



CSR 報告書 2017

コーポレートレポート



エコモーションなんかい

南海電鉄グループでは、環境活動に今後さら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、お客さまと一っしょに走りつづける姿をイメージしました。

● このレポートに関するお問い合わせ先
南海電気鉄道株式会社 環境推進部
(環境対策推進委員会 事務局)
〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
TEL : 06-6631-6300
FAX : 06-6632-6257
URL : <http://www.nankai.co.jp/>



プロフィール

企業理念

南海は英知と活力で未来をひらきます

社会への貢献

明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。

お客さま第一

快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最良のサービスを提供します。

未来への挑戦

たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。

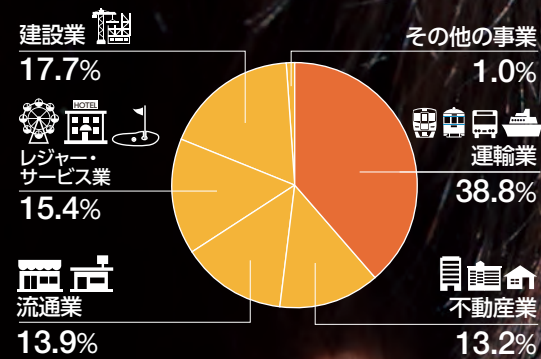
活力ある職場

一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

会社概要 2017年3月31日現在

社名 南海電気鉄道株式会社
 創業 1885年(明治18年)12月27日
 本社事務所 〒556-8503(個別番号)
 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
 URL <http://www.nankai.co.jp/>
 資本金 729億8,365万円
 営業収益 95,874百万円(単体)
 221,690百万円(連結)
 株主数 51,776人
 従業員数 2,577人(単体) 9,104人(連結)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 688両

セグメント別営業収益構成比



※構成比は、セグメント間取引を含む営業収益に対する比率です。

編集方針

2014年版から、CSR情報に加えて事業概況と財務情報を掲載しています。CSR情報については、GRIガイドラインを参考にし、網羅的な報告を行っています。
 対象期間: 2016年度(2016年4月1日~2017年3月31日)。ただし、一部対象期間外も含まれています。
 対象組織: 南海電気鉄道株式会社。ただし今年度より泉北高速鉄道株式会社の環境報告書を統合しましたので、泉北高速鉄道をはじめとしたグループ会社の活動についても報告しています。
 参考にしたガイドライン: 環境省「環境報告ガイドライン2012年版」、社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」

運輸業



36社 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業

不動産業



5社 不動産賃貸業、不動産販売業

建設業



5社 建設業

流通業



11社 ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業

レジャー・サービス業



23社 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、ポートレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業、舞祭事業



目次

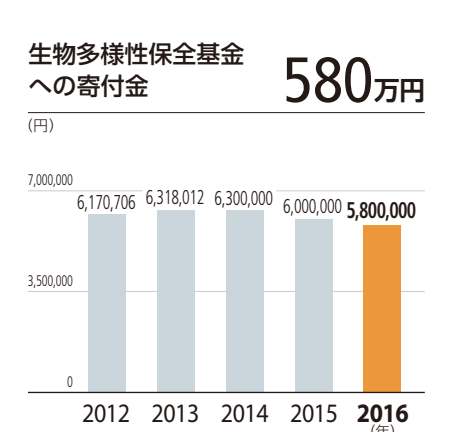
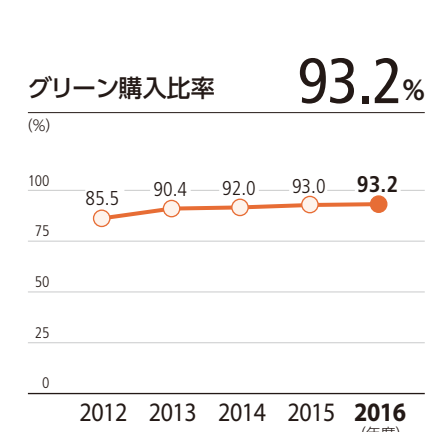
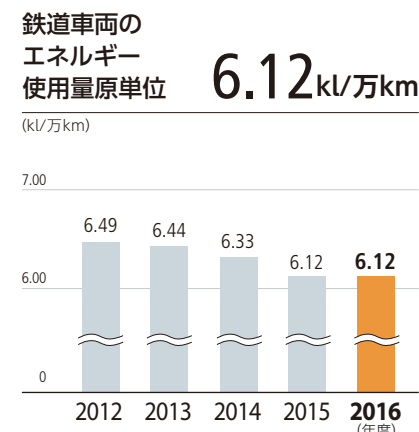
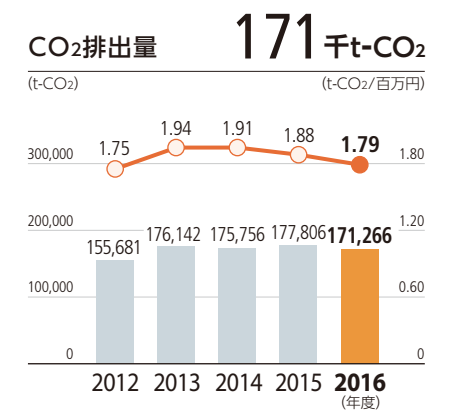
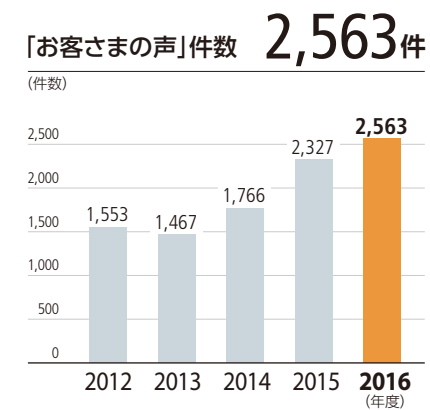
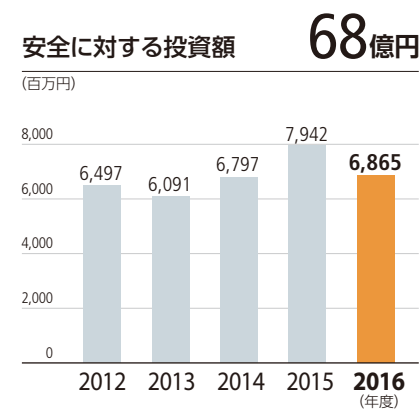
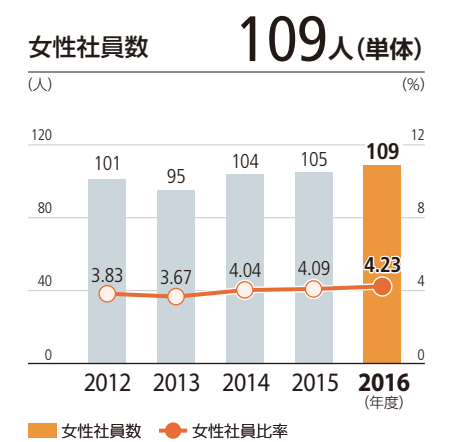
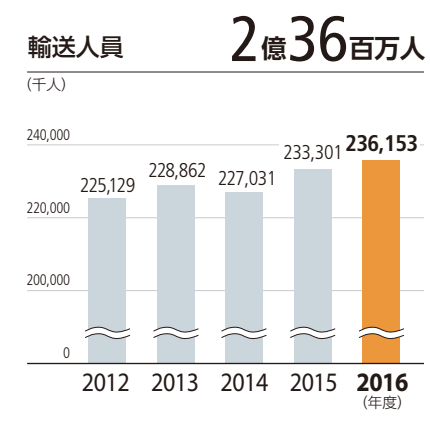
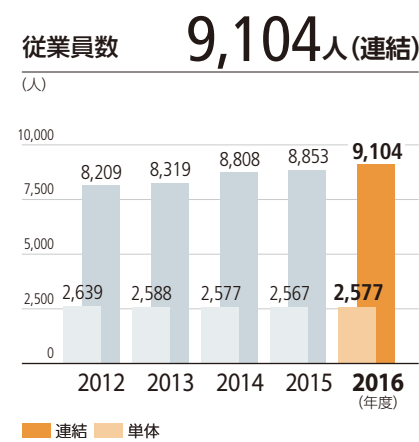
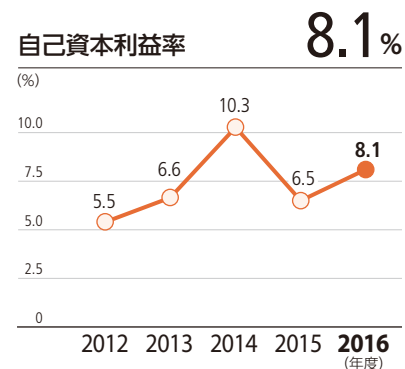
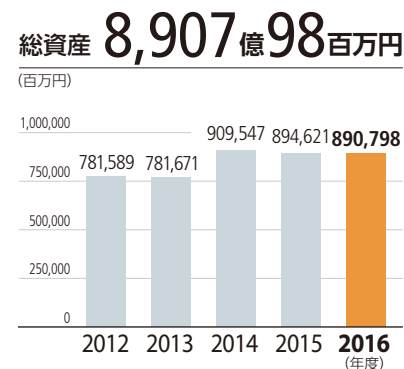
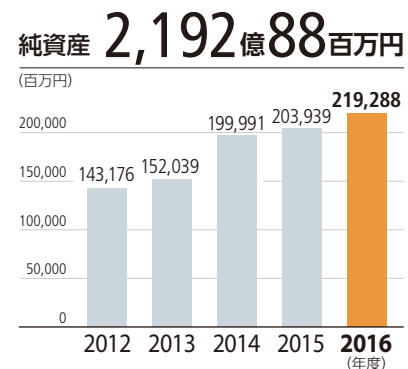
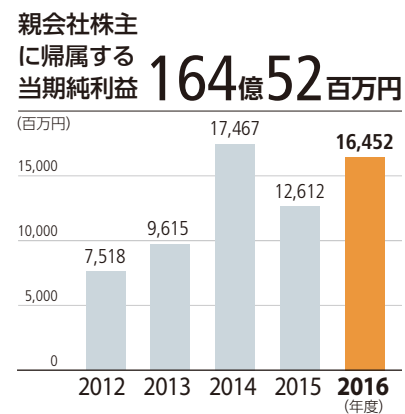
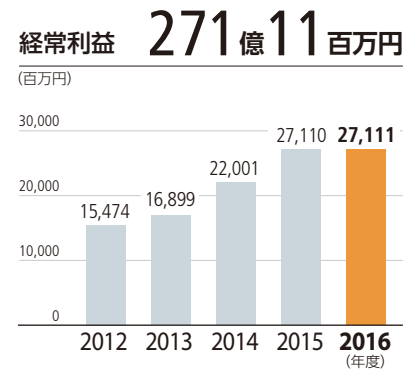
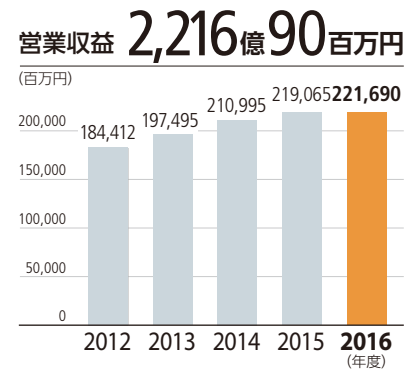
プロフィール	1	CSRについて	24	ガバナンス	65
財務・非財務ハイライト	3	安全	25	主なCSR指標	75
社長メッセージ	5	お客さま	40	財務報告	77
中期経営計画	11	地域社会	43	会社情報	83
特集	15	従業員	45		
事業別の概況	17	環境	47		

(注)セグメント別会社情報は2017年7月1日現在のものです。



(連結)	(会計年度)	2012	2013	2014	2015	2016
営業収益 (百万円)		184,412	197,495	210,995	219,065	221,690
経常利益 (百万円)		15,474	16,899	22,001	27,110	27,111
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)		7,518	9,615	17,467	12,612	16,452
包括利益 (百万円)		10,207	10,644	25,190	7,394	20,478
純資産額 (百万円)		143,176	152,039	199,991	203,939	219,288
総資産額 (百万円)		781,589	781,671	909,547	894,621	890,798
1株当たり純資産額 (円)		268.60	285.16	337.32	343.47	369.15
1株当たり当期純利益金額 (円)		14.38	18.40	32.58	22.25	29.03
自己資本比率 (%)		18.0	19.1	21.0	21.8	23.5
自己資本利益率 (%)		5.5	6.6	10.3	6.5	8.1
株価収益率 (倍)		27.3	21.7	15.2	27.5	18.7
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)		37,332	27,459	43,013	43,212	42,753
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△15,719	△17,675	△90,315	△29,030	△ 30,861
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)		△13,592	△19,779	51,503	△17,047	△ 11,906
連結有利負債残高/EBITDA*倍率 (倍)		11.1	10.4	9.6	8.4	8.3

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費





取締役社長兼CEO
あちきた てるひこ
遠北 光彦

「スピード」と「成長」をキーワードに 事業基盤を一層強固なものとし、 中期経営計画の着実な達成を目指します。

当期(2016年度)の業績総括と 主な取り組み

中期経営計画「深展133計画」の2年目となる当期(2016年度)は、インバウンドの増加を背景に空港関連輸送が好調に推移した結果、鉄道空港線収入が過去最高となったことに加え、ショッピングセンター「なんばCITY」のリニューアル効果などもあり、営業収益は2,216億90百万円(前期比1.2%増)と、増収となりました。

利益面については、退職給付費用や減価償却費が増加したことから、営業利益は318億40百万円(同1.5%減)と前年よりやや減益となったものの、経常利益については、支払利息の減少等が寄与したことで前期と同水準の271億11百万円となりました。また前期に特別損失として賃貸用不動産等の収益性低下に伴う減損損失計上があった影響から、親会社株主に帰属する当期純利益は164億52百万円(同30.4%増)の大幅増益となりました。

以下、当期の主な取り組みについて、事業別にご紹介します。

鉄道事業では、増大するインバウンドニーズに対応するため、海外向けのインターネット直販の拡大、関西空港駅への訪日外国人専用窓口および引換券(パウチャー)専用窓口の開設や、南海線のダイヤ改正により輸送力の増強に努めました。運輸業全体の営業収益は995億51百万円(同0.8%増)、営業利益は161億40百万円(同2.2%減)となりました。

不動産業では、北大阪流通センターの再編・高度利用計画の一環として、トラックターミナル新管理棟の供用を開始しました。また、推進中の和歌山市駅活性化計画の第一段階として、オフィス棟「南海和歌山市駅ビル」が完成しました。不動産業全体の営業収益は339億22百万円(同0.5%増)、営業利益は85億81百万円(同8.5%減)となりました。

流通事業では、なんばCITY・なんばパークスの海外向け情報発信を強化するなど、インバウンド旅客の来訪促進策を実施しました。流通事業全体の営業収益は357億94百万円(同1.7%増)、営業利益は31億81百万円(同0.6%増)となりました。

ビル管理メンテナンス業では、業容の拡大に向けて東大阪流通センターの設備保守業務等を受託する(株)TTSと首都圏でマンション管理事業を行うライフコミュニティ(株)の全株式を取得しました。これらを含むレジャー・サービス業全体の営業収益は395億71百万円(同1.8%増)、営業利益は18億45百万円(同0.2%増)となりました。

建設業では、民間非住宅分野や首都圏での土木工事等の受注活動に注力する一方で、工事原価管理の徹底等により利益率の改善に努めた結果、営業収益は452億75百万円(同1.0%増)、営業利益は29億53百万円(同51.8%増)となりました。

中期経営計画の進捗と次期の展望

当社グループは現在、2015年度からの3か年を対象期間とする中期経営計画「深展133計画」を推進中です。同計画では「泉北関連事業の強化」「関空・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」の3つを基本方針(最重点項目)として定め、それぞれについて積極的な取り組みを進めています。

当期における各重点項目の進捗状況と次期の展望は、次のとおりです。



泉北関連事業の強化

泉北関連事業については、特急「泉北ライナー」12000系の運転開始(2015年12月)、泉ヶ丘駅前のショッピングセンター「泉ヶ丘ひろば専門店街」のリニューアル(2016年4月)などを実施し、泉北高速鉄道株式会社が所管する北大阪流通センターのトラックターミナルの新管理棟を完成させ、複合型物流施設の整備計画を推進しました。

今後もダイヤ改正など利便性向上による輸送シェア拡大と収益力向上に取り組むとともに、泉北ニュータウンまちびらき50周年を契機としたソフト・ハード両面での取り組み強化、物流事業の収益基盤の拡大などを図ってまいります。

関空・インバウンド事業の拡大

関空・インバウンド事業の強化策として、2017年1月関西

国際空港第2ターミナル(国際線)開業に合わせて空港線ダイヤ改正を実施し、特急ラピート・空港急行の増発による輸送力増強および混雑緩和や、早朝・深夜便の増発によるLCC旅客への対応を行いました。また、空港リムジンバス全路線の同ターミナル乗り入れを開始しています。その他、なんばCITYに手荷物一時預かり窓口を設置しました。

今後も関空アクセスを中心に増大するインバウンド旅客需要に対応した多言語表示の拡充や手荷物ハンドリングの実施等による利便性・快適性の向上、海外旅行代理店やエアライン提携等の販路拡大に取り組んでいく方針です。

なんばエリアの求心力向上

国内外へのアクセスに優れたなんばターミナル直結の利便性を活かし、「新南海会館ビル(仮称)」の建設工事を現在推進中です(2018年9月完成予定)。新しいビルは地上30階・地下2階建となり、最高水準のBCP(事業継続計画)に対応したビジネスセンター機能を有しています。建て替え計画は順調に進んでおり、当期は中核施設となるメディカルフロアに、がん治療における先進医療で多くの実績を有する南東北グループ(福島県)のクリニック誘致が決定しました。これは近年増加するアジア地域からの医療ツーリズムに対応するものです。

このほか2016年4月には、なんばCITYの南館について開業以来最大規模のリニューアルを実施するとともに、なんばEKIKANプロジェクトの第3期エリアも開業しています。また、なんばパークス屋上庭園「パークスガーデン」についても、

専属ガーデナーが常駐するショップ兼インフォメーションやバーベキューテラスを新設するなどのリニューアルにより、集客力を高めました。今後もなんばエリアのさらなる魅力向上、競合エリアとの差別化に取り組んでまいります。

次期(2017年度)の展望

当社グループを取り巻く経営環境については、関西国際空港への就航便数増加に伴うインバウンド旅客の増加など、明るい材料も見いだせる一方で、少子高齢化の進行を背景に沿線人口の減少が進み、市場規模の縮小により運輸業や流通業における一層の競争激化が予想されるなど、今後も厳しい状況が続くと見えています。

このような状況下、次期(2017年度)は中期経営計画「深展133計画」の最終年度として、目標達成に向けてグループを挙げて各分野の施策を着実に推進してまいります。次期の運輸業においては、鉄道事業・バス事業において関西国際空港の利用者増に伴う運輸収入の増収が見込まれており、不動産業においてもマンション販売の大幅増を予想しています。

これらを総合して、次期の営業収益は2,314億円(前期比4.4%増)を予想しています。また利益面に関しても、増収効果や不動産業における棚卸資産の評価損減少などにより、営業利益330億円(同3.6%増)、経常利益282億円(同4.0%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は186億円(同13.1%増)と、いずれも増益を見込んでいます。

グループ経営方針に基づくCSRの推進

現在の世界において、企業が社会と共生しながら持続的な発展・成長を実現していくには、CSR(企業の社会的責任)の視点が不可欠であると考えています。当社グループでは、グループ経営方針に「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4つを掲げており、これらをCSR活動の普遍的テーマとして積極的な取り組みを推進しています。

2017年度は専任組織として「安全推進部」「CSR推進室」を新設して推進体制のさらなる強化を図り、4つのテーマそれぞれについて、以下のような取り組みを実施します。

安全・安心の徹底

鉄道事業を中核とする当社グループにとって「安全・安心」は、最大の社会的責任であるといえます。鉄道営業本部の各部門では、新入社員、中堅社員、熟練社員のそれぞれに対して技術・技能を向上させていくための教育・指導を計画的に実施しています。当期においても、負傷者の救出や避難誘導、脱線や断線箇所の復旧作業、関係部署への通報連絡等を含む「事故復旧総合訓練」を引き続き実施し、安全意識の高揚に努めました。

また安全投資の面でも、列車運行と車両・ホームにおける安全施策の拡充、大地震などに備えた駅舎の耐震補強など、各種設備の充実・更新に向けて約68億円を投資しました。一例として、高石市内の南海本線・高師浜線連続立体交差化

中期経営計画「深展133計画」基本方針

1 泉北関連事業の強化



泉北12000系

2 関空・インバウンド事業の拡大



関西空港駅の外国人専用窓口

3 なんばエリアの求心力向上



パークスガーデン ヨガイイベント

2016年度の業績と2017年度の見通し

	2016年度	2017年度(予想)
営業収益(百万円)	221,690	231,400
営業利益(百万円)	31,840	33,000
親会社株主に帰属する当期純利益(百万円)	16,452	18,600
投資額(百万円)	36,792	53,500
連結有利子負債残高/EBITDA*倍率(倍)	8.3	7.98

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

グループ経営方針

- (1) 安全・安心の徹底
鉄道をはじめとしたすべての事業において安全・安心を徹底
- (2) 環境重視
「地球環境保全」を使命として認識、事業において環境に配慮
- (3) コンプライアンスの徹底
法令遵守、自らの社会的責任を認識、公正で健全な企業活動
- (4) 顧客志向の追求
地域に密着した企業として、お客さま目線での行動を徹底

社長メッセージ

工事の一部が完成したほか、南海本線下り線の運転を高架に切り替えることにより運転保安度を向上させています。このほか阪堺電気軌道天王寺駅前停留場および阿倍野停留場(上り)のバリアフリー化も当期に完了しました。2017年度も「安全・安心」の向上に向け、約97億円の安全投資を予定しています。

環境保全への取り組み

環境保全に関しては「中期環境目標」として、2015～2017年度の3年間で「グループ会社45社のCO₂排出量を3か年平均で3% (対2011～2014年度の4か年平均比)削減」「水使用量を(2014年度比で)5%削減」「(一般・産業)廃棄物処理量を(2014年度比で)それぞれ5%削減」など、具体的な数値目標を掲げて取り組みを進めています。また、これらを推進する体制として、各部門の取締役を構成員とする環境対策推進委員会を社内を設置し、年間目標や実績を管理しています。

当期においても、天王寺駅前停留場および阿倍野停留場間の軌道敷の芝生化、環境性能に優れた8300系車両の新造(12両)、不動産国際マーケット会議への出展、町石道での道普請ウォークの実施、岬町淡輪での太陽光発電システムの稼働など、環境保全に寄与する各種の施策を実施しました。

また、当社は奈良県十津川村の紀伊山地の一角に「なんかいの森」を約40年にわたり所有し、計画的に植林、枝打ち・間伐などを行うとともに、従業員がボランティアで参加する森林保全活動も長年にわたって実施しています。さらに

2013年にオフセット・クレジットの認証を取得しており、2016年度までに合計1,190トンのCO₂をオフセットしています。今後も従業員の環境保全に対する意識をさらに向上させながら、地球温暖化防止や環境保全活動を推進していく考えです。

コンプライアンスの徹底

社会からの信頼に応える企業を目指す当社グループは、コンプライアンス徹底のための「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「コンプライアンス委員会」を設置しています。同委員会はコンプライアンス経営の強化に向けた諸施策を審議するとともに、万一重大なコンプライアンス違反が発生した場合には、是正や再発防止策について提言を行う体制を整えています。

また、当社グループが将来にわたって健全な発展を遂げていくには、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私は認識しています。この認識の下、今後も不断の機能強化と検証を行いつつ、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、監督機能の強化に努め、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指していく考えです。

顧客志向(お客さま第一)の追求

鉄道を中心に多様なサービスを提供する当社グループにとって、「お客さま満足の追求」が重要な経営課題であること

はいうまでもありません。顧客満足度のさらなる向上に向け、当期の鉄道事業では高野線および泉北高速鉄道線でダイヤ改正を実施したほか、泉北高速鉄道線と一般乗合バスの接続強化、ICOCAおよびICOCA定期券の発売開始など、各種の施策によってお客さまのさらなる利便性向上に努めました。またバス事業においても、一般乗合バス路線における交通系ICカードサービスの利用範囲の拡大、南海バスグループでの従来の磁気式回数カードに替わるICカード「なっち」の導入など、利便性向上の取り組みを強化しています。さらに、近年増加するインバウンドのお客さまに対しても、4か国語(日・英・中・韓)対応の旅客案内ができる液晶ディスプレイを装備した8300系新型車両12両を南海線に投入したほか、なんばCITYおよびなんばパークスに「免税カウンター」

を設置するなど、顧客満足度をより高めるためのサービスを拡充しています。

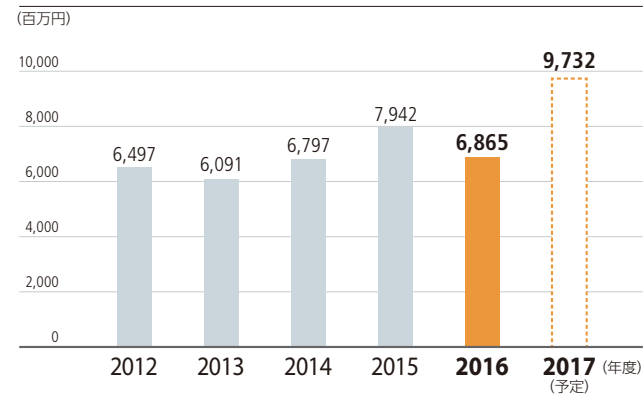
事業環境が刻々と変化しているなか、当社グループは今後も「スピード」と「成長」をキーワードに、量的成長(収益拡大)と質的向上(財務健全性向上)によって事業基盤を一層強固にし、「深展133計画」を着実に達成するとともに、その先の持続的な成長につなげていく所存です。

ステークホルダーの皆さまには、これからも一層のご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2017年9月

取締役社長兼CEO **遠北 光彦**

安全に対する投資額の推移



「なんかいの森」間伐作業



なんばCITY
「免税カウンター」



中期経営計画

当社グループでは、量的成長(収益拡大)と質的向上(財務健全性向上)により、事業基盤を一層強固なものとするために、2015年度から2017年度までの3か年を対象とする中期経営計画「深展133計画」を策定し、推進しています。

同計画では、最終年度にあたる2017年度に連結営業利益300億円、連結有利子負債残高/EBITDA倍率8倍台を達成することを目標に掲げましたが、計画初年度の2015年度にいずれの目標も達成しました。この実績を基に、今後の事業環境および諸施策への取り組みを踏まえ、2016年10月に数値目標を修正しました。

1 泉北関連事業の強化



2 関空・インバウンド事業の拡大

3 なんばエリアの求心力向上



中期経営計画「深展133計画」

創業130周年を契機として、これまで築いてきた経営基盤をさらに深耕し展げていく。

基本方針

1. 泉北関連事業の強化
2. 関空・インバウンド事業の拡大
3. なんばエリアの求心力向上

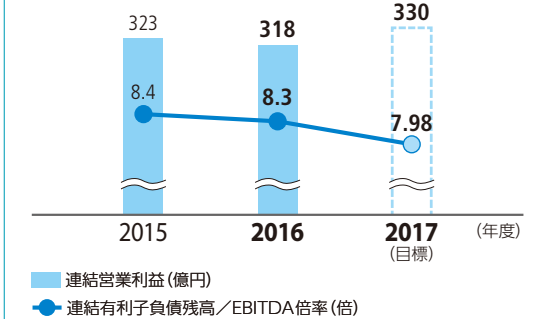
重点項目

1. 沿線エリアの魅力創造
2. グループ経営基盤の強化

最終年度(2017年度)数値目標

連結営業利益: 330億円
 連結有利子負債残高/EBITDA※倍率: 7倍台

※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費



担当役員より

自律的な成長を目指し、上方修正した目標を確実に達成していきます



常務取締役
 芦辺 直人

「泉北関連事業の強化」「関空・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」を基本方針とした中期経営計画「深展133計画」は、初年度の2015年度に、最終年度(2017年度)の数値目標を超過達成したため、2016年10月に目標を上方修正しました。策定当初の計画を大きく上回る好業績の要因としては、インバウンド旅客の大幅な増加を鉄道やリムジンバスを中心とした当社グループの各事業で取り込んだことや、原油価格の下落に伴う燃料費の低下などが挙げられます。

2017年度は運輸業で人件費等のコスト増が見込まれますが、増加する関空インバウンド旅客の取り込みや、マンション販売、なんばを中心とした商業施設リニューアルによる増益によってカバーし、確実に目標を達成したいと考えています。また、利益とEBITDAの拡大に加え、設備投資の精査にも取り組み、もう一段財務体質を改善することで環境変化への耐久力を高めます。

担当役員より

なにわ筋線の計画を成功させ、当社沿線の利便性と価値向上を図っていきます



取締役
 梶谷 知志

大阪中心部から関西国際空港へのアクセスルートとなる「なにわ筋線」の計画は、空港アクセスの強化が図られることに加え、当社沿線と国土軸である新大阪、梅田が結ばれることになれば、沿線価値の向上に大いに寄与すると考えています。また、なにわ筋線と阪急電鉄の十三駅を結ぶ連絡線についても、当社と阪急の沿線がつながることによって、両沿線の利便性とその価値の向上が期待されます。

当社としては、なにわ筋線計画を成功させるとともに、特になんばエリアにおいて、南海ターミナルエリア再生計画の集大成としての新南海会館ビル(仮称)の完成によるオフィス機能強化や高架下の「なんばEKIKAN」の開発推進などを通じて、「目的地」としての魅力向上を図っていきたく考えています。

基本方針

1. 泉北関連事業の強化

泉北高速鉄道株式会社及び泉ヶ丘駅前商業施設を当社グループに迎えたことを機に、泉北エリア全体の活性化に本格的に取り組めます。また、当社鉄道事業をはじめグループ全体でのシナジーを早

期に発現すると同時に、事業機会の拡大と収益の向上を目指します。また、新たに獲得した流通センター事業を核として、グループ内の物流事業を拡大します。

<2016年度の主な成果>

- 特急「泉北ライナー」専用新造車両の運行を開始
- 泉ヶ丘駅前の商業施設「泉ヶ丘ひろば専門店街」と「パンジョ」をリニューアル
- 北大阪流通センターで新管理棟を建設し、旧管理棟跡地で高度化施設開発の検討



特急「泉北ライナー」



北大阪流通センターの新管理棟

2. 関空・インバウンド事業の拡大

2020年の東京オリンピックに向け増加するインバウンド需要を、確実に当社グループに取り込みます。まずは多言語対応やハード・ソフトのバリアフリー化など基盤整備を早期に完了させ、今後は空港アクセスに留まらず、その他の収益機会の拡大を加速させます。そのために、自治体など外部との連携により関西全体の魅力の向上

と情報発信を図り、大阪がインバウンドゲートシティとしての地位を確立できるよう率先し、当社グループの事業エリアへの来訪を促進します。また、関西国際空港を取り巻く環境変化に対応し、グループの関空関連の収益基盤の維持・拡大を図ります。

<2016年度の主な成果>

- 南海線のダイヤ改正を実施し、なんば～関西空港間の輸送力を増強
- 関西空港駅南海チケットインフォメーション（訪日外国人専用窓口）を拡大
- なんばCITYで手荷物一時預かりサービスを開始



南海チケットインフォメーション（訪日外国人専用窓口）



手荷物一時預かりサービス

3. なんばエリアの求心力向上

南海ターミナルビル再生の集大成である新南海会館ビル（仮称）が、お客さまのニーズに応えなんばエリアのポテンシャル向上に資するものとなるよう、次の基幹プロジェクトとして建て替え計画を推進し

ます。また、不動産、流通事業などのバリューアップおよびラインナップ充実を図り、なんばエリアの鮮度を維持・向上させ他エリアと差別化します。

<2016年度の主な成果>

- 2018年9月の完成を目指し、新南海会館ビル（仮称）の建設を推進
- 新南海会館ビル（仮称）9Fメディカルフロアの概要が決定
- 「なんばCITY南館」で、開業以来最大規模となる全面的なリニューアルを実施



建設が進む新南海会館ビル（仮称）（左）



なんばCITY南館リニューアルオープン

重点項目

1. 沿線エリアの魅力創造

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

<2016年度の主な成果>

- 和歌山市駅活性化計画を推進し、オフィスビル「南海和歌山市駅ビル」が竣工
- 加太さかな線「めでたいでんしゃ」の運行を開始
- 高架下商業施設「N. KLASS住ノ江」「N. KLASS泉大津」を開業



南海和歌山市駅ビルオフィス棟

2. グループ経営基盤の強化

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

<2016年度の主な成果>

- 不動産事業の収益基盤強化と事業領域拡大を目指し事業用不動産物件を取得
- グループ内のポイントサービスを統合し、ポイント利用対象施設を拡充
- 収益基盤の強化、財務体質の改善が評価され、格付向上
JCR: BBB+ (ポジティブ) → A- (安定的)
R&I: BBB (安定的) → BBB+ (安定的)



minapitaポイントカード

Topics 「なにわ筋線」の早期実現に向けて、関係者間での協働を進めています

2017年5月、南海電鉄、大阪府、大阪市、JR西日本、阪急電鉄の5者において、大阪・関西の成長に必要な鉄道ネットワークの強化に向け、以下の取り組みを協力して進めていくことで一致しました。

なにわ筋線については、以下の計画を基本に国との協議を進め、早期事業化を目指します。また、なにわ筋線の整備効果や事業性をより一層高めるため、（仮称）北梅田駅北側で阪急十三方面に分岐する路線（なにわ筋連絡線）について、国と連携しながら整備に向けた調査・検討を進めます。



整備区間	JR難波駅～（仮称）西本町駅～（仮称）北梅田駅 南海新今宮駅～（仮称）西本町駅～（仮称）北梅田駅
中間駅	（仮称）中之島駅（仮称）西本町駅 （仮称）南海新難波駅
総事業費	概算事業費 約3,300億円
事業スキーム	地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式（想定）
整備主体	第3セクター
営業主 体及び 営業区間	西日本旅客鉄道株式会社 区間：JR難波駅～（仮称）北梅田駅 南海電気鉄道株式会社 区間：南海新今宮駅～（仮称）北梅田駅
開業目標	平成 42年度末（2031年春）

再生可能エネルギー普及への挑戦

温室効果ガスの削減目標を定めたパリ協定の発効を受け、日本でも2013年度比26%減という温室効果ガス排出量の削減目標が掲げられています。南海電鉄グループでは、温室効果ガスの抑制と地球温暖化防止につながる再生可能エネルギーの普及に積極的に取り組んでいます。

パリ協定により、日本は温室効果ガス排出量26%削減を目指すことに

パリ協定とは、2015年12月に国連の会議「COP21」で190カ国・地域以上が合意し採択された、温室効果ガスの排出についての2020年以降の取り組みを決めた国際的な協定です。この協定により、世界全体として、「①産業革命前からの地球の気温上昇を2℃より十分低く保つ。1.5℃以下に抑える努力をする」「②そのために21世紀の後半に世界の温室効果ガス排出を実質ゼロにする」という2つの目標を掲げて努力することが決まりました。

この目標を達成するため、各国には「自主的な削減目標を

国連に出すこと」と「削減目標達成のための国内の対策を採ること」を義務付けています。日本でも、2030年度の温室効果ガスの排出を2013年度の水準から26%削減するという目標が掲げられています。

FITを活用し、淡輪遊園跡地に大規模太陽光発電システムを導入

温室効果ガス排出量の削減に有効な対策の1つとして、日本でも導入・普及を促進しているのが、再生可能エネルギーです。そこで、南海電鉄では、事業性も見極めたなかで、再生可能エネルギーの活用を進めています。

2016年10月には大阪府岬町淡輪の社有地において、FIT（再生可能エネルギー固定価格買取制度）を活用した太陽光発電所を開設し、環境ビジネスに取り組んでいます。太陽光発電を中心に普及が進んできたFITは、再生エネルギーを固定価格で一定期間電力会社に買い取りを義務付ける制度で、「再生可能エネルギー法」（略称）に基づき、2012年

7月から開始されました。この制度により、地球温暖化対策とともに再生可能エネルギーによる発電技術の開発促進と日本のエネルギー自給率の向上が期待されています。

グループ全体で太陽光発電システムの導入を推進

当社グループにおける太陽光発電システムの普及は、2008年にNEDO（国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）の支援を得ながら、南海本線泉佐野駅のホームの屋根に太陽光パネルを設置したのが始まりです。その後も下表のように太陽光発電システムの導入を進めてきました。

また、2014年7月に当社グループに加わった泉北高速鉄道では、2013年8月、和泉中央駅ビルで使用する電気の一部をまかなうため、ビル屋上に太陽光発電システム（出力100kW）を設置し、ビルの電力使用量を約32%減少させました（設置前の2012年度比）。その後2014年1月には、北大阪トラクタターミナル2号棟屋上にも、出力997kWの太陽光発電システムを設置しました。

今後は、太陽光発電以外の再生可能エネルギーについても検討を進める計画です。

担当者より

再生可能エネルギーの活用に取り組んでいます



CSR推進室 環境推進部長
鎌田 昭

当社では、2008年に環境推進部を創設以来、グループ会社のCO₂排出量の管理、沿線自治体と協働した環境イベントの実施、従業員のボランティア参加促進制度の導入といった環境経営の具現化に取り組んできました。そして最近、力を注いでいるのが再生可能エネルギーを活用した環境ビジネスです。

2016年には、大阪府岬町淡輪の社有地において太陽光発電所を開設し、発電全量の売電を開始しました。工事中は反射光対策や景観への配慮という点から、近隣の皆さまへも丁寧な説明に努め、稼働後は当初予想を上回る発電実績となっています。

今後も、環境保全と事業面の両面を考慮しながら環境ビジネスに取り組んでいきます。

太陽光発電システムの導入状況

※ 泉北高速鉄道による設置

年月	場所	出力 kW	年間発電実績 kWh	年間発電実績		備考
				計測期間	売電単価	
2008年 4月	南海本線泉佐野駅ホーム屋根上①	10	10,680	2016年度	—	自社利用
2011年 1月	南海本線泉大津駅ホーム屋根上②	65.5	84,534	2016年度	—	自社利用
2013年 8月	和泉中央駅ビル*	100	126,827	2016年度	40円	余剰買取契約
2014年 2月	北大阪トラクタターミナル2号棟③	997	1,203,658	2016年度	40円	全量買取契約で2014年度大阪サステナブル建築賞の特別賞を受賞
2014年12月	住之江競艇場スタンド屋根④	500	510,060	2016年度	40円	全量買取契約
2016年 3月	光明池車庫*	713	867,249	2016年度	32円	全量買取契約
2016年 5月	南海本線羽衣駅ホーム屋根上⑤	50	51,641	2016年度	—	自社利用、2016年5月14日より稼働開始
2016年10月	淡輪遊園跡地⑥	500	632,055	右記参照	27円	計測期間は2016年10月14日（稼働日）から2017年8月31日まで
計			3,486,704			



淡輪遊園跡地⑥

南海本線泉佐野駅ホーム屋根上①



南海本線泉大津駅ホーム屋根上②



北大阪トラクタターミナル2号棟③



住之江競艇場スタンド屋根④

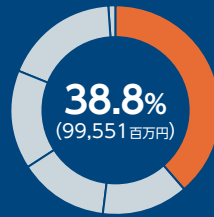


南海本線羽衣駅ホーム屋根上⑤

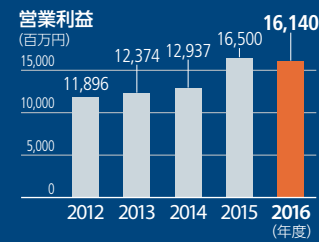
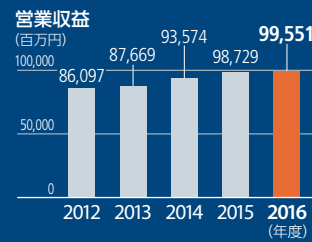
事業別の概況

※各セグメントの営業収益は、セグメント間取引を含んだ数値です。

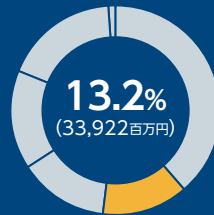
運輸業



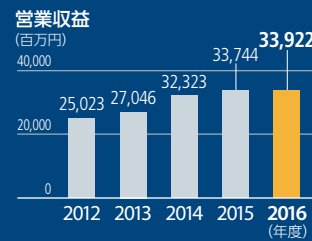
営業収益は、前年度に比べ8億22百万円(0.8%)増加の995億51百万円となりました。営業利益については、退職給付費用や鉄道車両の新造に伴う減価償却費の増加等により、前年度比3億60百万円(2.2%)減少の161億40百万円となりました。



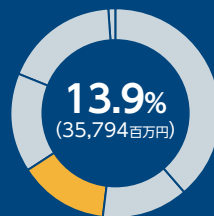
不動産業



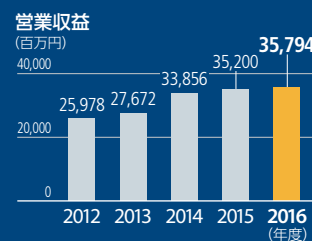
営業収益は、前連結会計年度に比べ1億78百万円(0.5%)増加の339億22百万円となりました。営業利益は、販売用不動産の評価損を計上した影響等もあり、前年度比7億98百万円(8.5%)減少の85億81百万円となりました。



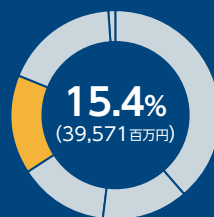
流通業



なんばCITY南館で開業以来最大規模となるリニューアルを実施するなど、なんばエリアの求心力向上に取り組みました。この結果、流通業の営業収益は前連結会計年度に比べ5億93百万円(1.7%)増加の357億94百万円となり、営業利益は前連結会計年度に比べ17百万円(0.6%)増加の31億81百万円となりました。



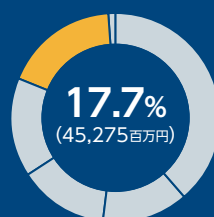
レジャー・サービス業



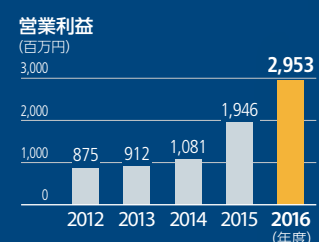
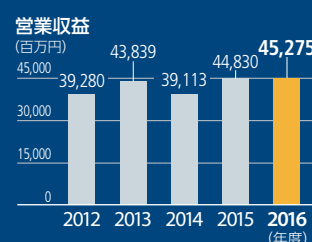
旅行業では、昨年10月、業務効率化を実現する法人向け次世代出張手配システム「BTOL(ビートル)」の提供を開始したほか、葬祭事業では、会員募集活動の強化、小規模葬儀の増加への対応を進め、葬儀件数の増加に努めました。その結果、営業収益は前年度比7億7百万円(1.8%)増加の395億71百万円となり、営業利益は前年度比4百万円(0.2%)増加の18億45百万円となりました。



建設業



民間住宅工事のほか、民間非住宅分野や首都圏での土木工事等の受注活動に取り組んだ結果、営業収益は前年度に比べ4億45百万円(1.0%)増加の452億75百万円となりました。営業利益は、工事原価管理の徹底等による利益率の改善に努めたことにより、前年度に比べ10億7百万円(51.8%)増加の29億53百万円となりました。



その他の事業

その他の事業については、営業収益は前連結会計年度に比べ7億93百万円(43.5%)増加の26億19百万円となり、営業利益は前連結会計年度に比べ71百万円(57.9%)増加の1億94百万円となりました。

事業別の概況(運輸業)

運輸業

36社

地域に根差した利便性の高い公共交通サービスを提供しています。



鉄道事業

鉄道事業は、南海電鉄が、なんばから泉州・和歌山を結ぶ南海本線と、世界遺産・高野山を結ぶ高野線の2本の基幹路線を軸に、関西国際空港への重要なアクセスである空港線等各路線で、安全・快適な輸送サービスを提供しています。

また、2014年にグループ化した泉北高速鉄道株式会社の路線が、南海電鉄との共同駅である中百舌鳥駅を起点として泉北ニュータウンを縦走しています。



当期の注力事業

増大するインバウンド旅客に対するサービスを充実



インバウンド旅客のニーズに応えるため、企画きつぷのラインナップの充実やインターネット直販等による販路拡大に努めました。2016年4月には、関西空港駅に訪日外国人専用窓口と引換券専用窓口を開設しました。

観光列車の運行などで沿線エリアの魅力を創造



愛称・加太さかな線で観光列車「めでたいでんしゃ」の運行を開始。南海高野線では、NHK大河ドラマ「真田丸」をイメージした「南海・真田赤備え列車」を運行するなど、沿線エリアの魅力創造に取り組みました。

ICOCAの販売開始や新車両投入を実施



ソフト面では、2017年3月にPiTaPaに加えてICOCAおよびICOCA定期の発売を開始しました。また、ハード面では、南海線に8300系車両12両を、特急泉北ライナーに泉北12000系車両4両をそれぞれ投入しました。



フェリー事業・軌道事業

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

当期の注力事業

天王寺駅前・阿倍野両停留所をバリアフリー化



上町線天王寺駅前停留所・阿倍野停留所間の軌道移設工事に伴い、2016年12月に両停留所(阿倍野停留所は上り)のバリアフリー化を完了させるとともに、関西で初めて両停留所間の軌道敷を芝生化しました。

「海の遍路道」利用促進キャンペーンを展開



和歌山・高野山と四国霊場を南海フェリーで結ぶ徳島航路を「海の遍路道」と銘打ち、自治体と共同で利用を促進するキャンペーンを展開するなど、旅客需要の喚起に注力しました。

バス事業

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

当期の注力事業

南海バス専用の新型ICカード「なっち」を導入



南海バスでは2016年10月1日より、プリペイド式でチャージするたびにプレミアムも付く専用のICカード、「なっち」を導入しました。

全路線が関空第2ターミナルへ乗り入れ



空港リムジンバスの全路線が、関西国際空港第2ターミナルへの乗り入れを開始し、利便性が向上しました。

担当役員より

安全・安心で快適な輸送サービスのため各種施策を推進します

専務取締役
金森 哲朗



鉄道事業の最大の使命は、「安全・安心で快適な輸送サービスの提供」にほかなりません。安全・安心については、高架化によって踏切事故や渋滞を防ぐ連続立体交差事業や、高野線への運行管理システム(PTC)の導入などに加え、各施設の更新工事を計画的に推進することで、安全性の維持・向上に努めています。サービス面では、空港線の輸送力増強やアクセス向上、老朽化した車両やトイレの更新など、ハード・ソフト両面から「お客さま満足度の向上」に取り組んでいます。

中長期的には、生産年齢人口の減少に伴う定期輸送人員の減少への対応が不可欠です。拠点駅開発などによって定住人口の維持・流入促進を図るとともに、沿線の豊富な観光資源を活用するプロジェクトを地元とも協力して推進し、国内外の旅客誘致を図ることで収入基盤の安定化を目指していきます。

※ 25ページにも安全統括管理者としてのメッセージを掲載しています。

担当役員より

沿線の魅力を国内外に発信し、来訪・滞在・居住を促進します

取締役
住田 弘之



南海電鉄グループの営業エリアは、①日本有数の商業集積地「なんば」、②アジアのハブ空港「関西国際空港」、③外国人にも人気の世界遺産「高野山」の3拠点を有し、観光資源や山海の自然にも恵まれ、居住地としても観光地としても魅力がいっぱいです。こうした南海沿線にもっと多くの方々が来て楽しんで、ひいては住んでいただけるように、その魅力を発信し沿線価値を向上させていくことが当社の役目です。2017年からは、大阪府初の世界遺産候補に推薦された「百舌鳥・古市古墳群」の登録に向け、努力していきます。

また、インバウンド旅客に対しても引き続き、魅力的な情報の発信と旅行環境の整備に努めていきます。具体的には、個人旅行客の増加に対応して沿線駅を中心とする日帰り旅行商品の企画やインターネットを活用した出発地でのチケット予約や販売のシステム整備、空港と宿泊所を結ぶサービスの実施、駅・車両をはじめ沿線の各集客施設における多言語化対応などを推進していきます。



不動産業

5社

社有地の活用や沿線の活性化に貢献し総合的な街づくりを推進しています。



沿線や主要駅を中心に、商業・オフィスビル、賃貸マンション、駐車場などの不動産賃貸業を展開するとともに、大規模宅地開発やマンション販売などの不動産販売業を幅広く展開しています。沿線価値の向上や沿線のお客さまのより豊かな生活環境づくりに貢献しています。

当期の注力事業

和歌山市駅に「南海和歌山市駅ビル」が完成



賃貸業では和歌山市駅活性化計画の第一段階として2017年3月、オフィス棟「南海和歌山市駅ビル」を完成させました。販売業では京都府向日市等で、分譲マンションブランド「ヴェリテ」シリーズを展開しました。

流通業

11社

沿線の魅力アップで集客力を強化する多彩な商業施設を展開しています。



グループ11社が、当社沿線を中心に高感度なショッピングセンター、コンビニエンスストア、飲食店、物販店などの各種店舗を幅広く展開し、沿線の街の活性化に取り組んでいます。また、駅構内物販店でのノウハウを生かし、駅ビジネス事業の沿線外展開にも取り組んでいます。

当期の注力事業

駅前大型商業施設の大規模リニューアルを実施



なんばCITY南館での過去最大規模のリニューアルに続き、なんばパークスではグランドオープン10周年を迎え、リニューアルオープン。泉ヶ丘エリアでは、21年ぶりにパンジョの大規模リニューアルを実施しました。

担当役員より

成長戦略の要として
不動産・流通事業の
シナジーを発揮します

専務取締役
高木 俊之



このたびの組織変更で、不動産事業と流通事業がともに「都市創造本部」のもとに置かれることになりました。これは当社グループの成長戦略の中心である両事業の統合によって効率化とシナジー発現を図り、運輸業を凌ぐ業容に成長させることが最大の狙いです。方向性としては、なんば・沿線のまちづくり、沿線価値向上、ニュータウン再生を常に意識していきます。

なんばエリアでは、新南海会館ビル(仮称)完成となにわ筋線計画を成功させるとともに、既存商業施設とあわせ、魅力あふれる街づくりへの取り組みを継続していきます。また和歌山エリアでは、南海和歌山市駅ビルに2020年までに図書館、商業施設、ホテルを開業し、エリア活性化の起爆剤とします。さらに泉北エリアでは、近畿大学医学部・付属病院の泉ヶ丘駅前への移転を見据え、なんばに次ぐ事業拠点として経営資源を投入し、泉北ニュータウン全体の活性化に貢献していく考えです。

担当役員より

商業施設・賃貸ビルの
新たな需要を
生み出していきます

取締役
佃 吉朗



商業施設で大切なのは、常に新しいモノを発見できる喜びを提供すること。さらにリピーターの確保と国内外の旅行者獲得のため、シンボリックな施設であり続けることが重要です。「なんばCITY」と「なんばパークス」を相次いでリニューアルするとともに、免税一括カウンターを設置したのも、外国人旅行客の利用促進に向けたサービス向上を図るためです。

現在、「なんばCITY」から「なんばEKIKAN」と、なんばエリアを南へ延伸させる開発を進めています。また、賃貸ビルについても、老朽ビルの建て替えやリニューアルを計画しています。いずれも既存施設を拠点に事業エリアの拡大やリニューアル、建て替えを促進することで、さらなる需要を生み出していけると考えています。なんば以外のエリアでも、保有施設を中心に新たな開発を推進・計画しており、高度利用によって沿線活性化と収益向上を目指します。



新南海会館ビル(仮称)完成予想図



レジャー・サービス業 23社

暮らしにゆとりと潤いを与えるサービスを提供しています。

遊園地や旅行業、ホテル・旅館、ポートレース施設賃貸、ビル管理メンテナンスなど、お客さまの暮らしに潤いを与える事業を沿線内外で展開し、各事業の集客力向上と活性化を図っています。近年は、旅行業、ホテル・旅館業を中心にインバウンド需要の取り込みに注力しています。

当期の注力事業

設備保守・マンション管理会社の全株式を取得



(株)TTSが受託した
東大阪トラックターミナル

南海ビルサービス(株)は2016年4月、東大阪流通センターの設備保守業務等を受託する(株)TTSの全株式を取得、7月にはマンション管理事業を行うライフコミュニティ(株)の全株式を取得しました。

建設業 5社

鉄道関連以外にも幅広い案件を手がけています。

南海辰村建設(株)を筆頭に、グループ5社が建設業に取り組んでいます。当社の鉄道関連工事や、日本万国博覧会、関西国際空港等さまざまな建設工事を通じて積み重ねた豊富な経験・ノウハウを活かし、土木・建築・電気など建設工事全般を手がける総合建設業を展開しています。

当期の注力事業

「外断熱工法」の普及促進に引き続き注力



外断熱工法を用いた
「シェルゼ武蔵小杉」

建物の外側を断熱材で包み込む「外断熱工法」の普及促進に引き続き注力しました。当期は特に、民間住宅工事のほか、民間非住宅分野や首都圏での土木工事等の受注活動に取り組みました。

CSRについて

当社グループでは、グループ経営方針に掲げた「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4つを普遍的テーマとして、CSRに取り組んでいます。ステークホルダーの皆さまとの対話の機会を活かし、その声に耳を傾けながら、皆さまの期待に応えるべく、4つのテーマを実践していきます。

ステークホルダーとの主な対話の機会

お客さま 	<ul style="list-style-type: none"> ● お客さまモニター制度 ● お客さまアンケート
地域社会 	<ul style="list-style-type: none"> ● 清掃活動 ● 道普請 ● 電車まつり ● 工場見学 ● 南海コンサート
株主・投資家 	<ul style="list-style-type: none"> ● 株主総会 ● 決算説明会 ● 日常的な電話・Webでの窓口対応 ● 機関投資家とのミーティング
取引先 	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議・協力 ● 暴排条例への対応 ● 新商品・新技術の紹介
従業員 	<ul style="list-style-type: none"> ● 労働協約の締結 ● 経営協議会、労使交渉 ● 実行計画書に基づく面談
行政・NPO 	<ul style="list-style-type: none"> ● 協働イベント開催 ● 報告書類の届出
地球環境 	<ul style="list-style-type: none"> ● CSR報告書 ● 環境イベント ● 環境教育 ● なんかいの森保全活動 ● ピオトープ活動

担当役員より

持続可能な社会の実現に向け、CSRの取り組みを深化させていきます

常務取締役
浦地 紅陽



当社は、安全・安心と最良のサービス、商品を提供することを通じ、長期的に成長しつつ、企業理念等に基づき、持続可能な社会の実現に貢献することを目標としてCSR活動に取り組んでおります。このたびCSR推進室を新設し、収益と社会への貢献を拡大しながら、従来のCSRの取り組みを深化させていきたいと考えております。

近時の外部環境変化の中で、ステークホルダーの「経済」「環境」「社会」に対する関心が高まっています。当社グループが事業活動を通じて、そうした関心に積極的・能動的に対応していく、それが持続可能な社会の実現への貢献であると考えております。そのためには社員一人ひとりの意識と行動の積み重ねが不可欠です。引き続き、人を育み、会社を成長させ、事業を通じたCSR活動を推進し、またその意義を社内外に発信することで、社員が誇りと使命感を持って仕事に取り組むことができるよう真摯で誠実に進めてまいります。



安全 (安全報告書)

ここでは鉄道事業法第十九条の四の規定に基づいて、2016年度の輸送の安全のために講じた措置や安全への取り組みを安全報告書として公表します。

担当役員(安全統括管理者)より

安全管理体制を強化し 安全に関する取り組みの 継続的な改善に努めていきます

安全統括管理者
専務取締役 鉄道営業本部長
金森 哲朗



平素は当社をご利用いただき誠にありがとうございます。
当社では、安全最優先を原則として「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命とし、施設・車両の保守・改良、社員等の教育・訓練に日々取り組んでいます。
しかしながら、2016年度にはさまざまなトラブルが発生させ、お客さまにはご迷惑・ご心配をおかけし、深く反省いたしております。

2017年2月・4月には鋼索線の三度にわたる故障のため長時間運休させる事態を引き起こしました。その他にも、2016年10月には特急列車の扉が完全に閉まりきらない状態で運行させるなど、故障やヒューマンエラーによるさまざまなトラブルが相次ぎ、重大な労働災害も発生いたしました。再発防止対策を講じたことはもちろん、



事故復旧総合訓練

輸送の安全確保を強化する特別な取り組みを展開いたしました。特に、安全統括管理者である私や本社管理職が現業係員とのコミュニケーションを一層強化し、安全意識の高揚に努めました。今後とも現業との意思疎通によって安全意識醸成に努めてまいります。

高石市内連続立体化工事において2016年5月に下り線が完成し、営業運転を開始いたしました。既存の高架橋柱や駅舎の耐震補強も計画的に推進しています。あわせて、駅ホームの安全性向上に取り組み、列車と駅ホームの段差解消、内方線付き点状ブロックの整備を進められたほか、2017年3月には駅ホームドア導入の方針を決定いたしました。また、お客さまに安心して快適に列車をご利用いただけるように老朽車両の更新(新造車両の導入)も計画的に推進いたしました。

2017年度を迎え、6月には、当社グループの経営方針に掲げる「安全・安心の徹底」を強化するため、専任組織として鉄道営業本部に「安全推進部」を新設いたしました。安全推進部では、輸送の安全性・安定度向上に関する施策をハード・ソフトの両面から組織横断的に推進し、運輸安全マネジメントの継続的な改善に努めてまいります。

新たな安全管理体制のもと、安全に関する取り組みを一層強化し、お客さまに安心してご利用いただける鉄道を目指してまいります。

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。

2006年10月に「安全方針」を制定し、安全最優先を原則として事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員等を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2015年には安全方針を記載したカードを全社員に携帯させ、全社的な安全意識の醸成に努めています。

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。

2006年10月1日制定、2009年6月26日改正

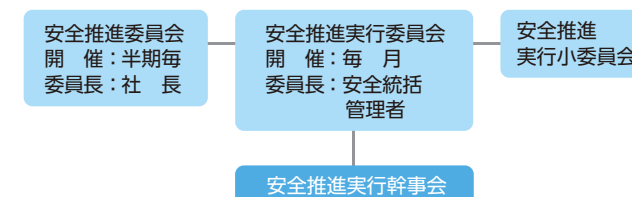
安全管理体制

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ています。

社長は安全管理体制の最高責任者として、安全統括管理者に鉄道営業本部長を、運転管理者に運輸部長を選任し、関係する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

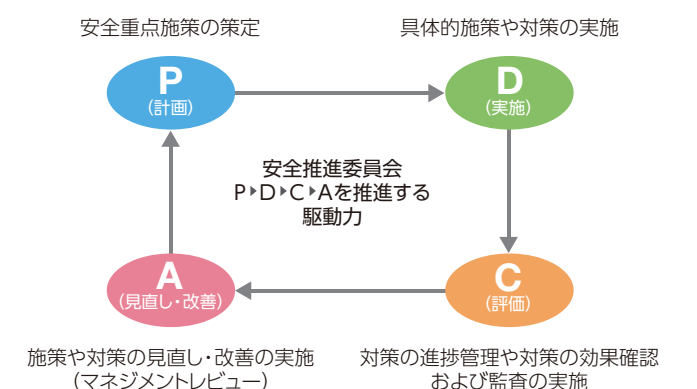
なお2017年6月、安全・安心の徹底を担う専任部署として安全推進部を新設し、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括するとともに、関係部署と調整して輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進します。

委員会組織



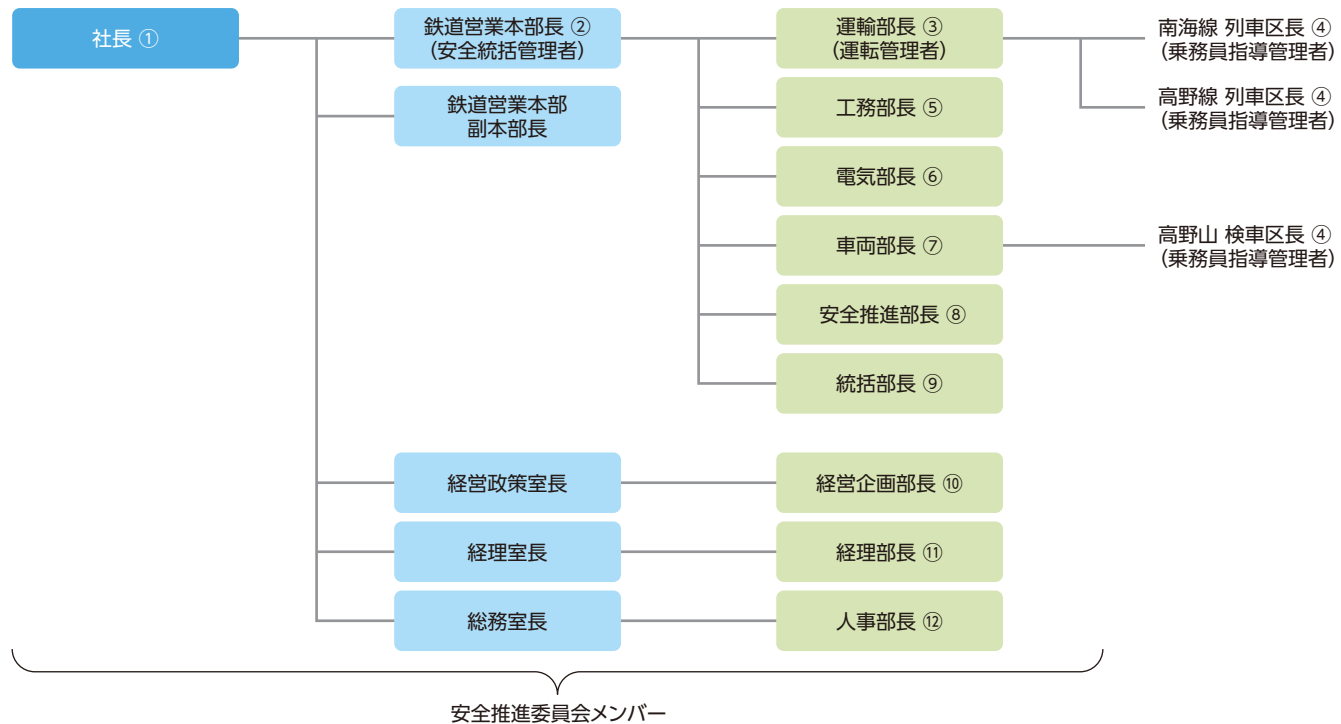
安全推進委員会

安全管理方法



安全方針と管理体制

組織体制と責任者の役割



- ① 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
- ② 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
- ③ 安全統括管理者の指揮の下、列車の運行および乗務員の資質の保持その他運転に関する事項を統括する。
- ④ 運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項および鋼索鉄道の乗務員の管理に関する事項を統括する。
- ⑧ 安全統括管理者の指揮の下、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括する。
- ⑨ 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。
- ⑩ 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。
- ⑪ 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。
- ⑫ 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。

運輸安全マネジメント評価

2014年9月、第6回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、安全管理体制について鉄道事業者の経営トップや安全統括管理者、運転管理者等の経営管理部門の責任者にヒアリングなどを行い、安全管理の状況を確認するものです。

なお、2015年度に引き続いて2016年度は「評価実施間隔延長措置」により、書面による「安全管理の取り組み状況」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(2014年9月)

社員等とのコミュニケーション

社長巡視

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

2016年度は各種運動期間中に現業職場を4回巡視しました。

安全ミーティング

安全統括管理者および運転管理者と現業部門、業務委託会社との双方向のコミュニケーションを図る目的で、安全ミーティングを開催しています。2016年度は現業職場に出向き、計8回開催しました。



初芝総合事務所への社長巡視と現業職場からの説明

安全意識調査

安全に対する意識および安全管理体制に対する理解度を定量的に評価するために、2016年度に2回目の安全意識調査を実施しました。

鉄道営業本部の安全管理体制の構成員と、一部の業務委託会社の社員を対象に実施し、調査結果を分析・検証して安全確保に関する各種施策に反映させることで、安全意識を高め、安全管理体制をより強固なものにしてまいります。



安全ミーティング

2017年度の安全重点施策

2016年度の安全管理体制について安全重点施策の実施状況や、安全内部監査の結果等を踏まえてマネジメントレビューを実施し、2017年度の安全重点施策として次の4項目を定めて取り組んでいます。

2017年度の安全重点施策

- 安全意識調査の分析結果に基づく各種取り組みの実施
- 施設・設備の老朽化に起因する事故・トラブルの減少
- 事故・災害等の対応力・保安レベルの向上
- 部門内および部門別コミュニケーションの充実によるリスクの低減

お客様の安全のために

2016年度の安全重点施策

輸送の安全確保に向けた課題を解決するため、達成すべき目標への取り組みである安全重点施策として、2016年度は次の4項目を定めて取り組みました。

2016年度の安全重点施策

- 安全方針のさらなる浸透
- 現場・本社一体となった問題点の早期把握による事故防止
- 事故・災害等の対応力・保安レベルの向上
- 施設・設備の老朽化に起因する事故の減少

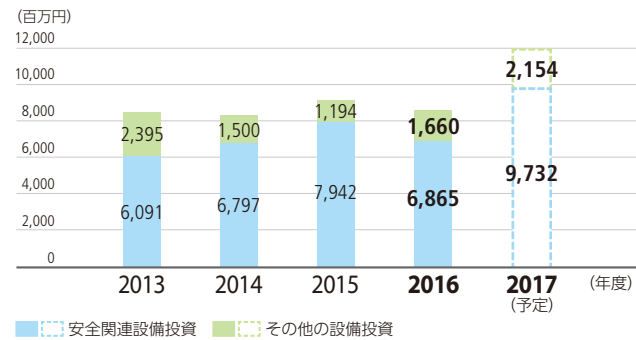
安全への投資

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2016年度は施設・車両等の更新・改善のために約68億円を投資しました。

これは今後発生することが予測される大規模地震に備えて、駅舎や高架橋柱の耐震補強工事や、列車の扉挟み事故防止並びに駅ホーム上の安全性向上のための施策を推進するものです。

2017年度も引き続き安全施策を計画的に推進するため、約97億円の設備投資を計画しています。

安全に対する投資額



2016年度の主な設備投資

- 駅ホームの非常通報装置新設、改良や駅ホーム状況監視装置新設
- 駅舎耐震補強 (春木駅西駅舎、住ノ江駅)
- 踏切支障報知装置新設、踏切障害物検知装置をはじめ踏切関連機器を更新
- 高架橋柱の耐震補強
- 8300系車両の新造 (12両)
- 内方線付き点状ブロックの設置 (沢ノ町駅)
- 連続立体交差事業

連続立体交差事業

関係自治体と積極的に協議を行い、南海本線 (堺市内・高石市内) および高師浜線 (高石市内) の連続立体交差事業を推進することで踏切を廃止し、運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指します。

高石市内の工事では2016年5月14日に下り線を高架に切り替え、引き続き、上り線の高架化工事を推進しています。



南海本線 (高石市内) 連続立体交差事業



南海本線 (堺市内) 連続立体交差事業 (浜寺公園駅駅舎)

踏切の安全対策



踏切閃光灯*1

警報灯の視認性向上を図るとともにLED化も順次進めています。

踏切支障報知装置*2

踏切に設置した非常ボタンを押すことで列車を停止させる信号を表示させる装置です。

踏切障害物検知装置*3

踏切上を支障している自動車を検知し、列車を停止させる信号を自動的に表示させる装置です。



車両の安全対策

車内非常通報装置

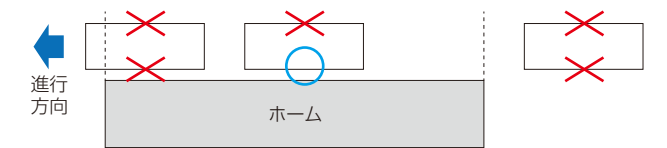
お客さまが非常時にボタンを押すことで車内から乗務員に異常を知らせる装置です。SOSのステッカーが目印です。全車両に設置しています。



非常通報ボタン

ワンマン列車の誤開扉防止対策

ワンマン列車の運転士が誤って駅ホームの無い側の扉を操作しても、扉が開かないようにするための装置を導入しました。列車が駅ホームに掛かっていない場合も扉は開きません。ワンマン列車用の全車両に設置しています。



誤開扉防止装置 (イメージ。○の場合のみ扉が開きます。)

転落防止放送装置

先頭車同士の連結部での転落防止措置として、2011年度の新造車両から転落防止放送装置を設置しています。扉が開いているときに連結部であることを音声で知らせます。



転落防止放送装置

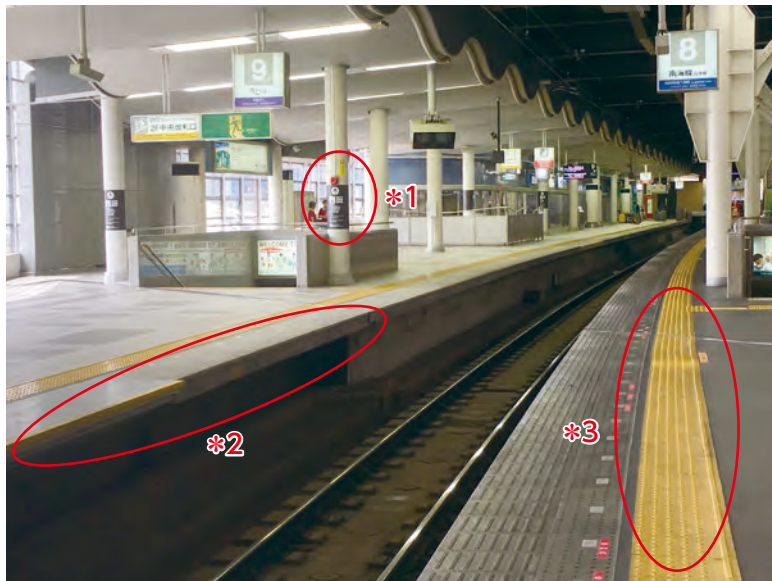
車載型非常はしご

列車が駅と駅の間に停車するなどの異常時に、お客さまに安全に列車から降車していただくための設備です。順次設置を進めています。



お客様の安全のために

駅ホームの安全対策



駅ホーム非常通報装置*1

ボタンを押すことで、乗務員や駅係員に異常が発生したことを知らせる装置です。



櫛状ゴム*2

列車と駅ホームの間を縮め、お客さまが転落するのを防ぐ設備です。なんば駅9番のりばに設置しています。



内方線付き点状ブロック*3

視覚に障がいをお持ちのお客さまに駅ホームの内側をお知らせする設備です。2017年3月末現在、100駅のうち51駅に設置しています。なお一日平均乗降10,000人以上の駅については全26駅に整備済みです。



駅ホーム照明の増設

列車最前部が停車する付近に照明を増設して夜間のホームを明るく照らすことで、車掌からのホームの視認性を改善し列車の扉挟み事故の防止を図っています。



駅ホーム照明の増設

駅ホーム縁端部の着色

お客さまに視覚的に駅ホーム縁端部であることを知らせ、駅ホームからの転落を未然に防ぐため、駅ホーム縁端タイルを着色しています(羽衣駅、高石駅、北助松駅で実施)。



駅ホーム縁端部の着色

大開口ホームドア

駅ホーム上の安全性向上のため、なんば駅1番のりばにおいて2018年度に大開口ホームドアを試験的に設置すべく、準備を進めています。

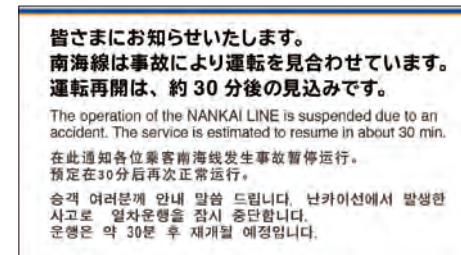


大開口ホームドア (イメージ)

お客さまへの情報提供の強化

車内案内表示器

一部車両に車内案内表示器を設置し、列車に遅れが発生した場合などにお客さまに情報提供を行っています。日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



異常時のお知らせ (イメージ)

改札口案内モニター

案内情報を表示するモニターを改札口付近に設置し、列車に遅れが発生した場合は運行状況を表示し、お客さまに情報提供を行っています。車内案内表示器同様、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。



異常時のお知らせ (イメージ)

防災・減災の取り組み

落石警報装置

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



落石警報装置の検知線

落石警報装置

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敷設し、自動車が道路から線路に侵入し検知線を断線した場合に、列車を停止させるための信号を表示する装置です。



自動車転落警報装置の検知線

自動車転落警報装置の検知線

架道橋衝撃警報装置

自動車が衝突する可能性の高い架道橋の防護柵に検知線を敷設し、自動車が防護柵に衝突し検知線を断線した場合に、列車を停止させるための信号を表示する装置です。



桁下有効高表示と防護柵

お客さまの安全のために

駅・高架橋柱の耐震補強

南海トラフ巨大地震等の今後発生が予測される大規模地震に備えて、駅舎や高架橋柱等の耐震補強を計画的に実施しています。



高架橋柱の耐震補強(柱に鋼板を巻き補強)

南海本線 紀ノ川橋梁の安全対策

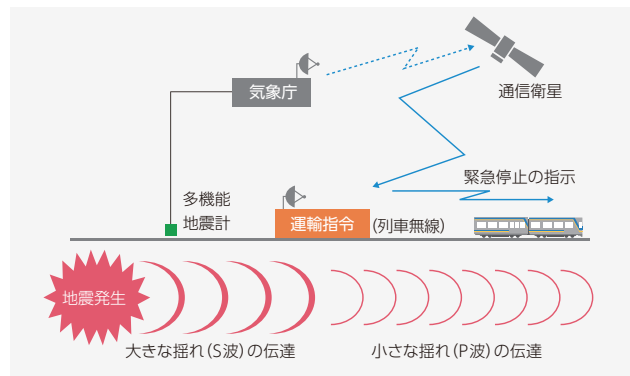
南海本線の紀ノ川橋梁は、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認していますが、さらなる安全性向上のため、落橋防止対策工事で橋脚の補強を実施しています。



南海本線 紀ノ川橋梁

緊急地震速報システム

緊急地震速報システムは、震度5弱以上の地震波が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して自動的に緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。



緊急地震速報システム

津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図の掲出

沿線地域における津波浸水予想区域を冊子にまとめ、乗務員に携帯させる他、駅をはじめ関係職場にも配付しています。

また、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。

津波避難用看板

大阪府、和歌山県が公表している津波浸水エリアに対して津波避難用看板を設置しています。その区間の始端および終端を表示するほか、駅間で列車が停車した場合の避難誘導方向の表示を行い、津波到達前にお客さまを安全な場所へ誘導します。



避難経路図の掲示



津波避難用看板

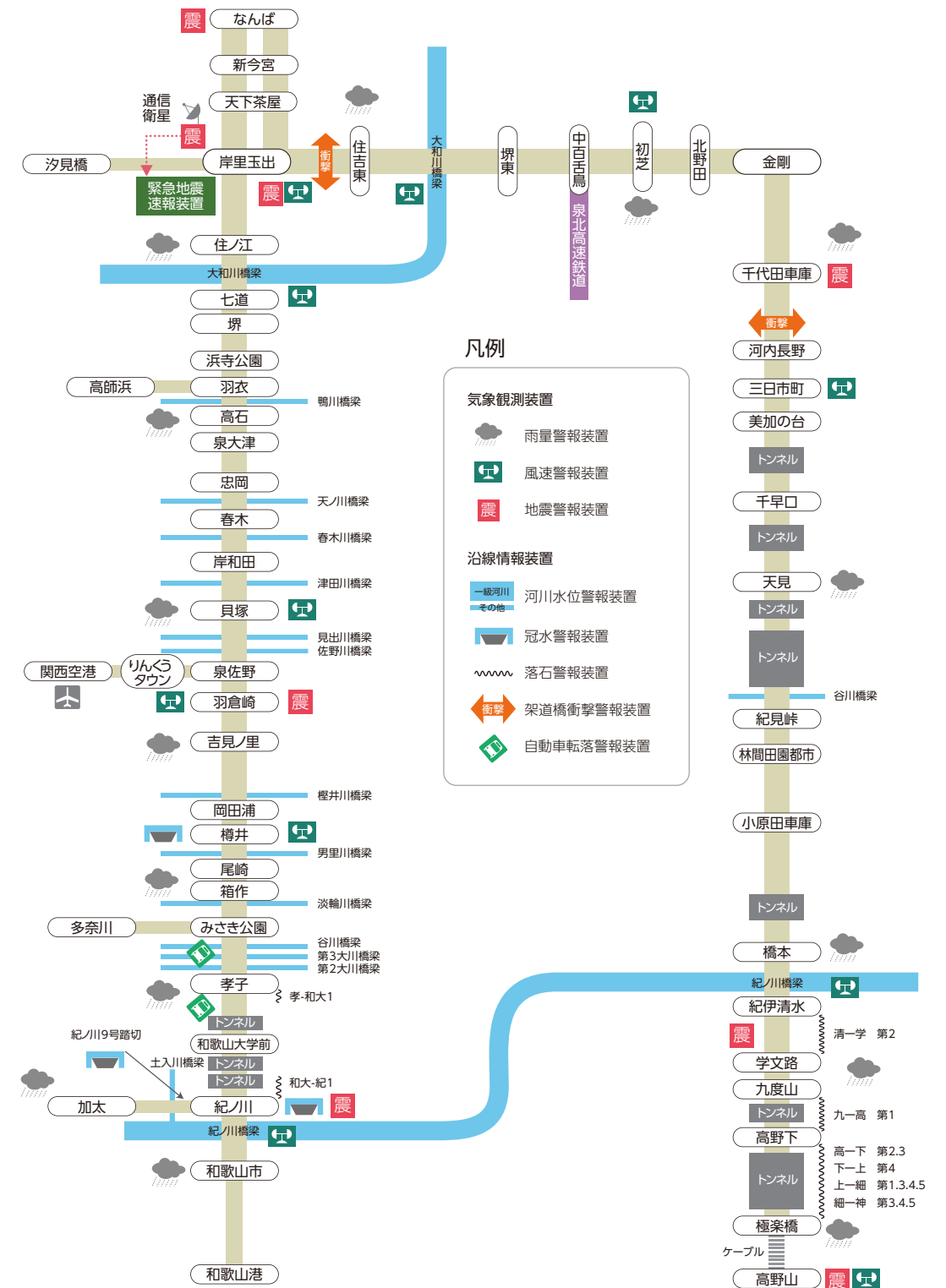


乗務員や職場に配付している津波ハザードマップ

防災情報システム

雨量、風速、地震等気象情報や河川水位等の線路支障情報を集約把握する防災情報システムを導入しています。

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図 (2017年3月末現在)



凡例

気象観測装置

- 雨量警報装置
- 風速警報装置
- 地震警報装置

沿線情報装置

- 一級河川 河川水位警報装置
- 冠水警報装置
- 落石警報装置
- 架道橋衝撃警報装置
- 自動車転落警報装置

お客さまの安全のために

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です。

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

駅係員・乗務員教育

当社の鉄道研修センターは、駅係員、乗務員(運転士、車掌)の養成や知識・技能向上の教育を実施する施設です。

コンピュータ教材や実物の模型、鉄道運転シミュレータを活用した教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

また、現業の乗務員職場では監督者と乗務員のマンツーマン教育に注力しています。

この教育は、若手やベテラン乗務員個々人のスキルに応じ、他社事例も活用しながら、事故対応スキルを高めています。マンツーマンで教育することで、普段からの工夫や、体験したヒヤリハット情報も会話のなかから引き出しています。



監督者と係員のマンツーマン教育



集合教育風景



運転シミュレータ訓練



実車を用いた乗務員訓練

事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

過去に社内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・研修に活用しています。



事故パネルを用いた研修

技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と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、安全意識の醸成に取り組んでいます。

特に、若年社員が過去の事故事例を活用し、グループ討議の中から対応策を導き出し、事故に遭遇した際の対応策の想定を高める訓練に注力しました。

また、実設の教育・訓練施設を利用し、技術継承の推進と安全意識の醸成を図っています。



若年係員に特化した教育風景



電気研修所での教育・訓練

事故・災害に備えて

大規模な事故・災害・テロ行為に備え、鉄道事業者や地元自治体等の外部機関と連携した、街ぐるみ、沿線ぐるみでの対応が必要不可欠です。当社ではそのような災害を想定し、外部機関と連携した訓練を実施しています。

和歌山港線の津波避難訓練

2016年11月22日、和歌山市役所、沿線小学校と合同で津波避難訓練を実施しました。

「和歌山市で震度6弱を観測、大津波警報が発表された。」という想定で、乗務員が実際に車載型非常はしごを使用し、旅客を列車から津波浸水想定エリア外の安全な場所へ避難誘導しました。

テロ対処訓練

2016年8月22日、和歌山大学前駅で、商業施設関係者、地元警察署と合同でテロ対処訓練を行いました。



清掃員が不審物を発見



警察官が駅構内の不審者に職務質問する風景

事故復旧総合訓練

2016年9月27日、羽倉崎車庫で「事故復旧総合訓練」を実施しました。

「踏切道内の自転車・自動車に列車が衝突した」という想定のもと、訓練参加者には訓練のシナリオを事前に知らせず、随時発表される事態に臨機応変に対応することで、技能向上に努めました。また、訓練には地元消防署や沿線中学校にも参加していただき、非常に緊張感のある訓練となりました。



車載型非常はしごを使用した救出訓練



負傷者(車両下部)の救出風景



対策本部への報告風景



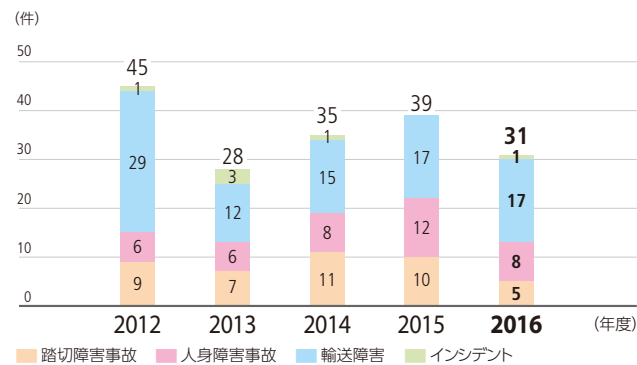
負傷者(自動車内)の救出風景

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

最近5年間の発生状況

国土交通省へ報告することが定められている鉄道運転事故等の最近5年間の発生状況は、次の通りです。

5年間の事故の件数



(参考)鉄道運転事故等の分類

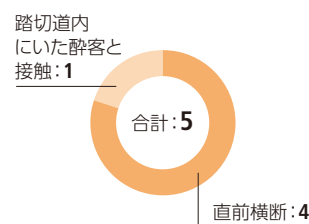
重大事故	列車衝突事故	列車が他の列車もしくは車両と衝突、または接触した事故
	列車脱線事故	列車が脱線した事故
	列車火災事故	列車に火災が生じた事故
鉄道運転事故	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両等と衝突、または接触した事故
	人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)
輸送障害		鉄道運転事故以外で列車に遅れ(30分以上)が発生した事態
インシデント		事故には至っていないが、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

2016年度の発生状況・行政指導等

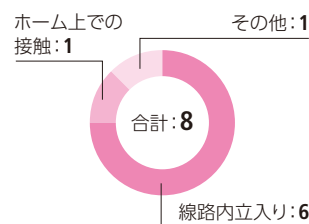
重大事故(衝突・脱線・火災)

2016年度は発生していません(最近5年間はありません)。

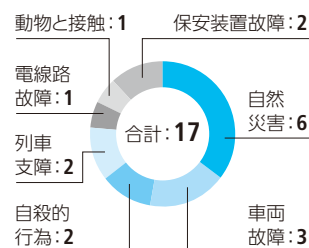
踏切障害事故



人身障害事故



輸送障害



行政指導等

2016年度、当社への行政指導はありませんでした。

インシデント

2016年度は1件発生し、近畿運輸局に報告しました。

1000系車両の台車に亀裂が発生

- 発生日時 2017年2月3日 15時頃
- 状況 1000系車両の定期検査中、台車に亀裂が生じていることを発見しました。亀裂は2台車に計3か所あり、長さはそれぞれ200mm、300mm、450mmでした。その後、同形式の台車も検査したところ、新たに5台車に計7か所の亀裂を発見しました。
- 原因 車両の走行時に発生した力が台車に繰り返し加わることで、台車の内部に亀裂が発生し、その亀裂が台車外面に向かって広がり表面に表れたものと推定しています。
- 対策 当該箇所の応急補強を行うとともに、専門家を交えて亀裂が発生した箇所に生じる力を測定しました。その結果、走行の安全性を損なうものではありませんでしたが、抜本的な補強を定期検査時に実施する予定です。



台車の亀裂発生場所



台車の亀裂発生場所

Topics お客さまへのお願い

安全確保や定時運転のためにも、皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

踏切では

- いったん止まって左右の安全を確認してから渡りましょう。
- 万が一閉じ込められたときは、遮断機を押し上げて踏切外へ脱出してください。
- 踏切の警報が鳴動し、遮断機が降りても人や自転車、自動車が取り残されているのを見かけたときは、非常ボタンを押してください。



踏切の非常ボタン

駅ホームでは

- 駆け込み乗車は危険です。また、列車の遅れの原因ともなりますので、おやめください。
- 線路に転落した方等異常を発見したときは、駅ホームに設置している非常通報ボタンを押してください。
- 黄色の点字タイルは、目の不自由な方の大切な道しるべです。立ち止まったり、また手荷物を置かないでください。
- 携帯電話やゲーム機等を使用しながらの移動は、駅ホームからの転落事故や電車との接触事故の原因となります。大変危険ですので、おやめください。
- 電車が到着・発車する際に、黄色の点字タイルの内側までお下がりください。
- お客さまの安全を確認できるまで、電車は発車いたしません。安全確認が出来ない場合は、放送・声かけ・手笛により注意喚起を行います。



駅ホームの点字タイル



駅ホームの非常通報ボタン



駅ホームでの注意喚起広告

車内では

- 戸袋に手やかばんが引き込まれないようご注意ください。特にお子さま連れのお客さまは到着の際、扉から手を離していただきますようお願いいたします。
- 非常事態が発生したときは、非常通報ボタンを押すか、ただちに乗務員にお知らせください。
- 安全確保のため、走行中やむを得ず急停車することがあります。走行中は吊革や手すりをお持ちいただくなど、事故防止にご協力をお願いいたします。



戸袋への引き込まれ注意表示



車内非常通報装置



車内での注意喚起広告

Topics 地域社会と協力した取り組み

これからも地域社会と一体となって、皆さまの安全を守り続けていきます。

踏切事故防止キャンペーン

踏切事故の防止を図るために毎年実施しています。近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、踏切を通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。



踏切事故防止キャンペーンの様子

わくわく電車らんど

みさき公園内のこの施設では、実際に使用していた車両による車掌体験や運転シミュレーターによる運転士体験等を通じて、お子さまに人気の鉄道の仕事について、楽しく遊びながら「学ぶ」「体験する」空間を提供しています。



わくわく電車らんど 全景

こども110番の駅

お子さまを危険から守る、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」ステッカーとポスターを18駅に掲出しています。万一、駅にお子さまが助けを求めてきた場合には速やかに保護し、110番通報を行う等の対応をとります。



こども110番のステッカー

安全・安心出前教室

沿線にある学校等への訪問・講演を行っています。利用マナーの啓発と、安全に関する知識を深めていただき、当社に親しみを感じていただくファンづくりに努めています。



沿線小学校での授業風景

Topics お客様の声からの改善事例

お客様の声にお応えし、継続的に安全性の向上に努めてまいります。

踏切で

歩行者や自動車が踏切内で誤って停止し取り残されないために、危険な場所のカラー舗装を行いました。



カラー舗装後の踏切道 (紀ノ川駅～和歌山市駅間)

駅で

駅施設のコンクリート構造物が劣化しているのご意見を受け、構造物の補強・修繕を行いました。



補修後のコンクリート構造物 (北野田駅)

今後の業務の参考にさせていただくため、ホームページをはじめ、電話、書面、ご来社等の手段でお客様から当社に対するご意見・ご要望をお寄せいただいています。輸送の安全に関しても、その中から改善すべきものにつきまして、関係部署で検討して対応しています。当社へのご意見のホームページアドレスは次の通りです。
<http://www.nankai.co.jp/opinion.html>

お客さま

より一層、お客さまに安心・快適にご利用いただき、満足していただけるために、お客さまからいただいた声を事業活動に活用しています。

お客さまの声の活用

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・ご要望や、お褒め等が蓄積されています。2016年度も2,563件と多くの「お客さまの声」が寄せられました。

当社では、お客さまからのご意見・ご要望を会社経営への大きなヒントとして受け止め、問題点の改善やサービスの向上に役立てています。

2016年度「お客さまの声」の内訳 (単位:件数)

ランキング		()	
		件数	前年度の件数
1	接客・接遇	777	(650)
2	ダイヤ	468	(411)
3	乗車マナー	276	(150)
4	駅施設	250	(240)
5	車内空調	223	(200)
6	鉄道車両	199	(211)
7	乗車券	93	(245)
8	ホームページ	44	(46)
9	IC・コンパスカード	44	(44)
10	女性専用車両	33	(24)

対象部門別 ()は前年度の件数

	件数	前年度の件数
1 鉄道	2,317	(2,071)
2 グループ会社	80	(89)
3 みさき公園	76	(86)

顧客満足度調査を実施

2016年度は外部の調査会社に依頼し、当社をご利用のお客さまを対象としたインターネットによるアンケート調査を実施しました。当社のサービスレベルをお客さま視点で知ることができ、また、フリーアンサーによりお客さまのご意見・ご要望を幅広く知ることができました。

また、訪日外国人のお客さまに対してアンケート調査および外国語対応スタッフへのインタビューを実施し、訪日外国人が求めるニーズを知ることができました。

各調査結果は各部門で共有し、顧客満足度向上への取り組みに生かしています。

お客さまの声をヒントにさまざまな改善をしています。

お客さまの声データベースや顧客満足度調査を通じてお客さまからいただいたご意見・ご要望は当社の貴重な経営資源であると認識し、鉄道係員への教育・指導をはじめ各関係部門において、不断の品質向上に取り組んでいます。また、お客さまの声を活用する会議(VOC活用委員会)において改善課題の抽出を行い、具体的施策の実施に結び付けています。

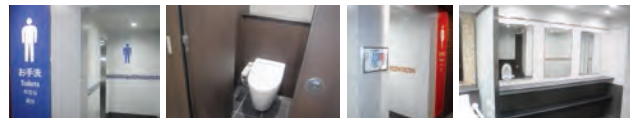


お客さまに心のこもったおもてなしを提供

実施した施策の一例

駅トイレのリニューアル

順次、駅トイレのリニューアルを推進しています。便器の洋式化や内装の美観向上、女性トイレにはパウダースペースを設置、換気能力の向上により臭気を低減。より快適にご利用いただけるよう、改善を進めています。



なんば駅(南口)



天下茶屋駅



紀見峠駅

駅舎やホーム上屋の美装化やバリアフリー化の推進

駅舎やホーム上屋の美装化、バリアフリー化を順次推進しています。



上屋美装化(天下茶屋駅)



美装・バリアフリー化(鳥取ノ荘駅北口)

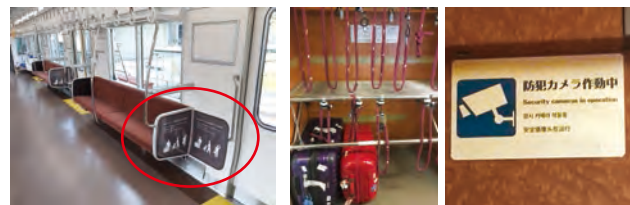
「おもてなしの心」を持った社員の育成

駅助役・駅掌に対して、駅に必要な接客、接遇のスキル向上を目的とした研修や、訪日外国人のお客さまへの対応能力を向上させる研修を実施しました。

また、鉄道の技術部門の主任クラスや、グループ会社の接客に携わる従業員を対象にCS向上研修を実施し、接客、接遇スキル向上を推進しています。

安心に、そして快適にご利用いただける車内環境

車両の新造・改良を行い、より安心・快適にご利用いただけるよう努めています。



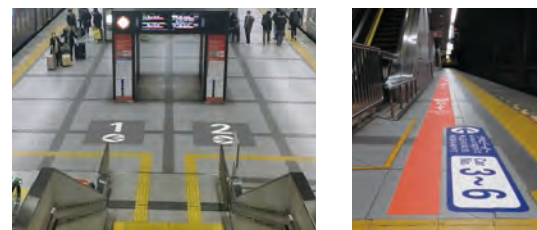
大きなお荷物やベビーカーなど、さまざまな用途でお使いいただけるスペース(8300系の一部)
荷物置き場の防犯用キーチェーンと防犯カメラの設置(ラピート)

多言語によるご案内

訪日外国人のお客さまが多くご利用される駅では、列車の行先案内盤における多言語表示(日・英・中(簡体字)・韓)や、ホームにおける自動案内放送(日・英)を実施しているほか、視覚的に分かりやすい案内サインを導入しています。



列車行先案内盤(関西空港駅)



視覚的に分かりやすい案内サイン(関西空港駅)

また車内では、多言語による車内表示(日・英・中(簡体字)・韓)、自動案内放送(日・英)を順次拡充しています。



車内モニターによる多言語でのご案内(8300系)



駅助役CS研修の様子

訪日外国人への施策

訪日外国人の誘客促進

当社では、最大の強みである関西国際空港となんばを結ぶ空港アクセスをはじめとするインバウンド向けサービスの認知度向上と利用促進を図り、増加するインバウンド需要を確実に取り込むため、海外の旅行博覧会への出展や商談会への参加、現地の旅行代理店への営業活動等を継続的に実施しています。2016年度は東アジアを中心に計9回、旅行博覧会に出展しました。

また、国内においても「VISIT JAPAN TRAVEL MART」等の商談会への参加等を通じて旅行代理店への営業活動を行うほか、沿線の観光資源への誘客促進を図るため、海外のインフルエンサーを招聘して沿線へのファムトリップ等も実施しています。

さらに、2017年度は関西の私鉄各社等と共同で、各社沿線の観光資源の魅力を一体的にPRするVJ事業(ビジット・ジャパン地方連携事業)にも参画しています。



タイ国際旅行博覧会におけるブースでのPR活動

2016年度の旅行博覧会への出展

日程	国	場所	名称
2016年 5/13~16	台湾	高雄	高雄市旅行業公会国際旅展
6/16~19	香港	香港	香港国際旅行展示会
7/14~17	タイ	バンコク	タイ国際旅行博覧会
9/9~11	中国	広州	広東国際旅遊産業博覧会
10/13~16	韓国	ソウル	ソウルMODETOUR博覧会
11/4~7	韓国	ソウル	HANATOUR博覧会
11/4~7	台湾	台北	台北国際旅行博
2017年 2/10~13	台湾	高雄	高雄春季旅行博覧会
2/15~19	タイ	バンコク	タイ国際旅行博覧会

インフォメーションの多言語化

当社では2016年4月、なんば駅の行先案内盤を13年ぶりに更新しました。更新にあたり4か国語(英・中(繁体・簡体)・韓)表示を導入し、各国語を鮮明かつ効果的に表示すること

に適した液晶ディスプレイを採用しています。

なんば駅の窓口にはiPadや4か国語版のパンフレットも設置し、多言語対応できる総合インフォメーションセンターも設置しています。



外国語での案内サービスを充実

「なんばCITY」「なんばパークス」の利便性向上

なんばCITYでは2016年9月1日、本館地下2階免税カウンター前レストスペースに、手荷物一時預かり窓口サービスを開始しました。この窓口は、国土交通省が推進する「手ぶら観光」のサービス拠点に認定されています。

また、なんばCITYとなんばパークスの両施設では、中国人旅行客向けに、中国で人気のSNS「微博(ウェイボー)」「微信(ウィーチャット)」による情報発信を同年8月1日から開始しました。さらに、9月からは「Osaka free Wi-Fi」のスポットを21か所から29か所に増設しています。



なんばCITYの手荷物一時預かり窓口

訪日外国人向け物販サービス

2016年6月1日から、当社グループの南海国際旅行、南海フードシステムによる、訪日外国人向けの物販サービス事業を開始しました。

本サービスは、南海トラベルサロン(なんば駅1階総合インフォメーションセンターなんば内)で注文いただくと、翌日以降の指定の日時まで商品を用意し、なんば駅サービスセンター(なんば駅2階)で受け取ることができるものです。関西空港からなんば駅に到着されたお客さまが最初に立ち寄ることの多いインフォメーションセンターで商品を購入し、後日電車でなんばを出発する直前のタイミングで受け取ることができるため、日本滞在中のお土産選びや持ち歩きの負担が軽減され、身軽な観光・散策が可能になります。

地域社会

地域に密着した事業を営む鉄道会社としてさまざまな活動を通じて地域社会の活性化に貢献しています。

スポーツ・文化の振興

バレーボールの指導

当社では、沿線活性化の一環として、2009年度から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会などを実施しています。大会優勝チームは堺ブレイザーズのホームゲームのボランティア活動に参加していただき、試合が始まるまでの流れを体験しています。沿線の中学校15校を対象に、堺ブレイザーズの選手による指導を行うことで、各校の部員たちは技術面だけでなく練習に取り組む姿勢や心構えなどを学び、心身ともに成長しました。訪問指導を通じて堺ブレイザーズのホームタウンである堺や貝塚など、バレーボールに縁の深い地域での中学男子バレーボール部の活性化を図り、競技人口の拡大を目指します。

また、保護者や他の生徒だけでなく、この取り組みを知った他校の先生からの問い合わせが増えるなど関心が高まっています。



堺ブレイザーズの選手が中学生を指導

南海コンサートの開催

当社は、沿線地域の文化振興を目的として1990年から沿線で定期的に大阪フィルハーモニー交響楽団による「南海コンサート」を開催しています。2017年3月4日には、63回目となるコンサートを大阪狭山市立SAYAKAホールで開催しました。

本年も、「南海電鉄による護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクト」により創出するオフセット・クレジット(J-クレジット)を大阪フィルハーモニー協会に提供しています。ホールの照明・空調利用およびお客さま・出演者の交通機関の利用に伴って排出されたCO₂を、当社J-クレジットによりカーボン・オフセットしました。



第63回南海コンサート

大阪フィルハーモニー会館

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

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

和歌山大学観光学部の方々

イベントの開催

南海電車まつり

2016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」を開催しました。

なんば駅発千代田工場行の特急サザンプレミアムの臨時運行を実施したほか恒例の千代田工場内見学、鉄道グッズ、鉄道部品販売やラピート車内見学会、昨年大河ドラマで話題となった南海・真田赤備え列車展示、軌陸車(架線保守車)のデモンストレーション、軌道自転車試乗会などを実施し多くのお客さまに楽しんでいただきました。



南海電車まつり

「なんば光旅」の開催

当社は、株式会社高島屋、スイスホテル南海大阪とともに2016年11月11日から2017年2月19日まで、共同イルミ

みちぶしん 道普請の実施

当社では南海沿線の豊かな自然や史跡、街道などをめぐるハイキングコースを設定し、ハイキングマップを更新するなど多数のお客さまにお楽しみいただいております。

その他CSR活動の一環として、「道普請」等の保全活動を実施しています。

熊野古道や高野山町石道は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録されている主要な参詣道です。しかし、もともと紀伊山地は年間を通じて雨が多く、参詣道の傷みが多く、安全に参詣道を通行するには土入れなど随時修繕する必要があります。

2017年4月22日には社員ボランティアを募って、熊野古道の伏拝王子付近で道普請を行いました。当日は和歌山県世界遺産センターの技術指導を受けながら、土嚢袋を背負って、

ネーション「なんば光旅」を実施しました。「なんば光旅」はなんばエリアの冬の風物詩として定着しつつあるイベントで5回目となる今年は、昨年よりもLEDを約10万球増やし、約70万球としました。

また、期間中(2016年1月27日~2月5日)には、関連イベントとして、ウラなんばの飲食店等とコラボレーションしたイベント「星空スタンドvol.5 in なんば光旅」を開催しました。

このほか、御堂筋のイチョウ並木のイルミネーションやクリスマスなどで街が盛り上がる11月25日から12月31日には、

ミナミエリアの各商業施設が団結し、毎回好評を得ているエリア共同キャンペーン「みんなdeミナミ」を実施しました。お得な共通商品券の販売から、クリスマス期でもあるこの季節ならではのイベントも開催し、エリアを盛り上げました。



イルミネーションで彩られたなんばパークス

土置場から整備地まで往復しました。道普請は新入社員教育のカリキュラムにも取り入れており、新入社員は毎年、護摩壇山の間伐作業のあと、熊野古道の道普請を体験しています。



道普請

従業員

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

人材育成

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

社員の成長を促す人事制度

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

教育・研修制度

企業が社会的使命を果たしながら存続・発展を続けていくためには人材育成が不可欠です。

現在は教育重点目標として「挑戦と成長を指向する人材の

育成(目標達成をやりぬく社内体質の醸成)]を掲げ、具体的には「意識改革の推進による自己変革力の強化」・「グループ内各事業の成長をけん引する人材の育成」・「CSR(企業の社会的責任)の推進を中心とした永続的な取り組み」を3つの柱として各種研修・啓発を実施し、社員の資質向上や組織風土改革が進むよう、教育面からも積極的にサポートしています。



社員の資質向上や組織風土改革を目指して、各種研修を実施

ダイバーシティへの取り組み

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

女性の活躍推進

性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を実施しており、女性の積極的活用を図っています。昨年4月には「女性の活躍推進に向けての行動計画」を策定し、大卒採用における女性比率を継続して3割以上とし、女性社員の

活躍の場をさらに拡げて計画的に育成することを目標として掲げました。

今後も、女性の活躍推進に向け、採用時の広報活動強化や多様な領域・役割への配置・登用の推進、仕事と家庭の両立支援をはじめとする環境整備等に引き続き努めていきます。

障がい者の雇用促進

障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識し、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において現在46人の障がい者を雇用しており、南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は2017年6月現在2.25%となっています。

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

働きやすい職場環境づくり

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

休暇取得の促進

計画年休制度の導入等により年次有給休暇の取得率向上を図っています。2016年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は93.3%であり、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(48.7%)と比較高い水準にあります。

また、育児休業制度や介護休業・休暇制度等を整備しており、2016年度は8人の社員が育児休業を取得しました。

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

次世代育成支援の推進

次世代育成支援対策推進法に則り、一般事業主行動計画を策定・実施しています。

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



人権・ハラスメント防止の啓発

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

高齢者の雇用推進

厚生年金支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、2004年度から定年退職(60歳到達)後の再雇用制度を実施しており、2017年3月31日現在75人がさまざまな分野で活躍しています。

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

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

労働災害防止対策

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

健康保持増進対策

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

特に社員の健康状態の把握に関しては、事業場内産業保健スタッフを中心に、社内健康管理基準に沿った管理、保健指導、健康教育、健康相談を実施して疾病の早期発見と予防に努めており、なかでもメンタルヘルス対策としては、予防・治療という観点でセルフケア(ストレスチェック)、ラインケア(管理監督者の研修会)、外部相談窓口の設置、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退職者の円滑な職場復帰を支援する制度として「リワーク・トライアル・プログラム(試し入社制度)」を導入する等、計画的かつ継続的な推進に努めています。

環境

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



我孫子前駅近くの「菜の花を咲かそう会」のメンバーと「住吉区花さかスミちゃん」のボランティアの皆さま



基本方針

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向け取り組んでいきます。また、南海電鉄として、2004年に環境方針を制定しています。2017年には、ISO14001:2015規格との整合性を図り、下記のように改正しました。

さらにグループ会社の南海辰村建設、泉北高速鉄道においても、それぞれ環境についての理念と方針を掲げ、ISO14001:2015規格との整合性を図りながら改正しています。

南海電鉄グループ 環境理念(全文)

わたしたち南海電鉄グループは「地球環境保全」を企業の使命の一つと認識し、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行動します。

南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)

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

- 1 私たちは、環境にやさしい鉄道、バスの利用促進を目指すとともに、当社沿線の環境保全に努めます。
- 2 私たちは、環境意識の向上に努めるとともに、情報発信手段等を通じてお客さまとのコミュニケーションを大切に、地域社会との融合に努めます。
- 3 私たちは、環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを順守し、環境保護及び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の実現・向上のため、環境マネジメントシステムの継続的な改善に取り組みます。
- 5 私たちは、気候変動の緩和及び気候変動への適応並びに持続可能な資源の利用に努めます。
- 6 私たちは、生物多様性及び生態系の保護に努めます。
- 7 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性に鑑み、次の項目を重点課題として掲げ、目的・目標を設定してさまざまな施策に取り組むとともに、定期的に見直しを行っていきます。
 - (1) 環境保全に配慮した事業活動の推進
 - (2) 地域社会との協働、コミュニケーションの強化
 - (3) 鉄道、バスの利用促進を通じての環境負荷低減

本方針に則り、当社は環境経営推進の更なる強化に取り組めます。また、環境マネジメントシステムが有効に働くよう、本方針は南海車両工業株式会社千代田工場にも適用します。

平成29年4月1日
南海電気鉄道株式会社
取締役社長 遠北 光彦

泉北高速鉄道株式会社 環境方針

1 基本理念

当社は「地球環境保全」を企業の使命の一つと認識し、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行動します。

2 基本方針

- (1) 環境負荷の低減や環境汚染の予防
当社の事業活動に伴う環境面での影響を考慮し、次の項目を中心に環境負荷の低減や環境汚染の予防に努めます。
①環境負荷が小さい鉄道の利用促進を通じた環境への寄与
②物流効率化のための施設づくりを通じた環境への寄与
③列車走行用電力を中心とした消費エネルギーの削減
④使用量の削減やリサイクル等による省資源の推進
⑤設備の新設・更新の機会を捉えた省エネ化等環境改善活動
- (2) 目標の設定と見直し
環境方針に基づく環境に配慮した事業運営を推進します。そのために、具体的な目標を設定し、定期的な見直しを行い、継続的な改善を図ります。
- (3) 法令等の順守
環境に関する法令や条例などの規制や法令以外で当社として決定したことを守ります。
- (4) 意識の向上
この環境方針を社員その他関係者に周知し、環境教育や環境美化活動への参加等を通じて、環境問題に対する意識の向上を図ります。
- (5) 環境方針の公表
この環境方針は、広く一般に公表します。

平成29年6月6日
泉北高速鉄道株式会社
代表取締役社長 福田 順太郎

南海辰村建設株式会社

基本理念

私達は、全ての事業活動を通じて「人と自然のやさしい関係を創造する」ことを使命とし、「環境の保全」に努め、豊かな未来社会づくりに貢献する。

環境方針

南海辰村建設株式会社は、当社の基本理念である「人と自然のやさしい関係を創造する」に基づき、当社の手がける建築物の設計及び施工並びに土木・鉄道構造物の施工のすべての段階に関して、次の環境保全活動を推進する。

- 1 環境マネジメントシステムを実行・維持し、継続的な改善を図り、汚染の予防を行う。
- 2 環境に関する法規制及び当社が同意したその他の要求事項を順守する。
- 3 下記事項を重点として、技術的・経済的に可能な範囲で、環境目的及び目標を定め維持する。
●地球温暖化対策(省資源、省エネルギーの推進)
●循環型社会の形成(建設副産物の減量、再利用の促進)
●地域環境保全への配慮
- 4 環境に影響を及ぼす部門の全要員に環境に関する教育を行い、方針の周知と意識向上を図る。

この環境方針は一般に公開します。

2017年6月23日
最高責任者 □野 繁



南海電鉄グループ 中期環境目標 (2015年度～2017年度)

◎=目標を超過して達成した ○=目標を達成した △=目標を達成しなかった

中期環境目標		考えられる主な施策	2016年度の主な施策および実績	評価	2017年度の主な施策および目標	詳細頁
1.環境保全に配慮した事業活動の推進	(1)CO ₂ 排出量の削減目標達成へ向けた管理体制の確立	① 省エネ法対象会社(南海電鉄、南海バス、泉北高速鉄道、南海商事、住之江興業)5社で3%削減 2011年度～2014年度の平均CO ₂ 排出量236,000t-CO ₂ をもとに2015年度～2017年度のCO ₂ 排出量を228,920t-CO ₂ 以下(7,080t以上削減)にする ② 主要排出グループ会社45社で3%削減 2011年度～2014年度の平均CO ₂ 排出量315,000t-CO ₂ をもとに2015年度～2017年度の平均CO ₂ 排出量を305,550t-CO ₂ 以下(9,450t以上削減)にする	① 鉄道会社におけるVVVF型車両の導入 ② バス会社におけるハイブリッド型車両、EV(電気バス)の導入 ③ バス会社におけるドライブレコーダー活用による軽油使用量の削減 ④ LEDをはじめとした省エネ型照明の導入 ⑤ ボイラー、冷却水ポンプモーター、高効率変圧器等の導入 ⑥ ビル等における運用効率向上による消費電力・消費エネルギーの削減等 ⑦ 事務所・営業所・店舗の省エネ活動	○	① 南海電鉄において8300系車両12両を新造し、6両を省エネ型車両に改造する。	55
	(2)水使用量、廃棄物排出量削減目標達成へ向けた管理体制の確立	事務所・営業所・店舗の3R活動の推進 鉄道駅・列車での3R活動の推進	① グループ45社に対して水使用量の調査を行った。昨年度より3.4%増加した。 ② グループ45社に対して廃棄物処理量の調査を行った。2016年度の一般廃棄物の処理量は約8,000t、産業廃棄物の処理量は52,837tと判明した。	△	① 水使用量を2014年度と比較し5%削減させる。	57
	(3)グループ会社、サプライチェーン(取引先)に対する環境対策・指導	定期的な情報提供、啓発活動等を通じ、管理体制の整備推進	グループ45社に対して期限までに使用量調査票を提出させ、エネルギー使用量、水の使用量、産業廃棄物の使用量の調査を行った。	△	グループ45社に対して期限までに使用量調査票を提出させ、かつ全体で使用量を5%削減させる。	-
	(4)J-VER(オフセット・クレジット)の活用方法の策定	オフセット対象商品の企画開発	G7伊勢志摩サミットに対して近鉄グループ・南海電鉄合計で200tをカーボン・オフセットした。一年間合計で770tオフセットした。	○	プロバイダーを通じて年間5件以上、クレジットの売買を図る。高野山世界遺産さつばに続く、オフセット対象商品を企画開発する。	56
	(5)環境関連ワーキングの深化・充実	環境ビジネス、環境教育につながる実効性のあるワーキングの開催	環境マネジメントワーキング、環境報告書ワーキング等を開催した。	○	環境ビジネス、環境教育につながる実効性のあるワーキングを開催する。	54
	(6)省エネ法への対応	電気需要平準化評価原単位等の法改正に速やかに対応	近畿運輸局6月提出の定期報告書では、エネルギー原単位は対前年度比100.0%、電気需要平準化評価原単位は対前年度比100.3%。近畿経済産業局7月提出の定期報告書では、エネルギー原単位は対前年度比102.6%、電気需要平準化評価原単位は対前年度比102.3%であった。	△	近畿運輸局提出の定期報告書および近畿経済産業局提出の定期報告書ともエネルギー原単位と電気需要平準化評価原単位が対前年度比99%以下になるようにエネルギー使用の効率化を図る。	-
	(7)廃棄物処理法への対応	法令研修の深化とグループ会社への指導・啓蒙	環境法令研修で取り上げ、内容を深化しグループ会社への拡充を行った。	○	環境法令研修の充実を図り、グループ会社への啓蒙を強化する。	54
2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化	環境関連事業への参画	なんかいの森、道普請ウォーク、共生の森、多奈川ピオトープ、電車まつり等のイベントの企画・開催	不動産国際マーケット会議に出展、みさき公園での環境保全イベントを企画、町石道での道普請ウォークを開催した。	○	なんかいの森づくり推進活動、ピオトープハイキング、エコツアーなどのイベントを企画する。熊野古道での道普請ウォークを企画する。	60
	環境を基本コンセプトとした商品・サービスの開発・提供	間伐材を利用した商品や環境ビジネスへの挑戦	高野山駅でなんかいの森の間伐材を利用した掲示板を製作した。	○	みさき公園で「なんかいの森」の間伐材を利用したベンチ等を製作する。	61
3.環境経営に係る情報発信機能の強化	統合報告書、財務情報と非財務(ESG)情報の統合、コーポレートガバナンス・コード/スチュワードシップ・コードへの対応	発信性に富んだ報告書の制作	報告書の巻頭にトップメッセージを掲載し、トップの経営意図が伝わりやすいようコーポレートレポートに変更した。	△	報告書の巻頭にトップメッセージを掲載し、各取締役全員がメッセージを述べ責任の所在が明らかとなる報告書を作成する。	5
	CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)、日経環境経営度調査への対応	CDPへの回答、南海グループ全体で環境経営度を高める。	CDPIは評価方式がSABCに変わりA-の評価であった。日経環境経営度調査は350点と過去最高点であった。	◎	CDPIは2016年に続きA-維持を目指す。CDPウォーターへ回答する。日経環境経営度調査も現状の高い評価を維持する。	57
	社内への情報発信、啓発活動(ECOニストの増加)	2017年度のECOニストを年間100名以上認定できるよう啓蒙活動を進める。	ECOニストは年間128名に達した。また複数年ECOニスト表彰制度を制定し、24名を「ECOニストアドバンス」として表彰した。	◎	ECOニスト年間100名を達成する。複数年ECOニスト表彰者35名を達成する。	54
4.環境経営の推進体制の強化	環境マネジメントシステムの深化・充実	ISO 14001:2015規格改訂への対応とマネジメントシステムの改善	ISO14001新規格対応に向けマニュアル等を改正した。内部監査員を21名増員した。	○	ISO 14001:2015規格での外部審査を受審し、認証取得する。	54
	各種環境教育の実施	環境経営研修、環境法令研修の深化・拡充、eco検定合格者の増加	環境経営研修と環境法令研修のレベルアップを図り、12月に実施し、ESG情報を中心に受講者の理解を深めた。eco検定合格者は194名に達した。	○	経営研修と法令研修のさらなるレベルアップを図り12月に実施する。eco検定合格者220名を目指す。	54

財務・非財務
ハイライト

社長メッセージ

中期経営計画

特集

事業別の概況

CSRについて

財務報告

会社情報

第三者意見

泉北高速鉄道 年間環境目標

2016年度の主な環境目的・目標と実績

環境目的	範囲	目標値*1	実績
鉄道車両で使用する電力の削減	電車走行用電力 車内の照明や冷暖房の電力	原単位で前年度水準を維持	原単位で+2.6%*2
その他エネルギー使用量の削減	全社 (駅、本社、流通センターなど)	原単位で対前年度比1%削減*3	原単位で▲1.1%
水の使用量削減	全社	過去最少値 (79千m ³)	過去最小値を下回る (75千m ³)
紙の使用量削減	全社で使用するコピー用紙	過去最少値 (1,170千枚)	過去最小値を上回る (1,178千枚)

環境目的	環境目標	実績
騒音・振動の抑制	・騒音・振動の原因になるレールの継目の撤去	・2016年12月竣工
オゾン層破壊の抑制	・車両冷房装置を代替フロン使用タイプに取り替え	・2016年11月発注
産業廃棄物の削減	・特定廃棄物(PCB)の処理 ・ICカード利用促進のPRを実施し、乗車券廃券(産業廃棄物)を削減	・2016年9月処理 ・2016年7月、2017年3月実施
環境意識の向上	・社内イベント、各種広報媒体を活用した環境への取り組みPR ・地域、テナントと協力した清掃・緑化等のイベント実施	・駅・流通センター周辺清掃活動実施

2017年度の環境目標と計画

環境目的	目標値*1	環境目標達成計画
鉄道車両で使用する電力の削減	原単位で過去最少値*2 (1.83kWh/km)	・客室灯をLEDに取り替え ・省エネ車両の優先使用
その他エネルギー使用量の削減	原単位で対前年度*3 ▲1%(11.50/m ²)	・各駅空調機更新 ・泉ヶ丘エスカレータを省エネタイプに更新
省エネ努力目標 (年平均▲1%)の達成	原単位で対前年度*3 ▲1%(8.40/m ²)	・物流テナント各社、社員への節電等の呼びかけ
水の使用量削減	過去最少値を維持 (75千m ³)	・東大阪トラックターミナル手洗いの自動水栓化
紙の使用量削減	過去最少値 (1,170千枚)	・両面コピー、裏紙利用の徹底 ・職場内の連絡、通知文書等は電子データを活用

種別	主な取り組み計画	
環境法規制の順守	排水の水質測定、冷媒漏えいの監視、廃棄物処理業者の管理等の継続実施	
その他環境影響の低減、管理	鉄道騒音の低減、印刷物の再生紙使用等の取り組みを継続実施	
経営計画	CS向上	各駅、流通センターの周辺での環境美化活動を継続実施
	ダイヤ改正の実施	ダイヤ改正による鉄道利用促進
	お客さまの誘致	企画券等の発売、特急PRを通じた潜在需要の掘り起こしを継続実施
	お客さま利便性の向上	ICカード利用促進PRを継続実施
	流通センターの再開発	北大阪トラックターミナル再開発1期棟の設計
CSR対応	新ISO規格への対応として各部門の運用状況の点検、新規格に関する教育	

*1 目標値は全社合計。ただし、駅舎内の店舗や東大阪・北大阪流通センターに入居されている各社が専用で使用のもの一部は除きます。
*2 鉄道車両で使用する電力の原単位は、車両走行キロ当たり電力使用量です。
*3 その他エネルギー使用量の原単位は、使用延床面積当たりエネルギー使用量です。

Topics 「南海環境ビジョン2030」を制定しました

南海電鉄グループでは、地球環境に関する課題認識を
発展させ、幅広いステークホルダーへの社会的責任を果た
すことで当社グループの持続的成長に資することを主旨とし
て、「南海環境ビジョン2030」を制定しました。同ビジョンは、
あらゆる事業活動を通じて環境問題の解決に貢献していく
ことが企業価値向上につながるという認識のもと、中期環境
計画と連動しています。
同ビジョンでは、環境問題の中でも、当社グループの事業

活動に影響が大きい「地球温暖化」「循環型社会」「生物多様
性」の3項目とこれらの基盤となる「環境マネジメントシステ
ム」を環境課題ととらえ、2030年の目指すべき方向性から
バックキャストにより、各年度の実行施策を策定して
います。
また、環境ビジネスによる収益源の拡充ならびに自治体と
の連携により、事業価値のみならず沿線の環境価値の向上
に貢献していきます。

環境課題	2030年度の方向性
① 地球温暖化の 抑制	<p>南海電鉄グループのCO₂排出量26%削減</p> <p>政府の2030年度の温室効果ガス削減目標(2013年度比26%削減)を ベースに、南海電鉄グループとしてCO₂排出量を2013年度比26%削減 する。</p> <p>環境ビジネスによる企業価値の創造</p> <p>沿線でのエネルギー生産・販売ビジネスを拡充することにより、新たな 収益源を創出するとともに、沿線自治体の環境対策にも貢献することで、 南海電鉄グループ+沿線の社会的価値の向上を目指す。</p> 
② 循環型社会の 実現	<p>沿線におけるスマートシティの形成</p> <p>沿線地域のインフラ企業として、沿線価値向上に資するスマートシティや 環境モデルエリアの形成を目指し、自治体が主導する事業計画や実証事業 とも連携しながら、循環型社会の実現に貢献する。</p> 
③ 生物多様性の 保全	<p>自然との共生社会の実現</p> <p>あらゆる事業活動の中で生物多様性への影響を回避もしくは最小化する ことを意識し、沿線での生体系維持と持続可能な自然資源の利用を実践 する。</p> 
④ 環境マネジメント の深度化	<p>環境推進体制の充実と環境情報開示の強化</p> <p>ISO14001で求められる水準での環境マネジメントシステムの自主的 運用が定着している。</p> 

環境経営

環境マネジメントの推進

推進体制

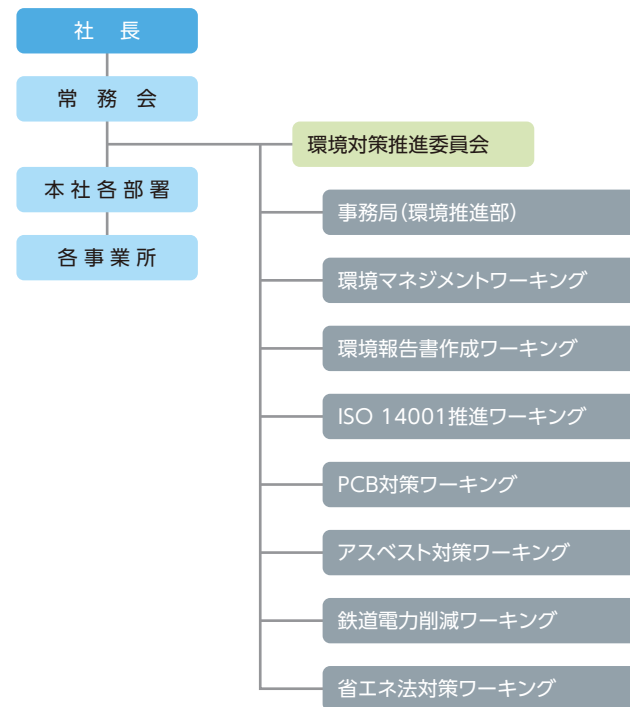
環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。

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

環境対策推進委員会メンバー (2017年7月1日現在)

委員長	CSR推進室長
委員	経営政策室長 プロジェクト推進室長 営業推進室長 総務室長 経理室長 鉄道営業本部長 都市創造本部長
事務局長	環境推進部長

環境対策推進委員会の構成



Topics CSR報告書2016が環境コミュニケーション大賞優良賞を受賞しました

当社が昨年9月に発刊した「南海電鉄CSR報告書2016」が環境省、一般財団法人地球・人間環境フォーラムが主催する第20回環境コミュニケーション大賞において優良賞を受賞しました。当社が同賞を受賞するのは2009年度に優秀賞を受賞したのに続き2回目となります。今回の受賞では次の2つの点が評価されました。

- ① 社長メッセージが環境について実績や具体的な数値目標などを交えた内容になっており、トップコミットメントの強さが感じられた。
- ② コア事業である鉄道の重要課題である「安全」については、方針、体制、具体的な取り組みが詳細に説明されている。

一方、環境部門についてもさまざまな取り組みや実績が開示されていますが、今後は中長期的な目標や電鉄単体ではなくグループ全体としての取り組みまで発展させることが

期待されると評されました。今後はこのような評価に基づき、2030年を期限とする長期目標の設定や南海電鉄グループ全体の目標管理に努めてまいります。



CSR報告書2016



表彰式の様子



環境マネジメントシステム

当社では、環境にやさしい事業活動を推進するため、本社と千代田工場で、環境マネジメントシステム(ISO 14001)認証を取得しています(千代田工場は南海車両工業株式会社と共同で取得)。両事業所では、2016年3月に認証を更新しました。

また、泉北高速鉄道株式会社でもISO 14001の認証を全社で取得し、2016年3月に3回目の認証更新を行いました。

グリーン購入の推進

当社では事業活動を行うための製品購入において、できるだけ環境負荷の小さいものを優先的に購入しています。2009年度よりいわゆるグリーン購入として、「ネット購入(パソコン等からインターネットによる購入)」を通じて購入

環境教育

研修の実施

2016年12月にNTTデータ経営研究所から講師を招き、課長クラス等を対象にした環境経営研修を実施、また、グループ会社を対象とし、昨今の法改正に焦点を当てた環境法令研修を実施しました。

その他ISO 14001内部監査員養成研修や、新入社員教育の一環としての環境研修も実施しており、そのなかには「なんかいの森」での間伐実習、熊野古道での「道普請」も含まれています。

環境社会検定試験(eco検定)の奨励

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

2016年度末までの合格者数は、計194名となりました。

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、2016年度実績は「ネット購入」が93.2%(目標93%)、「非ネット」が91.1%(目標90%)と、ともに目標を達成することができました。

EMSマンスリーレポートの発行

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

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

ECOニスト(環境活動に取り組む社員)の認定

当社では、2014年4月1日から、ECOニストプログラムを導入しました。ECOニストとは、高い環境意識を持って積極的、主体的に環境活動に取り組む当社の社員を指します。まず、社内各部門で実施している環境活動を集約し、ボランティアとして参加を募ります。社外で実施される環境活動についても、自己申請により対象に加えます。年2回以上環境活動に参加した社員を「ECOニスト」として認定し、認定証を授与します。

初年度の2014年度は43名しかECOニストが誕生しませんでした。対象活動を増やすとともに参加者募集の情報発信を増やしたところ2015年度は100名と2倍以上に増加し、2016年度は128名のECOニストが誕生しました。

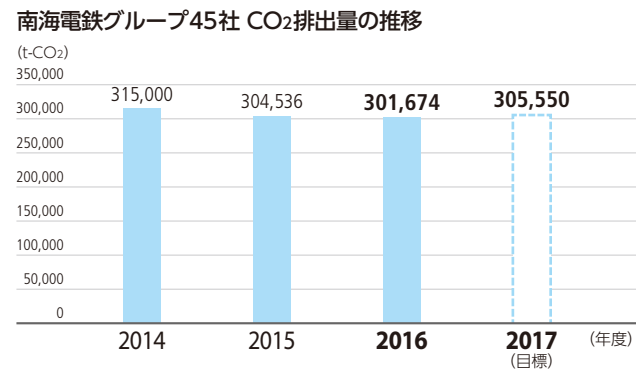
さらに、複数年ECOニスト表彰もスタートし、ECOニストに3回以上認定された社員24名をECOニストアドバンスとして表彰しました。

地球温暖化の抑制

グループを挙げてCO₂排出量の削減

2015年度からは新たな目標を掲げ、南海電鉄グループ45社の2011～2014年度の平均CO₂排出量約315,000tを基準とし、これを3か年平均で3%削減することを目標としています。初年度の45社のCO₂排出量は304,536tとなりましたが、2年目の2016年度は猛暑と厳冬が続き鉄道本体が削減に苦戦するなか、バス会社の軽油使用の削減が寄与し、301,674tと前年度を下回ることができました。今後もエコレールラインプロジェクトをはじめとするさまざまな支援事業を活用し、省エネ車両等エネルギー効率の高い車両・設備を継続して導入するとともに、グループ全体で節電意識

を高めることで目標達成を目指してまいります。



鉄道事業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比べてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物といわれています。しかし、鉄道を運行するには大量の電力を使用する必要があり、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。

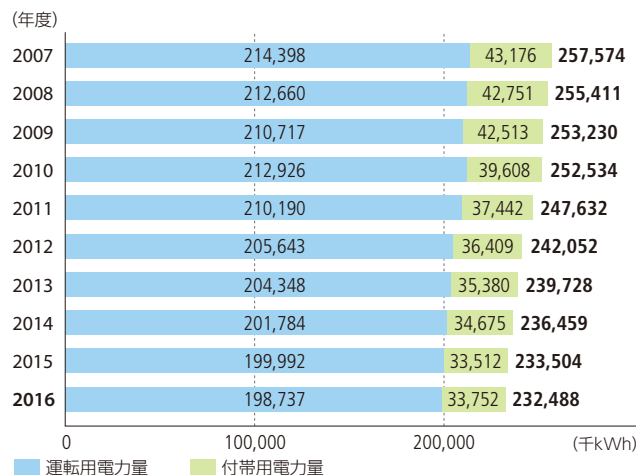
2016年度の鉄道用電力の使用量は232,488千kWhで昨年度より0.4%削減されています。そのうち運転用電力は198,737千kWhで全体の85.5%を占め、残りの付帯電力は33,752千kWhですが、付帯電力とは信号設備、踏切設備、および駅設備(照明、空調、昇降機など)のために使用される

電力のことで、夏季・冬季の節電活動(昇降機の一部停止や室内温度の厳守)や、駅の照明を順次LEDに切り替えるなどの省エネへの取り組みを進めています。鉄道用電力全体では、電力効率のよい省エネルギー(VVVF制御)車両導入(後述)等の効果により、2005年度をピークとして低減傾向にあります。



消費電力を低減した8300系

鉄道用電力使用量の推移



電力回生ブレーキとVVVF制御

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

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

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

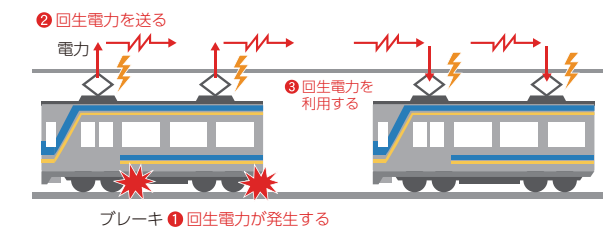
現在、鉄道線用車両684両中342両(50.0%)が電力回生ブレーキを搭載し、310両(45.3%)がVVVF制御車両です。同様に泉北高速鉄道では、鉄道線用車両112両中88両(78.6%)が電力回生ブレーキを搭載したVVVF制御車両です。

上下線一括電方式の採用

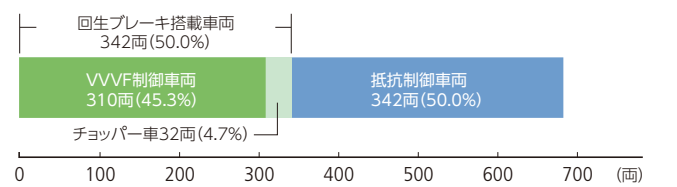
回生ブレーキにより発生した電力を上り線と下り線のき電線(変電所からトロリ線に供給する電力線)で電氣的に

接続し、回生ブレーキで発生した電気を効率的に利用し、電力消費量の削減を図っています。

電力回生ブレーキの仕組み



回生ブレーキ車導入比率(2017年3月31日現在)





Topics 「なんばCITY」「なんばパークス」で、環境にやさしい自転車、EV・PHVをさらに利用しやすく

当社が運営する「なんばCITY」では、歩道の放置自転車をなくし、国内外からお越しのお客さまに、なんばエリアを安全にご通行いただくため、駐輪場棟を建設し、2016年5月16日から運用を開始しています。同時に近接する「なんばパークス駐輪場」についても、ご利用拡大を目指して利用料金を値下げしています。

自転車利用はCO₂の排出がなく、環境にもやさしいことから今後もターミナルビル周辺での駐輪場整備を進めていきます。

また、「なんばパークス」の立体駐輪場には、24台の電気自動車(以下:EV)・プラグインハイブリッド自動車(以下:PHV)用普通充電器を設置し、2016年2月1日から運用を開始しています。

2フロアに各12台、計24台の普通充電器を設置するとともに、充電器の認証や管理、監視・制御などを一元的に行う充電コントローラを2台設置し、EV・PHVを充電している間に、ショッピングやグルメを楽しんでいただける環境を整備しています。





なんばパークスの駐輪場(左) / 同駐輪場のEV・PHV用充電器

Topics 伊勢志摩サミットのカーボン・オフセットに協力しました

2016年5月26日、27日に三重県において開催されたG7伊勢志摩サミットに際して、J-クレジット制度を運営する経済産業省、環境省、農林水産省は、外務省と連携して、J-クレジット等を活用した官民によるカーボン・オフセットを実施することとし、協力する企業・自治体を募集しました。当社はその趣旨に賛同し、「なんかいの森」森林育成によって取得したJ-クレジットを50t提供しました。

協力した企業は合計111社で全体のオフセット量26,050tの約半分13,130tが提供されました。



伊勢志摩サミット事務局からのカーボン・オフセットへの協力に対する感謝状

資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

水使用量の節減

水使用量の節減

2015年度から2017年度の3か年を期間とする環境中期目標においては、南海電鉄グループ45社を対象として、水使用量の削減5%を目標として掲げています。

また、当社はCDPウォーターにも2016年度から参加し、気候変動と同様に質問書に回答しております。CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)とは世界の機関投資家が連携し、世界の企業に対して気候変動リスクと機会の内容、戦略や温室効果ガス排出量等の公表を求める活動です。

パリ協定の発効で、気候変動に向けた世界各国のギアがあがり、すべての国で、その焦点は計画から、地球の気温上昇を2℃以下にとどめるための意欲的な目標(SBT=サイエンス・ベースド・ターゲット)を達成する政策や判断の実行へと移っています。

一方、水の問題はパリ協定で明確に言及されたわけではありませんが、水の安定的かつ持続的な供給は、気候変動の影響への適応につながります。当社でも水に対する測定と透明性を重視し、CO₂排出量の削減と同様に、水使用量の節減にも努めてまいります。

無水小便器と超節水トイレの設置

地球温暖化問題とともに世界的な水不足が深刻な問題となるなか、水資源の保全も重要視されています。当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、泉大津駅などに「男性用無水小便器」や羽衣駅に「超節水トイレ」を導入しています。これら節水活動は水の使用量だけでなく、

CO₂の排出を削減する効果もあります。泉北高速鉄道も、梅・美木多駅、光明池駅、和泉中央駅の各駅に無水小便器を設置しており、泉北高速鉄道全体の水使用量は設置前の2008年度と比較して約25%削減しています。

雨水の活用

南海本線泉大津駅では、2012年3月からは節水対策として、下りホーム上屋に降った雨水をろ過および滅菌処理し、旅客用トイレの洗浄水に利用するシステムを稼働しています。2016年度は、1年間で1,282m³の雨水を使用しました。

また、泉北高速鉄道の所有する東大阪トラックターミナルや北大阪トラックターミナルでは建物の下に雨水を溜める雨水貯留槽を設置し、溜めた水を樹木・屋上庭園の散水や給水舗装に利用しています。



泉大津駅の中水受水槽

本社における廃棄物の3R

当社の本社ビル「南海なんば第一ビル」では、紙資源・ビン・缶・ペットボトル・プラスチック用のゴミ箱を設置し、一般ゴミを12種類に分別し、ゴミ置き場に設置した重量計で、ゴミと資源を正確に計測してデータ化しています。

廃棄物も水と同様に中期環境目標においては、南海電鉄グループ45社を対象として、3年間で5%削減を目標として掲げています。

騒音・振動への対策

ロングレール化の推進

騒音・振動の原因となるレールの継ぎ目を溶接によりなくす、ロングレール化を進めています。当社では、2016年度までに主要路線の南海本線、高野線において設置可能区間の約7割強にロングレールを敷設しています。総延長は単線

換算で117.3kmになります。

また、泉北高速鉄道では全体の95%がロングレールです。もっとも長い中百舌鳥トンネルから光明池駅の間は11km継目がありません。

車輪フラットの早期発見と削正

雨天時のブレーキなどで車輪がレール上を滑ることによって発生する車輪表面のフラット(傷)は、走行中の騒音振動の原因となります。そこで、線路にフラット検知装置を配置して

走行する電車のフラットをリアルタイムで把握し、異常があれば速やかに車輪表面を削正して騒音振動の防止に努めています。

深夜の軌道保守作業の騒音低減

軌道保守作業は電車の走らない深夜の作業が中心となります。当社では騒音の低減を図ったマルチプルタイタンパー(保守用機械)を導入しています。交換したバラスト(まくらぎ

下の碎石)のバラスト運搬車への積み込み時に発生する騒音に対し、バラスト運搬車の床面にゴムを取り付けるなどの対策を施した車両もあり、深夜の騒音に配慮しています。

Topics

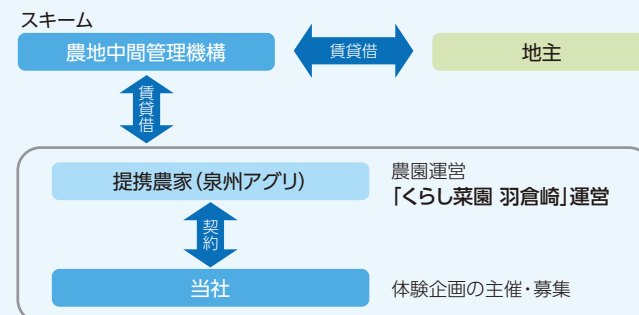
泉佐野市に気軽に農業が体験できる「くらし菜園」を開設しました

当社では沿線に広がる農村地域で増加している耕作放棄地を有効活用し、人が集まる場所を提供するとともに地域の魅力発信を通じた沿線活性化を目指し、気軽に農業が体験できる体験農園「くらし菜園」を羽倉崎(泉佐野市)に開設しました。

くらし菜園では、当社と地域の農家が提携し、お客さまにさまざまな農業体験コースを提供します。開園に際し「夏野菜の女子菜園コース」、「夏野菜コース」、「週末農園塾コース」の3コースを設けたほか、今後は季節に合わせた体験コースを設定していきます。

当事業を通じて、農作業という形では土にふれたことがない人、本格的に農業へ挑戦されたい人、新しいレジャーとして農業に携わりたい人など、色々なお客さまの期待にお応えしていき、今後は、他のエリアへの拡大や、沿線の農家と提携しての新規就農促進につなげていきたいと考えています。

また当社では、農業関連事業として、沿線の作物を販売するイベント「沿線マルシェ」を通じて沿線の農作物・特産物のPRや地産地消の推進にも取り組んでいます。



生物多様性への取り組み

生物多様性行動指針の制定

当社と大阪府は2009年、豊かなみどり・自然環境保全の促進に向け、「グリーンパートナー協定」を締結しています。以来、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのピオトープづくり等の環境保全活動を進めています。

一方、当社はあらゆる事業活動のなかで生物多様性への影響を回避もしくは最小化することを意識し、沿線での生態系の維持と持続可能な自然資源の利用の実現を考えています。そこで2014年3月当社は大阪府、岬町、大阪府立環境農林水産総合研究所と「おおさか生物多様性パートナー協定」を締結しました。

さらにこのたび右記のような生物多様性行動指針を定めました。



ピオトープでのハイキング

南海電気鉄道株式会社 生物多様性行動指針

私たちは、空気や水はもとより、生活のあらゆる場面で自然からの恩恵を受けています。それゆえ、私たちが持続可能な社会を築くには、自然との共生が不可欠です。沿線の自然保護に基づく環境価値の向上は当社の事業基盤の一つであり、当社のミッションであると考えています。

その自然は、様々な生物種とそれらが生息する様々な生態系が存在すること、すなわち生物多様性に支えられています。

そこで私たちは、生物多様性を尊重し、その保護育成に貢献すべく行動指針を定めます。

- 1 生物多様性保全を環境課題の重点項目に位置づけ、自然との共生のために主体的に行動します。
- 2 あらゆる事業活動における生物多様性への影響を回避、または低減するため、関連法令の正しい理解と運用に努めます。
- 3 資源の利用が生物多様性に及ぼす影響に配慮して、グリーン購入、3R(リデュース・リユース・リサイクル)活動等を推進し、環境負荷低減に努めます。
- 4 お客さま、取引先企業、沿線・事業地周辺にお住いの方々など、多くのステークホルダーとのコミュニケーションを大切にし、連携して生物多様性の保全に努めます。

平成29年9月30日制定

堺の森再生プロジェクト

2015年より堺市が主催する「堺の森再生プロジェクト」(南部丘陵の豊かな里山の環境を再生する取り組み)に、南海電鉄の社員と泉北高速鉄道の社員がボランティアとして参加しています。南部丘陵は、2015年12月に環境省の「重要里地里山」の認定を受けた、市街地の近くに残された貴重な里地里山です。

第3回となった2016年12月3日は市民参加者と当社グループを含む企業からの参加者が協力して、里山の管理作業を行いました。体験を通じて里山の素晴らしさや大切さとともに、南部丘陵の魅力を感じることができました。



堺の森再生プロジェクト

「なんかいの森」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、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)の山林を「なんかいの森」として保有し、1975年頃からスギ・ヒノキを植林しています。

2013年3月12日には、環境省のオフセット・クレジット(J-VER)の認証を受け、護摩壇山で1,928t-CO₂のクレジット認証を取得し、さまざまな環境イベントのカーボン・オフセットに活用しています。

なんかいの森ウェブサイト

http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/nankainomori.html



「なんかいの森」での活動

Topics なんばパークスで、生物多様性についてのシンポジウムを開催

当社では大阪府が進める生物多様性の普及啓発キャンペーンのキックオフイベントとして、なんばパークス7階のパークスホール等で国際生物多様性の日である2016年5月22日に、多くの方に生物多様性について知っていただくことを目的としたシンポジウムを開催しました。

大阪市立天王寺動物園、大阪府立環境農林水産総合研究所などから、生き物に関する施設の専門家を招き、講話や対談のほか、なんばパークスの屋上庭園「パークスガーデン」で「ミニ観察会」を実施しました。



シンポジウムの様子



堺市「共生の森」での活動

環境コミュニケーション

環境イベントの開催

なんばエコプロジェクト2017

7月21日には8年目となる恒例のなんば駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。なんば駅周辺に拠点を置く企業、商店街などが参加し、打ち水セレモニーを行いました。

路面の温度を測定したところ、曇り空の中、実施前40.5℃だった温度が実施後35.3℃となり、一定の効果が測定できました。



なんばエコプロジェクト2017での打ち水の様子

親子工作教室「エコワークショップ」

2017年7月22日、23日に当社主催で親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」を開催しました。本年も河内長野市立林業総合センター「木根館」の協力のもと、当社の所有林である「なんかいの森」等の間伐材を利用してコマづくりを行いました。木根館には「リユールシロフォン」づくりも例年どおり実施していただき、多くのお子さまが長い時間楽しんでいました。

これも恒例となった高島屋大阪店の協力によるエコをテーマにした「紙芝居」は今年もお子さまに好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコロ助」は、手回し発電体験とエコうちわの製作をしました。また、初登場の大阪府立大手前高校の高校生は「ちりめんモンスターを探せ!」と称し、変わった形のちりめん探しを実施しました。大阪市環境局、河内長野市、大阪府(大阪生物多様性保全ネットワーク)も盛りだくさんの内容を企画し、今年も多くのお客さまを迎えることができました。



エコワークショップの様子(右上:リユールシロフォンづくり、左下:丸太切り)

環境をコンセプトとした商品開発

高野山駅に間伐材を使用した掲示板を設置

2017年春より、「なんかいの森」で間伐したスギ・ヒノキを使用した掲示板を高野山駅の正面玄関に設置しています。

高野山へお越しになったお客さまの目にとまるようなポスターを掲出しています。



「なんかいの森」の間伐材を使用した掲示板(高野山駅)

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。2016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	
		2015年度	2016年度	2015年度	2016年度
事業エリア内コスト		1,037,583	1,088,942	435,072	398,776
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	67,089	55,588	141,584	81,655
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	801,660	868,174	274,753	224,271
③資源循環コスト	省資源、廃棄物の減量化、リサイクル、廃棄物の処理、乗車券のリサイクル	168,834	165,180	18,735	92,850
上下流コスト	グリーン購入など	—	—	0	0
管理活動コスト	環境教育、ISO 14001関連費用	—	—	58,486	52,146
研究開発コスト	環境保全に関する研究開発	—	—	0	0
社会活動コスト	緑化・美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告など	—	—	21,780	24,479
環境損傷対応コスト		—	—	0	0
合計		1,037,583	1,088,942	515,339	475,401

指標(KPI)

	2015年度	2016年度
1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量(kg-CO ₂)	1.28	1.22
営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円)	1.88	1.79

集計範囲は南海電鉄単体のみです。

● 集計期間は2016年4月1日～2017年3月31日です。

● 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」、「環境会計ガイドライン2007年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民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。

● 温室効果ガス排出量については、2016年度は電気の排出係数を0.509kg-CO₂/kWhとしました。

(注) 2015年度より都市ガスのエネルギー換算係数を変更しました。(41.1MJ/m³N→45MJ/m³N)

環境負荷データ

省エネ法に従い、南海電鉄および泉北高速鉄道が2017年国土交通省(近畿運輸局)、経済産業省(近畿経済産業局)に提出した内容を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下の通りです。

INPUT

鉄道事業

エネルギー

- 電力使用量 232,765,856kWh (▲2,090,971kWh)
- 都市ガス使用量 342,451m³ (+10,221m³)
- プロパンガス使用量 13,902kg (+2,199kg)
- ガソリン使用量 23kℓ (▲1kℓ)
- 軽油使用量 58kℓ (+9kℓ)
- 灯油使用量 14kℓ (+2kℓ)
- 重油使用量 0kℓ (+0kℓ)
- 合計 2,327,727GJ (▲9,568GJ)

水

- 水道使用量 190,681m³ (▲12,704m³)

紙

- 紙使用量 1,746,353枚 (▲105,853枚)

本社その他施設

エネルギー

- 電力使用量 77,153,639kWh (+2,449,694kWh)
- 都市ガス使用量 5,530,741m³ (+22,124m³)
- プロパンガス使用量 443kg (+229kg)
- ガソリン使用量 0kℓ (+0kℓ)
- 軽油使用量 1kℓ (+0kℓ)
- 灯油使用量 8kℓ (+1kℓ)
- 重油使用量 17kℓ (+2kℓ)
- 合計 1,010,628GJ (+25,678GJ)

水

- 水道使用量 637,070m³ (▲5,833m³)

紙

- 紙使用量 3,348,000枚 (+253,000枚)

全社

エネルギー

- 電力使用量 35,135,844kWh (+734,653kWh)
- 都市ガス使用量 85,267m³ (▲2,243m³)
- ガソリン使用量 8kℓ (+0kℓ)
- 軽油使用量 8kℓ (+1kℓ)
- 灯油使用量 12kℓ (▲23kℓ)
- 合計 355,134GJ (+6,437GJ)

水

- 水道使用量 96,878m³ (▲5,981m³)

紙

- 紙使用量(コピー用紙) 1,177,625枚 (+7,250枚)
- 紙使用量(委託印刷物) 343,702枚 (▲77,659枚)

OUTPUT

廃棄物

- 金属くず 346t (▲1,005t)
- 廃プラ 60t (▲14t)
- 汚泥 86t (+23t)
- 廃アルカリ 0t (▲29t)
- ガラス・陶磁器くず 73t (▲29t)
- 紙くず 19t (+8t)
- 木くず 110t (▲24t)
- 廃油 11t (+6t)
- がれき類(コンクリート含む) 284t (+80t)
- 鋳さい 5t (▲4t)
- 廃石綿 0t (+0t)
- その他の産業廃棄物 646t (▲74t)
- 産業廃棄物発生量合計 1,640t (▲1,062t)

CO₂排出量

- CO₂排出量 119,522t-CO₂ (▲6,195t-CO₂)*1

一般廃棄物

- 一般廃棄物発生量合計 1,084t (+778t)

廃棄物

- 金属くず 13t (▲21t)
- 廃プラ 119t (+52t)
- 汚泥 80t (+18t)
- ガラス・陶磁器くず 6t (+0t)
- 木くず 3t (+3t)
- 廃油 48t (▲10t)
- がれき類(コンクリート含む) 0t (+0t)
- その他の産業廃棄物 45t (▲8t)
- 産業廃棄物発生量合計 314t (+34t)

CO₂排出量

- CO₂排出量 51,744t-CO₂ (▲345t-CO₂)*1

一般廃棄物

- 一般廃棄物発生量合計 1,956t (+1,478t)

廃棄物

- 廃プラ類 219t (+17t)
- 廃パレット等木くず 438t (▲125t)
- 蛍光灯・水銀灯 1t (+0t)
- 汚泥 20t (+6t)
- 廃油 0t (▲0t)
- ゴムくず 3t (+0t)
- 廃乗車券 2t (▲0t)
- 廃PCB及び汚染物 196t (+153t)
- コンクリートくず 21t (-)
- 産業廃棄物発生量合計 900t (+71t)

CO₂排出量

- CO₂排出量 18,147t-CO₂ (▲441t-CO₂)

*1 南海電鉄が、省エネ法に従い近畿運輸局、近畿経済産業局に提出した数字です。電力については使用量に関西電力が公表している排出係数:0.509kg-CO₂/kWh(前年度は0.531kg-CO₂/kWh)を使用してCO₂排出量を算定しています。

*2 本年度より一般廃棄物については大阪市の廃棄物の減量推進及び適正処理に関する計画書等をはじめとする提出物を元に算出し、昨年度までの数値と大きく異なっています。

()内は前年度比

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下、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の強化に努めております。東京証券取引所が定めるコーポレートガバナンス・コードの各原則を尊重し、コーポレート・ガバナンスについて不断の機能強化および検証を行いながら、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指してまいります。

ガバナンス体制

業務執行

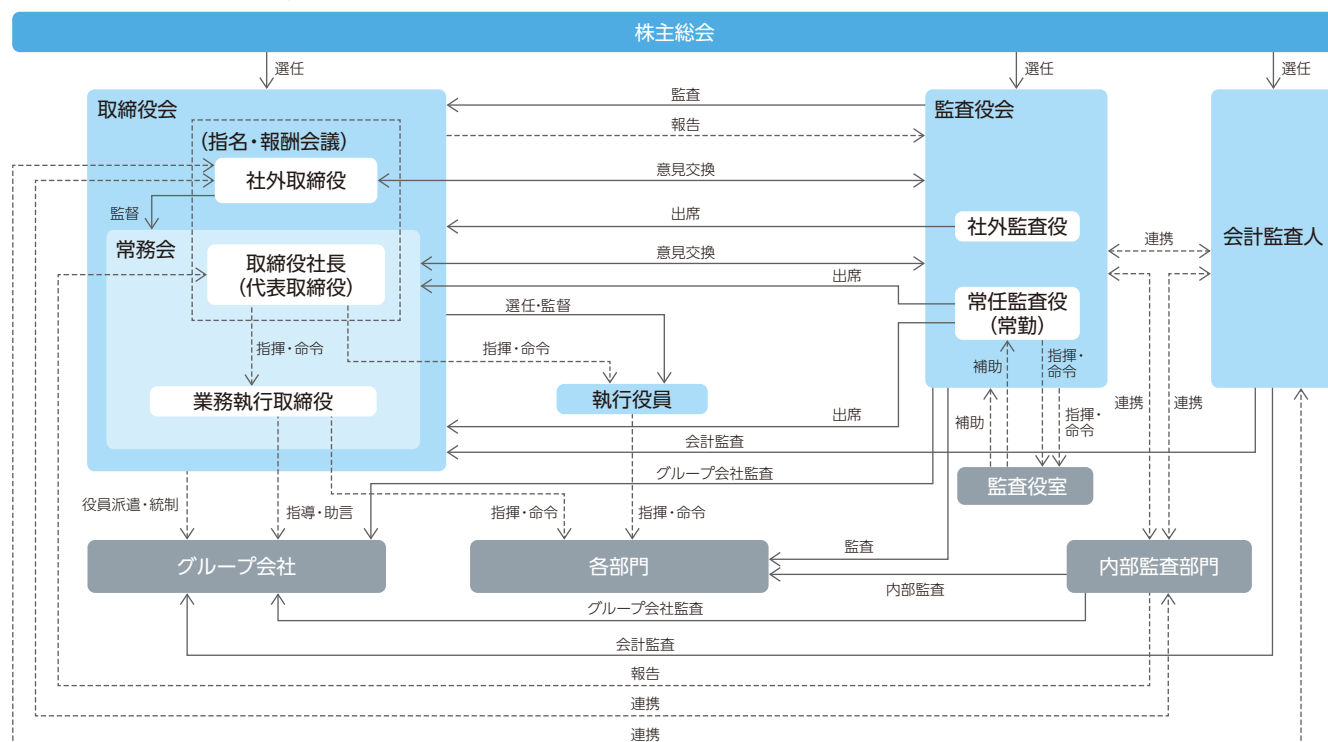
取締役13名(うち社外取締役3名)および監査役5名(うち社外監査役3名)で構成する取締役会(事務局:総務部)は、原則月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っております。

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(事務局:総務部)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おります。

また、取締役会の監督機能の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8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を図り、業務執行の適正化・効率化に努めております。

コーポレート・ガバナンス体系図 (2017年6月23日現在)



監査役監査

監査役5名で構成される監査役会(事務局:監査役室)は、原則月1回開催し、業務執行の監査を行っております。

監査役会は、代表取締役および各部門の担当役員との間で、定期的に意見交換を行うほか、常任監査役(常勤)については、必要に応じ、取締役および使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行うことができる体制を整えております。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おります。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おります。

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おります。監査役室の所属員2名は、監査役の指揮命令に服すとともに、その異動および評価については、常任監査役の同意を得ることとしております。

担当役員より

より質の高い企業統治の実現に向けて



常任監査役
藤田 隆一

常任監査役
勝山 正章

コーポレートガバナンス・コードの補充原則4-4①は、監査役会に対し、社外監査役の強固な独立性と常勤監査役の高度な情報収集力の組み合わせによる実効性の

向上を求めています。常任監査役は情報収集力を高めるため、日本監査役協会が主催する研修会などに参加し、必要な知識の習得や更新等の研鑽に取り組み、監査役会の場合などにおいて社外監査役への適時適切な情報提供に努めています。これに対し、法律、財務および会計に関する知見を有する社外監査役からは、社内の議論では気づきにくい観点から有益な指摘・提言をいただいています。また、同補充原則は、監査役会に対して社外取締役の情報収集力強化のための連携確保を求めていることから、社外取締役との間で意見交換会や合同での施設視察など相互連携に資する取り組みを開始しています。

このほか、内部監査部門や会計監査人との連携、いわゆる「三様監査」の重要性に鑑み、定期的な意見交換の場を通じて、情報共有に努めています。

社外取締役・社外監査役

社外取締役

社外取締役には、企業経営者としての見識や経験を当社の経営に生かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の効率性と透明性の向上に資する機能を担っていただいております。

社外監査役

社外監査役には、企業経営者や弁護士としての見識、経験、専門性を監査に生かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の透明性確保と監査の質的向上に資する機能を担っていただいております。

ガバナンス体制

社外取締役・社外監査役のサポート体制

取締役会の事務局は総務部が担っており、社外取締役又は社外監査役による監督又は監査を実効性あるものとするため、社外取締役および社外監査役に対して、可能な範囲で取締役会資料の事前配布を行うとともに、必要に応じて、議案およびその内容について、担当役員等により事前に説明を行う機会を設けます。また、社外取締役に対しては、取締役会開会前に、事務局から、議案および報告事項の要旨を説明することとしております。以上のような取り組みにより、取締役会におけ

指名・報酬会議

指名プロセスおよび報酬決定プロセスの透明性向上を目的として、取締役社長および社外取締役を構成員とする指名・報酬会議を設置しております。

報酬額の決定プロセスについては、同会議において、社外取締役に説明し、その相当性について助言を求めることとする

役員の報酬等の額の決定に関する方針

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

業績連動型報酬

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

なお、取締役会長、取締役社長および業務を執行しない取締役については、会社業績のみで評価し、報酬額を決定します。

る意思決定手続の適正性確保に努めております。このほか、取締役会を欠席した社外役員に対しては、審議内容および報告事項資料並びに審議通知書の送付を行っております。

監査役会の事務局は監査役室が担っており、監査役会開催日時の連絡、議題の事前通知等を行うとともに、必要に応じて、各事業所の実地監査の補助を行っております。また、常務会で付議された内容や、その他決裁書類等から得た情報のうち、監査を行ううえで有益な情報を、常任監査役から社外監査役に対し適宜説明および報告を行っております。

ほか、新任代表取締役候補者並びに新任取締役候補者および新任監査役候補者の決定にあたっては、取締役会における決定に先立ち、同会議において、社外取締役に諮問することとしております。

自社株式取得型報酬

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

役員報酬の内容 (2016年度)

役員区分	報酬等の総額(百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)				対象となる役員の数(人)
		基本報酬	ストックオプション	賞与	退職慰労金	
取締役(社外取締役を除く。)	259	259	—	—	—	10
監査役(社外監査役を除く。)	47	47	—	—	—	2
社外取締役	26	26	—	—	—	3
社外監査役	25	25	—	—	—	3

役員のトレーニング

取締役・監査役に対し、その役割・責務を果たすために必要なトレーニングを、次のとおり実施いたします。

役員のトレーニングの内容

全役員	適宜、外部研修等の受講を促し、必要な費用については会社で負担します。
社内	—
新任	法律やコーポレート・ガバナンス等の専門家による研修を行います。
社外	当社グループ施設の見学会等を実施します。
新任	当社の事業内容、財務状況および経営戦略等に関する説明を行います。

取締役会の実効性評価

アンケートによる取締役および監査役全員の自己評価等をもとに、毎年、取締役会において、取締役会全体の実効性について分析・評価を行うこととしております。

この結果、当社取締役会は概ね良好に運営されており、取締役会全体の実効性は確保できているものと分析・評価

しておりますが、その一方で、中期経営計画等の策定に際しての審議の充実や、進捗状況の確認の徹底、提供情報・説明の充実等について提言がなされており、今後、これらの提言を踏まえ、取締役会全体の実効性のさらなる向上に向けた取り組みを進めていくことといたします。

内部統制システム

当社および当社子会社の取締役等の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制

当社およびグループ会社の健全な発展と企業倫理確立のため、「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査およびコンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しております。

この「企業倫理規範」の精神を定着させ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」の策定や研修等を通じて、反社会的勢力との関係遮断とコンプライアンス経営の理念浸透に努めておりますほか、法的・倫理的問題を早期に発見し、是正していくための体制として、役職員からの通報・相談を受け付ける「企業倫理ホットライン制度」を設置しております。

また、「コンプライアンス委員会」を設置し、コンプライアンス経営推進に向けた諸施策を審議するとともに、万一、重大なコンプライアンス違反が発生した場合には、同委員会において、その是正や再発防止策についての提言を行ってまいります。

このほか、財務報告の信頼性を確保するために必要な体制を適切に整備・運用するとともに、内部監査部門による有効性の評価を通じて、当該体制の維持・改善を図ってまいります。

当社の取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

取締役会をはじめとする重要な会議の議事録、稟議書その他取締役の職務の執行に係る文書は、「文書規程」等の社内規則に従い、適切に作成のうえ、保存・管理を行っております。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おります。

当社および当社子会社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制

当社は、危機(重大事故および災害を除く。)の発生を予防するとともに、発生した場合の会社および役職員並びに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として「危機管理指針」を定めるほか、重大事故および災害の発生又は発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理等を定めるとともに、災害発生時の旅客・顧客および役職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」を定めております。

また、「グループ会社管理規程」において、グループ会社の危機情報の把握に努め、「危機管理指針」に準拠して、グループ会社の危機管理を行わなければならない旨を定めております。

ガバナンス体制

鉄道事業におきましては、輸送の安全を確保するために、「安全管理規程」を制定し、「安全推進委員会」を設置しております。今後、なお一層、安全管理マネジメントの推進に努めてまいります。

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

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

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

また、取締役会が設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会を週1回開催するなど、業務執行の全般的統制と経営判断の適正化に努めておりますほか、取締役会の監督機能の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おります。

グループ会社の取締役の職務の執行にあたっては、「グループ会社指導方針」に基づき、経営の機動性および自主性に配慮しつつ、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ております。また、財務報告の信頼性確保と業務の効率化を目的として、経理業務のシェアードサービスを導入しております。

このほか、経営の効率性向上の観点から、業務運営の状況を的確に把握し、その改善を促進していくために、当社内部監査部門による内部監査(グループ会社監査を含む。)を計画的に実施する体制を整えております。

当社子会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当社への報告に関する体制

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

その他企業集団における業務の適正を確保するための体制

当社役職員をグループ会社の役員又は幹部職員として派遣し、企業集団としての一体的経営および効果的な統制に努めるとともに、準常勤監査役の配置やグループ会社監査役連絡会を通じて、グループ各社の監査役の機能強化と情報の共有化を図っております。

また、「IT管理規程」を制定し、IT統制の確立に努めるほか、グループ会社に対する融資の実行にあたっては、当社審査委員会による厳格な審査手続を設けるなど、グループ全体としての業務の適正を図っております。

当社の監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

当社は、監査役会及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おります。監査役室は、「社則」により、代表取締役その他の業務執行取締役による指揮命令系統からは明確に分離され、その所属員は監査役の指揮命令に服するとともに、その異動および評価については、常任監査役(常勤)の同意を得ることとしております。

当社取締役および使用人は、常任監査役に対し常務会その他重要な会議への出席を求め、これらの会議において、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を報告するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書等重要な文書を回付する体制を整えております。また、監査役の求めに応じ、個別の経営課題に関する意見交換を行うこととしております。

「企業倫理ホットライン制度」の運用にあたっては、「企業倫理ホットライン制度規程」において、すべての役職員は情報提供者に対して不利益・不当な扱いや報復・差別的行為をしてはならない旨を定めているほか、その運用状況について、定期的に常任監査役に報告することとしております。

当社は、監査役会の監査計画等に基づき、通常の監査費用について予算化する一方、監査役又は監査役会が監査の実施のために弁護士、公認会計士その他社外の専門家に対して意見を求めた場合等、予算外で特別に生じた費用を請求したときは、当該請求に係る費用が監査役の職務の執行に必要でないと認められる場合を除き、不合理に支出を留保しないものとします。

リスクマネジメント

基本的な考え方

さまざまなリスクに対し適切に対応するため、リスクを組織横断的に管理する体制を構築し、事業にかかわるリスク情報を把握するとともに、優先的に対処すべきリスク項目を選定しています。そのうえで、各部(室)およびグループ会社に

おいて、リスクの回避または軽減のための「リスク対策計画」を策定、実施しています。

さらに、進捗状況の確認や評価を行い、次年度計画へ反映し、リスクマネジメントのPDCAサイクルを推進しています。

BCP(事業継続計画)

当社では、大規模地震をはじめとする緊急事態が発生しても、重要な事業を中断させず、または中断したとしても可能な限り短時間で復旧できるよう、事前に行うべき対策と行動

要領等を定めた「BCP(事業継続計画)」を策定しています。グループ会社においても順次策定しており、今後も展開に努めます。

事業等のリスク

当社グループの事業その他に関するリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性があると考えられる主な事項を記載しております。また、必ずしもそのようなリスク要因に該当しない事項についても、投資家の投資判断上、重要であると考えられる事項については、積極的な情報開示の観点から以下に記載しております。当社グループは、グループ全体のリスクマネジメント体制を構築し、これらのリスク発生の可能性を認識したうえで、2017年度の「南海グループリスク対策計画」を策定するなど発生回避および発生した場合の対応に努めております。なお、発生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下さい。

本項につきましては、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は当連結会計年度末において判断したものであります。

(1) 経済情勢等

少子高齢化、沿線地域における雇用形態の多様化および関西国際空港利用者数の動向等により、鉄道事業をはじめとする交通事業における旅客が減少すること、国内外の景気動向や消費動向により、物販、サービス事業等における売上高について影響を受けることがあります。このほか、原油価格

の高騰および原子力発電所の運転休止に伴う電力供給不足や電力料金の値上げが、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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

(2) 競合

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

バス事業におきましては、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るため、競争の激化により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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

リスクマネジメント

(3) 法的規制

鉄道事業におきましては、鉄道事業法(昭和61年法律第92号)の定めにより、経営しようとする路線および鉄道事業の種別毎に国土交通大臣の許可を受けなければならない(第3条)、さらに旅客又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)こととされており。なお、これらの国土交通大臣の許可および認可については、期間の定めはありません。

また、同法、同法に基づく命令、これらに基づく処分・許可・認可に付した条件への違反等に該当した場合には、国土交通大臣は期間を定めて事業の停止を命じ又は許可を取り消すことができる(第30条)こととされており。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)こととなっております。

現時点におきまして同法に抵触する事実等は存在せず、鉄道事業の継続に支障を来す要因は発生しておりません。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きましては、順次開発・商品化を進め、計画的な分譲を実施することにより、資金回収を図っておりますが、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おります。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まいります。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おりますが、同社において、想定外の受注環境の悪化等に見舞われた場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(6) 人事政策

鉄道事業を中心とした運輸業におきましては、労働集約型の産業構造であるため、費用に占める労務費が他産業に比して大きくなっております。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おります。また、人材育成、従業員の高齢化およびそれに伴う若年者層への置換えや技能の伝承等が継続課題であり、対応が遅れば、今後の事業、収支構造に影響を与えることが予想されます。

(7) 投資

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

(8) M&A

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

また、M&A実行後の事業環境の変化に伴い、対象会社の収益力が低下した場合や期待するシナジー効果が実現できない場合、減損損失を認識する必要が生じ、投資の回収が不可能となるなど、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。

(9) 退職給付会計

退職給付に係る資産および退職給付に係る負債につきましては、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しております。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おります。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又は運用利回りの悪化があった場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(10) 有利子負債

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

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

(11) 重要な訴訟

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

今後の事業展開におきましても、あらゆる取引において契約内容の真摯な履行に努めてまいります。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又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。

(12) 事故・システム障害等の発生

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

また、人的原因や機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障を来すとともに、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。

(13) 第三者行為やテロ活動等

第三者行為による事故発生や国内で発生が懸念されている

テロ活動および不正アクセス等につきましても、不審物への警戒や施設内巡回の強化および情報セキュリティの確保等の対策を行っておりますが、万一、テロ活動等が発生し、その影響を受けた場合には、事業活動に支障が出る可能性があります。

(14) 自然災害等

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

なお、(12)、(13)の事故発生等を含め、地震等の大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程等を制定するとともに、大規模地震を想定した事業継続計画(BCP)を策定し、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おりますが、発生の地域、規模、時期、時間等により、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴い、電力供給が制限されたり、列車運行に必要な部品の調達が困難となった場合等には、鉄道輸送に大きな支障が出る可能性があります。

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

(15) コンプライアンス

当社グループでは、企業倫理の確立を図り、コンプライアンス経営を維持・推進するために、コンプライアンス遵守に関する教育を定期的実施するなどの啓発活動に努めておりますが、これらに反する重大な不正・不法行為が発生した場合、当社グループの社会的信用が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。

(16) 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おります。このため、リスクマネジメント強化を目的として、セキュリティポリシーを制定し、従業員に対する教育等に取り組んでおります。しかしながら、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償責任が発生する可能性があるほか、当社グループの社会的信用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。

リスクマネジメント

(17) 保有資産及び商品等の瑕疵・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およぼす可能性があります。

コンプライアンス

コンプライアンス経営の推進

企業倫理規範の制定

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

企業倫理規範

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

2001年9月制定

コンプライアンス担当者の配置

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

グループ会社でも当社と同様の啓発活動を推進しています。

コンプライアンス教育の実施

当社グループ全役職員へのコンプライアンス意識の浸透を図るため、階層別の研修を継続的に実施するとともに、各種集合研修などの取り組みを実施しています。毎年10月に設定している「企業倫理月間」では、啓発ポスターの掲示や、一般

社員が具体的な事例をもとにグループ討議を行うコンプライアンス・フォーラム・ディスカッション(CFD)を実施しています。

さらに「企業倫理規範」の精神を定着させるため、当社グループ役職員一人ひとりの業務・行動にまで具体化して示す「コンプライアンスマニュアル」を制定する等、コンプライアンス経営の理念浸透と反社会的勢力との関係遮断に努めています。

内部通報制度

当社グループの全役職員を対象に企業倫理・コンプライアンスに関する照会、疑問、相談、報告などを、通常の業務報告ルート以外の方法で受け付ける窓口として、「企業倫理ホットライン」を設けています。運営にあたっては、相談、通報への対応や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホットライン制度規程」を定めています。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ことを求めたものです。

これを受け、2008年度から各部(室)で締結する契約書等に暴力団排除条項の導入を図っています。

情報セキュリティ

個人情報の保護

当社グループでは事業の性格上、多くの個人情報を扱うことから、個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護することを重要な責務と考えて「南海電鉄プライバシーポリシー」を制定し、運用しています。各事業部門やグループ会社においても事業内容に応じてプライバシーポリシーを定め、

社内外に公表し、運用しています。また、管理体制を整備するとともに、お客さまからのお問い合わせ窓口を設置しています。

さらに、マイナンバーや特定個人情報の取り扱いに関しては、「特定個人情報基本方針」「特定個人情報取扱規程」を制定し、適切な安全管理措置に努めています。

情報開示

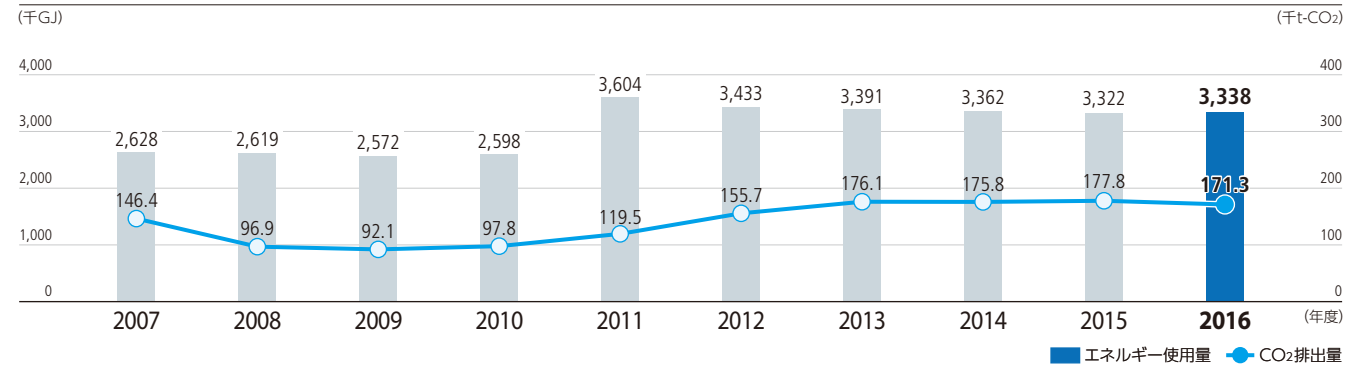
IR活動

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

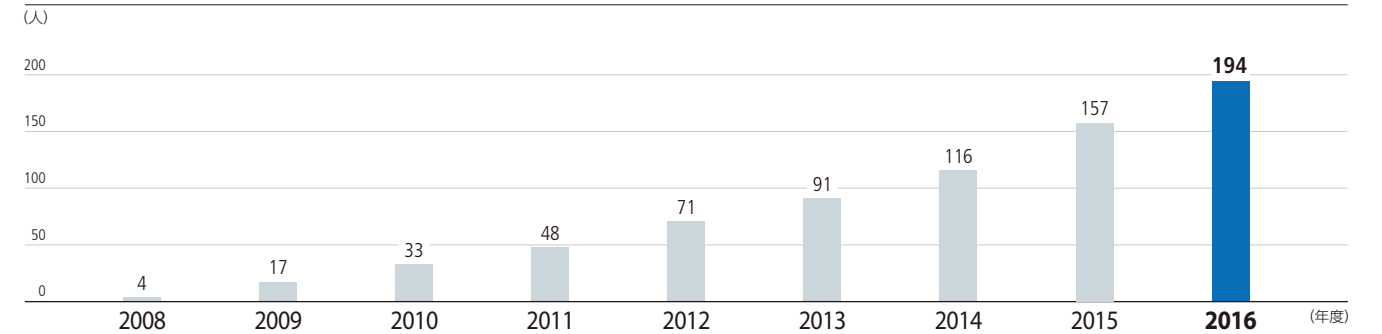
株主の皆さまには半期ごとに決算の概要や当社グループの取り組み等を記載した「株主通信(NANKAI Report)」を

送付しており、定時株主総会により多くの株主の皆さまにご出席いただくため、大阪府立体育会館を会場としています。また、機関投資家・アナリスト向け決算説明会を年2回開催するとともに、適宜、個別面談やスモールミーティング等を実施しています。オフィシャルサイトでは「企業・IR情報」のページを設け、四半期ごとの財務状況等のIR資料を掲載しています。

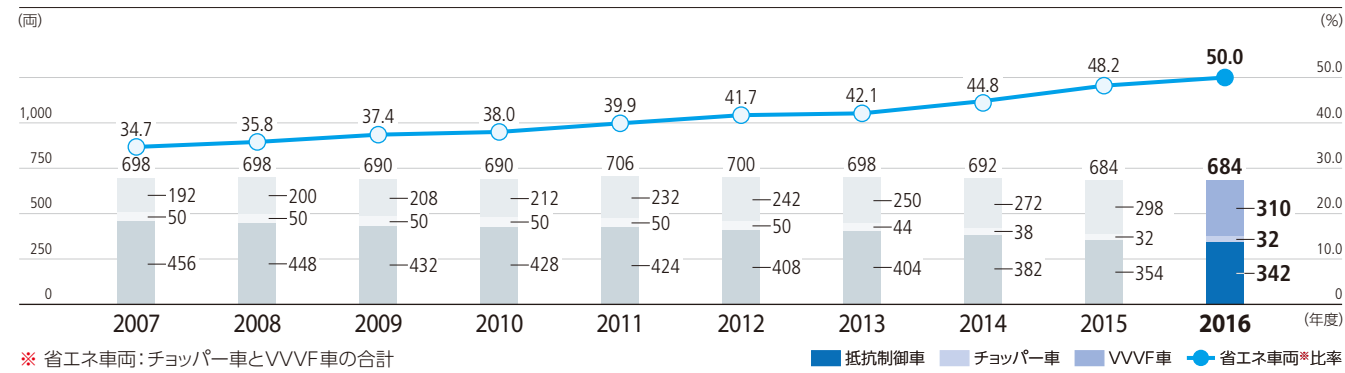
事業活動におけるエネルギー使用量とCO₂排出量



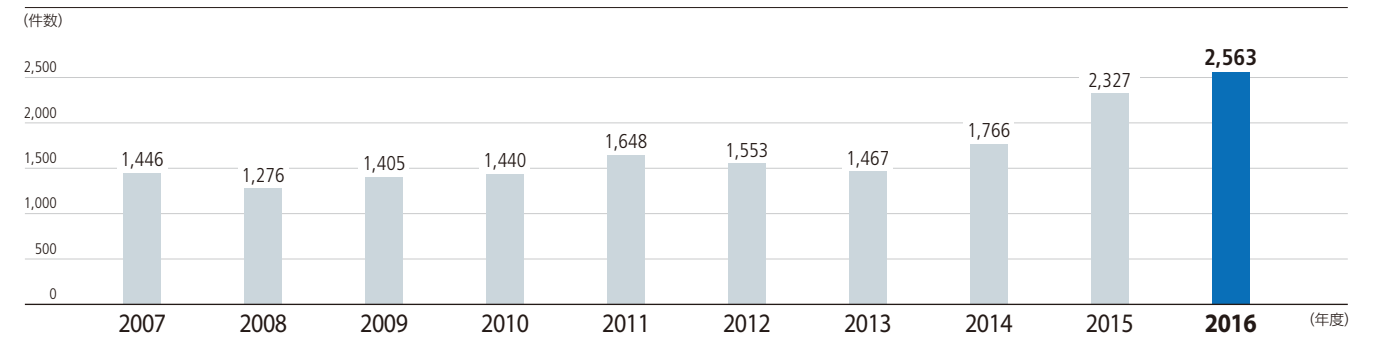
eco検定合格者数



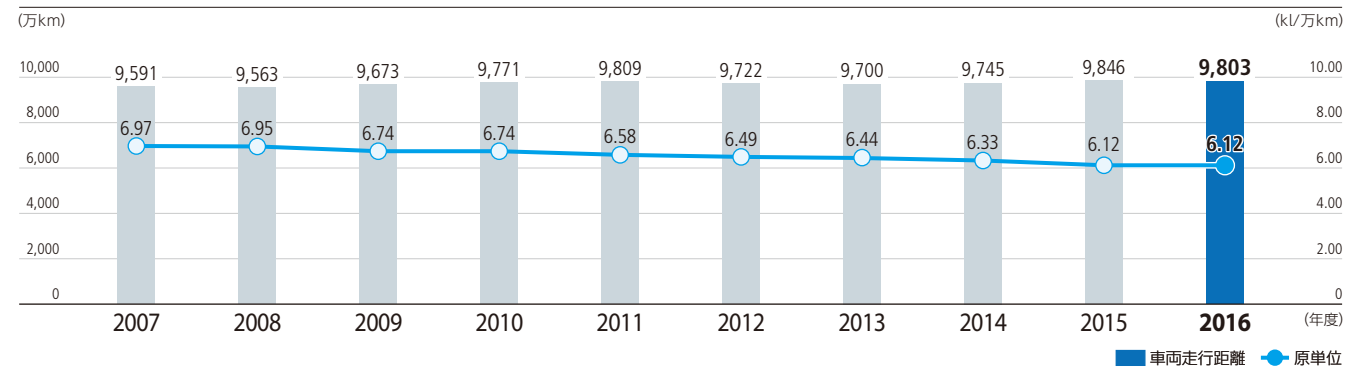
省エネ車両の導入状況



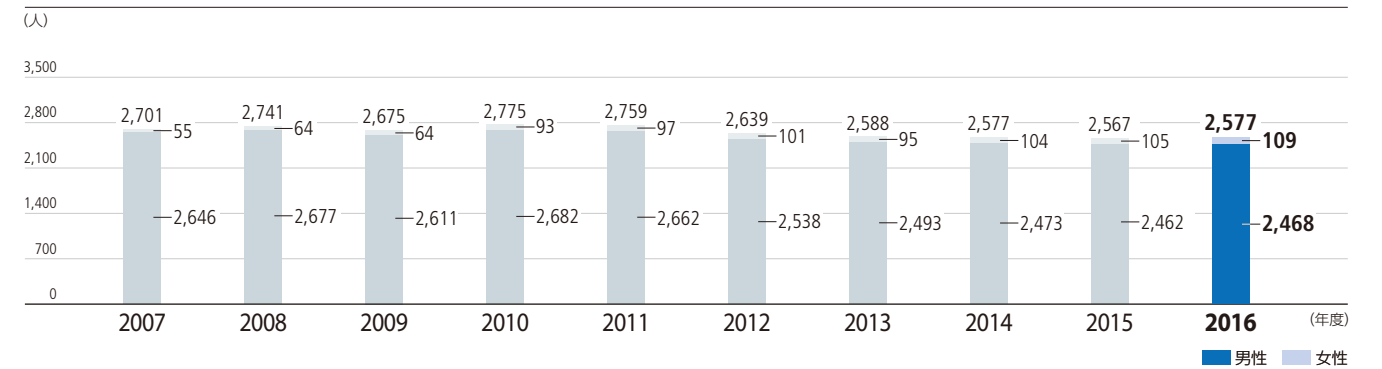
「お客さまの声」の件数



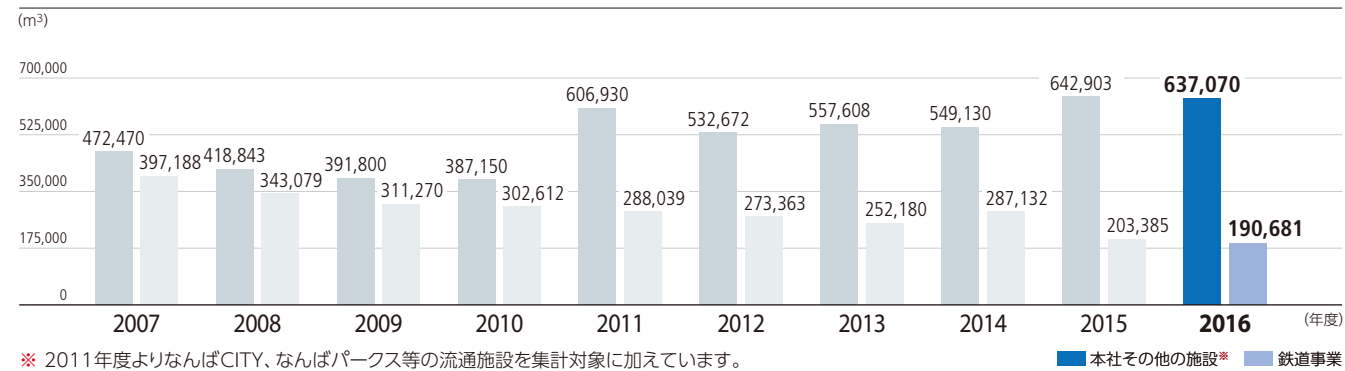
車両走行距離と列車運行エネルギー原単位



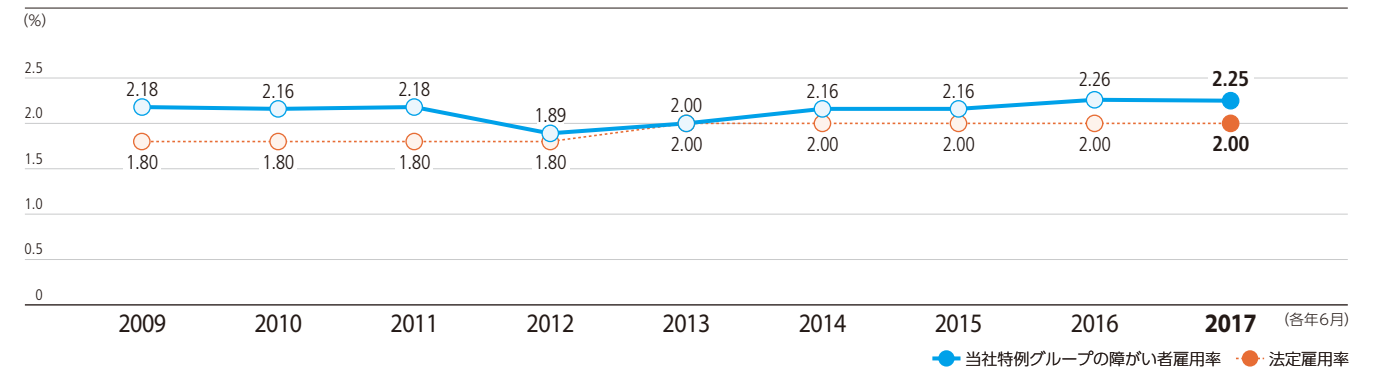
従業員数(単体、出向社員を除く)



水使用量



障がい者雇用率(特例グループ)



財務報告

経営成績

当社グループでは、2年目に入った中期経営計画「深展133計画」に基づき、引き続き各種施策への取り組みを進めてまいりました。

当連結会計年度の営業収益は2,216億90百万円で、前連結会計年度に比べ26億24百万円(1.2%)の増加となりました。営業利益は318億40百万円で、前連結会計年度に比べ4億77百万円(1.5%)の減少となりました。

営業外収益は13億51百万円で、固定資産売却益の増加等により、前連結会計年度に比べ81百万円(6.4%)増加いたしました。また、営業外費用は60億80百万円で、支払利息が減少したこと等により、前連結会計年度に比べ3億97百万円(6.1%)減少いたしました。営業利益に営業外損益を加減した経常利益は271億11百万円で、前連結会計年度に比べ0百万円(0.0%)の増加となりました。

特別利益は246億2百万円で、工事負担金等受入額の増加等により、前連結会計年度に比べ196億49百万円(396.7%)の増加となりました。特別損失は270億29百万円で、工事負担金等圧縮額の増加等により、前連結会計年度に比べ123億37百万円(84.0%)の増加となりました。

この結果、税金等調整前当期純利益は246億84百万円で、法人税、住民税および事業税、法人税等調整額並びに非支配株主に帰属する当期純利益を控除した親会社株主に帰属する当期純利益は164億52百万円となり、前連結会計年度には特別損失として賃貸用不動産等の収益性低下に伴う減損損失の計上があったため、前連結会計年度に比べ38億39百万円(30.4%)の増加となりました。

以上の結果、1株当たり当期純利益金額は29円03銭、自己資本利益率(連結ROE)は8.1%となりました。

財政状態

当連結会計年度末の総資産は8,907億98百万円で、前連結会計年度末に比べ38億23百万円(0.4%)減少しました。

資産の部

流動資産は834億70百万円で、前連結会計年度末に比べ38億94百万円(4.9%)の増加となりました。

固定資産は8,073億27百万円で、高石市内連続立体交差化工事(下り線)の竣工に伴う圧縮記帳等により有形固定資産が減少したこと等により、前連結会計年度末に比べ77億18百万円(0.9%)の減少となりました。そのうち有形固定資産は7,598億91百万円で、前連結会計年度末に比べ119億39百万円(1.5%)の減少となりました。

また、投資その他の資産は376億23百万円で、保有株式の株価上昇等により前連結会計年度末に比べ35億17百万円(10.3%)の増加となりました。

負債の部

当連結会計年度末の負債の合計は6,715億9百万円で、高石市内連続立体交差化工事(下り線)の竣工等に伴い、流動負債その他が減少したこと等により、前連結会計年度末に比べ191億71百万円(2.8%)の減少となりました。そのうち流動負債は1,904億91百万円で、前連結会計年度末に比べ25億46百万円(1.3%)の減少、固定負債は4,810億17百万円で、前連結会計年度末に比べ166億25百万円(3.3%)の減少となりました。

当連結会計年度末の借入金および社債残高は4,781億98百万円で、前連結会計年度末に比べ59億62百万円(1.2%)の減少となりました。

純資産の部

当連結会計年度末の純資産の合計は2,192億88百万円となり、剰余金の配当による減少があったものの、親会社株主に帰属する当期純利益の計上等により、前連結会計年度末に比べ153億48百万円(7.5%)増加しました。

以上の結果、自己資本比率は前連結会計年度末の21.8%から23.5%に上昇し、1株当たり純資産額は343円47銭から369円15銭となりました。

投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動の結果使用した資金は308億61百万円(前連結会計年度は290億30百万円)となりました。これは主に、固定資産の取得による支出369億46百万円のほか、工事負担金等受入による収入48億36百万円等によるものです。

財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動の結果使用した資金は119億6百万円(前連結会計年度は170億47百万円)となりました。これは主に、長期借入れによる収入293億4百万円がありましたが、長期借入金の返済による支出362億23百万円、配当金の支払額50億74百万円等によるものです。

設備投資等の概況

当連結会計年度は、運輸業におきましては、安全対策、運転保安度向上および旅客サービス向上等の鉄道関連工事を中心に133億8百万円、不動産業におきましては、新南海会館ビル(仮称)建替工事等に168億41百万円、流通業におきましては、なんばCITY建物・設備改修工事等に51億2百万円、レジャー・サービス業におきましては、ホテル中の島耐震補強工事等に13億61百万円、建設業におきましては1億62百万円、その他の事業におきましては16百万円、合わせて367億92百万円の設備投資(無形固定資産を含む。)を実施しました。

担当役員より

資金の安定調達により、さらなる財務基盤の改善に努めていきます



常務取締役

岩井 啓一

近年、訪日外国人増加を背景に、関西国際空港の利用者数は増加しており、当社の鉄道乗客数・収入も好調に推移しています。また、2014年7月に子会社化した泉北高速鉄道株式会社の統合も順調に進んでおり、収益基盤の強化につながっています。こういった状況のもと、安定度を増したキャッシュ・フローを背景に、財務バランスの改善も進んでいます。中期経営計画の2年目となる2016年度の業績も、おおむね良好といえる状況でした。

このような結果、長年の課題であった格付けについても、今までの実績が評価され、株式会社日本格付研究所(JCR)によりBBB+→A-、格付投資情報センター(R&I)からもBBB→BBB+と、1段階格上げされました。安定的との格付けの方向をいただけたのは、グループ経営基盤が着実に強化できている結果だと考えています。

一方で、事業の特性上、借入金依存割合が高い状況にあることから、金利上昇リスクを軽減する必要があります。今後は資金調達手段の多様化を図り、有利子負債/EBITDA倍率の低下、さらなる財務健全性の強化に努めてまいります。

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 平成28年3月31日	当連結会計年度 平成29年3月31日		前連結会計年度 平成28年3月31日	当連結会計年度 平成29年3月31日
(資産の部)			(負債の部)		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	18,768	19,335	支払手形及び買掛金	22,827	20,364
受取手形及び売掛金	21,421	22,314	短期借入金	82,364	92,823
商品及び製品	24,563	25,369	1年以内償還社債	20,000	20,000
仕掛品	447	704	未払法人税等	4,204	5,113
原材料及び貯蔵品	2,627	2,825	賞与引当金	2,424	2,520
繰延税金資産	2,450	2,078	建替関連損失引当金	29	—
その他	9,380	10,924	その他	61,188	49,668
貸倒引当金	△84	△ 81	流動負債合計	193,038	190,491
流動資産合計	79,575	83,470	固定負債		
固定資産			社債	70,000	70,000
有形固定資産			長期借入金	311,796	295,374
建物及び構築物(純額)	343,299	343,149	繰延税金負債	46,688	47,191
機械装置及び運搬具(純額)	22,100	23,754	再評価に係る繰延税金負債	19,165	19,125
土地	353,214	354,354	建替関連損失引当金	—	336
建設仮勘定	47,357	32,204	退職給付に係る負債	16,183	16,353
その他(純額)	5,858	6,429	その他	33,809	32,636
有形固定資産合計	771,830	759,891	固定負債合計	497,643	481,017
無形固定資産	9,109	9,812	負債合計	690,681	671,509
投資その他の資産			(純資産の部)		
投資有価証券	24,180	27,877	株主資本		
長期貸付金	153	246	資本金	72,983	72,983
退職給付に係る資産	53	63	資本剰余金	28,089	28,089
繰延税金資産	2,243	2,218	利益剰余金	58,128	69,559
その他	9,527	9,239	自己株式	△76	△ 104
貸倒引当金	△2,053	△ 2,022	株主資本合計	159,125	170,527
投資その他の資産合計	34,105	37,623	その他の包括利益累計額		
固定資産合計	815,045	807,327	その他有価証券評価差額金	5,602	8,266
資産合計	894,621	890,798	繰延ヘッジ損益	0	—
			土地再評価差額金	31,830	31,752
			退職給付に係る調整累計額	△1,860	△ 1,306
			その他の包括利益累計額合計	35,572	38,712
			非支配株主持分	9,241	10,048
			純資産合計	203,939	219,288
			負債純資産合計	894,621	890,798

連結損益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)	当連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)
営業収益	219,065	221,690
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	179,680	181,962
販売費及び一般管理費	7,065	7,887
営業費合計	186,746	189,849
営業利益	32,318	31,840
営業外収益		
受取利息	22	28
受取配当金	670	656
固定資産売却益	109	265
雑収入	467	399
営業外収益合計	1,269	1,351
営業外費用		
支払利息	6,081	5,427
雑支出	395	652
営業外費用合計	6,477	6,080
経常利益	27,110	27,111
特別利益		
工事負担金等受入額	4,434	22,415
その他	519	2,187
特別利益合計	4,953	24,602
特別損失		
工事負担金等圧縮額	4,392	22,327
固定資産除却損	1,116	2,120
減損損失	9,074	224
その他	109	2,357
特別損失合計	14,691	27,029
税金等調整前当期純利益	17,372	24,684
法人税、住民税及び事業税	7,265	7,953
法人税等調整額	△3,085	△ 423
法人税等合計	4,179	7,530
当期純利益	13,192	17,154
非支配株主に帰属する当期純利益	579	702
親会社株主に帰属する当期純利益	12,612	16,452

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)	当連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)
当期純利益	13,192	17,154
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△2,862	2,767
繰延ヘッジ損益	0	△ 0
土地再評価差額金	1,000	△ 0
退職給付に係る調整額	△3,935	557
その他の包括利益合計	△5,797	3,323
包括利益	7,394	20,478
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	6,901	19,669
非支配株主に係る包括利益	492	809

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					非支配株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計		
当期首残高	72,983	28,087	46,053	△34	147,090		
当期変動額							
剰余金の配当			△3,401		△3,401		
親会社株主に帰属する当期純利益			12,612		12,612		
土地再評価差額金の取崩			2,863		2,863		
自己株式の取得				△43	△43		
自己株式の処分		0		1	1		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		1			1		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)							
当期変動額合計	—	1	12,074	△42	12,034		
当期末残高	72,983	28,089	58,128	△76	159,125		
	その他の包括利益累計額						
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	8,395	—	33,694	2,058	44,147	8,752	199,991
当期変動額							
剰余金の配当							△3,401
親会社株主に帰属する当期純利益							12,612
土地再評価差額金の取崩							2,863
自己株式の取得							△43
自己株式の処分							1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							1
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△2,792	0	△1,863	△3,918	△8,574	488	△8,085
当期変動額合計	△2,792	0	△1,863	△3,918	△8,574	488	3,948
当期末残高	5,602	0	31,830	△1,860	35,572	9,241	203,939

当連結会計年度(自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)

(単位:百万円)

	株主資本					非支配株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計		
当期首残高	72,983	28,089	58,128	△76	159,125		
当期変動額							
剰余金の配当			△5,101		△5,101		
親会社株主に帰属する当期純利益			16,452		16,452		
土地再評価差額金の取崩			77		77		
連結子会社の合併による変動			2		2		
自己株式の取得				△30	△30		
自己株式の処分		0		2	2		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		△0			△0		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)							
当期変動額合計	—	0	11,430	△28	11,402		
当期末残高	72,983	28,089	69,559	△104	170,527		
	その他の包括利益累計額						
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	土地再評価 差額金	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	5,602	0	31,830	△1,860	35,572	9,241	203,939
当期変動額							
剰余金の配当							△5,101
親会社株主に帰属する当期純利益							16,452
土地再評価差額金の取崩							77
連結子会社の合併による変動							2
自己株式の取得							△30
自己株式の処分							2
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動							△0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,663	△0	△78	554	3,139	806	3,946
当期変動額合計	2,663	△0	△78	554	3,139	806	15,348
当期末残高	8,266	—	31,752	△1,306	38,712	10,048	219,288

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自平成27年4月1日 至平成28年3月31日)	当連結会計年度 (自平成28年4月1日 至平成29年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	17,372	24,684
減価償却費	25,519	26,032
減損損失	9,074	224
のれん償却額	436	484
賞与引当金の増減額(△は減少)	97	94
建替関連損失引当金の増減額(△は減少)	△1,122	306
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△1,004	942
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△34	△34
受取利息及び受取配当金	△692	△685
支払利息	6,081	5,427
固定資産除却損	1,099	1,748
工事負担金等圧縮額	4,392	22,327
工事負担金等受入額	△4,434	△22,415
売上債権の増減額(△は増加)	655	△1,886
たな卸資産の増減額(△は増加)	1,314	△3,448
仕入債務の増減額(△は減少)	△430	△631
たな卸資産評価損	617	2,018
未払消費税等の増減額(△は減少)	△1,737	299
その他	△1,364	△483
小計	55,839	55,007
利息及び配当金の受取額	705	685
利息の支払額	△6,130	△5,489
法人税等の支払額	△7,202	△7,448
営業活動によるキャッシュ・フロー	43,212	42,753
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有価証券の増減額(△は増加)	600	—
固定資産の取得による支出	△34,413	△36,946
固定資産の売却による収入	382	599
工事負担金等受入による収入	7,139	4,836
投資有価証券の取得による支出	△828	△26
投資有価証券の売却及び償還による収入	877	442
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による支出	△2,554	△260
短期貸付金の増減額(△は増加)	1	△0
長期貸付けによる支出	△11	△100
長期貸付金の回収による収入	19	14
その他	△244	579
投資活動によるキャッシュ・フロー	△29,030	△30,861
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	△17,330	925
長期借入れによる収入	46,770	29,304
長期借入金の返済による支出	△52,550	△36,223
社債の発行による収入	9,931	19,843
社債の償還による支出	—	△20,000
配当金の支払額	△3,390	△5,074
その他	△478	△682
財務活動によるキャッシュ・フロー	△17,047	△11,906
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△2,865	△14
現金及び現金同等物の期首残高	21,160	18,294
連結子会社の合併による現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	—	61
現金及び現金同等物の期末残高	18,294	18,342

会社情報

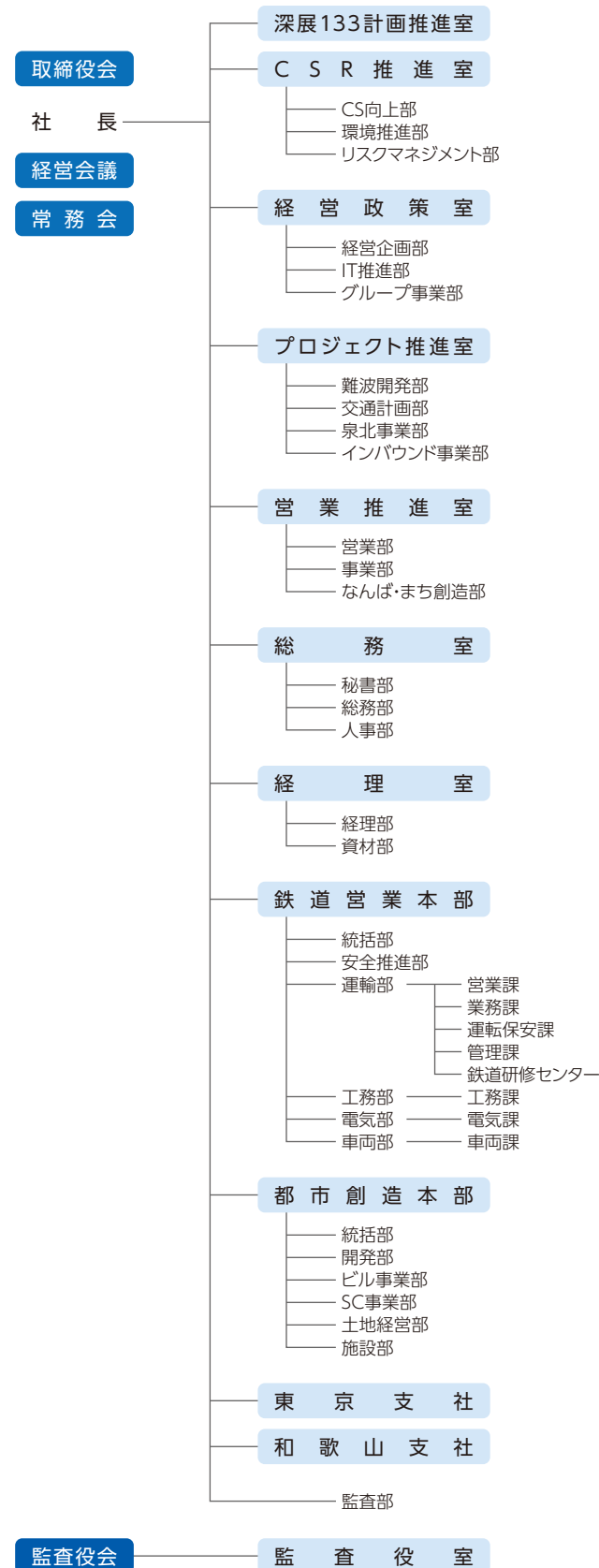
グループ会社 (2017年7月1日現在)

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

*1 運輸・不動産の各セグメントに重複して含む
*2 持分法適用関連会社

組織図 (2017年7月1日現在)

コーポレート・ガバナンス体系図については、65ページ「ガバナンス」をご覧ください。



株式情報

株式の状況 (2017年3月31日現在)

発行可能株式総数……………1,600,000,000株
発行済株式総数……………567,012,232株
株主数……………51,776名
(前期末比788名増)
単元株式数……………1,000株
* 2017年10月1日を効力発生日として、単元株式数の変更(1,000株から100株に変更)および株式併合(普通株式5株につき1株の割合で併合)を実施します。

所有者別株式分布の状況 (2017年3月31日現在)

	株式の状況(1単元の株式数1,000株)								単元未満株式の状況(株)
	政府および地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等 個人以外	個人 個人その他	計		
株主数(人)	1	64	27	415	186	13	44,250	44,956	—
所有株式数(単元)	23	167,120	3,456	45,765	50,688	158	295,261	562,471	4,541,232
所有株式数の割合(%)	0.00	29.71	0.62	8.14	9.01	0.03	52.49	100.00	—

(注) 1. 自己株式206,566株は、「個人その他」に206単元および「単元未満株式の状況」に566株含まれて記載しています。
自己株式206,566株は、株主名簿上の株式数であり、2017年3月31日現在の実保有株式残高は、202,566株です。
2. 「その他の法人」および「単元未満株式の状況」には、証券保管振替機構名義の株式が、それぞれ13単元および450株含まれています。

大株主(上位10名) (2017年3月31日現在)

1	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)
2	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)
3	日本生命保険相互会社
4	株式会社池田泉州銀行
5	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)
6	三井住友信託銀行株式会社
7	株式会社三菱東京UFJ銀行
8	株式会社三井住友銀行
9	JP MORGAN CHASE BANK 385151
10	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口2)



株主メモ

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

会社情報

役員一覧 (2017年9月29日現在)

取締役

遠北 光彦
取締役社長
(代表取締役)
CEO
深展133計画推進室担当
監査部担当

1978年4月 当社入社
2009年6月 南海商事株式会社取締役社長
2012年6月 当社執行役員
2013年6月 当社取締役
2015年6月 当社取締役社長兼CEO(現)
2015年6月 当社深展133計画推進室担当(現)
2016年6月 当社監査部担当(現)

金森 哲朗
専務取締役
(代表取締役)
鉄道営業本部長
営業推進室長

1981年4月 当社入社
2007年6月 当社執行役員
2007年6月 当社経営企画部長
2008年6月 当社堅進126計画推進室部長
2009年6月 当社取締役
2011年6月 当社常務取締役
2013年6月 当社鉄道営業本部長(現)
2015年6月 当社専務取締役(現)
2017年6月 当社営業推進室長(現)

高木 俊之
専務取締役
(代表取締役)
都市創造本部長
プロジェクト推進室長

1983年4月 当社入社
2009年6月 当社執行役員
2009年6月 当社堅進126計画推進室部長
2010年6月 当社経営政策室部長
2011年6月 当社取締役
2013年6月 当社常務取締役
2015年6月 当社プロジェクト推進室長(現)
2017年6月 当社専務取締役(現)
2017年6月 当社都市創造本部長(現)

山中 諄
取締役相談役

1965年4月 当社入社
1991年4月 当社運輸部長
1995年6月 当社取締役
1997年6月 当社常務取締役
2001年6月 当社取締役社長
2007年6月 当社取締役会長兼CEO
2015年6月 当社取締役会長
2017年6月 当社取締役相談役(現)

藤田 隆一
常任監査役(常勤)

1975年4月 当社入社
2003年6月 当社なんばパークス営業部長
2007年6月 南海都市創造株式会社常務取締役
2008年6月 当社常任監査役(常勤)(現)

勝山 正章
常任監査役(常勤)

1977年 4月 当社入社
2010年10月 当社難波・SC営業本部企画部長
2011年 6月 株式会社南海国際旅行取締役社長
2012年 6月 当社常任監査役(常勤)(現)

岩井 啓一
常務取締役
経理室長

1983年4月 当社入社
2009年6月 当社経理部長
2011年6月 当社取締役
2011年6月 当社経理室長(現)
2013年6月 当社常務取締役(現)

芦辺 直人
常務取締役
深展133計画推進室長
経営政策室長

1984年4月 当社入社
2006年6月 当社グループ事業部長
2011年6月 南海フェリー株式会社取締役社長
2013年6月 当社執行役員
2015年6月 当社取締役
2017年6月 当社常務取締役(現)
2017年6月 当社深展133計画推進室長(現)
経営政策室長(現)

浦地 紅陽
常務取締役
総務室長
CSR推進室長
東京支社長
和歌山支社長

1986年4月 当社入社
2011年6月 当社人事部長
2015年6月 当社取締役
2015年6月 当社総務室長(現)
東京支社長(現)
和歌山支社長(現)
2017年6月 当社常務取締役(現)
2017年6月 当社CSR推進室長(現)

住田 弘之
取締役
営業推進室副室長
プロジェクト推進室副室長

1980年4月 運輸省入省
1996年4月 関西国際空港株式会社営業部
複合管理棟業務課長
2011年6月 同社執行役員
2016年4月 関西エアポート株式会社
執行役員(航空営業担当)
2016年7月 当社入社
2016年7月 当社執行役員経営企画部長
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 当社営業推進室副室長(現)
プロジェクト推進室副室長(現)

奥 正之
監査役
社外

1968年 4月 株式会社住友銀行入行
1994年 6月 同行取締役
1998年11月 同行常務取締役
2001年 1月 同行専務取締役
2001年 4月 株式会社三井住友銀行
専務取締役
2002年12月 株式会社三井住友フィナンシャル
グループ専務取締役
2003年 6月 株式会社三井住友銀行副頭取
2005年 6月 同行頭取兼最高執行役員
2005年 6月 株式会社三井住友フィナンシャル
グループ取締役会長
(代表取締役)
2008年 6月 当社監査役(現)
2011年 4月 株式会社三井住友フィナンシャル
グループ取締役会長
2017年 4月 同社取締役
2017年 6月 同社名誉顧問(現)

荒尾 幸三
監査役
社外

1971年7月 弁護士登録
1996年4月 大阪弁護士会副会長
2010年6月 当社監査役(現)

佃 吉朗
取締役
都市創造本部副部長

1985年4月 当社入社
2014年6月 当社泉ヶ丘事業部長
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 当社都市創造本部副部長(現)

梶谷 知志
取締役
鉄道営業本部副部長
プロジェクト推進室副室長

1987年4月 当社入社
2016年6月 当社経営企画部長
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 当社鉄道営業本部副部長(現)
プロジェクト推進室副室長(現)

増倉 一郎
取締役
社外

1961年3月 株式会社高島屋入社
2001年3月 同社取締役社長
2003年3月 同社取締役会長
2004年6月 当社監査役
2005年3月 株式会社高島屋取締役相談役
2005年6月 当社取締役(現)

村上 仁志
取締役
社外

1964年4月 住友信託銀行株式会社入社
1998年3月 同社取締役会長
2005年6月 同社特別顧問
2011年6月 当社取締役(現)
2012年4月 三井住友信託銀行株式会社
特別顧問(現)

饗庭 浩二
監査役
社外

1978年4月 日本生命保険相互会社入社
2010年3月 同社専務執行役員
2013年6月 当社監査役(現)
2013年6月 星光ビル管理株式会社
代表取締役社長(現)

園 潔
取締役
社外

1976年4月 株式会社三和銀行入行
2004年5月 株式会社UFJ銀行取締役執行役員
2006年1月 株式会社三菱東京UFJ銀行執行役員
2006年5月 同行常務執行役員
2010年5月 同行専務執行役員
2012年5月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ
常務執行役員
2012年6月 株式会社三菱東京UFJ銀行副頭取
2014年5月 同行取締役副会長
2014年6月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ
取締役会長
2015年6月 同社取締役代表執行役員会長(現)
2017年6月 当社取締役(現)
2017年6月 株式会社三菱東京UFJ銀行取締役副会長
執行役員(現)

監査役

執行役員

榎元 政明	南海バス株式会社 取締役社長	伊藤 健	南海商事株式会社 取締役社長
中林 誠	安全推進部長	田内 信彦	経理部長
松川 康司	南海不動産株式会社 取締役社長	清原 康仁	難波開発部長
福地 俊明	インバウンド事業部長	西山 哲弘	施設部長

財務・非財務
ハイライト

社長メッセージ

中期経営計画

特集

事業別の概況

CSRについて

財務報告

会社情報

第三者意見



アマタ 環境戦略デザイングループ シニアコンサルタント
猪又 陽一

1994年早稲田大学工学部卒業後、同年ベネッセコーポレーション入社。その後、外資系ネットベンチャーやリクルートエージェントなどで新規事業を軌道に乗せた後、2009年より現職。担当分野は環境・CSR分野における戦略・実行、コミュニケーション、教育。主な実績は、環境省「優良さんばいナビ」、企業ウェブ・グランプリ受賞サイト「おしえて!アマタさん」、[CSR JAPAN]等をプロデュース。主な外部委員として、東京商工会議所「eco検定アワード」審査委員等。主な著書・連載記事に「CSRデジタルコミュニケーション入門」(共著)、環境新聞「CSRの光と影」、企業の第三者意見等。

南海電気鉄道のCSR報告書の第三者意見は、昨年に引き続き2回目となります。我が社アマタと貴社とは廃棄物処理法に対する教育や対策など、長年、環境経営全般においてご支援させていただいております。昨年は、今後の改善点として、①環境問題や社会課題を事業で解決していくCSV(共通価値の創造)事業の創出、②積極的な女性活用の推進、③2050年までの環境施策における長期ビジョン作りの必要性を指摘いたしました。今回のCSR報告書では、貴社が1年を通じてどのように変化してきたのかを振り返りたいと思います。

まず、最初に目に留めたのが、特集ページ(P15-16)にある「再生可能エネルギー普及への挑戦」で、貴社がこれから先、積極的に環境ビジネスに取り組んでいこうとする意気込みを感じました。2015年12月の国連会議で温室効果ガスの排出削減について各国の取り組みを決めたパリ協定が採択されましたが、貴社では2016年10月に大阪府岬町の社有地において、FIT(再生可能エネルギー固定価格買い取り制度)を活用した太陽光発電所を開設しております。まさに、昨年の報告書で指摘しましたCSV事業を貴社が積極的に取り組み始められ、大変嬉しく思っております。

また、環境分野における「南海環境ビジョン2030」(P52)を作成し、会社全体として、環境への施策を長期ビジョンで掲げ、取り組んでいくことはとても素晴らしいことです。特に、貴社における環境課題を「①地球温暖化の抑制、②循環型社会の実現、③生物多様性の保全、④環境マネジメントの深化」と設定したことにより、今後、貴社が進むべき方向性をステークホルダーが意識することが出来るよう、環境における各施策が分かりやすく整理されています。さらに、昨年指摘しました女性活用についても、女性社員は微増ですが(P4)、今年の大学卒業の新卒採用数の女性比率が約3割を

越えたことで、これから先、着実に成果が出てくることでしょう。

報告書全体を通じては、昨年と比較して全体のページ数が増え、CSRの取り組みが充実したように感じました。昨年までの「安全」「環境」「お客さま」「従業員」「ガバナンス」に加えて、新たに「地域社会」(P43,44)の項目が加わり、貴社の重点領域としての強いメッセージであることを理解いたしました。

特に「社長メッセージ」(P5~P10)では、2017年度が中期経営計画「深展133計画」の最後の年度ということもあり、「泉北関連事業の強化」「関西・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」の3つの基本方針が好業績をもたらした結果について振り返りがなされています。特筆すべき点は、最近、企業の不祥事が発覚するケースが増えている中で、貴社がCSR視点をもった専任組織として「安全推進部」「CSR推進室」を新設して推進体制を強化し、グループ経営方針に基づいてCSRを推進していくことが社長メッセージで強く謳われている点です。やはり、企業の社会的責任を通じてステークホルダーの信頼を獲得することが、持続的な企業に繋がっていくことでしょう。

そこで、貴社がさらに多くのステークホルダーから信頼を得るために3つのアドバイスをさせていただきます。

第一に、これまで以上のグローバルな視点を積極的に取り入れてほしいということです。となく、鉄道業界は、事業自体が国内中心ということもあり、視点が内向きになりがちです。ただ、最近では、観光都市日本と言われるように、2016年は約2,400万人の外国人の方が日本を訪れています。また、2020年は東京でオリンピックも開催されることもあり、さらに外国人の訪問客が増えることでしょう。その外部環境の中で、やはり、企業に対してもグローバル化への取り組みに目を向ける必要性が求められてくるでしょう。例えば、2015年

9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標である持続可能な開発目標(SDGs)を推進している企業が増えていますが、貴社も積極的に取り組んではいかがでしょうか。SDGsは、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、世界における社会課題や環境問題への取り組みが期待されています。是非、貴社においてもSDGsを意識した取り組みを進めてほしいと思います。

第二に、昨年の女性活用の延長として、新卒採用等でダイバーシティを積極的に推進していくのはいかがでしょうか。報告書では訪日外国人への施策(P42)が書かれていましたが、今後はさらなるインバウンド需要を取り組むためにも、新卒採用や中途採用でも積極的に外国人を採用していく

ことも検討すべきでしょう。多様な人材が増えることで、従来にはなかったイノベーションが生まれ、さらなるインバウンド需要の機会を掴むことができ、結果、貴社自身が社会からの信頼が得られて持続可能な企業へと成長していくと思います。

最後に、1点目とは真逆なことですが、より沿線地域に密着した課題解決に積極的に取り組む企業を目指してほしいと考えます。やはり、鉄道業界では、沿線住民との結びつきが大変重要になってきます。沿線住民の出生率や雇用率などが高まれば、やがては自社への収益に返ってくるはずですが、そのために、地域での課題を解決して、沿線住民が潤い、そして、貴社も潤い、最後には、社会が潤うための取り組みが益々重要になってきます。

次年度の取り組みに大いに期待しております。

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
総務室長 CSR推進室長
東京支社長 和歌山支社長
浦地 紅陽

本年度もCSR報告書発刊の運びとなりました。アマタ株式会社の猪又様には昨年に引き続き、CSR全般にわたる専門家の立場からさまざまなご意見をいただきました。誠にありがとうございました。

現在、最終年度を迎えております中期経営計画の進捗状況とともに財務・非財務ハイライトや事業別の概況を記載していますが、引き続き「国際統合報告フレームワーク」に対応した統合報告書への移行を目指していきます。また、昨年度はその一環として、当社の経営方針やビジョンをより強く読者の皆さまにお伝えすべく、社長メッセージの形式に変更しましたが、本年度はさらに経営陣の経営方針をより鮮明にお伝えするため、常勤役員全員のメッセージを掲載

しております。

さて、昨年度の第三者意見では、2050年までの長期ビジョンからバックキャストで自社の事業フレームを捉えては、というご指摘をいただきました。その第一段階として、今年度は環境分野で環境ビジョン2030を制定しました。本年度のご意見でいただいたSDGsについてのご指摘も、今後意識して取り組んでいきます。

ところで当社をとりまくインバウンド需要は大きな収益源となっており、当社の将来性を考えるうえでも、訪日外国人への対応は、沿線活性化などとともに欠くことができない課題です。より大きな、長い視野をもって日々の業務に取り組む、サステナビリティを追求していく所存です。

そして、多様なお客さまを受け入れつつ、沿線住民がうるおい、豊かな地域になるよう沿線自治体、住民の方々、来訪者と協働して沿線価値の向上に繋がっていきたくと考えています。

近年、新卒採用の女性が増え、いろいろな現場で勤務し活躍しておりますが、全社的な割合ではまだまだ他の業界と比較すると少ないものとなっています。今後も、「働き方・働く人改革」や「CSR経営の推進」等により、ESGを意識した取り組みに注力していきます。