



● 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 SDGs 経営推進部

〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号

TEL: 06-6631-6300

FAX: 06-6632-6257

URL: <http://www.nankai.co.jp/>



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

コーポレートレポート
2020



コーポレートレポート 2020

南海電気鉄道株式会社

南海電気鉄道株式会社



プロフィール

会社概要 2020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 104,508百万円(単体)
 228,015百万円(連結)
 株主数 52,850人
 従業員数 2,639人(単体)
 9,205人(連結)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 696両



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。

編集方針

当社のコーポレートレポートは、業績・戦略・財務などの情報に加え、CSRの考え方と取り組みをステークホルダーの皆さまにお伝えするコミュニケーションツールとして発行しています。CSR情報については、GRIスタンダードを参考にし、網羅的な報告を行っています。

対象期間: 2019年度(2019年4月1日~2020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および連結子会社

参考にしたガイドライン: 環境省「環境報告ガイドライン2018年版」、一般社団法人日本民営鉄道協会「民営鉄道環境会計ガイドライン2008年版」、GRI「GRIスタンダード」

目次

| | |
|-------------|----|
| プロフィール | 1 |
| 財務・非財務ハイライト | 3 |
| 社長メッセージ | 5 |
| 中長期経営計画 | 11 |
| 事業別の概況 | 17 |
| ESG・SDGsパート | 24 |
| ■ 安全 | 27 |
| ■ 環境 | 44 |
| ■ 社会 | 57 |
| ■ ガバナンス | 68 |
| 財務報告 | 83 |
| 会社情報 | 89 |
| 第三者意見 | 96 |

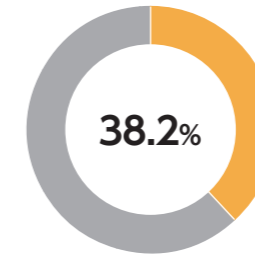
セグメント別営業収益構成比 (2019年度)

※ 構成比は、セグメント間取引を含む営業収益に対する比率です。



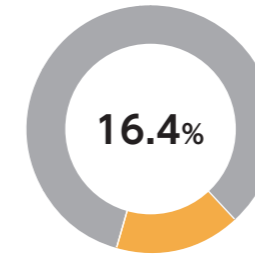
運輸業 35社

鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業



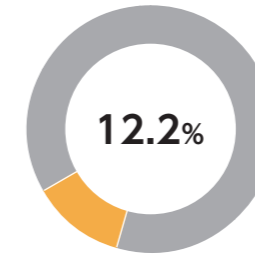
不動産業 4社

不動産賃貸業、不動産販売業



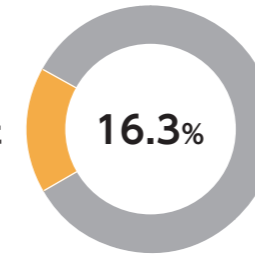
流通業 10社

ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業



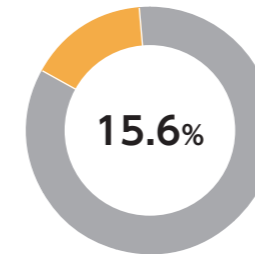
レジャー・サービス業 22社

旅行業、ホテル・旅館業、ポर्टレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業、葬祭事業



建設業 4社

建設業

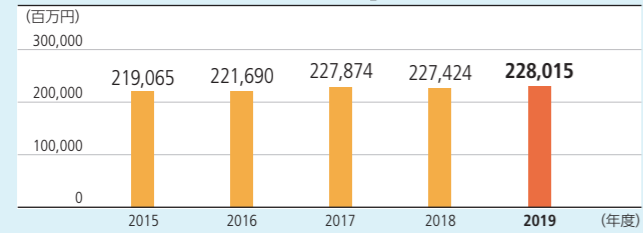


その他の事業
1.3%

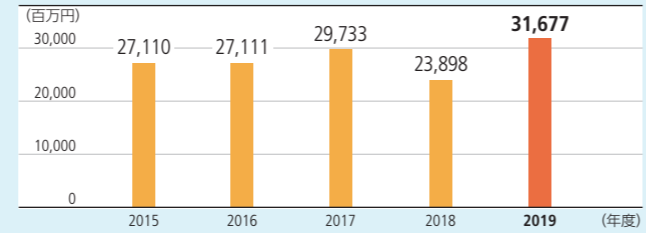
(注) セグメント別の構成社数は2020年3月31日現在のものです。

財務・非財務ハイライト

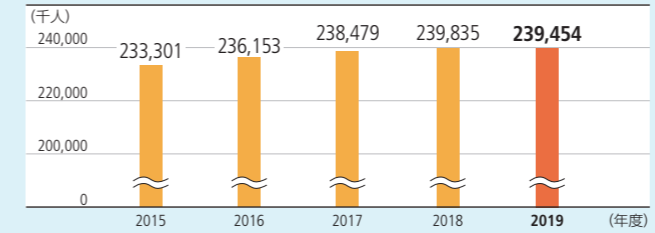
営業収益*1 **2,280億15百万円**



経常利益 **316億77百万円**



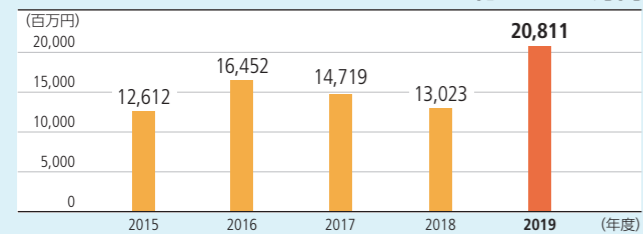
輸送人員(単体) **2億39百万人**



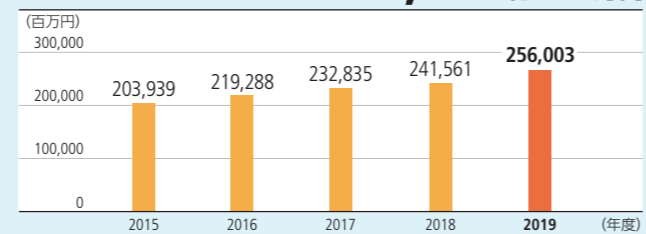
従業員数 **9,205人(連結)**



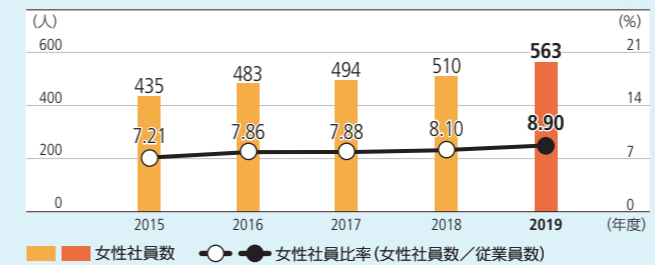
親会社株主に帰属する当期純利益 **208億11百万円**



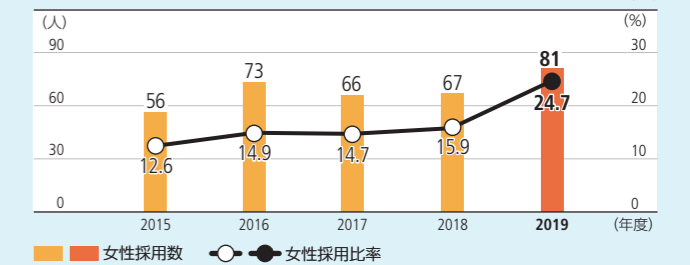
純資産 **2,560億3百万円**



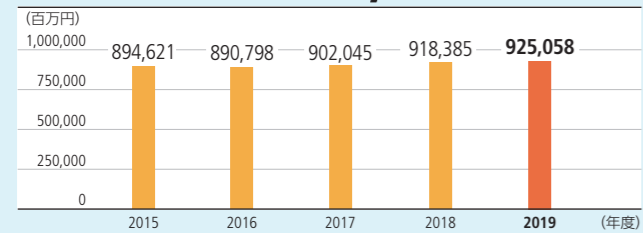
女性社員数(主要16社*4) **563人**



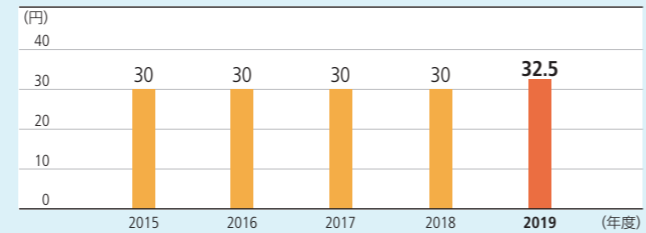
女性社員採用数(主要16社*4) **81人**



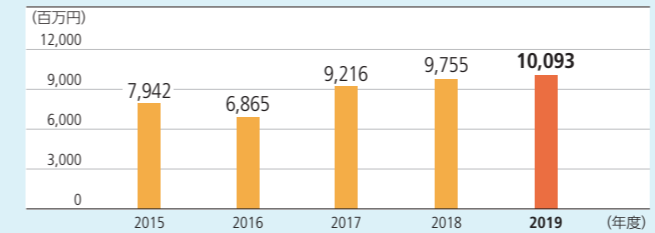
総資産 **9,250億58百万円**



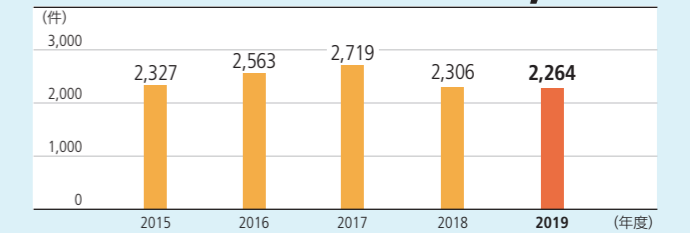
1株当たり配当金*2 **32.5円**



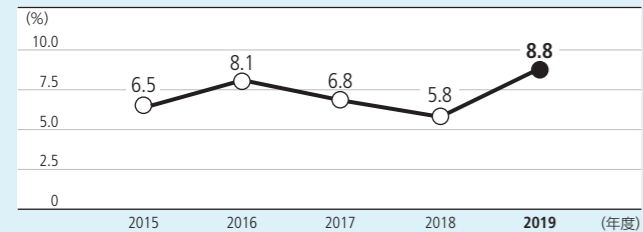
安全に対する投資額(単体) **101億円**



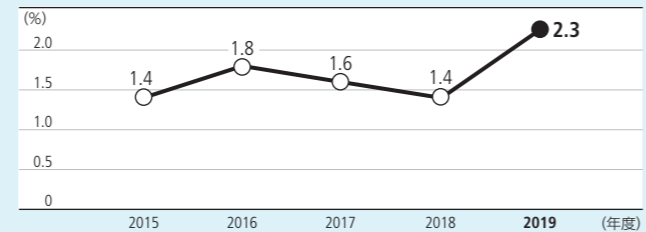
「お客様の声」件数 **2,264件**



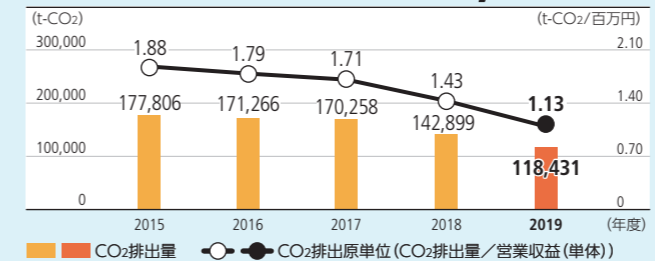
自己資本利益率(ROE) **8.8%**



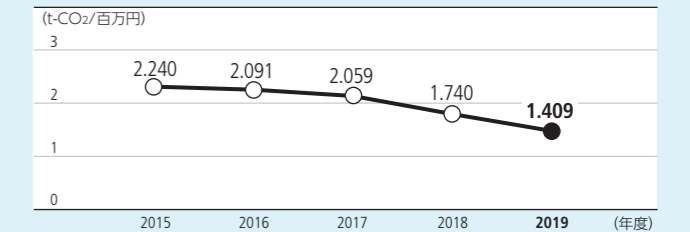
総資産利益率(ROA) **2.3%**



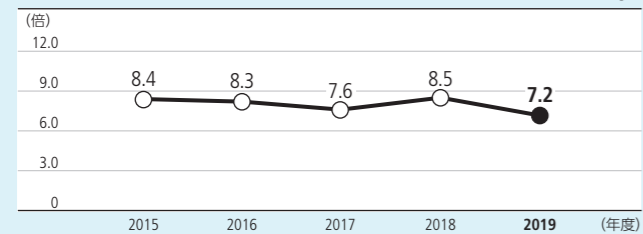
CO₂排出量(単体) **11万8,431t-CO₂**



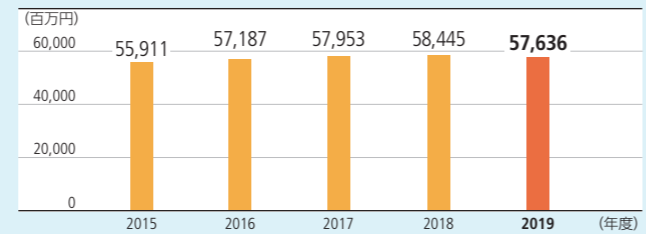
旅客運輸収入当たりのCO₂排出量(単体) **1.409t-CO₂/百万円**



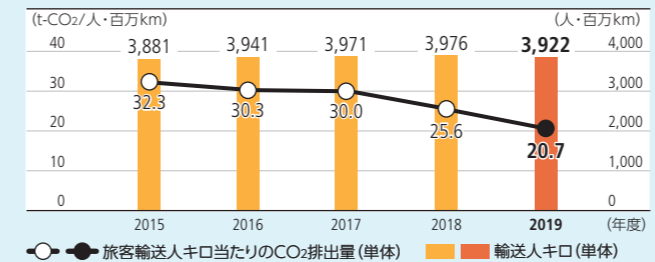
有利子負債/EBITDA*3倍率 **7.2倍**



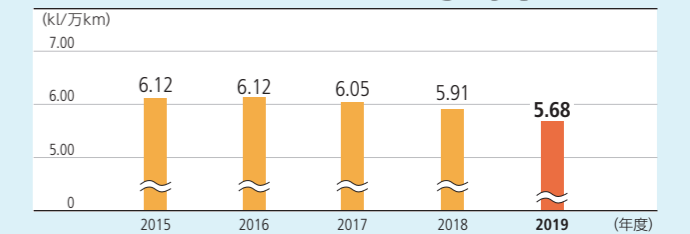
旅客運輸収入(単体) **576億36百万円**



旅客輸送人キロ当たりのCO₂排出量(単体) **20.7t-CO₂/人・百万km**



鉄道車両のエネルギー使用量原単位*5(単体) **5.68kl/万km**



*1 営業収益には、消費税等は含まれておりません。
*2 2017年10月1日付で実施した株式併合を反映した調整後の数値です。
*3 EBITDA=営業利益+減価償却費。ただし、2017年度・2018年度および2019年度における「営業利益」は、受取配当金を含めた数値にて算出しています。

*4 南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、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)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)
*5 鉄道事業に係るエネルギー使用量(kl)/個々の車両ごとの営業運行距離(万km)



代表取締役社長 兼 CEO
あちきた てる ひこ
遠北 光彦

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

はじめに

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
新型コロナウイルス感染症により、亡くなられた方々に
謹んでお悔やみ申し上げますとともに、罹患された方々には
心よりお見舞い申し上げます。

新型コロナウイルスの感染拡大により、人やモノの移動
が大きく制限され、世界経済が甚大な影響を受けており、
私たち鉄道事業者も、非常に厳しい経営環境下にあり
ます。さらに、アフターコロナの時代においても、従前とは
経済活動の枠組みが大きく変わる前提で物事を考えて
いく必要があります。

一方、地域社会にとって不可欠な安全・安心な公共交通
機能を維持・向上させるという当社グループの根本的
な使命が変わることはありません。当社グループが
社会に必要な存在であり続けられるよう、時代の変化に
柔軟・迅速に対応し得る強靱な経営基盤の確立に注力
していきます。

2019年度の業績総括

2019年度(2020年3月期)の当社グループは、中期
経営計画「共創136計画」に掲げる基本方針(最重点項
目)に従い、各種施策に取り組んできました。2020年初頭
から国内でも新型コロナウイルスの感染拡大が起こり、
運輸業や流通業などが影響を受けたものの、不動産業に
おいて、2018年10月に開業した「なんばスカイオ」の収益
が大きく寄与したことやマンション販売が増加したこと
などにより、2019年度の営業収益は2,280億15百万円
(前期比0.3%増)と、ほぼ前年並みの結果となりました。

利益面については、不動産の増収効果に加え、前年度に
住宅開発事業などの見直しに伴う販売用不動産評価損を
計上した反動などから、営業利益は352億23百万円
(前期比27.0%増)、経常利益は316億77百万円(前期
比32.5%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は
208億11百万円(前期比59.8%増)の大幅増益となり、
それぞれ過去最高を更新することができました。コロナ禍

新型コロナウイルス感染症への対応

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

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

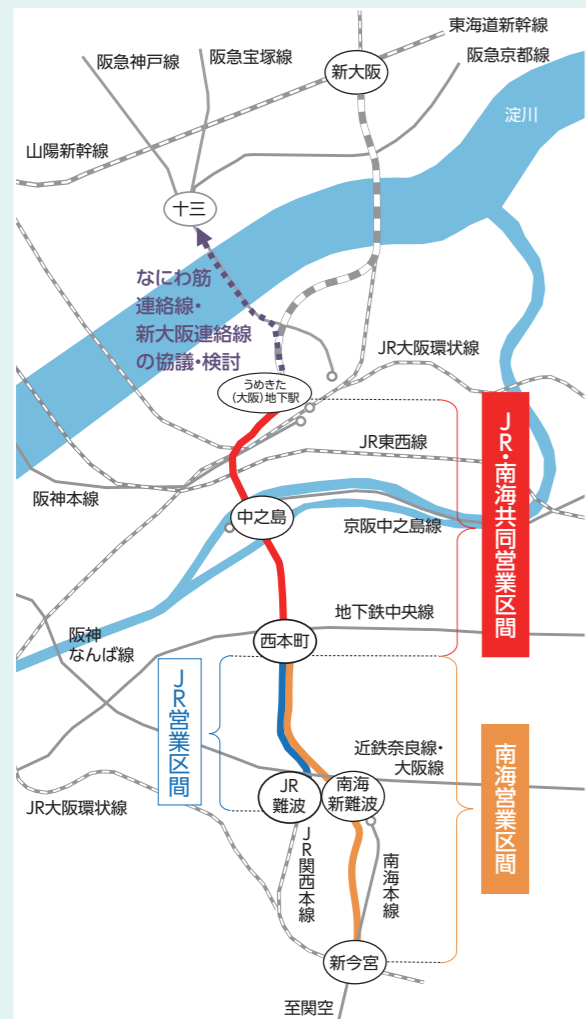
また、コロナ禍収束までの期間が長引くことも想定し、
手許資金確保を最優先とした資金調達を実施するほか、
安全性・緊急性を判断基準とした上で、設備投資の抑制や
コスト削減に努めています。

なにわ筋線計画の概要

総事業費：約3,300億円(概算)
 整備主体：関西高速鉄道株式会社
 営業主体：南海電気鉄道株式会社
 (営業区間：南海新今宮駅～うめきた(大阪)地下駅)
 西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)
 (営業区間：JR難波駅～うめきた(大阪)地下駅)

期待される主な効果

- 関西国際空港へのアクセス強化
- 国土軸である新大阪や大阪都心部と大阪南部地域などとの直結
- 広域的な観光拠点間の交流の誘発
- うめきたエリアの拠点性向上や中之島エリアのまちづくり促進
- なんばエリアへのアクセス性の向上



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

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

なお、2019年度の配当については、先行きに対する不透明感は増しているものの、2019年度の業績と経営基盤のための内部留保などを勘案して、一株当たり中間配当15円、期末配当17.5円の合計32.5円(1株当たり2.5円増配)で実施させていただきました。

中期経営計画「共創136計画」の進捗状況

当社グループは、2031年春に予定されている鉄道新線「なにわ筋線」の開業に焦点を定めた長期ビジョンとして「南海グループ経営ビジョン2027」を策定しました。同ビジョンでは2018年度から2027年度までを「沿線を磨く10年間」と位置付け、2027年の「ありたき姿」として「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる」ことを掲げています。

同ビジョン実現のための第一段階として、2018年度からの3か年を“将来の成長の布石を打つ基盤整備期”と位置付け、さまざまなステークホルダーと連携し新たな価値を「共に創っていく」ことを目指した中期経営計画「共創136計画」を推進しています。

本計画の5つの基本方針で掲げた諸施策については、以下にご報告のとおり着実に進捗し、この2年間で一定の成果を上げることができたと考えています。

基本方針1

安全・安心で良質な交通サービスの提供

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

の投入などを行いました。

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

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

基本方針2

なんばのまちづくり

なんばのまちづくりでは、観光と都市機能を融合させた“グレーターなんば”を創造するという大方針の下、「南海ターミナルビル近接ゾーンの充実」と「なんば～新今宮・新世界を結ぶ南北軸の形成」という大きく2つの施策を推進しています。

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

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



基本方針3

インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大

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

具体的には、「出かける価値のある沿線」の創出に向けて、世界文化遺産に登録された「百舌鳥・古市古墳群」を擁する堺エリアへのさらなる誘客を図るため、国内外向けのさまざまなプロモーションを強化しています。さらに、和歌山市北部の加太エリアでは、和歌山市との協定に基づく「加太リノベーションまちづくりプロジェクト」を推進しており、2019年度はエリアの遊休不動産を対象にした「リノベーションスクール」を開催しました。高野山

エリアについても、2018年度から「高野山観光魅力向上プロジェクト」を推進しており、2019年秋には古民家再生事業を手がけるスタートアップ企業との協働により無人駅である「九度山駅」「高野下駅」の駅舎の改装を実施しました。私たちの気付かなかった当社沿線の魅力を、外部の新鮮な視点で引き出していただいたもので、こうした「共創」の取り組みを今後も拡大していく方針です。

基本方針 4
駅を拠点としたまちづくり

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

住民の高齢化や人口減少への対策が急務となっている沿線ニュータウンについては、堺市の泉ヶ丘駅前地区活性化計画の第1期計画の策定に注力しています。今後も、

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

基本方針 5
不動産事業の拡充

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

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

コロナ禍の状況においても、物流事業はインターネット

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

SDGsへの取り組み

企業が社会と共生しながら持続的な発展・成長を実現していくためには、CSR(企業の社会的責任)の視点が不可欠との考えから、当社グループは「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4つをグループ経営方針に掲げ、積極的な取り組みを進めてきました。

さらに現在では、国連の「SDGs」に象徴されるように、さまざまな社会課題に対する企業の対応姿勢がより強く問われています。鉄道という地域の重要な社会インフラを担う当社は、経済的発展のみならず、環境や社会に与える影響を考慮しながら、地球環境や社会の課題に対し事業を通じて長期的・継続的に取り組んでいくことが求められます。そのため、当社では、環境課題を中心に担当してきた「環境推進部」を母体に、より幅広い社会課題を対象に活動する新部署として「SDGs経営推進部」を設置しました。

今後はCSR活動の指針として「SDGs」を積極的に活用するとともに、社内外での協働の場においても「SDGs」を共通言語に、グローバルな社会課題の解決に向けた連携を深めていきます。

2020年度の展望

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

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

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

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

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

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

2020年9月

代表取締役社長 兼 CEO 遠北 光彦

中長期経営計画

当社は近年、グループ最大の事業拠点である「なんば」が日本有数の国際観光地として成長し、インバウンド増加のメリットを直接享受することで、大きな成長を遂げてきました。さらに、関係者と協力し計画を進めているなにわ筋線の開業(2031年春目標)により、沿線の利便性が大きく向上することが期待されています。一方、人口減少の進展やITの進化など、当社グループを取り巻く環境変化は一層激しさを増すと予想されます。

そうした中、目先の課題への対応に終始することのないよう、10年先の当社グループのありたき姿として策定したのが「南海グループ経営ビジョン2027」です。本ビジョンでは、

※ 中長期経営計画に記載している目標数値や計画内容は、新型コロナウイルス感染拡大による影響を考慮していません。

2027年度までの10年間を「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」と位置付け、2018年度からの3年間を対象とする中期経営計画「共創136計画」をスタートさせ、この2年間、5つの基本方針に沿った諸施策を着実に進めてまいりました。

しかしながら「共創136計画」数値目標の達成が目前に迫ったところで始まった新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年度はかつてないほど厳しい経営環境下でスタートしています。当社はグループ一丸となって、この未曾有の社会的危機を乗り越え、コロナ後のニューノーマル時代に向けた取り組みを推進することで、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指していきます。

担当役員より

あらゆるステークホルダーへの「満足と感動の提供」を目指し 経営ビジョン実現に向けた諸施策を推進していきます

常務執行役員
浦地 紅陽



当社では「南海グループ経営ビジョン2027」の下、「グレーターなんばの創造」「沿線活性化による定住人口の増加」「総合デベロッパーへの脱却」というテーマを掲げ、長期的な視点で取り組んでいます。その基盤整備期と位置付けた中期経営計画「共創136計画」では、5つの基本方針に沿った諸施策を着実に進め、この2年間で一定の成果を上げたかと捉えています。

計画のキーワードであるアライアンス等の活用については、他社や専門人材の知見を活かしながら、「なんばパークス」南側エリアの開発計画への事業参画や、日本初の就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」の開業など、将来に向けた種まきが進みました。さらに2019年度は、2018年に開業した「なんばスカイオ」が通期で利益拡大に寄与するなどの結果、過去最高益で着地することができました。

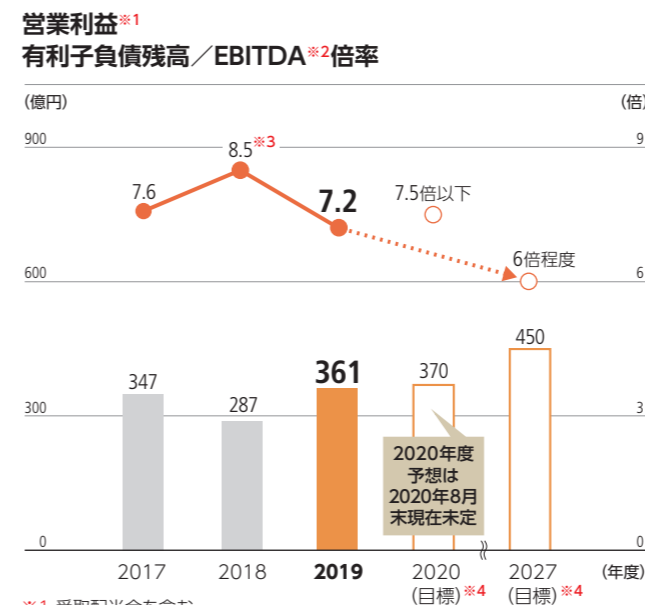
しかしながら、「共創136計画」数値目標の達成が目前に迫ったところで始まったコロナ禍により、経営環境が激変し、当社グループの事業にも大きな影響を与えていま

す。今後も先行きが不透明な中、まずは不要不急の支出抑制、当面の資金需要の確保に努めるとともに、お客さまや従業員の安全確保を徹底し、社会インフラ企業として使命を果たすべく、最善を尽くしています。

長期の事業戦略においては、当社グループの成長戦略の柱の一つとして、インバウンドを活用しながら沿線価値を上げていくという方針に変わりありません。ただし、早期の回復を見込める状況ではないため、当面は当社沿線の豊かな観光資源を活用し、国内客の誘致を目指すためのマーケティングや情報発信に努め、沿線の魅力向上に取り組んでいきます。

当社では、2020年6月にデジタル戦略室を新設しました。コロナ禍の下で急速に進んだデジタル化に対応すべく、デジタル化を軸にサービス内容やコスト構造を抜本的に改革し、新たなビジネスモデルへの変革を目指した取り組みに着手します。そして、コロナ禍収束後、より強靱な企業へ進化できるよう、中長期ロードマップと成長戦略の具体化を急ぎ進めてまいります。

数値目標 (連結ベース)



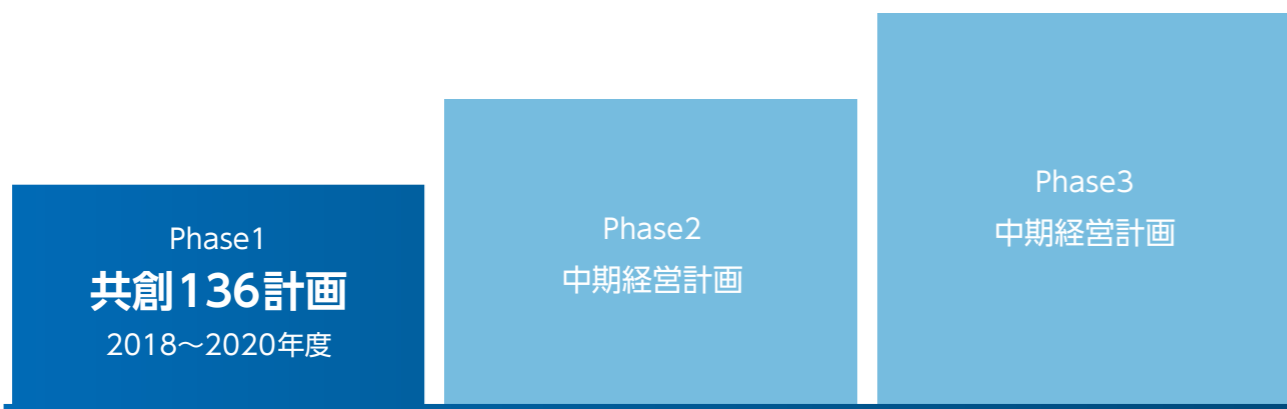
※1 受取配当金を含む
 ※2 営業利益+受取配当金+減価償却費
 ※3 2018年度は、住宅開発事業の見直しに伴い、販売用不動産評価損(63億円)を売上原価として計上しています。当影響を除いてEBITDAを算出した有利子負債残高/EBITDA倍率は7.7倍となります。
 ※4 2020年度および2027年度の目標値は、2018年2月28日現在の情報をもとにしています。目標・予想に修正が生じた場合は、当社コーポレートサイト「企業・IR情報」(<http://www.nankai.co.jp/company.html>)で公表します。

南海グループ 経営ビジョン2027 満足と感動の提供を通じて、 選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる

位置付け

なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間

- 沿線を主たる事業エリアとし、グループの総力を挙げて沿線価値向上に注力する
- 「なんば」と「インバウンド」をビジネスチャンスとして活用することで、沿線価値向上を加速させる
- アライアンスを積極活用することで、事業展開をスピードアップさせる



位置付け

- 「南海グループ経営ビジョン2027」達成に向けた最初の3年間=「基盤整備期」
- 将来の成長のカギとなる先行投資を重点的に行う「成長の布石を打つための3年間」
- ステークホルダーと共に、将来の成長の実現と新たな価値創造を行い「共に創っていく3年間」

設備投資額 (億円)

| | 2018 (実績) | 2019 (実績) | 2020 (計画) |
|----------------|-----------|-----------|--------------------------|
| 収益拡大 | 237 | 218 | |
| なんばのまちづくり関連 | 109 | 18 | |
| インバウンド関連 | 32 | 5 | |
| 駅を拠点としたまちづくり関連 | 14 | 25 | |
| 不動産事業の拡充等 | 73 | 156 | 2020年度 予想は 2020年8月 末現在未定 |
| その他増収投資 | 8 | 12 | |
| 安全・更新 | 198 | 260 | |
| 鉄道関連工事(車両新造等) | 105 | 127 | |
| 不動産・流通施設工事 | 40 | 45 | |
| 計 | 435 | 479 | |

なにわ筋線の開業に向け、全社一丸で沿線価値の向上に取り組んでいます。

南海グループ経営ビジョン2027
(2018~2027年度)

| 共創136計画 基本方針 | 2018年度の主な実績 | 2019年度の主な実績 |
|---------------------------------|---|---|
| 1 安全・安心で良質な交通サービスの提供 | | |
| ホームや踏切の安全性向上 | <ul style="list-style-type: none"> 踏切支障報知装置や踏切集中監視システムの新設 なんば駅1番線ホームドア新設 | |
| 車両の集中的・計画的な更新 | <ul style="list-style-type: none"> 新型高野山ケーブルカー 2両2編成を更新 南海本線の車両12両を更新 | <ul style="list-style-type: none"> 南海本線の車両12両を更新 高野線の車両18両を更新 |
| 駅トイレの美化 | <ul style="list-style-type: none"> 14駅で実施 | <ul style="list-style-type: none"> 14駅で実施 |
| 自然災害に対する施設の安全性と運転保安度の着実な向上 | <ul style="list-style-type: none"> 駅舎や高架橋柱の耐震補強(堺東駅、住吉東駅など) 南海本線紀ノ川橋梁の橋脚補強(工事完了) など | <ul style="list-style-type: none"> 駅舎や高架橋柱の耐震補強(羽倉崎駅など) 防災対策(落石防護工、法面防護工など) |
| 2 なんばのまちづくり | | |
| 南海ターミナルビル 近接ゾーンの充実 | <ul style="list-style-type: none"> 「なんばスカイオ」が開業 官民協働プロジェクト「なんば駅前広場化計画」への参画と推進 | |
| 「なんば~新今宮・新世界」 南北軸の形成 | <ul style="list-style-type: none"> 日本初の就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」 -建設着工・開業準備 | <ul style="list-style-type: none"> -開業 ●「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」開発計画への参画・出資 ●難波中二丁目開発計画(A敷地)への事業参画 ●新今宮駅リニューアル工事への取り組み始動 |
| まちづくりに資する 不動産物件への投資 | <ul style="list-style-type: none"> ●南海難波御堂筋ウエスト ●FP Hotels Grand 難波南 | <ul style="list-style-type: none"> ●南海難波第2ビル ●難波御堂筋センタービル ●南海SK難波ビル |
| 3 インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大 | | |
| 訪日外国人受入環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ●ストレスフリーな移動環境サービスの活用 ●中国最大電子決済サービス「アリペイ」導入 ●手ぶら観光サービス施設の開設 など | <ul style="list-style-type: none"> ●海外旅行代理店向け企画乗車券のeチケット化完了 |
| 沿線各所の特長を活かした 観光振興 | <ul style="list-style-type: none"> ●「高野山観光魅力向上プロジェクト」の推進 -新型高野山ケーブルカー運行開始 ●「加太さかな線プロジェクト」の推進 -「めでたいでんしゃ なな」運行開始 | <ul style="list-style-type: none"> -九度山駅に「おむすびスタンド」、高野下駅に「駅舎ホテル」を整備 |
| 雇用と産業の創出による 沿線地域の魅力向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市と「加太リノベーションまちづくり」に関する連携協定を締結 | <ul style="list-style-type: none"> ●加太エリアの遊休不動産を対象にした「リノベーションスクール@加太」開催 ●沿線企業イノベーション支援の一環として「南海沿線アトツギソン」開催 |
| 4 駅を拠点としたまちづくり | | |
| 駅の再整備による沿線の魅力向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●和歌山市駅活性化計画(第2期)の推進 -駐車場棟竣工 | <ul style="list-style-type: none"> (2020年6月「キーノ和歌山」開業※) -商業棟・ホテル棟・図書館竣工 |
| 泉北ニュータウンの再生・活性化 | <ul style="list-style-type: none"> ●泉ヶ丘駅リニューアル ●泉ヶ丘駅前整備着工に向けた基本設計計画を策定中 | |
| 5 不動産事業の拡充 | | |
| 物流拠点における土地利用の 高度化を推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●北大阪流通センター 1号棟開発の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●新A棟の工事着工 (2020年4月開業※) |
| まちづくりに資する 不動産物件への投資 | <ul style="list-style-type: none"> ●南海難波御堂筋ウエスト ●FP Hotels Grand 難波南 | <ul style="list-style-type: none"> ●南海難波第2ビル ●難波御堂筋センタービル ●南海SK難波ビル |

※ 2020年度



相乗効果



「南海グループ経営ビジョン2027」の事業戦略の一つ、「選ばれる沿線づくり」では、「沿線の玄関口 なんばのまちづくり」「沿線価値の向上」に注力したまちづくりに重点的に取り組んでいます。

沿線の玄関口 なんばのまちづくり

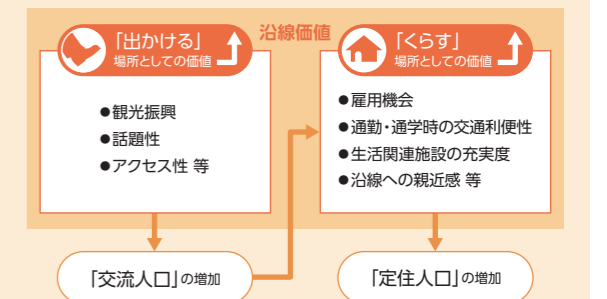
- 「インバウンド」と「なんばスカイオ」をトリガーに、「国際観光都市としての発展」と「都市機能の充実」の両輪でエリアを育成する
- 「なんばターミナル~新今宮・新世界」の南北ラインを基軸に、にぎわいの回遊空間を創出し「もっとワクワクするエリア」へと進化させる

「グレーターなんば」のイメージ図



「沿線価値の向上」に注力したまちづくり

- 「出かける」場所としての価値を高めることで「交流人口」を増加させ、将来的な「くらす」場所としての価値の向上により、「定住人口」の増加につなげる



基本方針 **2** なんばのまちづくり

A 「なんばスカイオ」は「共創136計画」の利益拡大を牽引

2018年10月、なんばの社有地を活用したまちづくりの集大成として「なんばスカイオ」を開業しました。なんばエリアに求められていた高機能・大規模オフィス、先進・予防医療に対応した大型クリニック、都市型コンベンションホールなどを具備。オフィスエリアの契約率が100%となり収支は好調に推移し、現行中期経営計画の利益拡大を牽引しています。なんばエリアのランドマークタワーとして、エリアのさらなる価値向上を図ります。



B 難波中二丁目開発計画(A敷地)への事業参画

なんばエリアの都市機能のさらなる拡充を目指し、「なんばパークス」南側の難波中二丁目開発計画(A敷地)へ事業参画しました。当社は賃借した約4,400㎡の土地を転貸するサブリース事業として関与し、2023年半ばに「センタラ・ホテル&リゾート」が日本初進出となる高級ホテルを開業する予定です。

C 外国人就労・交流拠点「YOLO BASE」が開業

外国人就労者に向け、宿泊・飲食サービスなどの業務スキルや語学などの習得を目指す日本初の就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」が2019年9月に開業しました。



D 新今宮駅リニューアル工事計画の推進

新今宮駅は、2031年開通予定のなにわ筋線との接続駅であり、「なんば～新今宮・新世界」の南北軸形成のための基幹駅でもあります。同駅のリニューアル工事計画を推進し、利便性の向上、旅客対応力の向上、地域イメージの改善を図ることで、同駅を利用されるお客さまの満足度向上に努めていきます。



★ 2018年度に取得した不動産物件
★ 2019年度に取得した不動産物件

E 「星野リゾートOMO7 大阪新今宮」開発計画への参画・出資

星野リゾートが2022年の開業に向けて整備を進める都市観光ホテル「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」開発計画に参画・出資しました。星野リゾートとの連携によって、「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成と回遊性向上、当社沿線エリアへの誘客推進による沿線の活性化と価値向上を目指していきます。



画像提供: 星野リゾート

基本方針 **3** インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大

高野山・山麓エリアで



高野山・山麓エリアへの来訪者層拡大と回遊性向上を目指して駅舎をリノベーション。「参詣道歩きの拠点」として、九度山駅に「おむすびスタンド」、高野下駅に関西初の駅舎ホテルを整備しました。

和歌山市・加太エリアで



和歌山市との連携協定に基づき、「加太リノベーションまちづくりプロジェクト」を推進。実在の遊休不動産を活用した事業プランを考える実践型ワークショップ「リノベーションスクール@加太」を開催しました。

沿線企業と



沿線の定住人口の増加に向けた施策の一環として、中小企業や商店などの後継者を対象に、新事業のアイデアづくりワークショップ「南海沿線アツギソン」を開催。今後も沿線企業のイノベーションを支援していきます。

基本方針 **4** 駅を拠点としたまちづくり

和歌山市駅の新駅ビル「キーノ和歌山」がグランドオープン(2020年6月)

和歌山市駅直結の新駅ビルに建設を進めていた、商業ゾーン、ホテル、図書館などからなる複合施設「キーノ和歌山」は、コロナ禍の影響で開業が遅れていましたが、2020年6月にグランドオープンしました。和歌山の玄関口にできた新しいランドマークを拠点に、駅の賑わいを周辺エリアへ広げていきます。



基本方針 **5** 不動産事業の拡充

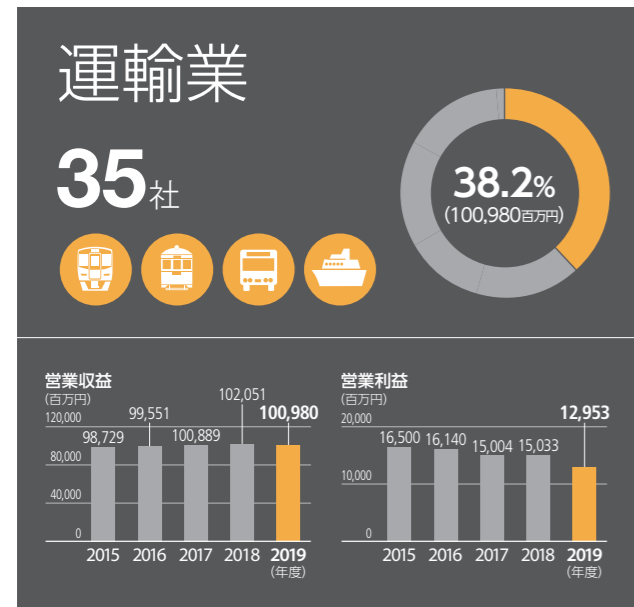
北大阪流通センターに、トラックターミナル1号棟が完成(2020年4月)

大阪府茨木市にある「北大阪流通センター」において、一体的な再開発を進めています。その起点として「北大阪トラックターミナル1号棟」が2020年4月に竣工しました。今後も土地利用の高度化を推進することで、関西圏における一大物流拠点となることを目指しています。



事業別の概況

※ 各セグメントの営業収益・営業利益は、セグメント間取引を含んだ数値です。



事業概要

▶ 鉄道事業

南海電鉄は、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。

▶ 軌道事業

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。

▶ 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、熊野御坊南海バス、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びリムジンバス事業を展開しています。

▶ フェリー事業

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、近畿と四国を結ぶ快適な海上アクセスを提供しています。

経営成績

営業収益は、前期の台風影響の反動があったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、1,009億80百万円（前年度比1.0%減）となりました。営業利益は、減価償却費の増加もあり、129億53百万円（前年度比13.8%減）となりました。

当期の注力事業

▶ 「NANKAI マイトレイン」の運行を開始



2017年に開始した「車両づくりをお客さまと一緒に考える「NANKAI マイトレイン」プロジェクト」による9000系車両のリニューアルが完了し、2019年4月に運行を開始しました。

▶ 百舌鳥・古市古墳群 世界文化遺産登録記念キャンペーンを実施



2019年7月、「百舌鳥・古市古墳群世界文化遺産登録記念キャンペーン」と題し、ラッピング列車の運行、堺エリアの観光パンフレットの発行など各種施策を実施しました。

▶ 「熊野御坊南海バス」が始動



南紀エリアのグループ各社が経営資源を柔軟に活用し、一体となった事業運営を図るため、2019年10月、中間持株会社として南紀観光ホールディングスを発足させました。また2020年1月には、バス事業を担う子会社として熊野御坊南海バスが新たに始動しました。

▶ 「バスロケーションシステム」の対象路線を拡大



和歌山バスでは、バス車両に取り付けたGPS端末を活用してバスの運行状況をリアルタイムに提供する「バスロケーションシステム」を、2019年4月1日から導入しました。

▶ 直通高速バス路線「京都高野山線」を開設



南海りんかんバスでは、世界遺産・高野山への来訪促進を図るため、京阪バス株式会社と共同で京都と高野山を結ぶ「京都高野山線」を開設しました。秋の行楽シーズンに合わせた2019年9月～11月に期間限定で運行しました。

▶ 新造船「フェリーあい」の就航



南海フェリーでは、2019年12月15日から新造船「フェリーあい」の運航を開始しました。同船では女性専用席の新設やWi-Fi環境の整備のほか、船旅をより楽しんでいただけるよう、外観や内装にも工夫を凝らしました。



担当役員より

当社グループの使命である
安全・安心で良質な交通サービスの
提供に向けさまざまな取り組みを推進しています

鉄道事業の最大の使命は、当社が「共創136計画」の基本方針に掲げている「安全・安心で良質な交通サービスの提供」にほかなりません。この点において、2019年8月に特急ラピートの台車にき裂が見つかり、重大インシデントに認定されたことは慙愧に堪えません。あらためて関係する皆さまに多大なご心配、ご不安な思いをおかけいたしましたことをお詫び申し上げます。

本件を受け、2019年度は、台車の定期検査内容の見直し、検査マニュアルの改訂などを実施し、お客さまの信頼回復に取り組みました。また、引き続き施設や高架橋柱の耐震補強工事を進めたほか、踏切に新型障害物検知装置を採用するなど、安全性向上に取り組みました。災害対応としては、倒木の危険がある樹木の伐採や法面の防災カルテづくりを実施したほか、本社、現場、指令所とを結ぶWeb会議システムを採用し、災害時の情報連携を強化しました。

一方、サービス面では、南海線でお客さまと車両づくりと一緒に考える「NANKAI マイトレイン」プロジェクトによってリニューアルした9000系車両の運行を開始しました。また、

常務執行役員
梶谷 知志



高野線における多言語列車放送システムの導入、駅や一部特急列車への携帯通訳機の配備、列車走行位置等を確認できる「南海アプリ」の配信など、国内外のお客さまの利便性向上に努めました。

生活に欠かせない社会インフラを担う当社は、新型コロナウイルスの感染拡大によって鉄道利用者が減少している状況下でも、感染リスクを最小限に抑えながら事業を継続していく使命も担っています。そこで、車両内への抗菌・抗ウイルス加工や券売機、精算機のタッチパネルへの抗菌・抗ウイルスシートの貼り付けなどにも取り組んでおります。

「共創136計画」の最終年度である2020年度は、「攻めの安全」を行動指針に、能動的に安全を創り出す文化の構築を目指しています。中長期的には、アフターコロナ、ウィズコロナの時代に求められるお客さまニーズに応えるべく、革新的な発想で新たな価値を創造し、「南海グループ経営ビジョン2027」の目標達成に向け、沿線価値の向上を図るとともに、定住人口と交流人口の増加に取り組み、「選ばれる沿線づくり」を進めていきます。

担当役員より

各エリアに密着し
グループ各社の専門性を発揮することで
ブランド価値の向上に努めていきます

当社が経営ビジョンとして掲げている「選ばれる沿線・企業グループ」となるためには、グループ各社が各エリアに密着し、事業ごとの専門性に特化した付加価値の高い商品・サービスを提供していくことが重要です。そして、お客さまをはじめステークホルダーの皆さまの信頼を確保・醸成していくことが、グループ各社の大きな役割と考えています。

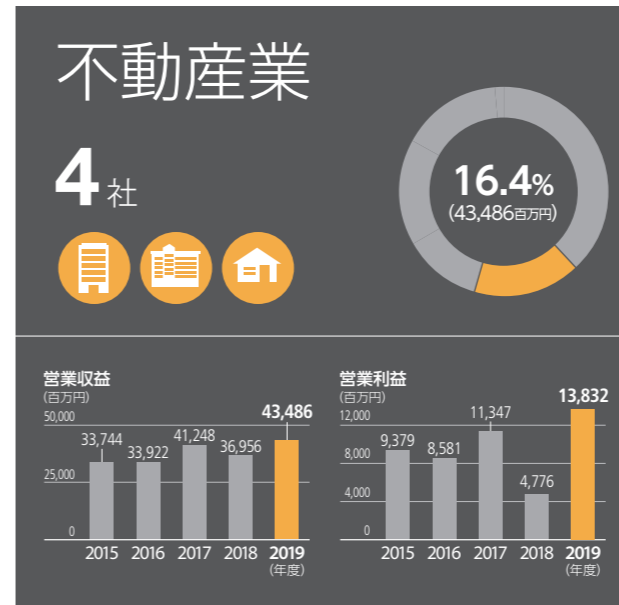
2019年度も、グループ各社がそれぞれの専門性を発揮した事業を推進しました。例えば、バス事業の関西空港交通、南海バスでは、インバウンド関連需要に応えるべく、空港リムジンバスや関空島内循環バスを増便したほか、関空第1ターミナルでインバウンド向けモバイル決済サービスを

上席執行役員
佃 吉朗



新たに導入しました。物流施設の不動産賃貸業では、大型物流施設を持つ泉北高速鉄道が北大阪流通センターの再開発を推進しました。ホテル・旅館業では、中の島が「ホテル中の島」のリブランディングを行い、個人向け小規模高級和風リゾート「碧き島の宿 熊野別邸 中の島」としてリブランドオープンしました。

今後も、運輸業、不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業などのグループ各社の事業において、それぞれの専門性や培ってきた信頼を活かして、さらなるサービス品質や従業員満足度の向上に努め、各業界における高いブランド価値を構築していきたいと考えています。



事業概要

当社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、宅地販売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。

経営成績

営業収益は、なんばスカイオの通期寄与、マンション販売数の増加により、434億86百万円(前年度比17.7%増)となりました。営業利益は、前期に住宅開発事業等の見直しに伴う販売用不動産評価損を計上した反動もあり、138億32百万円(前年度比189.6%増)となりました。

当期の注力事業

▶北大阪流通センター再開発の第1期計画を推進



泉北高速鉄道では、「北大阪トラックターミナル1号棟」の再開発を推進しました(2020年4月3日竣工)。トラックターミナルと配送センターを一体とすることで、迅速かつ効率的な物流を実現する物流施設を生み出しました。

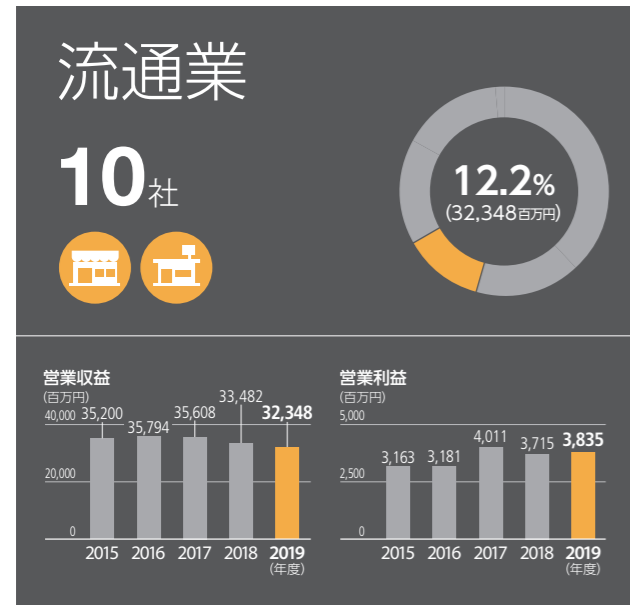
▶就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」を開業



2019年9月、日本初の外国人向け就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」を開業しました。同施設はホテルやレストラン、イベント会場などを完備しており、日本企業で働く上で求められる業務スキルの取得や知識・語学の習熟などを図れます。



※ 各セグメントの営業収益・営業利益は、セグメント間取引を含んだ数値です。



事業概要

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、駅構内の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。

経営成績

営業収益は、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、323億48百万円(前年度比3.4%減)となりました。営業利益は、前期にショッピングセンターのリニューアル関連費用の計上があり、38億35百万円(前年度比3.2%増)となりました。

当期の注力事業

▶ なんばパークスをリニューアル



2020年3月、なんばパークスのリニューアルを実施しました。全国初出店を含む物販店・飲食店など合計37店舗*をオープンしたほか、パークスガーデンに「ウッドデッキスペース」を新設しました。

* 新規出店・移転・改装・業態変更を含む

▶ キーノ和歌山がグランドオープン

和歌山市駅直結の新駅ビルに建設を進めていた複合施設「キーノ和歌山」が2020年6月にグランドオープンしました。商業施設、ホテル、図書館など和歌山の玄関口ができ、新しいランドマークとなりました。

担当役員より

ハード・ソフト両面で総合的なまちづくりを推進し沿線価値の向上に取り組んでいます



専務執行役員
高木 俊之

当社は、10年後のありたき姿として「南海グループ経営ビジョン2027」を策定し、その中では「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の相乗効果を発現して沿線を磨いていくことを事業戦略に位置付けており、不動産・流通セグメントはその実現に向けた重要な役割を果たしています。

2031年春に予定される「なにわ筋線」開業後のなんばをより魅力あるまちにすべく、なんばエリアでの物件取得等を推進するとともに、従来からの自社保有地の開発・保有・運営を中心とする安定的な賃貸事業だけでなく、物件取得・開発に加え、リノベーション・売却までを見据えたフロービジネス等、より多様な事業を営む「総合デベロッパー」への脱却を目指し、「不動産事業の深化・拡大」を進めていきます。

また、行政ならびに地元関係者と共働のなんば駅前広場歩行者空間整備計画や新今宮・新世界エリアでの活性化に向けた取り組み等を通じ、「グレーターなんば」の

創造に向け回遊空間を創出するとともに、行政と連携したエリアマネジメントや沿線企業イノベーション支援等の地域活性化などソフト面のまちづくりにも注力し、沿線各地域ならびに泉北をはじめとする沿線ニュータウンの再生・活性化にも取り組んでまいります。

その中で、今般のコロナ禍によって環境が激変し、在宅勤務の拡大やインバウンドの急減により、事業構造の改革が急務となる一方、郊外生活の再評価等ニューノーマル時代の新しい価値を取り込んでいくことが必要です。まずは、足元を固めるべく構造改革に注力するとともに、並行して、次なる時代への成長シナリオの下、ハード・ソフト両面からアライアンスを積極的に採り入れ、なんばならびに沿線のまちづくりを加速し、「不動産事業の深化・拡大」と「選ばれる沿線づくり」の実現に向けた取り組みを推進してまいります。

担当役員より

都市機能の充実と賑わいの回遊空間を創出し豊かな生活環境づくりに貢献していきます



上席執行役員
西山 哲弘

当社では、「不動産事業の深化・拡大」を通じて、商業施設、オフィス、住宅、ホテル、物流拠点などを一層魅力あるものにし、より豊かな生活環境づくりへの貢献を目指しています。

2019年度は、なんばエリアにおいて「なにわ筋線」開業を見据えオフィスビルを買収するとともに、国内外から高い評価を受け、さまざまな賞や認定を受けている「なんばパークス」の「パークスガーデン」をリニューアル。今秋には、ベビースターラーメンをモチーフにした都市型テーマパーク「リトルおやつタウンNamba」のオープンを予定しています。また、和歌山エリアでは、商業ゾーン・ホテル・オフィス・和歌山市民図書館からなる複合施設「キーノ和歌山」が、本年6月に和歌山市駅にオープンし、賑わいを駅周辺に広げていく「駅を拠点としたまちづくり」を具現化しました。

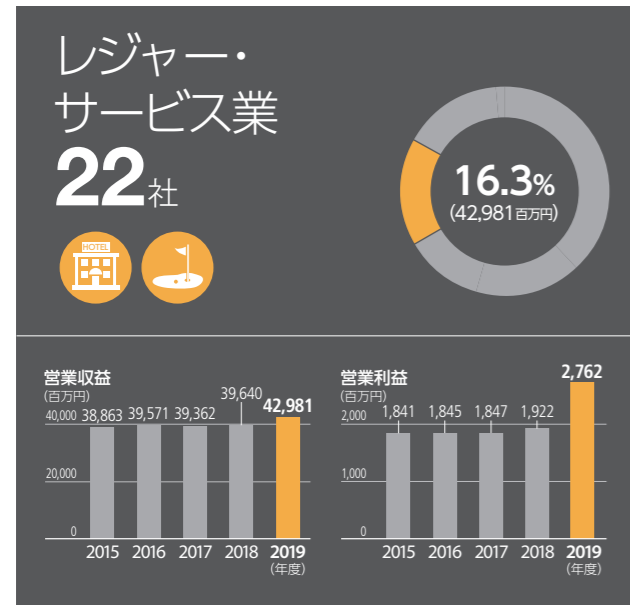
さらに、物流事業では関西圏における一大物流拠点を目指すための起点として、北大阪流通センター内にトラックターミナル1号棟が竣工、住宅開発事業では南海橋本林間田園都市に新街区「三石台ソラトモリ」が街びらきをしました。

しかしながら、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症の猛威は、私たちの生活様式やワークスタイルを一変させようとしています。これにより、アフターコロナ・ウィズコロナでの新たな価値を創造することが急務となっています。デジタル技術の普及により、さまざまなコミュニケーションがオンライン化する一方で、改めて「リアル」な場としての価値を再創造し、出かける価値のある場所を創出することで、沿線の「交流人口」・「定着人口」を増やし、出かける・住まう価値のある新たな時代の沿線づくりに真摯に取り組んでまいります。



事業別の概況

※ 各セグメントの営業収益・営業利益は、セグメント間取引を含んだ数値です。



事業概要

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。

経営成績

ビル管理メンテナンス業で増収となったほか、ホテル中の島のリブランドオープン、葬祭事業での葬儀件数増などが寄与し、営業収益は429億81百万円(前年度比8.4%増)、営業利益は27億62百万円(前年度比43.7%増)となりました。

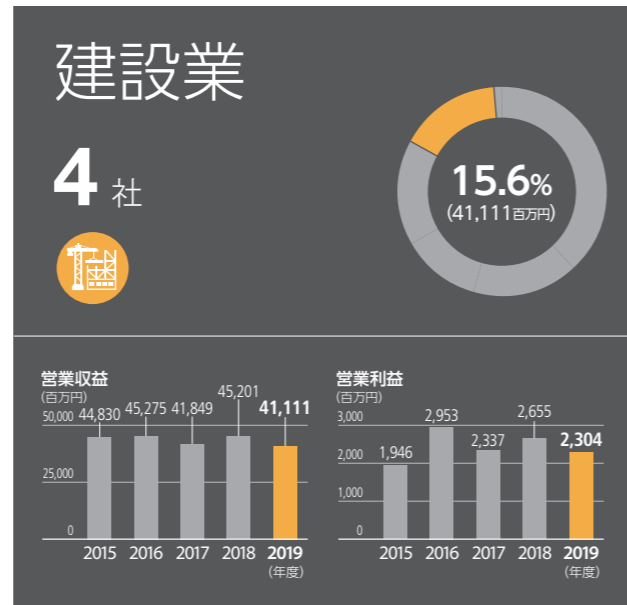
当期の注力事業

▶みさき公園の卒園イベントを開催



2020年3月末に閉園したみさき公園では、63年間の感謝を込め「みさき公園の卒園式～たいへんよく遊びました～」を開催しました。新型コロナウイルスの影響により、期間・規模の縮小を余儀なくされましたが、多くの来園者に楽しんでいただきました。

その他の事業 その他の事業については、営業収益は35億3百万円(前年度比30.7%増)、営業利益は2億12百万円(前年度比37.9%増)となりました。



事業概要

南海辰村建設を筆頭に、グループ4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、関西国際空港など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・建設・電気など建設工事全般を手掛ける総合建設業を展開しています。

経営成績

当期も、民間住宅工事のほか民間非住宅工事や公共工事の受注活動に注力しましたが、完成工事高の減少により、営業収益は411億11百万円(前年度比9.0%減)、営業利益は23億4百万円(前年度比13.2%減)となりました。

当期の注力事業

▶「CIRCLES銀座」を設計・施工



南海辰村建設では、三菱地所株式会社と株式会社松屋から「CIRCLES銀座」(地上10階建)の設計・施工を受注し、2019年11月29日に竣工・引渡しを行いました。建物内にはインナーバルコニーやシェアキッチンを併設できる「屋上テラス」などを導入しています。

ESG・SDGsパート

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。また、グローバルな社会課題の解決に向け、CSR活動の指針として「SDGs」(持続可能な開発目標)への取り組みも始めています。

SDGs(持続可能な開発目標)への対応について

2015年に国連で採択された「SDGs」は、社会・経済・環境といったグローバルな社会課題の解決に向けた2030年時点における世界共通の目標で、持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットで構成されています。また、目標達成のために、世界各国の政府のみならず、自治体、企業、NPOなど多くの関係者が互いに協力することが求められています。

一方、当社は地域と密着した事業活動を数多く展開しており、地域社会におけるさまざまな「社会課題」に対する配慮や解決への貢献が事業活動を継続する上で重要です。

「環境」課題につきましては、かねてより事業活動を通して環境への影響に配慮する「環境経営」に取り組んでおり、2008年には専任部署として「環境推進部」を立ち上げ、グループ全体における推進体制の構築に向けた活動を展開してきましたが、企業のSDGsへの貢献に対する期待の高まりや、地域密着型という

当社の事業特性を鑑み、環境にとどまらない幅広い「社会課題」を対象とした配慮・貢献活動へ進展させることを目指し、2019年に「環境推進部」を母体とした「SDGs経営推進部」を新設しました。また、2020年には全管理職およびグループ会社役員を対象に「SDGs関連研修」を実施し、ESG、SDGsについて理解を深めるとともに、日々の事業活動をESGの各領域ごとに整理しました。

SDGsは、事業戦略を練る上で必要な「重要な社会課題」を特定する際の貴重な材料となるものであり、「南海グループ経営ビジョン2027」やそれに連なる中期経営計画のブラッシュアップにもつながるものと期待しています。

今後、事業活動を通じて関連するSDGsの目標を達成することを目指し、「環境(E)」・「社会(S)」・「企業統治(G)」の各領域における中長期にわたる具体的な課題を設定し、PDCAサイクルを回しながら確実な実行を推進していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



「安全」「環境」「社会」「ガバナンス」とSDGsとの関係については、各パートにアイコンを入れて示しています。

ニュースリリースでSDGsへの取り組みを発信

当社では、さまざまな事業活動を通じてSDGs達成に貢献することで沿線価値の向上に繋げていくことを目指しています。こうした取り組みについてステークホルダーへの発信強化を図るため、2020年6月からニュースリリースに「SDGsのロゴ」と「リリース内容に関連するSDGsアイコン」を記載し、情報を発信しています。



ESG各領域のSDGsへの取り組み

当社グループはこれまでのCSRへの取り組みをより深化させるために、国連で採択された2030年に向けた持続可能な開発目標であるSDGs (Sustainable Development Goals) の考え方を事業活動に取り入れ、社会の持続可能な発展に貢献していくことを目指しています。2020年はその一環として、当社の全管理職およびグループ会社役員を対象に「SDGs関連研修」を実施しました。同研修ではSDGsについて理解を深めるとともに、日々の事業活動をESGの各領域に整理し、当社が取り組むべき課題について多くの意見を集めることができました。

下記の表は当社グループにおける重要課題を特定するステップとして、当社グループの事業活動をESGの領域別に分類し、SDGsとの関連性について現時点での整理を行ったものです。

今後、事業環境における機会とリスクを踏まえ、社会における重要度と当社における重要度の視点から優先的に取り組むべき重要課題の特定を進めることで、具体的な取り組みへと繋げていきたいと考えています。

ESG各領域における当社グループの事業活動と関連するSDGsについて

| 領域 | テーマ | 2020年度の事業活動 | 達成目標 | 関連するSDGs |
|------------|----------------------|--|--|--|
| E 環境 | 地球温暖化の抑制 | ①南海グループのCO ₂ 排出量の削減 ②グリーン調達推進 | ①CO ₂ 排出量 12%削減(対2013年度) ②取引先の取り組み状況把握(アンケート調査100社) |      |
| | 循環型社会の実現 | ①駅を拠点としたまちづくりの一環として、なんばエリアまたは沿線におけるスマートシティ形成に向けた準備活動 ②南海グループの水の使用量の削減 | ①沿線におけるスマートシティ形成に向けた事業モデルの検討 ②南海グループの水の使用量5%削減(対2017年度) | |
| | 生物多様性の保全 | ①大阪府の岬町多奈川地区にある、多目的公園内の多奈川ビオトープの長期目標に向けた中長期計画の策定と保全活動の実施 ②なんばパークスの段丘状に広がる屋上庭園「パークスガーデン」での生物多様性保全の普及活動の実施 | ①ビオトープの保全活動を通じての取り組み効果を基にした中長期計画の策定 ②普及活動計画の策定および実施 | |
| | 環境マネジメントの深度化 | ISO14001の下での環境マネジメントシステムの改善向上とより主体的な運営体制への移行検討 | 環境マネジメントシステムの運用改善に向けた課題への対応 | |
| | 環境活動の実効性向上 | 奈良県十津川村にある、護摩壇山付近の社有林「なんかいの森」を活用した環境保全活動の推進 | 新たなオフセットクレジット(J-クレジット)の取得 | |
| | S 安全・安心 | 自然災害リスクの低減 | 高まる自然災害リスクの低減に向けた各種対策の推進 | |
| 安全教育の実施 | | 大規模な事故・災害等に備えた異常時対応訓練の実施 | 事故復旧総合訓練、線路設備確認訓練、鋼索線避難誘導訓練の実施 | |
| 安全投資 | | 重大事故防止、輸送障害減少に向けた老朽機器、施設の計画的な更新 | 連続立体交差事業、変電所機器の更新、車両のリニューアルなど | |
| S お客さま | 多様なお客さまの利便性向上 | ①駅施設美装化およびバリアフリー化推進により良質な駅を提供し、沿線の魅力向上(トイレ美装化・バリアフリー化推進) ②車両の新造 | ①トイレ美装化:七道駅7か所改修(全8か所共用開始、累計58か所完成、JSCI評価ポイントアップ) バリアフリー化:岸里玉出(高野線側) ②2020年度 12両 |   |
| | インバウンド | ①沿線交流人口拡大に向けた旅行商品企画・販売 ②緊急地震速報4カ国語対応未実施エリアの実施計画の策定 | ①沿線自治体・関係団体等とのリレーション強化 ②実施計画の立案・予算反映(プラットプラット、キーン和歌山) | |
| | 顧客満足の向上 | オウンドメディアを活用したお客さまへの分かりやすい情報発信(ホームページ、SNS、駅貼りポスター等) | お客さま評価(顧客満足度)の向上 南海ブランド好感度の向上 | |
| | 株主・投資家等わかりやすい情報開示の推進 | ①公平かつ適時適切な情報開示 ②決算の適時開示、当社のホームページの活用、ニュースリリース、コーポレートレポートの発行 ③株主総会、決算説明会、個別面談(電話取材)の実施 | 株主・投資家との建設的な対話の促進 | |
| G ガバナンス | コーポレートガバナンス | 「顔の見える」映像・音声による遠隔会議システム等を用いた取締役会の開催(安定稼働) | 取締役会の実効性向上 |   |
| | BCP対応 | ①当社:BCPの実効性向上(BCP・関連マニュアルの定期的見直し、訓練の実施、災害備蓄品の増備等) ②グループ会社:BCP策定支援 | ①全社BCP訓練の実施(年1回) ②グループ会社において順次BCPを策定、今後も展開 | |
| | リスクマネジメントの推進 | リスク対策計画の立案・実行・評価等によるリスクマネジメントのPDCAサイクルの定着化 | 各部署・グループ会社へのヒアリング・評価 | |
| | コンプライアンス徹底の取り組み深度化 | コンプライアンス意識調査を核にしたPDCAサイクルの定着 | 意識調査のフィードバックと課題抽出 | |
| | 内部監査の深度化 | 社会的信頼を損なう不祥事の防止とともに、法令の改正等により注目度が高い事項について適切に対応することを主題に、監査実施に際して、以下の各項目に留意 (1)グループ共通テーマの設定、(2)リスク管理室内での情報連携、(3)監査品質の向上 | 対象グループ会社・部門に対する内部監査、フォローアップ監査、内部統制監査、準常勤監査役監査の実施、および会計士往査への立会い | |

| 領域 | テーマ | 2020年度の事業活動 | 達成目標 | 関連するSDGs |
|------------|--------------------|--|--|--|
| S 地域社会 | 沿線価値向上 | ①めでたい電車を核とした加太さかな線旅客誘致策の実施 ②沿線企業のイノベーション支援(「南海沿線アトツギソン」など) | ①継続的なプロモーション実施、強化策実施 ②事業化を目指した沿線企業支援ネットワークの構築 |    |
| | なんばのまちづくり | ①南海ターミナルビル近接ゾーンの充実 ②「なんば～新今宮・新世界」南北軸形成 | ①難波中二丁目開発計画への事業推進 ②「星野リゾートOMO7 大阪新今宮」開発計画への参画 | |
| | 駅を拠点としたまちづくり | 和歌山市駅周辺活性化策の検討・実施 | 「キーン和歌山」グランドオープン | |
| | 不動産事業の拡充 | ①なんばのまちづくりに資する物件の取得 ②物流施設の高度化 | ①難波四丁目オフィスビル信託受益権取得 ②北大阪流通センタートラックターミナル1号棟完成 | |
| | 地域社会・行政との連携 | 「なにわ筋線」事業の推進 | 国や地方公共団体、その他関係先との連携強化。整備主体である、関西高速鉄道株式会社からの受託業務の推進 | |
| S 従業員 | 活力ある職場づくり | ①インナーコミュニケーション活動の活性化(社内啓発ポスター、経営陣動画配信等) ②「なごみときめき活動」(「なんかいね」カードや沿線アンバサダー)の実施 | ①グループ従業員へのエンゲージメントの向上 ②南海ブランドへのロイヤリティの向上 |     |
| | 働きやすい職場づくり | 育児休暇取得者の復職に向けてのサポート充実(短時間勤務等) | 当社単体:復職率(100%) | |
| | ダイバーシティの推進 | ①女性の積極的採用 ②障がい者雇用の促進 | ①当社単体:大卒採用女性比率(30%以上) ②法定雇用率を上回る採用 | |
| G ガバナンス | コーポレートガバナンス | 「顔の見える」映像・音声による遠隔会議システム等を用いた取締役会の開催(安定稼働) | 取締役会の実効性向上 |   |
| | BCP対応 | ①当社:BCPの実効性向上(BCP・関連マニュアルの定期的見直し、訓練の実施、災害備蓄品の増備等) ②グループ会社:BCP策定支援 | ①全社BCP訓練の実施(年1回) ②グループ会社において順次BCPを策定、今後も展開 | |
| | リスクマネジメントの推進 | リスク対策計画の立案・実行・評価等によるリスクマネジメントのPDCAサイクルの定着化 | 各部署・グループ会社へのヒアリング・評価 | |
| | コンプライアンス徹底の取り組み深度化 | コンプライアンス意識調査を核にしたPDCAサイクルの定着 | 意識調査のフィードバックと課題抽出 | |
| G ガバナンス | 内部監査の深度化 | 社会的信頼を損なう不祥事の防止とともに、法令の改正等により注目度が高い事項について適切に対応することを主題に、監査実施に際して、以下の各項目に留意 (1)グループ共通テーマの設定、(2)リスク管理室内での情報連携、(3)監査品質の向上 | 対象グループ会社・部門に対する内部監査、フォローアップ監査、内部統制監査、準常勤監査役監査の実施、および会計士往査への立会い | |

※2020年度の事業活動等については、新型コロナウイルス対策により記載内容について一部変更・中止するものがございます。



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、2019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。

担当執行役員(安全統括管理者)より

お客さまの信頼回復へ 安全文化の醸成と防災・減災対策に取り組み 安全・安心・安定輸送の提供に努めます

安全統括管理者
常務執行役員
鉄道営業本部長
梶谷 知志



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。

昨年の4月と8月に特急ラピートの台車にき裂が発見され、8月のき裂については国土交通省運輸安全委員会から、重大インシデントに認定されました。9月には鋼索線において車両故障による3時間以上の運転を見合わせる輸送障害を発生させました。また、2015年に発生したインシデント(6000系車両の台車にき裂が発生)について、2016年度の安全報告書にインシデントとして記載されていなかったことが判明しました。ご利用のお客さまには、多大なご心配をお掛けしたことに対し、深くお詫び申し上げます。

2019年度は、幸いにも大きな自然災害に見舞われることはありませんでした。しかしながら、頻発化・激甚化する自然災害に対する備えとして、防災減災対策は最重要課題の一つであり、高架橋柱、駅舎の耐震補強や橋梁異状検知システムの導入、法面補強、橋梁の洗掘防止対策を推進しました。2020年度も、引き続き計画的に推進していきます。また、被害を受けた場合でも、列車運行の影響を最小限にする縮災対策や運転再開までの

時間をできる限り短縮するため、初動対応・体制の強化により安全輸送の確保に努めます。さらに、駅ホームや踏切道の安全対策や車両をはじめとする老朽機器および施設の計画的な更新を実施し安全性の向上を図っていきます。このようなハードの整備だけでなく、ソフト面でも、係員には普段から安全最優先の原則に則った行動を心掛ける「安全方針」の実践、コミュニケーションの活性化、訓練や教育の充実による人材育成に努めています。

そのような中で、冒頭申し上げた特急ラピートの台車き裂のほか、お客さまに不安を感じさせてしまう事象を発生させたことに対して、総力を挙げて信頼の回復に取り組みました。お客さまに安心してご利用いただくには、安全文化の醸成が必要不可欠であるとの決意から、「攻めの安全」=能動的に安全を創り出す文化の構築を目指し、「安全・安心で良質な輸送サービス」の提供に努めています。

2020年1月頃から流行し始めた新型コロナウイルス感染症に対しては、1月30日に対策本部を設置いたしました。お客さまに安心してご利用いただけるように、できる限りの対策を実施して、感染予防・拡大防止に取り組んでいます(詳細は、P30の特集をご覧ください)。

安全マネジメント

安全方針

2006年10月1日に「安全方針」を制定(2009年6月26日改正)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、車両ならびに社員などを総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

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。

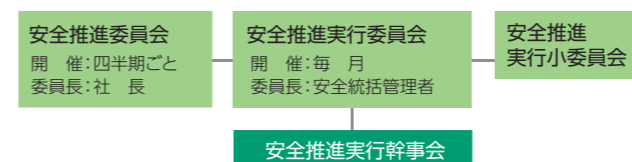
安全管理体制

当社は、四半期ごとに開催される安全推進委員会(委員長:社長)と月1回開催の安全推進実行委員会(委員長:安全統括管理者)を中心に、企業全体への「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図っています。安全推進委員会には、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

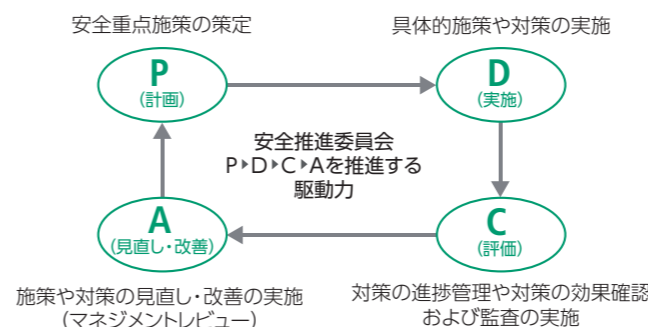
する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築しています。

2017年度に新設した安全・安心の徹底を担う専任部署である安全推進部が、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。

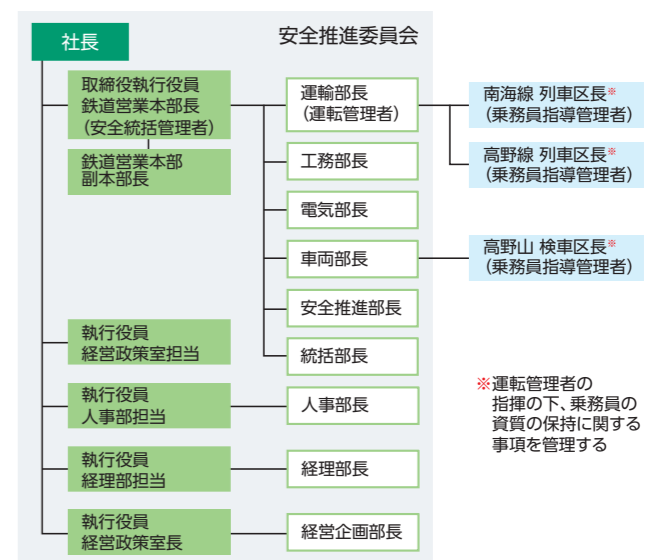
委員会組織



安全管理方法



安全推進委員会の構成



運輸安全マネジメント評価

2017年10月、第7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視官付運輸安全調査官や地方運輸局などの評価担当官が、当社の安全管理体制について経営トップや安全統括管理者、運転管理者など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。

第7回の評価においても、指摘事項はありませんでした。(なお、2018年度、2019年度は運輸安全マネジメント評価が実施されませんでした。)

お客さまの安全を守る施策

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、2018年度から3か年の安全重点施策として右の5項目を定めて取り組んでいます。

また、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などを踏まえて、マネジメントレビューを実施しました。

2018年度から3か年の安全重点施策

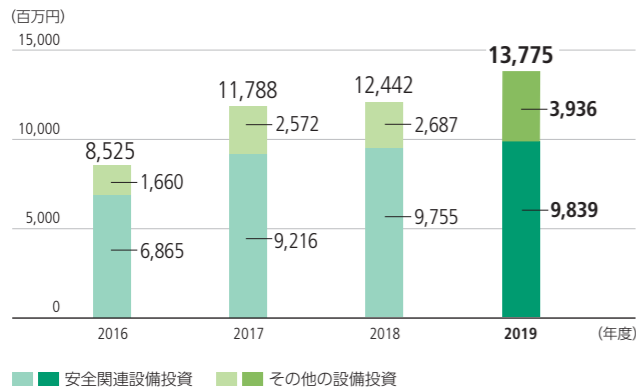
- 高まる自然災害リスクの低減
- 社会的な要請への対応
- 車両をはじめとする老朽機器および施設の計画的な更新
- 異常時対応能力の向上
- 安全文化の醸成と人材育成

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、2019年度は施設・車両などの更新・改善のために約98億円を投資しました。

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

安全に対する投資額



た高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、駅ホーム上の安全性向上のための施策と老朽設備の更新を推進するものです。

2020年度も引き続き安全施策を計画的に推進してまいります。

2019年度の主な設備投資

- 高架橋柱の耐震補強
- 防災対策(落石防護工、法面防護工)
- 駅舎耐震補強(羽倉崎駅など5駅)
- 8300系車両の新造(南海線12両、高野線18両)
- 9000系リニューアル工事(8両施工)
- 千代田変電所 単独受電化
- 踏切支障報知装置や踏切集中監視システムの新設
- 変電所シリコン整流器の更新(春木変電所)
- 連続立体交差事業(堺市内、高石市内)

代替新造車両8300系

2015年度から南海線で代替を進めており、2019年度は12両を新造しました。また、2019年度からは高野線でも代替を開始し、18両を新造しました。

今後も計画的に新造してまいります。



代替新造車両8300系

特集 新型コロナウイルス感染症予防・拡大防止の取り組み

2020年1月、新型コロナウイルス感染症の流行の兆しが見え始めたことから、当社においても、1月30日に対策本部を設置し、その予防対策に万全を期して感染拡大防止に努めてまいりました。現在も、お客さまに安心してご利用いただけるように、できる限りの対策を講じて、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に取り組んでいます。

また、お客さまにも、国土交通省や厚生労働省からの要請等を踏まえ、咳エチケットや手洗いなどの感染予防のほか、時差通勤等にご協力をお願いしております。

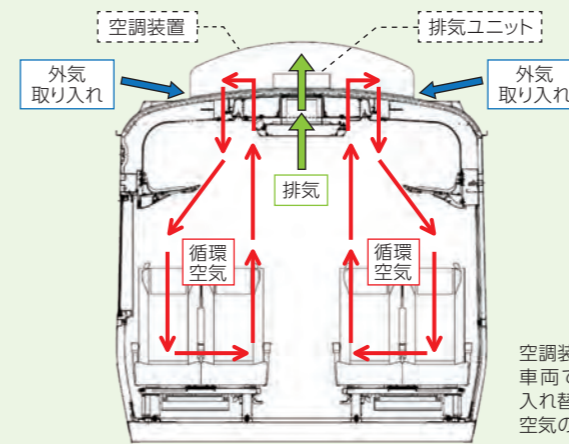
当社の主な対策および取り組み

1. 駅係員、乗務員をはじめ、お客さまと接する係員のマスク着用
2. 駅改札窓口への飛沫防止ビニールシートを設置
3. 駅設備消毒(階段手すり、待合室、お客さまトイレ、自動改札機、自動券売機等手が触れる箇所)
4. 自動券売機、のりこし精算機のタッチパネルへ抗ウイルス・抗菌シート貼付
5. 外気導入空調操作や窓開けによる車内換気
6. 駅および車内における感染予防啓発放送
7. 車内における抗ウイルス・抗菌加工、つり革・手すり等ふき取り消毒

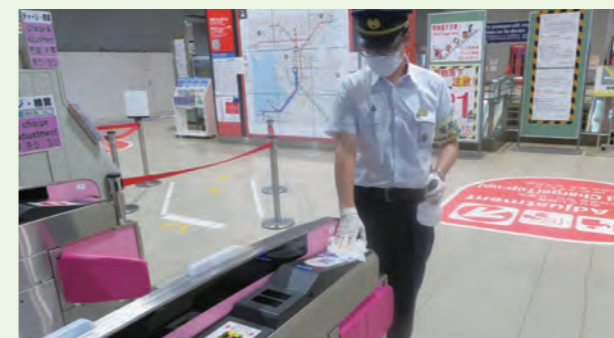
お客さまへの情報提供

- 時差出勤等の参考にしていただくために、ホームページに「主要駅の時間帯別ご利用状況」についての情報を掲載

車内換気イメージ図(12000系の場合)



空調装置により外気を取り込むことで、車内の空気は特急車両で3分~8分程度、一般車両で3分~10分程度で入れ替わります。一般車両は、窓開けやドアの開閉により、空気の入れ替わりはさらに早くなります。



お客さまと接する係員はマスクを着用



券売機の消毒



つり革の消毒



ドア部の抗ウイルス・抗菌加工



券売機抗ウイルス・抗菌シートの貼付

お客様の安全を守る施策

防災・減災の取り組み

駅・高架橋柱の耐震補強

南海トラフ巨大地震などの今後発生が予測される大規模地震に備えて、駅舎や高架橋柱など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

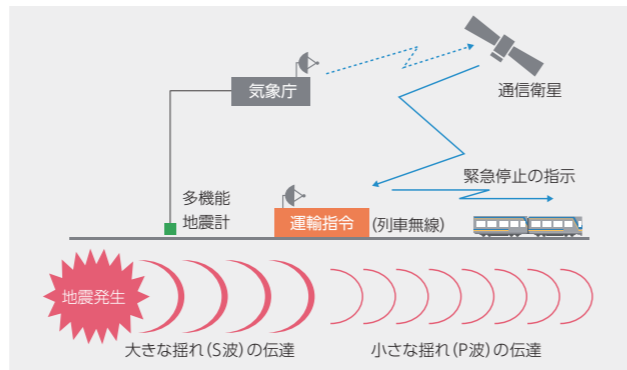
南海本線の紀ノ川橋梁は、専門機関における健全度調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認していますが、さらなる安全性向上のため、落橋防止対策工事や橋脚の補強などの安全対策工事を進めており、2018年度に上下線ともに工事が完了しました。



南海本線 紀ノ川橋梁の橋脚補強(鋼棒の挿入)

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・避難経路図と津波避難用看板

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

また、大阪府・和歌山県が公表している避難対象地区(津波浸水エリア)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。さらに、駅間でも、列車が停車した場合に津波到達前にお客さまを安全な場所へ誘導するため、津波避難用看板を設置しています。



乗務員や職場に配付している津波ハザードマップ(左)、津波避難用看板(右)

危険樹木の計画的な伐採等

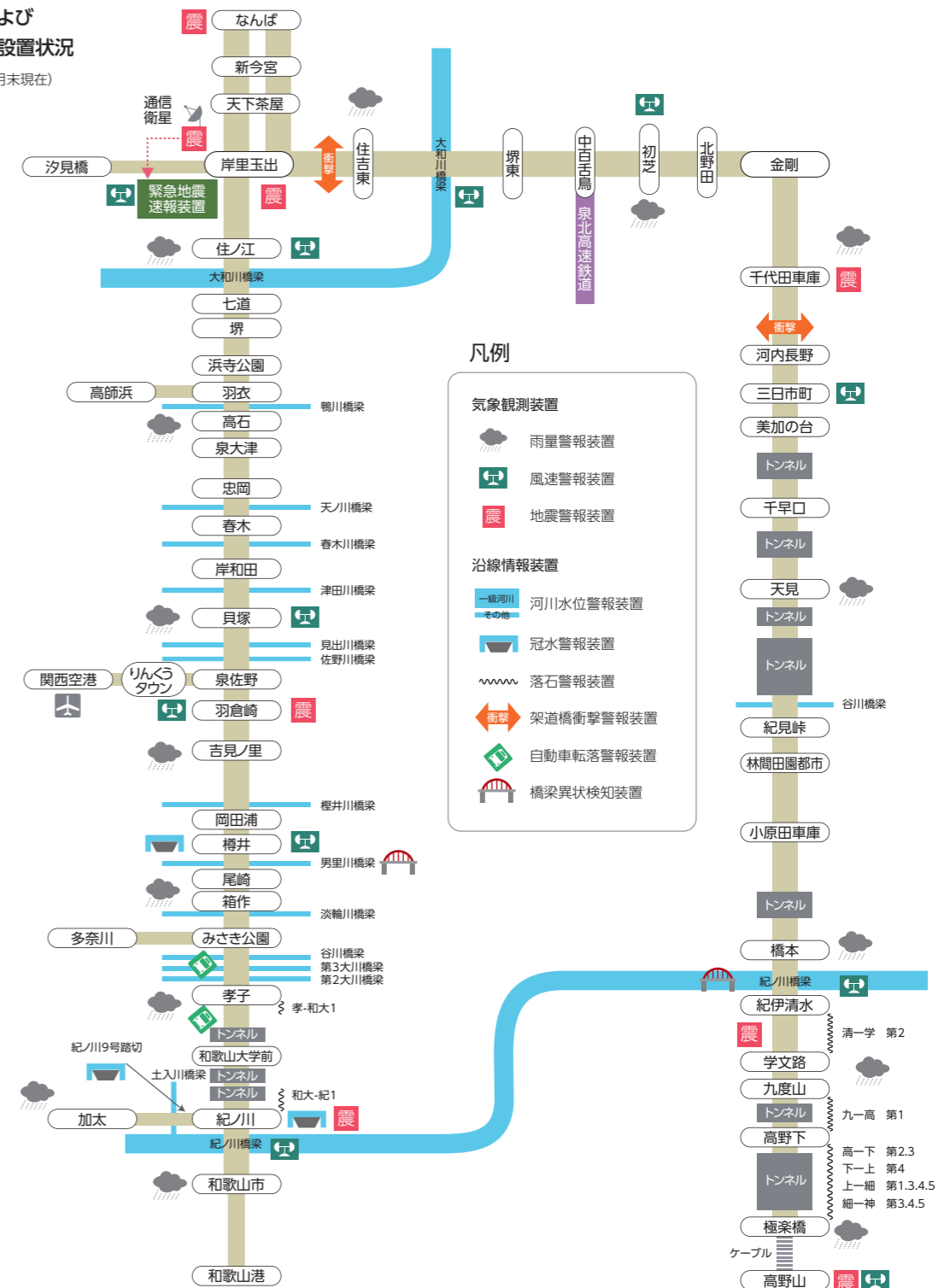
当社では、橋本～極楽橋駅間にある沿線樹木に対し、樹木医による健全度診断を実施し、その結果に基づいた樹木伐採等を行っています。2018年の台風21号の際には高野下～極楽橋駅間で倒木によって電柱が傾いて電車線を支障し、約2週間にわたり運行を休止するなど、多くのお客さまにご迷惑をおかけしました。

今後も安全運行を確保していくため、計画的に危険樹木の対策を進め、増大する自然災害リスクの軽減に努めてまいります。

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 (2020年3月末現在)



凡例

気象観測装置

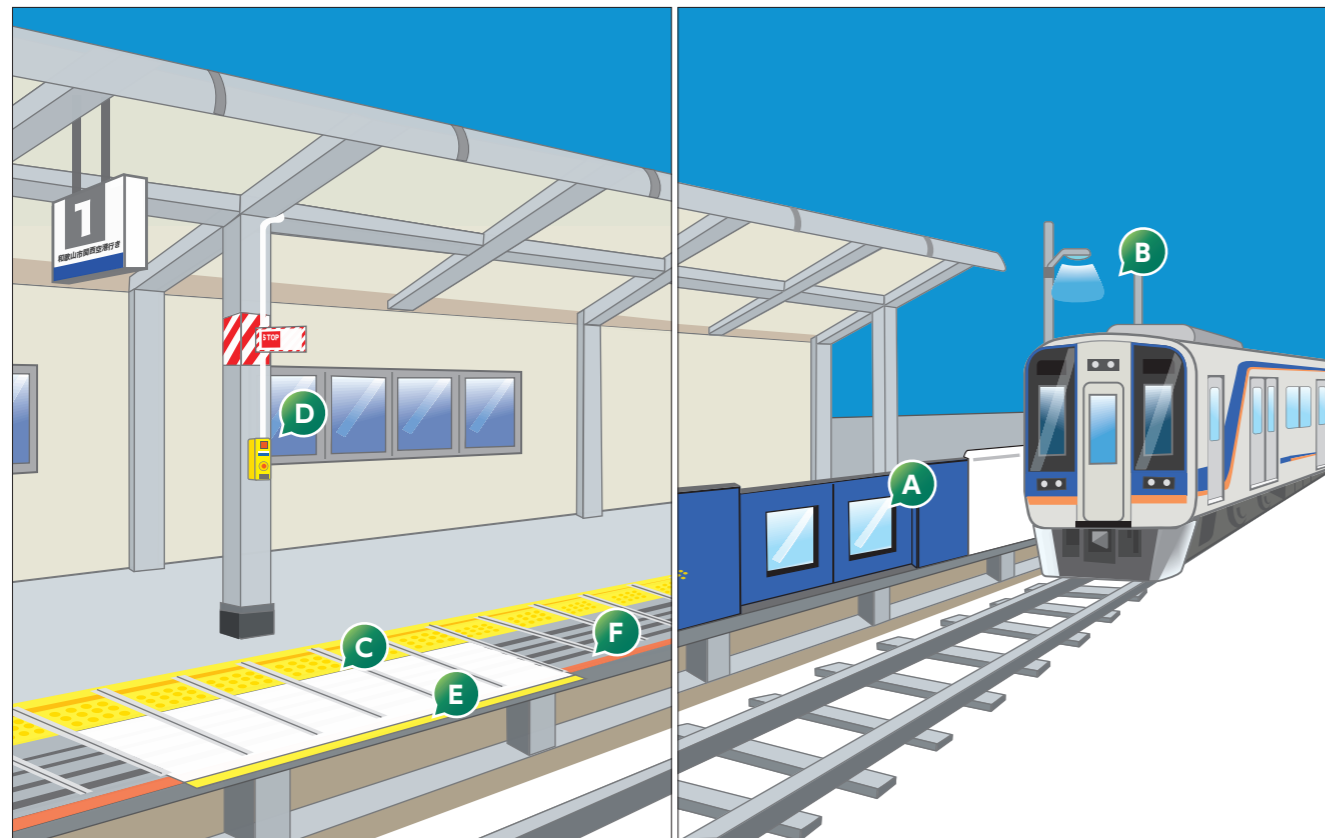
- 雨量警報装置
- 風速警報装置
- 地震警報装置

沿線情報装置

- 河川水位警報装置
- 冠水警報装置
- 落石警報装置
- 架道橋衝突警報装置
- 自動車転落警報装置
- 橋梁異状検知装置

お客さまの安全を守る施策

駅ホームの安全対策



A 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番のりばにおいて大開口ホームドアを6両分設置しました。



B 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。



C 内方線付き点状ブロック

目の不自由な方をはじめお客さまに駅ホームの内側をお知らせする設備です。2020年3月末現在、100駅のうち68駅に設置しています。なお一日平均乗降3,000人以上の駅については全62駅に整備済みです。



D 非常通報装置

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。



E 櫛状ゴム

車両と駅ホームの隙間を縮め、お客さまが転落するのを防ぐ設備です。なんば駅1番のりば、9番のりばに設置しています。



F 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。2020年3月末現在、羽衣駅、高石駅、北助松駅、蛸地蔵駅、吉見ノ里駅、淡輪駅で実施しています。



お客さまの安全を守る施策

踏切の安全対策



1 踏切閃光灯
 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。



2 踏切支障報知装置
 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。



3 踏切障害物検知装置

レーザー光を線状に張り巡らせて検知する光式と、踏切道内にレーザー光を平面放射する平面式があります。平面式は面検知を行うことが可能となり、踏切道内の車いす、歩行者、自転車などに対する検知性能を高めることができます。2019年度は、南海線と高野線に各一か所設置しました。今後、踏切道のさらなる安全性の向上を図るため、平面式の設置箇所を拡大していきます。



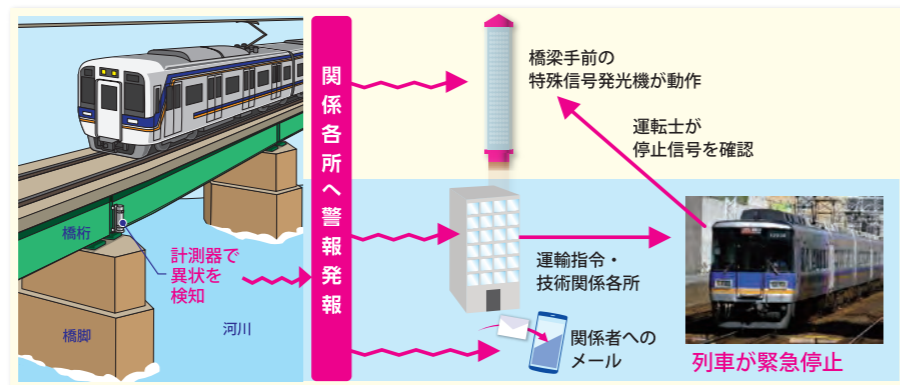
光式



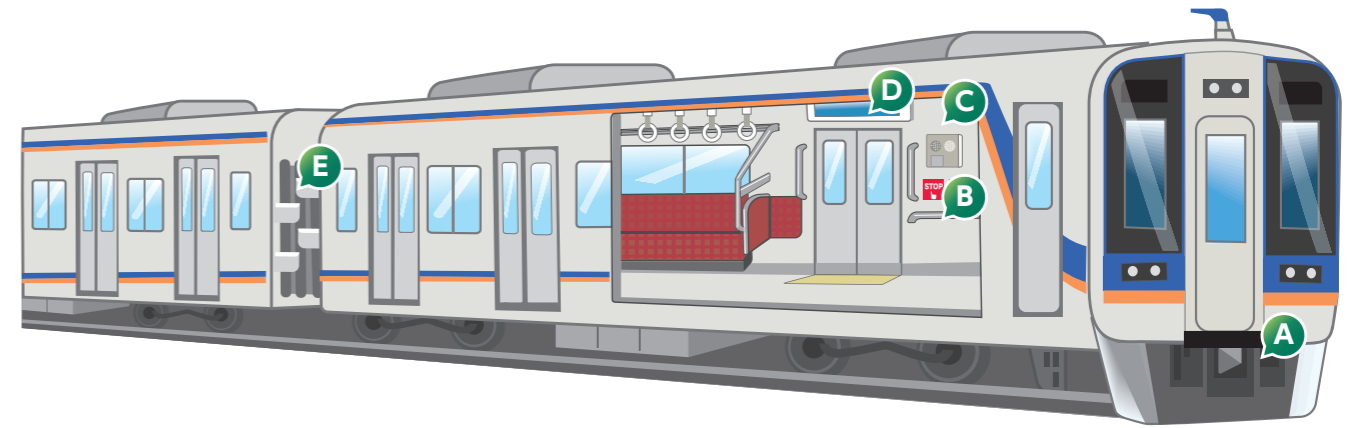
平面式

橋梁の安全対策

橋脚に設置した計測器により、橋梁の異状を検知すると特殊信号発光機が自動的に動作し、列車の乗務員に直ちに異状を知らせるシステムを構築し、男里川橋梁に導入しました。今後も、主に長大橋梁を対象に同システムの導入を進めていきます。



車両の安全対策



A 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。



B 車椅子スペース

車椅子をご利用のお客さまに安全にご乗車いただけるよう、一部車両に車椅子スペースを設けています。



C 非常通報装置

ボタンを押すことで乗務員に異常が発生したことを知らせる装置です。全車両に設置しています。



D 扉開閉予告灯

一部車両において、扉上部に赤色が点滅するLED式表示灯を設置しています。チャイム音とともに扉の開閉を知らせます。



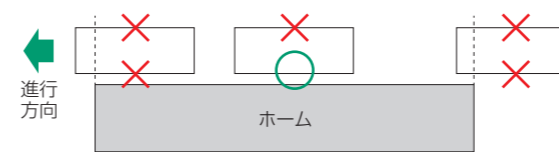
E 転落防止ホロ

お客さまが車両連結部分の隙間から線路へ転落することを防止するため、転落防止ホロを設置しています。



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。



誤開扉防止装置 (イメージ。○の場合のみ扉が開きます。)

車載型非常はしご

列車が駅と駅の間で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。



お客さまの安全を守る施策

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。



高石市内連続立体交差事業 (高石駅)



堺市内連続立体交差事業 (諏訪ノ森駅旧駅舎の曳家工事)

社員とのコミュニケーション

社長巡視

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

2019年度は各種運動期間を含め現業職場を7回巡視しました。



社長巡視と現業職場からの説明

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。2019年度は現業職場を会場として計8回開催しました。



安全ミーティング

安全意識調査

安全に対する意識および安全管理体制に対する理解度を定量的に評価するために、2014年度から2年ごとに安全意識調査を実施しています。

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いきます。

事故・災害に備えた訓練

大規模な事故や災害などの異常事態に備え、計画的に訓練を実施しています。

事故復旧総合訓練

大規模な事故や災害が発生したと想定し、負傷者の救助、お客さまの避難誘導、損害箇所の復旧作業など全部門が参加する「事故復旧総合訓練」を毎年行っています。

「地震の揺れの影響により先頭車両が脱線し停車した。お客さまの避難誘導中に線路横の民家から火災が発生した。」との想定で訓練を行いました。



座席を使っでの避難誘導



保線係員による復旧作業



電力係員による復旧作業



検車係員による復旧作業

トンネル内からの避難誘導訓練

暗いトンネルから徒歩で避難するのは、ケガのリスクが高く悪条件になることが予想されます。そこで、長時間にわたりお客さまを閉じ込めることを防止すべく、迅速な避難誘導方法を検証することを目的とした訓練を実施しました。



救援列車による救助



車両間渡り板を使用してお客さま役の係員を避難誘導

鋼索線訓練

鋼索線において、新型ケーブルカーを使用した異常時対応訓練を実施しました。走行中に土砂崩れを認めて非常停止したとの想定の下、お客さまの避難誘導や取扱いの確認を行いました。



駅間停車したケーブルカーからお客さま役の係員を避難誘導

テロ対処訓練

鉄道テロの発生に備え、警察など関係機関と連携したテロ対処合同訓練を実施しています。2019年度は、橋本駅で訓練を行いました。

WEB会議システムを活用した訓練実施について

WEB会議システムを活用した対策本部と現業職場との意思疎通と、情報伝達、連絡体制を確認する訓練を実施しました。



WEB会議システム活用訓練

お客さまの安全を守る施策

安全教育の実施と技能の継承

鉄道輸送の安全を確保するため、社員一人ひとりの知識・技能の向上を図るべく、計画的に教育を実施しています。

駅係員・乗務員(運転士・車掌)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、現業職場では監督者と係員のマンツーマン教育など効果的な教育を行っています。

技術係員教育

技術職場においては、安全講習会や実地訓練、過去の事例分析などを行い、安全意識の醸成と技術継承に取り組んでいます。

2019年度は、若年者教育、技能競技会や模擬故障解決訓練を実施しました。

安全推進講演会

従業員の安全意識の高揚と事故防止への取り組み強化を目的として、毎年外部講師による安全推進講演会を開催しています。2019年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、中止しました。

鉄道業務研究発表会

各部門における優れた業務研究の成果を発表する場として、毎年鉄道業務研究発表会を開催しています。2019年度は、「意識改革」の具体的行動(業務改善)に関する発表を通じ、鉄道営業本部全体に「意識改革」の取り組みを浸透させることをテーマとして各部門の成果を共有しました。

3大事故風化防止教材

列車の往来が激しい車庫内では、過去触車事故が度々発生しました。鉄道事業に従事する社員一人ひとりが輸送の安全確保の責務についての認識を一層深めるためと車庫内の危険性を知らしめ、事故防止に努めるためにDVD教材を制作し、社員教育などで視聴させています。



運転シミュレータ訓練



技能競技会(電気部 電路担当)



模擬故障解決訓練(車両部)



実車を用いた乗務員訓練



技能競技会(電気部 変電担当)



分岐器教育(工務部)

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。

改札口案内モニタ

案内情報を表示するモニタ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。

公式ウェブサイト

公式ウェブサイトにおいて列車運行情報を提供しており、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

また、当社が運営する外国人向けウェブサイト(NANKAI TRAVEL GUIDE)を更新し、災害状況や遅延状況を15言語で掲載しています。

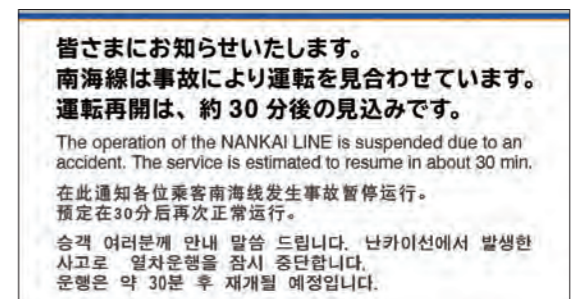
公式Twitter

公式Twitterにおいて列車運行情報を提供しており、日・英・中(簡体字)・韓の4言語表示に対応しています。

南海アプリ

スマートフォン向けアプリ「南海アプリ」の配信を開始しています。本アプリでは、列車走行位置や駅情報などを発信するほか、当社路線に30分以上の遅延など運行支障が発生した場合は、プッシュ通知でお知らせしています。

また、同アプリには「トイレ空き状況確認」、「席ゆずりあいアシスト」という生活サポート機能も備えています。



南海線なんば～和歌山市間は強風のため現在ダイヤが乱れており異常時のお知らせ(イメージ)



Twitterで運行状況を案内



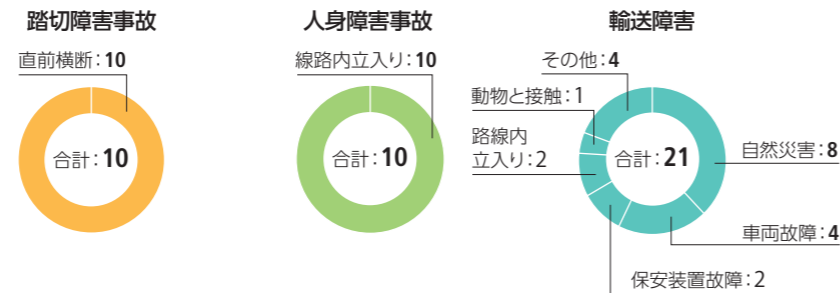
南海アプリ

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

2019年度の発生状況・行政指導等

2019年度、重大事故(衝突・脱線・火災)は発生しませんでした。踏切障害事故、人身障害事故、輸送障害については、右記のとおりでした。

インシデントは2件発生し、近畿運輸局に報告しました。当社への行政指導はありませんでした。



インシデント

特急ラピート(50000系)における台車き裂発生と再発防止策

2019年4月8日の台車き裂の発見に続き、2019年8月24日にも、南海線住ノ江検車区で台車き裂が発見されました。8月のき裂は、国土交通省運輸安全委員会から重大インシデントに認定される事態となりました。複数回にわたって特急ラピートの台車にき裂を生じさせたことで、当社線をご利用いただいているお客さまをはじめ、関係する皆さまに多大なご心配、ご不安な思いをおかけいたしました。

徹底した原因究明に取り組み、把握した事実に基づき安全対策を講じて、再発防止と台車の安全確保に万全を期してまいります。運輸安全委員会の調査結果が公表されましたら、その内容を真摯に受け止め、適切に対応してまいります。

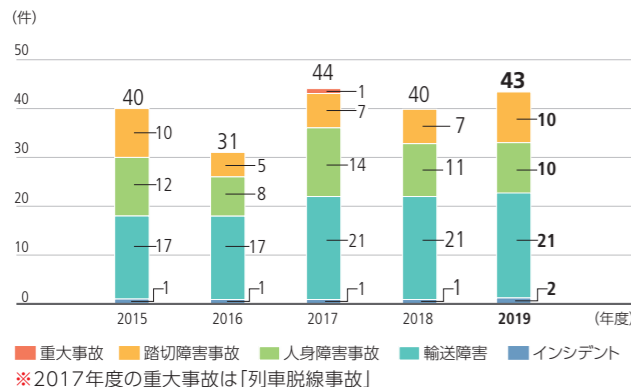
再発防止策

- 目視および磁粉探傷検査にてすべての主電動機受座を緊急点検し、き裂が認められた箇所は補修を行いました。
- 「台車枠検査マニュアル」の重点検査箇所(今回き裂が発生した箇所(主電動機受座の裏側)を追加しました。
- 概ね4年ごとに実施する重要部検査において、重点検査箇所は磁粉探傷検査で確認するように変更しました。

※ 特急ラピートの台車を、より安全性の高い台車へ変更します。

最近5年間の発生状況

5年間の事故の件数



<参考>鉄道運転事故などの分類

| | | |
|--------|--|--|
| 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 |
| 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などと衝突、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運休や遅れ(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 | |

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。

1.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、自動車を取り残されているのを見かけたときは、非常停止ボタンを押してください。



踏切の非常停止ボタン

2.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。
- 線路に転落した方など異常を発見したときは、駅ホームに設置している非常停止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など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にください。
- 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。安全確認ができない場合は、放送・声かけ・手笛により注意喚起を行います。
- 駅ホームや車内で、お年寄りや体のご不自由なお客さまがいらっしゃいましたら、思いやりを持ったお声掛けで、やさしい社会づくりにご協力をお願いします(国土交通省や鉄道事業者が連携した「駅ホームでの声かけ・見守り促進」キャンペーンや、関西鉄道事業者20社局による「声かけ・サポート」運動に当社も参加しています)。



駅ホームの点字タイル



駅ホームの非常停止ボタン



駅ホームでの注意喚起広告



駅ホームでの声かけ・見守り促進

3.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、非常停止ボタンを押すか、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。走行中はつり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。

安全・安心出前教室



沿線にある学校などへ訪問し、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。2019年度は、10校で出前教室を開催しました。

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番通報を行うなどの対応をとります。

鉄道学校



高石市に位置する教育施設「鉄道研修センター」において、小学生を対象とした鉄道学校を開催しています。車掌体験や転てつ器手廻し体験などを通じ、楽しみながら安全への取り組みを理解していただいています。なお、2019年度は、新型コロナウイルス感染症流行の影響で中止となりました。



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。

環境理念・環境方針

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、当社としては、2004年に環境方針を制定し、2017年には、ISO 14001:2015規格との整合性を図るため改正しています。

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1つと認識し、すべての事業活動を通じて環境への影響を常に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向け行動します。

さらにグループ会社の泉北高速鉄道、南海辰村建設においても、それぞれ環境についての方針を掲げ、ISO 14001:2015規格との整合性を図りながら改正しています(詳しくは各リンク先のホームページをご参照ください)。

WEB 南海電気鉄道株式会社 環境方針(全文)
http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/kankyourinen.html

WEB 泉北高速鉄道株式会社 環境方針
<http://www.semboku.jp/company/wp-content/uploads/2014/02/3960e95735d78b13861162ff04e1a738.pdf>

WEB 南海辰村建設株式会社 基本理念 環境方針
<http://www.nantatsu.co.jp/company.html>

環境ビジョン

当社グループでは、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2017年に制定しました。

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下、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」を環境課題と捉え、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。

Topics お客さまや沿線住民の方の声を受けて

お客さまや沿線住民の方の声にお応えし、継続的に安全性の向上に努めてまいります。

踏切で



沿線自治体と協力して踏切道の幅を広げるとともに歩道を設け、踏切支障報知装置を新設しました。(写真は、南海線泉佐野駅～羽倉崎駅間)

駅で



2018年6月18日に発生した大阪北部地震を受け、駅構内の外壁をコンクリートブロック塀から軽量フェンスに変更し、安全性の向上を図りました。(写真は、高野線岸里玉出駅上りホーム)

南海環境ビジョン2030

【基本方針】

- 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南海電鉄グループの持続的成長に資することを主旨とする。
- そのため、あらゆる事業活動を通じて環境問題の解決に貢献して行くことが企業価値向上に繋がるという認識のもと、中期経営計画と連動した環境ビジョンとする。
- 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」を環境課題として捉まえ、2030年の目指すべき方向性からバックキャストिंगにより、各年度の実行施策を策定する。
- 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する。

南海環境ビジョン2030の方向性

| 環境課題 | 2030年度の方向性(目標像) |
|--------------|---|
| 地球温暖化の抑制 | ① 南海電鉄グループのCO ₂ 排出量26%削減 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CO ₂ 排出量を2013年度比26%削減する。 |
| | ② 環境ビジネスによる企業価値の創造 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。 |
| 循環型社会の実現 | 沿線におけるスマートシティの形成 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。 |
| 生物多様性の保全 | 自然との共生社会の実現 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、沿線での生態系維持と持続可能な自然資源の利用を実践する。 |
| 環境マネジメントの深度化 | 環境推進体制の充実と環境情報開示の強化 ISO 14001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。 |

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SDGs経営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 (2020年6月18日現在)

| | |
|-----|---------------------------------------|
| 委員長 | 経営政策室長 |
| 委員 | 専務執行役員、常務執行役員、上席執行役員、 その他委員長の名指する者 |
| 事務局 | SDGs経営推進部 |

環境教育

研修の実施

2018年12月にNTTデータ経営研究所から講師を招き、前年に引き続き「SDGsとは何か」をテーマとした環境経営研修を課長クラス対象に実施しました(前年は部長クラスを対象)。また、グループ会社を対象とし、法改正に焦点を当てた環境法令研修を実施しました。そして2020年度は本格的なSDGs関連研修を全管理職対象に行いました。

そのほか、ISO 14001内部監査員養成研修や新入社員研修も行っています。

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などを補助しています。

2019年度末までの合格者数は、計329名となりました。

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と共同で取得)。両事業所では、2019年3月に認証を更新しました。

また泉北高速鉄道でもISO 14001の認証を全社で取得し、2019年3月に4回目の認証更新を行いました。

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、日常業務の中で環境意識、コスト意識を持った省コスト、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ています。まず、社内各部門で実施している環境活動を集約し、ボランティアとして参加を募ります。社外で実施される環境活動についても、自己申請により対象に加えます。年2回以上環境活動に参加した社員を「ECOニスト」として認定し、認定証を授与します。

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。対象活動と参加者募集の情報発信を増やし、2019年度は207名と「ECOニスト」が増加していきました。

さらに、「ECOニスト」に3回以上認定された社員を「ECOニストアドバンス」として3回目の42名と6回目(2度目)の16名を表彰しました。

南海電鉄グループ 中期環境目標

2018年度～2020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

| 主要施策 | 主要施策中期環境目標 | 2019年度の主な施策 | 2019年度の主な実績 | 評価 | 詳細頁 | 2020年度の主な予定施策 | | |
|---------------------------------|--------------------|---|--|---|--|-------------------------|--|--|
| 南海環境 ビジョン2030 | 1.地球温暖化の抑制 | (1) 南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を12%削減する(対2013年度) | 南海電鉄グループのCO ₂ 排出量を10%削減(対2013年度) | 南海電鉄グループ56社CO ₂ 排出量4.8%削減(対2013年度) (地球温暖化対策推進法に基づく排出係数を用いた算定では24.3%削減) | △ | 50 | CO ₂ 排出量削減策の実施および次期中期削減目標の設定 | |
| | | (2) 再生可能エネルギー(水素エネルギー含む)の活用とBCP対応機能強化 | ① 再生可能エネルギー事業・事業化決定 ② 鉄道など事業活動への新エネルギー活用検討 | ① 「YOLO BASE」および阪堺電気軌道による天王寺駅前停留所への太陽光発電設置(2件) ② 事業活動における再生可能エネルギー活用施策の検討(4件) | ○ | - | ① 再生可能エネルギー事業・事業化検討 ② 事業活動への新エネルギー活用検討 | |
| | 2.循環型社会の実現 | 駅を拠点としたまちづくりの一環としたなんばエリアまたは沿線におけるスマートシティ形成に向けた準備活動 | ① 自治体情報・開発情報の連携 ② 沿線活性化プロジェクト・駅開発計画での協議継続、事業モデル作成 | 沿線におけるスマートシティ形成施策をテーマとした各事業部門との定例会議開催(計15回) | ○ | 52 | ① 沿線におけるスマートシティ形成に向けた事業モデルの検討 ② 南海グループの水使用量5%削減(対2017年度) | |
| | 3.生物多様性の保全 | (1) 沿線エリアでのビオトープ活動の拡充 | 中長期的な管理計画の策定と保全活動実施(年間10回) | 大阪府・岬町と「多奈川ビオトープ企画・運営会議」を開催(年間7回)、 中長期管理計画「エコアップ計画」の策定 多奈川ビオトープ保全活動実施(年間9回) 「みさき「いきもの」ふれ愛ハイク」開催(一般参加者187名) | ○ | 53 | 多奈川ビオトープの中長期管理計画「エコアップ計画」に基づく保全活動の実施(年間6回以上) | |
| | | (2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開 | 貸農園受講者を対象に、農作物と生物多様性をテーマにした講義の実施 | 「農作物の病害と生物多様性」をテーマにした講義の実施 対象者:「くらし菜園」受講者 目的:菜園の付加価値向上と農業事業での生物多様性保全普及 | ○ | - | パークスガーデンでの生物多様性保全の普及活動実施 | |
| | 4.環境マネジメントの 深度化 | (1) ISO 14001の下での環境マネジメントシステムの改善向上とより主体的な運営体制への移行検討 | ① ISO 14001 認証におけるサーベイランス審査と認証継続 ② 主体的な運営体制に必要な条件の整理、現行システムの改善推進 | ① ISO 14001 認証におけるサーベイランス審査受審、認証継続判定 ② 環境目標設定において環境方針・環境ビジョンとの分かりやすい連動を 目指した環境影響評価の方法変更 | ○ | 46 | 環境マネジメントシステムの改善向上と運用に向けた課題への対応 | |
| | | (2) 南海電鉄グループにおける環境法令順守管理体制の確立 | 南海電鉄グループの環境法令順守管理体制の確立に向け、 マニュアル作成の進捗に関するヒアリング実施 (グループ会社20社) | ヒアリング実施(グループ会社17社) ● 自主的管理方法実施・作成中 2社 ● マニュアル作成等の管理方法検討中 15社 | △ | - | ① 環境法令順守管理体制の確立に向けた取組みの進捗に関する情報交換の実施(グループ会社23社) ② 自主管理に向けたフォローの実施 | |
| | | (3) 環境ボランティア活動(ECOニストプログラム)の推進 ECOニスト認定 毎年100名 ECOニストアドバンス認定 毎年35名 eco検定合格 毎年35名 | ECOニスト活動 18回 ECOニスト認定 100名 ECOニストアドバンス認定 35名 eco検定合格 年間35名 | ECOニスト活動 18回実施 ECOニスト認定 207名 ECOニストアドバンス認定 58名 eco検定合格 年間48名 | ◎ | 46 | ECOニスト活動について状況に則して活動を計画 | |
| | その他 | 5.効率的な環境情報の 開示 | (1) 統合報告書への移行 | ① 統合報告書への移行を視野に入れたコーポレートレポートの発行 ② 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催 | ① 「当社のSDGsへの対応について」掲載 ② CSR活動報告とSDGsゴールの紐付け(アイコン) ③ 統合報告書作成に向けた社内ワーキング開催 | ○ | 25 | ① 統合報告書への移行を視野に入れたコーポレートレポート2020発行 ② 重要課題(マテリアリティ)の特定・価値創造プロセスの策定等、統合報告書作成に必要な内容の検討 |
| | | | (2) 環境PRポスターの発行 | テーマ「南海電鉄の環境への取り組み」PRポスター発行(年間4回) | テーマ「南海電鉄の環境への取り組み」PRポスター発行(年間2回) | △ | - | SDGs推進に係る効果的な社内外への発信 ● 社内外への情報発信(ニュースリリース) ● ホームページでの効果的な情報発信 |
| (3) なんかいの森を活用した新たなオフセットクレジットの取得 | | ① 新たなクレジット取得のプロジェクト登録準備 ② 現クレジットの活用実施(年間4件) | ① 新たなクレジット取得に向け、J-クレジット制度への登録実施 ② 現クレジット活用実施(年間4件、2019年度総計25t-CO ₂ のカーボンオフセット実施) | ○ | 51 | 新たなクレジット取得完了と活用方法の検討 | | |
| (4) なんかいの森の間伐材の活用 | | 間伐材を活用したPR製品製作 | 間伐材を活用したPR製品製作(なんばパークス内ベンチ) | ○ | 53 | 間伐材の効果的活用の検討 | | |
| (5) 環境イベントの開催 | | 一般向けイベント開催(年間3回) | 一般向けイベント開催(年間2回) | △ | 53 | 他のイベント開催状況に則して判断し、開催を計画 | | |
| (6) 環境保護団体への寄付 | | 環境保全団体(基金)への寄付実施 | 計7つの環境保全団体(基金)への寄付実施 | ○ | - | 環境保全団体(基金)への寄付実施 | | |

※2020年度の主な予定施策については、新型コロナウイルス対策により記載内容の一部を変更または中止する場合があります。

泉北高速鉄道 年間環境目標

2019年度の目標と実績

| 環境目標 | 目標値※1 | 範囲 | 実績 |
|----------------|---|-----------------------------|--|
| 鉄道車両で使用する電力の削減 | 原単位で過去最少値を維持 (1.75kWh/km)※2 | ● 電車走行用電力 ● 車内の照明や冷暖房の電力 | 原単位で過去最少値を維持し、達成 (1.75kWh/km)※2 |
| その他エネルギー使用量の削減 | 原単位で対前年度 ▲1%(10.95ℓ/m ²)※3 | 全社(駅、本社、流通センターなど) | 原単位で対前年度 ▲4.1%(10.61ℓ/m ²)達成 |
| | 省エネ法努力目標 (過去5年間で原単位を 年平均▲1%)の達成 | | 原単位で対前年度 ▲1%(7.99ℓ/m ²)※3 |
| 水使用量の削減 | 70千m ³ ただし駅小便器有水化による増は控除 | 全社 | 駅小便器有水化による増を除き、 過去最小値66千m ³ 達成 |
| コピー用紙の使用量削減 | 過去最少値を維持 (1,088千枚) | 全社で使用するコピー用紙 | 過去最少値を上回り(1,121千枚)、 未達成 |

なお、環境目標達成計画と取り組み計画は、計画どおり実施しました。

2020年度の目標と実績

| 環境目標 | 目標値※1 | 主な環境目標達成計画 |
|----------------|--------------------------------|--|
| 鉄道車両で使用する電力の削減 | 原単位で過去最少値を維持 (1.75kWh/km)※2 | ● 省エネ車両の優先使用 |
| その他エネルギー使用量の削減 | 車両走行用を除くエネルギー 使用量 | ● 光明池信号機器室等空調機更新 ● 深井駅改札外エスカレーターを低速待機運転式に更新 ● 北大阪流通センター事務所の照明器具をLEDに取替 |
| | 省エネ法対象エネルギー 使用量 | 原単位で対前年度 ▲1%(7.57ℓ/m ²)※3 |
| 水使用量の削減 | 過去最少値を維持(66千m ³) | ● 北大阪トラクターミナルトイレ手洗いの自動水栓化および便器の洗浄水の節水化 |
| コピー用紙の使用量削減 | 過去最少値(1,088千枚) | ● 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などの継続実施 | |
| 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など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 |
| | お客様の誘致 | 企画券などの発売、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 |
| | CSR対応 | 「コンプライアンス啓発実施計画」に基づく取り組み、環境法規制対象機器に係る申請・届出事項をチェックリストに漏れなく記載することを義務付け |

※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の電力使用量です。
 ※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のエネルギー使用量(原油換算)です。

地球温暖化の抑制

グループを挙げてのCO₂排出量の削減

南海電鉄グループでは、政府の2030年度の温室効果ガス削減目標(2013年度比26%削減)をベースに全連結グループ56社で、CO₂排出量を2013年度比26%削減することを目標として掲げています。

結果、2019年度は234,679tで、基準年である2013年度の309,902tに対して24.3%削減となりました。

内訳として、南海電鉄の鉄道事業では、2019年度に34両の車両更新等を行い、2018年度と比較して20,494t削減しました。一方、流通・不動産事業では、なんばスカイオの全面開業で3,186tが新たに増加しましたが、全体では3,862tの削減となりました。

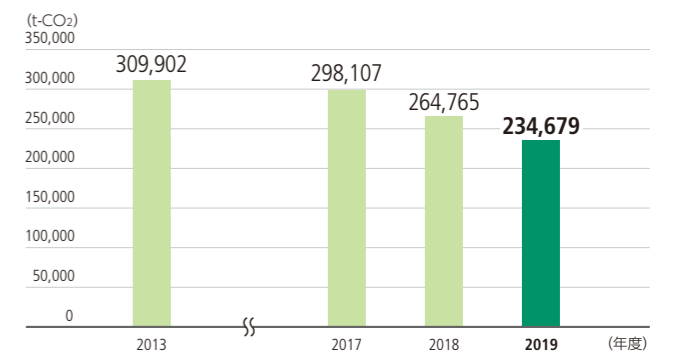
なお、排出量の計算については、地球温暖化対策の推進に関する法律(温対法)に基づき、環境省が公表する電気事業者ごとの排出係数を用いて今年度より算出しており、過年度の数値についても同様に再計算しました。

この排出係数は、エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)において、毎年報告が義務づけられている定期報告書の排出量の計算に使用することが求められており、今年度よりコーポレートレポートにおきましても、この計算

方法に準拠して計算いたしました。また、排出量だけでなく、エネルギー効率を示す原単位においても削減をすすめています(4ページ記載「鉄道車両のエネルギー使用量原単位の推移」参照)。

これからも国土交通省をはじめとするさまざまな支援事業を活用し、省エネルギー車両などエネルギー効率の高い車両や流通・不動産設備を継続して導入する一方、グループ全体の従業員の節電意識を高め、「南海環境ビジョン2030」の目標達成を目指していきます。

南海電鉄グループ56社 CO₂排出量の推移



鉄道事業におけるエネルギー削減

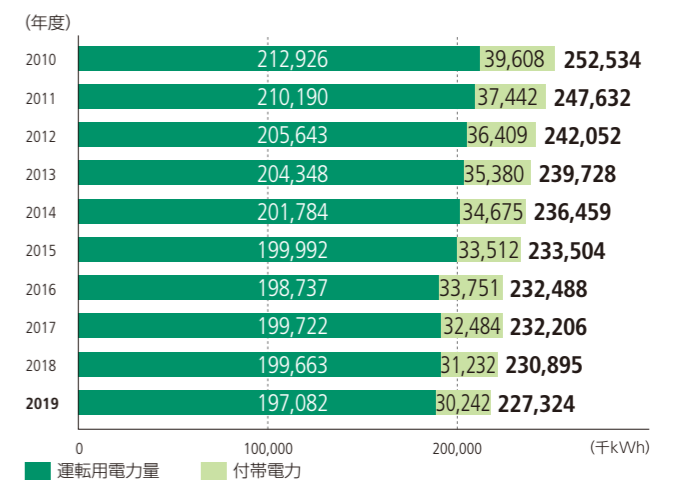
鉄道用電力の削減

2019年度の鉄道用電力の使用量は227,324千kWhで前年度より1.5%削減されています。そのうち運転用電力量は197,082千kWhで全体の86.7%を占め、残りの付帯電力は30,242千kWhでした。

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す。

鉄道用電力全体では、電力効率の良い省エネルギー(VVVF制御)車両を導入(後述)などの効果により、輸送力に対するエネルギー効率を示す原単位では5年間で7.35%低減しています。

鉄道用電力使用量の推移



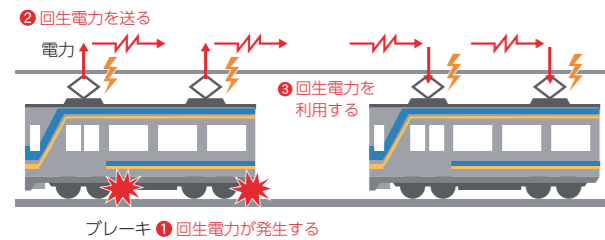
回生ブレーキとVVVF制御

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。

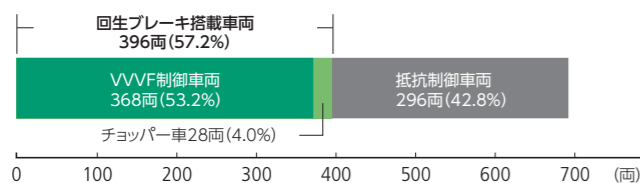
これに対して電車がブレーキをかけたときに、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキといいます。

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。

回生ブレーキの仕組み



回生ブレーキ車導入比率(2020年3月31日現在)



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45%削減することができるといわれています。

2020年3月31日現在、鉄道線用車両692両中396両(57.2%)が回生ブレーキを搭載し、368両(53.2%)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%)が回生ブレーキを搭載したVVVF制御車両です。

上下線一括き電方式の採用と力率改善用進相コンデンサの設置

上り線と下り線のき電線(電車に電気を供給する線)を接続することで、き電抵抗が減少し、き電線で消費されている電力損失の低減を図っています。これにより回生ブレーキ(上述)により発生した回生電流が接続箇所を流れるため、上下の列車間でお互いに効率よく利用することで電力消費量の削減を図っています。さらに力率改善用進相コンデンサを設置し、通常は電気を使用する際にロスが生じますが、このロスを減らし、電力効率を改善しています。

Topics カーボン・オフセットの取り組み

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する森林、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)を所有し、護摩壇山「なんかいの森」として、1977年頃からスギ・ヒノキの植林・間伐等を行っています。

当社では、「なんかいの森」が吸収するCO₂によるオフセット・クレジット(J-クレジット)を2013年に1,927t創出し、2019年7月には、大阪府主催の「共生の森づくり活動」に対してクレジットを活用し、カーボン・オフセットを実施しました。

毎年、J-クレジットをさまざまなイベントや他社へ提供

してきたため、残りわずかとなりました。そこで、新しいクレジットを創出するため、2020年3月にJ-クレジットのプロジェクト登録を完了しました。今後は実際の山中でモニタリングを実施し、年内に第三者による検証を受け、来春新しいクレジットを取得する予定です。



資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進

水使用量の節減

水使用量の節減

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いきます。

当社グループ56社の2019年度の水使用量は1,273千m³で基準年となる2017年度(1,446千m³)と比較して12.0%減少しています。

トイレの水の節水や雨水の利用

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」や羽衣駅などに「超節水トイレ」を導入しています。

また、2012年3月から泉大津駅では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しています。2019年は1,059m³の雨水を利用しました。さらに、泉北高速鉄道が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貯留槽を設置し、樹木・屋上庭園の散水や給水舗装に利用しています。

本社における廃棄物の3R

一般・産業廃棄物も水と同様に2018年度より連結グループ56社すべてを対象として、グループ全体で排出量の削減に努めています。なお、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正確に計測しています。

Topics CDPへの回答による情報開示

CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)とは機関投資家が連携し、企業に対して気候変動への戦略や具体的な温室効果ガスの排出量に関する公表を求めるプロジェクトのことです。当社はCDPの質問書に対し、

気候変動およびウォーターを毎年、回答しています。

| 当社のCDPスコア | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------|------|------|------|------|
| 気候変動 | A- | B | B | B |
| ウォーター | | A- | A- | B |

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、2019年度までに設置可能区間の約7割強に

ロングレールを敷設し、総延長は単線換算で117.703kmになります。

また、泉北高速鉄道では全体の96%がロングレールです。

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、また2014年には大阪府、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。

当社は共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのビオトープづくりなどで環境保全活動を進め、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。

堺市の南部丘陵地では2015年より「堺の森再生プロジェクト」と題し、堺市主催のイベント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、里山の管理作業を行っています。



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. お客様、取引先企業、沿線・事業地周辺にお住まいの方々など、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、連携して生物多様性の保全に努めます。

2017年9月30日制定

Topics なんばエコプロジェクトの開催

10年目となる工作教室「エコワークショップ」を、2018年に開業したなんばスカイオ7階コンベンションホールで2019年8月25日に開催しました。今回も河内長野市立林業総合センター「木根館(きんこんかん)」などの協力の下、当社の所有林である「なんかいの森」の間伐材を利用したコマづくりなどを行いました。



環境会計

2019年度の環境会計

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。2019年度の環境会計は以下のとおりです。

環境保全コスト

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資額 | | 費用額 | |
|------------|------------------------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| | | 2018年度 | 2019年度 | 2018年度 | 2019年度 |
| 事業エリア内コスト | | 1,403,166 | 1,297,159 | 408,042 | 442,875 |
| 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 | 15,348 | 57,017 | 182,660 | 222,842 |
| ②地球環境保全コスト | 地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止 | 1,092,792 | 996,246 | 184,778 | 181,591 |
| 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 | 295,026 | 243,896 | 40,604 | 38,442 |
| 上下流コスト | グリーン購入に伴う追加的費用 | — | — | — | — |
| 管理活動コスト | 環境教育、ISO 14001関連費用 | — | — | 74,350 | 69,384 |
| 研究開発コスト | 環境保全に関する研究開発 | — | — | — | — |
| 社会活動コスト | 緑化・美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告など | — | — | 21,022 | 20,150 |
| 環境損傷対応コスト | | — | — | — | — |
| 合計 | | 1,403,166 | 1,297,159 | 503,414 | 532,409 |

指標(KPI)

| | 2018年度 | 2019年度 |
|---|--------|--------|
| 1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量(kg-CO ₂) | 1.01 | 0.78 |
| 営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円) | 1.43 | 1.13 |

- 集計範囲は南海電鉄単体のみです。
- 集計期間は2019年4月1日～2020年3月31日です。
- 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版、2018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、2019年度は電気の排出係数を0.352kg-CO₂/kWhとしました。

Topics 北大阪トラックターミナル1号棟が「DBJ Green Building認証」を取得

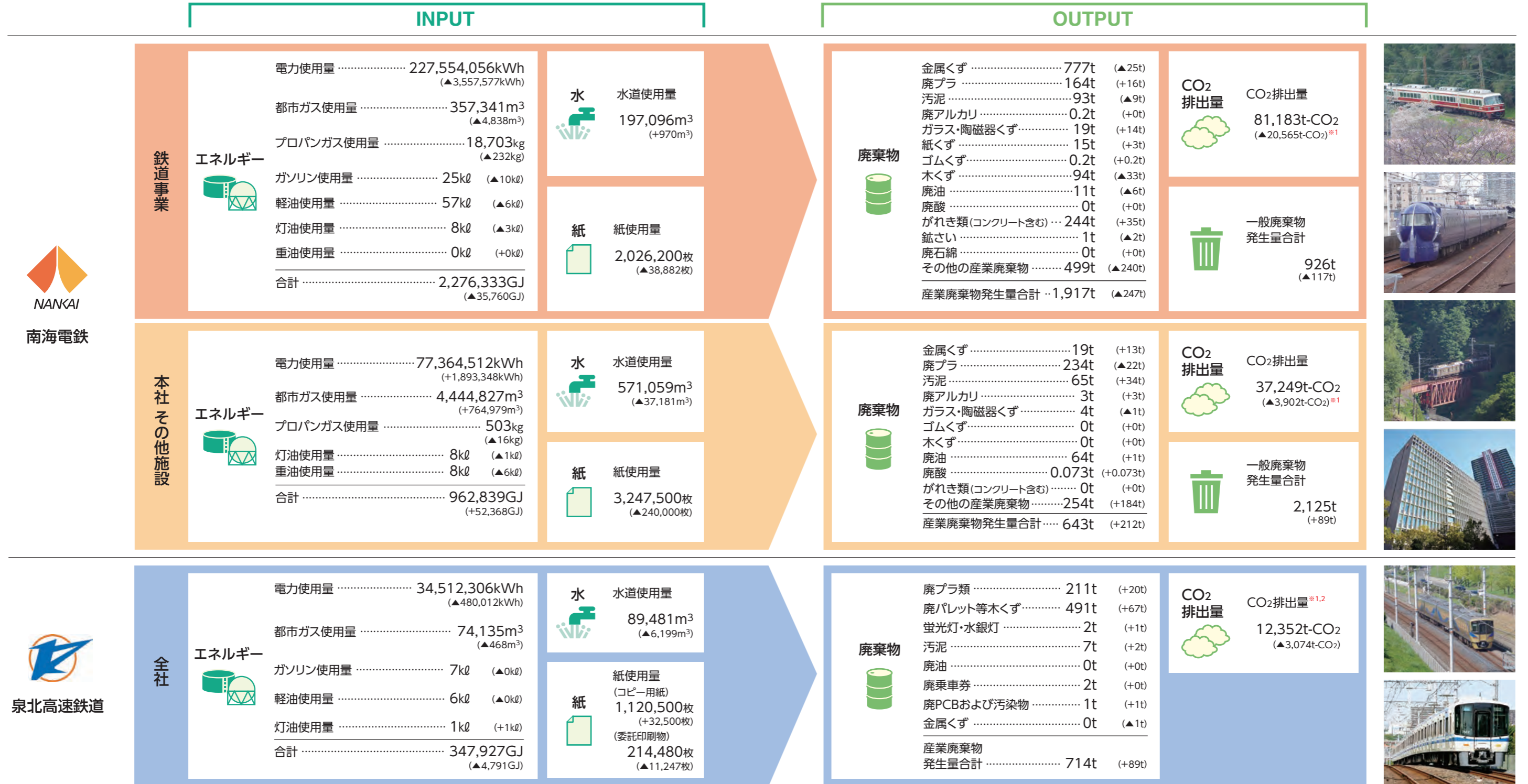
泉北高速鉄道が運営する「北大阪トラックターミナル」では、再開発を進めていますが、その起点となる「北大阪トラックターミナル1号棟」を2020年4月に竣工しました。(P16参照)

2020年8月、同建物が、株式会社日本政策投資銀行から、

「DBJ Green Building認証」において「極めて優れた「環境・社会への配慮」がなされた建物」として認証を取得しました。同認証は、環境性能やテナント利便性、オーナーや物件関係者の取り組みなどを評価するものです。

環境負荷データ

省エネ法などに従い、南海電鉄および泉北高速鉄道が2019年度のデータとして国土交通省(近畿運輸局)、経済産業省(近畿経済産業局)、大阪府などに提出した内容を中心とした環境負荷データ(INPUT、OUTPUT)は以下のとおりです。



*1 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0.352kg-CO₂/kWhを使用してCO₂排出量を算定しています。
 *2 泉北高速鉄道については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するエネルギーも含んでいます。

()内は前年度比



社会

公共交通を担い、地域に密着した事業を営む企業として
ステークホルダーの皆さまの期待に応えるべく、
さまざまな活動に取り組んでいます。

お客さまとの関わり



お客さまニーズの把握

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、業務改善やサービスの向上、鉄道係員への教育・指導をはじめ各関係部門において役立て、不断の品質向上に取り組んでいます。

「お客さまの声」をデータベース化

ホームページや従業員に直接いただいたお客さまからのご意見・ご要望やお褒めは「お客さまの声」データベースに蓄積しています。その内容を従業員が閲覧できる社内ネットで公開しており、業務改善やサービスの向上に役立てています。2019年度も2,264件と多くの「お客さまの声」が寄せられました。

| 対象部門別 | 件数 | |
|----------|-------|------------|
| | | ()は前年度の件数 |
| 1 鉄道 | 1,998 | (2,112) |
| 2 みさき公園 | 92 | (70) |
| 3 グループ会社 | 58 | (64) |

顧客満足度調査を実施

2019年度は2018年度に引き続き、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顧客満足度調査を実施しました。当社のサービスレベルやブランドイメージを分析し、業務やサービスの改善に役立てています。

2019年度「お客さまの声」の内訳

| ランキング | 件数 | ()は前年度の件数 |
|-------------|-----|------------|
| 1 接客・接遇 | 750 | (810) |
| 2 乗車マナー | 313 | (271) |
| 3 駅施設 | 247 | (250) |
| 4 ダイヤ・ダイヤ乱れ | 228 | (349) |
| 5 乗車券類 | 206 | (204) |
| 6 車内空調 | 186 | (169) |
| 7 鉄道車両 | 65 | (100) |
| 8 企画商品 | 43 | (13) |
| 9 踏切 | 40 | (55) |
| 10 ホームページ | 31 | (66) |

「お客さまの声」をかたちに

「お客さまの声」や顧客満足度調査から改善した施策の一例です。

アプリを活用したタイムリーな情報提供

2019年度より列車の運行情報などを発信するスマートフォン向けアプリ「南海アプリ」の配信を開始しました。列車走行位置や駅情報などを発信しているほか、当社路線に30分以上の遅延など運行支障が発生した場合は、プッシュ通知でお知らせしています。また「トイレ空き状況確認」機能や「席ゆずりあいアシスト」機能を追加するなど、お客さまにより快適に当社サービスをご利用いただけるよう、利便性の向上に努めています。



リアルタイム走行位置



難波駅となんばCITYの一部の個室トイレの空き状況が確認できる「トイレ空き状況確認」機能



電車内で座席を必要とされているお客さまと、席をゆずってもよいと考えているお客さまとの意思疎通を補助する「席ゆずりあいアシスト」機能

駅トイレのリニューアル

駅トイレのリニューアルを推進しています。美観向上や換気能力向上による臭気低減、多機能トイレの充実、さらに女性トイレにはパウダーコーナーを設置するなど、より快適にご利用いただけるよう改善を進めています。



【金剛駅】多機能トイレ



【高野下駅】男性トイレ



【尾崎駅】女性トイレ



【八幡前駅】トイレ外観

駅のバリアフリー化

駅のバリアフリー化を推進し、よりご利用いただきやすいよう改善しています。



【吉見ノ里駅】スロープの整備
スロープの距離を長くすることで、こう配を緩和

安心・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。



高野線に新造車(8300系)を導入
一人ひとりの座席幅が明確なバケットシートを採用し、定員着席を促進

新型コロナウイルス感染拡大防止の取り組み

新型コロナウイルス感染拡大防止に向け、さまざまな取り組みを実施しています。



抗ウイルス・抗菌加工を実施



当社商業施設でのアルコール消毒液の設置や
ソーシャルディスタンスの啓発



多様なお客さまへの対応力の向上

2019年度より、訪日外国人のお客さまへの多言語サービスの充実化、駅窓口・車内でのスムーズなご案内を図るため携帯通訳機「POCKETALK®(ポケットーク)W」を導入しました。2020年8月現在、南海本線・空港線・加太線・高野線の27駅および特急ラピートの車掌が活用しています。

また2005年から駅・列車区の助役を対象に「サービス介助士」の資格取得推進を図り、2020年8月現在、約260名の従業員が資格を取得するとともに係員にもサービス介助スキルの教育を継続的に実施しています。

すべてのお客さまに「安全・安心」に当社をご利用いただけるよう、一丸となってサービス向上に取り組んでいます。



「POCKETALK®(ポケットーク)W」を活用した案内

Topics 「選ばれる沿線・選ばれる企業グループ」を目指したブランディング活動

「南海グループ経営ビジョン2027」で掲げる「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線・選ばれる企業グループとなる」の実現に向け、南海ブランドの確立に取り組んでいます。そこで、グループ全従業員がベクトルを合わせ、「目指す南海ブランド(南海らしさ)」を日ごろから意識して業務に取り組むため、ブランドスローガン「なんかいいいね」があふれる」を策定しました。

ブランドを確立するには、従業員がその意義や必要性を理解し「自分事」として捉えることが大切です。そこで、ブランドスローガンに込められた意味や、業務で実践すべきことを解説した「南海ブランドブック」を作成しました。ブランドブックは、グループ全従業員に配布しているほか、研修や職場単位でのワークショップでも活用しています。

また、職場の仲間のよい取り組みを褒める文化を醸成するため、「なんかいいいねカード」を導入するなど、従業員自身が自社に誇りや愛着を持った、活力ある職場を目指す「なごみときめき活動」を実施しています。

私たち南海グループは、
心なごみ、心ときめく喜びを結び、広げます。
そのために、安全性、利便性、快適性と
良質なコミュニケーションを追求することで、
新たな価値を提供し、お客さま満足を高めています。
そして、人、まち、暮らしに「なんかいいいね」があふれる活気に満ちた沿線、
明るい未来を実現するサステナブルな沿線づくりに努め、
お客さまに愛され、選ばれる南海グループを目指します。

「なんかいいいね」があふれてる



褒める文化を醸成するツール
「なんかいいいねカード」

沿線の情報を従業員間で共有する
社内SNS「沿線アンバサダー」

「おもてなしの心」を持った社員の育成

さまざまな研修の実施

鉄道部門の従業員にお客さま対応力を向上させるさまざまな研修を実施しています。2018年度に引き続き、駅係員を対象に異常時の構内放送などを実践形式で学ぶ内容や、訪日外国人のお客さまへの対応力を向上させるものも継続的に実施しています。

また、技術部門の従業員や当社商業施設の警備員・清掃員等にもCS(お客さま満足)の向上を図る研修を実施し、接客・接客スキル向上を推進しています。

研修を通じて、従業員が接客・接客を学ぶだけでなく「おもてなしの心」を醸成し、お客さまの気持ちに寄り添い行動できる人材の育成に努めています。



商業施設の警備員・清掃員等に配布している「おもてなしブック」

お客さまへの情報発信

さらなる情報の発信

お客さまの声や顧客満足度調査などの結果を踏まえ、情報発信を強化しています。当社のお客さま満足度の向上



公式Twitter



沿線のお出かけ情報を掲載したWEBサイトとInstagram「otent」

および安全・安心への取り組みや、沿線の情報などをSNSやホームページ、ポスターなどあらゆる媒体にて掲載しています。



新型コロナウイルス感染症の影響下にて
当社の前向きな取り組みをまとめたWEBサイト

インバウンドの取り組み

2019年度は、主要市場である東アジアに加え、成長市場である東南アジア、欧米豪にもアプローチを図り、現地開催の「旅行博覧会」や、旅行代理店との「ビジネス商談会」において、海外のお客さまに直接PRを行いました。

次に、お客さまの情報収集におけるオンライン利用の増加に対応すべく、当社グループの海外向けポータルサイトを「Find my Osaka-Japan」にリニューアルし、多言語化(5言語)とコンテンツを充実しました。さらに、訪日外国人向け観光情報サービス「LIVE JAPAN PERFECT GUIDE KANSAI」への参画や、各種SNSを活用した情報発信による



旅行博覧会の様子(アメリカ)

当社サイトへの誘引と認知度向上に努めました。

また、沿線観光促進策として、新たな旅行商品の造成・販売に注力し、高野山・熊野観光ルートが一般財団法人関西観光本部主催の「プラスワントリップキャンペーン」に採択されました。



Find my Osaka-Japanサイトページ



プラスワントリップサイトページ



「LIVE JAPAN PERFECT GUIDE KANSAI」記者発表会

担当役員より

インバウンド市場を取り巻く環境変化と多様化するニーズに柔軟に対応し観光消費拡大に向けた新たな仕組みづくりを進めます

上席執行役員
清原 康仁



2019年のインバウンド旅客数は、中国をはじめとする東アジアからの大幅な増加やラグビーワールドカップ開催などにより堅調に推移しましたが、2020年に入り、新型コロナウイルスの感染拡大による世界的な渡航制限の影響で、インバウンド旅客は事実上消滅しました。今後のコロナ収束時期は不透明であり、インバウンド旅客の回復には、しばらく時間を要するため、観光戦略の抜本的な見直しが急務と考えています。

想定外の環境変化の状況下、当社が取り組む対応策としては、まず国内観光の重要性を再認識し、新たな観光消費拡大に向けた仕組みづくりを進めていきます。インバウンドへの取り組みとしては、2021年に開催される東京オリンピックやワールドマスターズゲームズ関西といったビッグイベントを契機に、魅力ある旅行商品の造成・販売と、沿線観光情報を確実に伝えるデジタルプロモーションに注力していきます。

昨年度、観光関連団体と協働で熊野古道を中心とした

高野山、紀伊半島を満喫できる新たな旅行商品を造成・販売しました。今後は、沿線の自治体やDMO(観光地域づくり法人)との連携をさらに強化し、お客さま目線での沿線観光資源の発掘やオンラインを活用した体験型ツアーなど、コロナ禍がもたらすニューノーマルに適した新たな商品企画と販売力強化に取り組んでいきます。

また、近年のオンライン化に対応すべく、当社グループの海外向けポータルサイトをリニューアルし、多言語対応の強化と、世界遺産「百舌鳥・古市古墳群」をはじめとする沿線コンテンツを充実するなど、沿線観光地の認知向上・集客を図りました。今後は、コロナ禍でのオンラインによる旅行博覧会や商談会への参加を見据え、デジタルを主軸としたプロモーション戦略を加速していきます。

中長期的には、IR施設の開業や2025年の大阪・関西万博は、関西経済へ大きな波及効果が見込まれるため、当社事業領域への観光消費の拡大を経営課題として、交流人口の拡大に取り組んでいきます。

地域社会との関わり



沿線企業イノベーション支援

当社では、沿線の定住人口増加のための重要なファクターである魅力的な就業機会の維持・増加を目指して、沿線企業の事業拡大や後継者への事業承継を支援する「沿線企業イノベーション支援」に取り組んでいます。

その一環として、2019年、当社沿線の中小企業・商店等のアトツギを対象とした新事業のアイデアづくりワークショップ「南海沿線アトツギソン」を開催しました。

本ワークショップは、中小企業等の若手後継者およびその候補（アトツギ）の新規事業開発などを支援する、一般社団法人ベンチャー型事業承継等との共催のもと、沿線自治体や商工会議所、金融機関、大学などの協力を得て開催しています。今後も後継者支援やイノベーション創出に取り組むさまざまな

プレイヤーと連携しながら、沿線企業の支援に取り組んでいきます。



南海沿線アトツギソン

イベントの開催

当社では、沿線の皆さまとさまざまな協働イベントを開催しています。

例えば、沿線地域の文化振興を目的として、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。スポーツ分野では、V.LEAGUE DIVISION1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の開催などを実施しています。「鉄道の日」記念行事では、恒例の「南海電車まつり2019」を2019年11月9日に千代田工場で開催しました。

また、南海沿線には豊かな自然や史跡、街道などがあることから、それらをめぐるハイキングコースを設定し、ハイキングマップも随時更新して、多数のお客さまにお楽しみいただいています。

このほか、CSR活動の一環として、「道普請」などの保全活動も実施しています。

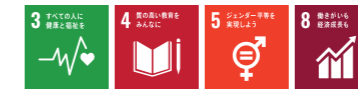


バレーボール大会



道普請

従業員との関わり



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「一人ひとりが意欲を高め挑戦する風土づくり」を掲げ、具体的には「社員一人ひとりが自身の職責を果たす（役割認識・CSR）」・「チームビルディング力強化」・「社員の発想力強化」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。

働きやすい職場づくり

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。

採用者数（グループ主要16社*）

| 年度 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 採用者 | 355 | 406 | 371 | 338 | 328 |
| うち新卒 | 82 | 96 | 109 | 93 | 98 |
| うち中途 | 273 | 310 | 262 | 245 | 230 |
| うち女性 | 46 | 68 | 57 | 52 | 81 |
| 女性採用率 | 13.0% | 16.7% | 15.4% | 15.4% | 24.7% |

平均雇用年数（南海電鉄単体）

| 年度 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----|------|------|------|------|------|
| 男性 | 20.3 | 21.0 | 21.1 | 21.9 | 22.2 |
| 女性 | 9.1 | 10.0 | 10.0 | 9.6 | 9.1 |

注)各年4月1日現在

*グループ16社:南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、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)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)

次世代育成支援の推進

次世代育成支援対策推進法に則り、一般事業主行動計画を策定・実施しています。この計画に基づく取り組みの結果、厚生労働省の定める「子育てサポート企業」としての基準を満たし、2015年3月に「くるみんマーク」を取得しました。



次世代育成支援認定マーク「くるみん」

休暇取得の促進

計画年休制度の導入や半日単位での年休取得の促進などにより年次有給休暇の取得率向上を図っています。南海電鉄の2019年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は92.6%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(52.4%)と比較し高い水準にあります。

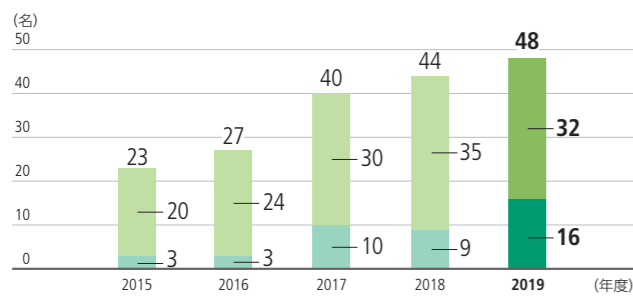
また、育児休職制度や介護休職・休暇制度などを整備しています。出産した社員のうち育児休職を取得した者の割合は、7年連続100%となっており、また、近年は男性社員の取得も増加傾向にあります。2019年度は当社グループ主要16社で48人の社員が育児休職を取得しました。

年次有給休暇取得率(南海電鉄単体) (%)

| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------|------|------|------|------|
| 91.5 | 93.3 | 91.0 | 90.7 | 92.6 |

注) 2019年度に育児休職を取得した社員: 29名

男女別の育児休職取得者数(グループ主要16社*)



※16社の内訳は、p64の欄外参照

月間平均残業時間(南海電鉄単体) (時間)

| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------|------|------|------|------|
| 31.5 | 31.2 | 31.4 | 26.7 | 25.6 |

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、性別および障がいなど、あらゆる人権問題に対して前向きに取り組むべきであるとの認識の下、1971年から人権啓発に取り組んでおり、人権問題に対する正しい理解と認識をより一層浸透させるため、研修内容の充実に加え継続的な啓発を行っています。

また、セクシュアルハラスメント、パワーハラスメントなど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、エイジフレンドリー・危険予知・ヒヤリハットなど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など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います。中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を実施しているほか、メンタルヘルス不調による休職者の円滑な職場復帰を支援する制度として「リワーク・トライアル・プログラム(試し入社制度)」を導入するなど、計画的かつ継続的な推進に努めています。

受動喫煙防止対策

社員の喫煙については、適宜、保健師が健康面に与える悪影響を社内で啓発するなど社員へ働きかけています。

また、職場の受動喫煙防止対策については、2020年4月1日以降、改正健康増進法に基づき、社員の健康を増進する観点から、主として社員が執務する施設の敷地内においては屋内・屋外を問わず原則として禁煙としています。ただし、一定の条件を満たす場合については、例外的に喫煙を認めています。

なお、南海電気鉄道健康保険組合においても禁煙外来にかかる治療費の一部補助(上限1万円)を実施しています。

新型コロナウイルス感染拡大防止対策

新型コロナウイルス感染拡大防止に向け、本年2月より部門単位での時差出勤や子どもを持つ社員に対する休暇取得の配慮を行うとともに、4月の緊急事態宣言下においては、政府の要請を踏まえ、在宅勤務を基本とした業務遂行体制への移行を実施しました。緊急事態宣言解除後も、朝の通勤ラッシュの回避等を目的に、出勤回避時間の設定、休日を活用した勤務体制の確立などに取り組んでいます。(2020年8月現在)

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

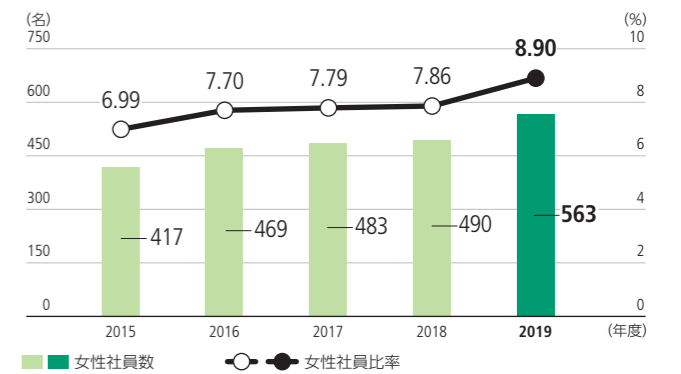
性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を実施しており、女性の積極的活用を図っています。

2016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、また、鉄道現業部門では車掌、運転士、助役など多様な職種への女性の配置を促進するとともに、女性用宿泊施設の整備などを進めています。今後、全社的に女性社員の活躍の場をさらに広げて計画的に育成していくための取り組みを強化していきます。

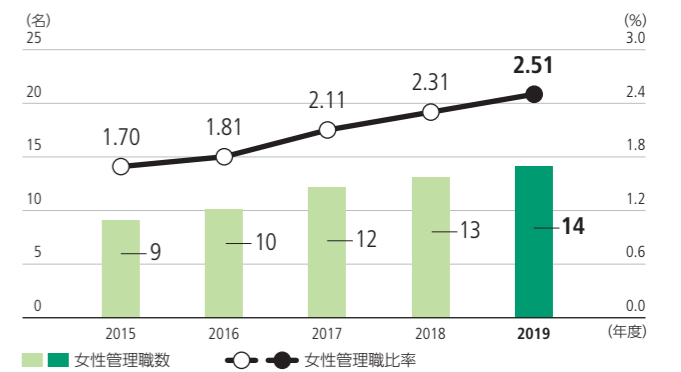
具体的には、採用時における女性向けの広報活動を積極的に行い、母集団の拡充を促進するとともに、あらゆる領域・役割への配置・登用を推進していきます。また、鉄道現業部門において子どもが小学校就学の始期に達するまで育児休職の取得を可能とするなど、これまで取り組んできた仕事と家庭の両立支援を今後さらに拡充し、妊娠・出産時から育児休職の取得・復職後のフォロー体制を構築することで、女性が働き続けることができる環境づくりに努めていきます。

また、防疫用品についても、2009年の新型インフルエンザ発生以降、同様の緊急事態に対応するためマスク、手洗い用石鹸、アルコール消毒液、うがい薬の備蓄を継続して行っており、今回の事態においても、これらを主に現業職場に支給し、職場内での感染拡大防止に努めています。

女性社員数(グループ主要16社*)



女性管理職数(グループ主要16社*)



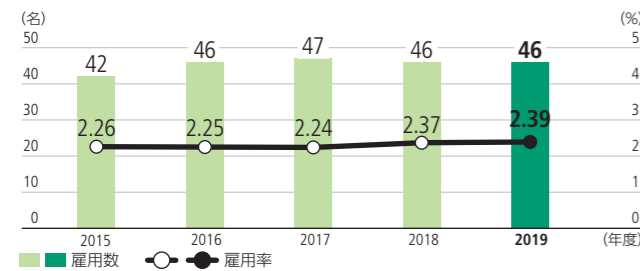
※16社の内訳は、p64の欄外参照

障がい者雇用促進

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2020年6月現在46名の障がい者を雇用しています。当社および関係会社特例認定を取得したグループ7社を含めた障がい者雇用率は2.39%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などに従事しており、日々の情報交換やレクリエーションイベントの実施などによって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。

障がい者雇用数の推移

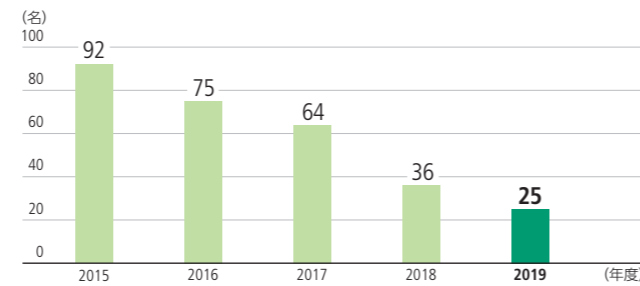


高齢者の雇用促進

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います。2020年3月31日現在25名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など、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。

再雇用者数の推移(南海電鉄単体)



担当役員より

組織内の多様性を尊重し、ダイバーシティの推進に努めています

当社では、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することが必要不可欠であるという考えの下、ダイバーシティを推進しています。

2016年4月に策定した「女性の活躍推進に向けた行動計画」では、大卒定期採用の女性比率を3割以上とする目標を設定しており、毎年、この目標をクリアしています。2020年度では大卒新入社員20名中8名が女性となるなど、女性比率を年々高めるとともに、例えば鉄道の土木分野へ女性を配置するなど、活躍のフィールドも徐々に拡大しています。また、管理職への登用も継続的に実施し、2019年度は部長登用2名、課長登用1名、2020年は部長登用1名を実施しました。

常務執行役員
芦辺 直人



働きやすい環境づくりに向けては、2019年4月には育児短時間勤務制度を大幅に拡充しました。鉄道部門においても女性のための宿泊施設を整備し、妊娠・出産時から育児休職の取得・復職までのフォロー体制を構築しています。また、当社では海外からのお客さまの受け入れ態勢強化の一環として、各種言語に精通した外国籍社員を採用しています。

障がい者雇用についても、特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」において拡充を続けており、当社および関係会社特例認定を取得したグループ7社を含めた雇用率は法定を超える2.39%となっています。

今後もあらゆる角度からダイバーシティを推進していきます。

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。

体制

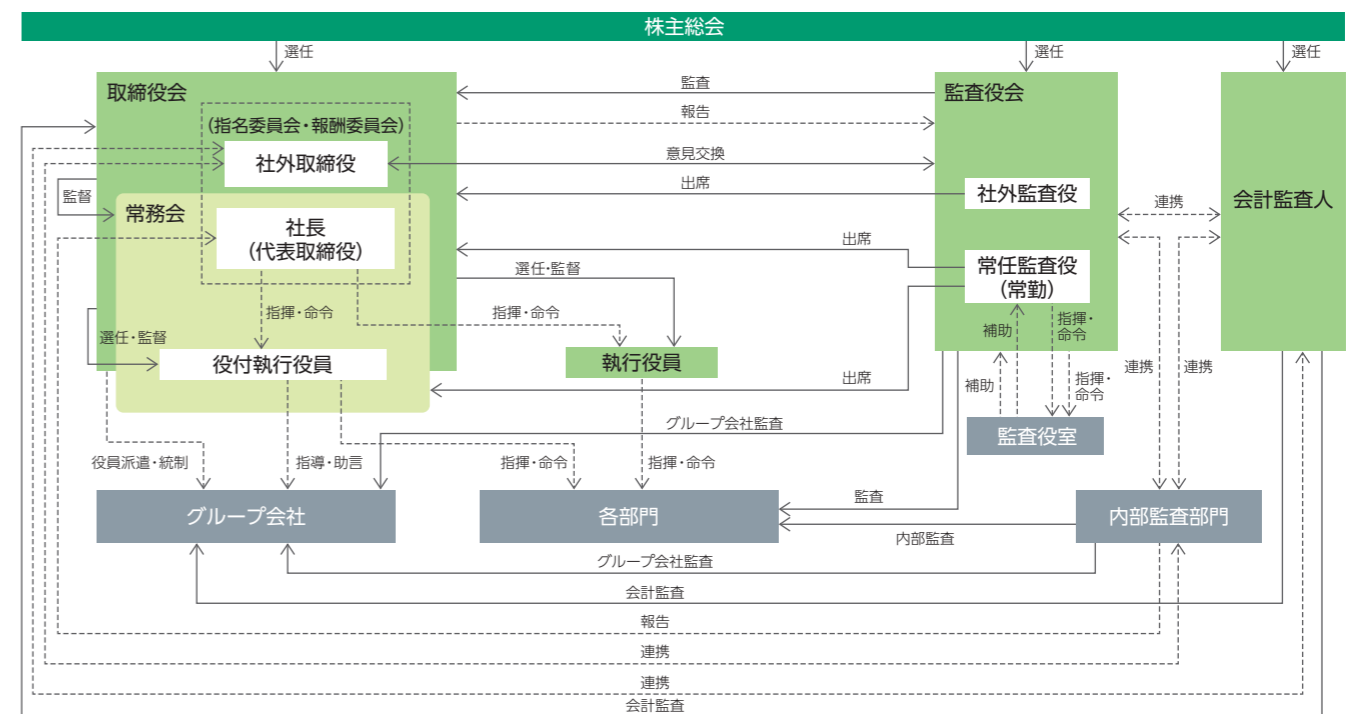
企業統治の体制の概要および当該体制を採用する理由

取締役会の監督機能の強化を図るため、取締役会の主な役割を、経営方針などの意思決定と業務執行の監督とする一方、業務執行の機動性向上を図るため、執行役員を業務執行の責任者と位置付けることにより、業務執行機能と監督機能を明確に分化しています。

安全輸送の確保を社会的使命とする当社の事業特性上、鉄道

事業および運輸安全マネジメントに精通した社内出身の取締役を相応数選任する必要があるものと考えています。一方、全取締役の3分の1を社外取締役とするほか、それぞれ構成員の過半数を社外取締役が占める指名委員会および報酬委員会を設置することにより、指名・報酬をはじめとする経営の重要事項についての決定プロセスの客観性および透明性を確保しています。

コーポレート・ガバナンス体制および内部統制体制の概略(2020年6月18日現在)



また、内部監査部門は、監査役会に対して監査状況の報告を行うこととしており、同報告は社外取締役も聴取することとしているほか、監査役会は、内部統制システムの構築および

業務執行

取締役会

取締役8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(議長:代表取締役社長、事務局:総務部)は、原則月1回開催し、経営の基本方針および重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っています。

常務会

取締役会の設定する経営の基本方針に基づき、重要な業務執行について社長が決定するための審議機関として、役付執行役員*を構成員とする常務会(主宰者:社長、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います。

*執行役員のうち上席執行役員以上の者

指名委員会

代表取締役兼CEOおよび社外取締役を構成員とする指名委員会(委員長:社外取締役)を設置し、指名プロセスの客観性・透明性・公正性を確保します。

監査役監査の状況

監査役5名で構成される監査役会(議長:常任監査役(常勤)、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います。

当事業年度において当社は監査役会を13回開催しており、個々の監査役の出席状況は右表のとおりです。

常任監査役 岩井啓一は、当社の経理部門に長く従事し、経理部長および経理担当役員を務めた経験から、財務および会計に関する相当程度の知見を有しています。

運用について最終の責任を負う代表取締役との間で定期的に意見交換を行うなど、監査役会による経営の監督機能強化に努めています。

次の事項に関しては、取締役会に先立ち、その内容について本委員会で審議します。

- 取締役候補者および監査役候補者の決定、代表取締役の選定ならびに執行役員の選任
- 取締役、執行役員の解任および代表取締役の解職または不再任の当否
- 取締役会において決定された経営責任者のあり方および選定方針に基づく経営責任者の後継者計画の具体的な運用状況

報酬委員会

代表取締役兼CEOおよび社外取締役を構成員とする報酬委員会(委員長:社外取締役)を設置し、報酬決定プロセスの客観性・透明性・公正性を確保します。

個々の取締役報酬および役付執行役員報酬の決定に関しては、取締役会の決議をもって、代表取締役社長に一任されていますが、その決定に当たっては本委員会の承認を経なければならないこととしています。また、役員報酬制度の改定に関しては、取締役会に先立ち、その内容について本委員会で審議します。

監査役会への出席状況

| | 氏名 | 開催回数 | 出席回数 |
|-------|-------|------|------|
| 常任監査役 | 藤田 隆一 | 3回 | 3回 |
| 常任監査役 | 勝山 正章 | 13回 | 13回 |
| 常任監査役 | 岩井 啓一 | 10回 | 10回 |
| 社外監査役 | 奥 正之 | 13回 | 12回 |
| 社外監査役 | 荒尾 幸三 | 13回 | 12回 |
| 社外監査役 | 饗庭 浩二 | 13回 | 13回 |

監査役会における主な検討事項は、監査報告、監査に関する基本事項、「共創136計画」の進捗状況、常務会議案および報告事項、会計監査人の監査状況、会計監査人の評価、内部監査などの状況および次年度計画などです。

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、必要に応じ、取締役、執行役員および使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行うことができる体制を整えています。また、常任監査役は、常務会その他重要な会議に出席し、当社および当社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などの報告を聴取するとともに、決裁後の稟議書および内部監査報告書など重要な文書の回付を受けている

常任監査役より

社外監査役と常任監査役との連携を強化し監査機能の実効性向上に取り組んでいます

当社では、社外監査役の強固な独立性と常勤の常任監査役の高度な情報収集力の組み合わせによる監査機能の実効性向上に取り組んでいます。そこで、常任監査役は、公益社団法人日本監査役協会が主催する研修などを通じ、知識の習得・更新に取り組み情報収集力を高めることで、社外監査役に対する適時適切な情報提供に努めています。これに対して、社外監査役からは社内の視点では気づきにくい有益な指摘・提言をいただいております。2019年度は、指摘・提言を受けて、内部通報の状況を監査役会で報告したほか、IT関係の活用状況やリスク対策などに関して監査を実施しました。

ほか、当社グループの施設および経営地などへの実地調査を行っています。常任監査役は、当事業に精通する立場から、これらの活動により収集した情報を、監査役会において社外監査役に報告し、適宜説明を加える一方、これに対し、社外監査役は、その専門的知見や外部での経験に基づく指摘や意見陳述を行うなど、それぞれの役割分担に従い相互に機能を補完することで、監査役監査の実効性を高めています。

このほか、監査役の機能強化のため、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。監査役室の所属員2名は、監査役の指揮命令に服するとともに、その異動および評価については、常任監査役の同意を得ることとしています。



常任監査役
岩井 啓一



常任監査役
浦井 啓至

また、社外監査役と常任監査役は意見交換会や当社グループ施設の合同視察を通して、当社グループ全体の状況を連携して把握するよう努めています。さらに2019年度は、当社の常任監査役と当社グループの常勤の監査役、取締役監査等委員との情報交換会を発足させ、連携を強化・向上しました。

今後も、新型コロナウイルス感染症への対応をはじめ、経営状況の推移と当社グループを取り巻く経営環境の変化を把握し、適時適切なリスクマネジメントの向上に向け、能動的・積極的に意見を表明するよう努めていきます。

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活かしていただくことを期待し、当社経営陣との間で相互に著しいコントロールを及ぼし得るような関係のない独立した立場から、経営の効率性と透明性の向上に資する機能を担っていただいています。

社外監査役

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

独立性に関する基準または方針
および選任状況に関する当社の考え方

社外取締役および社外監査役の選任にあたっては、当社との間に重要な利害関係がないことおよび東京証券取引所が独立役員への届出に当たって定める独立性基準に該当しないことを前提としながら、安全輸送の確保を社会的使命とする鉄道事業をはじめ、多岐にわたる当社グループの事業における業務執行を監督または監査する上で必要となる見識や経験を有すること、および株主の皆さまからの負託に応えるべく、独立した立場から期待される役割を適切に果たすために、積極的に活動する意欲や資質を有することを要件とします。

これに基づき、当社は、独立性を有する社外取締役および社外監査役を選任しており、当社のコーポレート・ガバナンス体制の維持向上に、十分機能し得る選任状況であると考えています。

社外取締役・社外監査役の選任理由と活動状況

| 役員区分 | 氏名 | 独立役員 | 選任理由 | 取締役会・監査役会への出席状況(2019年度) | |
|-------|-------|--|---|-------------------------|----------|
| 社外取締役 | 園 潔 | ○ | 銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できる。 | 取締役会 | 11 / 12回 |
| | 常陰 均 | ○ | 銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できる。 | 取締役会 | 10 / 10回 |
| | 肥塚 見春 | ○ | 百貨店の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループの経営全般に対する的確な助言や監督が期待できる。 | 取締役会 | 10 / 10回 |
| 社外監査役 | 荒尾 幸三 | ○ | 弁護士としての専門的知見と長年にわたり企業法務に携わってきた豊富な経験に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できる。企業法務に精通しており、財務・会計に関する知見を有している。 | 取締役会 | 12 / 12回 |
| | 饗庭 浩二 | ○ | 生命保険会社の業務執行者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できる。生命保険会社での業務経験を通じて、財務・会計に関する知見を有している。 | 監査役会 | 12 / 13回 |
| | | | | 取締役会 | 12 / 12回 |
| 國部 毅 | ○ | 銀行の経営者として培った幅広い見識に基づき、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、当社グループにおける監査の実効性を高めていただくことが期待できる。銀行での業務経験を通じて、財務・会計に関する知見を有している。 | 監査役会 | (新任) | |
| | | | 取締役会 | (新任) | |

サポート体制

取締役会の事務局は総務部が担っており、社外取締役または社外監査役による監督また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、担当役員など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います。以上のような取り組みにより、取締

社外取締役より

沿線価値と企業価値の持続的向上の一助となるよう努めます

2019年6月より、社外取締役を務めております常陰均です。

足許では、新型コロナウイルスの感染拡大が、私たちの社会・経済活動や生活に甚大な影響を及ぼしています。社会全体で日々の生活への不安が高まる中、「鉄道」という重要な社会インフラを担う当社に対しては、各種サービスを継続的にかつ安全に提供することへの期待が日々高まっています。

また、沿線地域と密着した事業活動を数多く展開している当社は、高い公共性を求められており、社会的使命として、事業活動を通じた環境への影響を常に配慮する必要がありますと考えています。2017年に制定した「南海環境ビジョン2030」においては、事業環境に影響の大きい「地球温暖化」、「循環型社会」、「生物多様性」などの課題への取り組みを通して、沿線の環境価値向上に貢献することを示しており、省エネ車両の導入などによるCO₂排出量の削減や、沿線の生態系維持に現在着々と取り組んでいるところ です。

社外取締役
常陰 均



役員における意思決定手続きの適正性確保に努めています。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ならびに審議通知書の送付を行っています。

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、議題の事前通知などを行うとともに、必要に応じて、各事業所の実地監査の補助を行っています。

また、常務会で付議された内容や、その他決裁書類などから得た情報のうち、監査を行う上で有益な情報を、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います。

こうした取り組みを含めまして、当社は、「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線・選ばれる企業グループとなる」というビジョンの実践のため、お客さまや地域が抱える課題を解決し、「沿線価値」を持続的に向上させることにより、当社の企業価値向上を目指していきます。加えて、来るべき「大阪・関西万博」や「なにわ筋線」の開業に向け、沿線の玄関口である「なんば」のまちづくりなど、新たな未来を拓く沿線づくりに向け、当社グループの総力を発揮していきます。

現在、新型コロナウイルスの感染拡大により停滞している日本経済の復活に向けては、「大阪・関西」の復権は不可欠であり、そのためには当社の沿線価値と企業価値の持続的向上が必須であると感じています。その一助となるよう、私自身、金融機関での経営経験・知識を活かし、ビジネスにおける課題やガバナンスにおける重要事項を把握し、社外取締役として経営の監督を行ってまいりますので、今後ともよろしく願い申し上げます。

役員報酬制度

役員報酬等の額またはその算定方法の決定に関する方針の内容および決定方法

取締役および役付執行役員報酬を監督給と執行給に区分します。監督給は、取締役に対して、固定かつ一律同額を金銭で支給します。執行給は基本報酬、賞与および株式報酬で構成し、役付執行役員に対して支給します。報酬の構成割合については、業績向上へのインセンティブを高めること、株主価値や株価を意識した経営の浸透を図ることを勘案して、基本報酬60：賞与25：株式報酬15としています。詳細は下表のとおりです。

なお、個々の取締役報酬および役付執行役員報酬の決定に関しては、取締役会の決議をもって代表取締役社長に一任されています。代表取締役社長は、役位ごとの報酬額の決定および役付執行役員の個人業績の評価・決定に係る権限を有していますが、その決定に当たっては報酬委員会の承認を経なければならないこととしています。また、役員報酬制度の改定に関しては、取締役会に先立ち、その内容について同

委員会で審議します。監査役の報酬については、監査役の協議により決定しています。

株式報酬制度の概要

| | |
|--------------------------------|--|
| 対象者 | 取締役(社外取締役および国外居住者を除く)および役付執行役員(取締役兼務者および国外居住者を除く) |
| 対象期間 | 第102期定時株主総会終結の時から第102期定時株主総会終結後3年以内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで |
| 交付に必要な当社株式の取得資金として当社が拠出する金額の上限 | 合計金1億80百万円 |
| 当社株式の取得方法 | 自己株式の処分による方法または取引所市場(立会外取引を含む)から取得する方法 |
| ポイント付与基準 | 役位などに応じたポイントを付与(1ポイントは当社株式1株) |
| 交付時期 | 原則として退任時 |

※ 対象期間は、取締役会の決定により5年以内の期間を都度定めて延長することができることとしています。

報酬の構成割合

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|-----------|-------------------------------|-------------------------------|-----------|--------|-----|-----|---------------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|
| 基本報酬 (60/100) | <ul style="list-style-type: none"> ● 役割・責任に応じた固定額を、金銭で支給 ● 当該事業年度の「会社業績」と「個人業績」に基づき算定した額を、当該事業年度に係る定時株主総会終了後に一括して金銭で支給 ● 会社業績部分と個人業績部分の比率は、70:30 ● 社長は会社業績のみで算定 | | | | | | | | | | | | | | |
| 賞与 (25/100) | <p>会社業績</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 条件指標があらかじめ定める水準をクリアした場合に、目標指標の達成状況に応じて算定し、支給 <p>〈条件指標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業年度ごとに一定水準の利益が確保され、株主の皆さまに安定的な配当が行えることを支給の条件として考え、親会社株主に帰属する当期純利益を条件指標とする ● 当該事業年度の親会社株主に帰属する当期純利益が、過去5年間における最高値および最低値を除いた平均値の70%を下回った場合は支給しない <p>〈目標指標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「南海グループ経営ビジョン2027」および中期経営計画「共創136計画」の達成に向けたインセンティブを高めるため、同ビジョンおよび同計画の数値目標である連結営業利益を目標指標とする ● 期初に策定する予算に対する達成率について、80%から120%の間で直線的(比例的)に支給率に反映させることとし、標準額を100%とした場合、支給額は50%から150%の間で変動 ● 達成率が80%を下回った場合は支給しない ● 2019年度における条件指標および目標指標の実績は次のとおり <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>条件指標</td> <td>実績</td> <td>過去5年間における最高値および最低値を除いた平均値の70%</td> <td>目標指標</td> <td>期初予算</td> <td>実績</td> <td>達成率</td> </tr> <tr> <td>親会社に帰属する当期純利益</td> <td>20,811百万円</td> <td>10,312百万円</td> <td>連結営業利益</td> <td>34,100百万円</td> <td>35,223百万円</td> <td>103.3%</td> </tr> </table> <p>(注) 連結営業利益の期初予算は、1億円未満を四捨五入して表示</p> | 条件指標 | 実績 | 過去5年間における最高値および最低値を除いた平均値の70% | 目標指標 | 期初予算 | 実績 | 達成率 | 親会社に帰属する当期純利益 | 20,811百万円 | 10,312百万円 | 連結営業利益 | 34,100百万円 | 35,223百万円 | 103.3% |
| | 条件指標 | 実績 | 過去5年間における最高値および最低値を除いた平均値の70% | 目標指標 | 期初予算 | 実績 | 達成率 | | | | | | | | |
| 親会社に帰属する当期純利益 | 20,811百万円 | 10,312百万円 | 連結営業利益 | 34,100百万円 | 35,223百万円 | 103.3% | | | | | | | | | |
| | <p>個人業績</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各人が毎年度定める目標の総合達成度を社長が4段階で評価し、その評価に基づき支給率を決定 ● 標準額を100%とした場合、支給額は0%または70%から130%の間で変動 | | | | | | | | | | | | | | |
| 株式報酬 (15/100) | <ul style="list-style-type: none"> ● 当社が金銭を拠出することにより設定する信託が、当社の自己株式の処分による方法または取引所市場(立会外取引を含む)から取得する方法により当社株式を取得し、当社が各対象役員に付与するポイントの数に相当する数の当社株式を本信託を通じて各対象役員に対して交付 | | | | | | | | | | | | | | |

役員報酬等に関する株主総会の決議年月日および当該決議の内容

取締役の報酬額については、2019年6月21日開催の第102期定時株主総会において、限度額を年額5億14百万円(うち社外取締役50百万円。使用人分給与は含まず)(当時の対象員数9名(うち社外取締役3名))に改定しています。

また、同総会において、上記とは別枠で、信託を用いた株式報酬制度の導入を決議しています。監査役の報酬額については、1997年6月27日開催の第80期定時株主総会において、限度額を月額7百万円(当時の対象員数4名)に改定しています。

役員トレーニング

取締役および監査役に対し、その役割・責務を果たすために必要なトレーニングを、下表のとおり実施しています。

役員トレーニングの内容

| | |
|-----|--------------------------------------|
| 全役員 | 適宜、外部研修などの受講を促し、必要な費用については会社で負担します。 |
| 社内 | — |
| 社外 | 当社グループ施設の見学会などを実施します。 |
| 社外 | 新任 法律やコーポレート・ガバナンスなどの専門家による研修を行います。 |
| 社外 | 新任 当社の事業内容、財務状況および経営戦略など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などをもとに、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います。

2019年度については、当社取締役会は概ね良好に運営され、前年度の分析・評価に基づき抽出した課題についても一定の改善がなされていることが確認できたことから、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

います。その一方で、中期経営計画などのPDCAサイクルの徹底や、次期中期経営計画策定に向けた審議時間・機会の確保、「顔の見える」映像・音声による遠隔会議システムなどを用いた取締役会の開催など、改善が求められる課題も依然として残されているため、今後、これらの課題も踏まえて、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などの職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制

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

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」の策定や研修などを通じて、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いるほか、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」を設置しています。

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います。

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・改善を図っています。

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および執行役員の職務の執行に係る文書は、「文書規程」などの社内規則に従い、適切に作成の上、保存・管理を行っています。また、「セキュリティポリシー」を定め、当社が保有する情報資産を適切に保護し、情報資産の「機密性」、「完全性」および「可用性」を確保するための体制を整えています。

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ならびに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として「危機管理指針」を定めるほか、重大事故および災害の発生または発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理などを定めるとともに、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」を定めています。

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

鉄道事業においては、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」を設置しています。

今後、なお一層、安全管理マネジメントの推進に努めていきます。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、対応部門または対応会社において必要に応じ、研修や規程・マニュアルの整備などを行っています。

当社および当社子会社の取締役など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ならびに各職位に配置された者の責任・権限・義務などが明確に定められています。

また、執行役員制度を導入し、執行役員を業務執行の責任者と位置付け、業務執行機能と監督機能を明確に分化することにより、業務執行の機動性向上を図っています。

取締役会の設定する経営の基本方針に基づき、重要な業務執行について審議するために、役付執行役員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います。

グループ会社の取締役の職務の執行に当たっては、「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・特性などを勘案した上で、組織形態・機関設計の基本方針を定めています。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います。

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

当社子会社の取締役など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います。

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

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

当社の監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

当社は、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。監査役室は、「社則」により、代表取締役その他の取締役および執行役員による指揮命令系統からは明確に分離され、その所属員は監査役の指揮命令に服するとともに、その異動および評価については、常任監査役（常勤）の同意を得ることとしています。

当社取締役、執行役員および使用人は、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などを報告するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書など重要な文書を回付する体制を整えています。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います。

「企業倫理ホットライン制度」の運用に当たっては、「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います。

当社は、監査役会の監査計画などに基づき、通常の監査費用について予算化する一方、監査役また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など、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、事業に関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。その上で、各部門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「南海グループ

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などを定めた「BCP(事業継続計画)」を策定しています。また、BCPが確実に機能するための訓練を適宜実施しています。

さらに、グループ会社においても順次BCPを策定しており、今後も展開に努めます。

リスク対策計画」を策定し、年間を通じて取り組みを行います。さらに、進捗状況の確認や評価を行い、次年度計画へ反映するなど、リスクマネジメントのPDCAサイクルを推進しています。



BCP訓練

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は、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性があると考えられる主な事項を記載しています。また、必ずしもそのようなリスク要因に該当しない事項についても、投資家の投資判断上、重要であると考えられる事項については、積極的な情報開示の観点から以下に記載しています。当社グループは、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上で、年度ごとに「南海グループリスク対策計画」を策定し、発生の回避および発生した場合の対応に努めています。なお、発生の回避および発生した場合の対応を一部記載していますが、係る対策が必ずしもリスクおよびその影響を軽減するものではない可能性があることにご留意ください。

本項については、将来に関する事項が含まれていますが、当該事項は当連結会計年度末において判断したものです。

(1) 経済情勢など

少子高齢化、沿線地域における人口、雇用情勢およびインバウンドをはじめとする関西国際空港利用者数の動向などにより、鉄道事業をはじめとする運輸業における旅客が減少することや、国内外の景気動向、消費動向および市場ニーズの変化により、不動産業、流通業、レジャー・サービス業など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、為替の変動、原油価格の高騰による電力料金の値上げや資材価格の高騰が、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などにより株式や低収益物件などの減損処理が必要になる場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(2) 競合

鉄道事業においては、一部路線が他社と競合しています。さらに、自家用車やバイクなどの輸送手段への移行が今後も影響を及ぼす可能性があります。

バス事業においては、2002年2月から乗合バス事業に係る需給調整規制が完全に撤廃され、新規路線参入については自由競争下にあるため、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」については、大阪市内における他のエリア(梅田、天王寺など)の大型商業施設と競合関係にあります。

(3) 法的規制

鉄道事業においては、鉄道事業法(昭和61年法律第92号)の定めにより、経営しようとする路線および鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない(第3条)、さらに旅客運賃および料金(上限)の設定・変更につき、国土交通大臣の認可を受けなければならない(第16条)こととされています。なお、これらの国土交通大臣の許可および認可については、期間の定めはありません。

また、同法、同法に基づく命令、これらに基づく処分・許可・認可に付した条件への違反など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る、または許可を取り消すことができる(第30条)こととされています。鉄道事業の廃止については、廃止日の1年前までに国土交通大臣に届出を行う(第28条の2)こととなっています。

現時点におきまして同法に抵触する事実などは存在せず、鉄道事業の継続に支障を来す要因は発生していません。しかしながら、同法に抵触し、国土交通大臣より事業の停止や許可の取消を受けた場合には、事業活動に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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

(4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産については、計画的な分譲を実施することにより、資金回収を図っていますが、主に郊外地域における土地価格の下落や住宅需要の都心回帰の傾向がさらに進んだことなどにより、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いています。今後も計画的な分譲を進めていきますが、少子化による住宅需要減や都心回帰の顧客志向がますます強くなることも予想されますので、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などの経営支援を行っていますが、同社において、想定外の受注環境の悪化など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、バスなどの運輸業においては、労働集約型の産業構造であるため、事業運営上必要な人材の安定的な確保が求められます。また、「選ばれる沿線づくり」や「不動産事業の深化・拡大」といった事業戦略を推進していくために多様な専門的な人材の確保・育成に努める必要もあります。これらの政策が環境変化などにより遅れた場合、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。

(7) 投資

鉄道事業における投資については、連続立体交差化工事や安全運行確保のための各種更新投資が長期にわたりかつ多額となるため、その資金調達や金利負担が当社グループの業績および財務状況に影響を与えています。

(8) M&A

成長戦略としてのM&Aの実行に際しましては、外部専門家なども交え、対象会社の財務内容などに関するデューデリジェンスを綿密に行いますが、当該デューデリジェンスの過程で検知できなかった偶発債務や未認識債務などが顕在化した場合、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いては、従業員の退職給付に備えるため、当連結会計年度末における見込額に基づき、退職給付債務から年金資産の額を控除した額を計上しています。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(3年から11年)による定額法により翌連結会計年度から費用処理することとしています。債務の計算における前提が変更された場合や、一層の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いきますが、相手方の信義に反する行為に対しやむを得ず訴訟などを提起する場合や、相手方との認識の相違または相手方悪意により、訴訟などを提起される可能性があります。さらに、訴訟などの結果によっては、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・システム障害などの発生

安全安心な輸送サービスの提供を最大の使命とす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、事故や自社設備の火災・爆発などが発生した場合、ならびに重大インシデント(事故が発生するおそれがあると認められる事態)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、その復旧および損害賠償請求など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などにより、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などにより、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。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、従業員教育の徹底など、さらなる対策に取り組んでいきます。

(13) 第三者行為やテロ活動など

第三者行為による事故発生やテロ活動および不正アクセスなどについても、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などの対策を行っていますが、万一、テロ活動などが発生し、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) 自然災害など

南海トラフ地震などの大規模地震やそれに伴う津波の発生、台風などによる風水害・地すべり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被害を受けた場合には、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。高架橋柱をはじめとする鉄道施設やビルなどの耐震補強を計画的に実施するほか、橋梁などの防災・減災のため各種対策を講じています。

なお、(12)、(13)の事故発生などを含め、大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程などの制定や、大規模地震を想定した事業継続計画(BCP)の策定、震災対応型コミットメントラインの導入など、被害を最小限にとどめる管理体制の強化を図っていますが、発生の地域、規模、時期、時間などにより、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、当社施設に直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴う、第3種鉄道事業者の施設被害や電力供給の制限、列車運行に必要な部品の調達困難などにより、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、新型コロナウイルスなどの感染拡大により、インバウンド需要の消失や外出自粛による鉄道事業での輸送人員の減少、緊急事態宣言の発令に伴う商業施設の臨時休業など、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。

(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いますが、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。

(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います。このため、リスクマネジメント強化を目的として、情報セキュリティ基本方針などの社内規程を整備するとともに、従業員に対する教育などに取り組んでいます。しかしながら、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償責任が発生する可能性があるほか、当社グループの社会的信用が失墜し、業績に影響を及ぼす可能性があります。

(17) 保有資産および商品などの瑕疵・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などが指摘された場合、その改善・原状復帰、補償など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、提供したサービスなどについて、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善および補償などに要する費用の発生や社会的信用の失墜などにより、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

情報セキュリティ

個人情報の保護

当社グループでは、多くの個人情報を扱うことから、個人情報を適切に利用・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。各事業部門や当社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、社内規定を整備し、適切な安全管理措置に努めています。

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

コンプライアンス委員会の設置

当社では、「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しています。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います。

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」を社内各部門に配置しています。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、進捗状況などについて意見交換をします。

当社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。また、毎年10月に設定する「コンプライアンス強化月間」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」を制定するなど、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」を設置しています。運用に当たっては、「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)で締結する契約書などに暴力団排除条項の導入を図っています。

株主・投資家との関わり

当社では、時代に即応した明確な企業理念の下、広く社会に信頼される企業として、法令遵守はもとより、経営の透明性向上を重要な責務の一つと考えて「ディスクロージャー・ポリシー」を制定しています。この考えに基づき、株主・投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまに対する会社情報の公平かつ適時適切な開示を継続的に進めています。

また、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に向け、株主・投資家の皆さまと建設的な対話の促進に取り組んでいます。

株主の皆さまに対しては、定時株主総会の活性化および議決権行使の円滑化に向けた取組みとして、招集通知の早期発送に努めるほか、発送に先立ちTDnetにより電子的に開示することを原則としています。

また、定時株主総会により多くの皆さまにご出席いただくため、集中日を回避した株主総会の設定を行い、積極的な情報提供と丁寧な質疑応答に努めています(直近の第103期定時株主総会については、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、株主の皆さまにご来場の自粛をお願いするなど、感染防止措置を講じた上で開催)。さらに「株主通信(NANKAI REPORT)」の送付などを通じて、当社の経営状況に関する

理解促進と対話の充実を図っています。

機関投資家・アナリストの皆さまに対しては、年2回の決算説明会などを通じて、当社の経営戦略、事業内容および業績などを説明するほか、施設見学会、スモールミーティング、カンファレンス、個別面談などによる対話の充実に取り組んでいます。

また、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などのIR資料を掲載していますが、今後もステークホルダーの方々からのご意見などを反映し、その内容の改善に努めていきます。



個人投資家向け会社説明会の様子

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「共創136計画」に基づき、引き続き各種施策への取り組みを進めてきました。

当連結会計年度(以下、「当期」という)は、新型コロナウイルス感染拡大の影響があったものの、不動産業において、なんばスカイオが通年で寄与したことやマンション販売が増加したこと等により、営業収益は2,280億15百万円(前期比0.3%増)となりました。また、前期に住宅開発事業等の見直しに伴う販売用不動産評価損を計上した反動等により、営業利益は352億23百万円(前期比27.0%増)、経常利益は316億77百万円(前期比32.5%増)、親会社株主に帰属する当期純利益は208億11百万円(前期比59.8%増)となりました。

なお、「共創136計画」では、「営業利益」、「有利子負債残高/EBITDA倍率」を重要な経営指標として位置づけています。当期末における各指標の進捗状況は以下のとおりとなりました。

「共創136計画」の経営指標の進捗状況

| | 前期 | 当期 |
|---------------------------------|-------|-------|
| 営業利益 ^{*1} | 287億円 | 361億円 |
| 有利子負債残高/EBITDA ^{*2} 倍率 | 8.5倍 | 7.2倍 |

※1 営業利益+受取配当金

※2 営業利益+受取配当金+減価償却費

財政状態

資産の部

当期末における資産合計は、9,250億58百万円となり、前期末に比べ66億72百万円増加しました。これは主に、有価証券の減少等により流動資産その他が58億3百万円減少した一方で、「難波御堂筋センタービル」の取得等により有形固定資産が141億39百万円増加したことによるものです。

負債の部

当期末における負債合計は、6,690億54百万円となり、前期末に比べ77億69百万円減少しました。これは主に、退職給付に係る負債が20億96百万円増加した一方で、有利子負債残高が106億99百万円減少したことによるものです。

純資産の部

当期末における純資産合計は、2,560億3百万円となり、前期末に比べ144億42百万円増加しました。これは主に、親会社株主に帰属する当期純利益208億11百万円、剰余金の配当34億円によるものです。

この結果、自己資本比率は26.4%(前期末は25.1%)となりました。

キャッシュ・フローの状況

当期末における現金及び現金同等物(以下、「資金」という)は、前期末に比べ48億33百万円減少し、170億30百万円となりました。

営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動の結果得られた資金は589億35百万円(前期は387億29百万円の獲得)となりました。これは主に、税金等調整前当期純利益305億27百万円のほか、減価償却費287億86百万円等によるものです。

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489億15百万円(前期は452億19百万円の使用)となりました。これは主に、固定資産の取得による支出559億81百万円のほか、工事負担金等受入による収入60億47百万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148億53百万円(前期は86億32百万円の獲得)となりました。これは主に、長期借入れによる収入215億55百万円のほか、長期借入金の返済による支出303億54百万円等によるものです。

担当役員より

新型コロナウイルス感染拡大に対して、コスト削減等に取り組み、財務健全性の維持・強化に努めていきます

上席執行役員
大塚 貴裕



2019年度は、前年に開業した「なんばスカイオ」が通年で寄与したことや、マンション販売が増加したことにより増収となりました。また利益面でも、前期に住宅開発事業等の見直しに伴う販売用不動産評価損を計上した反動もあり、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けつつも、過去最高益を計上することができました。こうした結果は、「共創136計画」の基本方針に沿った取り組みが順調に進捗しているものと評価をしています。

財政状態については、2019年度も前年に引き続き、「難波御堂筋センタービル」の取得などの成長投資をはじめ総額479億円の投資を実行しましたが、堅調な業績に支えられ、フリーキャッシュ・フローはプラスを確保しました。これを社債償還や借入金返済に充当した結果、有利子負債残高は、4,679億円(前期比106億円減)となりました。この結果、当社が財務面での経営指標としている「有利子負債残高/EBITDA倍率」は7.2倍となり、「共創136計画」の2020年度数値目標(7.5倍

設備投資などの状況

当期は、479億17百万円の設備投資(無形固定資産を含む)を実施しました。セグメント別の投資額は以下のとおりです。

設備投資などの状況

(単位:百万円)

| セグメント | 投資額 | 主な設備投資 |
|------------|--------|---------------------------------|
| 運輸業 | 20,928 | 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 |
| 不動産業 | 22,682 | 難波御堂筋センタービル 信託受益権取得等 |
| 流通業 | 2,515 | なんばCITY建物・設備改修工事等 |
| レジャー・サービス業 | 1,650 | ポートレース住之江設備更新工事等 |
| 建設業 | 117 | - |
| その他の事業 | 23 | - |

以下)を1年前倒しで達成することができました。2019年10月に格付投資情報センター(R&I)からの格付がBBBプラスからAマイナスに格上げとなったことは、これまでのこうした財務体質改善への取り組みの成果と考えています。

新型コロナウイルスについては収束の見通しが立っていませんが、このような状況下における最重要課題であるキャッシュの確保については、資金調達の前倒しや手許資金の積み増しなどに取り組み、すでに一定の目途をつけました。

新型コロナウイルスの影響によって収益が低下する中で利益を確保していくためには、安全・安心に関わる支出は確保しつつ、個々の支出案件の必要性や金額を厳密に精査していく必要があります。こうしたコスト削減の取り組みに加え、収束後の成長戦略への取り組みによる収益力強化や資金調達の多様化などによって、財務健全性の維持・強化に努めていきます。

連結貸借対照表

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (2019年3月31日) | 当連結会計年度 (2020年3月31日) | | 前連結会計年度 (2019年3月31日) | 当連結会計年度 (2020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 | 18,359 | 17,874 | 支払手形及び買掛金 | 20,807 | 19,877 |
| 受取手形及び売掛金 | 23,188 | 19,481 | 短期借入金 | 67,426 | 91,526 |
| 商品及び製品 | 15,098 | 17,167 | 1年以内償還社債 | 20,000 | 10,000 |
| 仕掛品 | 424 | 555 | 未払法人税等 | 2,714 | 4,712 |
| 原材料及び貯蔵品 | 2,766 | 2,901 | 賞与引当金 | 2,666 | 2,697 |
| その他 | 21,103 | 15,299 | 完成工事補償引当金 | 1,188 | 1,189 |
| 貸倒引当金 | △84 | △58 | 訴訟損失引当金 | 2,664 | — |
| 流動資産合計 | 80,856 | 73,221 | その他 | 60,483 | 67,864 |
| 固定資産 | | | 流動負債合計 | 177,951 | 197,867 |
| 有形固定資産 | | | 固定負債 | | |
| 建物及び構築物(純額) | 369,430 | 367,040 | 社債 | 90,000 | 90,000 |
| 機械装置及び運搬具(純額) | 26,001 | 31,939 | 長期借入金 | 301,227 | 271,426 |
| 土地 | 354,823 | 358,624 | 繰延税金負債 | 39,579 | 39,436 |
| 建設仮勘定 | 35,492 | 42,935 | 再評価に係る繰延税金負債 | 18,766 | 18,748 |
| その他(純額) | 6,674 | 6,020 | 退職給付に係る負債 | 16,873 | 18,969 |
| 有形固定資産合計 | 792,422 | 806,561 | その他 | 32,425 | 32,604 |
| 無形固定資産 | 8,219 | 10,828 | 固定負債合計 | 498,872 | 471,186 |
| 投資その他の資産 | | | 負債合計 | 676,823 | 669,054 |
| 投資有価証券 | 26,511 | 23,507 | (純資産の部) | | |
| 長期貸付金 | 100 | 88 | 株主資本 | | |
| 退職給付に係る資産 | 90 | 642 | 資本金 | 72,983 | 72,983 |
| 繰延税金資産 | 2,983 | 3,271 | 資本剰余金 | 28,105 | 28,117 |
| その他 | 8,669 | 7,399 | 利益剰余金 | 91,301 | 108,690 |
| 貸倒引当金 | △1,467 | △462 | 自己株式 | △160 | △350 |
| 投資その他の資産合計 | 36,887 | 34,446 | 株主資本合計 | 192,230 | 209,440 |
| 固定資産合計 | 837,528 | 851,836 | その他の包括利益累計額 | | |
| 資産合計 | 918,385 | 925,058 | その他有価証券評価差額金 | 7,143 | 4,465 |
| | | | 繰延ヘッジ損益 | — | 0 |
| | | | 土地再評価差額金 | 30,953 | 30,976 |
| | | | 退職給付に係る調整累計額 | 529 | △468 |
| | | | その他の包括利益累計額合計 | 38,625 | 34,973 |
| | | | 非支配株主持分 | 10,705 | 11,590 |
| | | | 純資産合計 | 241,561 | 256,003 |
| | | | 負債純資産合計 | 918,385 | 925,058 |

連結損益計算書

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日) | 当連結会計年度 (自2019年4月1日 至2020年3月31日) |
|--|--|--|
| 営業収益 | 227,424 | 228,015 |
| 営業費 | | |
| 運輸業等営業費及び売上原価 | 192,252 | 185,667 |
| 販売費及び一般管理費 | 7,425 | 7,124 |
| 営業費合計 | 199,678 | 192,791 |
| 営業利益 | 27,745 | 35,223 |
| 営業外収益 | | |
| 受取利息 | 27 | 26 |
| 受取配当金 | 956 | 966 |
| 雑収入 | 450 | 470 |
| 営業外収益合計 | 1,433 | 1,462 |
| 営業外費用 | | |
| 支払利息 | 4,598 | 4,311 |
| 雑支出 | 682 | 697 |
| 営業外費用合計 | 5,281 | 5,009 |
| 経常利益 | 23,898 | 31,677 |
| 特別利益 | | |
| 工事負担金等受入額 | 2,985 | 1,329 |
| 受取保険金 | 1,040 | 773 |
| 固定資産売却益 | 844 | 484 |
| その他 | 512 | 413 |
| 特別利益合計 | 5,383 | 3,000 |
| 特別損失 | | |
| 工事負担金等圧縮額 | 1,226 | 1,277 |
| 固定資産除却損 | 1,719 | 849 |
| 事業整理損 | — | 751 |
| 減損損失 | 5,560 | 403 |
| 訴訟損失引当金繰入額 | 2,664 | — |
| 災害による損失 | 1,243 | — |
| その他 | 1,344 | 868 |
| 特別損失合計 | 13,758 | 4,150 |
| 税金等調整前当期純利益 | 15,522 | 30,527 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 7,932 | 7,580 |
| 法人税等調整額 | △5,249 | 1,127 |
| 法人税等合計 | 2,682 | 8,708 |
| 当期純利益 | 12,840 | 21,819 |
| 非支配株主に帰属する当期純利益又は非支配株主に帰属する当期純損失(△) | △183 | 1,008 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | 13,023 | 20,811 |

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

| | 前連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日) | 当連結会計年度 (自2019年4月1日 至2020年3月31日) |
|-----------------|--|--|
| 当期純利益 | 12,840 | 21,819 |
| その他の包括利益 | | |
| その他有価証券評価差額金 | △1,567 | △2,757 |
| 繰延ヘッジ損益 | — | 0 |
| 土地再評価差額金 | 1 | — |
| 退職給付に係る調整額 | 869 | △1,031 |
| その他の包括利益合計 | △696 | △3,788 |
| 包括利益 | 12,143 | 18,031 |
| (内訳) | | |
| 親会社株主に係る包括利益 | 12,414 | 17,136 |
| 非支配株主に係る包括利益 | △270 | 895 |

連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

(単位:百万円)

| | 株主資本 | | | | |
|----------------------|--------|--------|--------|------|---------|
| | 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 | 28,105 | 81,593 | △146 | 182,535 |
| 当期変動額 | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | △3,400 | | △3,400 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | | | 13,023 | | 13,023 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | 85 | | 85 |
| 自己株式の取得 | | | | △14 | △14 |
| 自己株式の処分 | | 0 | | 0 | 0 |
| 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 | 9,708 | △13 | 9,694 |
| 当期末残高 | 72,983 | 28,105 | 91,301 | △160 | 192,230 |

| | 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 | 非支配 株主持分 | 純資産合計 |
| 当期首残高 | 8,638 | — | 31,037 | △354 | 39,320 | 10,978 | 232,835 |
| 当期変動額 | | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | | | | | △3,400 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | | | | | | | 13,023 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | | | | | 85 |
| 自己株式の取得 | | | | | | | △14 |
| 自己株式の処分 | | | | | | | 0 |
| 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) | △1,495 | — | △83 | 883 | △695 | △273 | △968 |
| 当期変動額合計 | △1,495 | — | △83 | 883 | △695 | △273 | 8,726 |
| 当期末残高 | 7,143 | — | 30,953 | 529 | 38,625 | 10,705 | 241,561 |

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

(単位:百万円)

| | 株主資本 | | | | |
|----------------------|--------|--------|---------|------|---------|
| | 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 | 28,105 | 91,301 | △160 | 192,230 |
| 当期変動額 | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | △3,400 | | △3,400 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | | | 20,811 | | 20,811 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | △22 | | △22 |
| 自己株式の取得 | | | | △190 | △190 |
| 自己株式の処分 | | 0 | | 0 | 0 |
| 非支配株主との取引に係る親会社の持分変動 | | 12 | | | 12 |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | | | | | |
| 当期変動額合計 | — | 12 | 17,388 | △190 | 17,209 |
| 当期末残高 | 72,983 | 28,117 | 108,690 | △350 | 209,440 |

| | 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 | 非支配 株主持分 | 純資産合計 |
| 当期首残高 | 7,143 | — | 30,953 | 529 | 38,625 | 10,705 | 241,561 |
| 当期変動額 | | | | | | | |
| 剰余金の配当 | | | | | | | △3,400 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 | | | | | | | 20,811 |
| 土地再評価差額金の取崩 | | | | | | | △22 |
| 自己株式の取得 | | | | | | | △190 |
| 自己株式の処分 | | | | | | | 0 |
| 非支配株主との取引に係る親会社の持分変動 | | | | | | | 12 |
| 株主資本以外の項目の当期変動額(純額) | △2,677 | 0 | 22 | △997 | △3,652 | 884 | △2,767 |
| 当期変動額合計 | △2,677 | 0 | 22 | △997 | △3,652 | 884 | 14,442 |
| 当期末残高 | 4,465 | 0 | 30,976 | △468 | 34,973 | 11,590 | 256,003 |

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 2018年4月1日 至 2019年3月31日) | 当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020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 | 15,522 | 30,527 |
| 減価償却費 | 27,440 | 28,786 |
| 減損損失 | 5,560 | 403 |
| のれん償却額 | 471 | 401 |
| 賞与引当金の増減額(△は減少) | 27 | 30 |
| 退職給付に係る負債の増減額(△は減少) | 1,769 | 81 |
| 貸倒引当金の増減額(△は減少) | 52 | △1,029 |
| 訴訟損失引当金の増減額(△は減少) | 2,664 | — |
| 受取利息及び受取配当金 | △983 | △992 |
| 支払利息 | 4,598 | 4,311 |
| 固定資産除却損 | 915 | 845 |
| 工事負担金等圧縮額 | 1,226 | 1,277 |
| 工事負担金等受入額 | △2,985 | △1,329 |
| 売上債権の増減額(△は増加) | △8,302 | 5,175 |
| たな卸資産の増減額(△は増加) | 3,698 | △274 |
| 仕入債務の増減額(△は減少) | △1,091 | △432 |
| たな卸資産評価損 | 6,509 | 221 |
| 未払消費税等の増減額(△は減少) | △3,306 | 3,938 |
| その他 | 489 | 678 |
| 小計 | 54,276 | 72,621 |
| 利息及び配当金の受取額 | 983 | 992 |
| 利息の支払額 | △4,628 | △4,313 |
| 供託金の預入による支出 | — | △2,000 |
| 損害賠償金の支払額 | — | △2,756 |
| 法人税等の支払額 | △11,901 | △5,609 |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 38,729 | 58,935 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | | |
| 固定資産の取得による支出 | △55,918 | △55,981 |
| 固定資産の売却による収入 | 1,233 | 2,035 |
| 工事負担金等受入による収入 | 10,419 | 6,047 |
| 投資有価証券の取得による支出 | △1,169 | △1,111 |
| 投資有価証券の売却による収入 | 500 | 0 |
| 連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入 | 237 | — |
| その他 | △521 | 94 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | △45,219 | △48,915 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | | |
| コマーシャル・ペーパーの純増減額(△は減少) | △6,000 | 5,000 |
| 短期借入金の純増減額(△は減少) | △8,538 | 3,100 |
| 長期借入れによる収入 | 54,505 | 21,555 |
| 長期借入金の返済による支出 | △47,214 | △30,354 |
| 社債の発行による収入 | 19,833 | 9,911 |
| 社債の償還による支出 | — | △20,000 |
| 配当金の支払額 | △3,390 | △3,393 |
| その他 | △562 | △672 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 8,632 | △14,853 |
| 現金及び現金同等物の増減額(△は減少) | 2,143 | △4,833 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 19,721 | 21,864 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 21,864 | 17,030 |

会社情報

主な経営指標

| (会計年度) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------------|
| 財務指標 | | | | | | | | | | |
| (連結) | | | | | | | | | | |
| 営業収益*1 (百万円) | 186,164 | 181,869 | 184,412 | 197,495 | 210,995 | 219,065 | 221,690 | 227,874 | 227,424 | 228,015 |
| 経常利益 (百万円) | 11,466 | 11,067 | 15,474 | 16,899 | 22,001 | 27,110 | 27,111 | 29,733 | 23,898 | 31,677 |
| 親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円) | 3,054 | 5,686 | 7,518 | 9,615 | 17,467 | 12,612 | 16,452 | 14,719 | 13,023 | 20,811 |
| 包括利益 (百万円) | 3,051 | 9,776 | 10,207 | 10,644 | 25,190 | 7,394 | 20,478 | 16,991 | 12,143 | 18,031 |
| 純資産額 (百万円) | 128,467 | 135,602 | 143,176 | 152,039 | 199,991 | 203,939 | 219,288 | 232,835 | 241,561 | 256,003 |
| 総資産額 (百万円) | 799,455 | 789,591 | 781,589 | 781,671 | 909,547 | 894,621 | 890,798 | 902,045 | 918,385 | 925,058 |
| 1株当たり純資産額*2 (円) | 241.45 | 254.67 | 268.60 | 285.16 | 337.32 | 343.47 | 1,845.77 | 1,957.31 | 2,036.79 | 2,157.76 |
| 1株当たり当期純利益金額*2 (円) | 5.84 | 10.88 | 14.38 | 18.40 | 32.58 | 22.25 | 145.13 | 129.85 | 114.90 | 183.68 |
| 自己資本比率 (%) | 15.8 | 16.9 | 18.0 | 19.1 | 21.0 | 21.8 | 23.5 | 24.6 | 25.1 | 26.4 |
| 自己資本利益率 (%) | 2.4 | 4.4 | 5.5 | 6.6 | 10.3 | 6.5 | 8.1 | 6.8 | 5.8 | 8.8 |
| 株価収益率 (倍) | 56.8 | 32.4 | 27.3 | 21.7 | 15.2 | 27.5 | 18.7 | 20.5 | 26.6 | 13.4 |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円) | 33,143 | 37,764 | 37,332 | 27,459 | 43,013 | 43,212 | 42,753 | 58,477 | 38,729 | 58,935 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円) | △18,495 | △20,228 | △15,719 | △17,675 | △90,315 | △29,030 | △30,861 | △40,669 | △45,219 | △48,915 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円) | △15,064 | △16,162 | △13,592 | △19,779 | 51,503 | △17,047 | △11,906 | △16,429 | 8,632 | △14,853 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 (百万円) | 17,561 | 18,935 | 26,955 | 16,959 | 21,160 | 18,294 | 18,342 | 19,721 | 21,864 | 17,030 |
| 連結有利子負債残高/EBITDA*3 (倍) | 11.6 | 11.9 | 11.1 | 10.4 | 9.6 | 8.4 | 8.3 | 7.6 | 8.5 | 7.2 |
| (提出会社) | | | | | | | | | | |
| 資本金 (百万円) | 63,739 | 63,739 | 63,739 | 63,739 | 72,983 | 72,983 | 72,983 | 72,983 | 72,983 | 72,983 |
| 発行済株式総数 (千株) | 526,412 | 526,412 | 526,412 | 526,412 | 567,012 | 567,012 | 567,012 | 113,402 | 113,402 | 113,402 |
| 1株当たり配当額 (円) | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 6.00*4 | 6.00 | 6.00 | 18.00*5 | 30.00 | 32.50 |
| CSR指標 | | | | | | | | | | |
| エネルギー使用量 (千GJ) | 2,598 | 3,604 | 3,433 | 3,391 | 3,362 | 3,322 | 3,338 | 3,296 | 3,223 | 3,239 |
| CO ₂ 排出量 (千tCO ₂) | 97.8 | 119.5 | 155.7 | 176.1 | 175.8 | 177.8 | 171.3 | 170.3 | 142.9 | 118.4 |
| 省エネ車両の導入状況 (%) | 38.0 | 39.9 | 41.7 | 42.1 | 44.8 | 48.2 | 50.0 | 51.8 | 52.9 | 57.2 |
| 車両走行距離 (万km) | 9,771 | 9,809 | 9,722 | 9,700 | 9,745 | 9,846 | 9,803 | 9,913 | 10,087 | 10,343 |
| 鉄道車両のエネルギー使用量原単位 (kWh/万km) | 6.74 | 6.58 | 6.49 | 6.44 | 6.33 | 6.12 | 6.12 | 6.05 | 5.91 | 5.68 |
| 水使用量 | | | | | | | | | | |
| 鉄道事業 (m ³) | 302,612 | 288,039 | 273,363 | 252,180 | 287,132 | 203,385 | 190,681 | 184,363 | 175,178 | 197,096 |
| 本社その他の施設*6 (m ³) | 387,150 | 606,930 | 532,672 | 557,608 | 549,130 | 642,903 | 637,070 | 625,953 | 620,523 | 571,059 |
| eco検定合格者数 (人) | 33 | 48 | 71 | 91 | 116 | 157 | 194 | 243 | 283 | 329 |
| 「お客さまの声」件数 (件) | 1,440 | 1,648 | 1,553 | 1,467 | 1,766 | 2,327 | 2,563 | 2,719 | 2,306 | 2,264 |
| 従業員数(単体) (人) | 2,775 | 2,759 | 2,639 | 2,588 | 2,577 | 2,567 | 2,577 | 2,615 | 2,624 | 2,639 |
| 障がい者雇用率(特例グループ)*7 (%) | 2.18 | 1.89 | 2.00 | 2.16 | 2.16 | 2.26 | 2.25 | 2.24 | 2.37 | 2.39 |

*1 営業収益には、消費税等は含まれておりません。

*2 当社は、2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を行っております。2016年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定し、1株当たり純資産額および1株当たり当期純利益金額を算定しております。

*3 EBITDA=営業利益+減価償却費
ただし、2017年度・2018年度および2019年度における「営業利益」は、受取配当金を含めた数値にて算出しています。

*4 記念配当1円が含まれております。

*5 2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を実施したため、株式併合前の1株当たり中間配当額3.00円と株式併合後の1株当たり期末配当額15.00円の合計です。

*6 2011年度よりなんばCITY、なんばパークス等の流通施設を集計対象に加えています。

*7 次年度の6月時点

会社情報

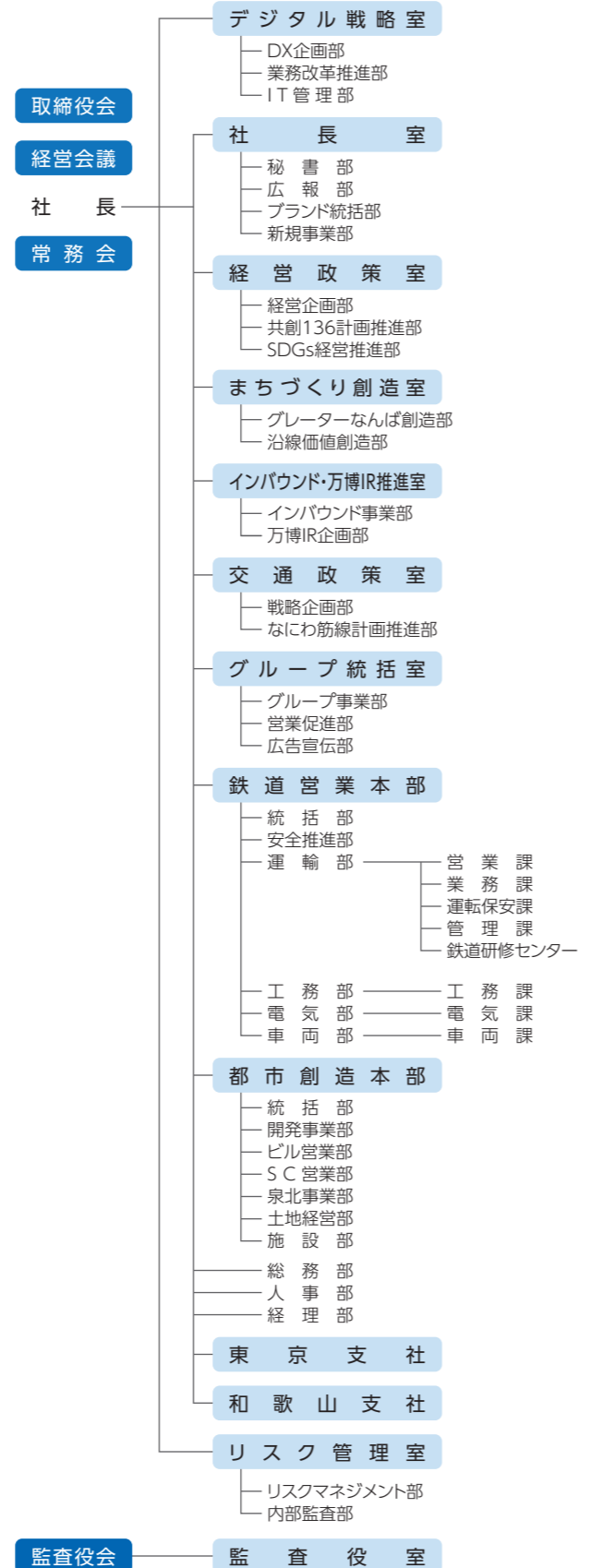
グループ会社 (2020年3月31日現在)

- **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)／熊野御坊南海バス(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)
- **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)／南海エフサービス(株)／南海フードシステム(株)／泉鉄産業(株)
 - その他: (株)アビック／南海フェリー商事(株)／(株)新南海ストア※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
 - ホテル・旅館業: (株)中の島
 - ボートレース施設賃貸業: 住之江興業(株)
 - ビル管理メンテナンス業: 南海ビルサービス(株)／(株)南海ハートフルサービス／(株)クラカタ商事／ライフコミュニティ(株)
 - 葬祭事業: 南海グリーンサポート(株)
 - その他: (株)アド南海／南海印刷(株)／南海ゴルフマネジメント(株)／(株)南紀観光ホールディングス／熊野観光開発(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)／日本ケーモア工事(株)
- **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 (2020年6月21日現在)

コーポレート・ガバナンス体制については、68ページ「ガバナンス」をご覧ください。



株式情報

■ 株式の状況 (2020年3月31日現在)

発行可能株式総数 320,000,000株
 発行済株式総数 113,402,446株
 株主数 52,850名
 (前期末比2,220名増)
 単元株式数 100株

■ 所有者別株式分布の状況 (2020年3月31日現在)

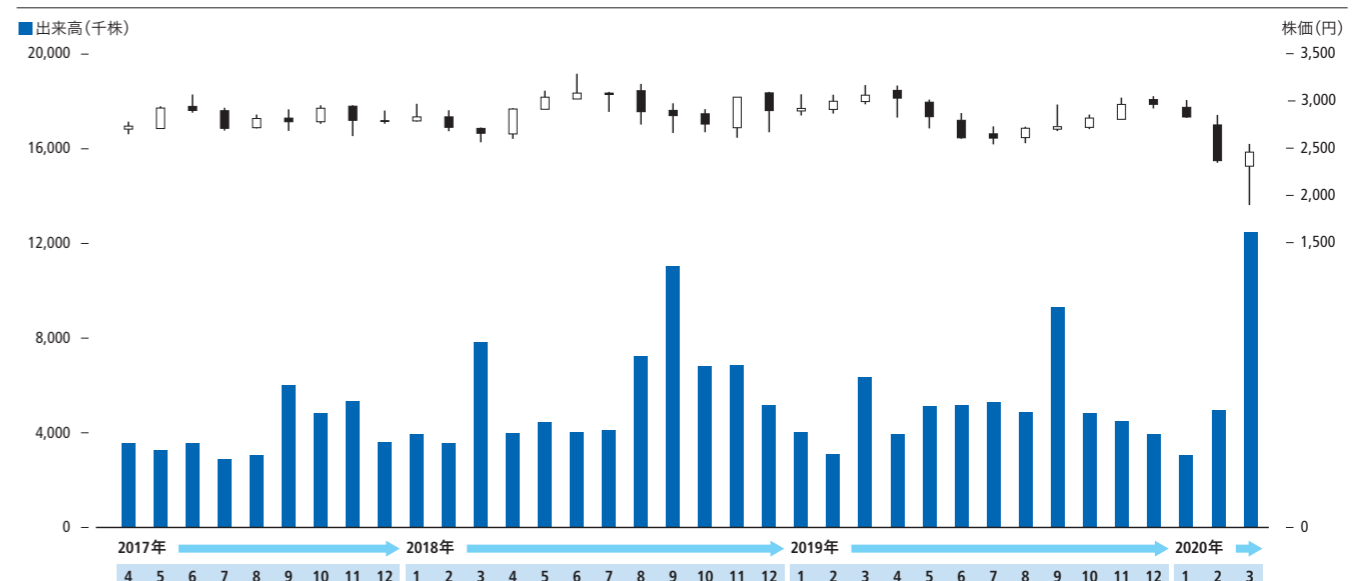
| 区分 | 株式の状況(1単元の株式数100株) | | | | | | | | 単元未満株式の状況(株) |
|-------------|--------------------|---------|----------|--------|---------|------|---------|-----------|--------------|
| | 政府および地方公共団体 | 金融機関 | 金融商品取引業者 | その他の法人 | 外国法人等 | 個人以外 | 個人 | 個人その他 | |
| 株主数(人) | 1 | 56 | 24 | 454 | 226 | 19 | 47,033 | 47,813 | — |
| 所有株式数(単元) | 46 | 327,191 | 7,826 | 87,446 | 113,810 | 388 | 592,547 | 1,129,254 | 477,046 |
| 所有株式数の割合(%) | 0.00 | 28.98 | 0.69 | 7.74 | 10.08 | 0.04 | 52.47 | 100.00 | — |

(注) 1. 自己株式64,405株は、「個人その他」に644単元および「単元未満株式の状況」に5株含めて記載しています。なお、自己株式64,405株は、株主名簿上の株式数であり、2020年3月31日現在の実保有株式残高は、63,605株です。
 2. 「金融機関」には、役員向け株式報酬として株式交付信託が所有する当社株式669単元が含まれています。
 3. 「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26単元および90株含まれています。

■ 大株主(上位10名) (2020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 | JP MORGAN CHASE BANK 385151 |
| 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UFJ銀行 |
| 8 | 株式会社三井住友銀行 |
| 9 | 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口7) |
| 10 | 株式会社池田泉州銀行 |

株価・出来高の推移



※ 2017年10月1日を効力発生日とする単元株式数の変更(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)を反映した調整後の数値です。

■ 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/koukou/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 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 電話照会先: フリーダイヤル 0120-782-031 ホームページアドレス: https://www.smb.jp/personal/agency/index.html | |

会社情報

役員一覧 (2020年6月18日現在)

取締役



遠北 光彦
代表取締役兼CEO

1978年 4月 当社入社
2013年 6月 当社取締役
2015年 6月 当社代表取締役兼CEO(現)
2015年 6月 当社取締役社長
2019年 6月 当社社長(現)
2019年 6月 当社リスク管理室担当(現)
2020年 6月 当社デジタル戦略室長(現)



高木 俊之
代表取締役

1983年 4月 当社入社
2011年 6月 当社取締役
2013年 6月 当社常務取締役
2017年 6月 当社代表取締役(現)
2017年 6月 当社専務取締役
2019年 6月 当社専務執行役員(現)
2019年 6月 当社都市創造本部担当(現)
2020年 6月 当社まちづくり創造室担当(現)



芦辺 直人
取締役

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
2019年 6月 当社取締役(現)
2019年 6月 当社常務執行役員(現)
2019年 6月 当社総務部・人事部担当(現)
和歌山支社長(現)
2020年 6月 当社グループ統括室担当(現)



浦地 紅陽
取締役

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 当社東京支社長(現)
2017年 6月 当社常務取締役
2019年 6月 当社取締役(現)
2019年 6月 当社常務執行役員(現)
2019年 6月 当社社長室長(現)
経理部担当(現)
2020年 6月 当社経営政策室担当(現)



梶谷 知志
取締役

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)
2019年 6月 当社上席執行役員
2019年 6月 当社鉄道営業本部長(現)
2020年 6月 当社常務執行役員(現)



園 潔 社外
取締役

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 当社取締役代表執行役員会長
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(現 株式会社三菱UFJ銀行)取締役副会長執行役員
2019年 4月 株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ取締役執行役員常務
2019年 4月 株式会社三菱UFJ銀行取締役会長(現)
2019年 6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(現)



常陰 均 社外
取締役

1977年 4月 住友信託銀行株式会社入社
2004年 6月 同社執行役員
2005年 6月 同社取締役兼常務執行役員
2008年 1月 同社取締役社長
2011年 4月 同社取締役会長兼取締役社長
2011年 4月 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社取締役会長
2012年 4月 三井住友信託銀行株式会社取締役社長
2017年 4月 同社取締役
2017年 6月 同社取締役会長(現)
2017年 6月 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社取締役(現)
2019年 6月 当社取締役(現)



肥塚 見春 社外
取締役

1979年 4月 株式会社高島屋入社
2013年 9月 同社専務取締役
2016年 3月 同社取締役
2016年 5月 同社顧問
(2020年3月退任)
2019年 6月 当社取締役(現)
2020年 3月 株式会社高島屋参与(現)

監査役



岩井 啓一
常任監査役(常勤)

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
2013年 6月 当社常務取締役
2019年 6月 当社常任監査役(常勤)(現)



浦井 啓至
常任監査役(常勤)

1986年 4月 当社入社
2009年 6月 当社お客さまサービス部長
2018年 6月 当社計画管理部長
兼IT推進部長
2019年 6月 当社執行役員
2019年 6月 当社リスク管理室長
2020年 6月 当社常任監査役(常勤)(現)



荒尾 幸三 社外
監査役

1971年 7月 弁護士登録
1996年 4月 大阪弁護士会副会長
(1997年3月退任)
2010年 6月 当社監査役(現)



饗庭 浩二 社外
監査役

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3月退任)
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)



國部 毅 社外
監査役

1976年 4月 株式会社住友銀行入行
2003年 6月 株式会社三井住友銀行執行役員
2006年 10月 同行常務執行役員
2007年 4月 株式会社三井住友フィナンシャルグループ常務執行役員
2007年 6月 同社取締役
2009年 4月 株式会社三井住友銀行取締役
兼専務執行役員
2011年 4月 同行頭取兼最高執行役員
(2017年4月退任)
2017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社長
2017年 6月 同社取締役執行役員社長
2019年 4月 同社取締役会長(現)
2020年 6月 当社監査役(現)

執行役員 (取締役兼務者を除く)



佃 吉朗
 上席執行役員
 グループ統括室長



清原 康仁
 上席執行役員
 インバウンド・万博IR推進室長



西山 哲弘
 上席執行役員
 都市創造本部長



大塚 貴裕
 上席執行役員
 経理部長



岡本 圭祐
 執行役員
 リスク管理室長



吉田 行成
 執行役員
 鉄道営業本部副本部長、
 安全推進部長



和田 真治
 執行役員
 まちづくり創造室長



二栢 義典
 執行役員
 経営政策室長
 デジタル戦略室副室長



西川 孝彦
 執行役員
 交通政策室長



川田 均
 執行役員
 都市創造本部副本部長



岡嶋 信行
 執行役員
 鉄道営業本部副本部長、
 運輸部長



斉藤 裕典
 執行役員
 総務部長
 業務改革推進部長
 グループ事業部長



アマタ シニアコンサルタント

猪又 陽一

1994年早稲田大学理工学部卒業後、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・サステナビリティ分野における戦略・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」などをプロデュース。主な外部委員として、東京商工会議所「eco検定アワード」審査委員など。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」、企業の第三者意見など。

昨年度の第三者意見では、①「安全・安心の徹底」「環境重視」「顧客志向の追求」「コンプライアンスの徹底」のグループ経営方針の再確認、②中長期的な視点でのSDGsの推進を提言いたしました。今年度の報告書を拝見して、最も注目したのは、「ESG・SDGsパート」(P24-P26)の部分でした。

昨年、「SDGs経営推進部」が新設されましたが、おそらく、社内でのSDGsの認知度も低かったのではないのでしょうか。今回、社内浸透と対外的な発信を兼ねて、ニュースリリースに「SDGsのロゴ」と「リリース内容に関連するSDGsアイコン」を記載し始めた(P24)ことは、貴社のSDGsに対する姿勢を社内外に示す良い機会になったと思います。

また、中長期的な視点では、現在実施しているESG活動をいったん整理して、それぞれの活動に対して達成目標を明確にした(P25-26)ことは、今後、貴社が優先的に取り組むべく重要課題や目指すべくSDGsの方向性を決定するための材料になることでしょう。さらに、約300名の管理職にSDGs研修を実施されたとお聞きしましたが、SDGsの社内浸透は他の企業でもかなり苦勞されているテーマです。SDGsの取り組みは企業の持続的な成長には欠かせませんので、ぜひとも継続的な推進をお願いします。

ところで、最近では地球温暖化の影響でしょうか、世界各国

では、台風や洪水、火災などの天災による被害も数多く発生しており、また、廃プラスチックによる海洋汚染などの人災により生態系のバランスが崩れて、地球環境もますます悪化してきています。国内でも、レジ袋の有料化によるプラスチック規制、CO₂を削減すべく再生エネルギー活用など、環境問題に取り組むことが求められてきています。今回、貴社では財務・非財務で20個の指標を提示しており(P3-4)、その中でもCO₂関連の指標が4つ盛り込まれていることは、貴社の環境に対する意識の高さを実感した点でした。次年度では、環境ページ(P44-P56)をさらに充実させて、より分かりやすく伝えていただけることを期待しています。

今年度の報告書は、将来的に発行される統合報告書を意識して作られたものではないのでしょうか。確かに、統合報告書になることで、機関投資家に向けてESG投資を呼び込むツールにはなるかと思います。その一方、貴社にとって最も大事なステークホルダーである一般消費者への説明責任も果たす必要があります。その意味では、統合報告書になることで、貴社が取り組んできたESG活動が伝わらなくなってしまうことを懸念しています。その点を十分注意しながら、さらにブラッシュアップしていくことを楽しみにしています。

第三者意見を受けて

猪又先生におかれましては、この度も貴重なご意見をいただきありがとうございました。

前回の第三者意見におきましては、重大インシデントを受けてグループ経営方針の再確認のご提言を頂戴しましたが、その後総力を挙げてお客さまの信頼回復に向けた取り組みを速やかに実施いたしました。これからは「安全・安心で良質な輸送サービス」の提供に努めていきます。

また昨今、多くの企業は、環境や社会に対する影響を考慮し、社会と共に持続的に成長していく上での不可欠な共通要素としてSDGsに配慮することを重視しています。当社も地域社会におけるさまざまな課題の解決に向けて、ESG視点でのSDGsへの取り組みを推進して

まいります。今回掲載した「ESG各領域における当社グループの事業活動と関連するSDGsについて」は、社内のさまざまな意見について、今後重要課題を特定するステップとして整理したものであり、次年度はこれらを基に、優先的に取り組むべき重要課題を特定し、具体的な取り組みに繋げていきたいと考えています。

最後に、アフターコロナの社会を見据え、今後も多くのステークホルダーの皆様の声に耳を傾けて新たな価値創造に取り組むことにより、当社の持続可能な成長に取り組んでまいります。

南海電気鉄道株式会社
 執行役員 経営政策室長
二栢 義典