

Integrated Report

南海グループ
統合報告書 2021

● 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 経営政策室 サステナビリティ推進部

〒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/>

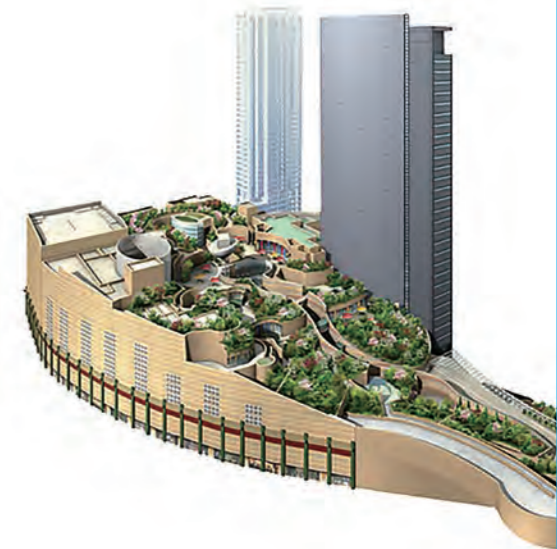


南海電鉄グループでは、環境活動に今後さらに積極的に取り組んでいくために、エコローガンとマークを制定しています。自然環境や地域社会との共生を象徴するミドリノ葉を運転士と車両として擬人化し、お客さまといっしょに走りつづける姿をイメージしました。

‘なんかいいね’があふれてる
NANKAI

Sustainability Policy

沿線エリアを中心に、
地域住民・自治体・企業等、
さまざまなステークホルダーと共創・協働し、
企業理念の実践を通じて、「持続的な企業価値の向上」と
「持続可能な社会の実現」の両立をめざします。



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 5社

不動産賃貸業、不動産販売業

流通業 9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、
ポートレース施設賃貸業、
ビル管理メンテナンス業、葬祭事業

建設業 4社

建設業

会社概要 (2021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 729億83百万円
営業収益 776億81百万円(単体)
1,908億13百万円(連結)
株主数 45,857人
従業員数 2,628人(単体)
9,133人(連結)

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します。

グループ経営方針

安全・安心の徹底

鉄道をはじめとしたすべての事業において安全・安心を徹底します

環境重視

「地球環境保全」を使命として認識、事業において環境に配慮します

コンプライアンスの徹底

法令遵守、自らの社会的責任を認識、公正で健全な企業活動を行います

顧客志向の追求

地域に密着した企業として、お客さま目線での行動を徹底します

目次

南海グループについて	1
南海グループがめざすもの	1
プロフィール	3
南海グループAt a glance	5
財務・非財務ハイライト	7
社長メッセージ	9
南海グループの価値創造	15
成長の軌跡	15
強みと提供価値	17
価値創造プロセス	19
サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)	21
経営ビジョンと中期経営計画	25
2021年度経営計画	29
財務担当役員メッセージ	35
事業別の概況	36
運輸業	36
不動産業	39
流通業	40
レジャー・サービス業	42
建設業	42
価値創造を支える基盤	43
サステナビリティ方針と推進体制	43
環境	45
社会	53
ガバナンス	70
データ編	87
主な経営指標	87
ESGデータ	89
グループ会社・組織図	93
株式情報	94

編集方針

本報告書は、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、南海グループの価値創造力と、未来志向で企業価値向上に向けて挑戦している取り組みをお伝えすることを目的に作成しました。

対象期間:

2020年度(2020年4月1日~2021年3月31日)。
ただし、一部対象期間外も含まれています。

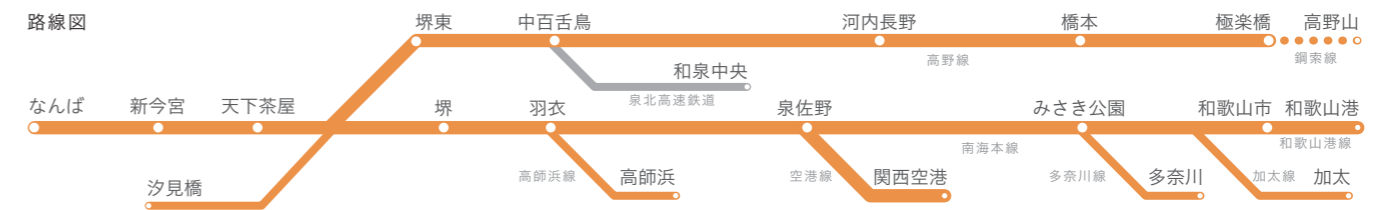
対象組織:

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:

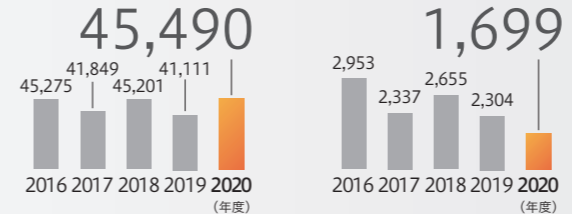
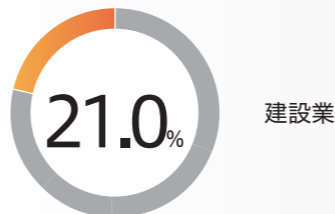
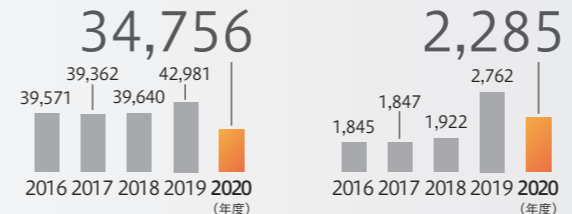
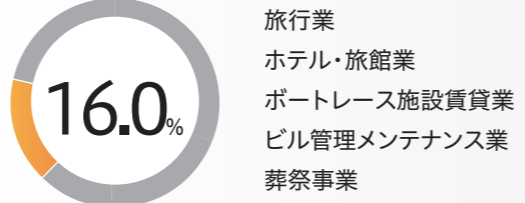
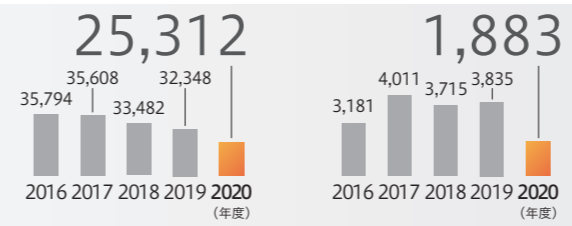
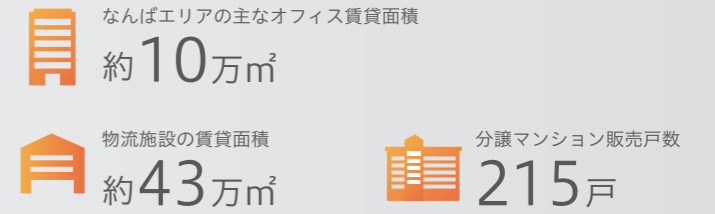
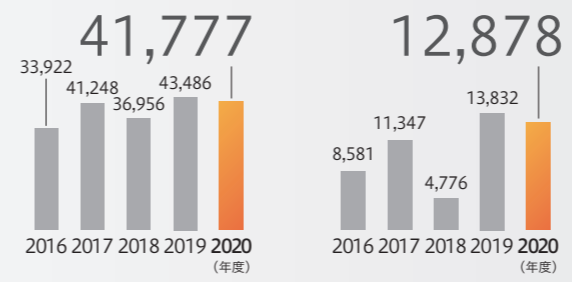
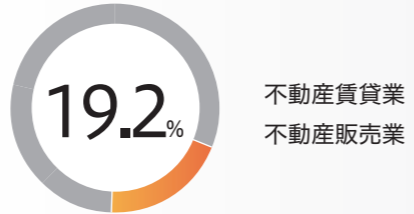
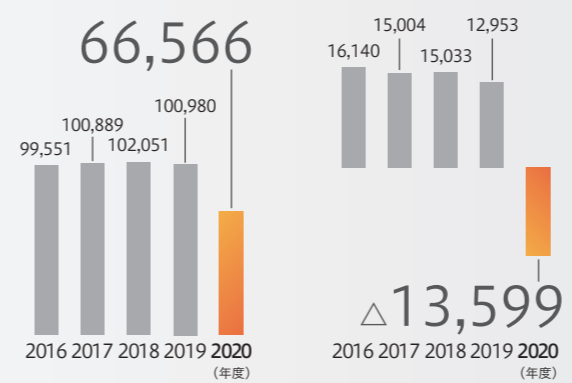
- 国際統合報告評議会(IIRC)「国際統合報告フレームワーク」
- 経済産業省「価値協創ガイダンス」
- Global Reporting Initiative「GRIサステナビリティ・レポーティング・スタンダード」
- 環境省「環境報告ガイドライン2018年版」
- 一般社団法人日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」

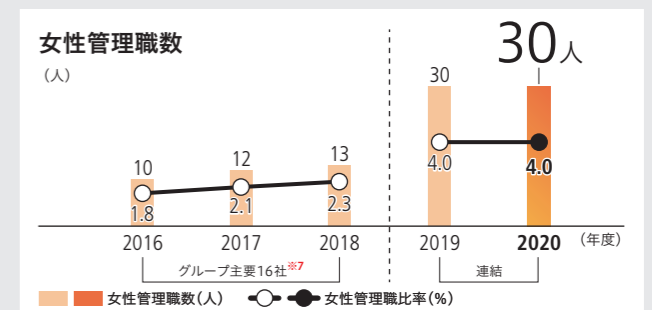
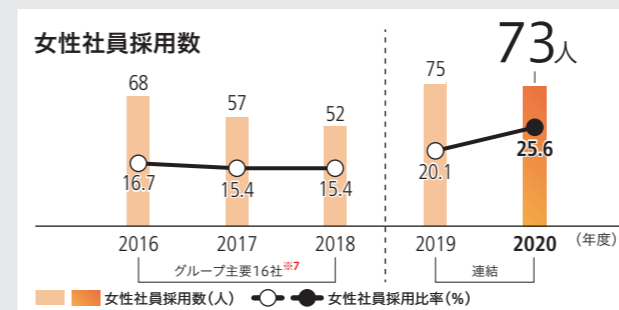
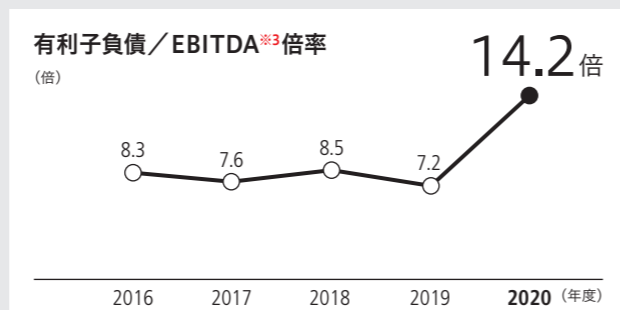
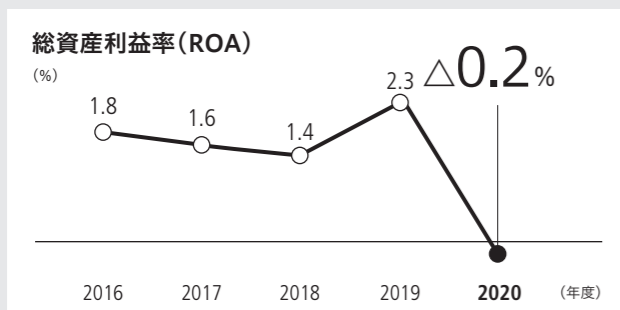
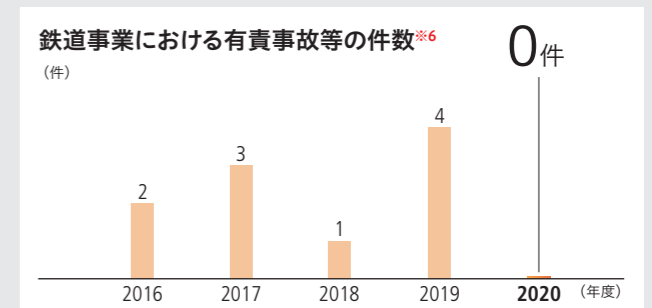
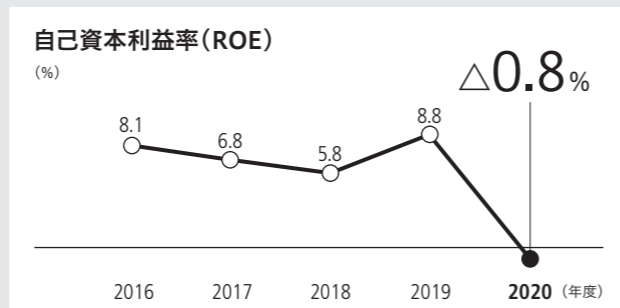
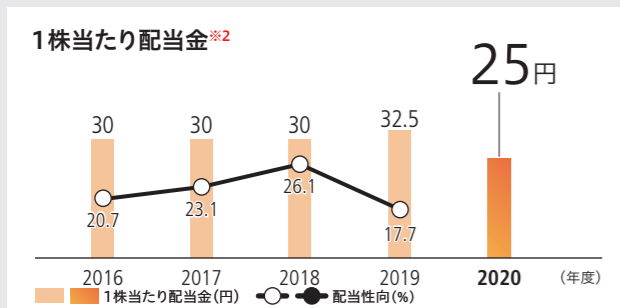
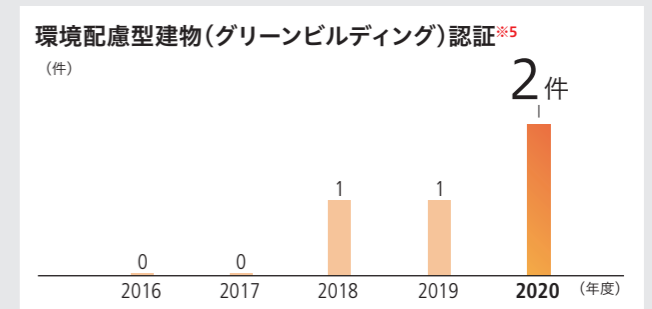
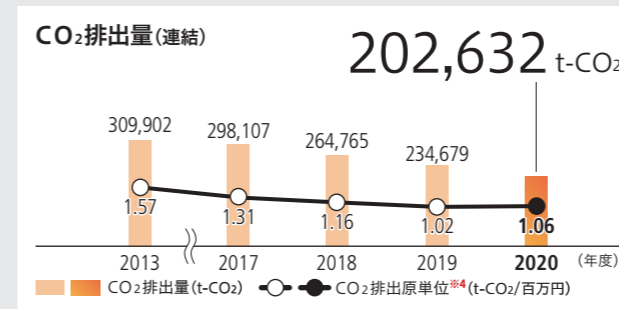
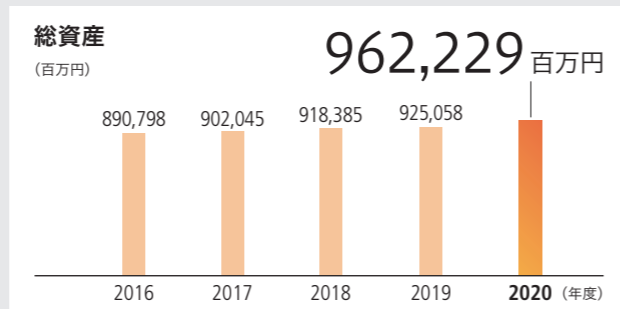
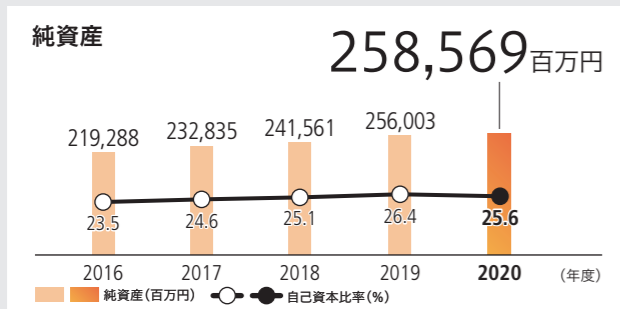
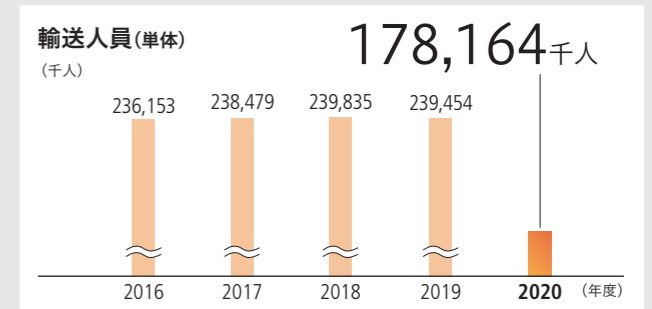
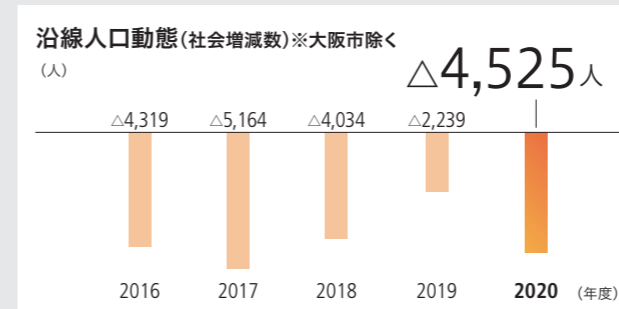
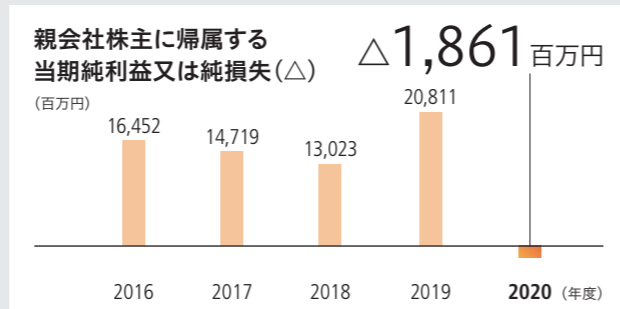
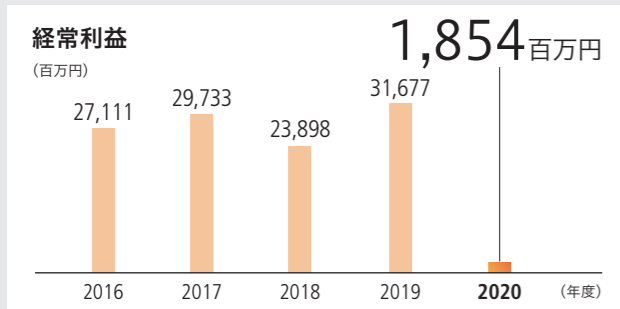
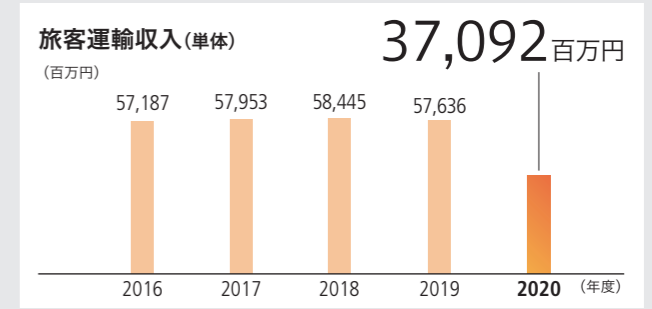
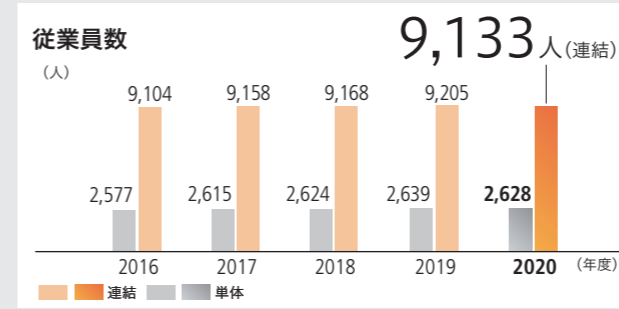
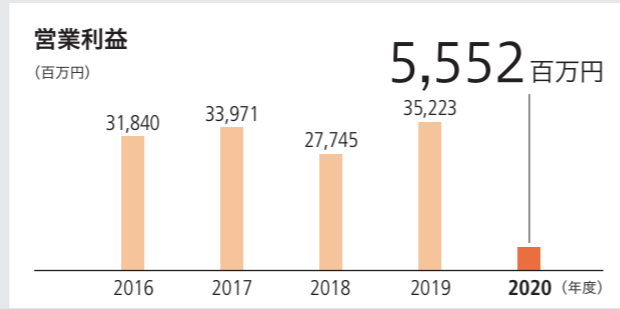
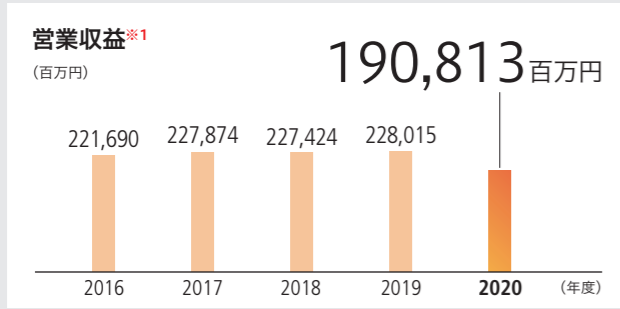
At a glance / 多彩な事業を展開



営業収益構成比 事業概要

営業収益 (百万円) 営業利益 (百万円) 数字で見るNANKAI





※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年度以降における「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 CO₂排出原単位(CO₂排出量/営業収益) ※5 DBJ Green Building認証によるもの
 ※6 自社に責任のある鉄道運転事故、輸送障害(3時間以上の遅延または運休に限る)、インシデント等によるもの
 ※7 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)、南海エフエディサービス(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)

To Our Stakeholders



代表取締役社長 兼 CEO

あちきた てる ひこ

遠北 光彦

花木の広場

沿線エリアを中心とする

さまざまなステークホルダーとの共創・協働のもと
コロナ禍後を見据えた持続的な企業価値向上と
持続可能な社会の実現を追求していきます。

中長期的な企業価値の向上を目指し、不変のテーマを追求

当社グループでは、「南海グループ経営ビジョン2027」を2018年2月に策定し、その中で「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」を“10年後のありたき姿”として掲げ、そこに至る10年間の方向性を「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」と定義し、同ビジョンにおいて位置付けた重要施策を、グループ一体となり着実に推進してまいりました。しかしながら、2019年度第4四半期以降は、新型コロナウイルスの感染拡大により、当社グループにおきましても鉄道・バスを中心とする運輸業をはじめとする主力事業において、未だその影響が続く状況にあります。これは当社が今年で創業136年を迎えた長い歴史を振り返ってみても、かつてなかったほどの転換点を迎えていると考えておりますが、この先もこの歴史をつないでいくためには、「英知と活力で未来をひらきます」という当社の企業理念のもと、グループの知恵と総力を結集し、現下の苦境を乗り越えていかなければなりません。また、当社はグループ経営方針に「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4項目を定めており、これらが当社グループの事業において追求すべき不変のテーマであることは変わりません。このことを、私を筆頭にすべてのグループ社員が改めて胸に刻み、日々の取り組みを確実に推進しているところであります。

先ほど申し上げたグループ経営方針の中でも、とりわけ「安全・安心の徹底」は、当社グループにとって最大の使命であります。2019年8月に発見された特急ラピート台車き裂に関する重大インシデントについては、2020年11月に運輸安全委員会から出された「鉄道重大インシデント調査報告書」の中では、専ら施工が原因との指摘がされてはおりますが、原因の如何にかかわらず、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したことは紛れもない事実であり、誠に申し訳なく存じます。南海ブランドの中核とも言うべき「安心」「信頼」「親しみ」の前提となるのは、「安全の確保」にほかなりません。今回のインシデントの反省を踏まえて、組織をあげて絶えず安全を守る努力を積み上げてまいりますことを、この場をお借りして改めてお約束いたします。

今回のコロナ禍によって人々のライフスタイルや、当社グループを取り巻くビジネス環境にも大きな、そして急速な変化が起こっております。これらの変化は、当社グループのビジネスモデルにも大きな影響を与えるものであり、それを踏まえた上で、スピードが求められる短期的な施策と同時に、中長期的な成長を見据えた重要テーマの優先度も柔軟に見極めながら、南海グループの中長期的な企業価値の向上に努めてまいります。

2020年度の振り返り

減収減益となったものの、経営ビジョン2027に沿った取り組みを推進

冒頭で申し上げた新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた結果、2020年度(2021年3月期)は、減収減益となりました。営業収益は1,908億13百万円(前期比16.3%減)、営業利益は55億52百万円(同84.2%減)、経常利益は18億54百万円(同94.1%減)にとどまり、親会社株主に帰属する当期純損失は18億61百万円(前期は親会社株主に帰属する当期純利益208億11百万円)となりました。辛うじて営業利益を確保できましたが、コロナ禍の影響が最も大きかった鉄道事業が大幅な営業赤字となったことが減益の主要因でした。

投資については、必要性・優先度を徹底的に精査したことにより、収益拡大投資についても今年度は一部見送ったものがありますが、優先度の高い大型の継続案件については計画どおり実施し、「南海グループ経営ビジョン2027」実現に向けた取り組みを推進しております。特に、なにわ筋線開業を見据えて開発を進めているなんばエリアでは、「グレーターなんば」の創造に向けて、「なんば～新今宮・新世界」の南北軸の形成を進めており、今後もその大方針に沿って、さまざまな施策を実行してまいります。

なお、2020年度の配当については、期末配当のみとして一株当たり25円(前期は中間配当15円、期末配当17.5円の合計32.5円)とさせていただきます。

中期経営計画「共創136計画」の進捗結果と3年間の振り返り

基盤整備について一定の成果を上げる一方、今後に向けた課題が浮き彫りに

前述の「南海グループ経営ビジョン2027」における“10年後のありたき姿”を実現するための大きな柱として、2018年度以降「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」を重要テーマに、中長期的な視野で取り組んでまいりました。

ビジョン達成に向けた基盤整備期と位置付けた「共創136計画」(2018～2020年度)では、将来の収益確保や成長のための投資に重点を置き、「なんばのまちづくり」をはじめとする5つの基本方針に沿った各施策を推進し、「なんばスカイオ」の開業、不動産賃貸物件の拡充、物流施設の高度化、アライアンスを活用した沿線の魅力深耕などを進め、この3年間で一定の成果を上げることができたと考えております。

業績面では、計画2年目となる2019年度の営業利益は過去最高益を更新し、1年前倒しでの数値目標達成も視野に入る状況でしたが、最終年度の2020年度はコロナ禍の影響を受け、数値目標は未達に終わりました。また、キャッシュの創造力という意味では、2015年度以降、ほぼ安定的に300億円を超える水準の利益計上ができるようになり、成長投資を進めながら有利子負債/EBITDA倍率を7倍台にまで改善できたことには手応えを感じていますが、訪日外国人旅行者(インバウンド)の急増という「追い風」に乗った状態が続く、地力がついた結果とは言い切れるものではないと、今回のコロナ禍で痛感しております。

「共創136計画」の3年間でさまざまな課題も見えてまいりましたが、特に、不動産ビジネスの多様化については、外部資金を活用したスキームにより「難波中二丁目開発計画」を

推進するなど、一部で確実な進捗はあったものの、専門人材の育成・獲得など、ノウハウの蓄積に想定以上の時間がかかっており、まだ道半ばとなっております。これらの課題については、「2021年度経営計画」の中でもしっかりと取り組んでまいります。

「2021年度経営計画」の要点

喫緊の課題である財務基盤の立て直しに集中的に取り組む1年間

今後は、グローバル化の複雑化、テレワークの普及・常態化、移動を伴わない消費スタイルへのシフトなどが進み、当社の基幹事業に限らず、各事業を取り巻く環境は大きく変化すると見ております。加えて、コロナ禍の見通しは依然極めて不透明であります。このような経営環境を踏まえ、新たな中期経営計画の策定は見合わせ、あえて単年度での経営計画を策定いたしました。コロナ収束後の反転攻勢に向けて、2021年度は、グループを挙げて早期の業績回復を図るための「足元を固める期間」、2022年度以降を「ポストコロナにおける再成長に取り組む期間」と明確に分け、メリハリを付けて課題解決に取り組んでまいります。

喫緊の課題は、コロナ禍の影響で悪化した財務基盤の立て直しであります。2021年度は、公共交通サービスとしての事業継続と企業としての生き残りを図るため、安全確保を大前提とした上で、投資抑制を継続しつつコストの削減、ひいてはコスト構造の変革に努めてまいります。このコスト構造変革の3本柱は、「組織のスリム化による人件費などの圧縮」「外注費を含めた経費全般の見直し」「不採算事業や非効率な事業の整理再編」であります。効果発現に一定の時間がかかるものもございますが、これらの施策を2021年度中にやりきることで、年間50億円程度の収支改善を図ってまいります。

また、コロナ禍の収束時期が見通せない中、収益拡大投資枠の水準を定めることは非常に困難であると判断し、2021年度は「なんばエリア」「泉北ニュータウン」「物流賃貸事業」の継続案件に集中し、投資額を抑制しつつ、今後の中期的な成長を見据えた各施策を着実に遂行し、コロナ禍前の営業利益水準の早期回復を目指してまいります。

次の成長に向けた戦略

DXを成長ドライバーに、新規事業の発掘・育成や企業変革に挑戦

財務基盤の立て直しについて申し上げましたが、固定費の割合が高い鉄道事業のコスト構造を短期間で変えることは非常に難しいと認識しております。しかしながら、これは今回のコロナ禍がなくとも将来いずれ直面したであろう課題であり、「今こそ変革の契機」だと捉えております。近年、関心が高まっているDX(デジタルトランスフォーメーション)は、企業の抜本的な変革を意味するCX(コーポレートトランスフォーメーション)の鍵になると考えており、鉄道営業本部内にDXのチームをつくった狙いも、まさにそこにあります。内部施策としては、コスト削減、人材不足への対応、お客さまサービスの向上や安全性向上を目指すものでありますが、外部施策としては、DXを長期的な移動需要の減少に耐えうる事業構造の構築と、新しい価値の創出に活用してまいります。

加えて、「インバウンドに過度に依存しない収益基盤の強化」と「ポストコロナおよび

中長期的な人口動態を見据えた事業構造の構築は、次の成長に向けた重要な経営課題と考えており、さまざまな施策を講じるとともに、ニューノーマル時代に成長が期待できる事業の発掘・育成にも挑戦してまいります。これに向け、新たな事業領域の探索を行うべく、2019年6月に専門部署「新規事業部」を設置し、新規事業の発掘・育成と「新規事業開発プログラム」を始動させましたが、今回新たに創設した組織「イノベーション創造室」の傘下に同部を置き、オープンイノベーションをさらに加速させるなど、新規事業の継続的な創出に取り組んでいく強固な体制を構築いたしました。こうした取り組みにより、今般、事業推進の加速を目的として3案件を法人化するとともに、同時に3案件すべてが経済産業省の出向起業等創出支援事業として採択されました。現在、高速動画事業、eスポーツ事業とあわせた5案件について、事業化を目指した取り組みを推進しており、次の成長に向けた新たな芽も着実に育ってきております。

企業価値向上に向けたESGへの取り組み

制定した「サステナビリティ方針」をもとに、社会課題の解決と企業価値向上を実現

「社会への貢献」を企業理念に掲げる当社グループは、これまでも交通サービスを基軸とした事業活動を通じて社会課題の解決に努めながら、地域に密着した「まちづくり」を進めてまいりました。しかしながら、人口減少・少子高齢化の進展などによって地域社会が崩壊しかねない時代に突入しつつある今、企業活動と環境・社会システムの健全な運営が両立する「持続可能な社会の実現」に向けた取り組みが一層重要になってきております。

このような考えのもと、当社グループは、2021年4月に「サステナビリティ方針」を定め、7つのサステナブル重要テーマ(マテリアリティ)を特定し、29項目の取り組み課題を設定いたしました。

ESG(環境・社会・ガバナンス)を意識した取り組みは、まさに事業を通じた社会課題の解決、ひいては中長期において企業価値を向上させていくものであります。

ESGのうち、環境面では、2020年10月に政府が発表した「カーボンニュートラル(脱炭素)宣言」を受けて、2050年度のCO₂排出量実質ゼロ、および2030年度の当社グループのCO₂排出量46%以上削減(2013年度比)を新たな目標に設定いたしました。また、2021年9月には、TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)[※]に賛同いたしました。今後はTCFD提言に沿って一層積極的に情報を開示し、CO₂排出量削減の実効性向上につなげてまいります。

また、コーポレート・ガバナンスの強化については、2021年6月開催の定時株主総会を経て、当社は「監査役会設置会社」から「監査等委員会設置会社」へと移行いたしました。これによって、取締役会を、業務執行に対する監督に重点を置いた「モニタリング・ボード」として運営することが可能になりました。今後も引き続き、企業経営の透明性や持続的な企業価値の向上を目指し、法改正に伴う形式的な対応のみならず、実効性の確保や実質的な取り組みにつなげてまいります。

[※] TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)：国際機関である金融安定理事会によって2015年に設立。気候変動に起因する自社の事業リスクと事業機会を評価し、財務上の影響を把握して情報開示することを提言している。

ステークホルダーの皆さまへ

豊かな未来社会を創造する、社会に貢献し続ける企業グループとして

当社は1885年の創業以来136年間にわたり、鉄道・バスをはじめとする運輸業に加えて、不動産業、流通業など、地域住民の生活に密着する事業を展開し、沿線価値の向上に取り組んでまいりました。今後は、駅を拠点とした安全・安心・快適な輸送サービスを基軸に、住宅・オフィス・商業ビルなどの開発や、観光・地場産業の振興、起業家支援など、さまざまなサービスを組み合わせ、「地球環境やすべての世代の人々にやさしく、自然災害に強いまちづくり」に取り組んでまいります。さらに、沿線自治体や地元自治体などとも協働しながら、「暮らす・働く・訪れる」価値を高め、「地域共創型のまちづくり」を推進してまいります。

また、未だ先が見通せないコロナ禍にあって、ステークホルダーの皆さまとの信頼関係をこれまで以上に重視し、「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」「お取引先さまのサポートに努める」「従業員の雇用を守る」などの取り組みをこれまでも増して積極的に進めてまいります。

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



代表取締役社長 兼 CEO

遠北 光彦

成長の軌跡

沿線エリアの人々の暮らしを豊かにしながら 地域とともに成長してきた南海グループ

当社は1884年、わが国初の純民間資本による鉄道会社として設立されました。1928年にはバス事業にも進出。その後、数々の延伸・合併・分割などを経て、現在の路線網ができあがりました。

さらにこうした鉄道、バスの路線網の充実に加えて、和歌山と徳島を結ぶカーフェリーの運航を開始するなど、陸・海における交通輸送体系の充実により、事業エリア内に「点」在していた各地域を「線」で結びました。また、「南海ターミナルビル」や「なんばパークス」に代表される都心開発、沿線郊外における大規模住宅開発、「みさき公園」「碧き島の宿 熊野別邸 中の島(旧ホテル中の島)」などのレジャー・宿泊施設の運営など、沿線の豊富な資源を活かした事業を組み合わせることにより、沿線エリアの「面」的な発展も下支えしてきました。

安全・安心な移動サービスを基軸に、多様な事業で人々の生活を支えてきた南海グループ。その136年間にわたる歴史は、地域とともに成長してきた歴史です。



1980
大規模住宅地「南海橋本林間田園都市」の分譲を開始(写真は2001年ごろ撮影)



1994
空港線が開業、「ラピート」の運行を開始



1978
「なんばCITY」が開業



2014
大阪府都市開発(株)の全株式を取得し、子会社化(後に、泉北高速鉄道(株)へ社名変更)



2018
「なんばスカイオ」が開業



2003
「なんばパークス」が開業



2020
物流施設高度化の推進



2020
「キーノ和歌山」が開業



1928
バス事業を開始



1957
南海会館ビル(旧)が竣工



1884
わが国初の純民間資本による鉄道会社として設立。翌1885年には、初めての路線となる難波～大和川間7.6kmを開通



1936
わが国最初の冷房車を導入



1947年、近畿日本鉄道(株)からの分離等を経て、現在の南海電気鉄道(株)が誕生しました。戦後復興期から高度経済成長期においては、「伸ばせ南海」をスローガンに、鉄道・バスやカーフェリーなど陸・海における交通輸送体系の充実を図ったほか、「みさき公園」の開園(2020年3月事業撤退)、旧南海会館の竣工やゴルフ場の建設など、事業の多角化を推進しました。

当社初の長期経営構想・長期計画を掲げ、難波駅の大改造や連続立体交差化工事など鉄道施設の充実を図りました。加えて、沿線の住宅開発の推進や、「なんばCITY」の開業など大型プロジェクトを展開。バブル崩壊による景気低迷があったものの、関西国際空港へのアクセス路線である空港線開業をステップとして、総合生活企業として着実に成果を上げました。

概ね3カ年毎の計画期間とする中期経営計画を掲げ、経営基盤の強化に向けて前進しました。少子高齢化の進展や沿線就労人口の減少、東日本大震災の影響による電力供給不安などにより、厳しい経営環境下に置かれた場面もありましたが、「なんばパークス」の開業、インバウンド需要の取り込みや大阪府都市開発(株)(現:泉北高速鉄道(株))の子会社化など各種施策が功を奏し、2010年代には業績も右肩上がりで推移しました。

持続的な成長に向けて、2018年度を初年度とする10年後のありたき姿を「南海グループ経営ビジョン2027」として明確化しました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、事業環境は激変しましたが、来たるべきポストコロナ時代の成長を見据えた2021年度経営計画のもと、「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」ことを目指し、チャレンジを続けています。

※ 1982年度までは南海電気鉄道単体。1983年度以降は連結

強みと提供価値

培った3つの強みを生かして
住む人、働く人、訪れる人にとっての魅力創造

強み

1

ポテンシャルを秘めた
沿線資源

国際性と先進性を備えたまち「なんば」を起点に、当社沿線には、世界遺産の霊場・高野山や堺・百舌鳥古墳群をはじめ、南蛮貿易で発展した堺市、だんじりで有名な岸和田市、港町として栄えた泉佐野市、紀州徳川家が治める城下町だった和歌山市など、歴史的遺産が数多く点在しています。また、自然が豊かであることも特徴です。

また、関西国際空港開港により、海外の窓口とも結ばれています。2031年開業予定のなにわ筋線は、空港アクセスの強化とともに、南海沿線と国土軸である新大阪や梅田地区を結ぶものとして、関西の鉄道ネットワークをより便利にするとともに、当社沿線の価値向上が期待できます。

「国際性と先進性を
備えたまち」から
「歴史遺産」まで



高感度なショップが集まる
「なんばパークス」



大阪有数のショッピング
モール「なんばCITY」



駅直結の都市型複合ビル
「なんばスカイオ」



大阪から世界へのゲートウェイ
ターミナル駅「難波」



世界への空の玄関口
「関西国際空港」



約300年の歴史と伝統
「岸和田だんじり祭」



世界遺産
「高野山」



世界遺産
「百舌鳥・古市古墳群」

強み

2

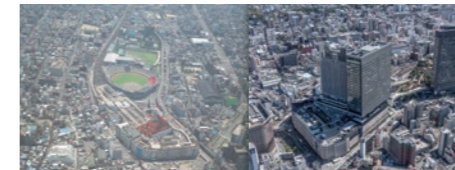
まちの魅力
を創る力

南海グループは、沿線の主要駅を中心に、商業・オフィスビル・マンション・住宅開発・レジャー施設運営などを通じて、沿線エリアのまちづくりと、その活性化を進めています。

例えば、「なんば」のまちの発展に向けては、百貨店の誘致や、なんばCITYやなんばパークス、なんばスカイオなどの開業を通じ、多様な都市機能を集積。郊外沿線では、1960・70年代のニュータウン建設をはじめ、各年代において住宅開発に注力し、住む魅力のあるまちづくり、足を運ぶ価値のあるまちづくりを進めてきました。

最近では、和歌山、高野山などでまちの活性化プロジェクトを続々と推進しています。

時代の変化や
人々の価値観の変化に
あったまちづくり



「なんば」のまちの変遷
(左:1980年代後半 右:現在)



「南海橋本林間田園都市」のまちの変遷
(左:1976年頃の城山台 右:2001年頃の彩の台)



加太さかな線
観光列車「めでたいでんしゃ」



和歌山の新しいランドマーク
「キノ和歌山」



若手後継者支援ワークショップ
「南海沿線アトツギソン」



「沿線価値向上プロジェクト」
シンボルマーク

強み

3

新しいサービスを
創る力

南海グループは、「生活を便利にするサービス」をコンセプトに、沿線住民・お客さまのニーズに合う多様なサービスを提供してきました。

例えば、「南海アプリ」。列車の運行情報やトイレの空き状況を確認できるほか、座席のゆずりあいアシストする機能などを搭載しています。最近では、雨天時にも快適な観光・まち歩きをサポートする傘のシェアリングサービスも開始しました。

また、海外からお越しのお客さまにも満足していただけるよう、2007年に関西で初めて駅名案内盤を英語・韓国語・中国語併記で表示して以降、駅の番号化や車内アナウンスの多言語対応などに取り組んでいます。

生活を便利にする
サービスも、訪れる人への
ホスピタリティも



スマホ向けアプリ
「南海アプリ」



多言語案内ツール
「NANKAI TRAVEL GUIDE」



傘のシェアリングサービス
「チョイカサ」



英語・韓国語・中国語に
対応した列車行先案内盤

新規事業開発プログラム「Fly beyond」



ミュージカルライフサポーター
「Every Buddy」



テニスプレイヤープラットフォーム
「LAWN」



感情共有プラットフォーム
「EMO SHARE」



傘のシェアリングサービス
「choi-casa」

価値創造プロセス

多様な経営資源を活用し、ステークホルダーへ、社会へ価値を提供し、企業価値の向上につなげていく



サステナブル重要テーマ (マテリアリティ)

「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」のためのマテリアリティを特定

南海グループでは、企業理念において「社会への貢献」を掲げ、公共交通を基軸に沿線価値向上に向けたさまざまな事業活動を展開することによって、中長期的な企業価値の向上を図ってきました。

今般、これまでの取り組みをベースとして、持続可能な社会の実現に向けた南海グループの姿勢を社内外のステークホルダーに一層明確に示すため、「サステナビリティ方針」を定めるとともに、同方針のもと長期的に取り組むべき重点施策として、SDGsの視点を取り入れた7つのサステナブル重要テーマ(マテリアリティ)を策定しました。

サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)特定プロセス

STEP1: 社会課題、マテリアリティ項目の抽出

- SDGs、UNEP(国際連合環境計画)のインパクトレーダーなどのガイドラインを参考に経済、社会、環境の側面から社会課題を抽出
- 管理職対象のSDGs研修(2020年5月21日~28日)で受講者(約300名)から提出のあった当社の取り組み課題(約1,600項目)を参考に、マテリアリティ項目として約180項目を抽出
- 抽出に当たっては、一部関係部署にヒアリングを実施

STEP2: マテリアリティ項目の絞り込み

- 事務局にて、当社グループとの関連性が低い項目の削除や、内容が重複する項目の統合、並びにESG評価項目の視点を加味し、事務局原案として30項目に絞り込むとともに7項目に体系立てて集約

STEP3: 経営層・有識者による妥当性の確認

- 管理職アンケートの実施(2020年11月19日~30日)
- 執行役員との意見交換(2021年1月7日~18日)
- 第三者(外部有識者)への意見聴取(2021年2月15日~22日)

サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)の特定

主な目標とKPI

<p>脱炭素社会の実現: 2050年のCO₂排出量実質ゼロ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CO₂排出量の削減 当社グループにおける排出量を2013年度比46%以上削減(2030年度) ● 環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大 新規開発物件における環境認証の取得 	<p>賑わいと親しみのあるまちづくり 人口動態を転出超過から転入超過に逆転(2027年度)</p>	<p>顧客満足度 JCSI(顧客満足度指数)が継続的に前年度を上回ること</p>
	<p>スマートシティの実現 泉北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画の推進</p>	<p>女性管理職比率 10%程度まで向上(2030年度までに)</p>
	<p>安全の徹底 鉄道事業における有責事故ゼロ</p>	<p>新規採用者に占める女性比率 30%程度まで向上(2030年度までに)</p>

サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)

ESG	マテリアリティ	取り組み指針	取り組み課題	関連するSDGs
S 社会	安全・安心・満足のさらなる追求	安全・安心は当社グループにおける事業の根幹であることを踏まえ、安全投資の計画的遂行や安全教育・BCP訓練の実施など、ステークホルダーの期待に応える施策を講じることにより、お客さま満足度の向上に努めています。また、今後も激甚化が想定される自然災害への対応を計画的に進めていきます。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業をはじめ各事業における安全の徹底 気候変動リスクなどの自然災害への備え 安心して快適な施設・サービスの提供 顧客志向の追求による顧客満足度の向上 	6, 11, 13
	賑わいと親しみのあるまちづくり	なんばのポテンシャルを最大限に活かしたエリア開発を進めるとともに、各エリアの自然や数々の観光資源・歴史遺産などの地域資源を活かし、多様なステークホルダーとのコミュニケーションを通じて、都市部に集中した人口を当社沿線に誘引する基盤づくりを進めていきます。	<ul style="list-style-type: none"> なんばエリアの活性化 駅を拠点とした地域活性化 観光資源の保全と活用 ステークホルダーとの協働による沿線価値向上 	8, 11, 12, 17
	夢があふれる未来づくり	なにわ筋線の開業をはじめ、インバウンド・関西万博・IRなどをトリガーに沿線エリアのさらなる飛躍を目指します。デジタル化の進展による働き方改革を見据え、都心への通勤を前提としないまちづくりを進め、デジタルとリアルを融合させ、人々の移動のみならず、生活の各シーンでさまざまなサービスを提供するスマートシティの形成を進めていきます。	<ul style="list-style-type: none"> なにわ筋線の開業による新たな南北軸の形成 DXを活用した新たな商品・サービスの創出 スマートシティの実現 交流人口の拡大をもたらす商品・サービスの提供(インバウンド・関西万博・IR) 	8, 9, 11, 17
	豊かな暮らしの実現	学ぶ・働く・遊ぶ・子どもを育てる・老後を過ごすなど、人生の各シーンで必要となるサービスを提供し、すべての世代が安心して豊かな暮らしを実現します。	<ul style="list-style-type: none"> コロナによるワークスタイル、ライフスタイルの変化に対応した生活・サービスの提供 多様な世代にあわせたサービス提供 社会基盤を支える物流拠点の機能強化 	3, 4, 8, 11, 17
	一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり	働く場所・時間にとらわれない環境を整備することにより、多様な人材の活躍を促進するとともに、従業員の満足度向上を図ることで働きがいを創出します。また、未知の領域に挑戦する風土を醸成し、激しい環境の変化に対応できる人材を育成していきます。	<ul style="list-style-type: none"> ダイバーシティ&インクルージョン(女性活躍推進) 健康経営の推進などの職場環境づくり 激しい環境の変化に対応できる人材の育成 人権尊重とハラスメントの防止 	3, 4, 5, 8, 10
	E 環境	地球環境保全への貢献	気候変動リスクを当社グループ最大のリスクと捉え、省エネ車両(鉄道・バス)の導入と再生可能エネルギーの使用を進め、モーダルシフトを促進するとともに、グリーンビルディングの取得・開発を拡大していきます。また、沿線エリア・事業エリア内で保有する森林の育成に取り組むことで、生物多様性の維持に努めていきます。	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動への対応に向けたCO₂排出量の削減、再生可能エネルギーなどの活用推進 循環型社会の実現 生物多様性の保全 環境マネジメントの深度化 環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大
G ガバナンス	誠実で公正な企業基盤強化	変化の激しい社会に機動的に対応していくため、スピード感のある意思決定と財務の適切な管理、その監督機能の強化に努めていきます。また、株主・投資家をはじめとするステークホルダーとの双方向のコミュニケーションに努め、適時・適切かつ公正な情報開示を行い、経営の透明性を高めています。	<ul style="list-style-type: none"> 企業統治 リスクマネジメント ステークホルダーとのコミュニケーション充実(株主・投資家、メディアなど) 社会や環境に配慮した責任ある調達方針 財務の健全性および透明性の確保 	5, 10, 16, 17

サステナブル重要テーマ (マテリアリティ)

外部有識者コメント

南海グループのマテリアリティ特定に当たり、外部有識者とのダイアログを実施し、内容に関する妥当性の検証や南海らしさについて、各専門分野の知見からさまざまなご意見をいただきました。いただいたご意見・ご提案を参考に、社内で再検証を行い、マテリアリティ並びに取り組み課題への反映を行いました。



河口 真理子 氏

不二製油グループ本社株式会社
CEO 補佐
立教大学特任教授

ご意見をいただいた分野：
SDGs、CSR

SDGsを起点に鉄道・まちづくりを通じた社会課題の解決を

SDGsの観点から鉄道会社には多くを期待しています。まずゴール13の「気候変動に具体的な対策を」については、温暖化の緩和策という点で、鉄道は自動車や飛行機と比べると温室効果ガスの排出が少ない移動手段です。より多くの方に利用していただけるよう利便性を高め、社会のモーダルシフト策を推進していただきたい。同時に電力の脱炭素化(再生可能エネルギーへの転換)推進にも期待します。温暖化の適応策では、頻発する異常気象の中、浸水対策をはじめとする交通障害回避など、お客さまが安心して利用できる対策を講じていくことが最優先課題となるでしょう。

コロナ禍において生活環境は一変しました。どうすれば効率的で快適なワークスタイルとライフスタイルを提供できるのか、いかにスムーズな移動ができるのか、ゴール11の「住み続けられるまちづくりを」の実現が求められます。その際、生物多様性への配慮やエネルギー自立型の観点も不可欠です。

また、ダイバーシティ&インクルージョンの視点を事業に取り込むことも持続可能な発展には不可欠です。SDGsを起点に南海電鉄らしいゴールを設定して着実に取り組んでいくことに期待します。



竹ヶ原 啓介 氏

株式会社日本政策投資銀行
設備投資研究所
エグゼクティブフェロー

ご意見をいただいた分野：
金融機関・機関投資家

「南海らしさ」が伝わるようにマテリアリティを進化させてほしい

今回のマテリアリティ特定は、グループ経営ビジョン2027が掲げる「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」を実現する上で重要なテーマを、事業とその基盤の観点から考察する良い機会だったと思います。まちづくりと一体化した成長戦略を語る要素が幅広く抽出され、事業特性がよく表現されています。特に秀逸なのは、SDGsやESG評価など外部の評価軸を織り込みつつ、多くの従業員を巻き込んで丁寧に進められた特定プロセスです。ビジネスモデルの長期にわたる持続可能性を規定するファクターをマテリアリティと呼ぶESG金融のロジックに照らせば、事業の担い手である従業員が特定プロセスに参加し、自分ごととして理解する意義は大きく、この点からも今回のアプローチは高く評価できます。これは定期的な見直しにも威力を発揮するでしょう。

今後に期待するのは、長きにわたり沿線価値の向上を通じて成長してきた「南海らしさ」が伝わるようにマテリアリティを進化させることです。これまでに実現してきた沿線価値を社会課題の解決を起点に分解し、社会側面と環境側面のバランスや項目の粒度の設定などから、さまざまな進化過程が考えられそうです。



永田 潤子 氏

大阪立大学大学院
都市経営研究科・都市政策・
地域経済コース 教授

ご意見をいただいた分野：
まちづくり・市民社会

モビリティの社会的意義の探究と事業での実現に期待

SDGs経営に取り組むために、経済・社会・環境の側面から事業活動への影響度を分析してマテリアリティを選定した今回の取り組みは、社会の多様な価値観、文化、さらには未来への時間軸などが重層的に関わっていると感じられ、評価できます。また、管理職以上の従業員が参加しながら選定したプロセスには、全社一丸となって取り組む姿勢と力強さを感じました。

ただ、これからのモビリティの可能性をさらに探究すれば—例えば、快適性だけではなく安らぎや美意識、また、地域活性化は賑わいだけでいいのか、“まちづくり”のほか“まちづかい”の視点からはどうかなどと考える—未来志向のマテリアリティが見えてくるのではないのでしょうか。鉄道事業を例に挙げましたが、他の事業でも同様です。

さらに言えば、南海グループらしい表現も欲しいところです。その鍵は、マテリアリティの項目にもある「多様なステークホルダーとの主体的なコミュニケーション」にあると思います。現在、検討中と聞いている“価値創造のプロセス整理”と併せて、交通社会の新しいパラダイムを創造し、新しい価値を提供できるような取り組みに期待しています。



佐野 由美 氏

公益財団法人21世紀職業財団
関西事務所長

ご意見をいただいた分野：
ダイバーシティ・労働

KPIやロードマップを設定し、PDCAを回すことで意識改革や行動変容へ

企業では、多様な属性(性別、年齢、国籍など)や価値・発想を採り入れることで環境変化に対応し、新たな価値創造により他社との差別化を図り、経営の力とする「ダイバーシティ&インクルージョン」の考え方が浸透しつつあります。

南海グループにおいても、重要課題として「ダイバーシティ&インクルージョン」を掲げ、時代の変化や多様化する顧客ニーズに迅速かつ柔軟に対応することに注力されています。

いま、日本ではダイバーシティの試金石として、女性活躍にフォーカスした取り組みが進められており、機関投資家もイノベーションや長期的な業績向上につながることを期待して、女性活躍指標を投資判断材料として重視しています。

今後は多様な従業員の活躍に向けて、KPIやロードマップを設定して社内外に共有・公表するとともに、PDCAを回して全従業員の意識改革や行動変容につなげていくことが求められます。

南海グループは、特に「人材育成」を大切に社風だと感じています。一人ひとりがプロフェッショナルとして個性・能力を発揮され、全従業員のパワーを結集して、組織としてさらに発展されることを期待しています。



畑中 直樹 氏

株式会社地域計画建築研究所
(アルバック)
取締役 部長(サステナビリティ
マネジメント)兼名古屋事務所長
大阪立大学大学院工学研究科
招聘教員
(環境・エネルギー工学専攻)

ご意見をいただいた分野：
環境

気候変動、脱炭素に「リスク」と「チャンス」の両面から取り組みを

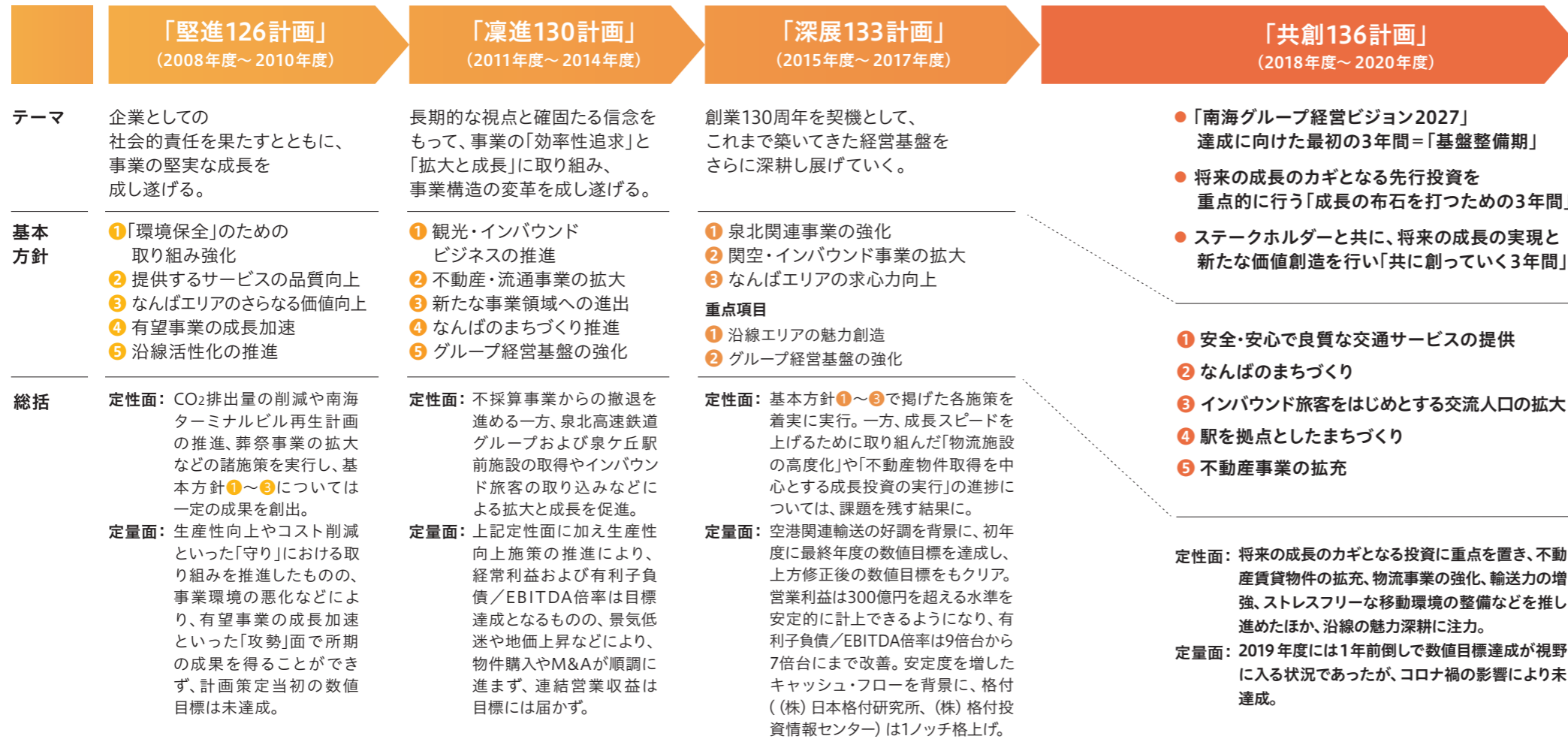
すでにその影響が顕在化しつつある気候変動に対し、+1.5~2°Cに止めるため、今世紀半ばにCO₂などの排出を実質ゼロとするパリ協定、アメリカのバイデン政権移行・国際社会への復帰に伴い加速する我が国の2050年カーボンニュートラル、さらにSDGsなど、あらゆる領域で持続可能性(サステナビリティ)に沿った変革が急務となっています。

特に重要である2030年までの10年間は、鉄道事業のみならず、沿線のまちづくり、所有する森林資源の活用など、南海グループの幅広い事業領域でどう変革していくのか、その大目標をステークホルダー間で共有し、エネルギー(化石エネルギー)・マテリアル(鉄・コンクリート・プラスチック)の転換や社会的企業としてのさまざまな地域課題の解決に、脆弱性に(誰一人取り残さないよう)目配りしながら、歴史やコミュニティなどの非経済的価値も大事にして取り組むことが大切です。

これらに「リスク」と「チャンス」の両面から取り組み、日本で最も歴史のある電鉄会社として、次の社会をリードされることを期待しています。

経営ビジョンと中期経営計画

南海グループ経営ビジョン2027へのロードマップ



南海グループ経営ビジョン2027の実現へ—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

南海グループ
経営ビジョン
2027

2021年度
経営計画

次期中期経営計画
策定が可能となった段階で速やかに公表

単年度計画
として策定
→P29参照

- 「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」

- 1 安全・安心で良質な交通サービスの提供
- 2 なんばのまちづくり
- 3 インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大
- 4 駅を拠点としたまちづくり
- 5 不動産事業の拡充

定性面: 将来の成長のカギとなる投資に重点を置き、不動産賃貸物件の拡充、物流事業の強化、輸送力の増強、ストレスフリーな移動環境の整備などを推し進めたほか、沿線の魅力深耕に注力。

定量面: 2019年度には1年前倒しで数値目標達成が視野に入る状況であったが、コロナ禍の影響により未達成。

2027年度のありたき姿
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

事業戦略① 選ばれる沿線づくり

10年後の人口動態を転出超過から転入超過へ逆転

- 良質で親しまれる交通サービスの提供
 - (1)安全・安心で、強靱な交通ネットワーク
 - (2)海外評価No.1の交通グループ
 - (3)お客さま満足度の向上

- 沿線の玄関口・なんばのまちづくり
「グレーターなんば」を創造
「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」に

- 沿線活性化策を総動員
「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

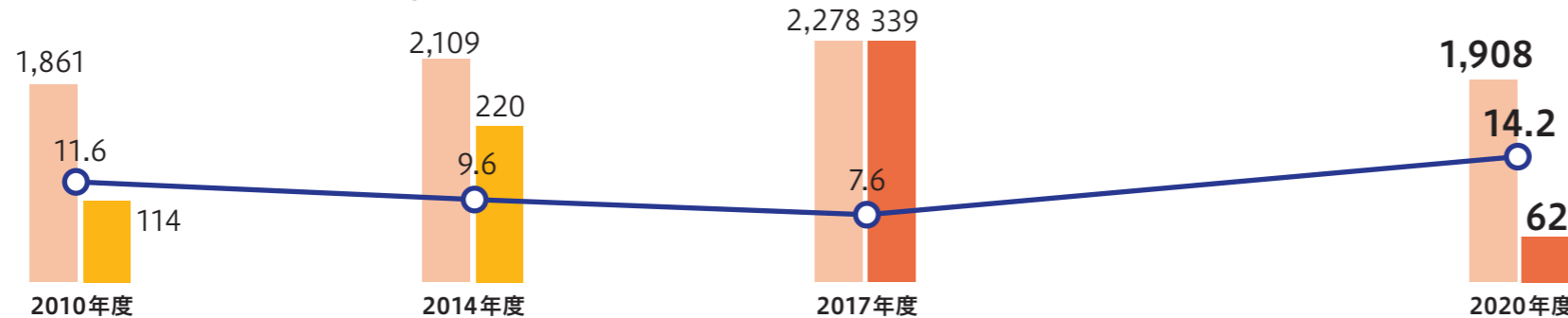
相乗効果

事業戦略② 不動産事業の深化・拡大

鉄道と並ぶ柱として
営業利益の過半を生み出す事業に育成

- 収益物件の拡充とフロービジネスへの進出
「総合デベロッパーへの脱却」
- 物流施設高度化の完了
(東大阪・北大阪流通センター)

数値目標と結果※1



2010年度: 連結営業収益 1,861億円, 連結営業利益 114億円 (達成), 連結経常利益 100億円→114億円 (達成), 連結有利子負債残高/EBITDA倍率 12倍→11.6倍 (達成)

2014年度: 連結営業収益 2,109億円, 連結営業利益 220億円 (達成), 連結経常利益 130億円以上→220億円 (達成), 連結有利子負債残高/EBITDA倍率 10倍台→9.6倍 (達成)

2017年度: 連結営業収益 2,278億円, 連結営業利益 339億円 (達成), 連結経常利益 330億円→339億円 (達成), 連結有利子負債残高/EBITDA倍率 7倍台→7.6倍 (達成)

2020年度: 連結営業収益 1,908億円, 連結営業利益 62億円 (未達), 連結経常利益 370億円以上→62億円 (未達), 連結有利子負債残高/EBITDA倍率 7.5倍以下→14.2倍 (未達)

連結営業利益※4 **450億円**
連結有利子負債残高/EBITDA※5倍率 **6倍程度**

※1 数値目標を上りまたは下り修正した場合、期初目標ではなく修正した目標を記載しています。

※2 受取配当金含む
※3 営業利益+受取配当金+減価償却費

※4 受取配当金含む
※5 営業利益+受取配当金+減価償却費

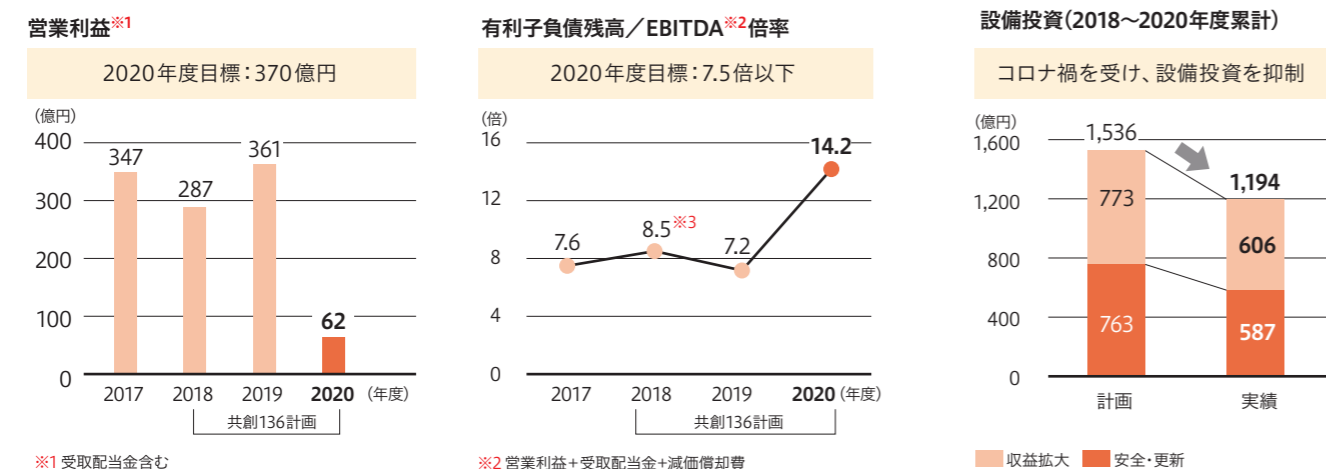
経営ビジョンと中期経営計画 「共創136計画」の総括

テーマ	基本方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 「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」 	<ol style="list-style-type: none"> ① 安全・安心で良質な交通サービスの提供 ② なんばのまちづくり ③ インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大 ④ 駅を拠点としたまちづくり ⑤ 不動産事業の拡充

成果	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 経営ビジョン実現に向けて、将来の収益確保や成長のための投資を執行し、「なんばスカイオ」の開業や不動産賃貸物件の拡充、物流施設高度化などを着実に推進 ● インバウンド需要を着実に取り込むため、輸送力の増強を図りつつ、ストレスフリーな移動環境の整備を実施 ● 「共創」の理念に基づき、他者とのアライアンスを積極的に活用して拠点駅の開発などを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不動産回転型ビジネスへの進出、フィービジネスの推進 ● インバウンドに過度に依存しない収益基盤の強化 ● コロナ禍の影響により損なわれた財務基盤の立て直し ● アフターコロナおよび中長期的な人口動態を見据えた事業構造の構築 ● 激甚化する自然災害へのさらなる安全対策

数値目標と結果（連結）

「共創136計画」で掲げた数値目標について、2019年度には1年前倒しでの達成も視野に入る状況であったが、コロナ禍の影響により未達成。



※1 受取配当金含む
 ※2 営業利益+受取配当金+減価償却費
 ※3 2018年度は、住宅開発事業等の見直しに伴い、販売用不動産評価損を売上原価として計上。影響を除いた数値は7.7倍となる。

5つの基本方針に対する取り組み実績

基本方針① 安全・安心で良質な 交通サービスの提供



- 車両更新
(南海線24両、高野線30両、鋼索線ケーブルカー2両2編成)
- 駅トイレの美化(36駅)、ホームドアの整備(難波駅)
- 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
(橋梁異状検知装置の設置、高架柱・駅の耐震補強など)

基本方針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
(なんばスカイオの開業、収益物件の取得など)
- 「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成
(難波中二丁目開発計画の推進、新今宮駅リニューアル計画の推進、「星野リゾートOMO7大阪新今宮」開発計画への参画・出資など)

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



- 訪日外国人受入環境の整備
(海外旅行代理店向け企画乗車券のeチケット化の実施、電子決済サービスの導入など)
- 沿線各所の特長を活かした観光振興
(高野山観光魅力向上プロジェクト、加太さかな線プロジェクトの推進)
- 雇用と産業の創出による沿線地域の魅力向上
(加太リノベーションまちづくりプロジェクトの推進、沿線企業イノベーション支援策「アトツギソン」の開催)

基本方針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
(キーン和歌山の開業)
- 泉北ニュータウンの再生・活性化
(泉ヶ丘駅のリニューアル、泉ヶ丘駅前活性化計画の推進)

基本方針⑤ 不動産事業の拡充



- 物流施設(北大阪流通センター)高度化の推進
(1号棟開業、新A棟・E棟の建設)
- 不動産賃貸物件の拡充
(難波御堂筋センタービル、難波フロントビルなどの取得)

2021年度 経営計画

コロナ禍収束後の反転攻勢のための足場固めとして

前提 | 中期経営計画を策定する環境ではないと判断

- コロナ禍の収束が見えず、先行き不透明な状況
- 経営資源の配分の具体化には、コロナ禍による社会変化の影響の見極めが必要

ポストコロナ時代に向けて

不変なもの

選ばれる沿線づくり

～交通事業と不動産事業を基軸とした「サステナブルなまちづくり」

変えるべきもの

社会変化(デジタル化の進展やテレワークの普及など)への対応

～移動需要の減少やインバウンド需要の変動に耐えうる事業構造の構築、新しいビジネスモデルの探索

計画 | コロナ禍収束後の反転攻勢のための足元を固める1年として、単年度計画として策定

短期施策

コスト削減を中心とした事業構造改革

集中的な事業構造改革によりコロナ禍の影響で損なわれた財務基盤の立て直しに目途を付ける

公共交通サービスの安定的・持続的な提供に向けたコスト構造の見直し

DXの推進

中長期施策

今後の成長を見据えた取り組みの推進

中長期的な視点で今後の成長を見据えた取り組みを推進し、コロナ禍収束後への布石を打つ

目標

コロナ禍前の営業利益水準の早期回復につなげる

短期施策 | コスト削減を中心とした事業構造改革

抜本的なコスト構造の改革

収支改善目標 **50**億円/年

鉄道既設線収入(約500億円)の1割減収をカバーできる規模感を想定

すべての収支改善効果発現までには一定期間を要するが、コロナ禍収束後への布石を打つため、中長期的な視点で今後の成長を見据えた取り組みを推進する

組織のスリム化

- ・本社および鉄道現業部門の組織統廃合など
- ・マルチタスク化の推進
- ・デジタル技術の活用による業務プロセスの効率化

外注コストの削減

グループ事業の立て直し

- ・バス事業や旅行業における収支改善策の実施など

有利子負債残高の削減

目標：2021年度末 **4,560**億円

(前年度比 △86億円)

投資抑制の継続などにより、2019年度末水準まで削減する

数値目標

※ 2021年度の目標値は、2021年4月30日現在の情報をもとにしています。目標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。

	2021年度 目標	2020年度 実績
営業利益 ^{※1} (億円)	150	62
純有利子負債残高 (億円)	4,560	4,646
(参考) 純有利子負債残高/EBITDA ^{※2} 倍率 (倍)	10.3	13.0

※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

	2021年度 目標	2020年度 実績
設備投資総額 (億円)	326	279
収益拡大投資 (億円)	106	150
安全・更新 (億円)	219	128

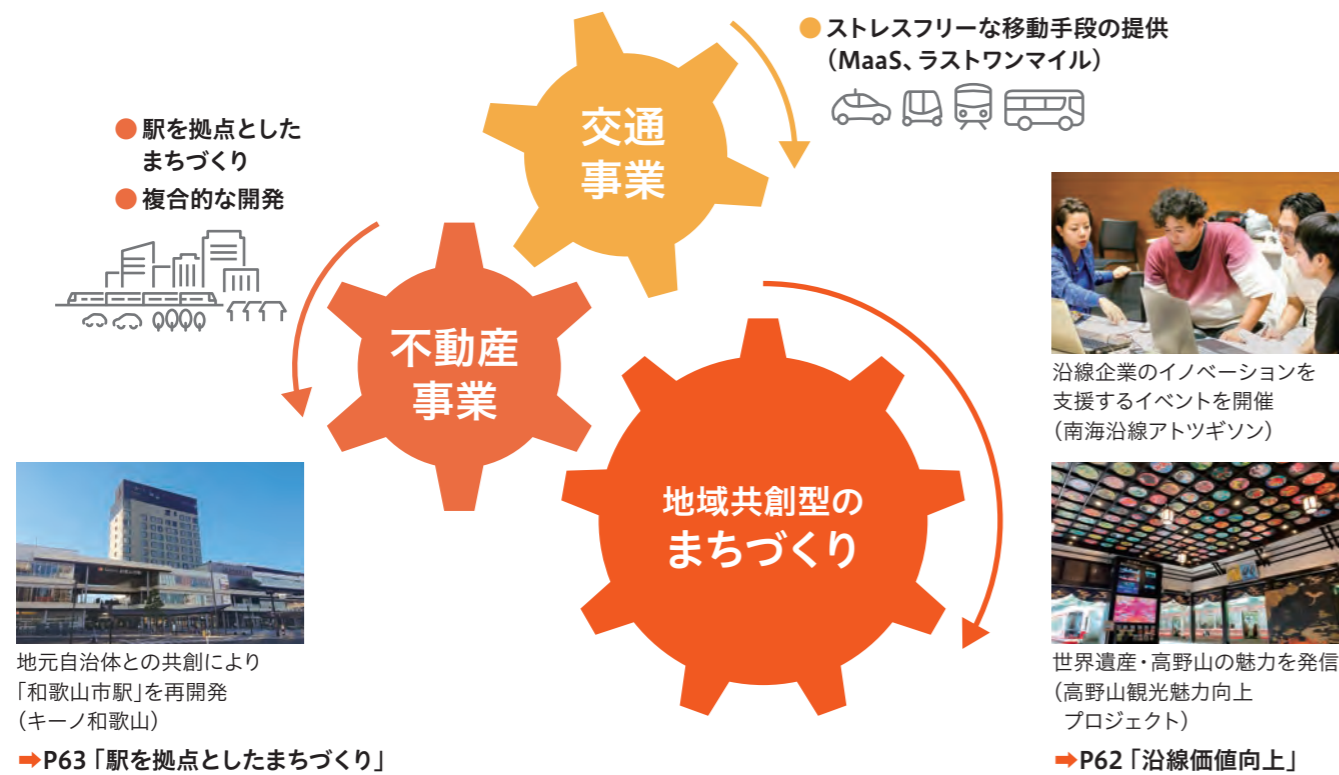
2021年度経営計画

中長期施策 | 今後の成長を見据えた取り組みの推進

2021年4月に策定した持続可能な社会の実現に向けた姿勢を示す「サステナビリティ方針」と、SDGsの視点を取り入れた「サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)」(P21~22参照)に基づき、サステナブル経営の推進と浸透を図るとともに、当社グループの持続的な成長を実現します。

地域共創型のまちづくりの推進

「基幹事業の収益力強化」と「ステークホルダーとの協働」をテーマに、「暮らす・働く・訪れるまちづくり」に取り組みます。地域に根ざす企業グループとして長期的視点で地域社会に積極的に関与することで、沿線の交流人口・定住人口の増加を目指していきます。



暮らす

(安心と豊かさを創る)

職住一体・近接ライフスタイル
MaaS(生活型)・スマートモビリティ
環境・子育て・健康・コミュニティ

働く

(稼ぐ地域を創る)

駅を拠点とした周辺開発
イノベーション支援・地場産業振興
リモートワーク・ワーケーション

訪れる

(ヒトの流れを創る)

観光振興(地域の魅力深耕)
MaaS(観光型)
交通ネットワーク化・拠点化

交通事業

▶ 鉄道事業の変革

デジタル技術の活用により、安全・安心で良質な交通サービス水準を維持・向上させつつ、業務プロセスの効率化を徹底し、長期的な移動需要の減少に耐える事業構造を構築する

<主な施策>

- お客さまサービス: AIによる案内、クレジットカードによる乗降などの実証実験
- 保守管理: スマートグラスやドローンなどの試験導入、部品管理のデジタル化など
- 列車運転業務: 将来の自動運転に向けた検討



Visaのタッチ決済による運賃支払い(国内鉄道会社初)



QRコードを利用した改札の入出場



AIを活用したお客さま案内イメージ

▶ バス事業の運営体制の再構築

培った運営ノウハウを生かし「地方バス再生」や「ラストワンマイルの移手段の拡充」により、地域の社会課題解決と持続的成長を目指す

<主な施策>

- コロナ禍への対応
 - 輸送需要の急減に合わせた対応実施
 - 費用削減や投資抑制の徹底

不動産事業

▶ 投資案件の優先順位付けを徹底

「なんばエリア」「泉北ニュータウン」「物流賃貸事業」の3つを重点対象として、投資を集中させる

<主な施策>

- なんばエリア: 「グレーターなんば」を創造
 - 泉北ニュータウン: 泉ヶ丘駅前活性化計画の推進
 - 物流賃貸事業: 北大阪流通センターの開発
- P33~34「進行中の主な開発計画」

▶ 事業の拡大に向けた競争力の強化

開発スピードを維持しつつ、周辺事業を含めた収益拡大を目指すため、不動産回転型ビジネスの始動に向けた取り組みを推進する

<主な施策>

- 不動産回転型ビジネス推進に必要な運営能力、開発・企画能力の強化
- 業務の効率化・標準化、組織・グループの再編、専門人材の育成

2021年度経営計画

不動産事業 進行中の主な開発計画

1 なんばエリア

「南海ターミナルビル近接ゾーンの整備」「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成」の2つを柱に「グレーターなんば」を創造

なんば駅前広場化計画 A 2023年広場完成予定

- 商店街や企業などが参加する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」とともに、南海なんば駅を「人中心の居心地の良い空間」に再編する検討を実施
- 2020年8月、大阪市との公民協働事業「なんば駅周辺における空間再編推進事業」の一部として、当社が空間の設計・施工を行うことが決定
- 世界的繁華街ミナミの新たなシンボル空間の創出を目指す



地域と協働で検討している将来の広場のイメージ (関係機関との協議で変更の可能性あり)

難波中二丁目開発計画への事業参画 B

2023年完成予定

- A敷地では当社が賃借した土地(約4,404 m²)を転賃するサブリース事業として関与。日本初進出となる外資系高級ホテルが開業予定
- B敷地(約2,505m²)では、当社を含む3社が特定目的会社を設立し、オフィスビルの開発を推進
- C敷地(約2,004m²)では、当社を含む3社の共同事業でホテル開発に着手。なんばパークスとの連続性を踏まえ、「緑の丘」の「地層」を外観デザインのコンセプトに、都心にいながら家でくつろぐように滞在できるホテルに

新今宮駅リニューアル工事の実施と周辺整備 C

2022年3月完成予定

- お客さま動線の単純化による利便性向上
- 駅施設の整備によるお客さま対応機能の強化
- 駅的美装化によるイメージの改善
- 駅前高架下市有地活用事業プロポーザルに応募・選定



「星野リゾートOMO7大阪新今宮」への参画・出資 D

2022年4月開業予定

- (株)星野リゾートが整備を進める都市観光ホテル開発計画への出資
- 「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促進による沿線の活性化および価値向上を目指す



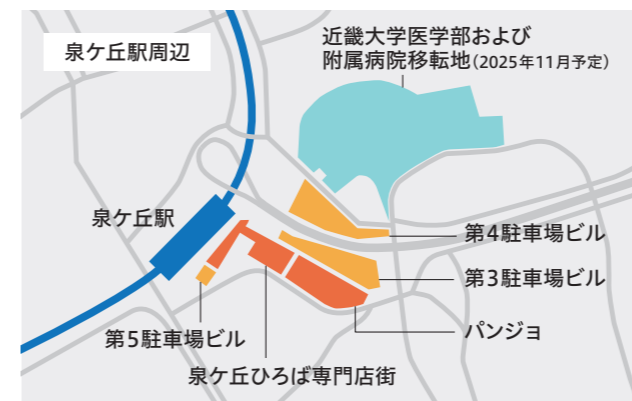
画像提供: (株)星野リゾート

2 泉北ニュータウン

スマートシティをキーワードに沿線中核都市を目指す

泉ヶ丘駅前活性化計画の推進

- 2014年より駅前地区(駅南エリア)商業施設を段階的に改修
- 2025年10月開業予定に向け、「泉ヶ丘駅前活性化計画」の基本設計と解体工事に着手



(堺市の泉北ニュータウンにおける行政の動き)
「堺スマートシティ戦略」の重点地域として、民間と連携しながら、先行的に取り組む「ヘルスケア」「モビリティ」「コミュニティ」「リモートワーク」「エネルギー」の5分野で住民の暮らしを豊かにする「SENBOKUスマートシティ構想」を掲げる

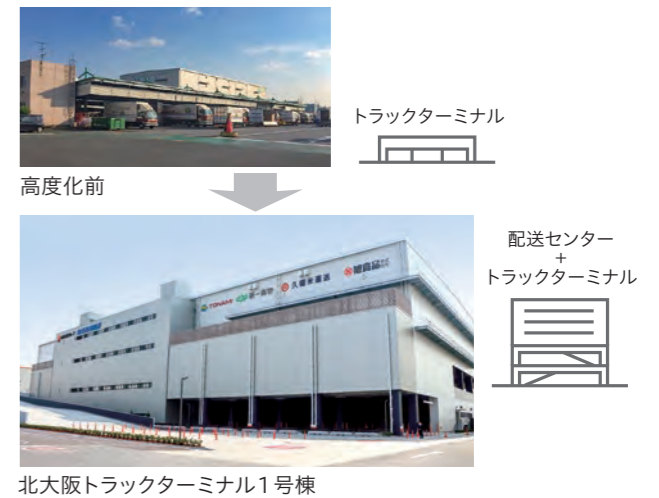
3 物流賃貸事業

物流拠点における土地利用の高度化を推進

北大阪流通センターの開発

- 泉北高速鉄道が運営する「北大阪トラックターミナル」の再開発を推進。1号棟が2020年4月に竣工
- 現在は、隣接する大阪府食品流通センターの開発を推進
- 全体の高度化を早期に完了させ、関西圏における一大物流拠点となることを目指す

物流拠点の高度化のイメージ



成長事業の育成 ポストコロナ時代における新たな成長モデルの構築に挑戦

当社では、新たな事業領域の探索を行うため、専門部署「新規事業部」を設置し、新規事業の発掘・育成と「新規事業開発プログラム」に取り組んでいます。2021年5月、同プログラムから生まれた3案件を法人化するとともに、同時に3案件すべてが経済産業省の「大企業人材等新規事業創造支援事業費補助金」(出向起業等創出支援事業)の対象事業者に採択されました。

今後は、高速動画事業、eスポーツ事業とあわせた5案件について、事業化を目指すとともに、新規事業に挑戦できる環境・機会を生かして、多様な経営人材の育成と、新規事業創造の促進に一層取り組んでいきます。



「新規事業開発プログラム」から法人化された3事業



高速動画技術の活用事業



eスポーツ体験型ショールーム「eスタジアムなんば Powered by NANKAI」(2021年7月開設)

財務担当役員メッセージ



上席執行役員
大塚 貴裕

中期経営計画「共創136計画」3カ年の
財務戦略振り返り

「共創136計画」(2018～2020年度)の3カ年は、「南海グループ経営ビジョン2027」の実現に向けた将来の収益確保・成長のための先行投資を重点的に行う期間と位置づけていました。「なんばスカイオ」の開業や「南海難波御堂筋ウエスト」「難波御堂筋センタービル」「難波フロントビル」などの不動産賃貸物件の拡充や「北大阪流通センター1号棟」の開業など物流事業の強化のほか、「キーン和歌山」など沿線の自治体と連携した拠点駅の開発も順調に進みました。計画の当初2年間(2018年度と2019年度)に収益拡大投資を455億円、総額で914億円の投資を行いました。

また、事業の成長と財務体質改善を両立させるため、有利子負債水準を維持しつつ、営業キャッシュ・フローを成長投資に充当することで利益およびEBITDAの増大を図り、有利子負債とのバランス改善を進めてきました。

これらの取り組みの結果、計画2年目(2019年度)時点では、営業利益(受取配当金を含む)361億円、有利子負債残高/EBITDA倍率7.2倍となり、「共創136計画」の数値目標をほぼ達成することができました。

しかし、2020年に入ってから新型コロナウイルス感染拡大により運輸収入を中心に収益が大きく減少したことで、営業キャッシュ・フローが減少、有利子負債も増加し、財務体質の悪化懸念が高まりました。こうした状況に対して、不要不急の支出や投資の抑制、現金保有高の積み増しによる手許流動性の確保などに取り組んだ結果、2020年度末時点では営業利益62億円、有利子負債残高/EBITDA倍率14.2倍となりました。

「共創136計画」の数値目標の達成状況

	2018年度	2019年度	2020年度	2020年度 (当初計画)
営業利益 ^{※1}	287億円	361億円	62億円	370億円
有利子負債残高/ EBITDA ^{※2} 倍率	8.5倍	7.2倍	14.2倍	7.5倍以下

※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

「共創136計画」の数値目標は未達となったものの、財務体質の悪化を一定の範囲に食い止め、格付維持につながったと総括しています。

今後の「財務戦略」

コロナ禍の影響によって一時的に有利子負債が増加しているため、営業キャッシュ・フローの水準が回復するまでの間は、まずはその削減を優先し、財務健全性を堅持していく方針です。2021年度末には、投資抑制やコスト削減などにより純有利子負債残高を2019年度末水準に近づけていった上で、それ以降は、収支の改善状況に合わせて投資の拡大を図り、「共創136計画」の当初計画と同水準(年間平均 約500億円)まで回復させていきたいと考えています。

また、収支の改善過程においては、グレーターなんばの実現や、物流事業の強化、泉北ニュータウンの再生・活性化などでの投資が必要となるため、外部資金の活用などによって資金負担の抑制を図りながら、財務改善と事業成長を両立させていきたいと考えています。

一方、「持続可能な社会の実現」や「持続的な企業価値の向上」に向けた取り組みとして、安全・安心・快適な輸送サービスの実現や環境負荷の低減を図るため、バリアフリー化工事や省エネ車両の導入にも注力し、資金を配分していきます。また、こうした取り組み資金確保のため、ESG債の発行等による資金調達も検討していきます。

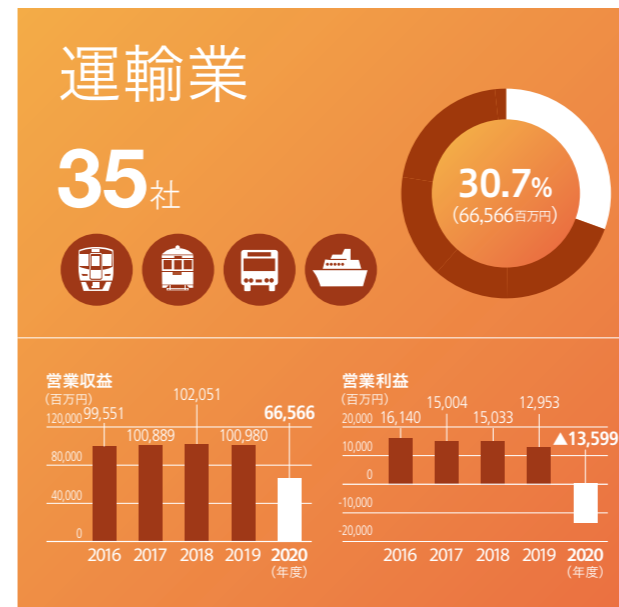
新型コロナウイルス感染拡大の影響はございますが、現時点では「経営ビジョン」の2027年度の目標について変更はなく、営業利益(受取配当金を含む)450億円、有利子負債残高/EBITDA倍率6倍台を目指します。

株主還元について

当社は、鉄道事業を中心とする公共性の高い業種であるため、長期にわたる安定的な経営基盤の確保と財務体質の強化に努めつつ、収益のさらなる向上を図ることにより、安定的な配当を行うことを基本方針としています。

配当性向については、コロナ禍以前はおおよそ20%前後で推移してきました。2020年度はコロナ禍の影響を受けて最終赤字となりましたが、基本方針に基づいて配当を実施しました。配当額は、期末配当のみ一株当たり25円とさせていただきます。今後の配当につきましては、業績の回復状況を見ながら、株主の皆さまの期待に応えられるよう、最大限の努力をさせていただきます。

事業別の概況



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など各路線で、安全・快適な輸送サービスを提供しています。また、



特急ラピートを有効活用した貸切ツアーを実施

コロナ禍での需要喚起と沿線活性化の施策として、大手旅行会社とタイアップし、運休中の特急ラピートを有効活用した貸切ツアーを数多く実施しました。

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ぶ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

新型コロナウイルス感染拡大による外出自粛の拡がりや、インバウンド需要の消失などから輸送人員が減少し、営業収益は665億66百万円(前期比34.1%減)となりました。また当期は遺憾ながら135億99百万円の営業損失(前期は営業利益129億53百万円)となりました。



高野線に8300系新造車両を投入

高野線において14年ぶりの新造車両となる8300系を12両投入しました。8300系は「省エネルギー化」「安全・サービスの向上」「車両メンテナンスの向上」を目標とした南海の次世代を担う車両です。



「高野山1万人ご招待キャンペーン」を実施

世界遺産・高野山と高野山麓エリアへの来訪促進のため、沿線自治体、関係する団体・企業などと協働して、2020年9月から来訪促進企画「高野の休日」を実施。その一環として、高野町と共同で1万人を高野山へ無料招待するキャンペーンを実施しました。



高野山ケーブルカーを再生可能エネルギー100%で運行開始

南海高野線の極楽橋駅と高野山駅を結ぶ高野山ケーブルカーでは、2021年6月から動力源を太陽光や水力、風力発電などの再生可能エネルギーに切り替えて運行を開始しました。国内のケーブルカーで初となる取り組みです。年間でのCO₂排出削減量は約60トンになります。



改札機における「Visaのタッチ決済」・「QRコード」利用の実証実験を開始

2021年4月から、当社16駅に「Visaのタッチ決済」並びにQRコードによる「南海デジタルチケット」対応の専用改札機を設置し、お客さまにご利用いただく実証実験を開始しました。駅改札機でのVisaのタッチ決済による運賃支払いは国内初、QRコードを利用した改札の入出場は当社初の取り組みです。



南海アプリ「席ゆずりあいアシスト」機能サービス開始

本機能は、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「南海アプリ」を通じて手助けする機能です。また、スマートフォンなどの端末の画面を見せ合うことでお互いの意思を確認するため、会話を控えたままでの意思疎通が可能で。

担当役員より



常務執行役員
梶谷 知志

安全・安心で良質な交通サービスの提供を使命に、お客さまに支持される「正しい事業」を展開していきます

安全・安心で良質な交通サービスを提供することは、鉄道事業の最大の使命です。コロナ禍にあった2020年度も、社会インフラとして運行継続することを第一に、お客さまと社員との感染防止に最大限の注意を払い、安全輸送に取り組みました。

2020年度で終えた中期経営計画「共創136計画」でも、「安全・安心で良質な交通サービスの提供」を基本方針とし、その実現に努めました。激甚化する自然災害への対応としては、高架橋柱や駅の耐震補強工事、河川橋梁の洗掘防止対策、倒木危険樹木の処理、橋梁異状検知装置の設置や老朽化した機器の更新などを実施しました。一方、災害発生時に被害を最小限にするための備えとして、コロナ禍であっても事故総合復旧訓練や避難誘導訓練を参加人数を絞って継続しました。日々の安全確保に関しては、ホームドアの整備や踏切支障報知装置の整備を進めました。今後も常に「事故・有責輸送障害ゼロ」を目指して対策を継続していきます。

「共創136計画」ではもう一つ、選ばれる沿線を目指した方針として、車両や駅トイレの更新を掲げ、南海線24両、高野線30両、鋼索線ケーブルカー2両2編成の車両更新を実施したほか、36駅のトイレの美装化を実施しました。

サービス面では、「ストレスフリーな移動環境の整備」として、海外旅行代理店向け企画乗車券のeチケット化に加え、モバイル決済サービス「Alipay(アリペイ)」「WeChat Pay(ウィーチャットペイ)」を導入しました。

今後は、デジタル技術の活用により、安全・安心で良質な交通サービス水準の維持・向上を図りつつ、業務プロセスの効率化を徹底し、長期的な移動需要の減少に耐えうる事業構造を構築していきます。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、お客さまに支持される「正しい事業」を展開していきます。また、「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。



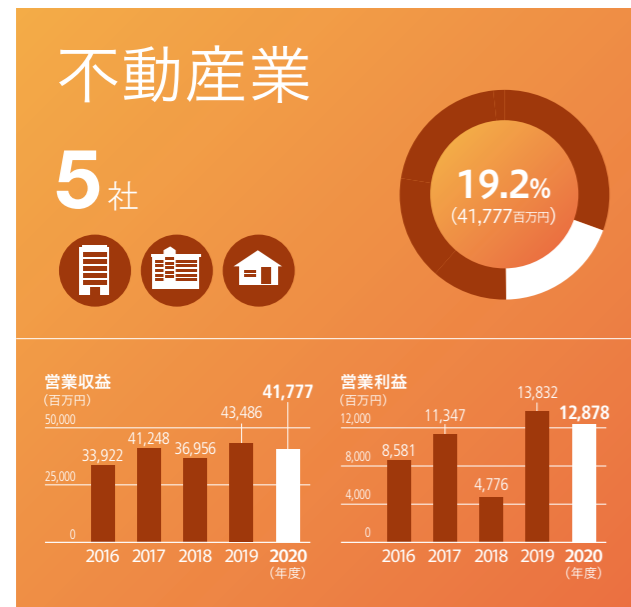
専務執行役員
芦辺 直人

グループ各社の専門性追求と連携によって、ブランド価値とプレゼンスを向上させていきます

当社グループ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、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不可欠です。その結果として、お客さまをはじめステークホルダーの皆さまに信頼され、選ばれる存在になっていくと考えています。

2020年度はコロナ禍の厳しい経営環境の中、各種交通サービスにおいて「安全・安心」にでき得る限りの対策を講じたほか、お客さまの利便性と快適性の向上に継続して取り組み、日々変化するお客さまニーズに的確に対応してきました。例えば、バス事業においては、和歌山バスで交通系ICカードによる乗車サービスを開始したほか、熊野御坊南海バスでは定期観光バスなどの乗車券のインターネット販売も開始しました。また、バス車内と切符売場窓口で電子決済サービスも導入しました。海運業においては、和歌山県と徳島県の観光振興に向け、両県内の宿泊施設に宿泊した場合に乗用車などの運賃を半額とするキャンペーンを実施しました。このほか、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で、お客さまに選ばれる企業を目指したプロジェクトを推進しました。

今後は、グループ各社が専門性を発揮しながら、さらなるサービス品質の向上や従業員の満足度向上に努め、ブランド価値と業界内でのプレゼンスを向上させていくとともに、シナジーの追求、DXの推進、ニューノーマル時代の新しいビジネスの創造・展開を通じて、新たな成長モデルを構築していきたいと考えています。

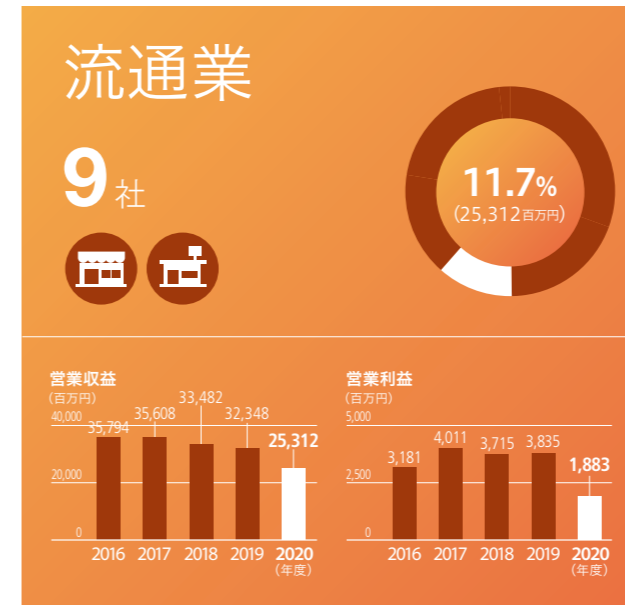


事業概要

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

不動産販売業においてマンション販売が減少したことに加え、不動産賃貸業において新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことなどから、営業収益は417億77百万円(前期比3.9%減)、営業利益は128億78百万円(前期比6.9%減)となりました。



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、まち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

緊急事態宣言発出に伴う商業施設(なんばパークス、なんばCITYなど)の臨時休館など、新型コロナウイルス感染症の影響により、営業収益は253億12百万円(前期比21.7%減)、営業利益は18億83百万円(前期比50.9%減)となりました。

※ 臨時休館期間にかかる固定費は特別損失に計上



担当役員より



専務執行役員
高木 俊之

「まちづくり」を通じて、
持続可能な社会の実現に貢献していきます

当社は、2027年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、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」との相乗効果を発現して、沿線を磨いていくこと、すなわちまちづくりに貢献していくことを掲げています。

当社が目指す「まちづくり」とは、地域に根ざす企業グループだからこそできる長期的視点で地域社会に向き合い、さまざまな形で沿線の「暮らす・働く・訪れる」価値を高めるための取り組みを進めることであり、交通・不動産の基幹事業を推進していくとともに、観光や産業振興、起業家支援、環境保全などの地域活性化に資する事項については、行政・企業・地元関係者などとの連携協働を通じて推進していきます。

さて、今回新たに設置した「まち共創本部」では、駅を拠点としたまちづくり・地域活性化に資する取り組みを主導することに加え、基軸の交通・不動産事業を通じた施策と地域活性化策を融合させる、あるいは全体最適化を図っていくこと、すなわち南海グループ全体のまちづくりの中心的役割を担います。

また、沿線活性化に資するさまざまなソフト面での施策を講じるとともに、なんば、泉北ニュータウンをはじめとした沿線でのまちづくりについても、上述の思想を実装し、ソフト・ハード一体となったまちづくり、スマートシティの実現を目指します。

これらを実現するために、地域のニーズや課題を十分に把握し、当社として採りうるべき施策を総動員し、南海グループ一丸となって取り組みを進めていきます。

これらの取り組みの必要性は、現下のコロナ禍を受けて、改めて当社の存在意義として再認識し、「持続可能な社会の実現」に貢献することにより、長期的には「当社の持続的な企業価値向上」につながっていきます。



上席執行役員
二栢 義典

沿線の「暮らす・働く・訪れる」価値向上を通じ
持続可能な社会の実現に貢献していきます

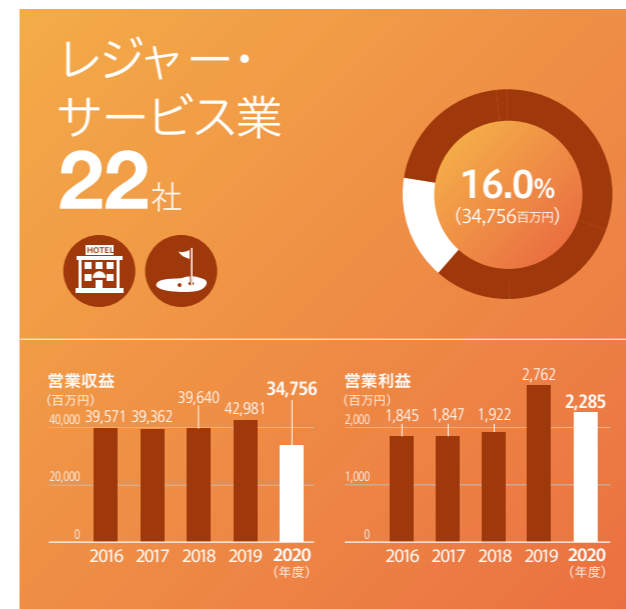
当社の不動産業・流通業は、「南海グループ経営ビジョン2027」の中で、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」という事業戦略に基づき、諸施策を展開してまいりました。さらには、その事業活動が、今般新たに制定した当社の「サステナビリティ方針」の重点施策である7つの「サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)」の実現に直接資するものと考えております。

2020年度は、地域の方々との共生を目指し、商業ゾーン・ホテル・オフィス・市民図書館からなる複合施設「キーン和歌山」を和歌山市駅に開業させ、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。

また、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号棟を竣工しました。館内すべての照明をLEDとし、外壁断熱パネルや人感センサーを採用するなど、省エネ・省資源に配慮した結果、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。

一方、新型コロナウイルスの感染拡大によって、在宅勤務の拡大やインバウンド旅客の急減など、当社事業を取り巻く環境は激変しました。こうした中で、我々が果たすべき使命は、社会の本質的な課題に対してこれまで以上に真摯に向き合い、ニューノーマル時代に応じたサービスや新しい価値を追求し、生み出し続けていくことにほかなりません。それが結果として、持続的な企業価値の向上と社会の持続性に配慮したサステナブルな経営につながると信じています。

今後も、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」に一層磨きをかけ、長期的視点で地域とともに活性化策や環境問題に取り組むことで、沿線の「暮らす・働く・訪れる」価値を高め、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

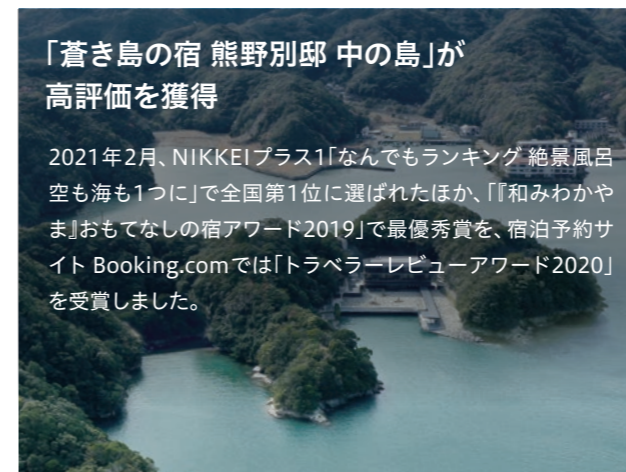


事業概要

旅行業、ホテル・旅館業、ボートレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業など、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。

経営成績

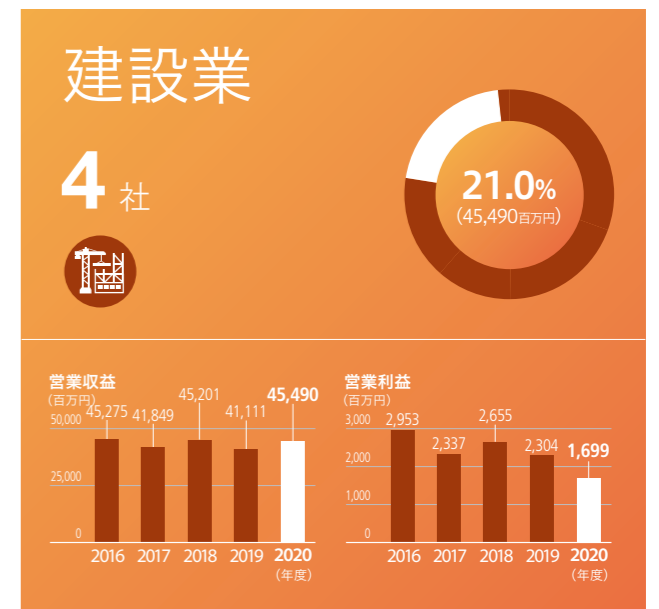
ボートレース施設賃貸業において、電話投票売上の増加に伴い、歩合賃料収入が増加したことなどにより増収となったものの、ビル管理メンテナンス業において設備工事収入が減少したことなどから、営業収益は347億56百万円(前期比19.1%減)、営業利益は22億85百万円(前期比17.3%減)となりました。



「蒼き島の宿 熊野別邸 中の島」が
高評価を獲得

2021年2月、NIKKEI プラス1「なんでもランキング 絶景風呂 空も海も1つに」で全国第1位に選ばれたほか、「『和みわかやま』おもてなしの宿アワード2019」で最優秀賞を、宿泊予約サイト Booking.com では「トラベラーレビューアワード2020」を受賞しました。

その他の事業 その他の事業については、営業収益は30億27百万円(前期比13.6%減)、営業利益は2億48百万円(前期比17.3%増)となりました。

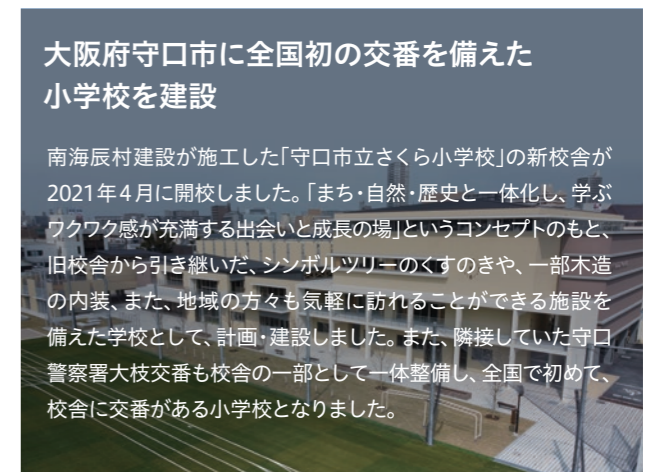


事業概要

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・建築・電気など建設工事全般を手がける総合建設業を展開しています。

経営成績

民間住宅工事のほか、ホテル、学校施設などの民間非住宅工事や公共工事の受注活動に注力しました。営業収益は完成工事高の増加などにより454億90百万円(前期比10.7%増)となったものの、営業利益は利益率の低下などにより16億99百万円(前期比26.2%減)となりました。



大阪府守口市に全国初の交番を備えた
小学校を建設

南海辰村建設が施工した「守口市立さくら小学校」の新校舎が2021年4月に開校しました。「まち・自然・歴史と一体化し、学ぶワクワク感が充満する出会いと成長の場」というコンセプトのもと、旧校舎から引き継いだ、シンボルツリーのくすのきや、一部木造の内装、また、地域の方々も気軽に訪れることができる施設を備えた学校として、計画・建設しました。また、隣接していた守口警察署大枝交番も校舎の一部として一体整備し、全国で初めて、校舎に交番がある小学校となりました。

サステナビリティ方針と推進体制

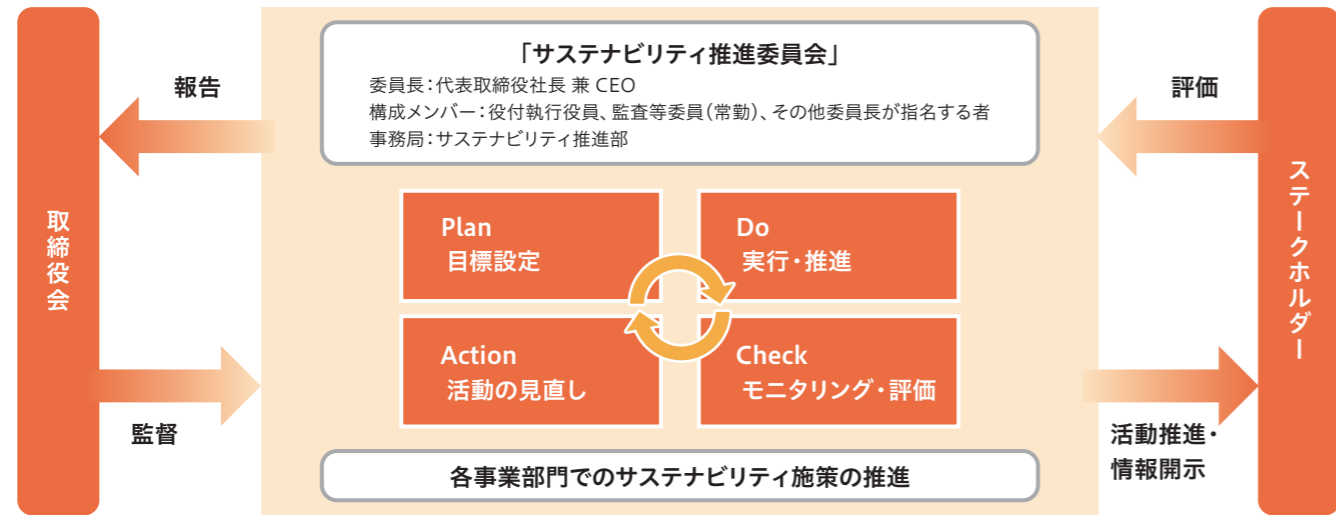
当社グループは、2021年4月30日にサステナビリティ方針、サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)を発表しました。また、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する組織として「サステナビリティ推進委員会」を、その事務局として「サステナビリティ推進部」を設置しました。

2021年度からは本委員会が中心となって、事業部門と連携しながら、目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価(PDCAサイクル)を推進していきます。

サステナビリティ方針

沿線エリアを中心に、地域住民・自治体・企業等、さまざまなステークホルダーと共創・協働し、企業理念の実践を通じて、「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立をめざします。

サステナビリティ推進体制



2020年度のESG領域における活動内容と目標

本表は、マテリアリティ特定の前段階として設定した、2020年度のESG領域における活動内容と目標の一覧です。45ページ以降、この内容にそって報告しています。

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)	7 再生可能エネルギー 12 持続可能な消費 13 気候変動 15 陸域生態系 17 パートナーシップ
	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ピ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ピ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	

領域	テーマ	2020年度の事業活動	達成目標	関連するSDGs
安全・安心	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	9 産業と労働者の安全と健康 11 持続可能な都市とコミュニティ 13 気候変動
	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	高架橋柱耐震補強、橋梁洗掘対策などの推進(高架橋柱:113本完成、橋梁:2橋梁着手)	13 気候変動
	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	
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:七道駅他7カ所改修(全8カ所共用開始、累計58カ所完成、JCSI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	6 質の高い教育をみんなに 11 持続可能な都市とコミュニティ
	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	
	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(プラトプラト、キーン和歌山)	
S 地域社会	沿線価値向上	①めでたいでんしゃ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」等)	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(P33参照)	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	8 持続可能な消費 11 持続可能な都市とコミュニティ 17 パートナーシップ
	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難波フロント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		
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「なごみとときめき活動」(「なんかいの森」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	3 健全な働き場をみんなに 4 質の高い教育をみんなに 5 働きがいと経済成長 8 持続可能な消費
	働きやすい職場づくり	育児休職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	
株主・投資家	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	17 パートナーシップ
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	
	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	16 公正な消費と労働慣行 17 パートナーシップ
	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	
	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	
	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	

※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・中止したものがございます。



環境

当社グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、
事業活動において環境への影響に配慮し、
自然環境にやさしい社会づくりに向けて取り組んでいます。

環境理念

南海電鉄グループ環境理念(全文)

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

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。3年程度を目途に見直す「中期環境目標」に主要施策・達成目標を織り込み、2030年を目標とする中長期の取り組みを進めています。

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カスティングにより、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)
① 地球温暖化の抑制	<p>南海電鉄グループのCO₂排出量46%以上削減 政府の2030年度の温室効果ガス削減目標をベースに、南海電鉄グループとしてCO₂排出量を2013年度比46%以上削減する。 ※ 2021年4月一部改定</p> <p>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。</p>
② 循環型社会の実現	<p>沿線におけるスマートシティの形成 沿線地域のインフラ企業として、沿線価値向上に資するスマートシティや環境モデルエリアの形成を目指し、自治体が主導する事業計画や実証事業とも連携しながら、循環型社会の実現に貢献する。</p>
③ 生物多様性の保全	<p>自然との共生社会の実現 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。</p>
④ 環境マネジメントの深度化	<p>環境推進体制の充実と環境情報開示の強化 ISO14001で求められる水準での環境マネジメントシステムの自主的運用が定着している。</p>

環境マネジメントへの新たな取り組み

気候変動への対応とTCFD提言への賛同

当社は「南海環境ビジョン2030」に「地球温暖化の抑制」を掲げ、温室効果ガス削減に取り組んでいます。

世界では平均気温が上昇、極端な高温、大雨の頻度や洪水が増えており、気候危機ともいえる状況にあります。そこで、当社では気候変動による事業への影響を想定してリスクマネジメントを強化し、その対策を事業戦略と一体化していくための取り組みを始めています。2021年9月には気候変動に起因する金融市場の不安定化リスクの低減を目的としたTCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)[※]の提言に賛同しました。今後、その提言に基づいた情報開示を進めていきます。



※ 国際機関である金融安定理事会によって2015年に設立。気候変動に起因する自社の事業リスクと事業機会を評価し、財務上の影響を把握して情報開示することを提言しています。

TCFDの枠組みにおいて取り組む内容

ガバナンス	● サステナビリティ推進委員会および取締役会によるモニタリング体制を整備
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要事業での重要なリスクと機会を特定 ● シナリオ分析により重要な影響を確認
リスク管理	● 気候変動による重要なリスクへの対応策等、全社的リスクマネジメント体制と連携
指標と目標	● 気候変動リスクと機会を評価し管理するために必要な指標や目標の設定

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

環境課題	中期環境目標	2020年度の主な実績	評価
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)	<ul style="list-style-type: none"> 南海電鉄グループCO₂排出量14.9%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出では34.6%削減) 南海電鉄グループエネルギー使用量16.2%削減(対2013年度) 政府の2050年カーボンニュートラルに合わせたCO₂排出量削減目標の見直し 	◎
	(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	<ul style="list-style-type: none"> 鋼索線へのCO₂フリー電力導入に向けた準備完了 	○
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	<ul style="list-style-type: none"> 沿線活性化に資するスマートシティ形成に向けた担当部門との協議と合意形成 南海電鉄グループ取水量約17%削減(対2019年度) 	○
3. 生物多様性の保全	(1) 沿線エリアでのピオトープ活動の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 多奈川ピオトープ保全活動実施(2020年度6回) 環境省主催「国民参加による気候変動情報収集・分析事業」として、多奈川小学校児童による自然観察会開催(10月) 	○
	(2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開	<ul style="list-style-type: none"> グリーン調達推進に向けた取引先へのアンケートの実施(100社) 	○
4. 環境マネジメントの深度化	(1) 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	<ul style="list-style-type: none"> ISO14001 認証のサーベイランス審査受審、認証継続判定 	○
	(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	<ul style="list-style-type: none"> 高濃度PCB、改正フロン排出抑制法、PCB特措法・廃棄物処理法の対応 廃棄物・水の取り扱いに関するアンケート実施(56社) 	○
	(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	<ul style="list-style-type: none"> ECOニスト活動 5件 ECOニスト認定 190名、ECOニストアドバンス認定 49名 eco検定合格 36名 累計 357名(在籍者) 	○
5. 効率的な環境情報の開示	(1) 統合報告書への移行	<ul style="list-style-type: none"> 重要課題(マテリアリティ)の特定や価値創造プロセスの策定の取り組み推進 	○
	(2) 環境PRポスターの発行	<ul style="list-style-type: none"> ニュースリリースへ「SDGsロゴ」「リリース内容に関連するSDGsアイコン」の記載 	○
	(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	<ul style="list-style-type: none"> J-クレジットの取得完了 509t(2019年度分)(2019～2026年度の8年間で約4,000t取得予定) 	○
	(4) なんかいの森の間伐材の活用	<ul style="list-style-type: none"> なんばパークス内のベンチ製作(2019年度)、設置(2020年度) なんかいの森の間伐作業実施 20.64ha(2020年度) 	○
	(5) 環境イベントの開催	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍による活動の制限のため、開催中止 	△
	(6) 環境保護団体への寄付	<ul style="list-style-type: none"> 計4件の環境保全団体(基金)への寄付実施 	○

【総括】

中期環境計画の達成に向けて各項目で取り組み施策を進めた結果、2020年度はコロナ禍により環境イベントをはじめさまざまな環境活動は制限を余儀なくされましたが、ほぼすべての項目でなんとか目標を達成することができました。

- CO₂排出量については、2019年度より排出係数の考え方を見直し、地球温暖化対策推進法に基づく排出係数を用いて算出することとしました。期間を通じて、省エネ車両の導入や空調設備の更新など削減に努める一方、スカイオの全面開業など業容拡大による増加要因もあり、基準年である2013年度に対して、2019年度の削減率は24.3%、2020年度の削減率はコロナ禍の影響による一部事業活動の停滞もあり35.7%となりました。
- また、鋼索線へのCO₂フリー電力導入などの事業活動における再生可能エネルギー活用の具体化や沿線活性化に資するスマートシティ形成に向けた準備、沿線エリアでのピオトープ活動などの生物多様性の保全についても着実に取り組みを進めています。

- ISO14001については、新規格へ移行後の2018年に更新審査を受審し認証を継続していますが、並行して主体的な環境マネジメントシステム運営体制への移行に向けた検討も進めています。ECOニスト活動も毎年200名程度が認定されるなど、制度が定着し社員の環境への意識啓発に寄与しています。
- 「なんかいの森」J-クレジットは、2020年度新たな取得を目指して申請し、2019年度分から2026年度分まで約4,000tの取得計画が認められ、今回2019年度分の509tを取得できました。

南海電鉄グループ 中期環境目標(2021年度～2024年度)

環境課題	中期環境目標と主要施策	2021年度の達成目標	2024年度までの達成目標	関連するSDGs
1. 地球温暖化の抑制	南海グループのCO ₂ 排出量の削減 2030年度46%以上削減(対2013年度) <ul style="list-style-type: none"> 車両の省エネ化・更新(鉄道・バス) 所有不動産・流通施設での省エネ施策の推進(グリーンビルディングへの転換・空調設備更新など) 新規取得物件のエネルギー有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量 28%削減(対2013年度) 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量 32%削減(対2013年度) 	7, 13
	再生可能エネルギーの活用 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道・その他事業活動への再生エネルギーの導入、活用 	<ul style="list-style-type: none"> 鋼索線へのCO₂フリー電力の導入による運行 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道並びに不動産・流通施設への再生エネルギーの導入、活用 	7, 13
2. 循環型社会の実現	沿線におけるスマートシティ形成に向けた準備 <ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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具体化 	9, 11, 12
	資源の有効利用と廃棄物の3Rの推進 <ul style="list-style-type: none"> 南海グループの水の使用量の削減 資源の有効活用と廃棄物の3Rの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 取水量原単位 2%削減(対2019年度) 廃棄物量の把握(連結) 廃棄物のリサイクル率の集計 本社事務所の紙使用量 50%削減(対2019年度) 	<ul style="list-style-type: none"> 取水量原単位 5%削減(対2019年度) 特定の廃棄物のリサイクル率 3%向上(対2021年度) 本社事務所の紙使用量 70%削減(対2019年度) 	6, 11
3. 生物多様性の保全	沿線エリアでの生物多様性の保全 <ul style="list-style-type: none"> 「多奈川ピオトープ」「パークスガーデン」での保全活動実施と取り組み成果の情報発信 サプライチェーンからのグリーン調達の推進 環境イベントの開催 	<ul style="list-style-type: none"> 「多奈川ピオトープ」生態系に合わせたゾーン分けとその特性を活かした維持管理 新規取引先へのグリーン調達ガイドライン周知と環境に対する取り組み状況の確認、確認済み取引先への改善協力要請 一般向けイベント開催(年間3回) 	<ul style="list-style-type: none"> 「多奈川ピオトープ」自然再生進捗指標の生物生息環境創出 すべての取引先へのグリーン調達ガイドライン周知と取り組みレベルの改善要請完了 一般向けイベント開催(年間4回) 	15, 17
	気候変動リスクの分析と開示 <ul style="list-style-type: none"> TCFD提言への賛同・開示 CDP設問項目に対する取り組み推進と適切な情報開示 	<ul style="list-style-type: none"> TCFDシナリオ分析実施 CDP評価 B(気候変動) 	<ul style="list-style-type: none"> TCFD提言に沿った情報開示 CDP評価 A-(気候変動) 	13
4. 環境マネジメントの深度化	ISO14001認証と同等に評価される環境マネジメントシステムの自主的運用開始 <ul style="list-style-type: none"> ISO14001規格と同水準の主体的な環境マネジメントシステム運営体制への移行 	<ul style="list-style-type: none"> ISO14001 認証の下で運用改善に向けた課題への対応 主体的な環境マネジメントシステム運営体制への移行計画策定・準備 	<ul style="list-style-type: none"> ISO認証と同水準の環境マネジメントシステムの自主的運用 	11, 12
	従業員の環境保全意識の向上と環境法令順守の徹底 <ul style="list-style-type: none"> 環境ボランティア活動(ECOニストプログラムの推進(プログラムの開発・改善)) 環境法令順守のための管理体制構築(グループ) 	<ul style="list-style-type: none"> 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30名、活動参加を促すプログラムの開発・改善検討 1件 管理体制構築完了 20社 	<ul style="list-style-type: none"> 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30名、活動参加を促すプログラムの開発・改善検討 1件 管理体制構築完了 55社(グループ全社) 	12, 13
5. グリーンビルディングの拡大	環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大 <ul style="list-style-type: none"> 環境・社会への配慮がなされた不動産に対する認証を受ける環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 不動産事業の進捗に合わせた環境配慮型建物の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 新規開発物件における認証取得 	7, 13
6. 適切な情報発信	統合報告書の発行 <ul style="list-style-type: none"> 統合報告書に必要な開示推奨事項の策定と発行 	<ul style="list-style-type: none"> 統合報告書2021(仮称)の発行「マテリアリティとKPI」「価値創造プロセス」「ESG開示項目」の策定と掲載 	<ul style="list-style-type: none"> 統合報告書2024(仮称)の発行「KPIの進捗状況」「ESG開示項目」の充実 	17
その他	さまざまな環境活動の実施 <ul style="list-style-type: none"> なんかいの森を活用したオフセット・クレジットの取得と活用 	<ul style="list-style-type: none"> オフセット・クレジットを活用した企画商品の立案・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 2,500tのクレジット取得とその効果的な活用 	7, 13

地球温暖化の抑制

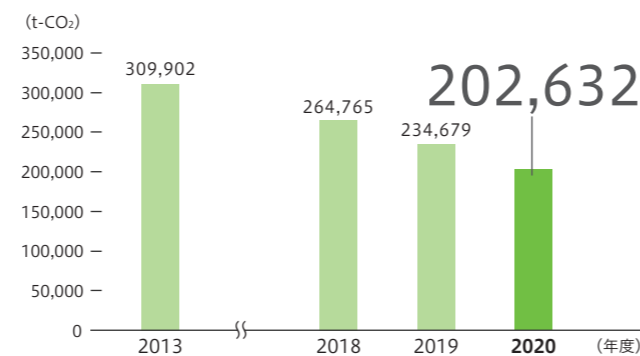
グループを挙げてCO₂排出量を削減

当社グループでは、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年度比で46%以上削減することを目標として掲げています。2020年度の排出量は202,632tとなり、基準年である2013年度の309,902tに対して34.6%削減となりました。車両更新などによる省エネルギー効果に加え、新型コロナウイルスの感染拡大による消費者の外出抑制から全グループ事業の需要が大幅に減少し、それに伴って使用エネルギーが総量で減少したことが要因です。

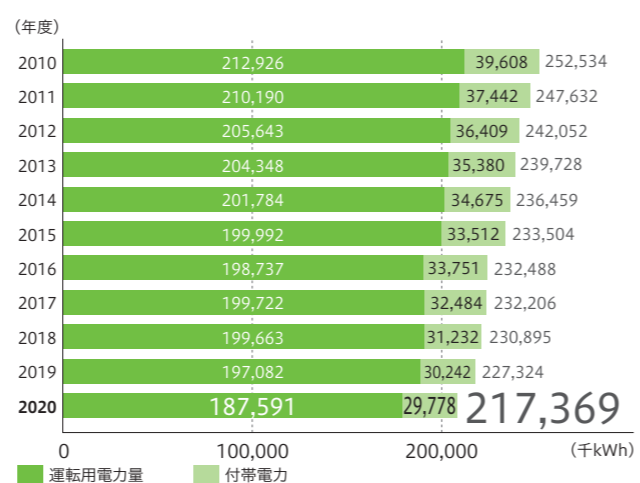
しかしながら、鉄道の効率性を図るエネルギー原単位(分母:走行距離)では5年間で9.3%、不動産の効率性を図るエネルギー原単位(分母:延床面積)でも5年間で15.7%削減できていることから、省エネ設備の投入効果も確実に表れています。

鉄道は他の交通機関と比べてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物といわれています。しかし、鉄道を運行するには大量の電力を使用することが必要であり、鉄道用電力の削減は当社の地球温暖化の抑制に向けて最重要課題であります。2020年度の鉄道用電力の使用量は217,369千kWh(2019年度比4.4%削減)で、そのうち運転用電力量は187,591千kWhで全体の86.3%を占め、残りの付帯電力は29,778千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、エレベーターなど)のために使用される電力のことで、夏季・冬季の節電活動(エレベーターの一部停止や室内温度の厳守など)や駅の照明を順次LEDに切り替えるなどの省エネへの取り組みを進めています。鉄道用電力全体では2020年度は2011年度と比較して12.2%低減しています。

CO₂排出量の推移(連結)



鉄道用電力使用量の推移



「2050年カーボンニュートラル」へ向けて

政府の「2050年カーボンニュートラル(脱炭素化)」宣言に従い、当社グループも2050年のCO₂排出量実質ゼロおよび2030年度CO₂排出量46%以上削減(2013年度比)の目標を設定しました。目標達成に向けて、今後は、エネルギー効率の高い車両導入や流通・不動産設備の更新などあらゆる方策を検討・実施していきます。

回生ブレーキとVVVF制御

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、インバーター装置の半導体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。また従来は鉄道で発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式(発電ブレーキ)だったので電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

これに対して電車がブレーキをかけた時に、発生した電力を架線に戻す電気ブレーキを回生ブレーキといいますが、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することができるため搭載車両の増加を進めています。

VVVF制御方式や回生ブレーキを搭載した8300系車両は従来型車両と比較して約50%消費電力を削減することができるといわれています。なお、2020年度末現在、鉄道線用車両692両中408両(59.0%)が減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに変えて活用できる「回生ブレーキ」を搭載し、396両(57.2%)が、電力効率の良い「VVVF制御車両」に更新済みです。

同様に泉北高速鉄道においても、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制御車両となっています。

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	2020
気候変動	A-	B	B	B	B
ウォーター	-	A-	A-	B	B

Topics なんばスカイオなどで環境に配慮した建築物の認証を取得

当社は、2018年9月に竣工した「なんばスカイオ」において、同年11月、株式会社日本政策投資銀行(DBJ)および一般財団法人日本不動産研究所から「DBJ Green Building認証」における最高ランク認証「Five Stars」を取得(2021年同認証を更新)、2020年にはグループ会社の泉北高速鉄道株式会社が所有する北大阪トラク

※ CASBEE(建築環境総合性能評価システム)に基づき、各自治体の地域特性を考慮し策定した建築物環境評価基準等により評価する制度

上下線一括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、き電抵抗を減らし、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することで、電気を使用する際に生じるロスを減らし、電力効率を改善しています。

グリーン調達を推進

当社は、環境に対する負荷の低減や環境保護に積極的に取り組んでおり、その一環として「グリーン調達ガイドライン」を2019年に制定しました。資材調達先である取引先に対してグリーン調達についての必須事項・努力事項を定め、取引先とともに環境への影響に配慮した調達を推進しています。

2020年度は、取引先の環境に対する取り組み状況を把握して、継続的にコミュニケーションを図ることを目的に、約300社の取引先のうち100社にアンケート調査を実施しました。うち約25%の取引先は、環境方針がなかったり担当部署や主管部署が未決定だったため、現在、グリーン調達についての協力を要請しています。

ターミナル1号棟でも取得(Four Stars)しています。

また、自治体版CASBEE[※]では、なんばスカイオでSランクを、なんばパークス商業棟や北大阪トラクターミナル1号棟および2号棟でAランクを取得するなど、環境への配慮と環境負荷低減に向けた取り組みを進めています。

循環型社会の実現

持続可能なスマートシティ形成に向けた取り組みを推進

持続可能な社会形成に貢献するため、当社は2021年4月に「サステナビリティ方針」を策定し、その重要テーマの一つとして「夢があふれる未来づくり」を挙げています。また、デジタル化の進展による働き方改革を見据え、都心への通勤を前提としないまちづくりを進めることで、時代のニーズに対応したサービスを提供できるスマートシティの形成を進めていきます。

現在、スマートシティの形成に向けた主な目標の一つとして、泉北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画を推進しています。

南海グループの取水量の削減

気候変動などによる水不足、人口増加や経済発展による水使用量の増加など、水リスクが高まっている中、当社グループでは、水使用量の節減に努めています。2020年度における当社グループ(連結)の取水量[※]は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による各事業所の利用減もあり、約1,116千m³となり、昨年度(2019年度)の1,345千m³と比較して、17%減少しました。

また、泉大津駅での雨水利用をはじめ、井戸水などの地下水の利用、工業用水や雑用水を使用した再処理水の利用を進めることで上水道の使用量を削減しています。

一方、津波・洪水などの水害を受けるリスクが想定されるため、さまざまな水リスクの洗い出しを行い、連続立体交差事業や橋梁の安全対策工事などを推進しています。

[※] 昨年度まで水の使用量を指標として集計しておりましたが、上水道の利用の減少をより正確に示す必要があるため、本年度から指標を取水量に変更しています。

都心で生物多様性を実感できる「パークスガーデン」の一部をリニューアル

「なんばパークス」は、2003年に大阪球場跡地に開発された地上10階、地下4階建ての複合型商業施設です。段丘状の地上部分の屋上(11,500m²)には、約300種、約70,000株もの植物を植栽した「屋上庭園 パークスガーデン」が設置され、さながら森のような風景をつくり出しています。

2020年3月には、ガーデンの一部をリニューアルしてウッドデッキスペースを設置し、来場者に都心においても生物多様性の豊かさを感じていただけるようになりました。

2020年度は花のまちづくりコンクール推進協議会主催の第30回「全国花のまちづくりコンクール」において花のまちづくり奨励賞を受賞しました。



パークスガーデン

環境マネジメントの深度化

「ISO14001認証」において「向上」評価を継続

南海グループ中期環境目標の下、ISO認証対象となる当社の本社および千代田工場の年間目標は、コロナ禍の影響を

受けつつもほぼ達成し、外部審査の結果も「向上」と評価されました。また、2020年度において、環境に関する不祥事や違法な事例はありませんでした。

生物多様性の保全

生物多様性行動指針を制定し、自然との共生に配慮

当社は2017年に環境方針を改正し、生物多様性の項目を追加するとともに、「生物多様性行動指針」を制定しました。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、沿線における生態系の維持と持続可能な自然資源の利用の実現を目指していきます。

さらに、当社では、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)のピオトープで環境保全活動を進めるとともに、堺市主催イベント「堺の森再生プロジェクト」では、当社グループ社員がボランティアで里山の管理作業を行ってまいりました。

2020年度はコロナ禍で緊急事態宣言が発出されたため、一部の活動を停止しましたが、ピオトープにて多奈川小学校の生徒の郊外授業の一環として、環境省主催イベントを実施しました。

南海電気鉄道株式会社 生物多様性行動指針

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

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

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

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

CO₂排出量削減において オフセット・クレジットを活用

当社は、1975年ごろから奈良県吉野郡十津川村に約520haの社有林を所有しており、護摩壇山「なんかいの森」と呼んでいます。2013年当時、環境省の「オフセット・クレジット(J-VER)制度」により、この森林が吸収するCO₂量1,928tを売買可能な「クレジット」として創出し、さまざまなイベントにおける排出分のオフセットに利用してきました。

2019年度には、「J-クレジット制度」による新たなクレジット取得計画(約4,000t)をプロジェクト登録し、2021年1月に計画の一部である509tのクレジットを認証取得しました。今後は2027年度(2026年度分)まで残りのクレジットの認証取得を進めていきます。

政府のカーボンニュートラル政策や排出権取引情勢などを慎重に見極め、取得したクレジットは低炭素社会の実現に向けて、有効に活用していきます。

日本政策投資銀行の「DBJ環境格付」で 最高ランクを取得

当社は、株式会社日本政策投資銀行が実施する「DBJ環境格付」に基づく環境格付審査において、環境に配慮した企業経営が評価され、「環境への配慮に対する取り組みが特に先進的」という環境格付を取得しました。環境格付の取得は2014年9月に続き3回目であり、前回同様最高ランクのA評価を受けました。



Society

社会

公共交通を担い、地域に密着した事業を営む企業グループとして
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。

新型コロナウイルス感染症拡大防止への取り組み

お客さまへの対応

従業員の安全確保と事業継続の両立

当社グループでは、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。



券売機の消毒



ドア部の抗ウイルス・抗菌加工

また、商業施設においては、緊急事態宣言下でのテイクアウトの取り組みを推進しています。参加店を増やすとともに、ホームページなどでの告知強化を図っています。

さらに、2021年7月から飲食店の営業自粛を余儀なくされていることから、お客さまの生活動線上で食事を受け取ることができるサービス「エキピク」の実証実験を開始しました。これは、本サービスに登録された飲食店のメニューを、南海アプリを通じてオンラインで予約(注文)し、生活動線上にある駅または飲食店で受け取ることができるという鉄道業界初の取り組みを目指したサービスです。



エキピクイメージ

地域社会への支援

新型コロナウイルスワクチン接種バスの運行など

バス需要が激減している中、南海グループのバス各社では、地域社会への支援のためバスをワクチン接種会場までの輸送に活用していることに加え、ワクチン接種会場や経過観察のための待機場所としてご利用いただくサービスを提供しています。



Topics

ウィズコロナ～アフターコロナに向けて

時差通勤応援きっぷ(第一弾)を発売

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、時差通勤が推進されている背景を踏まえ、「時差通勤応援きっぷ」を期間限定(5～7月)で発売しました。ラッシュ時間帯の混雑緩和やウィズコロナ/アフターコロナにおける非接触決済を活用し、新たな生活様式へ対応していくことを目的にしたものです。この取り組みは、国土交通省から日本版 MaaS の普及に向けた基盤整備の一環であるキャッシュレス決済の導入に対する支援事業に選定されており、今後の新たな交通利用の可能性を探るとともに、アフターコロナに向けた環境整備を検討していきます。



安全・安心

「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とする当社は、社会の信頼に応え、お客さまへ最良のサービスを提供するために安全を最優先に取り組んでいます。

安全マネジメント

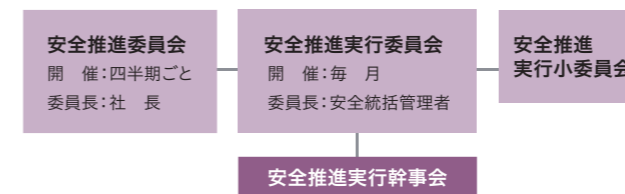
安全方針を制定し、安全を最優先とした事業活動体制を整備

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ています。また、鉄道施設、車両、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。

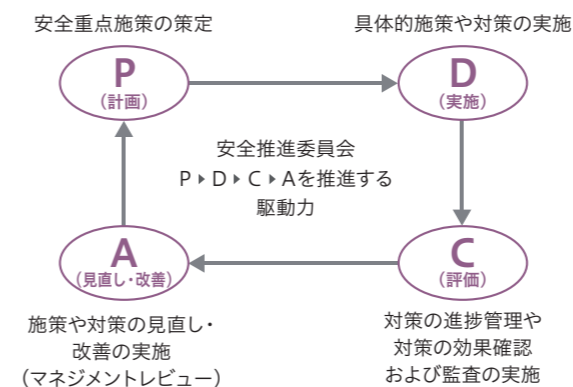
社長をトップとする安全管理体制を構築

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、経営戦略・人事・経理の経営管理部門の責任者も参加しています。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

委員会組織



安全管理方法



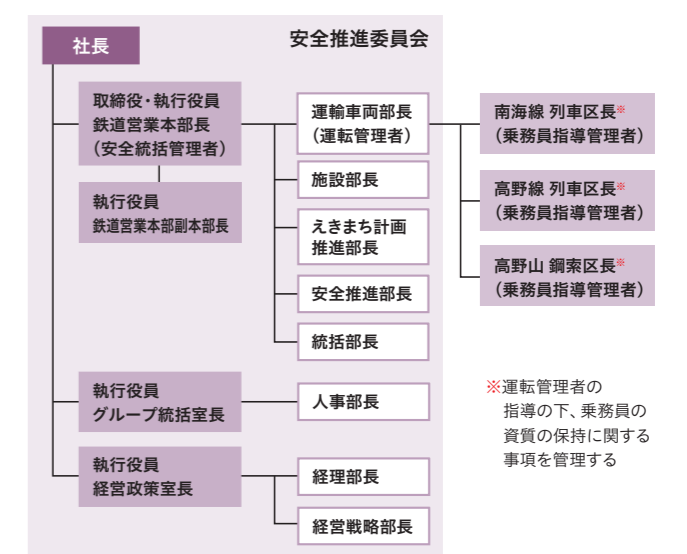
安全方針

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。

に鉄道営業本部長を、運転管理者に運輸車両部長を選任し、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。

安全・安心の徹底を担う専任部署としては「安全推進部」を設置しています。安全推進部は、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ています。

安全推進委員会の構成



※運転管理者の指導の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況

2020年度の発生状況・行政指導など

重大事故(衝突・脱線・火災)は発生しませんでした。

インシデント

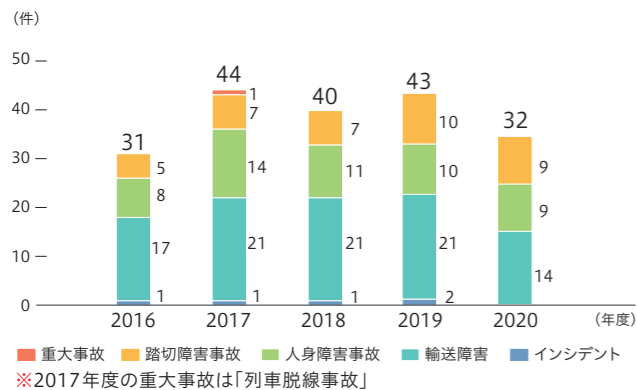
特急ラピート(50000系)における台車き裂発生と再発防止策

2019年8月に特急ラピートの台車にき裂が見つかった重大インシデントについて、2020年11月26日、運輸安全委員会から「調査報告書」が公表されました。当社は、この調査報告書を真摯に受け止め、記載されている再発防止策を、以下のとおり、確実に履行することで特急ラピートの安全性を確保します。

- 全般検査および重要部検査における台車の検査方法を記した「台車枠検査マニュアル」の改訂を行い、当該き裂発生箇所を重点検査箇所に追加し、磁粉探傷検査の対象箇所としました。
 - 特急ラピートの台車について、全般検査(8年を超えない期間ごとに実施)時に実施している磁粉探傷検査を、重要部検査(4年または走行距離60万kmを超えない期間ごとに実施)時においても実施するように変更しました。
 - すべての台車において、過去に補強を実施した箇所を重点検査箇所として磁粉探傷検査の対象箇所に指定しました。なお、今後も同様の措置を講じます。
- 加えて、特急ラピートについて、より安全性の高い台車を新製し、2021年度中に置き換えを進めていきます。

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
鉄道運転事故	踏切障害事故	踏切道において、列車もしくは車両が道路を通行する人もしくは車両などと衝突、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

安全教育の実施

「事故復旧総合訓練」を毎年実施

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。

2020年度は、「緊急地震速報システムの指示により停止した列車が、沿線から滑落した岩石と衝突。車両の損傷により、お客さまを最寄り駅に避難誘導。地震により損傷した設備の復旧作業を行う」という想定で訓練を実施しました。訓練場所を複数設定し、情報収集、連携の確認も行いました。



座席を使った避難誘導



電力係員による復旧訓練

早期運転再開を目指す「線路設備確認訓練」を実施

台風接近などに伴う計画運休実施後の早期運転再開を目指し、軌道作業車を活用した「線路設備確認訓練」を実施しています。2020年度は、点検の所要時間、スマートフォンなどによる情報伝達、連絡体制の確認をし、点検行路の見直しを行いました。

警察などと連携し、鉄道テロに備える合同訓練を実施

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。2020年度は、和歌山大学前駅で訓練を行いました。



和歌山大学前駅での訓練の様子

ケーブルカーで避難誘導訓練を実施

南海高野線の極楽橋駅から高野山駅を結ぶケーブルカーにおいて、「線路に支障を及ぼす倒木があり、長時間で運転を見合わせる」という想定で、係員が、お客さまをケーブルカーから高野山駅まで誘導する訓練を実施しました。今後は、より厳しい状況を想定した訓練を計画していきます。



駅間停車したケーブルカーから非常梯子を使っての避難誘導

自然災害リスクの低減

高架橋柱・橋梁の耐震補強を計画的に実施

南海トラフ大地震に備え、構造物の耐震補強を計画的に進めています。2020年度は高架橋柱112本の耐震補強工事を完了しました。



湊駅～石津川駅間 高架橋柱耐震補強工事

河川橋梁の洗掘防止対策を実施

定期検査結果などをもとに洗掘を受けやすい橋梁の抽出を行い、その結果に基づいた河川橋梁の洗掘防止対策を進めています。2020年度は1橋梁の工事が完成、1橋梁の調査・工事に着手しました。



津田川橋梁洗掘防止対策工事

「緊急地震速報システム」を導入

地震発生時に全列車の運転士に緊急停止を指示する「緊急地震速報システム」を導入しています。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で、列車の安全を確保しています。

津波発生時にお客さまの安全を守るための対策を実施

大地震後の津波発生に備え、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や避難場所・避難経路図を掲出しています。さらに、駅間では列車が停車した場合に、お客さまを津波到達前に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。



危険樹木の計画的な伐採を実施

当社では、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います。橋本駅～極楽橋駅間にある沿線樹木に対して樹木医による健全度診断を実施し、危険と判断された樹木を伐採しています。



危険樹木 伐採前(上)、伐採後(下)

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。

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

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、2021年度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。

2021年度の安全重点施策

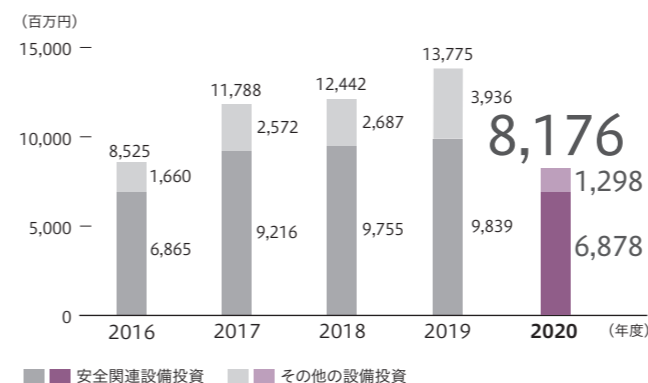
1. 「運輸防災マネジメント指針」に沿った自然災害リスクの軽減
2. 社会的な要請も含めた駅ホーム、踏切の安全性向上
3. 老朽機器・設備更新、改善による保安度向上
4. デジタル技術を活用した安全設備によるシステムチェンジ
5. 安全を支える人材の育成と技術継承

安全投資

安全対策への設備投資を継続的に実施

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するための設備投資を継続的に実施しています。

安全に対する投資額



今後発生することが予測される大規模地震に備えた高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、また、駅ホーム上の安全性向上のための施策実施や老朽設備の更新を推進するため、2020年度は約68億円を投資しました。

2021年度も引き続き安全施策を計画的に推進するための投資を実施していきます。

2020年度の主な設備投資

- 駅舎耐震補強診断(5施設)
- 防災対策(法面補強、橋梁の洗掘防護工)
- 8300系車両の新造(12両)
- 9000系車両リニューアル工事(4両)
- 変電所シリコン整流器更新(吉見、貝塚)

お客さま

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て、業務やサービスの改善・向上に活かしています。すべてのお客さまにとっての快適性や利用しやすさを追求し、お客さま満足の向上に継続的に取り組んでいます。

お客さまニーズの把握

「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。

2020年度は1,839件の「お客さまの声」が寄せられました。そのうち、新型コロナウイルスに関するご意見・ご要望が666件と、全体の36%に上りました。

顧客満足度調査を実施

2020年度も2019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。また、(公財)日本生産性本部が実施している顧客満足度調査(JCSI)の結果もあわせて分析し、業務やサービスの改善に役立てています。

2020年度「お客さまの声」の内訳ランキング

()は前年度の件数

		件数	
1	接客・接遇	552	(750)
2	乗車マナー	249	(313)
3	駅施設	162	(247)
4	車内空調	159	(186)
5	乗車券類	156	(206)
6	ダイヤ・ダイヤ乱れ	130	(228)
7	鉄道車両	52	(65)
8	踏切	40	(40)
9	ホームページ	19	(31)
10	線路設備	12	(11)

多様なお客さまの利便性向上

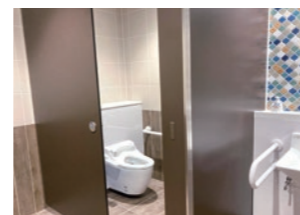
駅トイレのリニューアルを推進

駅をより快適にご利用いただけるよう、美観向上や換気能力の向上による臭気低減、多機能トイレの充実など、駅トイレのリニューアルに取り組んでいます。さらに女性トイレにはパウダーコーナーの設置を推進しています。

2020年度は、岸里玉出(玉出口)、七道、二色浜、樽井、住吉東、沢ノ町、百舌鳥八幡、林間田園都市、橋本の9駅9カ所でリニューアルを実施しました。2021年度は、汐見橋など3駅でリニューアルを計画しています。



【樽井駅】多機能トイレ



【汐見橋駅】女性トイレ



【林間田園都市駅】女性トイレ



【沢ノ町駅】男性トイレ

バリアフリー化を推進

すべての人に、よりご利用いただきやすい駅を目指して、スロープやエレベーターの設置など駅のバリアフリー化を推進しています。2020年度は、岸里玉出駅の高野線ホームにエレベーターを2基整備しました。



【岸里玉出駅】高野線ホームに新たに整備したエレベーター

安心・快適な車内環境づくりを推進

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。

2020年度は、高野線6000系の代替として、8300系を12両新造しました。8300系は省エネ効率の高い機器やLED灯具を採用し、消費電力は6000系の約半分です。また、4カ国語に対応した車内案内表示器を設置するなど、人と環境にやさしい省エネ車両です。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、すべての車両の車内に抗ウイルス・抗菌加工を実施しました。今後も計画的に車両の新造・改良などを進めていきます。



代替新造車両 8300系



抗ウイルス・抗菌加工を実施

顧客満足の向上

多様なお客さまに向けて利便性を向上

アプリを活用したタイムリーな情報提供

「お客さまの声」や顧客満足度調査を踏まえ、分かりやすい情報の発信に取り組んでいます。

その一環として、2019年度から、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20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。

公式ウェブサイト

当社沿線は多くの外国人のお客さまも利用されます。そこで、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カ国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)において、災害状況や遅延状況を15カ国語で掲載しています。



南海アプリ

南海ブランド好感度の向上

「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。

ブランドスローガン「なんかいいね」があふれてるは、当社が目指す「南海らしさ」を端的に表現した言葉です。スローガンのとおり、お客さまはもちろん、広く社会にとっての「なんかいいね」をあふれるほどにお届けしたいという想いが込められており、駅・車内のポスターや当社ホームページなどで情報を発信しています。

今後は、南海グループが取り組む社会課題を解決する活動をお客さまをはじめ広くステークホルダーに発信することで、認知・理解を図り、引き続き当社ブランドの好感度向上に努めます。



ブランドスローガンと込められた想い

インバウンド回復に向けた取り組み

アフターコロナを見据えたツアー企画やデジタルプロモーションを展開

インバウンドのお客さま、国内のお客さま双方に対して、当社沿線の観光資源について効果的な魅力発信に努め、アフターコロナを見据えた沿線への来客促進に取り組んでいます。

2020年度は、新型コロナウイルスの影響によるインバウンド旅客の消失を受け、これまでの空港アクセスへの誘客を中心とした施策から、インバウンド需要を補完するため国内観光需要の創出と、消費の拡大に向けた方針へと見直しました。

観光需要の創出に向けては、国内および国内に在住する外国人をメインターゲットに、沿線自治体や観光関係団体との連携を強化し、当社の重要観光地である高野山を中心に沿線エリアへの誘客を目的とした旅行商品を企画しました。

例えば、(一社)泉佐野シティプロモーション推進協議会と連携した泉佐野の「食」をテーマにしたツアー商品の造成や、吉本興業(株)などと連携し、同社所属のタレントが出演する「高野山オンラインツアー」を実施しました。

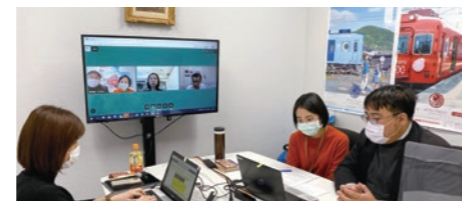
また、海外旅行代理店向けのオンライン商談会や旅行博覧会にも参画し、当社沿線の観光資源や旅行商品を動画やデジタルパンフレットを活用して紹介することで、沿線エリアの認知向上や販路拡大を推進しました。2021年度も、引き続き国内需要の創出はもちろん、今後早期回復が見込める東アジア市場を中心に海外営業の強化を図っていきます。



(一社)泉佐野シティプロモーション推進協議会と連携で「食」がテーマのツアーを造成



高野山を舞台にした「オンラインツアー」を実施



海外旅行代理店との「オンライン商談会」に参加

地域社会

経営ビジョンに掲げた「選ばれる沿線づくり」を目指し、沿線の自治体や住民の皆さまとの協働、また他企業との連携を通じて、沿線の活性化と魅力向上に取り組んでいます。

沿線価値向上

「加太さかな線」の魅力発信

当社では、紀ノ川駅～加太駅を結ぶ路線を「加太さかな線」の愛称で呼び、沿線の海産物などの魅力を発信する「加太さかな線プロジェクト」を実施しています。その一環として、観光列車「めでたいでんしゃ」を運行しています。

「めでたいでんしゃ」の運行開始後、減少傾向にあった加太駅の定期外乗降人員は、多い年には年間約35,000人増えるなど、プロジェクトの効果が確実に出てきています。

また、2020年度からは、沿線の空き家や空き地を活用する「リノベーションまちづくり」にも取り組んでいます。

今後も、沿線施設との共同キャンペーン実施や企画乗車券の発売、SNSを活用した沿線の魅力発信など、地元住民の方とともにプロジェクトを盛り上げていきます。

沿線企業の活性化を支援

沿線企業の後継者が家業のリソースを活用した新アイデアを考えるワークショップ「南海沿線アツギソン」を2019年から継続して実施しています。2021年3月には、沿線企業と就活生のための交流型合同説明会「コタツ就活EXPO 2022 BY NANKAI」を開催するなど、さまざまな形で沿線企業を支援しました。

今後も沿線自治体や商工会議所、金融機関、大学などと連携し、沿線企業の活性化支援を継続していきます。



各企業ブースでは、企業担当者や就活生がコタツを囲みながら、「おもしろく働く」をテーマに、社員の働き方・生き方・暮らし方について語り合い、相互理解を深めました。

高野山観光魅力向上プロジェクトを実施

2020年度も高野山観光の魅力を高めるさまざまなプロジェクトを実施しました。今後も、地元自治体や他企業と連携して来訪促進につながる話題性のあるキャンペーンやイベントを実施していきます。



極楽橋駅リニューアル「はじまりの聖地、極楽橋。」



高野山・山麓エリアへの来訪促進キャンペーン「高野の休日」の実施



「南海沿線アツギソンvol.2 in WAKAYAMA」

駅を拠点としたまちづくり

新駅ビル「キーノ和歌山」が開業1周年

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」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、駅のにぎわいを周辺エリアへ広げていきます。2021年6月5日には、キーノ和歌山商業ゾーンが開業1周年を迎えました。開業から1年間で、約218万人のお客さまにお越しいただき、すでに目標の200万人を上回っています。



行政との共創体制の強化(キーノ和歌山)

不動産事業の拡充

なんばのまちづくりに資する物件の取得

当社は、2020年6月に、大阪市中央区難波四丁目に所在するオフィスビル「難波フロントビル」の信託受益権を新たに取得しました。

今回の取得は、不動産事業の深化・拡大による収益基盤の拡大と、なんばエリアの価値向上を目的とするものです。

本ビルは、千日前通りに面した視認性の良い位置に所在し、南海電鉄難波駅徒歩6分、大阪メトロなんば駅徒歩1分と高い利便性を有するとともに、(仮称)南海新難波駅に近接しており、高いポテンシャルを有しています。

当社では、今後もなんばエリアにおける物件の取得・運営を通じて、なんばエリアの価値向上に努めていきます。



難波フロントビル

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

当社グループの泉北高速鉄道が運営する「北大阪トラックターミナル」の再開発を進めています。その起点となる「北大阪トラックターミナル1号棟」が2020年4月に竣工し、極めて優れた「環境・社会への配慮」がなされた建物として、(株)日本政策投資銀行(DJB)の「DBJ Green Building 認証」を取得しました。

この認証は建物の環境性能やテナント利用者の快適性などを評価するもので、同施設がLED照明や自動水栓などの採用によって省エネ・省資源に配慮していることなどが認められました。



地域社会・行政との連携

「なにわ筋線事業」の都市計画事業認可を取得し、着工準備へ

2031年の開業を目指して推進している「なにわ筋線事業」については、2020年8月に鉄道区域、2021年1月に道路区域の都市計画事業認可を、整備主体である関西高速鉄道(株)が取得し、用地測量や建物調査など用地取得・補償業務が本格的に始まりました。また、西本町駅、中之島駅および南海新難波駅では、工事契約や技術協力業務委託契約を締結するなど、工事着工に向けた準備を着実に進めました。

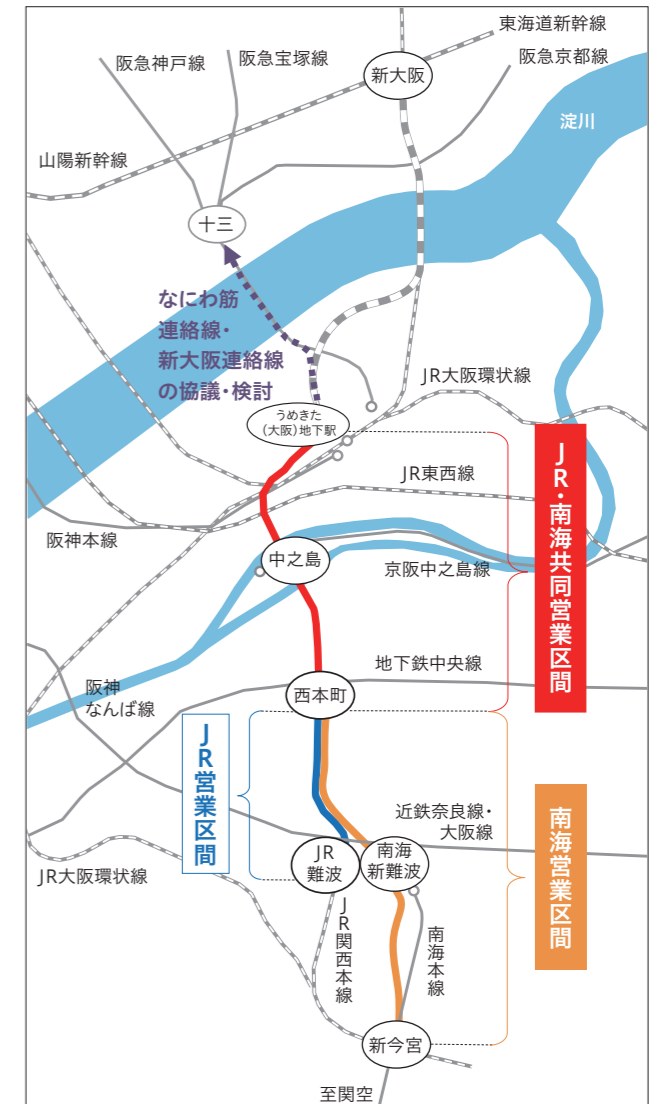
当社が実施している新今宮駅分岐部北側の新設高架橋の受託設計や、分岐器新設に伴う既存高架橋の照査も計画どおりに進んでいます。今後も国や地元自治体、関係先との連携を密に、事業を着実に推進していきます。

なにわ筋線の整備で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

なにわ筋線計画概要

整備区間	● 南海新今宮駅～うめきた(大阪)地下駅 ● JR難波駅～うめきた(大阪)地下駅
中間駅	(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、 (仮称)南海新難波駅
総事業費	約3,300億円(概算) うち 地方自治体出資 約330億円 (大阪府165億円、大阪市165億円) 民間出資 約330億円 (南海電鉄185億円、JR西日本145億円)
整備主体	関西高速鉄道株式会社
営業主体 および 営業区間	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
開業目標	2031年春



全体イメージ

※「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

従業員

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・研修制度によって、多様な人間が能力を最大限発揮し成長していけるよう支援しています。また、誇りとやりがいを持ち、長く働き続けられるよう制度や仕組みを充実させています。

人材育成

社員の成長を促す人事制度を構築

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、社員が自発的に高い目標にチャレンジし、PDCAサイクルを好回転させることで、経営目標の達成につなげています。また、上司と部下のツウエ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重視しています。これらの仕組みによって、社員一人ひとりの成長を促し、企業全体のサービスレベルの向上を図っています。

教育重点目標に基づく研修・啓発を実施

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。

当社では現在、教育重点目標として「一人ひとりが意欲を高め挑戦し、変革へ繋ぐ人材育成」を掲げ、「社員一人ひとりの能力開発の促進」と「挑戦・変革するリーダーの育成」をテーマに各種研修・啓発を実施しています。今後も、社員の資質向上を教育面からも積極的にサポートしていきます。

人権・ハラスメント防止の啓発

人権とハラスメントに関する正しい理解を啓発

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いう認識の下、1971年から人権啓発に取り組んでいます。研修を継続し、

内容を充実させながら、人権問題に対する正しい理解と認識の浸透を図っています。

また、パワーハラスメント、セクシュアルハラスメント、妊娠・出産ハラスメントをはじめ、さまざまなハラスメントの未然防止に向け、相談窓口を設置しています。新任管理職を含む管理・監督者層に対してはハラスメント防止研修を実施し、正しい知識の周知に努めています。

活力ある職場づくり

「従業員エンゲージメント」の向上を推進

近年、従業員が企業に信頼度や貢献意欲を持っている状態を示す「従業員エンゲージメント」が日本でも注目されています。

当社では、グループ従業員のエンゲージメントを高めるた

めには、コロナ禍における従業員の不安解消やモチベーションアップ、当社グループが一体となってコロナに立ち向かう姿勢の共有が必要だと考え、社内ポスターや動画で社長や経営陣からのメッセージを発信しています。これらに対して、従業員からは「困難な状況を乗り越えるために頑張ろうと思った」などの声が挙がっています。

「なごみときめき活動」を実施

当社では、従業員が「なんかいいね」があふれる職場を目指す社内活動として「なごみときめき活動」を実施しています。

その一環として、2019年度から、従業員のモチベーション向上と従業員どうしのコミュニケーション促進を目的に「なんかいいね」カードを導入しました。従業員間の褒め合う文化の醸成、ひいては業務の質的向上につながっており、2020年度は約8,000枚が活用されました。

また、沿線に関する従業員の知識向上と当社沿線への誇りの

醸成を目的に従業員専用写真投稿サイト「沿線アンバサダー制度」を導入しています。2020年度末時点で300人以上の従業員が参加し、累計1,100件以上の投稿がありました。楽しみながら沿線への理解を深めるツールとして役立てられています。



働きやすい職場づくり

子育てとの両立を積極的に支援

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。

育児休職中の従業員には定期的に社内報を送付(2021年6月よりデジタル版を開始)し、会社のタイムリーな情報に触れられるよう配慮しています。復帰に際しては上司との面談などを実施し、スムーズな職場復帰をサポートしています。復職率は、2008年から毎年100%に上っています。

また、鉄道現業部門では、子どもが小学校5年生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さらに拡充していきます。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、子育て世代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。

年休や育児・介護休暇の取得を促進

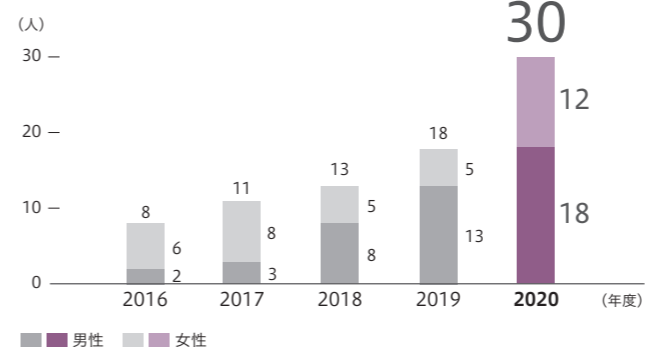
計画年休制度の導入や半日単位での年休取得の促進などにより、年次有給休暇の取得率向上を図っています。南海電鉄の2020年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は90.0%と、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(56.3%)と比較し高い水準にあります。

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、8年連続100%となっています。また、近年は男性社員の取得も増加傾向にあり、2020年度は18人の男性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) (%)

2016	2017	2018	2019	2020
93.3	91.0	90.7	92.6	90.9

男女別の育児休職取得者数(南海電鉄単体)



月間平均残業時間(南海電鉄単体) (時間)

2016	2017	2018	2019	2020
31.2	31.4	26.7	25.6	25.0

「災害ゼロ」に向け、労働災害防止対策を実施

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・低減を図っています。また、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PDCAサイクル構造を確立し、「災害ゼロ」「危険ゼロ」を目指し、安全水準の向上に努めています。

心身両面の健康保持増進対策を実施

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。

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。メンタルヘルス対策としては、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などを実施しています。さらに、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。

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しています。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を一部補助(上限1万円)しています。

なお、グループ会社の南海マネジメントサービス(株)が、経済産業省と日本健康会議が共同で選定する「健康経営優良法人2021(中小規模法人部門)」に認定されました。

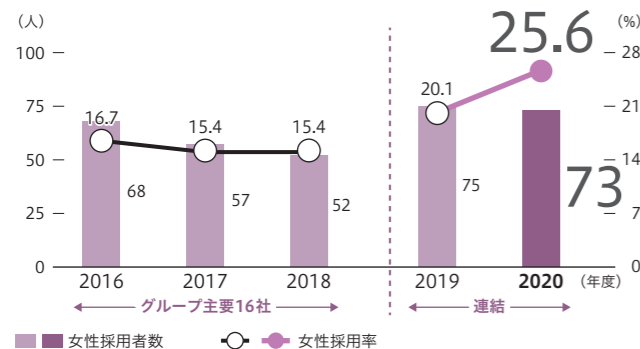
ダイバーシティの推進

女性の活躍の場を広げる取り組みを推進

当社では、2016年4月に「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4割以上としています。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。

今後は、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。

女性社員採用者数*

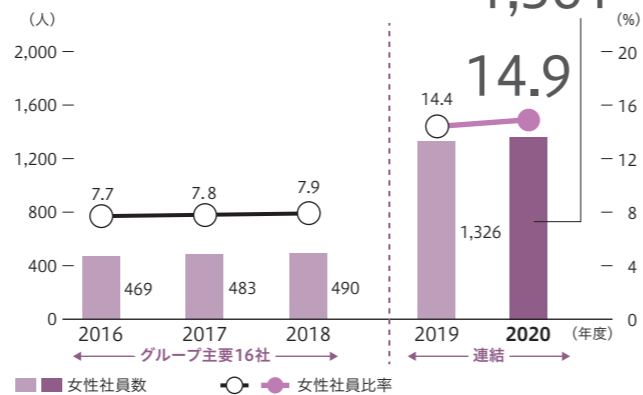


※2016~2018年度はグループ主要16社、2019~2020年度は連結

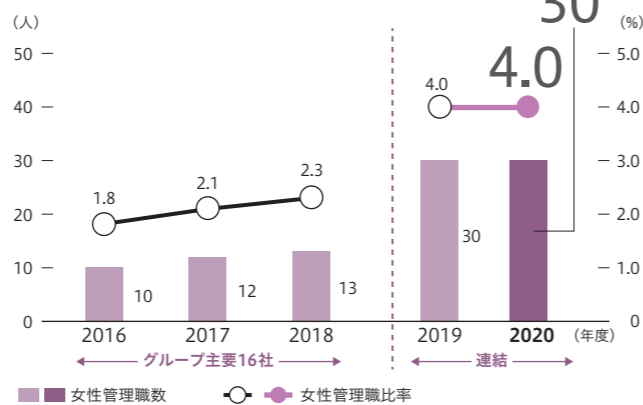
※グループ16社：南海電気鉄道(株)、東北高速鉄道(株)、南海バス(株)、関西空港交通(株)、徳島バス(株)、南海フェリー(株)、南海車両工業(株)、南海不動産(株)、南海商事(株)、南海エフディサービス(株)、南海フードシステム(株)、(株)南海国際旅行、住之江興業(株)、南海ビルサービス(株)、南海辰村建設(株)、南海マネジメントサービス(株)

※連結はP93参照

女性社員数*



女性管理職数*

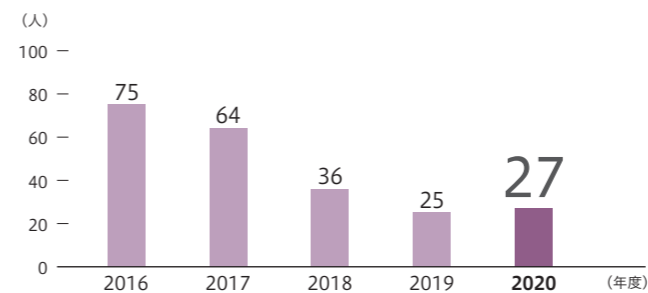


高齢者が活躍できる環境を整備

少子高齢化による労働力人口の減少に対応するため、当社では2021年度より定年年齢を65歳まで段階的に引き上げ、60歳以降の従業員が活躍しやすい環境整備に取り組んでいます。

定年退職後の再雇用制度についても引き続き実施しており、2021年3月31日現在、27名がさまざまな分野で活躍しています。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、シニアライフの充実に向けた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)

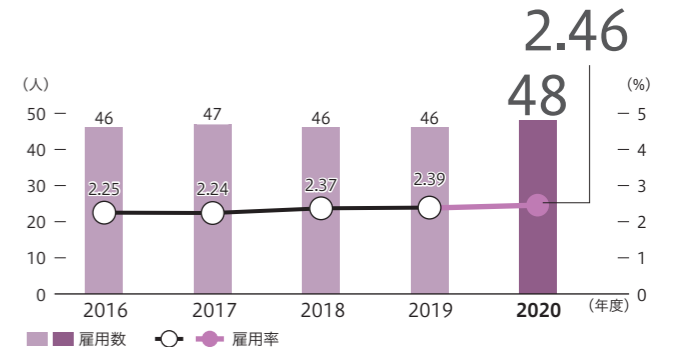


社会的責務として障がい者雇用を促進

当社グループでは、障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識しています。2020年度の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、2.46%でした。

特例子会社である(株)南海ハートフルサービスでは、2021年6月現在、48名の障がい者を雇用しており、同社の従業員は当社施設をはじめとする各種施設の清掃業務や郵便物仕分け業務などに従事しています。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



担当役員より



専務執行役員
芦辺 直人

一人ひとりのやりがいと成長を、企業の成長につなげていきます。

当社では、経営ビジョンの実現に向けた人材戦略として、「挑戦と成長、結果を評価する職場風土への変革」を掲げ、人事制度を継続的に見直しています。

管理職については、2020年度に大規模な改定を行い、主には、「役割と処遇の連動」および「会社業績と処遇の連動」をこれまで以上に強化し、メリハリある処遇体系としました。また、職位・等級体系については、組織の活性化やチームビルディングを主な役割とする「マネージャー職」や特定分野の専門性発揮を期待する「専門職」など、複線型の体系に移行しました。

一般社員については、2021年度から本社部門と鉄道現業部門との人事制度を一本化し、一人ひとりの挑戦と成長を促す仕組みを導入することで、複数の部門で活躍できる「マルチタスク型人材の育成」などを推進しています。同時に定年年齢の段階的引き上げや鉄道現業を含む全職場への育児短時間勤務制度の導入など、ダイバーシティを推進し、誰もが長く活躍できる制度も積極的に導入しています。

今後も人事制度改革の定着度合いを確認しながら継続的に見直し、コロナ禍においても企業の持続的な成長につなげていきたいと考えています。

株主・投資家

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。この方針に基づき、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して、継続して、公平かつ適時・適切な情報開示に努めています。

株主・投資家との関わり

決算情報を適時・適切に開示

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り組みとして、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。

株主・投資家の皆さまとの対話充実を促進

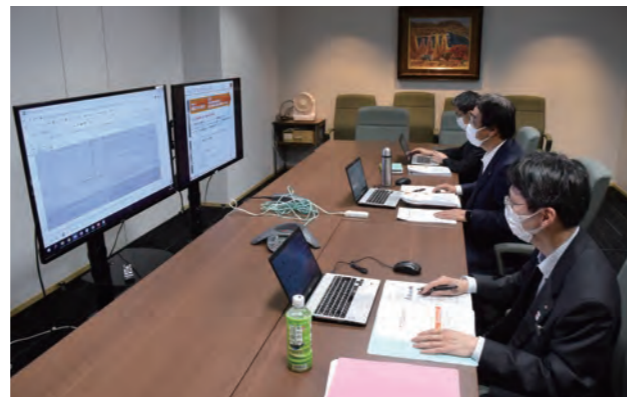
定時株主総会により多くの株主の皆さまにご出席いただくため、集中日を回避し、積極的な情報提供と丁寧な質疑応答に努めています。直近の第104期定時株主総会については、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、株主の皆さまにご来場の自粛をお願いし、感染防止措置を講じた上で開催しました。

また、当社の経営状況をご理解いただくために年2回「株主通信(NANKAI REPORT)」を送付しています。

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(2020年度はリモート形式で実施)などによる対話の充実に取り組んでいます。

株主・投資家の皆さまとのIRイベントでの対話や日常的な対話を通じて得たご意見や気づきは、持続的な成長と中長期

的な企業価値の向上に向けた戦略や施策の策定に不可欠です。2021年4月30日に発表した「南海グループ2021年度経営計画」の策定過程にも活かされました。



リモート形式による機関投資家・アナリスト向け決算説明会の様子

ホームページを活用し、開示情報を拡充

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、ステークホルダーの方々からのご意見を踏まえ、ESGデータ集などの非財務情報の開示にも努めています。引き続き、さらなる開示の拡充に向けて取り組んでいきます。



ガバナンス

持続的な成長と中長期的な企業価値の向上のため、コーポレート・ガバナンスの強化、充実に継続的に取り組んでいます。

基本的な考え方

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います。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ます。なお、2021年6月25日開催の第104期定時株主総会における承認を得て、監査等委員会設置会社へ移行しました。

コーポレート・ガバナンス体制早見表(2021年6月25日現在)

機関設計の形態	監査等委員会設置会社
取締役の人数	15名
うち、社外取締役の人数	8名(53%)
うち、女性取締役の人数	3名(20%)
取締役監査等委員の人数	6名
うち社外取締役監査等委員の人数	4名
取締役の任期	1年(取締役監査等委員の任期は2年)
執行役員制度の採用	有
取締役会の任意諮問委員会	指名委員会および報酬委員会を設置
取締役報酬体系	取締役(監査等委員である取締役を除く。)および役付執行役員(執行役員のうち上席執行役員以上の者)の報酬を監督給と執行給に区分する。
役員報酬制度の内訳	(1) 監督給 取締役に対して、職責に応じた固定額を金銭で毎月支給する。 (2) 執行給 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する。報酬の構成割合については、基本報酬60:賞与25:株式報酬15とする。 ① 基本報酬 役割・責任に応じた固定額を、金銭で毎月支給する。 ② 賞与 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する。会社業績部分と個人業績部分の比率は、70:30とする。但し、社長は会社業績のみで算定する。 ③ 株式報酬 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、当社が各役付執行役員に付与するポイントの数に相当する数の当社株式が本信託を通じて各役付執行役員に対して交付される。役付執行役員が当社株式の交付を受ける時期は、原則として当該役付執行役員の退任時とする。
会計監査人	有限責任 あずさ監査法人

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

監査等委員会設置会社を採用し、取締役会において議決権を有する社外取締役の員数・比率をともに高め、取締役会の監督機能の強化および経営の透明性向上を図るとともに、取締役会の業務執行決定権限の一部を取締役に委任し、業務執行の機動性を向上させることによって、モニタリング・ボードへの移行を志向していきます。また、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。

取締役会は、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一方、その過半数を社外取締役とするとともに、それぞれ構成員の過半数を監査等委員を含む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公正性、客観性および透明性を確保しています。

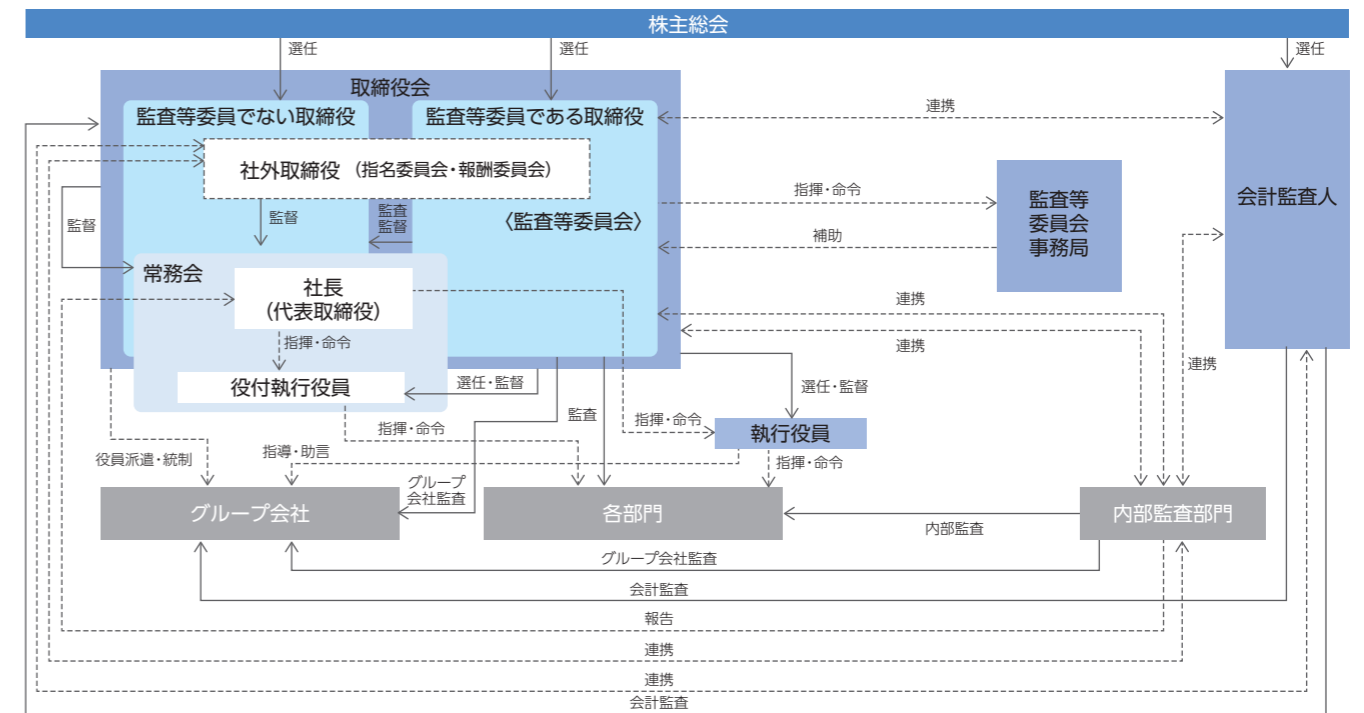
また、取締役会および監査等委員会に対して、内部監査計画および結果の報告を含む内部統制システムの運用状況について定期的に報告を行うなど、取締役会および監査等委員会による経営の監督機能強化に努めています。

ガバナンス体制強化の変遷

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
機関設計		監査役会設置会社													
役員の構成	取締役数	13名	→										9名	8名	15(6)名*
	社外取締役	3名	→										3名	3名	8(4)名*
	監査役数	5名	→										5名	5名	5名
	社外監査役	3名	→										3名	3名	3名
	独立役員	5名	→										4名	5名	6名
女性役員											1名		3名		
役員の任期	取締役	2年	→										1年	1年	1年
	監査役	4年	→										4年	4年	4年
	取締役監査等委員												2年		

※()内は、うち取締役監査等委員

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 (2021年6月25日現在)



業務執行

取締役会

社外取締役8名を含む取締役15名(うち監査等委員である取締役6名)で構成する取締役会(議長:代表取締役社長、事務局:総務広報部)は、原則月1回開催し、経営の基本方針ほか当社の業務執行の決定および取締役の職務執行の監督を行っています。なお、当社は、定款の定めおよび取締役会の決議に基づき、重要な業務執行の決定を取締役に委任することにより、業務執行の機動性向上を図っています。

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:総務広報部)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。

指名委員会

指名委員会(委員長:社外取締役 園 潔、委員:代表取締役社長 遠北 光彦、社外取締役 常陰 均、同 肥塚 見春および社外取締役監査等委員 國部 毅)を設置し、指名プロセスの公正性・客観性・透明性を確保します。

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ご審議します。

- 取締役候補者の決定、代表取締役の選定並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可否
- 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

報酬委員会(委員長:社外取締役 常陰 均、委員:代表取締役社長 遠北 光彦、社外取締役 園 潔、同 望月 愛子および社外取締役監査等委員 三木 章平)を設置し、報酬決定プロセスの公正性・客観性・透明性を確保します。

個々の取締役(監査等委員である取締役を除きます)の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、役員の報酬等の額またはその算定方法の決定に関する方針を改定する場合は、取締役会の決議に先立ち、その内容について本委員会でご審議します。

監査等委員会監査の状況

当社は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指しており、コーポレート・ガバナンスの強化・充実の一環として、2021年6月25日開催の第104期定時株主総会における承認を得て、監査等委員会設置会社へ移行しました。

監査等委員会は、社外取締役4名を含む6名の監査等委員で組織し、監査等委員会が選定する監査等委員が当社および子会社の業務および財産の状況を調査するとともに、監査等委員会で審議、決議を行うなどして、取締役の職務執行を監査します。また、監査等委員会の職務を補助する体制として、専任スタッフを配置するとともに、当該専任スタッフの独立性を確保するため、その異動、評価などに関しては、監査等委員と事前に協議を行うこととしています。

2020年度においては、監査役会設置会社として、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）を、原則月1回開催し、職務執行の監査を行いました。

2020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次のとおりです。

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。

2020年度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	勝山 正章	3回	3回
常任監査役	岩井 啓一	13回	13回
常任監査役	浦井 啓至	10回	10回
社外監査役	奥 正之	3回	3回
社外監査役	荒尾 幸三	13回	13回
社外監査役	饗庭 浩二	13回	13回
社外監査役	國部 毅	10回	8回

社外取締役

社外取締役には、企業経営者、コンサルタントおよび法曹界における検事や弁護士としての見識、経験、専門性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、当社グループの経営全般に対する的確な助言と監査・監督の実効性を高める機能を担っていただいています。

社外取締役の選任に当たっては、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。

サポート体制

社外取締役または社外取締役監査等委員による監督または監査を実効性あるものとするため、総務広報部長は、取締役会の事務局として、社外取締役に対して、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。以上のような取り組みにより、取締役会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取締役に対しては、審議内容および報告事項資料並びに審議通知書の送付を行っています。

監査等委員会の事務局は監査等委員会事務局が担っており、監査等委員会開催日時の連絡、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、常勤の監査等委員から社外取締役監査等委員に対し適宜説明および報告を行っています。

社外取締役の選任理由

氏名	独立役員	監査等委員	選任理由
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と監督をいただけるものと考えます。また、同氏には、指名委員会の委員長および報酬委員会の委員として、当社経営陣の指名および報酬についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。
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と監督をいただけるものと考えます。また、同氏には、指名委員会の委員および報酬委員会の委員長として、当社経営陣の指名および報酬についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。
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と監督をいただけるものと考えます。また、同氏には、指名委員会の委員として、当社経営陣の指名についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。
望月 愛子	○		公認会計士としての専門的知見とコンサルタント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と監督をいただけるものと考えます。また、同氏には、報酬委員会の委員として、当社経営陣の報酬についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。
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、当社における監査・監督の実効性を高めていただけるものと考えます。また、同氏には、監査等委員会の委員長として、同委員会の公正性・客観性を確保し、その実効性向上に貢献いただくことを期待できる。 なお、同氏は、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。
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、当社における監査・監督の実効性を高めていただけるものと考えます。また、同氏には、指名委員会の委員として、当社経営陣の指名についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。 なお、同氏は、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。
三木 章平	○	○	生命保険会社の業務執行取締役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、当社における監査・監督の実効性を高めていただけるものと考えます。また、同氏には、報酬委員会の委員として、当社経営陣の報酬についての検討に当たり、その幅広い見識からの関与・助言を期待できる。 なお、同氏は、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。
井越登茂子	○	○	法曹界における豊富な経験と専門的知見に基づき、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、当社における監査・監督の実効性を高めていただけるものと考えます。また、同氏には、主としてコンプライアンスの視点からの助言・提言を期待できる。 なお、同氏は、検事として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。

役員トレーニング

取締役に対し、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。

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	—
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	当社グループ施設の見学会などを実施します。
新任	当社の事業内容、財務状況および経営戦略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。

2020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、2021年度経営計画等のPDCAサイクルの徹底や、サステナブル経営およびリスクマネジメントに関する審議時間・機会の確保、ITツールを活用した取締役会運営方法のさらなる改善等、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。

役員一覧(2021年6月25日現在)

取締役

	遠北 光彦	高木 俊之	芦辺 直人	梶谷 知志	大塚 貴裕
役職	代表取締役社長 兼 CEO	代表取締役 専務執行役員	代表取締役 専務執行役員	取締役 常務執行役員	取締役 上席執行役員
主な略歴	1978.4 当社入社 2013.6 当社取締役 2015.6 当社代表取締役兼 CEO(現) 2015.6 当社取締役社長 2019.6 当社社長(現) 2019.6 当社リスク管理室 担当(現)	1983.4 当社入社 2011.6 当社取締役 2013.6 当社常務取締役 2017.6 当社代表取締役(現) 2017.6 当社専務取締役(現) 2019.6 当社専務執行役員(現) 2021.6 当社専務執行役員(現) 2021.6 当社まち共創本部長(現)	1984.4 当社入社 2015.6 当社取締役 2017.6 当社常務取締役 2019.6 当社取締役 2019.6 当社常務執行役員(現) 2021.6 当社代表取締役(現) 2021.6 当社専務執行役員(現) 2021.6 当社グループ統括室長(現)、人財戦略部長(現)	1987.4 当社入社 2016.6 当社経営企画部長 2017.6 当社取締役(現) 2019.6 当社上席執行役員 2019.6 当社鉄道営業本部長(現) 2020.6 当社常務執行役員(現)	1992.4 当社入社 2017.6 当社経営企画部長 2018.6 当社経理部長 2019.6 当社執行役員 2020.6 当社上席執行役員(現) 2021.6 当社取締役(現) 2021.6 当社経営政策室長(現)
在任年数(年)	8	10	6	4	新任
所有株式数(100株)	188(77)	135(38)	77(32)	67(30)	23(15)
取締役会への出席状況	12 / 12回	12 / 12回	12 / 12回	12 / 12回	—
監査役会への出席状況					
所属委員会					
指名委員会	○				
報酬委員会	○				
監査等委員会					
保有する専門性/経験					
企業経営/経営戦略	○	○	○	○	○
サステナビリティ経営	○	○			
法務/コンプライアンス/リスク管理	○				
財務・会計					○
人材戦略/マネジメント			○		
IT・デジタル					
鉄道・モビリティサービス			○	○	
不動産・まちづくり		○			○
マーケティング	○				

※上記の在任年数には、監査等委員会設置会社移行前の取締役および監査役としての在任年数を含みます。
 ※上記の所有株式数には、()内に表示している株式報酬制度に基づき退任時に交付される予定の株式の数を含めて表示しています。
 ※上記の取締役会および監査役会への出席状況は、2020年度(2020年4月1日から2021年3月31日まで)を表示しています。
 ※上記の保有する専門性・経験につきましては、当社が各取締役に対して期待する分野も含めて表示しています。

監査等委員である取締役

	園 潔	常陰 均	肥塚 見春	望月 愛子	岩井 啓一	浦井 啓至
役職	社外取締役	社外取締役	社外取締役	社外取締役	取締役監査等委員(常勤)	取締役監査等委員(常勤)
主な略歴	1976.4 株式会社三和銀行 入行 2015.6 株式会社三菱UFJ フィナンシャル・グループ取締役代表執行役会長 2017.6 当社取締役(現) 2019.4 株式会社三菱UFJ フィナンシャル・グループ取締役執行役常務 2019.4 株式会社三菱UFJ 銀行取締役会長(2021.4 退任) 2019.6 株式会社三菱UFJ フィナンシャル・グループ常務執行役員(2021.4 退任) 2021.4 株式会社三菱UFJ 銀行特別顧問(現)	1977.4 住友信託銀行株式会社入社 2011.4 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 2012.4 三井住友信託銀行株式会社取締役社長 2017.4 同社取締役 2017.6 同社取締役会長(2021.3 退任) 2017.6 三井住友トラスト・ホールディングス株式会社取締役(2021.6 退任) 2019.6 当社取締役(現) 2021.4 三井住友信託銀行株式会社特別顧問(現)	1979.4 株式会社高島屋入社 2013.9 同社専務取締役 2016.3 同社取締役(2016.5 退任) 2019.6 当社取締役(現)	2002.4 中央青山監査法人 入所 2005.4 公認会計士登録 2007.8 株式会社経営共創基盤入社 2016.10 同社共同経営者(パートナー)マネージングディレクター(現) 2018.7 株式会社IGPIテクノロジー代表取締役CEO(現) 2021.6 当社取締役(現)	1983.4 当社入社 2009.6 当社経理部長 2011.6 当社取締役 2013.6 当社常務取締役 2019.6 当社常任監査役(常勤) 2021.6 当社取締役監査等委員(常勤)(現)	1986.4 当社入社 2018.6 当社計画管理部長 兼IT推進部長 2019.6 当社執行役員 2019.6 当社リスク管理室 長 2020.6 当社常任監査役(常勤) 2021.6 当社取締役監査等委員(常勤)(現)
在任年数(年)	4	2	2	新任	10	1
所有株式数(100株)	—	—	4	—	107	22
取締役会への出席状況	11 / 12回	11 / 12回	12 / 12回	—	12 / 12回	10 / 10回
監査役会への出席状況					13 / 13回	10 / 10回
所属委員会						
指名委員会	○(委員長)	○	○			
報酬委員会	○	○(委員長)		○		
監査等委員会					○	○
保有する専門性/経験						
企業経営/経営戦略	○	○	○	○		
サステナビリティ経営	○	○	○			
法務/コンプライアンス/リスク管理	○				○	○
財務・会計	○	○		○	○	
人材戦略/マネジメント		○				○
IT・デジタル				○		
鉄道・モビリティサービス						
不動産・まちづくり						
マーケティング			○	○		

監査等委員である取締役

荒尾 幸三 國部 毅 三木 章平 井越 登茂子



役職	荒尾 幸三	國部 毅	三木 章平	井越 登茂子
社外取締役 監査等委員	社外取締役 監査等委員	社外取締役 監査等委員	社外取締役 監査等委員	社外取締役 監査等委員
主な略歴	1971. 7 弁護士登録 1996. 4 大阪弁護士会副会長(1997. 3 退任) 2010. 6 当社監査役 2021. 6 当社取締役監査等委員(現)	1976. 4 株式会社住友銀行入行 2003. 6 株式会社三井住友銀行執行役員 2006.10 同行常務執行役員 2007. 4 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. 6 同社取締役 2009. 4 株式会社三井住友銀行取締役兼専務執行役員 2011. 4 同行頭取兼最高執行役員(2017. 4 退任) 2017. 4 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. 6 同社取締役執行役員社長 2019. 4 同社取締役会長(現) 2020. 6 当社監査役 2021. 6 当社取締役監査等委員(現)	1982. 4 日本生命保険相互会社入社 2015. 3 同社取締役専務執行役員 2016. 3 同社取締役(2016. 7 退任) 2016. 4 三井生命保険株式会社(現大樹生命保険株式会社)代表取締役副社長執行役員(2018. 3 退任) 2018. 6 公益財団法人日本生命済生会理事長(現) 2021. 6 当社取締役監査等委員(現)	1980. 4 検事任官 2009. 1 松江地方検察庁検事正 2011. 4 最高検察庁検事 2011.11 津地方検察庁検事正(2012. 11 検事退官) 2013. 2 弁護士登録(2020.3 弁護士登録取消し) 2021. 6 当社取締役監査等委員(現)
在任年数(年)	11	1	新任	新任
所有株式数(100株)	2	—	—	—
取締役会への出席状況	12 / 12回	8 / 10回	—	—
監査役会への出席状況	13 / 13回	8 / 10回	—	—

所属委員会	荒尾 幸三	國部 毅	三木 章平	井越 登茂子
指名委員会		○		
報酬委員会			○	
監査等委員会	○(委員長)	○	○	○

保有する専門性/経歴	荒尾 幸三	國部 毅	三木 章平	井越 登茂子
企業経営/経営戦略		○	○	
サステナビリティ経営		○		
法務/コンプライアンス/リスク管理	○	○	○	○
財務・会計	○	○	○	○
人材戦略/マネジメント				
IT・デジタル				
鉄道・モビリティサービス				
不動産・まちづくり				
マーケティング				

執行役員
(取締役兼務者を除く)

清原 康仁
 上席執行役員
 まち共創本部副本部長

二柘 義典
 上席執行役員
 不動産営業本部長

西川 孝彦
 上席執行役員
 イノベーション創造室長

岡嶋 信行
 上席執行役員
 鉄道営業本部副本部長、
 運輸車両部長

岡本 圭祐
 執行役員
 リスク管理室長

和田 真治
 執行役員
 イノベーション創造室
 副室長、新規事業部長

川田 均
 執行役員
 まち共創本部副本部長、
 開発部長

斉藤 裕典
 執行役員
 社長室長

鈴木 一明
 執行役員
 グループ統括室副室長、
 人事部長

小林 淳
 執行役員
 イノベーション創造室
 副室長、業務改革部長、
 鉄道営業本部統括部長、
 不動産営業本部統括部長

加賀 至
 執行役員
 鉄道営業本部副本部長

松本 保幸
 執行役員
 経営政策室副室長、
 経営戦略部長

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(監査等委員である取締役を除く。以下同じ)および役員執行役員(執行役員のうち上席執行役員以上の者)の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、職責に応じた固定額を金銭で毎月支給します。執行給は基本報酬、賞与および株式報酬で構成し、役員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

株式報酬制度の概要

対象者	取締役(監査等委員である取締役および社外取締役を除く)および役員執行役員(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の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 (1年当たり金60百万円相当)
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
対象者に付与されるポイント総数の上限	1年当たり24,000ポイント相当
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	原則として対象役員が当社の取締役または役員執行役員のいずれの地位からも退任した時

報酬の構成割合

基本報酬 (60/100)	● 役割・責任に応じた固定額を、金銭で毎月支給
賞与 (25/100)	● 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 会社業績部分 ● 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 <条件指標> ● 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 <目標指標> ● 「南海グループ経営ビジョン2027」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 ● 2020年度における業績連動報酬に係る指標の目標および実績 当事業年度においては、新型コロナウイルスの感染拡大が当社グループに与える影響を期初に合理的に把握することができず、目標を設定することが困難であったことに加え、新型コロナウイルス感染拡大による厳しい経営環境に鑑み、当事業年度に係る賞与の支給は見送りました。よって、記載すべき指標の目標および実績はありません 個人業績部分 ● 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)	● 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

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員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 遠北光彦に一任されています。同氏は、役位ごとの報酬額の決定および役員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、役員報酬等の額またはその算定方法の決定に関する方針を改定する場合は、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。監査等委員である取締役の報酬については、監査等委員である取締役の協議により決定しています。

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(監査等委員である取締役を除く。)の報酬額については、2021年6月25日開催の第104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4名))と設定しています。

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。

監査等委員である取締役の報酬額については、2021年6月25日開催の第104期定時株主総会において、限度額を年額90百万円(当時の対象員数6名)と設定しています。

社外取締役メッセージ



社外取締役
指名委員会委員長
園 潔

南海グループのさらなる発展を支えていけるよう、全力を尽くします。

社外取締役の園潔です。

当社は、2021年6月の株主総会を経て、監査等委員会設置会社へと移行しました。これによって、社外取締役が過半数を占める取締役会と監査等委員会に加え、任意ではありますが指名委員会、報酬委員会という3つの委員会体制の下、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化・充実を図り、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くことになりました。

足元で新型コロナウイルス感染拡大が長期化する中、リモートワーク拡大などの社会変容や、インバウンド需要の先行き不透明感の広がりなど、これまで当社が前提としてきた経営環境は大きく変化しています。こうした状況下においても、当社グループの使命は、「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」という経営ビジョンの実現を通じ、沿線地域の課題解決に貢献し、発展を支えていくことに他なりません。

今回のガバナンス体制変更は、いかなる環境下にあろうとも、企業経営の透明性を堅持しつつ、株主・ステークホルダーの皆さまの利益と権利を守るという意味を示したものです。スピード感あふれる経営で社会の信任に応えていこうという姿勢は、大いに評価できるものと考えます。

コーポレート・ガバナンスには2つの目的があります。ひとつは、業務執行に対する監督の実効性を高める「守り」のガバナンス、もうひとつは、企業の社会的責任と株主利益追求のバランスをとりながら、持続的成長と企業価値向上を実現する「攻め」のガバナンスであり、この両立が重要です。

社外取締役・指名委員会委員長として、自身の持つ金融機関での経営経験・知見を活かし、この「攻め」と「守り」の両面から変革の時代をリードしていける後継者計画の策定と、当社取締役会のさらなる実効性向上に資する多様な社外取締役の選任に全力を尽くし、当社グループのさらなる発展を支えていきます。



社外取締役
報酬委員会委員長
常陰 均

「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立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います常陰均です。

新型コロナウイルスの感染拡大は、社会・経済の変貌を加速させ、お客さまの価値観や行動も大きく変わりました。当社にとって、グループの主要事業である交通事業が、安全・安心・快適な暮らしの基盤を支える重要な社会インフラであるとの認識の下、沿線エリアやお客さまの生活に寄り添うとはどういうことか、改めて掘り下げて考える機会となりました。

そのような中、当社は2018年に発表した「南海グループ経営ビジョン2027」を継続し、「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」ことを目指しています。業績面では、コロナ禍による試練が続くことが予想されますが、「グレーターなんばの創造」をはじめとする沿線活性化策を総動員し、むしろこの機会に逆風に強い経営体質をつくるべく、最大限の努力を傾けていく所存です。

また、2021年4月に発表した「サステナビリティ方針」は、高齢化の進展や自然災害の増加など、2050年の世界が直面する「成長と持続可能性の両立」をめぐる課題を俯瞰し、当社の交通サービス

を基軸にしたさまざまなサービスを組み合わせ、掛け算で提供していくことを自らの使命として表明したものです。世界的なカーボンニュートラルの潮流やデジタルシフトの加速などの環境変化を積極的に捉え、当社の有する沿線価値向上力をさらに高いレベルへ磨き上げ、地域・社会の発展に貢献していきます。

日本経済の復活に向けては「大阪・関西」の復権が不可欠であり、そのためには、当社の「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立が必須であると考えています。私自身、その一助となるよう、金融機関の経営経験・知識を活かし、社外取締役、また報酬委員会委員長として、経営の監督を行ってまいります。



社外取締役監査等委員
監査等委員会委員長
荒尾 幸三

ステークホルダーの利益保護の視点から監査等委員会の職責を果たしていきます。

社外取締役監査等委員の荒尾幸三です。

当社は、経営と企業統治の強化のため、2021年6月から監査等委員会設置会社に移行しました。取締役会は、社外取締役8名を含む取締役15名（うち監査等委員である取締役は6名）で構成されており、業務執行の権限を業務執行に当たる取締役に大幅に委譲することにより、迅速かつ果敢で適切なリスクテイクを伴う積極経営の推進体制が整えられました。取締役会は、資本政策やサステナビリティに関する取り組みなど、主に経営の基本方針や中長期の経営計画・年度予算などをチェック、審議、決議することになり、監査等委員である取締役も、本来の監査権限に加え、取締役会での議決権も付与されることになりました。

そのため、監査の観点から業務執行取締役の業務執行をモニタリングする監査等委員会の職責は一段と重くなったといえます。これを三様監査、すなわち当委員会、内部監査部門、会計監査人それぞれが連携して策定する監査計画を通じて、もれなく監査を行っていきたくと考えています。

当社の監査において最優先となるのは、基幹である運輸事業の安全性の確保です。また、沿線開発を含む不動産事業や多様な業種にわたるグループ会社の管理・監督、さらに企業にとって最大のリスクである企業不祥事の防止なども重要な課題です。当委員会は、これらの課題に対し、会社の重要な会議への出席、会社書類の閲覧、関連部署に対する報告の聴取、実地調査などを通じて情報収集に努め、きめ細やかな監査を実施して職責を果たしていく所存です。

監査はあくまでも投資家を含むステークホルダーの皆さまの利益保護の視点に立ち、サステナビリティやESGの考え方、また、2021年6月に改正されたコーポレートガバナンス・コードの趣旨などを踏まえながら取り組んでいきたいと考えています。そして、これが当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資するものと確信しています。

内部統制システム

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

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

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・相談を受け付ける内部通報制度「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等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並びに各職位に配置された者の責任・権限・義務等が明確に定められています。

また、監査等委員会設置会社を採用し、重要な業務執行の決定を代表取締役等に委任するとともに、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・特性等を勘案した上で、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。

当社の監査等委員会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、監査等委員会に関する事務を分掌する専任の組織として、監査等委員会事務局を設置しています。監査等委員会事務局は、「社則」により、社長その他の執行役員による指揮命令系統からは明確に分離され、その所属員は監査等

委員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、常勤の監査等委員の同意を得ることとしています。

社長その他の執行役員および使用人は、常勤の監査等委員に対し常務会その他重要な会議への出席を求め、これらの会議において、当社およびグループ経営上重要な業務の執行状況、営業成績および財産の状況等を報告するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書等重要な文書を回付する体制を整えています。また、監査等委員会又は常勤の監査等委員の求めに応じ、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、定期的に常勤の監査等委員に報告することとしています。

当社は、監査等委員会の監査計画等に基づき、通常の監査費用について予算化する一方、監査等委員がその職務の執行のために弁護士、公認会計士その他社外の専門家に対して意見を求めた場合等、予算外で特別に生じた費用を請求したときは、当該請求に係る費用が監査等委員会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(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。



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で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、緊急事態宣言の発出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は大きな影響を受けています。本感染症の影響とそれに伴う社会構造の変化は、当社グループをとりまく事業環境や将来の事業運営の在り

方に急激な変化・変革をもたらすものと認識しています。

(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を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。

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。

コンプライアンス委員会は、委員会規程に従い、社長を委員長とし、リスク管理室長を副委員長、リスクマネジメント部長およびその他委員長の指名する者を委員としています。事務局はリスクマネジメント部に置いており、原則として毎月1回、守秘義務を課したうえで開催しています。

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月を「コンプライアンス強化月間」に設定し、コンプライアンスの取り組みの強化を図っています。

さらに「企業倫理規範」の精神を定着させるため、当社グループ役員一人ひとりの業務・行動にまで具体化して示す「コンプライアンスマニュアル」を制定するなど、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、定期的にコンプライアンス委員会で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年度から各部門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。

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

主な経営指標

(会計年度)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
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	190,813
営業利益	(百万円)	19,900	18,294	21,973	23,062	28,118	32,318	31,840	33,971	27,745	35,223	5,552
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	1,854
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	(百万円)	3,054	5,686	7,518	9,615	17,467	12,612	16,452	14,719	13,023	20,811	△ 1,861
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	4,559
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	258,569
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	962,229
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	2,176.19
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額(△) ^{※2}	(円)	5.84	10.88	14.38	18.40	32.58	22.25	145.13	129.85	114.90	183.68	△ 16.44
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	25.6
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	△ 0.8
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	21,338
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	△ 33,273
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	35,821
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	40,917
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	14.2
(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	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	113,402
1株当たり配当金	(円)	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00 ^{※4}	6.00	6.00	18.00 ^{※5}	30.00	32.50	25.00
非財務指標												
エネルギー使用量(連結)	(千GJ)	2,598 ^{※6}	3,604 ^{※6}	3,433 ^{※6}	5,483	5,512	5,459	5,434	5,329	5,212	5,219	4,590
CO ₂ 排出量(連結)	(千t-CO ₂)	97.8 ^{※6}	119.5 ^{※6}	155.7 ^{※6}	309.9	316.5	313.6	302.9	298.1	264.8	234.7	202.6
省エネ車両の導入(単体)	(%)	38.0	39.9	41.7	42.1	44.8	48.2	50.0	51.8	52.9	57.2	59.0
鉄道車両のエネルギー使用量原単位	(kl/万km)	6.74	6.58	6.49	6.44	6.33	6.12	6.12	6.05	5.91	5.68	5.55
水使用量												
鉄道事業(単体)	(m ³)	302,612	288,039	273,363	252,180	287,132	203,385	190,681	184,363	175,178	197,096	185,656
本社その他の施設 ^{※7} (単体)	(m ³)	387,150	606,930	532,672	557,608	549,130	642,903	637,070	625,953	620,523	571,059	407,822
鉄道事業における有責事故等の件数 ^{※8}	(件)	0	1	3	3	1	1	2	3	1	4	0
顧客満足度調査スコア	(ポイント)	—	—	—	—	—	61.2	59.5	60.8	63.0	65.1	64.7
環境配慮型建物(グリーンビルディング)認証 ^{※9}	(件)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
沿線人口動態(社会増減数) [※] 大阪府除く	(人)	—	—	—	△ 4,872	△ 5,253	△ 5,538	△ 4,319	△ 5,164	△ 4,034	△ 2,239	△ 4,525

※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います。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います。

※3 EBITDA = 営業利益 + 減価償却費
ただし、2017年度以降における「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円が含まれています。

※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 単体の実績値

※7 2011年度よりなんばCITY、なんばパークスなどの流通施設を集計対象に加えています。

※8 自社に責任のある鉄道運転事故、輸送障害(3時間以上の遅延または運休に限る)、インシデント等によるもの

※9 DBJ Green Building認証によるもの

E 環境

環境マネジメント

環境理念・環境方針：有 http://www.nankai.co.jp/company/environmental_protection/kankyurinen.html

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
ISO 14001 認証取得数 ^{*1}	連結：南海電鉄グループ	件	4	4	4
グリーン経営認証取得数 ^{*2}	連結：南海電鉄グループ	件	3	3	3

^{*1} 南海電気鉄道(株) 本社・千代田工場、南海車両工業(株) 千代田工場
 泉北高速鉄道(株) 全社
 南海辰村建設(株) 建築・土木・鉄道部門
 南海ビルサービス(株) 東京支店

^{*2} 南海バス(株) 井高野営業所
 サザントランスポートサービス(株) 堺営業所、りんくう営業所

温室効果ガス(GHG)排出量^{*1}

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
GHG排出量					
Scope1 ^{*2}	連結：南海電鉄グループ	t-CO ₂	98,340	100,129	80,547
Scope2 ^{*3}	連結：南海電鉄グループ	t-CO ₂	166,426	134,550	122,084
計	連結：南海電鉄グループ	t-CO ₂	264,765	234,679	202,632
GHG排出量原単位 ^{*4}	連結：南海電鉄グループ	t-CO ₂ /百万円	1.16	1.02	1.06

^{*1} 地球温暖化対策の推進に関する法律(温対法)に定める法律に基づき算定
 (電力は電力事業者別の基礎排出係数により、都市ガスはガス事業者が公表する排出係数により算定)

^{*2} エネルギー起源のCO₂排出量

^{*3} マーケット基準による排出量

^{*4} GHG排出量原単位=GHG排出量/営業収益

エネルギー使用量

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
電力	連結：南海電鉄グループ	千kWh	380,426	377,488	341,936
都市ガス ^{*1}	連結：南海電鉄グループ	千m ³	5,471	6,203	6,314
蒸気	連結：南海電鉄グループ	GJ	3,549	3,557	3,822
冷水	連結：南海電鉄グループ	GJ	7,990	7,406	4,998
プロパンガス	連結：南海電鉄グループ	kg	109	145	119
ガソリン	連結：南海電鉄グループ	kℓ	457	444	589
軽油	連結：南海電鉄グループ	kℓ	21,965	21,875	15,268
灯油	連結：南海電鉄グループ	kℓ	54	47	62
A重油	連結：南海電鉄グループ	kℓ	1,047	2,339	4,588
BC重油	連結：南海電鉄グループ	kℓ	8,230	7,155	3,991

^{*1} CNGを含む

取水量

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
取水量 ^{*1}	連結：南海電鉄グループ	千m ³	1,336	1,345	1,116

^{*1} 上水道に加えて、一部のグループ会社の工業用水並びに計測可能な地下水の集計

用紙使用量

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
用紙使用量 ^{*1}	単体：南海電鉄	千枚	3,255	3,183	1,940

^{*1} 本社事務所の用紙使用量

廃棄物

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
一般廃棄物等排出量	単体：南海電鉄	t	3,079	3,051	3,247
産業廃棄物等排出量	単体：南海電鉄	t	2,595	2,560	1,590

化学物質の排出量・移動量^{*1}

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
エチルベンゼン	単体：南海電鉄	kg	103.1	117.9	85.3
キシレン	単体：南海電鉄	kg	401.9	465.7	413.0
スチレン	単体：南海電鉄	kg	0	304.5	172.6
トルエン	単体：南海電鉄	kg	998.9	1,160.9	999.8
その他	単体：南海電鉄	kg	166.5	188.1	178.3

^{*1} PRTR法に基づき行政に排出量等の届出を行った千代田工場における第一種指定化学物質の排出量・移動量

その他の排出物

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
フロン類漏えい量 ^{*1}	単体：南海電鉄	t-CO ₂	29.8	122.2	114.7
NOx排出量 ^{*2}	単体：南海電鉄	kg	42.8	36.4	38.5

^{*1} フロン排出抑制法に基づき算定したフロン類の漏えい量

^{*2} 自動車NOx・PM法に基づき算定した、大阪府で排出された自動車の排気ガスにおけるNOxの排出量

S 社会

鉄道事業の営業成績

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
営業キロ	単体:南海電鉄	キロ	154.8	154.8	154.8
客車走行キロ	単体:南海電鉄	千キロ	97,632	100,212	96,245
輸送人員	単体:南海電鉄	千人	239,835	239,454	178,164
乗車効率	単体:南海電鉄	%	32.3	31.3	22.5
駅数	単体:南海電鉄	駅	100	100	100
車両数	単体:南海電鉄	両	696	696	696

安全

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
鉄道事業における安全投資額	単体:南海電鉄	百万円	12,442	13,775	8,176
重大事故件数 ^{*1}	単体:南海電鉄	件	0	0	0
踏切障害事故件数 ^{*2}	単体:南海電鉄	件	7	10	9
人身障害事故件数 ^{*3}	単体:南海電鉄	件	11	10	9
輸送障害件数 ^{*4}	単体:南海電鉄	件	21	21	14
インシデント ^{*5}	単体:南海電鉄	件	1	2	0

- ^{*1} 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故の合計
- ^{*2} 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
- ^{*3} 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故
- ^{*4} 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
- ^{*5} 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

社員

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
社員数					
女性	連結:南海電鉄グループ	人	490 ^{*2}	1,326	1,361
男性	連結:南海電鉄グループ	人	5,745 ^{*2}	7,879	7,772
全体	連結:南海電鉄グループ	人	9,168	9,205	9,133
全社員数に占める女性社員比率	連結:南海電鉄グループ	%	7.9 ^{*2}	14.4	14.9%
新規採用者数 ^{*1}					
女性	連結:南海電鉄グループ	人	52 ^{*2}	75	73
男性	連結:南海電鉄グループ	人	286 ^{*2}	298	212
全体	連結:南海電鉄グループ	人	338 ^{*2}	373	285
新規採用者比率 ^{*1}					
女性	連結:南海電鉄グループ	%	15.4 ^{*2}	20.1	25.6
男性	連結:南海電鉄グループ	%	84.6 ^{*2}	79.9	74.4
嘱託社員数					
全体	単体:南海電鉄	人	36	25	27
平均勤続年数 ^{*1}					
女性	連結:南海電鉄グループ	年	—	9.6	9.7
男性	連結:南海電鉄グループ	年	—	16.5	17.2
全体	連結:南海電鉄グループ	年	—	15.9	16.5
平均年齢					
全体	単体:南海電鉄	歳	42.4	43.0	43.6
平均年間給与	単体:南海電鉄	円	6,101,975	6,229,495	6,118,137
月当たり平均残業時間	単体:南海電鉄	時間	26.7	25.6	25.0
年次有給休暇の取得率	単体:南海電鉄	%	90.7	92.6	90.0
管理職者数					
女性	連結:南海電鉄グループ	人	13 ^{*2}	30	30
男性	連結:南海電鉄グループ	人	550 ^{*2}	729	711
全体	連結:南海電鉄グループ	人	563 ^{*2}	759	741
管理職者数に占める女性管理職比率	連結:南海電鉄グループ	%	2.3 ^{*2}	4.0	4.0

- ^{*1} 正社員のみ
- ^{*2} 2019年3月期は、グループ主要16社、2020年3月期は連結(グループ主要16社はP67参照)

情報セキュリティ

個人情報の保護に関する基本方針:有 プライバシーポリシー <http://www.nankai.co.jp/policy.html>

G ガバナンス

取締役関連

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
取締役数 ^{*1} (監査等委員である取締役を含む) ^{*2}					
社内					
女性	単体:南海電鉄	人	0	0	0
男性	単体:南海電鉄	人	6	5	7
全体	単体:南海電鉄	人	6	5	7
社外					
女性	単体:南海電鉄	人	1	1	3
男性	単体:南海電鉄	人	2	2	5
全体	単体:南海電鉄	人	3	3	8
総計	単体:南海電鉄	人	9	8	15
社外取締役比率 ^{*1}	単体:南海電鉄	%	33.3	37.5	53.3
女性取締役比率 ^{*1}	単体:南海電鉄	%	11.1	12.5	20.0
取締役会開催回数	単体:南海電鉄	回	12	12	12
社外取締役出席率	単体:南海電鉄	%	97.2	96.9	94.4

- ^{*1} 該当年度翌期の6月末時点
- ^{*2} 2021年6月に監査等委員会設置会社へ移行

執行役員関連(取締役を兼務する執行役員を除く)

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
執行役員数 ^{*1}					
女性	単体:南海電鉄	人	0	0	0
男性	単体:南海電鉄	人	10	12	12
全体	単体:南海電鉄	人	10	12	12
女性執行役員比率 ^{*1}	単体:南海電鉄	%	0	0	0

- ^{*1} 該当年度翌期の6月末時点

監査役関連^{*1} (2021年3月期は監査等委員会設置会社への移行後[]内新体制の数値)

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
監査役数 ^{*2} (監査等委員数 ^{*2})					
社内					
女性	単体:南海電鉄	人	0	0	0
男性	単体:南海電鉄	人	2	2	2
全体	単体:南海電鉄	人	2	2	2
社外					
女性	単体:南海電鉄	人	0	0	1
男性	単体:南海電鉄	人	3	3	3
全体	単体:南海電鉄	人	3	3	4
総計	単体:南海電鉄	人	5	5	6
社外監査役[社外監査等委員]比率	単体:南海電鉄	%	60.0	60.0	66.7
女性監査役[女性監査等委員]比率	単体:南海電鉄	%	0	0	16.7
監査役会[監査等委員会]開催回数	単体:南海電鉄	回	13	13	13
社外監査役[社外監査等委員]出席率	単体:南海電鉄	%	94.9	94.9	94.4

- ^{*1} 2021年6月に監査等委員会設置会社へ移行
- ^{*2} 該当年度翌期の6月末時点

指名・報酬委員会関連

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
指名委員会委員数					
社内	単体:南海電鉄	人	1	1	1
社外	単体:南海電鉄	人	3	3	4
全体	単体:南海電鉄	人	4	4	5
報酬委員会委員数					
社内	単体:南海電鉄	人	1	1	1
社外	単体:南海電鉄	人	3	3	4
全体	単体:南海電鉄	人	4	4	5

報酬

指標	データの対象	単位	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
取締役(社外取締役を除く)	単体:南海電鉄	百万円	269	298	191
監査役(社外監査役を除く)	単体:南海電鉄	百万円	47	47	47
社外取締役	単体:南海電鉄	百万円	25	25	25
社外監査役	単体:南海電鉄	百万円	25	25	25
会計監査人への報酬					
監査業務費	連結:南海電鉄グループ	百万円	150	147	148
非監査業務費			17	4	5

グループ会社 (2021年3月期 連結範囲)

子会社68社、関連会社6社のうち、連結決算の対象となるのは次の55社です。

運輸業

- 鉄道事業: 泉北高速鉄道(株)*
- 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)* / (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) / 南海エフディサービス(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)

レジャー・サービス業

- 遊園事業: 南海アミューズメント(株)
- 旅行業: (株)南海国際旅行 / (株)徳バス観光サービス / (株)南紀観光ホールディングス
- 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: 南海ゴルフマネジメント(株) / (株)アド南海 / 南海印刷(株) / 熊野観光開発(株) / 南海保険サービス(株) / 南海ライフレーション(株) / 住興商事(株) / (株)スミノエマリンシステム

建設業

- 南海辰村建設(株) / (株)日電商会 / 南海建設興業(株) / 日本ケーモー工事(株)

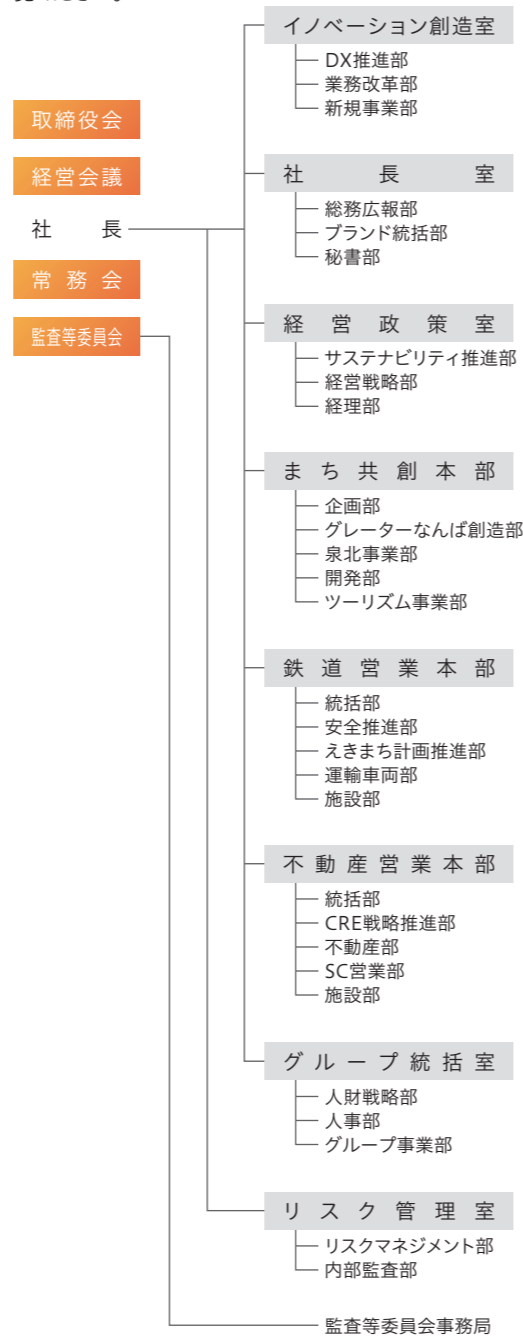
その他の事業

- 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 / (株)南海リサーチ&アクト

* 泉北高速鉄道(株)は、運輸、不動産の各セグメントに含まれています。

組織図 (2021年6月25日現在)

コーポレート・ガバナンス体制については、70ページ「ガバナンス」をご覧ください。



株式情報

株式の状況 (2021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 (自己株式66,196株を含む。)
株主数	50,867名 (前期末比1,983名減)
単元株式数	100株

所有者別株式分布の状況 (2021年3月31日現在)

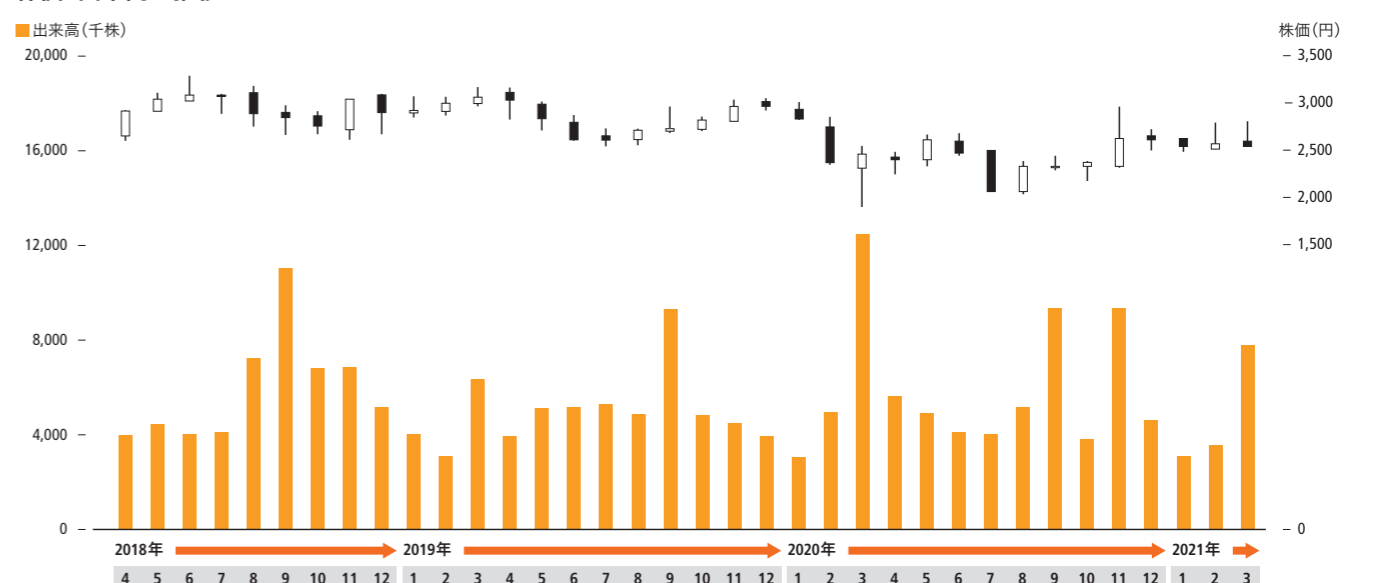
区分	株式の状況(1単元の株式数100株)								単元未満株式の状況(株)
	政府 および 地方 公共団体	金融機関	金融商品 取引業者	その他の 法人	外国法人等		個人 その他	計	
株主数(人)	1	51	28	442	209	21	45,105	45,857	—
所有 株式数 (単元)	46	346,376	12,005	84,671	116,514	285	569,458	1,129,355	466,946
所有 株式数の 割合(%)	0.00	30.67	1.06	7.50	10.32	0.03	50.42	100.00	—

(注) 1. 自己株式66,996株は、「個人その他」に669単元および「単元未満株式の状況」に96株含めて記載しています。なお、自己株式66,996株は、株主名簿上の株式数であり、2021年3月31日現在の実保有株式残高は、66,196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649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) (2021年3月31日現在)

順位	株主名	持株数	持株比率
1	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	6,280千株	5.54%
2	株式会社日本カストディ銀行(信託口)	6,170千株	5.44%
3	日本生命保険相互会社	2,484千株	2.19%
4	三井住友信託銀行株式会社	1,516千株	1.34%
5	株式会社三菱UFJ銀行	1,473千株	1.30%
6	株式会社三井住友銀行	1,429千株	1.26%
7	株式会社日本カストディ銀行(信託口7)	1,420千株	1.25%
8	JP MORGAN CHASE BANK 385781	1,405千株	1.24%
9	株式会社日本カストディ銀行(信託口5)	1,374千株	1.21%
10	株式会社池田泉州銀行	1,289千株	1.14%

株価・出来高の推移



株主メモ

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