員の派遣、グループ会社経営会議等を通じて、グループ会社の適正な統治に努めています。さらに、グループ会社監査役連絡会を通じ、グループ各社の監査役の機能強化と情報の共有化を図り、グループ全体の監査体制の整備強化に努めていきます。

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) 監査役の監査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P20をご参照ください。

コーポレート・ガバナンス体系図(2012年6月24日現在)



リスクマネジメント

■ 事業などのリスク

南海電鉄グループは、以下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おりますが、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。

なお、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は2012年3月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気料金の値上げにより、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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

鉄道事業においては、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。

バス事業においては、2002年2月から乗合バス事業に係る需給調整規制が完全に撤廃され、新規路線参入については自由競争下にあります。このような自由競争下において競争力を維持するため、2001年10月に当社バス事業を分社するなど、経営の効率化を進めています。

海運業においては、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難波地区において経営するショッピングセンター「なんばCITY」や「なんばパークスShops&Diners」については、大阪市内における他の商業地域(梅田、天王寺、心斎橋等)の大型ショッピングセンターと競合関係にあります。

(3) 法的規制

鉄道事業においては、鉄道事業法(1986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類ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない(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。

当社においては、1997年2月14日に旅客運賃変更認可申請を行い、同年3月10日に認可を受け、同年4月1日に実施しています。今後も、コストの増大等により、鉄道事業の利益確保が困難となり赤字が見込まれる場合には、適正利潤を確保するために運賃改定を行うことがあります。

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。

現時点におい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など、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産については、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、資金回収を図っていますが、主に郊外地域における土地価格の下落や住宅需要の都心回帰の傾向がさらに進んだこと等により、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などの影響が出る可能性があります。

(5) グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供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いては、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、人材育成や従業員の高齢化、若年者層への置換えと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いては、連続立体交差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りかつ多額となるため、その資金調達や金利負担が当社グループの業績および財務状況に影響を与えています。

(8) 退職給付会計

退職給付引当金については、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退職給付債務および年金資産の見込額に基づき計上しています。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、運用利回りの悪化が進む場合には、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。

(9) 有利子負債

事業の特性上、借入金依存割合の高い当社においては、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。

(10) 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いても、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。

(11) 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、人為的なミスや機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障を来すとともに、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まいります。

(12) 第三者行為やテロ活動

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についても、不審物への警戒や施設内巡回を強化するなどの対策を行っていますが、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。

(13) 自然災害等

今後、数十年の間に起こりうる可能性が取りざたされている東南海地震、南海地震の発生により、当社鉄道事業を中心とする設備、インフラが多大な影響を受ける可能性があります。阪神・淡路大震災後の緊急耐震補強として、鉄道高架橋柱の巻き立て補強や橋梁の落橋防止工を実施し、その後、高架橋柱補強を行ってきました。

今後も、高架下の利用状況を勘案のうえ、店舗のリニューアルや高架橋の補強・改築工事にあわせて実施する予定であります。

なお、(11)、(12)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など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。

(14) 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、外部コンサルタントの協力を得ながら、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。

(15) 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。

株主・投資家への取り組み

■ 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、経営実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）」を送付しているほか、機関投資家には決算説明会を年2回開催し、2008年には海外でも投資家などに必要な情報を開示するIR活動を行いました。

ホームページにも「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、2008年から会場を本社近くの大阪府立体育会館に変更しました。



株主総会

大株主の状況

(2012年3月31日現在)

株主名	株式数(千株)	割合(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	28,119	5.34
日本生命保険相互会社	17,253	3.27
株式会社池田泉州銀行	7,945	1.5
株式会社三菱東京UFJ銀行	7,368	1.39
住友信託銀行株式会社	7,297	1.38
株式会社三井住友銀行	7,147	1.35
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	5,072	0.96
株式会社高島屋	5,035	0.95
株式会社紀陽銀行	5,005	0.95
株式会社大林組	4,541	0.86

■ 株主優待を通じて大阪府みどりの基金、東日本大震災義援金へ寄付する制度

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回未使用分に限る)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、2011年度は382枚の6回乗車カードをご返送いただき、苗木1,146本分相当額を大阪府みどりの基金に寄付しました。

また、2011年3月31日資格確定分から東日本大震災の被災者への義援金を選択できる取り扱いを実施しました。2011年度は564枚の6回乗車カードをご返送いただき、苗木1,692本分相当額を当社から日本赤十字社へ寄付しました。(2011年9月30日資格確定分で終了)

TOPICS

CDPの情報公開度スコアで高得点を獲得

当社は、カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト(以下、CDP)主催の時価総額上位500社の国内企業を対象とした調査で、情報公開度の国内企業上位評価を獲得いたしました。CDPとは世界の金融機関が連名(署名する金融機関は534社、総資産額64兆米ドル)で世界の主要企業に対し気候変動に係る企業の取り組みに関する質問状を送り、その回答を分析・評価(100点満点評価)して投資家へ開示している非営利的活動で、2003年から毎年調査を行っています。当社は2009年から回答を開始し、2010年は83点、2011年は86点を獲得しました。

気候変動問題がクローズアップされ、温室効果ガス排出規制が強化されるなか、世界の投資家は企業経営者がこの問題をどのように捉え、そして具体的なリスクマネジメントやビジネス創出にいかに取り組んでいるのか、という情報を重要な投資判断の指標としており、国内でも注目されています。CDPの評価はこうした投資家により最も権威あるものとして活用されています。

ここでは鉄道事業法第十九条の四の規定に基づいて、前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いたします。

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、車両や保安設備を十分に整備していても、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。

一方、自然現象による災害については、耐震化など自然災害への備えを進めるとも

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、社員の安全意識を高く保つための教育や事故災害発生時の対応能力を高めるための訓練を充実させるとともに、安全内部監査を定期的を実施することにより、安全管理体制の充実に努めております。

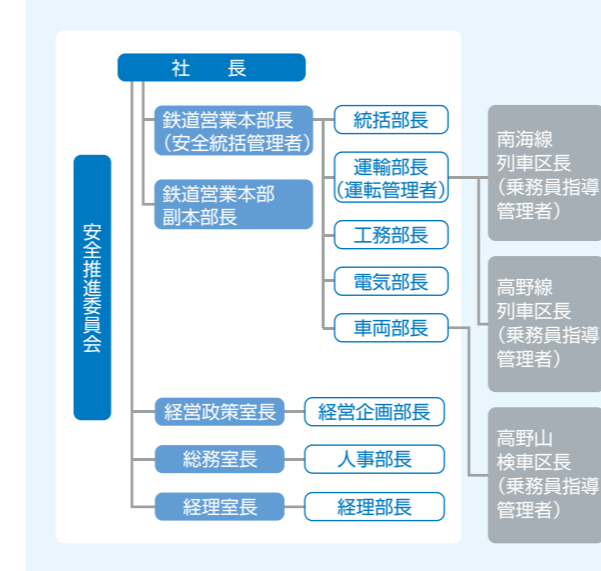
これからも鉄道事故ゼロ件を目標とした取り組みを継続することにより、恒久的な安全風土を形成し、お客さまに信頼される鉄道を目指します。



安全統括管理者
常務取締役鉄道営業本部長
口野 繁

組織体制

2012年9月現在



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。

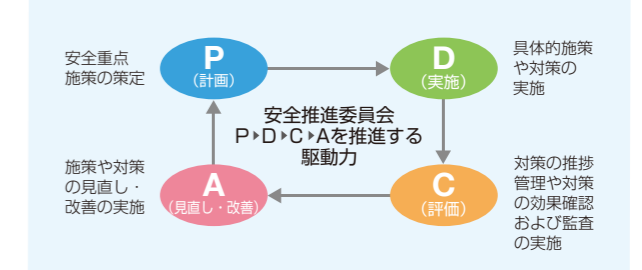
ここでは安全重点施策を策定、具体的施策の実施、進捗の管理、安全内部監査、取り組み状況の見直しを実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しています。



安全内部監査

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。
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。



安全方針と管理体制

安全方針

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日に安全方針を以下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

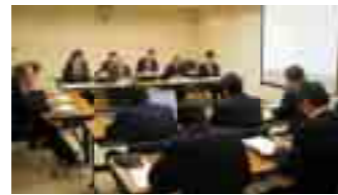
1. 安全最優先を原則とし、協力一致して事故の防止に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令、規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 作業にあたり、必要な確認を励行し、最も安全と思われる取扱いを実行します。
4. 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に考え行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
5. 安全管理体制を適正に運用し、不断の改善に努めます。

2009年6月26日改正

安全管理体制

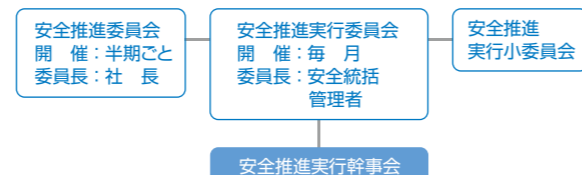
2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えています。

組織体制については、社長を最高責任者、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ております。



安全推進委員会

委員会組織



運輸安全マネジメント評価

2010年9月、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ヒアリングし、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・助言が行われます。

なお2011年度については「評価実施間隔延長措置」により、書面による「安全管理の取組状況」を国土交通省に中間報告しました。



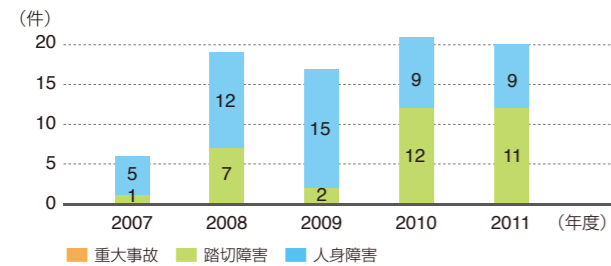
運輸安全マネジメント評価(2010年9月)

事故等の状況

■ 鉄道運転事故の発生状況

2011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9件で、合計20件です。下の表は最近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。

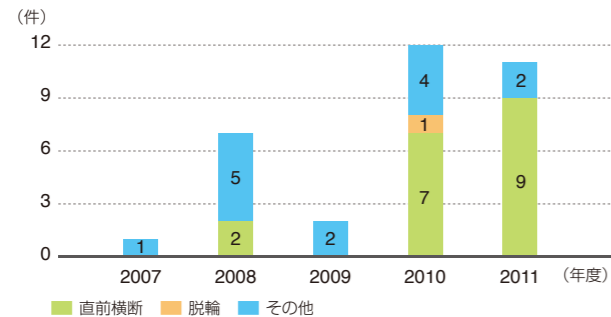
● 重大事故

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33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18件となっています。

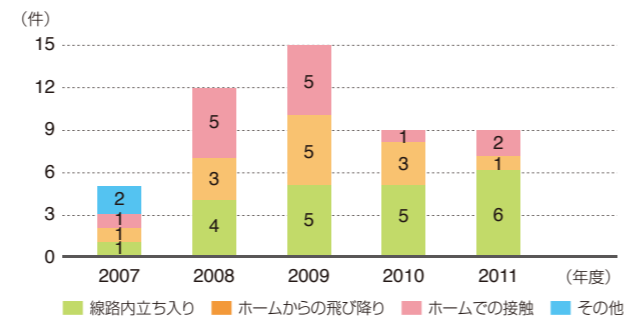
踏切障害事故



● 人身障害事故

最近5年間で50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

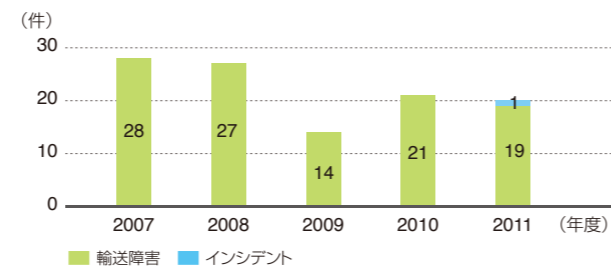


■ 輸送障害・インシデント

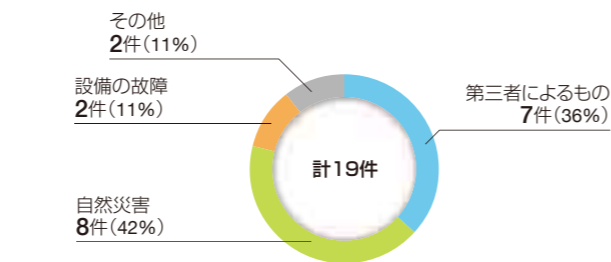
2011年度は輸送障害が19件発生しました。年間の発生件数の推移および輸送障害の原因別発生件数は下記のとおりです。インシデントについては2011年度は1件発生しました。

※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



2011年度輸送障害の内訳



高野線6300系車両の台車におけるインシデント

本インシデントに対して2012年4月19日付で近畿運輸局へ原因究明と再発防止策の報告をいたしました。

C#6363 FS-379型台車亀裂について

- 概要
 - (1)発生日時 2011年8月30日(火)10時頃(台車の検査中に発見)
 - (2)発生場所 千代田工場
 - (3)発生車両 6313(Mc1)-6413(T1)-6353(M)-6453(T1)-6463(T2)-6363(Mc2)
 - (4)状況 C#6363, No1台車, #1主電動機受座と心皿間の横ばりで長さ260mmの亀裂発生
 - (5)台車製造年 1974年11月
 - (6)検査履歴 2007年10月31日 重要部検査出場、走行距離 56万6264.5km

- 亀裂発生原因

過去の同様の亀裂発生事例および台車製造メーカーの解析結果から、台車枠製造時に溶接不良による未溶着部があり、走行時に発生する振動により未溶着部に応力が集中し亀裂が発生したと推定(台車製造メーカーの見解)。

- 対策
 - 緊急対策

同形式の台車枠について、当該部分に亀裂がないか目視による一斉調査を実施した。亀裂の発生している台車は発見されなかった。
 - 恒久対策

同様の構造の台車について、定期検査で台車分解時に当該部位の超音波探傷を実施する。亀裂、溶接不良が見つかった場合は補修する。

■ 強風による運転抑止

空港線にある関西空港連絡橋(りんくうタウン~関西空港間)では、強風により運転抑止が発生する場合があります。なお、列車の運転抑止中はバス代行を実施して対応しています。2007年度末には関西国際空港株式会社によって、連絡橋の防風柵が増設され、以後は運転抑止の件数は減少しました。



空港連絡橋防風柵 関西国際空港(株)提供

関西空港連絡橋における運転抑止の件数 (単位: 件)

2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	合計
2 (0)	1 (0)	1 (1)	2 (1)	1 (0)	7 (2)

() 内は、3時間を超える運転抑止の件数

■ 行政指導等

2011年度は、当社に対する行政指導はありませんでした。

安全重点施策と安全対策

■ 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および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きます。

- 新型ATSの導入*
- 運転状況記録装置の新設
- デッドマン装置の整備
- 駅ホームのかさ上げ
- 南海線列車運行管理システムの更新
- 内方線付き点状ブロックの設置

*ATSの新旧比較についてはHighlight 1(P14-15)をご参照ください。

■ 安全に対する投資額

安全に対する投資額についてはHighlight 1(P14-15)をご参照ください。

■ 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、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およびお客さまに扱ってもらうもので現在43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

● 転落防止放送装置

先頭車両同士の連結部での転落防止措置として、2011年度新造の8000系車両に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放送します。



転落防止放送装置

● 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、204か所の踏切道に設置しています。



● 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、58か所の踏切道に設置しています。



踏切支障報知装置

現場の声

協力一致して安全に工事を

工務部では、連続立体交差事業を推進し、踏切道の除去による安全性向上を図っています。高架化工事においては、重機を使用する際の日常点検や支持地盤の確認はもちろんのこと、協力業者も含めた事故防止研修会や「ヒヤリ・ハット」事例の活用等、工事従事者が協力一致して安全に対する取り組みを実施しています。



工務部 泉大津工事事務所 西谷 興季

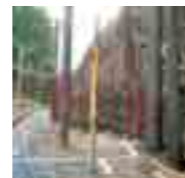
● 自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部等に検知線を敷設し、自動車が道路から線路に侵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。

● 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敷設し、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14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。

現場の声

「より安全・より快適な車両」を提供します。

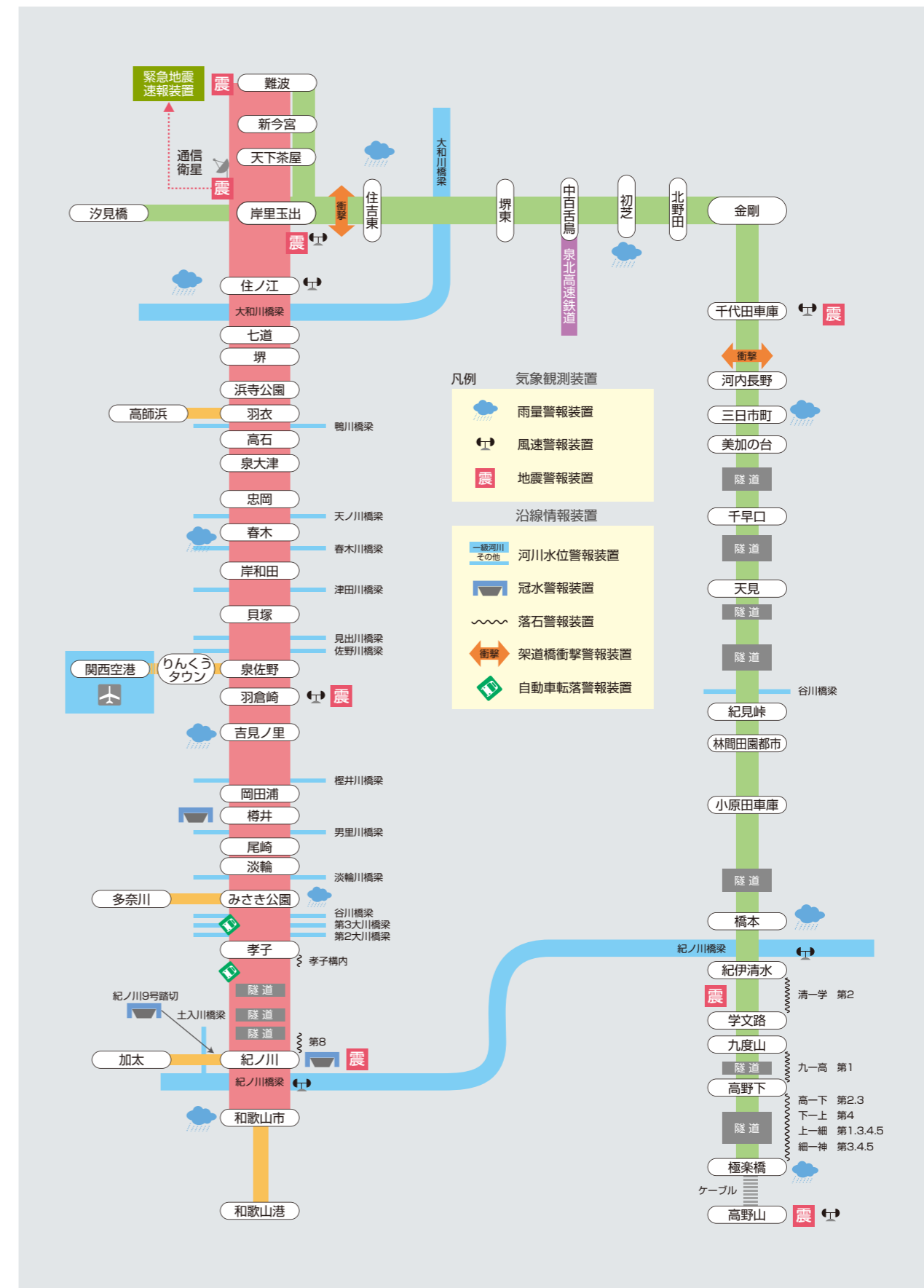
列車の運行に事故・故障は許されたい！
このことを肝に銘じ「車両整備の大切さ」「やりがい」を強く感じ業務を行っています。
試運転業務では、検査車両の「安全性」「快適性」に優れた車両を提供できるよう管理区員の力を結集し一丸となって作業を行っています。



車両部 管理区 主任 久保 直樹

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図

(2012年3月31日現在)



■ 安全に配慮した車両の導入

南海線特急サザン12000系を新造し、2011年度より運用を開始しました。省電力に有効なVVVF制御を導入するとともに「座席肩口に取っ手の設置」「扉開閉予告ランプ・ドアチャイムの新設」「扉部床面視認性向上のための黄色表示」など安全性にも配慮した設備を導入しています。



特急サザン12000系車両

■ 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。

2012年8月に泉大津市内連続立体交差事業(南海本線北助松駅～忠岡駅間)で仮下り線から高架への線路切替の実施に伴い、事業区間内の8か所の踏切を廃止しました。

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、今回の廃止踏切を含め、65か所の踏切を解消しています。



南海本線 泉佐野～羽倉崎

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

*2012年8月の線路切り替えの実施に伴い、廃止となった踏切

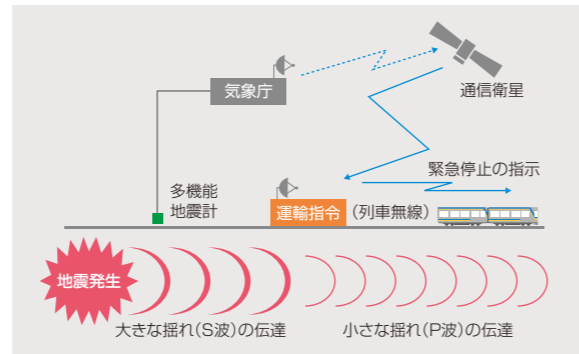
完成済み連続立体交差事業(1987年度～2011年度)

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

■ 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。



● 高架橋および駅の耐震補強

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梁の落橋防止対策を計画的に実施しています。

2011年度は高架橋柱の耐震補強を87本施工しました。2012年度は150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、2011年度は難波駅の一部を施工しました。2012年度も引き続き難波駅の一部および新たに新今宮・和歌山市駅の補強工事に着手する予定で、今後も関係部門と連携しながら計画的な進捗を図っていきます。

<参考>

難波～今宮間	15本
住ノ江構内	14本
湊～石津川間	28本
泉佐野～羽倉崎間	30本
計	87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・新設

● 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
- 駅の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
- 駅の非常通報装置の新設
- 変電所機器の更新

■ 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。

● 睡眠時無呼吸症候群

(Sleep Apnea Syndrome:SAS)に係る取り扱い

睡眠時無呼吸症候群は、睡眠中に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態が断続的に繰り返される病気であり、睡眠が浅くなると同時に、脳への酸素の供給も悪くなるため質の良い睡眠がとれず、日中強い眠気を感じ居眠り運転が発生しやすくなります。

このため、運転士、運転士見習および運転資格者証を所持する列車区助役を対象にして、スクリーニング検査による簡易検査と終夜睡眠ポリグラフ検査による精密検査を実施しました。精密検査でSASと診断された場合には、専門医による治療を行っています。

● 鉄道構造物の災害に備えて

2011年9月に近畿地方を襲った台風12号の大雨の影響で、高野線紀ノ川橋梁の橋脚が洗掘され、線路に異常を来したため列車運行が停止されました。その後対策工事を実施し、橋脚の健全度調査で安全を確認したうえで、1か月後に運転を再開いたしました。また、残りの橋脚についても洗掘防止の根固め補強工事を実施し、災害防止に努めています。



高野線 紀ノ川橋梁

● 事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

鉄道営業本部(運輸部)では、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。



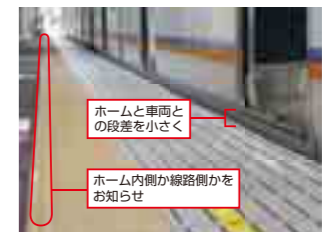
事故パネルの掲示

TOPICS

ホームのかさ上げ工事および内方線付点状ブロックの設置

お客さまに安全で快適に電車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。2011年度は初芝駅・千代田駅・美加の台駅・橋本駅でホームのかさ上げ工事を実施。今年度は和歌山市駅と百舌鳥八幡駅を予定しています。

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の内側か線路側かをお知らせする点状ブロックの整備を順次進めています。2011年度は、羽衣駅・高石駅・住吉東駅・千代田駅・美加の台駅・橋本駅に設置。2012年度は松ノ浜駅・泉大津駅・和歌山市駅・百舌鳥八幡駅・新今宮駅・天下茶屋駅・住吉大社駅・帝塚山駅・岸里玉出駅で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

教育・訓練・各種運動の取り組み

■ 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生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

当社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、鉄道運転シミュレーターを活用しての教育、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、お客様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(コンピューターを利用した指導教育)



研修風景 鉄道運転シミュレーターの活用

● 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、ビデオやパソコン等を活用し、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。

● 安全・安心マイスター制度の導入

安全・安心マイスター制度についてはHighlight 1 (P14-15)をご参照ください。

現場の声

「技術・技能の伝承」

運転士になり28年、現在は職場の同僚運転士と共に小集団サークルを立ち上げ活動しています。そのサークルの名前はMT(モーターマン・テクニク)研究会。団塊世代の大量退職を迎え、経験の浅い運転士が増えるなか、ベテラン運転士が培った技術・技能を伝承していくことがサークルの主な目的です。列車の運転方や独自の事故防止策等を話し合い、お客さまに「安全・安心」を感じて頂くため、運転士としてのレベルアップを目指しています。



堺支区 運転士 落合 寛之

現場の声

魅せる動作で安心を創ります

高野線の車掌として乗務を始めてから4年が経過しました。

乗務中は一つひとつの動作をしっかりと声に出し、意識を含めた指差確認喚呼を実践するとともに、お客さまの立場に立ったサービスを提供できるように聞き取りやすくハッキリとした案内放送に心がけています。

今後も安全・安心を感じていただけるように教育や研修を通じて知識・技能を向上させ、仲間と共に力を合わせて頑張ろうと思えます。



中百舌鳥支区 車掌 芦原 慶子

● 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。



軌道モーターカーの講習

■ 事故復旧総合訓練

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、街ぐるみ、沿線ぐるみでの対応が不可欠となります。当社ではそのような災害を想定し、機会を捉えて外部機関と連携した訓練を実施しています。

防災に関する知識・技能の向上を図るため、2011年9月27日、震度7の大規模地震を想定した「全社一斉災害復旧訓練」を実施。本社や南海日本橋ビル、沿線各施設で、初期消火・通報連絡・避難誘導などの訓練を行いました。

また鉄道営業本部では、「地震発生によって、泉佐野8号踏切で列車が軽トラックと衝突して脱線。さらに大阪府・和歌山県に大津波警報が発令された」という想定に基づき、「事故復旧総合訓練」を羽倉崎車庫で実施。今回は水消火器を使った消火訓練や大津波警報発令時の放送訓練を新たに行うなど、本番を見据えた訓練が展開されました。



電車脱線復旧訓練

救護活動訓練

● 津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱の制定

2011年10月24日鉄道営業本部では、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)発表時の取扱要綱を制定しました。

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。



駅の避難経路図

■ 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

輸送の安全確保について必要な情報を共有するため、安全ミーティングを開催しています。これは、安全統括管理者および運転管理者と現場部門との双方向のコミュニケーションを図り、安全最優先の重要性を相互に自覚する目的で行うもので、2011年度は9回開催しました。



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。

2011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19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

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し、その声を事業活動に生かしています。

「お客さまの声データベース」

「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。2011年では1,648件と非常に多くのご意見が寄せられました(2010年は1,386件)。件数の内訳は右表のとおりです。

ご意見は電話や接客の際などにいただくこともありますが、ほとんどはメールで寄せられます。内容のほとんどは鉄道に関するもので、中には匿名でのご意見もありますが、大部分は氏名や電話番号、メールアドレスを明記されています。

回答については担当部署で回答内容を作成し、総務部からお客さまにメール送信しています。また、ご意見の内容によっては担当部署から電話や書面などで回答しています。お客さまからのご意見はどんな些細な内容であっても会社経営への大きなヒントになります。当社でもいただいたご要望を実現した例や、お叱りの声をもとに問題点を改善して評価をいただいた事例も少なくありません。

対象部門別	ご意見の種類別	
	2010年度	2011年度
鉄道	1,166	1,423
みさき公園	68	103
グループ会社	36	36
その他	116	86
合計	1,386	1,648

経路別	ご意見の種類別	
	2010年度	2011年度
メール	1,291	1,482
その他	95	166
合計	1,386	1,648

2011年ご意見の内訳ランキング ()は前年のご意見数			
	ご意見数		ご意見数
1 接客・接遇	420 (334)	6 車内空調	105 (66)
2 ダイヤ	189 (120)	7 乗車マナー	84 (69)
3 乗車券	169 (133)	8 IC:コンパスカード	78 (63)
4 駅施設	154 (113)	9 線路・電路	43 (43)
5 鉄道車両	112 (70)	10 女性専用車両	30 (83)

サービス介助士2級資格取得を推進

当社では2005年から駅、列車区の助役を対象に、高齢者や障がいをお持ちのお客さまが安全に安心して当社をご利用いただけるように、ハード面だけでなくソフト面(おもてなしの心・介助技術)の向上策としてサービス介助士2級資格取得の推進を図っています。

この資格を取得するには事前に通信教育(2か月)で介助知識を学習しなければなりません。そのうち実技教習で白内障体験アイマスク、耳栓などを装着して実際に駅や列車を利用し、高齢者や視覚・聴覚に障がいのあるお客さまと同じような体験をします。また、専門講師の指導を受

け、ロールプレイング(役割演技)を通じて介助技術を習得します。

現在では、駅・列車区において約160名が有資格者として勤務し、お客さま対応はもちろんのこと、各職場で介助知識、技能の教育に取り組んでいます。新任助役にはこの資格を取得させており、お客さまへ安全と安心を提供するための環境の維持と向上に努めています。



サービス介助士の実地訓練

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・保護することが重要な責務と考え「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。

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。当社では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環境づくりに取り組んでいます。

人材育成

■ 社員の成長を促す人事制度

企業理念の実現に向けて人材の育成と意識改革を推進する取り組みの一環として、目標管理制度とそれに連動した評価制度などで構成された人事制度を導入しています。

この制度はマネジメントサイクルによって計画的に業務を遂行するもので、一人ひとりの社員が自発的に改革・改善(高い目標)にチャレンジし、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が構築できるよう企業として最大限のサポートをする仕組みになっています。これらを通じて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

2011年度を初年度とする新中期経営計画「凜進130計画」ではさまざまな研修プログラムを実施します。

現在の経営環境・課題と真摯に対峙し、内包する危機の打開に向けて積極的に業務の改善・改革にチャレンジする人材を育成するため、2011年度はこれまでに引き続いて「クオリティの高い人材の育成」を教育重点目標に掲げました。また、サブテーマには「成長戦略の実現に貢献できる人材の創出」を設定し、具体的な施策として「拡大と成長に資する人材の育成および意識改革」「マネジメント能力向上のための取り組み(グループ会社含む)」「CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取り組み」などの各種研修を実施しました。

2012年度についてもこれらを教育重点目標として計画を進めていくとともに、「お客さま第一」の意識を全社的に浸透させるため、研修テーマのひとつに「CS(お客さま満足)の推進」を取り入れています。

2011年度の主な研修(施策)

- (1) 拡大と成長に資する人材の育成および意識改革
 - 現状事業のブラッシュアップ・新規事業創出のための取り組み
 - インバウンドビジネス推進のための取り組み
 - 異業種交流への取り組み
- (2) マネジメント能力向上のための取り組み(グループ会社含む)
 - 階層別教育の充実
 - グループ会社教育の充実
- (3) 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

2011年度受講実績

	対象者	内容	受講人員
必修研修	新任部長	部門戦略の策定等	5
	新任課長	マネジメント等	12
	昇進者	キャリア開発等	65
	新入社員	会社適応、会社概要の把握	78
目的別研修	本社員、出向社員、グループ会社社員等	労務管理、財務、CS向上、問題発見力強化等	300
合計			460

ダイバーシティ・マネジメント

■ 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3名、課長補佐に2名が登用されています(2012年7月現在)。

また、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ることから、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。今後さらに職場環境の整備に努め、女性社員の活躍の場を拡げていきたいと考えています。

女性従業員の推移



■ 障がい者雇用

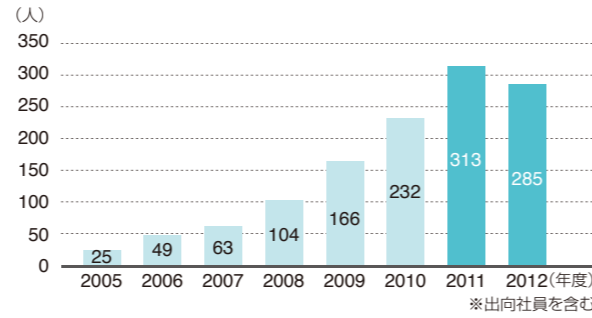
当社では、障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識しており、雇用促進のため2005年2月に特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」を設立し、現在30名の障がい者が当社施設をはじめとする各種施設の清掃業務や郵便物仕分け業務などに従事しています。南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は1.97%です(2012年6月現在)。

雇用を促進する一方、毎朝のミーティングや日誌による情報交換、レクリエーションイベントの実施などにより、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。

■ 高齢者雇用

2004年度からの老齢厚生年金の支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、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。現在は出向社員を含めた285名がさまざまな分野で活躍しています(2012年6月現在)。

60歳以降の再雇用者数の推移



■ 仕事と家庭の両立支援

当社では、従業員の仕事と家庭生活の両立支援を目的に「育児休職規程」や「介護休職規程」などを制定しています。

2011年度は3名の女性社員が「育児休職」制度を利用したほか、男性社員からも制度利用者が出ています。

また、次世代支援対策推進法の趣旨に則^{のつ}って2010年4月に行動目標を掲げ、子どもを養育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。

働きやすい環境づくり

■ 休暇取得の促進

当社では、従業員の健康保持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っています。

2011年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は94%となっており、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による平均取得率(48.1%)と比較し高い水準にあります。

また、業務の効率化や平準化、業務内容に応じた変形労働時間制の導入などにより、従業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。

■ 人権教育

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

1985年4月から社内に人権問題推進委員会を発足し、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。

■ ハラスメント防止・啓発研修

当社では、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、パワーハラスメント(以下、「パワハラ」)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る重大な問題であると考えられるため、各種ハラスメント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2009年度より実施しています。

■ 労働安全衛生の整備

全事業のベースである「安全・安心」を確保してお客さまに商品・サービスを提供するためには、そこで働く従業員に対する安全衛生の環境整備が欠かせません。労働基準法および労働安全衛生法ならびにその他関係法令に基づき、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。

● 労働災害防止対策

厚生労働省によって示された「労働安全衛生マネジメントシステムに関する指針」に基づき、リスクアセスメント[※]を中核に危険予知、ヒヤリハットなどのあらゆる安全活動を通じて労働災害防止対策に取り組み、事業場における「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。

[※]リスクアセスメントとは、普段は見落としがちな職場に潜むさまざまな危険の芽(リスク)を見つけ出し、数値化することでリスクの大きさを評価し、災害に至る前に対策(リスクの除去・低減)を実施するもので、労働災害の防止に直結する具体的で有効な手法です。

● 健康保持増進対策

近年、高齢化社会の進展や生活様式や食生活の変化などによって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り、それ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います。

当社では厚生労働省による、「事業場における労働者の健康保持増進のための指針」に基づいて心身両面にわたる健康保持増進対策を実施しています。とくに従業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、健康相談の実施により、疾病の早期発見と予防に努めています。

特にメンタルヘルス対策としては、予防・治療という観点でセルフケア(ストレスチェック)、ラインケア(管理監督者の研修会)、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(試し出社制度)」を導入し、計画的かつ継続的な推進に努めています。

現場の声

産業医が着目する社員の健康管理 ～ガンの予防と生活習慣～

かつてわが国における死亡原因の上位を占めていたのは脳血管疾患や心疾患などの生活習慣病に由来するものですが、近年はガン(悪性新生物)による死亡率が年々増加傾向にあります。死亡者は毎年30万人を超え、日本人の3人に1人がガンで亡くなる時代になっています。

このようにガンが増加してきた原因のひとつとして高齢化社会すなわち平均寿命の延長が挙げられます。

最近の研究では長い年月の間に食べ物、喫煙、飲酒、身体活動などの生活習慣因子、ウイルスや細菌などの感染因子、紫外線、放射線、大気汚染などの環境因子などによって傷つけられた遺伝子に突然変異が起こり、それがガンの発生につながる事が明らかになってきました。

人は25歳頃をピークとして老化が始まり、遺伝子変異を修復する機能が低下していきます。従って高齢者になるほどガンが発生しやすくなることはどうしても避けられません。疫学研究や実験においても喫煙・多量飲酒・塩分の多量摂取・運動不足・肥満などは確実にガン発症に関係のある因子を生むとの結果が出ています。

しかし一方でガンの予防に効果的な取り組みがあるのも事実です。

たとえば、食生活の改善や運動不足の解消によってガンの発症を35%予防できるという米国のデータがあるほか、果物・緑黄色野菜を多く摂取することはガンの予防因子として有効に働くとされています。

日本ではガンの原因のうち喫煙由来が25%、生活習慣由来が35%を占めるとされていますが、視点を変えれば禁煙や食生活の改善を行うことによってガンを予防することが可能であるということにもなります。

もちろん、禁煙を含む生活習慣を改善することが容易でないことは多くの人が認識し、経験されていることでしょう。しかし少しでも予防効果が期待できるのであれば、いままで以上にガン予防を意識した社員の健康管理に取り組むことが産業医として果たすべき役割であると思っています。



健康管理センター 所長 大見 甫

南海電鉄グループでは、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。

統括責任者メッセージ

地球環境保全に関する取り組みは企業の果たすべき社会的責任として欠かさない事柄であり、当社も事業活動の中でさまざまな取り組みを行ってきました。

当社における最大の環境負荷は鉄道事業における使用電力であり、昨年度は特急サザン(サザンプレミアム)をはじめ省エネルギー車両20両の導入、LED照明をはじめとする省エネルギー機器の採用などにより使用電力の削減を図りま

した。その結果、鉄道電力使用量は対前年度比で2.0%削減することができました。

本年3月には環境マネジメントの強化を目的として、当社でISO14001(環境マネジメントシステム)の認証を取得いたしました。今後はその運用を強化し、当社の事業活動から生じる環境への影響のさらなる低減を図ってまいります。

常務取締役 CSR推進室長 関西 節美

環境方針と推進体制

環境理念・方針

南海電鉄グループは、「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きました。また

南海電鉄として環境方針を制定しましたが、このたび本社ISO14001取得に向けて、さらにわかりやすく実用的な方針にすべきという趣旨から下記のように環境方針を改正しました。

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。

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。

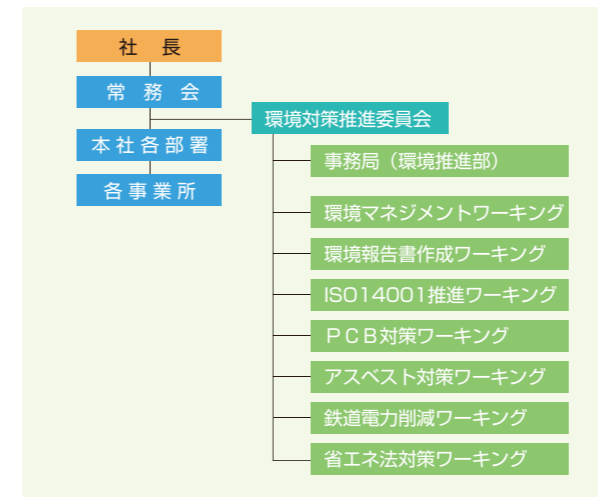
1. 私たちは、環境にやさしい鉄道、バスの利用促進を目指すとともに、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 私たちは、環境意識の向上に努めるとともに、情報発信手段等を通じてお客さまとのコミュニケーションを大切に、地域社会との融合に努めます。
3. 私たちは、環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを順守し、汚染の予防に努めます。
4. 私たちは、環境にやさしい事業運営につなげるため、環境マネジメントシステムの継続的な改善に取り組めます。
5. 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性に鑑み、次の項目を重点課題として掲げ、目的・目標を設定してさまざまな施策に取り組むとともに、定期的に見直しを行ってまいります。
 - (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本社及び千代田工場にも適用します。

平成23年9月1日
南海電気鉄道株式会社
取締役社長 亘 信 二

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、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

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

ISO14001認証取得

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月にISO14001を認証取得しました。続いて本社への認証拡大を図るために2010年11月に亘社長によるキックオフ宣言があり、2012年3月にISO14001を認証取得しました。

法令の遵守

改正省エネ法

2010年に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を選任し、2011年には新たに指定工場となった2工場のエネルギー管理員を選任しました。これは本社および不動産部門においてもエネルギー使用量を把握し、定期報告書と中長期計画書の提出が義務づけられた

2008年度の法改正に対応したものです。

さらにエネルギーを消費する設備の運転や保守等に関する管理標準を設定するなどの社内体制を整えました。

2011年度は旧南海都市創造株式会社(2010年10月、当社と合併)のエネルギー使用量がフルに加算されるようになったため、電気・ガスとも大幅に使用量が増加しました。ただし原単位(当社は床面積を効率指標に選択)は前年度とほぼ変わりませんでした。

容器包装リサイクル法

物品の販売などに伴う容器包装の使用量に応じたリサイクル義務については、法令の趣旨に基づいて国の指定機関にリサイクルを委託しています。

建設リサイクル法

当社は各事業において発生する廃棄物をできるだけ少なくするとともに、鉄道工事や不動産事業での建設工事によって生じる建設廃棄物についても分別を徹底し、リサイクルを推進することが義務づけられています。当社では工事施工会社と協力して、すべての建設工事で分別解体および再資源化に取り組んでいます。

PCB(ポリ塩化ビフェニル)の保管について

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」および「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」の定める基準に従い、PCBを含む使用済み電気機器は適正に保管しています。

現行の法律ではPCB廃棄物を保管する事業者は2016年7月14日までに処分することが義務付けられており、2012年4月からPCB対策ワーキングを再度立ち上げ、社内存在するすべてのPCBについての処分方法の検討作業をリスタートしました。

PCB保管状況		2012年3月末現在	
コンデンサ	11個	安定器	3,597個
トランス	40個	その他機器(バッテリー等)	5個
リアクトール	6台	PCB含有油	3缶

● **アスベストの取り扱い**

南海電鉄グループでは、人体に健康被害をもたらす吹き付けアスベストの使用が確認された施設、鉄道車両については、「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」に基づいて飛散を防止する工事等を実施しているほか、その進捗状況を毎月管理しています。

● **代替フロンへの変更**

駅構内用、車両用などの冷房装置で使用されている冷媒については、オゾン層を破壊する指定フロン(R-22)から地球環境に配慮した代替フロン(R-407C)への変更を進めています。

● **環境に関する訴訟**

2011年度において環境に関連する訴訟はありません。

■ **環境教育の推進**

● **環境研修の実施**

2011年度は課長や課長補佐級(環境リーダー)、主任クラスなどを対象に節電対策、環境リスク・機会の拾い上げを含んだ環境経営研修、廃棄物処理法や容器包装リサイクル法を中心とした環境法令研修を、それぞれ外部から講師を招いて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、2012年は16人を対象に5月にテキストを利用した机上教育および「なんかいの森」での間伐実習を実施しました。

● **環境社会(eco)検定試験の奨励**

社内の環境活動や環境負荷低減への意識を高める目的で「環境社会(eco)検定試験」(東京商工会議所主催)の受験を推奨しており、これまでに52人(2012年3月現在)が合格しました。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。

中期環境目標

凜進130計画での活動計画(2011年度~2014年度)

前3か年経営計画「堅進126計画」の結果をもとに、2011年度から「凜進130計画」を開始し、新たな中期環境目標を制定しました。以下、初年度の主な達成状況をご報告いたします。

1.環境保全に配慮した事業活動の推進

① **CO₂排出量削減目標達成へ向けた管理体制の確立【4か年目標】**

- 省エネ法対象会社
3社(南海電鉄、南海バス、住之江興業)で4%削減
2010年度CO₂排出量
3社合計145,000t-CO₂
⇒ 2014年度までの削減目標 5,800t-CO₂

- 2014年度までに主要排出グループ会社35社で4%削減
2010年度CO₂排出量
約225,000t-CO₂
⇒ 2014年度までの削減目標 約9,000t-CO₂
※主要排出会社:当社および、連結子会社のうち年間排出量100t未満の会社を除くグループ会社34社を対象
※全グループ会社の総排出量の99%以上

- <主な取り組み実績>
新型サザン12000系の導入、全社的な節電対策、CO₂削減・節電ポテンシャル診断の受診、おおさか交通エコチャレンジの登録
⇒ 3社で4,494t-CO₂の削減
35社で7,832t-CO₂の削減

② **J-VER(オフセット・プロジェクト)取り組み推進**

- なんかいの森におけるCO₂吸収量のクレジット化を目的としたJ-VER(オフセット・クレジット)の認証を2011年度に取得する。
<実績>
台風12号の被災により2012年度の取得を目指す。

③ **環境対策推進委員会の開催**

- 毎年度の実績報告と次年度の年間計画を決定するため、環境経営の推進母体である、環境対策推進委員会を年1回開催した。

④ **環境関連ワーキングの深化・充実**

- ISO14001をはじめとした各種ワーキングの実施
- PCB対策ワーキングの開始

⑤ **省エネ法への対応**

- 特定輸送事業者および特定事業者として、使用エネルギーについて毎年、原油換算で原単位1%以上の削減義務があるため、法に対応した削減計画をたてるとともに、定期報告書と中長期計画書を期限内に提出した。

⑥ **廃棄物処理法への対応**

- 全社における廃棄物の削減、分別収集の徹底、PCB特別措置法への対策を進めた。

⑦ **グリーン購入の強化**

- ネット購入および非ネット購入においてグリーン購入率を毎年度上昇させ、率の低い部署には改善指導を随時行った。

2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化

① **環境関連事業への参画**

- 地域等の協働による環境保全活動を推進し、沿線地域での環境意識の啓発を図った。さらに2009年6月23日に締結した大阪府との「グリーンパートナー協定」についても深化・充実を図るため、各種イベントを拡大していく。

② **環境を基本コンセプトとしたサービスの提供**

- ミナピタエコポイントによる環境保全活動の支援
- 株主優待制度における環境保全への寄付

3.環境経営に係る情報発信機能の強化

① **CSR報告書の発刊**

- 国土交通省の要求する安全報告書を期限内(9月30日)に公開し、さらに冊子の発刊と内容を充実させたWEB版を10月中旬に公表した。(グループ会社の取り組みを充実させ、環境会計を更新した。)

② **CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)への継続的な対応**

- 3回目となる2011年度も回答し、昨年以上のスコアを獲得した。

③ **社内への情報発信、啓発活動の充実**

- 社内での電子掲示板などを利用して環境・豆知識、ピオトープ、共生の森の活動などの情報を発信し、社員の環境意識の向上を図った。

4.環境経営の推進体制の強化

① **環境マネジメントシステムの確立**

- 本社部門でのISO14001の認証取得(2012年3月)

② **各種環境教育の実施**

- エコ検定合格助成金(2009年度から継続実施)、毎年度30名以上の合格を目指す。
- 2011年度も以下の環境教育を実施する。
 - ・環境経営研修の実施 2回
 - ・環境法令研修の実施 1回
 - ・新入社員教育の実施 1回

環境目標と実績

2011年度の実績および2012年度の重点施策

評価 ○達成、○一部達成、△未達成

重要なテーマ	環境目標	具体的な取り組みと2011年度の目標	2011年度実績	評価	2012年度目標	詳細頁
環境保全に配慮した事業活動の推進	(1) CO ₂ 排出量の削減をはじめとした温暖化防止対策	省エネ型車両について8両代替新造、4両改造	省エネ車両への改造車両を4両、新造省エネ車両を16両導入	○	省エネ型車両について8両代替新造、6両改造	P50
		南海バスで安全運転、エコドライブ実施、CNG導入等により燃料費を年1%削減	エコドライブを実施したが、燃料費は0.1%増加	△	エコドライブ、適切な車両整備、CNGバス導入等の実施により、燃料使用量1%を削減	—
		駅・列車における夏季・冬季の節電対策を実施	夏季7月2.4%、8月4.8%、冬季12月2.7%、1月5.2%、2月2.9%、3月4.0%とそれぞれ電力使用量を前年より減少	○	冬季および夏季の節電対策を継続 南海なんば第1ビルにおける省エネ施設的设计、設備機器導入	—
		本社ビルにおける昼休みや使用頻度の低いエリアの消灯により電力使用量を削減	全社共通目標として実施し、本社ビルで前年比10.3%の電力使用量を削減	○	昼休みや使用頻度の低いエリアの消灯により電力使用量を削減	—
		沸騰冷却式(純水)シリコン整流器の導入等により電車運転用電力使用量を1%削減	節電効果などもあり、電車運転用電力を1.3%削減することができたが、沸騰冷却式(純水)シリコン整流器は予算の関係上導入を見送り	○	沸騰冷却式(純水)シリコン整流器の導入等により電力使用量を1%削減	—
		インバーター制御昇降機(エスカレーター、エレベーター)を和歌山大学前、三国ヶ丘、千代田、美加の台に導入	インバーター制御エレベーターを和歌山大学前、三国ヶ丘、千代田、美加の台の4駅 計9台導入	○	インバーター式エレベーターを3駅4台(泉大津、松ノ浜、和歌山市)、インバーター式エスカレーターを2駅6台(粉浜、泉大津)に導入	P17
		高効率変圧器15台導入、信号機69基、167台をLED化	高効率変圧器14台導入、信号機119基、159台をLED化	○	LED照明器具の導入(3駅)、インバーター制御昇降機の導入(10台)、高効率変圧器7台の導入、信号機表示灯73基、82台をLED化	—
		冷却水ポンプのインバーター化、ボイラーの更新、ビル空調機の更新、エレベーターの更新、通路照明のLED化	通路照明のLED化と冷却水ポンプのインバーター化のみ実施	△	冷却水ポンプのインバーター化、ボイラーの更新、ビル空調機の更新、エレベーターの更新	—
		みさき公園の蛍光灯のLED化を推進	予定通り実施	○	みさき公園のスタッフ事務所などの電球や蛍光灯を間引き	—
		パークスタワーで7フロア分の照明器具を蛍光灯からLEDへ変更	7フロア分について照明器具を蛍光灯からLEDへ変更	○	パークスタワーの5フロア分について蛍光灯からLEDへ変更	—
		葵ビルにおける設備機器老朽化に伴う更新工事において、高効率・省エネルギー機器を採用	B1-4-5-6階の4フロアで実施	○	葵ビルにおける設備機器老朽化に伴う更新工事において、高効率・省エネルギー機器を採用	P57
		堺東ビルのテナント区画用各空調機の熱交換器等の取り替えおよび各部オーバーホールを行うことにより空調能力の回復を図り、運転時間の短縮による電力使用量を削減	関西電力からの節電要請もあり電力削減量 ▲681千kWh(3.92%) ガス使用量削減 ▲49,713㎡(6.97%)	○	堺東ビルで2011年度と比較し 電気使用量 87,000kWh減 ガス使用量 3,390㎡減	P57
		フレイザーレジデンスにおける照明時間の短縮および減灯による使用電力の削減	実績なし	△		—
		太陽光発電システムにより、泉佐野駅で9,689kWh、泉大津駅で71,563kWh以上の発電	泉佐野駅で10,284kWh、泉大津駅で93,876kWhを発電	○	泉佐野駅で9,789kWh、泉大津駅で71,774kWh以上の発電	P18
		雨水利用システム稼働(泉大津駅トイレ使用開始)	泉大津駅の雨水利用を3月9日に供用開始	○	高石連立での環境施設設計の実施および堺連立での環境施策の検討	—
	なんかいの森で8haの枝打ち、11.3haの間伐、16haの抜き伐りを実施	8haの枝打ち、11.3haの間伐、16haの抜き伐りを実施	○	林内作業道の整備、樹木の抜き伐り事業の実施	P52	
	(2) 環境をコンセプトとした商品・サービスづくり	株主優待における環境保護団体へ寄付する制度を継続	株主優待6回乗車カード946枚の返送をうけ、環境保護団体および日本赤十字社(東日本大震災義援金)へ2,838本の苗木相当額を寄付	○	環境保護団体へ寄付する制度を継続	P52
		なんかいの森におけるCO ₂ 吸収量のクレジット化を目的としたJ-VERの認証	台風12号による被災を受け、再測量が一時中断、自動車、重機の進入が不可能となったため2011年度内の手続きを断念	△	なんかいの森における再測量、モニタリング、検証受審の実施、J-VERの認証取得	P52
	(3) 水資源の利用・資源ごみの削減	泉大津駅における雨水利用システムを本番稼働	泉大津駅で雨水利用システムを3月9日に稼働	○	雨水利用システムで年間782.2㎡の雨水使用量を確保	P18
		分別収集、機密文書の溶解処理の推進、裏紙再利用・書類のPDF化等による本社ビルにおけるOA用紙の削減	本社全体において実施	○	ポスター・ポップ類の数量管理徹底による紙使用量3%の削減 裏紙再利用、書類のPDF化による本社でのOA用紙の削減	—
	(4) 軌道の騒音・振動の防止	ロングレール更新4.8km以上、レール削正10km以上の実施	ロングレール化1.74km、レール削正8.8km	△	ロングレール更新3.3km以上、レール削正9.0km以上の実施	P56
	(5) グリーン購入の推進	ネット商品のグリーン購入率の算定(目標88%)および改善指導の実施	ネット商品におけるグリーン購入率は90%	○	ネット商品のグリーン購入率の算定(目標90%)および改善指導	P55
		非ネット商品のグリーン購入率の算定(目標75%)および改善指導の実施	非ネット商品におけるグリーン購入率は78%	○	非ネット商品のグリーン購入率の算定(目標78%)および改善指導	P55
	(6) 法令の遵守徹底	堺東駅保管のPCB6台について運送業者を決定し適正処理	JESCOの受け入れ体制が整わず未処理	△	堺東駅保管のPCB6台について、JESCOならびに運搬業者と協議・調整のうえ、処理を実施	P41
		石綿障害予防規則に基づき石綿健康診断を実施	石綿障害予防規則に基づき7月(95名)、1月(95名)に実施した	○	石綿障害予防規則に基づき7月(100名)、1月(100名)に実施	P42
		車両用冷房装置をオゾン破壊Oの代替冷媒へ置き換え	計画通り実施	○	車両用冷房の代替冷媒化の推進	P42
		産業廃棄物処理法に対応した手続き遵守を徹底	適切な処理をマニフェスト等の資料により確認	○	南海会館ビルB2F保管の変圧器(PCB含有)の解体、油搬出を適切に処理	P41
		耐震補強改修工事およびアスベスト撤去工事を推進、またその使用が判明している物件について定期的な空気環境測定を実施	耐震補強改修工事およびアスベスト撤去工事を順次進め、空気環境測定については葵ビル、なんば文化会館、和歌山ビル、堺東ビルで年1回実施	○	対象物件のサンプル調査を行い、必要となる物件について囲い込み等を実施、使用が判明している物件について年2回の空気環境測定を実施	P42

重要なテーマ	環境目標	具体的な取り組みと2011年度の目標	2011年度実績	評価	2012年度目標	詳細頁
地域社会との協働、コミュニケーションの強化	(1) 鉄道・バスの利用促進のためのサービス強化	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」の5か所の植栽計画、極楽橋森林プロジェクトの推進	1年間で約612万ポイントを計上し、10団体に約612万円を寄付 紀伊清水、九度山、高野下、下古沢、極楽橋駅でプロジェクトを実施	◎	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4か所の植栽等の推進	P52
		みさき公園わくわくキップ等の企画キップPRを通じてパーク&ライドを推進	ホームページでのPR	◎	堺「プラットプラット」でのパーク&ライドの実施	P19
		南海バスにおける環境定期券、おでかけ応援バス制度を実施	南海バスにおける環境定期券、おでかけ応援バス制度を実施	◎	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	—
	(2) 地域社会と連携を図り環境意識向上に向けた啓発活動を実施	3駅(三国ヶ丘、千代田、美加の台)でのバリアフリー工事を完了	5駅(三国ヶ丘、千代田、美加の台、住吉東、百舌鳥八幡)でのバリアフリー工事を完了	◎	和歌山市駅のバリアフリー化工事を完了	P17
		難波駅周辺に電気自動車の充電器を設置	設置完了	◎	難波駅周辺の放置自転車撤去活動への参加	—
		道普請をはじめとした社会貢献活動の実施	道普請ウォークを熊野古道で12月に開催、熊野川町における災害復旧ボランティアに参加(10月23日)	◎	道普請ウォークを高野山町石道で開催	—
		堺まつり、河内長野ECOフェスタ、電車まつりなどでエコブースを出店	堺まつり、河内長野ECOフェスタ、電車まつりなどでエコブースを出店 2012年3月4日にピオトップハイキングを実施	◎	堺まつり、電車まつり、おおさかECOフェスタなどでエコブースを出店、 年1回森林浴&ピオトップハイキングを実施	P69
		堺まつり、河内長野ECOフェスタ、電車まつりなどでエコブースを出店 グリーンパートナー関連イベントを開催	堺臨海部「共生の森」での植樹祭、草刈りイベントに参加(年4回)、 多奈川ピオトップ整備活動に参加(月1回)	◎	堺臨海部「共生の森」での植樹祭、草刈りイベントに参加(年2回)、 多奈川ピオトップ整備活動に参加(月1回)	P54
		なんばエコプロジェクト2011の実施	7月23~28日になんばエコプロジェクトを実施	◎	なんばエコプロジェクト2012の実施、参加企業の拡大	P51
		プラットプラット、しんかなCITY等商業施設周辺地区でのゴミ拾い、 草取りの美化活動の継続	プラットプラット、しんかなCITYで「ごみゼロ運動」 (月1回の商業施設周辺でのゴミ拾い)に参加	◎	プラットプラット等商業施設周辺地区で月1回のゴミ拾い、 草取りの美化活動の継続 たばこマナー向上キャンペーンへの参加(大阪市主催) 違反広告物撤去活動 「かたづけたい」への参加(大阪市主催)	— — —
環境経営に係る情報発信機能の強化	(1) 「なんかいの森」保全活動の推進	なんかいの森におけるボランティア活動の継続	2011年5月21日に社員ボランティア47名による間伐活動を実施	◎	社員による間伐活動、新入社員教育の継続開催	P52
	(2) CSR報告書のコンテンツ充実	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の改訂	CSR報告書を2011年9月に、その英語版を2012年3月に発刊 お子さま向け報告書の改訂は2012年7月に変更	◎ △	CSR報告書2012web版を9月に、その簡易冊子版を11月までに発刊 お子さま向け報告書の改訂・増刷の実施	— —
環境経営の推進体制の強化	(1) 環境マネジメントシステムの強化	本社部門でのISO14001の認証取得、千代田工場の認証維持に向けた取り組み	2012年3月本社部門でISO14001の認証を取得	◎	本社部門、千代田工場のISO14001運用強化に向けた取り組み	P41
		南海バス井高野営業所、堺営業所におけるグリーン経営認証の取得	井高野営業所のみグリーン経営認証を取得	○	堺営業所におけるグリーン経営認証の取得	—
	(2) 環境教育の実施	環境経営研修・環境法令研修・新入社員教育の継続実施	環境経営研修(65名)・環境法令研修(19名)・ 新入社員教育(16名)をすべて実施	◎	環境経営研修・新入社員教育の継続実施	P42
		社外において開催される環境関連講演会・見学会への参加 エコ検定の受験の推奨(年間30名以上の合格)	「大規模震災対策」の研修会、屋上公園等の見学会、アスベスト測定・ 分析等の研修会、建築物解体等における石綿飛散防止対策等に参加 エコ検定については7月、12月合わせて14名が合格	◎ △	社外において開催される環境関連講演会・見学会への参加 エコ検定の受験の推奨(年間30名以上の合格)	— P42

地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減

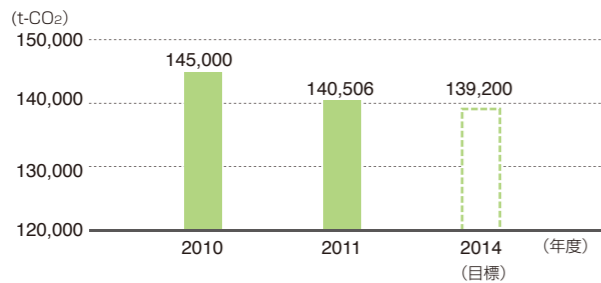
CO₂排出量削減

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社は、2010年度のCO₂排出量実績(合計)約145,000tをもとに2014年度にはCO₂排出量を4%削減するという目標を設定(削減量5,800t)し、CO₂排出量を139,200t以下にすることを目指しています。初年度の2011年度は省エネ車両20両導入や夏・冬の節電の取り組み効果があり、4,494tを削減することができました。

また、当社を含むグループ35社でも2010年度のCO₂排出量実績(合計)約225,000tをもとに2014年度には4%削減するという目標(削減量約9,000t)を設定し、2011年度は7,832tを削減することができました。この35社で全グループ会社の排出量の99%以上を占めています。

また、旅客輸送機関のCO₂排出原単位(乗客を1人1km運ぶ際のCO₂排出量)を比較すると、鉄道は自家用乗用車の約9分の1であるため、環境優位性をPRするとともに公共交通の利用促進とモーダルシフト(マイカーから公共交通への転換)を推進することでCO₂削減にも努めています。

省エネ法対象グループ3社 CO₂排出量の推移

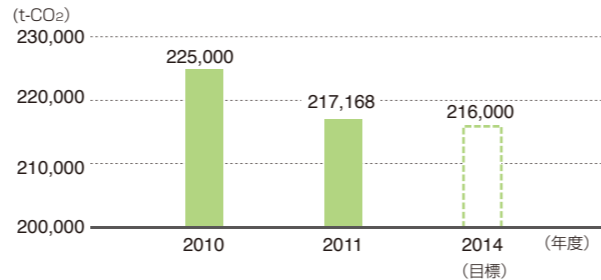


4%削減の設定条件は以下の通りです。

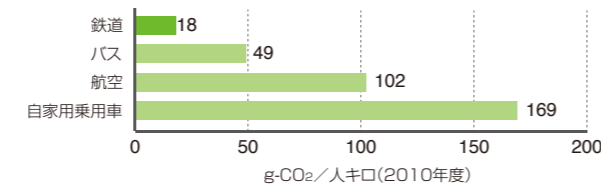
条件：3社および35社のCO₂排出量は2010年度の概算による排出量を基準値としていますが、ここでは年度間の比較を可能にするために電力の排出係数*を2010年度の0.294kg/kWhとして計算しています。したがってP64の環境負荷データの数字とは異なります。

*排出係数 使用電力量当たりのCO₂排出量

グループ35社 CO₂排出量の推移



旅客輸送機関別のCO₂排出原単位(2010年度)



資料:国土交通省HP(運輸部門におけるCO₂排出量)

公共交通の利用促進

他事業者との連携強化

2011年に当社と阪急電鉄、大阪市交通局と共同で関西空港と京都間を地下鉄堺筋線経由で利用できる企画乗車券「京都アクセスきっぷ」「関空アクセスきっぷ」を発売したところ、お客さまから好評をいただきました。2012年には新たに阪神電鉄、近畿日本鉄道とも連携して「神戸アクセスきっぷ」「奈良アクセスきっぷ」を発売しました。これによって京都・奈良・神戸の3都市圏から関西空港までを割安の料金で結ぶことができるようになりました。「京都アクセスきっぷ」「関空アクセスきっぷ」では当社の特急「ラピート」を300円(レギュラーシートで通常500円)でご利用いただけます。

このように他の事業者と連携した企画乗車券として1枚のきっぷにすることで、目的地までの心理的な距離感を短縮するなどのメリットがあることから、今後も公共交通機関の利用促進のひとつとして継続して取り組みます。



アクセススキップのポスター

環境省のCO₂ポテンシャル診断を受診

2011年度より環境省は「CO₂削減・節電ポテンシャル診断」受診事業所の募集を開始しました。

この制度は、環境省が派遣する診断機関が工場やビル等における設備の導入・運用状況等を無料で計測・診断し、CO₂削減・節電のために有効と考えられる設備導入や運用改善等の費用・効果等に関する情報を提供するものです。これにより事業者の費用面での効率的な対策の実施を促し、窮迫する電力需給を背景にニーズが急速に高まる事業者のCO₂削減と節電対策を支援するものです。

当社はなんばパークスのオフィス棟で受診し、得られた情報を今後の効率的な節電対策に利用しています。またこの情報は環境省によるCO₂削減・節電対策の導入ポテンシャルの把握・普及広報などにも活用されています。



診断を受診したパークスタワー

駅ホーム照明のLED化

2011年には夏場の湿度対応力などを検証するため難波駅の降車側ホームの一部に、続いてりんくうタウン駅(各ホームの一部)でも試験的にLED照明を導入しました。その後、鳥取ノ荘駅、和歌山大学前駅、千代田駅のホームやトイレにも導入した結果、従来の蛍光灯器具と比べて約60%~80%の節電効果があることが確認できました。

今後はりんくうタウン駅と難波駅で本格導入するほか、2012年度中には北助松駅でも導入する予定です。



難波駅のLED(右がLED照明、左が従来の蛍光灯器具)

事業活動におけるエネルギー削減

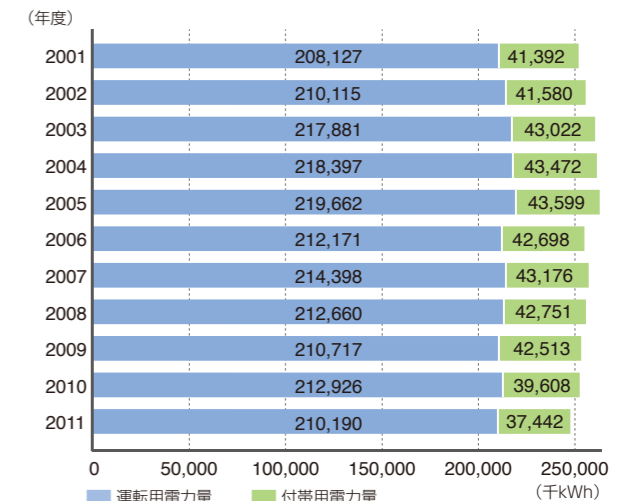
鉄道用電力の削減

鉄道は他の交通機関とくらべてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物とされています。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CO₂を発生させるため、鉄道運行も間接的にCO₂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中、鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減と節電にも寄与すると考えられることから、当社の重要課題として取り組んでいます。

2011年度の鉄道用電力の使用量は247,632千kWhで、そのうち運転用電力は84.9%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77,013t-CO₂*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)するなど、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0.311kg/kWhで計算

電力消費量の推移



● 力率改善用進相コンデンサの設置

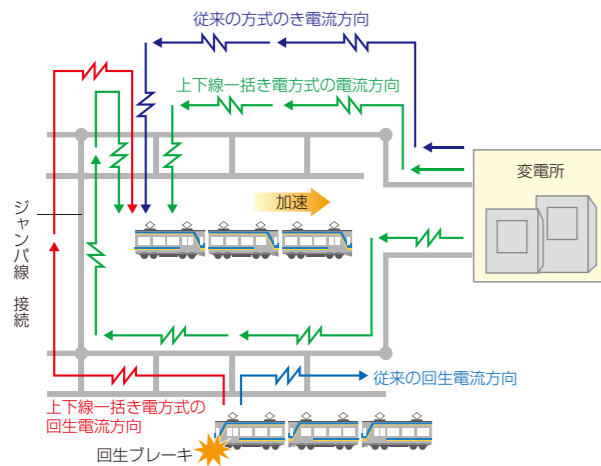
電力の有効利用を図るため、2004年から変電所の高圧配電設備に力率改善用進相コンデンサを導入しています。

また、上下線の列車で発生する回生電力を相互利用できるように上下線を電氣的に接続し、運転用電力の有効利用(上下線一括電方式の採用)を図っています。



力率改善用進相コンデンサー

上下線一括電の仕組み



● 電力回生ブレーキとVVVF制御

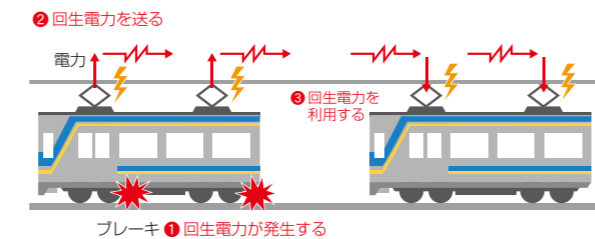
発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

これに対して電車がブレーキをかけた時に、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するため、装備車両の増加を進めています。

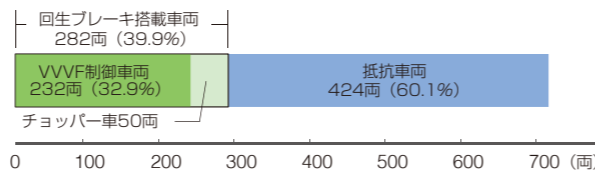
また、電車の速度を制御する際に、必要とする加速力(減速力)に応じてモーターの電圧や周波数を変化させるVVVF制御は、無駄な電力消費がなく消費電力を従来制御に比べ約35%削減することができます。

2012年3月31日現在、鉄道線用車両706両中282両(39.9%)が電力回生ブレーキを装備し、232両(32.9%)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 (2012年3月31日現在)



TOPICS

「なんばエコプロジェクト2012」を開催

7月27日から8月5日まで、お客さま参加型環境保全イベント「なんばエコプロジェクト2012」を開催しました。これはお客さまに気軽にエコ活動をしていただくことで、その大切さを知っていただき、なんばから環境保全の大切さを発信するものです。

「なにわの日」である7月28日の前日(7月27日)には昨年に引き続き難波駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。水は蒸発する時にまわりの熱を奪う性質(気化熱)があり、気温の上昇を抑制する効果が生れます。打ち水はこの原理を利用したものです。

3回目の開催となる今年は昨年参加した南海・難波駅周辺に拠点を置く企業、団体・キャラクターのほか、新たにZepp Osaka、近畿日本鉄道株式会社も参加し、打ち水エリアをさらに拡大しました。

8月4日、5日に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」などの間伐材を利用してコマや楽器などの工作を行いました。

また、高島屋大阪店による「くぼてんき」さん(大道芸人)が紹介する「紙芝居」、大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」による「リサイクルマーク当てゲーム」や、ストローを飛行機やトンボなどおもちゃに変身させる「ストロー工作」など、多彩な企画を実施しました。

さらに会場内にはエコ活動を紹介する写真パネルを展示し、当社をはじめ参加企業・団体それぞれの取り組みと活動内容をお伝えしました。

また、2012年4月23日～6月30日に「わたしのエコプロジェクト」をテーマに広く絵画を募集し、特別賞など19点の受賞作品を選定しました。応募作品は2012年7月28日から8月5日まで、なんばギャラリー(難波駅1階)で展示しました。



打ち水



紙芝居



絵画コンクール



工作教室



絵画コンクール

生物多様性の保全

■ 「ミナピタエコポイント」で10団体に寄付を実施

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(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。

2011年はポイント換算で6,126,294円となり、沿線で森林育成および生態系保全などの環境保全活動に取り組んでいる下記10団体に寄付しました。



ミナピタエコポイントポスター

■ 護摩壇山での植林活動

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの護摩壇山で、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、昭和50年代からスギ・ヒノキを植林しています。

2011年5月21日には3回目となる「なんかいの森づくり推進活動」を開催し、当社の山中会長、亘社長をはじめ社員総勢47名が参加しました。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、スギ・ヒノキの枝打ちや間伐を行いました。また、2012年5月29日には新入社員16名が新入社員研修の一環として、間伐体験を行っています。



新入社員研修

■ こうや花鉄道

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」を創出するため、紀伊清水駅近くの線路脇スペースに「季節の花スポット(菜の花、ヒマワリ、ヒガンバナ、ツツジ)」、九度山駅に「九度山真田花壇」、高野下駅・下古沢駅に「花屏風」などを設置し、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。

2011年5月には地元ボランティア「下古沢ふる里づくりささゆりの会」と協働で新たに下古沢駅周辺にバラ花壇を設置し、20品種のバラの苗200株を植えました。花の水やりには3か所にある「雨水タンク」にたまった水を利用しています。

また、「竜王溪(りゅうおうけい)森林整備プロジェクト実行委員会」(当社を含む6団体)では、和歌山県有数の景勝地でありながら管理が行き届いていない竜王溪(和歌山県伊都郡九度山町)の森林再生に取り組んでいます。

2011年6月25日と12月3日にはボランティアとともに竹林の伐採作業を行う「守ろう竜王溪～明るい森づくりプロジェクト～」を実施したほか、2012年3月10日はモミジの苗木の植樹や木工教室を開催しました。



下古沢バラ花壇



竜王溪の森林再生作業

■ なんばパークスでのCO₂固定量調査

なんばパークスは大阪球場跡地ほか12.7haの再開発事業である「難波地区再開発計画」によって2007年に完成した複合緑化都市です。整備前はまったくみどりのない空間でしたが、樹種を選定し生態系を保全することを軸として、屋上面積約11,500m²(緑地約5,300m²、通路・広場約6,200m²)、樹木草花の数は300種約70,000株(高木約50種、中低木約250種)のエコロジカルランドスケープを再生しました。

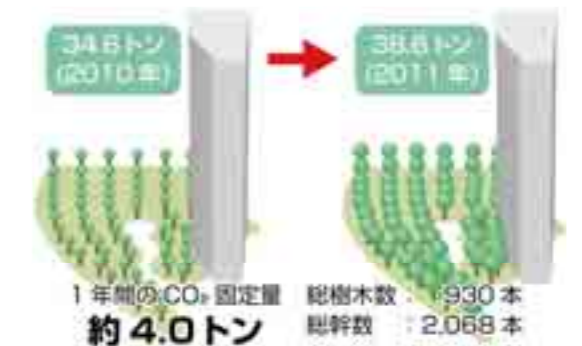
木々は光合成を行い、大気中のCO₂を吸収して成長するのに必要な栄養素を作り出して体内に蓄えます。これを固定といい、木々の成長量からCO₂の固定量を推定することができます。

2010年3月から1年間、南海電鉄と大林組技術研究所が協働で2,000以上の木々を1本ごとに大きさや高さなどの成長の状況を測定しています(毎木調査)。その結果、幹半径5cmの木々は半径が平均2.2mm太くなり、平均樹高は3.67mから3.79mに伸びました。これらのデータからなんばパークス全体で年間約4tのCO₂が固定されていることが確認できました(累計炭素固定量のCO₂換算値:2010年34.6t → 2011年38.6t)。

なんばパークスでは、CO₂固定量調査とともに生物環境調査(南海電鉄CSR報告書2011で紹介)、熱環境調査(ヒートアイランドの緩和にどれだけ役立っているか)なども行っており、今後は3年間にわたる環境調査の成果を広く社会にアピールするとともに、引き続き環境調査を継続してまいります。



毎木調査



寄付団体一覧

団体名	活動内容
大阪府生物多様性保全基金	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。
大阪府みどりの基金	緑化の推進や良好な自然環境の保全のために設置された基金です。大阪のまちに「みどり」を増やすために、校庭や園庭の芝生化などに取り組んでいます。
ブナの森トラスト基金	「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(高野山)	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「極楽の森」(高野山国有林)の整備を目的に組織された委員会、同地での整地(下草刈り)やモミジの補植などに取り組んでいます。
竜王溪森林整備プロジェクト(九度山町)	和歌山県有数の景勝地である竜王溪(りゅうおうけい)周辺を整備し、森林の健全化と育成を図ることを目的としており、竹林の伐採やスギ・ヒノキの間伐などに取り組んでいます。
河内長野の豊かな森林(もり)づくり基金	環境を重視した人工林の間伐など、河内長野市内の森林の保全活動に取り組んでいます。
世界遺産の森林(もり)を守る基金	2008年に「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されたことを契機に、「文化的景観」のひとつである森林を保全することを目的とし、世界遺産周辺の公有林などの整備・保全に取り組んでいます。
野生動物保護募金	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、ホッキョクグマ、ライチョウなどの希少な野生動物に関係した基礎的調査・研究や日本産淡水魚の繁殖・保護啓発などに取り組んでいます。
WWFジャパン(世界自然保護基金)	人と自然が調和して生きられる未来を築くことを目指して、地球上の生物多様性を守り、人が与えている自然への負荷を小さくする活動に取り組んでいます。
天王寺動物園サポーター制度	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。

■ みさき公園の動物サマースクール

当社が経営するみさき公園では、小中学生を対象に、飼育員と獣医の仕事体験する「動物園サマースクール」を毎年開催しています。

飼育員を体験できるコースはエサづくりやエサやりなど8種類があり、対象学年によってレッサーパンダ、キリン、カンガルー、トラ、ライオンなど動物の種類が異なります。獣医を体験できるコースは主に動物の体調管理に関するもので、小学4年生～中学3年生が対象です。

2012年はより多くの人に参加いただけるよう、開園55周年記念事業で完成した新動物舎「南米の森」の獣舎でナマケモノ、アルマジロ、カピバラ、リスザルのえさやりなどを体験していただく「南米の森」コースを新設し、実施日数も7月24日から8月29日にかけて12日間に増やし、合計92人の方に参加いただきました。

また、「動物園サマースクール」は普段は立ち入ることができない動物園のバックヤードに入ることができるほか、スタッフから仕事に関する話を聞くことを通じて動物園を身近に感じていただける機会となるものです。みさき公園ではこれからも幅広い世代に向けた生涯学習の場の役割を担う多彩なイベント企画を実施してまいります。



みさき公園の動物サマースクール

■ 大阪府との「グリーンパートナー協定」

2009年6月23日、当社と大阪府は豊かなみどり・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、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのビオトープづくりなどの環境保全活動を進めています。

■ 共生の森

大阪府では臨海部の産業廃棄物埋め立て処分場の跡地である堺第7-3区(約280ha)のうち100haを「共生の森」と位置づけて整備を進めています。当社は2008年度から森づくりのための植樹や草刈りイベントに参加しているほか、株主優待制度(P25参照)を活用して寄付活動にも取り組んでいます。



共生の森

■ 多奈川ビオトープ

岬町多奈川地区多目的公園内では豊かな自然空間の復活をめざして、多奈川ビオトープ*があり、月に一度、大阪府、岬町、そして当社の職員が「草刈り」「池の清掃」などの環境保全活動を行っています。

2012年3月4日には森林浴ハイキングとビオトープでの自然観察を開催し、141人が参加しました。

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、さらに深日港・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
関空二期事業の土砂採取跡地である岬町多奈川地区多目的公園内のビオトープ(生き物本来の生態系が保たれた空間)。



ビオトープ活動

3Rの推進と水資源の有効利用

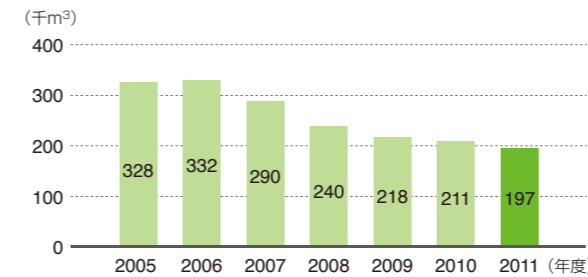
■ 無水トイレ設置による水道使用量の節減

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月に箱作駅へ試験的に設置したところ、節水効果が確認できたことから2008年以降に大量導入しました。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CO₂の排出を削減する効果もあります。

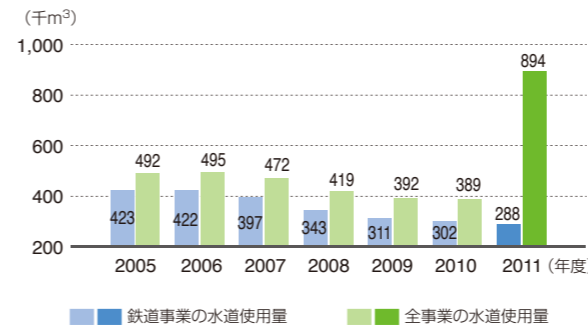
2011年度における運輸部の年間水道使用量は197,029m³で前年度より14,359m³減少しました。無水トイレ導入前の2007年度の運輸部の水道使用量は290,034m³であることから93,005m³の節水効果を生んだと思われます。

これにより、CO₂排出量は年間約33.5トンの削減効果があると推定されます(水の排出係数は環境家計簿を参照)。

運輸部における年間水道使用量の推移



会社全体における水道使用量の推移



※2011年度から南海都市創造株式会社を合併したために、本社・不動産部門における水道使用量が大幅に増加した。

■ グリーン購入の推進

全社を挙げてグリーン購入の取り組みを2009年度から継続して行っています。「ネット購買(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、2011年度実績は「ネット購買」が90%(目標88%)、「非ネット」が78%(目標75%)と、ともに目標値を上回ることができました。

■ 資源使用量の削減

● 乗車券のリサイクル

使用済み切符は年間2~3t回収されますが、当社はこの膨大な量の使用済み切符について回収・リサイクル業務を一括して南海印刷に委託しています。南海印刷は名古屋鉄道のグループ会社である名鉄協商に委託し、ここでトイレトーパーやベンチなどさまざまな製品に再生されます。

● 分別収集の促進

駅のゴミ箱はお客さまができるだけ分別しやすいよう箱の中がわかる透明の新型ボックスに順次変更しています。



分別ボックス

地域環境への配慮とコミュニケーション

■ 騒音・振動の低減

● ロングレール・レール削正の推進

レールには継ぎ目があり、列車がこの上を走行する際には騒音や振動が発生します。この継ぎ目を少なくしたのがロングレールで、振動・騒音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、2011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7割以上にロングレールを敷設し、総延長は約115kmに及びます。

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。2011年度は8.8kmのレール削正を行いました。



● ラダーまくらぎの採用

2005年からラダーまくらぎ(縦型まくらぎ)を採用しています。

ラダーまくらぎは軌道保守の手間が通常の横型まくらぎの5分の1以下であるほか、列車の荷重分散性に優れているので騒音・振動の低減効果が得られます。

● 弾直軌道の敷設

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のことです。弾性材を使用することで振動等の低減や線路保守作業を軽減する効果があります。

現在は泉佐野駅付近および泉大津駅付近の高架区間に採用していますが、今後は連続立体交差事業などの大規模改良工事の機会を生かし、弾直軌道およびラダーまくらぎを導入していく予定です。

● 道床作業

線路は日々の列車の高速走行により少しずつ上下左右方向に変形します。この変形した箇所をマルチプルタイタンパー(保守用車)でまくらぎの下の砕石をつき固める作業を行い、正しい位置に戻すと同時に騒音・振動の低減を図っています。



マルチプルタイタンパー(保守用車)

不動産事業における取り組み

■ 住宅開発での取り組み

当社では、和歌山県東牟婁郡串本町に所有する「南海いずも台住宅地」の一部を、三井物産株式会社に賃貸し、同社が太陽光発電事業に活用します。同地は本州最南端・潮岬にあるため、風光明媚な環境が魅力であるとともに、立地特性上、豊富な日射量・日照時間が期待できます。当社では今後も、地域に親しまれ、またエコや電力供給に貢献できる土地活用を行っていきたくと考えています。

なお、同事業は「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法(再生可能エネルギーの固定価格買取制度)」の施行に伴い実施されます。

概要

所在地	和歌山県東牟婁郡串本町横崎平見
面積	約38,720㎡
賃貸人	南海電気鉄道株式会社
賃借人	三井物産株式会社
賃貸期間	20年間(開始時期については、現在協議中)
発電量	約2メガワット(標準世帯500戸分程度)※計画数値
備考	三井物産では、全国約10か所において、企業年金等から資金を預かる投資ファンドへ事業用地を転貸し、三井物産が太陽光発電所を建設した上で同ファンドに引き渡し、三井物産が当該発電所の運営を受託します。



南海いずも台 CG/パース

■ 不動産賃貸での取り組み

CO₂削減効果の大きい空調機器の更新などを通じて電力消費量やCO₂排出量の削減に取り組んでいます。2011年度は関西電力より節電要請があったため、電力使用量の削減に努めました。

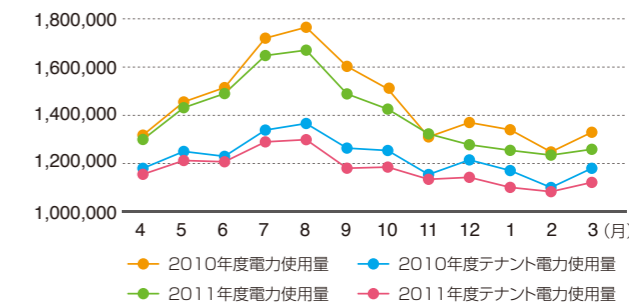
高島屋堺店が入居する南海堺東ビルではテナント用空調設備の熱交換器等の取り替えやオーバーホールで空調能力を回復させて運転時間の短縮に結びつけ、使用電力の削減を図っています。

2011年度の使用電力量は16,705千kWhで、前年度比681千kWh(3.92%)減、241.18t-CO₂の削減となりました。ガス使用量も664,014m³となり、前年度比49,713m³(6.97%)減、113.89t-CO₂の削減となりました。

南海ターミナルビル、なんばパークスをはじめその他のビルでも空調設備(冷温水発生機)をエネルギー効率のよいものへと更新を積極的に進めた結果、2011年度は前年度比で総量では3,006,757kWh、約935t-CO₂の削減を実現しました。

2010年4月に施行された改正省エネ法によって事業者単位での定期報告が義務づけられているため、今後もテナントビルのエネルギー使用状況などを正確に把握するとともに、テナント側にも指導およびデータの提供を求めています。

南海堺東ビル 月別 電力使用量 (kWh)



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や社会貢献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。

(株)中の島

温泉の熱を利用した熱交換システムの採用

ホテル中の島では1日あたり800t湧き出ている温泉の熱を利用した熱交換システムを採用しています。以前は使いきれないお湯は捨てていましたが、60℃近くある泉源から溢れ出ているお湯を加温用タンクにプールし、そこで水

に加温して水温を上げてからボイラーに送るということで重油の使用量を劇的に減らすことができました。また、2012年4月からは、環境負荷の低減に寄与し、お客さまにもお得になることを、との思いか

ら新たに「環境配慮型宿泊プランの販売」を加えました。これらの活動内容やマネジメントシステムの運用強化、法令等の順守を進めた結果、2012年7月にISO14001の認証を更新することができました。

南海車両工業(株)

ISO14001取得後の継続的改善に取り組む

2010年3月、南海電鉄の鉄道線全車両の検査や修理を主として行う千代田工場で環境マネジメントシステム「ISO14001」の認証を取得しました。現在は環境マネジメントの最適

化のために内部監査や推進員養成教育などで継続的な改善に取り組んでいます。事業活動に伴う環境負荷の低減を実現していくことで、より環境にやさしい企業を目指しています。



ISO14001 認証看板

南海商事(株)

みどりを守る募金箱から被災地支援のための募金箱へ

コンビニエンスストア「nasco+(ナスコプリュス)」や書店、カフェレストランなどを事業展開しており、それぞれの店舗にエコ募金箱を設置しています。

従来はみどりを守るために「和泉葛城山ブナの森トラスト基金」への募金を中心でしたが、2011年3月15日から6月30日まで、

東日本大震災の義援金に切り替えたところ、期間中に合計1,073,882円もの寄付があり、日本赤十字社を通じて全額を被災地へ寄付しました。

その後はみどりを守る募金に戻し、2011年度の募金実績は合計113,173円でした。



エコ募金箱

和歌山バス(株)

和歌山市交通情報機能強化事業に協力

和歌山市交通政策課では公共交通の利用促進のため以下のような交通機能強化事業に取り組んでいますが、当社もバス運行事業者として本事業に協力していきます。

①コンシェルジュ運用

JR和歌山駅西口でバス等のご利用案内、わかやま電鉄車内での案内人を2012年8月下旬から10月下旬までの2か月間配置します。

②利用促進イベント開催

和歌山市内の駅やバスを自在にめぐる試みを通して、電車・バスへの乗車機会を提供し、新たな発見につなげることを目的に、クイズラリーイベントを開催する予定です(2012年10月14日)。

③公共交通利用促進事業

公共交通利用促進のためのリーフレットなどを配布

します。またエコ通勤診断では企業のエコ通勤、児童・生徒の公共交通利用促進のための支援を実施するほか、自動車通勤を公共交通機関による通勤に切り替える場合のダイヤや数値的メリット(環境面・健康面・経済面のメリット)をご案内するエコ通勤診断を受け付けます。



新型高速バス

南海バス(株)

ドライブレコーダー活用で燃費向上

南海バスでは2009年から走行中の音声や画像を録画するドライブレコーダーをバスに設置する取り組みを開始しましたが、2010年1月にすべての路線バスおよび高速バスへの搭載を完了しました。

ドライブレコーダーの設置によって録画画像による事故原因の

分析やヒヤリハット(事故寸前の危険な事例)の収集、速度超過や急発進、急減速などがデータとして把握できるため、それを分析した適切な運転指導が可能となり、燃費の向上につながります。その結果、2011年度は2009年度と比較し約5%の燃費向上およびCO₂排出量の削減を実現しました。



徳島バス(株)

パーク&バスライドを推進

パーク&バスライド(以下、P&BR)は最寄りのバス停に併設している駐車場に車を駐車し、そこからはバスなどの公共機関を利用していただくシステムです。

バスはCO₂排出量が自家用車の約3分の1(P48参照)と言わ

れていますが、これは多くのお客さまの利用があってこそその効果といえます。徳島県では関係各機関の協力によって路線バス、高速バスの停留所にP&BRが導入されており、今後も利用推進に向けて取り組んでまいります。



(株)アビック

高齢者専門宅配弁当事業の営業を開始

2011年9月1日、業界大手の株式会社シニアライフクリエイトとフランチャイズ契約を締結し、徳島市や鳴門市近郊の高齢者へ昼間および夕方の2回、栄養バランスに優れた弁当を宅配するサービス「高齢者専門宅配弁当事業」の

営業を開始しました。

アビックでは弁当配送を展開するほか、お客さまのご希望により大手コンビニチェーンとタイアップして、高齢者が買い物に不便を感じている日用必需品の配送を将来的に検討し、シルバー世

代を含めた地域への貢献を目指しています。



高齢者宅配用弁当

南海ビルサービス(株)

LED照明で人にも環境にも優しいオフィスへ

2011年から本社オフィスでは室内照明を蛍光灯から長寿命で交換回数が少なく済み、ちらつきを抑えて目に優しい安定した照明といわれるLEDに切り替えました。

これにより前年度比で年間約

53%の消費電力の削減を見込むだけでなく廃棄物およびランプ交換費用の削減も期待できます。

ただコスト面での負担が大きいため、全面的な採用は照明器具の更新やビルの改修工事などに合わせて実施を検討しています。



LED照明

(株)南海国際旅行

屋久島をはじめとした「エコツアー」の企画

自然・歴史・文化などを観光の対象としながら、地域環境にできるだけ負担をかけないようにする「エコツアー」の一環として、世界自然遺産屋久島およびその象徴ともいえる縄文杉に会いに行くツアーを企画しました。

縄文杉をめざす日帰り往復ルート(片道11キロ)のうち、約3キロは三代杉や大王杉、ウィルソン株など屋久島ならではの太古の森の魅力を感じることができる本格的な登山コースとなっています。昨年からは

現地ガイドに大野瞳^{こけ}さんを招き、女子会ランチや感動の苔むす森観賞、森林浴カフェタイム、海がめ観賞会などを盛り込んだ「女性のためのスピリチュアル体験」を実施し、参加者からも好評でした。

今後も高野山・熊野古道のほか多彩な「エコツアー」の企画を通じて、環境の保全を図りながら観光資源としての魅力と出会い、あわせて地域や自然風土への関心を深めていただく機会提供に取り組めます。



屋久杉



ヤクシカ

南海不動産(株)

太陽光発電パネルを設置した住宅を分譲

南海林間田園都市の「彩の台サウスヒルズ」(和歌山県橋本市)ではCO₂を排出することなく住宅で生活に必要なエネルギーを供給する太陽光発電パネルを設置した住宅を分譲しています。

デベロッパーとしては今後、戸建て住宅、リフォーム事業などの事業分野で節電・省エネルギーに有効な太陽光発電パネルの設置を積極的に取り入れ、その普及に取り組めます。



南海くまどり・つばさが丘の太陽光パネル住宅

住之江興業(株)

2012年夏の電力不足・節電に対応

住之江競艇場施設を保有・運営していることから、2012年夏の電力不足事情に対してはお客さまにご迷惑をお掛けしない範囲内の節電と、昼間にもナイター照明用ガス発電機を稼働させて電力需要のピークにあたる時間帯の

電力消費を低く抑えるピークカットを実施しました。

また、2012年7月2日からは北スタンドを閉鎖することで関西電力や政府の15%カット施策に協力しました。



モーターボートレース

阪堺電気軌道(株)

「のってや～ちん電キャンペーン」

阪堺電気軌道と南海電鉄は、2012年6月10日から12月下旬までの間、共同キャンペーン「のってや～ちん電キャンペーン」を実施しています。これは阪堺線全線開通100周年を記念したもので、沿線住民や広く一般の方々に古きよき時代の路面電車の存在感を味わっていただくことを狙いとしたものです。

阪堺縦断ウルトラクイズいちびり検定(6月30日)、通天閣・新世

界100周年イベント(7月3日)、なにわの日関連イベント(7月28・29日)などのイベントでは参加者にオリジナルTシャツをプレゼントしました。

また、「新世界100周年キン肉マンプロジェクト」と連携し、キン肉マンのキャラクターを使用したノベルティなどを製作し、イベントなどで活用しました。

今後も排ガスを出さない路面電車の環境優位性をお客さまに

再認識していただき、自家用車から電車へのモーダルシフトのきっかけとなるような施策に取り組んでまいります。



のってや～ちん電キャンペーンTシャツ

環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が2011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。
2010年に南海都市創造と合併したため、本社その他施設のエネルギー使用量が大幅に増加しました。

INPUT	鉄道事業	本社その他施設※1		
エネルギー	電力使用量	247,940,286kWh (▲4,921,483kWh)	87,469,250kWh (+41,459,840kWh)	
	都市ガス使用量	575,683m ³ (▲18,202m ³)	5,574,670m ³ (+2,084,418m ³)	
	プロパンガス使用量	13,613kg (▲12,308kg)	225kg (▲147kg)	
	ガソリン使用量	39kℓ (+11kℓ)	軽油使用量 3,871ℓ (+3,011ℓ)	
	軽油使用量	67kℓ (+3kℓ)	灯油使用量 8,517ℓ (▲5,401ℓ)	
	灯油使用量	22kℓ (+0kℓ)	重油使用量 33,000ℓ (▲47,400ℓ)	
	重油使用量	0kℓ (+0kℓ)	合計	
	合計	2,501,022GJ (▲51,802GJ)	1,102,949GJ (+487,680GJ)	
	水	水道使用量	288,039m ³ (▲14,573m ³)	606,930m ³ (+520,663m ³)
		紙使用量	1,713千枚 (▲170千枚)	3,053千枚 (+96千枚)
OUTPUT	CO ₂ 排出量	78,791t-CO ₂ (+2,723t-CO ₂)※2	40,667t-CO ₂ (+18,890t-CO ₂)※2	
	廃棄物	金属くず	1,348t (+91t)	6t (+5t)
		廃プラ	80t (+6t)	0t (▲2t)
		汚泥	262t (+94t)	0t (+0t)
		廃アルカリ	0t (▲1t)	紙くず 2t (▲2t)
		ガラス・陶磁器くず	16t (+12t)	木くず 7t (+7t)
		紙くず	23t (+7t)	その他の産業廃棄物 1t (+1t)
		木くず	62t (▲132t)	産業廃棄物発生量合計
		ゴムくず	0t (+0t)	8,243t (+4t)
		建設発生土※3	0t (+0t)	一般廃棄物発生量合計
		廃油	10t (▲1,342t)	638t (▲439t)
		がれき類	512t (▲1,387t)	
		鉱さい	10t (+3t)	
		廃石綿	4t (+0t)	
		コンクリート	484t (▲1,759t)	
その他の産業廃棄物	5,432t (+4,412t)			

※1 2010年10月1日に南海都市創造と合併したため、2010年度は下期分のみを加算したのに対し、2011年度は年間使用量を加算しているため、エネルギー使用量が大幅に増加しています。
※2 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:0.311kg-CO₂/kWhを使用してCO₂排出量を算定しています。
※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。

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。2011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	
		2010年度	2011年度	2010年度	2011年度
事業エリア内コスト		1,603,944	1,465,227	257,212	562,113
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	51,390	79,348	100,183	139,694
②地球環境保全コスト	地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止	1,454,474	1,348,788	4,786	404,661
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	98,079	37,091	152,244	17,758
上下流コスト	乗車券のリサイクル、グリーン購入	-	-	336	4,800
管理活動コスト	環境教育、ISO14001関連費用	-	-	70,025	53,501
研究開発コスト	環境保全に関する研究開発	-	-	-	-
社会活動コスト	緑化、美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告	6,949	2,398	15,671	17,633
環境損傷対応コスト		-	-	-	-
合計		1,610,893	1,467,625	343,245	638,047

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)	電気(GJ)	3,162,479	3,603,972	▲ 441,493
		ガス(GJ)	2,984,837	3,344,033	▲ 359,196
		燃料(GJ)	169,178	253,474	▲ 84,296
	水道使用量(m ³)		8,463	6,465	1,998
OA用紙使用量(枚)		388,879	894,969	▲ 506,090	
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 ₂)	電気(t-CO ₂)	4,841,409	4,765,590	75,819
		その他(t-CO ₂)	97,845	119,458	▲ 21,613
		一般・産業廃棄物(t)	87,868	104,312	▲ 16,444
	その他(t-CO ₂)	9,977	15,146	▲ 5,169	
一般・産業廃棄物(t)		9,786	9,989	▲ 203	

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	137,256
費用節減	943
省エネルギーによるエネルギー費の節減	17,452
リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減	
経済効果の合計	155,651

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)	0.80
営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円)	1.32

● 集計範囲は南海電気鉄道単体のみです。
● 集計期間は2011年4月1日～2012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、2011年度は電気の排出係数を0.311kg-CO₂/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)

コンプライアンス経営を推進するため、社内およびグループ会社において継続的なコンプライアンス啓発を行い法令遵守と企業倫理規範の実践を徹底しています。

責任者メッセージ

コンプライアンス経営は単に企業の不祥事を防止するという消極的なものにとどまることなく、企業価値を向上し、お客さまに選ばれるブランドであり続けるための不可欠な要素です。そのためにはコンプライアンス意識を浸透させていくことが重要で、一人ひとりが「今の行動に問題はないか」という自問自答の積み重ねにより行動様式を変え、企業

倫理の確立に向けた取り組みを着実に実行することで企業風土を改善していく必要があります。当社ではその時々にあったテーマで教育やセミナーを開催し、従業員に重ねてコンプライアンス意識を浸透させていくよう努めています。

CSR推進室 法務部長 東 尚之

企業倫理規範の制定

2001年9月、当社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。

コンプライアンス推進体制

当社では法務部をコンプライアンス担当部署としており、コンプライアンス推進のため下記の取り組みを行っています。

■ コンプライアンス担当者の配置

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」を社内各部署(室)に配置しています。担当者は各部署(室)において年度ごとに「コンプライアンス啓発実施計画」を作成し、その計画に沿った啓発活動を行うほか、年2回開催される会議(コンプライアンス担当者会議)に出席し、担当者間で自部門内における啓発活動の進捗状況等について意見を交換します。また、グループ会社

においても各社に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するとともに、当社と同様の啓発活動を推進しています。

■ 暴力団排除条項の導入

政府が定めた「企業が反社会的勢力による被害を防止するための指針」は、暴力団をはじめとする反社会的勢力との関係遮断のための取り組みを企業が一層推進する必要性を求めたものであることを受け、2008年度から各部署(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。

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、報告などについて、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。

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



「企業倫理ホットライン」ポスター

コンプライアンスマニュアルの制定

「企業倫理規範」の精神を定着するための指針として、当社およびグループ会社の役職員一人ひとりの業務や行動レベルにまでブレイクダウンして示す「コンプライアンスマニュアル」を制定しています。本マニュアルを通じて、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、継続的なコンプライアンス啓発の実施により、全役職員の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同時に企業行動の総点検を行っています。

■ コンプライアンス・セミナー

2012年は経済ジャーナリストを講師に迎え、当社およびグループ会社の管理職を対象に「暴排条例全面施行下の企業防衛-変質する暴力団組織-」というテーマでセミナーを実施しました。



研修風景

■ コンプライアンス・フォーラム・ディスカッション(CFD)

毎年10月には一般社員を対象とした研修を実施し、事例教材を用いてグループディスカッションを行っています。



研修風景

■ 社内誌での啓発

社内誌にコンプライアンス啓発記事を掲載し、関連情報を発信しています。



南海人 コンプライアンス勉強日誌

南海電鉄グループは地域社会の一員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い、文化・スポーツの振興を支援しています。

統括責任者メッセージ

鉄道事業は地域や沿線を離れては存在できません。地域と一体となった持続的発展を実現するため、地域に根ざした発想を基本に地方自治体や他の交通事業者との連携を強化し、沿線地域の活性化に取り組んでいます。また、当社沿線には豊富な観光資源があることをいかし、沿線外からお客さまを

獲得する上でもさらに地域と協働し、地域に根ざした社会貢献活動を推進します。

南海電鉄はこれらの活動を積み重ね、地域、社会から信頼される企業となることを目指し、地域とともに歩んでまいります。

常務取締役 事業推進室長 関西 節美

「ミナミまち育てネットワーク」における地域協働の推進

2008年12月、ミナミまちづくりフォーラムとミナミ活性化委員会がひとつとなり、「ミナミまち育てネットワーク」が発足しました。同ネットワークには大阪府や大阪市などの行政や関西経済連合会、大阪商工会議所などの団体、また大阪ミナミにゆかりのある企業や商店会などの約120の団体が参加し、当社の山中淳会長兼CEOが会長を務めています。

大阪の活性化を目指して「観光集客」と「文化振興」を2本の柱にミナミのまちが持つ歴史的、文化的資産を活か

し、ミナミジャズプロジェクトなど多様なイベントやエリアのグランドデザイン策定、情報発信などに取り組んでいます。

2011年10月28日には第8回「大阪ミナミ芸術祭シンポジウム」が開催されました。「日本の元気は大阪から～大阪のビジョン、ミナミの役割～」をテーマとした講演やパネルディスカッションでは活発な意見交換が行われました。



パネルディスカッション

バレーボールの指導

2009年からバレーボールVプレミアリーグに所属している「堺ブレイザーズ」と連携し、南海沿線にある三つの中学校の男子バレーボール部を対象に「堺ブレイザーズコーチングキャラバン by NANKAI」を開催しています。これは子どもたちにVプレミアリーグに所属する選手から直接指導を受ける機会や成果発表の場を提供し、南海沿線におけるスポーツ振興に寄与することを目的としたものです。

指導の対象となる中学校を選手が訪問して直接指導にあたるほか、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実施しています。

2012年6月にはオープニング・セレモニーを開催し、堺ブレイザーズの選手によるイベント、3校合同でのコーチングを実施したほか、9月のバレーボール大会には指導校を含む16チームが参加しました。

今後も引き続き「堺ブレイザーズコーチングキャラバン by NANKAI」を通じて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き、スポーツ振興や地域コミュニティの活性化への貢献を目指します。



バレーボールの指導の様子

ハイキングイベント

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が、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。

2011年度は「健康ハイキング」を43回実施し、38,336名の参加がありました。



ハイキングの様子

「南海電車まつり」を開催

2011年10月29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、約14,000人のお客さまが来場されました（前年比2,000人増）。

当日は恒例の「ラピート車内見学」「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、和歌山県田辺市中辺路町観光協会による熊野古道のPR、「古道歩きの里 ちかつゆ」（同町近露）からの地元特産品販売、高野山開創1200年記念大法会イメージキャラクター「こうやくん」による大法会のPRや記念撮影会などを実施しました。

また、東日本大震災の被災地復興支援のために会場内で東北地方の観光PR、鉄道グッズ販売を行い、その収益を当社鉄道部品の売上金の一部とともに義援金として日本赤十字社に寄付しました。



マルチフルタイムタンパーの見学



子ども車掌体験

第三者意見



株式会社大和総研
調査本部 主席研究員
河川 真理子

1986年一橋大学大学院修士課程修了(環境経済)、同年大和証券入社。94年に大和総研に転籍、企業調査をへて2010-2011年大和証券グループ本社広報部CSR担当部長。2011年7月より大和総研に帰任、2012年4月より調査本部 主席研究員。担当分野は環境経営・CSR・社会的責任投資。NPO法人、社会的責任投資フォーラム代表理事・事務局長。サステナビリティ日本フォーラム評議委員、エコアクション21審査人委員会認定委員、環境省・環境ビジネスウィメンの会メンバー、東京都環境審議会委員。

3年ぶりに2回目の第三者コメントを書かせていただきます。通常CSR報告書の目玉は経営トップの緒言あるいは対談ですが、南海電鉄のトップ対談は動物園長などユニークで毎回楽しみにしています。今年は、ドイツ総領事との対談により環境先進国であるドイツの視点も交えながら、主要なCSR課題である災害支援・復旧、安全対策、環境、バリアフリー・国際化などについて巨信二社長のお考えが浮き彫りになっています。

安全報告書は電鉄会社として大変重要なもので、毎日通勤に電車を使う身としてはとても参考になりました。大量の乗客を安全に時刻通りに移動させる。乗客としては当たり前のことの背後に膨大な努力と資源の投入があることがわかります。

南海電鉄のCSRの良さは、現場の人たちの手作り感あふれる対応と思うのですが、今回紹介されているステークホルダーを巻き込んだ取り組みも面白いですし効果が高いと感じます。たとえばお客さまモニター制度を活用した顧客満足の向上対策はユーザーフレンドリーなサービス向上策です。また再雇用者による「安全・安心マイスター制度」は鉄道の安全安心のための有効な社内外コミュニケーション対策です。願わくばマイスターをもっと増やせると良いですね。また記載されている事故情報は、広く一般の乗客と共有すべきものだと考えます。運転事故削減など会社の努力次第のものについては継続的な社会の監視の目が必要です。また今回気になったのは人身障害事故情報です。飛び降りや線路内立ち入りなどの事故防止は会社の努力では限界があります。事故後の処理や遅延による社会的な負の影響は極めて大きいものと推察されます。飛び降りを抑制するためにも、その影響の大きさについて、安全・安心マイスター制度を活用するなど、啓発活動をされてはどうか。

安全対策の中でも自然災害については、台風12号の被害への対応の記載があります。また、水位の測定など日頃から災害対応はキチンとされていますが、近年の異常気象による災害の規模とダメージの大きさは、過去に例がないほど激化しているようです。過去の災害規模に縛られることなく臨機応変の対応ができる人材育成と体制強化をお願いします。

老若男女、異なる国籍の人たち、身体に障がいがある方など多様な人たちが利用する公共輸送では、ハードとソフト両面のバリアフリー対策が不可欠です。エレベーターなどの建物バリアフリーだけでなく、駅員によるサービス介助士資格取得、通訳サービス導入などソフト面のバリアフリー対策の推進に積極的に取り組まれているのは好感がもてます。こうしたバリアフリー対策は、新型車両導入や耐震補強、転落防止などの安全対策の推進と同様に、CSRとしてだけでなく、中期経営計画の柱であるインバウンドビジネスにも不可欠な取り組みです。なお、中期経営計画には高野線沿線活性化もあります。今年南海電鉄を利用して高野山の宿坊に泊まり、かの地のファンになりましたが、国内外の観光客に高野山の魅力を最大限に伝えるためには、列車の接続などハード・ソフト面で一段の取り組み強化を期待します。

泉大津の駅舎の太陽光発電・雨水利用、住ノ江駅などでのパーク&ライドサービスの導入は、電鉄会社ならではの効果的な環境対策です。インフラとしてのパーク&ライド、雨水利用はまだあまり浸透していません。大勢の乗客が利用する公共交通機関における対策は啓発的な意味もあり、他の主要駅にも広げられることを期待します。

今後注力していただきたいのは、鉄道事業に加えて、収入の13%を占める不動産事業における環境対策です。省エネ・生態系配慮・調和のとれた景観・バリアフリーのサステナブルな住宅や街づくりは、これからの日本社会に不可欠な分野です。パーク&ライドの拡大や、カーシェアリングなどエコな生活のインフラ作りにもリーダーシップを発揮してください。

最後に、女性の積極的な採用と活用は、女性に働く機会を与えるだけでなく、生産性向上、商品企画力の改善など本業の上でもきわめて重要な取り組みで、国の政策でも経済再生のための柱に掲げられています。女性社員は増加傾向にあるもののまだ100名強と圧倒的な男性の職場のようです。ここは経営のリーダーシップで強力に推進さ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
常務取締役
CSR推進室長
関西 節美

今回の報告書について、3年ぶりに大和総研の河川先生からコメントをいただくことができありがとうございました。本年は東日本大震災と台風12号による被害から1年が経過し、公共交通機関として災害時にどう取り組めばよいか、社員に対して再考を促す意味も含め「特集」という形で掲載しました。その上で災害にも強くサステナブルなコミュニティ、街づくりを形成するためどうすればよいか、環境先進国であるドイツ総領事館を訪ね、そのヒントを伺うことができました。

また、河川先生からご指摘いただいたソフト面でのバリアフリー対策、災害時に臨機応変の対応ができる人材育成と体制強化等については、公共交通機関として責務を果たしていくうえで取り組むべき重要課題と捉え、長期的な視点で将来にわたって注力してまいります。

今後も安全の確保を最重視しながら、ステークホルダーの皆さまとともに、社会への貢献を果たしていく所存でございます。



● 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。