



南海電鉄 CSR報告書 2009

Corporate Social Responsibility



Contents

対談 地球の持続可能性を見つめて
 生物多様性を守り、子どもたちに
 生命の大切さを伝える動物園経営…… 2

特集1 みさき公園から地域社会に向けた情報発信
 “人とイルカと自然”のふれあいを
 通して生物多様性の保全と
 持続可能な社会づくりを目指す…… 6

特集2 新しい難波駅のさまざまな工夫
 地域のシンボルとして愛され、
 地球環境にもやさしい
 ステーションづくり…… 8

マネジメント

経営理念 …………… 10
 コーポレート・ガバナンス …………… 11
 内部統制/リスクマネジメント …………… 12
 コンプライアンス …………… 13
 3か年経営計画 …………… 14

安全報告書

安全性向上への取り組み(2009安全報告書) … 16

社会性報告

お客さまとともに …………… 26
 株主・投資家とともに …………… 28
 社員とともに …………… 29
 沿線活性化の推進/社会貢献活動 …………… 32

環境報告

環境方針と中期目標 …………… 34
 2008年度の実績および2009年度の重点施策 … 36
 環境経営の推進体制 …………… 38
 地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減 … 40
 生物多様性の保全 …………… 44
 3Rの推進と水資源の有効利用 …………… 46
 地域環境への配慮とコミュニケーション …… 48
 環境会計 …………… 50
 環境負荷データ …………… 51

第三者意見 …………… 52

第三者意見を受けて/環境保全活動のあゆみ …… 53

■ 編集方針

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

■ 対象期間

2008年度(2008年4月1日~2009年3月31日)を対象期間としましたが、一部対象期間外も含まれています。

■ 対象範囲

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

■ 参考にしたガイドライン

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

会社概要

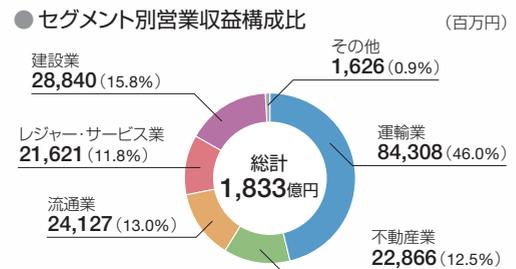
社 名 南海電気鉄道株式会社
 創 業 1885年(明治18年)12月
 本社所在地 〒542-8503
 大阪市中央区難波五丁目1番60号
 U R L http://www.nankai.co.jp/
 資 本 金 637億3,903万円
 営 業 収 益 70,101百万円
 株 主 数 56,336人
 従 業 員 数 2,741人
 営業キロ程 154.8km
 車 両 数 702両
 (以上、2009年3月31日現在)

企業集団の状況 (連結従業員数 7,757人)

| | | |
|------------|-----|--------------------------------------|
| 運輸業 | 26社 | 鉄道事業、軌道事業、バス事業、海運業、貨物運送業、車両整備業 |
| 不動産業 | 4社 | 不動産賃貸業、不動産販売業 |
| 流通業 | 7社 | ショッピングセンターの経営、物品販売業、建築材料卸売業 |
| レジャー・サービス業 | 19社 | 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、競艇施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業 |
| 建設業 | 4社 | 建設業 |
| その他の事業 | 8社 | 印刷業、損害保険代理業、広告代理業 |

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

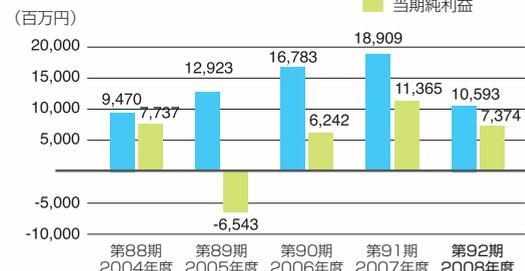
財務状況 (第92期連結決算)



● 営業収益の推移



● 経常利益・当期純利益の推移



事業概要 (南海グループ)

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

■ 運輸業

当社鉄道事業を中心として軌道業・バス事業を営んでいます。



■ 流通業

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



■ 不動産業

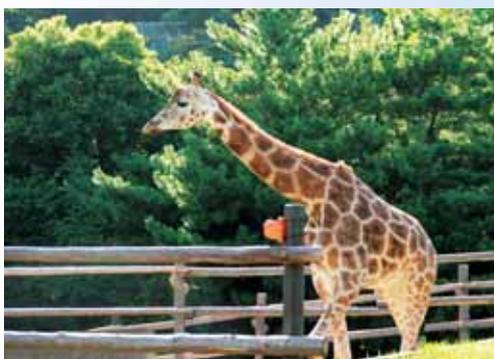
難波駅や高島屋大阪店が入居する南海ビルを中心に不動産業を営む他、沿線のニュータウン開発に取り組んでいます。

■ レジャー・サービス業

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



■ 南海エリア



対談 地球の持続可能性を見つめて

生物多様性を守り、子どもたちに 生命の大切さを伝える動物園経営

2010年は「国際生物多様性年」。世界中で生物多様性の保全に向けた取り組みが進む中、南海電鉄では、「みさき公園」開園50周年記念事業として、希少動物であるイルカの飼育展示施設を「伊藤園シャイニーズタジアム」としてリニューアルオープンしました。今回は天王寺動物園の将来計画である「ZOO 21計画」を掲げて次世代の動物園づくりに取り組む天王寺動物園の宮下園長をみさき公園にお迎えし、環境に配慮した動物園経営のあり方などさまざまなお話を伺いました。



南海電気鉄道株式会社
取締役社長 兼 COO

亘 信二

大阪市天王寺動植物公園事務所
園長 獣医師/医学博士/学芸員

宮下 実

天王寺動物園とみさき公園は師弟関係

司会 —— 天王寺動物園と南海電鉄は、そもそもどのようなつながりがあるのでしょうか。

宮下 —— 1957年、南海電鉄さんがみさき公園を開園される際、天王寺動物園の2代目園長である寺内園長が上野動物園の古賀園長とともに施設づくりをお手伝いしたと聞いております。天王寺動物園は、上野動物園、京都市動物

園に続いて日本で3番目の開園であり、現在95年目になります。

亘 —— 南海電鉄創業70周年の記念事業としてみさき公園を開園する際、天王寺動物園で3か月間研修させていただき、ご指導を受けたと聞いております。その後もことあるごとにご相談させていただき、またキリンやペンギンなどお互いの園の動物を交換するなどして親交を深めてきました。いわば、天王寺動物園とみさき公園は師弟関係にありますね。

宮下 — 初めてみさき公園を訪れた時、広々とした敷地にたくさんのカンガルーがびよんびよんと跳ね回り、オーストラリアの草原を思わせる光景に驚きました。天王寺動物園は街中にある都市型動物園で敷地もそう広くありませんから、動物を金網で囲わない「無柵放養式」を取り入れたのは1964年からですが、みさき公園は開園当初からその方式で「自然動物園」をうたっておられましたね。

亘 — みさき公園は日本初の「無柵放養式」動物園ということで、私自身も少年時代に遠足で初めて訪れた時の開放感が印象に残っています。海沿いという立地環境を生かして「自然水族館」も当初から併設していましたが、動物園と水族館と一緒に楽しめる施設は、全国でも他に例がなかったのではないのでしょうか。

環境保全に力を入れる天王寺動物園と なんばパークス

司会 — 天王寺動物園では、1995年に「ZOO 21計画」を策定し、種の保存や環境教育への貢献を目指す園づくりをなさっていますね。

宮下 — 「ZOO 21計画」で取り組んでいる園づくりの大きな特徴は、野生動物の生息地を再現することです。例えば、「アジアの熱帯雨林ゾーン・ゾウ舎」をつくる際には、タイの国立公園でゾウの生息環境を調査し、ゾウ舎周辺にその生息地を再現するような植栽を施すとともに、展示場の地面はコンクリートから土に変えました。ゾウは足で地面を掘る習性があるため、土に変えたことで管理は大変になりましたが、ゾウは穴を掘ったり砂浴びを楽しんだりしていますし、お客さまにゾウの本来の生態を知って

いただけるようになりました。動物のフラストレーションがなくなれば、種の保存にもつながると考えています。

亘 — まさに、サステイナブル(持続可能)な計画ですね。旭山動物園もしかり、動物園も環境に配慮する方向へ大きく変わっています。当社のなんばパークスも、パークスガーデンという約5,300m²の緑地、約300種、約70,000株の樹木・草花をそろえた屋上公園を展開し、段丘状に緑を見せることで都市の中に憩いの空間を提供しています。訪れていただく方々はもちろん、周辺からその緑の量感を眺めていただくだけでも、ひとつの癒やしになっているようです。

司会 — 最近の子どもたちは、ゲームやアニメの中の動物は知っていても、生きた動物とふれあう機会は少ないと思います。その観点から、動物園の果たす役割をどうお考えでしょうか。

宮下 — ゲームの中でバーチャルな経験ばかりしている、生命の大切さを感じ取れません。天王寺動物園では、「サマースクール」などで動物とふれあう機会を設けており、子どもたちに生き物の大切さを伝えることも、動物園の大きな役割だと考えています。人と違う生き物を見たときの感動は、子どもたちにとって何よりの体験です。

亘 — みさき公園のイルカショーで水中から空中へ飛び跳ねるイルカを間近に見ると、まさに生命の躍動感を感じます。あのボリューム感はテレビの画面で見ても伝わりません。みさき公園でもふれあえる動物を増やし、「生きた学習」ができるようにしています。



天王寺動物園のアジアの熱帯雨林ゾーン・ゾウ舎(左)、アフリカサバンナゾーン(右上)、ホッキョクグマのゴージャス(右下)



みさき公園のイルカ

継続することで大きな効果を生む環境経営

司会 — 南海グループでは、多様な視点から環境経営を進めていますね。

亘 — 当社は3か年経営計画「堅進126計画」のトップに「環境保全」のための取り組み強化を掲げ、南海電鉄・南海バス・南海都市創造の3社でCO₂の排出総量3%削減、無水トイレ導入による水資源の使用量削減、また大阪府とのグリーンパートナーの協定、ISO14001の認証取得などさまざまな環境経営に取り組んでいます。

宮下 — 南海電鉄さんという、私は鉄道や住宅開発のイメージしかなかったのですが、30年も前から植林事業をなさっていると聞きして驚きました。

亘 — 奈良県十津川村の護摩壇山に所有林がありまして、昨年、初の試みとして社員ボランティアによる間伐活動を行いました。ここは甲子園球場の約130個分、525haもある広大な山林です。鉄道会社としては、こうした地域密着のCSR活動を継続的にやり、魅力的な沿線環境をつくっていくことが大切と考えています。

司会 — 天王寺動物園では、「ZOO 21計画」以外に、地球環境を考えるうえでどのような取り組みを行っておられますか。

宮下 — ソウの糞の堆肥化を行っています。当園にはゾウが2頭おり毎日120kgの糞が出ます。以前は奈良県の果樹園へ運んで肥料として使ってもらっていましたが、手間もコストもかかるため、ゾウ舎の隣に有機堆肥化できる機械を設置しました。これによりサラサラで臭いのしない肥料ができるようになり、毎週土曜日、先着100名の市民の方々に無料配布しています。また、動物園内の畑で地元小学校の子どもたちが作る野菜にも利用し、収穫物はゾウの餌としていただくというリサイクルもしています。

希少動物イルカの生態を伝える新イルカ館

司会 — 2010年は、国連が定めた「国際生物多様性年」であり、10月には名古屋でCOP10（生物多様性条約第10回締約国会議）が開催されます。今後、イルカのような希少動物を守ることがとくに重要視されると思います。みさき公園では2009年3月、イルカ館がリニューアルされましたね。

亘 — 大阪府で唯一のイルカショーを前面に出すことでみさき公園を再生しようとリニューアルを行い、おかげさまで、オープン1か月間で公園全体は51,456人（前年比233%）、イルカ館は37,402人（前年比406%）のお客さまにご来場いただけました。イルカは絶滅が危惧される哺乳類で捕獲の是非もありますが、私たちはまず、人間に近い能力を持つイルカの特長を広く知っていただきたいと考えています。新イルカ館では、大阪湾を代表する自然海岸「長松海岸」をバックに、自然のすばらしさを感じながらイルカショーを体感していただくよう配慮しています。将来的には、イルカと一緒に泳ぐセラピーを行うことも構想中です。宮下園長のお立場からイルカ館をどうぞ覧になりましたでしょうか。



みさき公園のペンギン

宮下 — ショーというよりこれはパフォーマンス、教育的プログラムですね。拝見していて、率直に楽しかったです。イルカがジャンプするときのあの(わぁーでかい、という)ボリューム感、躍動感はたまりませんね。まさにイルカが持つ能力を皆さんに知っていただけるような教育効果の高い内容でしたし、イルカに人を癒やす力があることに着目されている点もすばらしいと思います。

安全を第一にサステナブルな企業経営を

司会 — 昨今の日本をとりまく環境下において、遊園地経営は非常に厳しいものとなっていますね。

宮下 — 鉄道会社を中心とした遊園地は次々と姿を消しています。みさき公園でも、夕暮れからのイルカショーと夜の動物園めぐりが楽しめる「Night ZOO」など数々のイベントを行って工夫をしていますが、みさき公園が今後、新たな存在価値を求めていくためのご助言をいただければと思います。

宮下 — 私ども天王寺動物園もいかに経費を削減するかに苦心しています。私自身が園の外へ出て、天王寺動物園についてさまざまな場でお話するとともに、企業や大学と共同研究をしたり、寄付をお願いしたりという積極的な交流活動を行っています。また、動物園同士の横の連携として生まれた企画が、京都市動物園・王子動物園と提携した「京阪神動物園めぐり」というスタンプラリーです。みさき公園さんもひらかたパークさんと共同PRを展開しておられます。大阪府下には池田市の動物園さんとみさき公園さん、そして私どもの天王寺動物園と3つの動物園がありますので、うまく連携できれば「大阪府下動物園めぐり」という企画も考えられますね(笑)。

宮下 — ぜひ検討させてください。鉄道会社はお客さまをお運びすることが仕事ですが、どこへ行くかを決めるのはお客さまです。また駅というのは(車、自転車、徒歩など)交通の結節点ですから、単に用事を済ませれば終わってしまうのではなく、コンパクトシティという観点からも駅から情報発信できれば便利になります。そのきっかけづくりとして、沿線外からお客さまを呼び込むことも含め、沿線地域や社会とともに豊かに生きるためのさまざまな施策を考えたいと思います。

司会 — 鉄道は多くのお客さまの生命をお預かりして輸送するため、「安全」であることが最大のCSRですが、多くの子どもたちが訪れる動物園もまた、安全第一という視点は同じだと思います。安全対策についてどうお考えでしょうか。

宮下 — 団塊世代の退職期を迎え、熟練者のスキルをスムーズに受け継ぎ、技術レベルの維持・向上を図るため、再雇用制度の導入などに力を入れています。みさき公園は生き物を扱っているため、人材の育成についてはとくに気を遣いますね。

宮下 — 動物園の場合はまず、動物を脱出させない安全管理が最重要課題です。同じく人材育成は大切で、猛獣類は経験豊富な飼育員にしか担当させません。それから今一番心配しているのが、ヒトと動物間の共通感染症です。2009年春に新型インフルエンザが流行しましたが、さらに強い感染力を持つとされる高病原性鳥インフルエンザがいつ起きるか、懸念されます。マスクや手洗い用石鹸の備蓄を徹底し、次の感染症流行に備えています。

司会 — 最後に、一言ずつお願いします。

宮下 — 先日、天王寺動物園周辺の航空写真を見ていて気づいたのですが、天王寺動物園からなんばパークスまで歩いて15分程度の距離なのに道がわかりにくいので近いというイメージがありません。天王寺と難波をつなぐメインストリートのようなものがあれば、とてもよいミニミの回遊道路になると思うのですが。その他、いろいろな面で南海電鉄さんと連携できればと考えています。

宮下 — ご提案ありがとうございます。確かに天王寺と難波は近いですね。今日は動物園運営についての貴重な経験談、また宮下園長ならではの楽しいお話をたくさん伺い、大変勉強になりました。今後とも動物園の大先輩として、いろいろとご指導をお願いいたします。

(2009年8月7日)





特集1 みさき公園から地域社会に向けた情報発信

“人とイルカと自然”のふれあいを通して 生物多様性の保全と持続可能な 社会づくりを目指す

地球環境と暮らしを支える「生物多様性」

昨今、地球環境保全のキーワードとして「生物多様性 (biodiversity)」という言葉がよく使われるようになりました。生物多様性とは、あらゆる生物種(動物、植物、微生物)と、それらによって成り立っている生態系の豊かさやバランスが保たれている状態、さらに生物が過去から未来へと伝える遺伝子の多様さまでを含めた幅広い概念をいいます。

生物多様性には「生態系」「種」「遺伝子」と3つのレベルの多様性があり、2002年の生物多様性条約第6回締約国会議(COP6)では、「締約国は現在の生物多様性の損失速度を2010年までに顕著に減少させる」との目標が採択されました。また2010年には、愛知県名古屋で第10回締約国会議(COP10)が開催されます。

この地球上には、科学的に明らかにされている生物種が約175万種、未知のものも含めると3,000万種ともいわれる生物が暮らしています。また、自然林や里山林、人工林などの森林、湿原、河川、サンゴ礁など、さまざまな環境があります。すべての生き物は、約40億年もの進化の過程においてこれらの環境に適応することで、多様に分化してきました。その結果、数え切れないほどの生物種が、それぞれの環境に応じた相互の関係を築きながら多様な生態系を形成し、地球環境と私たちの暮らしを支えています。現在の生物の多様性をそのまま維持していくよりも、競争や共生など生物同士の自然な相互関係により、自由に進化・淘汰していくダイナミズムが確保されてこそ、生物多様性の保全につながるのです。



イルカとのふれあい

絶滅が危惧されるイルカについて知る

南海沿線は、肥沃な大阪平野が広がり、泉南・河内・紀州地域の自然豊かな山々や河川が豊富な水系を創り出しています。また丘陵地には固有の植物が生育し、独特の生物多様性が存在します。一方で今回ご紹介するイルカは、IUCN(国際自然保護連合)のレッドリスト「絶滅のおそれのある野生生物種」に登録されている海生哺乳類です。

2009年3月1日、当社が運営するみさき公園ではイルカ館をリニューアルオープンし、オープン後1か月間に37,402人(前年比406%)のお客さまに会場にいらしていただくことができました。イルカの知性については潜在的可能性が古くから指摘されており、世界的にも数多くの研究者が研究対象としているほか、世間一般にも関心が高い動物です。体重に占める脳の割合(脳化指数)がヒトに次いで大きいことも知られており、もっともヒトに近い哺乳類ともいえるでしょう。また、イルカは高い周波数のパルス音を発して、物体に反射した音からその物体の特徴を知る能力を持っています。私たちは、ショーを通じてイルカの身体能力や学習能力のすばらしさを感じていただくことをテーマとしています。その中で皆さまが動物を身近な存在として理解し、これからも地球上で一緒に暮らしていけるようにご協力いただければ幸いです。

■ みさき公園入園者数(人)

| | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2009年 | 51,456 | 68,277 | 83,186 | 38,930 | 241,849 |
| 2008年 | 22,060 | 49,694 | 65,405 | 31,542 | 168,701 |
| 2008年比 | 233.3% | 137.4% | 127.2% | 123.4% | 143.4% |

■ イルカショー観覧者数(人)

| | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 2009年 | 37,402 | 44,678 | 50,402 | 27,665 | 160,147 |
| 2008年 | 9,213 | 21,654 | 26,616 | 13,898 | 71,381 |
| 2008年比 | 406.0% | 206.3% | 189.4% | 199.1% | 224.4% |

私たち一人ひとりに何ができるか

イルカ館を大阪湾に面したみさき公園で展開することで大阪湾の輝きを感じていただき、さらに、“人とイルカと自然”がふれあうことで生物多様性の保全と持続可能な社会づくりを推進する。そのような自然との共生に向けた地域づくりをしたいと私たちは考えています。

生物多様性の保全のため、私たちには何ができるのでしょうか？

生物多様性という言葉はむずかしく、私たちの生活と直接関係はないと思われるかもしれませんが、しかし、私たち一人ひとりが身近な生き物の存在に気づいて自然を大切にすること、衣・食・住を通して生き物とのつながりを意識して生活していくことが生物多様性の保全につながります。

本書において、イルカ館リニューアルをはじめ、沿線の多奈川のビオトープづくりなど南海グループの取り組みをご紹介することで、皆さんが生物多様性の保全について考え、身近で簡単なことから行動するきっかけとなれば幸いです。

- 自然の恵みに感謝しよう
- 身近な自然を大切にしよう
- 環境にやさしい生活をしよう

Report

子どもの頃からの願いがかなう

イルカトレーナー
(トレーナー歴5年) 藤井 恵

お客さまにはイルカの身体能力の高さ、トレーナーとの信頼関係を特に感じていただければうれしいです。

イルカの健康管理には人一倍気を使っており、毎日体温を測ったり採血したりしています。これからも皆さまが見ているだけでなく、一緒に参加して楽しみながらイルカのことを理解していただけるようなショーを続けていきたいです。





特集2 新しい難波駅のさまざまな工夫

地域のシンボルとして愛され、 地球環境にもやさしいステーションづくり

大阪・ミナミの新しい顔 「南海ターミナルビル再生計画」

南海グループでは、難波駅、南海ビル、なんばCITYなどで構成される「南海ターミナルビル再生計画」を推進しています。この計画の一環として「南海ビル」美装化改修工事を行い、2009年1月、駅の3階と1階を結ぶ大階段周辺を高さ30m、広さ1,200m²の室内吹抜け大空間としてリニューアルし、大阪・ミナミの玄関口にふさわしい、明るく開放的な姿に生まれ変わりました。

外壁改修にあたっては、同ビルが竣工した昭和初期の建築デザイン様式を伝統として受け継ぎ、柱や装飾物、テラコッタタイル（装飾用の素焼き素材）などを保存、修復、

美装するとともに、ガラススクリーンや建物照明などの新しい要素を付け加えました。同ビルを起点に、世紀を越えてなんばパークスへと広がった難波ターミナルの正面にふさわしい、新たな顔づくりを目指しています。同ビル外壁の大型駅サインボード（駅名・行き先表示看板）も一新し、南海ビル側面と統一感を持たせた「ガラススクリーン」に収めた構造となっています。上から順に①駅名の「南海なんば駅」を内照式立体文字（チャンネル文字）で、②世界に開かれた大阪の玄関口にふさわしく所要時間などの「アクセス情報」を白色LED文字による英語・中国語・韓国語の3言語で、③「美しい景観を背景にした主な行き先（日本語）」を内照式看板（透過性懸垂幕）による時季に応じたビジュアルで

それぞれ表示します。初回ビジュアルとして「みさき公園のイルカショー」、2回目は「関西空港」を背景にした行き先案内を表示しています。

また、2月にはこれまで分散していた乗車券売場（券売機、定期券売場、特急券売場）を集約した「難波駅サービスセンター」を2階中央口にオープンすると同時に、お客さまのニーズにお応えし、きめ細かなサービスを提供する「トランスアテンダント」を、2階と3階の改札口付近に配置しました。さらに4月には、大阪市と当社グループによる市内初の官民共同案内施設「総合インフォメーションセンターなんば」を1階に開設し、英語・中国語・韓国語や手話によるお問い合わせにも対応が可能となりました。

2009年秋の難波駅改良工事完成に向け、今後もハード・ソフト両面からお客さまに提供するサービスの品質向上に取り組んでいきます。

安全と環境に配慮した「エコステーション」を拡大中

安全面では、多くの人が集まる南海ターミナルビルでは消防法に基づく消防計画の策定と消防訓練が義務付けられています。消防訓練としては消防署への通報や消火訓練、お客さまの誘導訓練を行い、火災などの緊急事態に対応できる体制を整えています。さらにテロ対策訓練も実施しています。

また、AED（自動体外式除細動器）取り扱い講習を受けた従業員が万が一の事態に適切に対応できる体制をとっています。サービス介助士の資格取得も進めており、お年寄りや体の不自由なお客さまへの介助技術を身につけるようにしています。

環境面では、2009年7月23日から、南海ビル1階で、快適性の向上および地球環境にやさしい省エネルギー型空調システムとして注目されている「ドライミスト」を導入しています。「ドライミスト」は霧（ミスト）を人工的に作り出し、



南海ビルの1階に設置された「ドライミスト」



内照式看板



2009年4月にオープンした総合インフォメーションセンターなんば

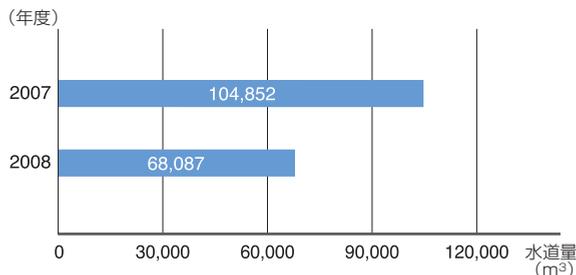
霧が蒸発する際に周囲の熱を奪う気化熱を利用した環境にやさしい冷却装置です。従来のクーラーに比べエネルギー消費量が20分の1、CO₂排出量が8分の1と環境負荷が低いことが特徴です。

さらに当社では、水資源の保全と快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄の水を使用しない「男性用無水小便器」を2007年から導入していますが、2008年には難波駅にも大量導入しました。難波駅を含めた南海ターミナルビルの水道使用量は前年と比較して、年間36,765m³も減少しました。この効果により年間約21.3トンのCO₂を削減できると推測しています。

■ 難波駅の概要

| | |
|----------|---|
| 所在地 | 大阪市中央区難波五丁目1番60号 |
| 延床面積 | 50,259m ² |
| 構造規模 | 地下2階 地上7階建て 鉄筋コンクリート造 (一部鉄骨造)高さ約31m |
| 全体スケジュール | 2007年10月 南海ビル改修工事に着手 2008年 5月 同ビルの外壁正面改修工事が完成 2009年 秋 同ビルの改修工事が完成 |

■ 南海ターミナルビルの水道使用量の比較



経営理念

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

南海の経営理念と取り組み姿勢

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

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

企業理念

南海は英知と活力で未来をひらきます

- 社会への貢献 : 明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。
- お客さま第一 : 快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最良のサービスを提供します。
- 未来への挑戦 : たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。
- 活力ある職場 : 一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

■ ステークホルダーとのかかわり



コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスの機能強化が重要な経営課題であるとの認識のもと、法令遵守はもとより、透明性の高い経営、公正かつ合理的な意思決定、そしてこれらの監督機能強化に努めています。

業務執行・監督機能

取締役会は取締役13名（うち社外取締役3名）および監査役5名（うち社外監査役3名）で構成され、原則として毎月1回開催し、重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っています。社外取締役を選任することにより、取締役会において、経営の効率性と透明性の向上を期しています。

取締役会の設定する経営の基本方針に基づいて、経営に関する重要な事項を審議するために、常勤取締役を構成員とする常務会を週1回開催し、業務執行の全般的統制と経営判断の適正化に努めています。

また、取締役会の監督機能強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として、執行役員制度を導入しています。

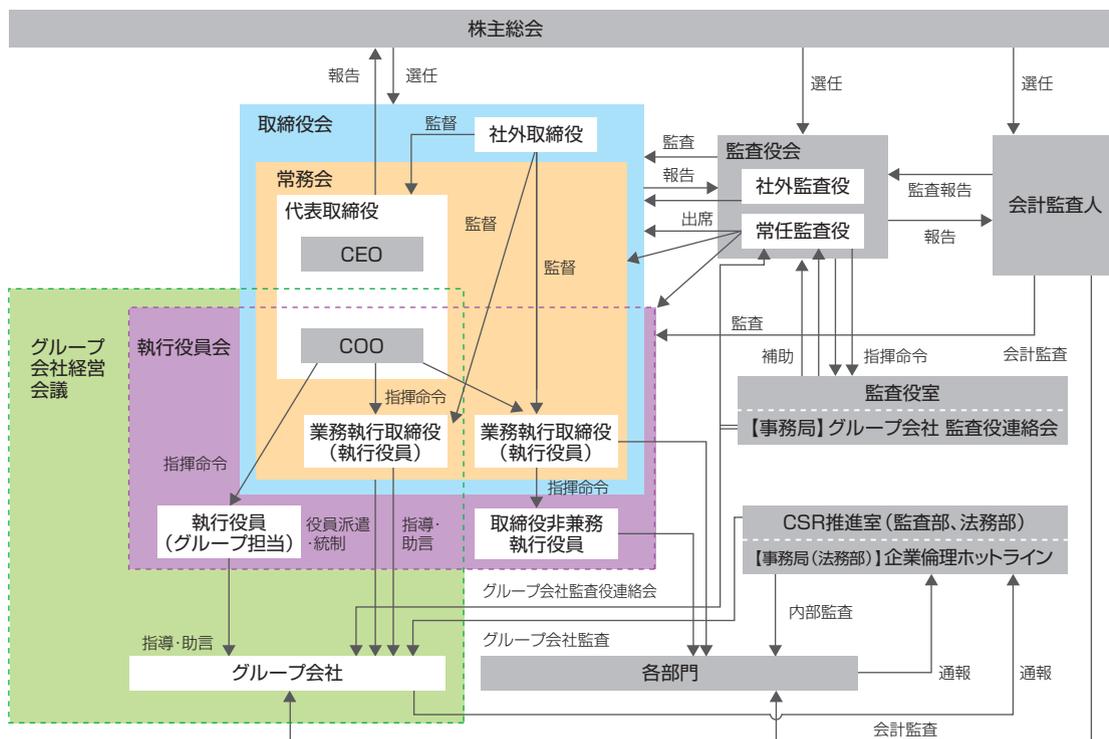
監査機能

社外監査役3名を含む監査役5名は、監査役会で定められた監査計画基本方針に従い、取締役の職務遂行を監査しています。常任監査役（常勤）2名は、月1回の取締役会および週1回の常務会に出席し、意見を述べるほか、当社およびグループ会社の業務執行各般における適法性、妥当性の監査を積極的に行うとともに、監査を行ううえで有益な情報を社外監査役に対し、適宜説明および報告を行うなど、監査機能の充実をはかっています。

また、監査役会及び監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。

このほか、監査役は会計監査人であるあずさ監査法人および内部監査部門から定例的に監査実施状況の報告を受けるとともに内部監査部門との情報の共有に努めています。

■ 組織図（2009年6月26日現在）



内部統制／リスクマネジメント

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

内部統制

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

(1) 取締役および使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制

当社およびグループ会社の健全な発展と企業倫理確立のため「企業倫理規範」を制定するとともに、内部監査およびコンプライアンス経営の推進を担当する専任組織を設置しています。なおコンプライアンスの取り組みについてはP13をご参照ください。

(2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

取締役会をはじめとする重要な会議の議事録、稟議書その他取締役の職務の執行に係る文書は、「文書規程」等の社内規則に従い、適切に作成のうえ、保存・管理を行っています。また、「情報セキュリティポリシー」を定め、当社が保有する情報資産を適切に保護し、情報資産の「機密性」、「完全性」および「可用性」を確保するための体制を整えています。

(3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

危機（重大事故および災害を除く）の発生を予防するとともに、発生した場合の会社および役員並びに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として「危機管理指針」を定めています。

また、重大事故および災害の発生または発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理等を定めるとともに、災害発生時の旅客・顧客および従業員の安全確保と早期復旧をはかり、被害を最小限に抑えることにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として、「災害対策規程」を定めています。

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

(4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

業務活動の組織的かつ効率的な運営を実現するために、社内規則により、業務組織および事務分掌並びに各職位に配置された者の責任・権限・義務等が明確に定められております。詳しくはP11をご参照ください。

(5) 企業集団における業務の適正を確保するための体制

「グループ会社指導方針」および「グループ会社管理規程」に基づき、当社およびグループ会社間の意思疎通の連携を密にし、重要な設備投資案件をはじめ一定の経営上の重要な事項はあらかじめ当社の承認を必要とするほか、「IT管理規程」を制定し、IT統制の確立に努めるなど、グループ全体としての業務の適正を図っています。特に、グループ会社に対する融資の実行にあたっては、当社審査委員会による厳格な審査手続を設けています。

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

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

(6) 監査役が監査が実効的に行われることを確保するための体制

監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。詳しくはP11をご参照ください。

プライバシーポリシー

当社グループでは事業の性格上多くの個人情報扱うことから、個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護することが事業を行ううえでの責任であると考え「南海電鉄プライバシーポリシー」を制定しています。各事業部門やグループ会社においても事業内容に応じてプライバシーポリシーを定め、社内外に公表しています。また、管理体制を整備するとともにお客さまからのお問い合わせ窓口を設置しています。

新型インフルエンザへの対応

当社グループでは世界的流行が懸念される新型インフルエンザをリスクマネジメントの重点課題として、対応を進めています。

2009年4月、従業員やお客さまの感染防止を最優先にしなが事業を継続していく必要があるため、「新型インフルエンザ緊急通報体制」の策定と周知徹底を図りました。

コンプライアンス

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

企業倫理規範の制定

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

企業倫理規範

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

コンプライアンス担当部署

南海電鉄ではコンプライアンス担当部署を法務部に設置し、各部（室）にコンプライアンス担当者を置き、定期的に情報交換やディスカッションを実施しています。

また、グループ会社においてもコンプライアンス担当者を設置し、業種別での小会議から全体会議など定期的に意見交換を行っています。

■ コンプライアンス担当部署

CSR推進室長

法務部

企業倫理ホットラインの設置

2002年12月から社員を対象に企業倫理・コンプライアンスに関する照会、疑問、相談、報告などを通常の業務報告ルート以外の方法により受け付ける窓口を設けています。

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



企業倫理ホットライン告知ポスター

コンプライアンスマニュアルの制定

2004年12月、企業倫理を確固たるものとするために、会社全体での取り組みとして、役員および全社員一人ひとりの業務や行動指針を示す実践的なマニュアル「コンプライアンスマニュアル」を制定しました。

また2006年4月には南海グループ各社においても独自の「コンプライアンスマニュアル」を制定し、南海グループ一丸となって、コンプライアンス経営の推進を行っています。



コンプライアンスの浸透に向けて

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

また、毎年10月の企業倫理月間には啓発ポスターの掲示を行い、取り組み強化に努めるとともに企業行動の総点検を行っています。



コンプライアンス研修の風景

3か年経営計画

2009年度は3か年経営計画の2年目にあたります。堅進126計画の成否を左右する要となる1年であり、最終年度を見据えて各種施策にしっかりと取り組みます。

3か年経営計画 堅進126計画

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

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

■ 堅進126計画の考え方

企業としての社会的責任を果たすとともに、事業の堅実な成長を成し遂げる。

■ 堅進126計画の数値目標

最終年度(2010年度)数値目標

1. 連結経常利益 170億円以上
2. 連結有利子負債残高/EBITDA*倍率 10倍未満

*EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

■ 実行体制の確立

「堅進126計画」を確実に実行するため、以下について実行体制を整備する。

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

■ 堅進126計画の5つの基本方針と主な取り組み

1. 「環境保全」のための取り組み強化

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

主な取り組み

<2010年度までのCO₂削減目標>

今後3年間で事業活動によるCO₂排出量を3%削減

- ① 自社所有林(愛称「なんかいの森」)を育成
- ② 沿線地域での緑化NPO、アジアでの植林NGOなどを支援
- ③ 省エネ型車両の導入
- ④ 太陽光発電の試験利用



なんかいの森

2. 提供するサービスの品質向上

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

主な取り組み

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



安全パトロール

3.なんばエリアのさらなる価値向上

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

主な取り組み

- 1 自社物件のブラッシュアップによる競争力の強化
 - ホテル南海なんば跡地 サービスアパートメント計画
 - なんばCITY再生リニューアル計画 (2009年から段階実施、2010年春完成予定)
 - 南海会館ビル建て替え
- 2 なんばの街づくりを積極的にコーディネート

4.有望事業の成長加速

非鉄道事業分野での収益基盤の着実な拡充を進める。

主な取り組み

- 1 不動産賃貸関連ビジネスを強化 (首都圏、大阪市、堺市ほか。M&Aの検討も)
- 2 公共サービスの民間開放関連ビジネスを強化 (指定管理者制度を含む)
- 3 その他 (葬祭ビジネスの拡大、新規事業への進出など)

5.沿線活性化の推進

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

| エリア名 | 対象区域 | 主要施策 (検討中を含む) |
|------------|-----------------------|---|
| 大阪市内エリア | 大阪市南部 | <ul style="list-style-type: none"> ● なんばエリアの価値向上 ● 阪堺線沿線での観光振興 |
| りんくう・湾岸エリア | 堺市以南の南海線沿線 | <ul style="list-style-type: none"> ● シャープ&関空関連ビジネスの展開 ● みさき公園、大阪ゴルフクラブの整備 ● 和成新駅 (2011年度末開業予定) |
| 高野線郊外エリア | 堺市以南の高野線沿線および泉北ニュータウン | <ul style="list-style-type: none"> ● ニュータウン関連ビジネス ● 林間田園都市への企業、学校誘致活動 |
| 高野山エリア | 高野山および周辺地域 | <ul style="list-style-type: none"> ● 「こうや花鉄道計画」 (橋本駅～高野山駅間の観光路線化) |
| 南紀・徳島エリア | 南紀地域、徳島県 | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光関連ビジネスの強化 |



風の公園



パークスガーデン

安全性向上への取り組み (2009安全報告書)

2006年3月の鉄道事業法改正に伴い、安全マネジメント機能を強化するため新たな体制を構築しました。鉄道事故ゼロへの取り組みを継続することにより恒久的な安全推進体制を確立し、お客さまに信頼される鉄道を目指します。

■ 安全統括管理者ごあいさつ

安全最優先を原則として、輸送の安全を確保することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでいます。

鉄道は人間が取り扱うもので、ハードをどれだけ整備したとしても、それを取り扱う人がミスを犯せば事故につながる可能性があります。ハード、ソフトの両面から鉄道事故ゼロ件を目指した取り組みを継続することにより恒久的な安全推進体制を確立し、お客さまに信頼される鉄道を目指します。

安全統括管理者
常務取締役執行役員
口野 繁



安全方針

南海電鉄では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼に応え、お客さまへの最良のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでいます。さらに南海電鉄として「安全方針」を制定し、社長以下全社員が一丸となって、安全第一の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両ならびに社員を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2009年6月26日に安全方針を次のように改正しました。このように朗唱しやすく簡潔な文章にまとめなおしたことで、社員一人ひとりへのさらなる浸透・定着を図っていきます。

2009年6月26日改正

安全方針

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

安全管理体制

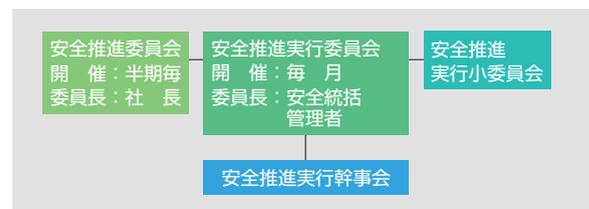
2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、これまでの鉄道事故等防止委員会、事故防止委員会の組織体制から社長を委員長とする安全推進委員会、鉄道営業本部長を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えました。

組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者を鉄道営業本部長とし、安全に直接に関わる列車の運行や管理、また運転士や車掌を指導する運転管理者に運輸部長を任命したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しました。



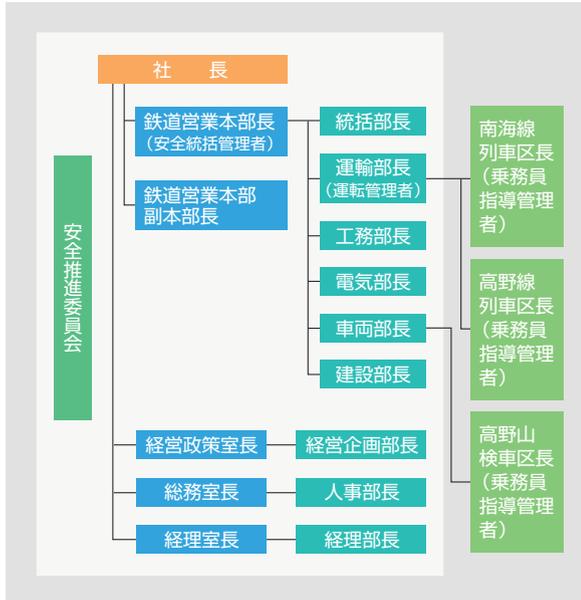
安全推進委員会

■ 委員会組織



組織体制

2009年9月現在

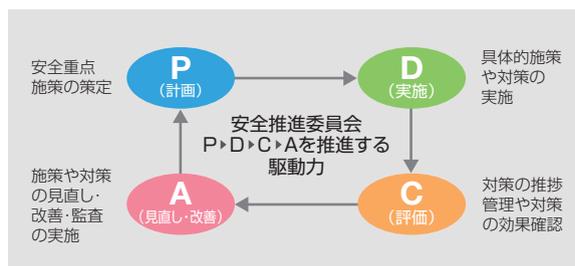


主な管理者の役割

| 役 職 | 役 割 |
|------------------------|--|
| 社 長 | 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。 |
| 鉄道営業本部長 (安全統括管理者) | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。 |
| 運 輸 部 長 (運 転 管 理 者) | 安全統括管理者の指揮の下、列車の運行及び乗務員の資質の維持その他運転に関する事項を統括する。 |
| 列 車 区 長 (乗務員指導管理者) | 運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。 |
| 工 務 部 長 | 安全統括管理者の指揮の下、工務関係施設に関する事項を統括する。 |
| 電 気 部 長 | 安全統括管理者の指揮の下、電気関係施設に関する事項を統括する。 |
| 車 両 部 長 | 安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項を統括する。 |
| 建 設 部 長 | 安全統括管理者の指揮の下、連続立体化工事等に関する事項を統括する。 |
| 統 括 部 長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資計画、経費計画及び要員計画を統括する。 |
| 経 営 企 画 部 長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資に関する事項を統括する。 |
| 経 理 部 長 | 輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。 |
| 人 事 部 長 | 輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。 |

安全管理方法

社長を委員長とした「安全推進委員会」は半年に1回、安全統括管理者を委員長とした「安全推進実行委員会」については毎月1回の会議を開催し、安全最優先のもとに情報の共有化を図っています。そこでは安全重点施策を策定、具体的施策の実施、進捗の管理、取り組み状況の見直し・監査を実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しています。



事故等の状況と再発防止措置

● 鉄道運転事故の発生状況

2008年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故7件と人身障害事故12件で、合計19件です。下のグラフは最近5年間に発生した鉄道運転事故の推移です。

■ 鉄道事故発生件数



■ 事故種別について

| 種 別 | 内 容 |
|--------|---|
| 重大事故 | 列車衝突事故(列車が他の列車または車両と衝突、または接触した事故)、列車脱線事故(列車が脱線した事故)、列車火災事故(列車に火災が生じた事故)をいいます。 |
| 踏切障害事故 | 踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故をいいます。 |
| 人身障害事故 | 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の事故に伴うものを除く)をいいます。 |

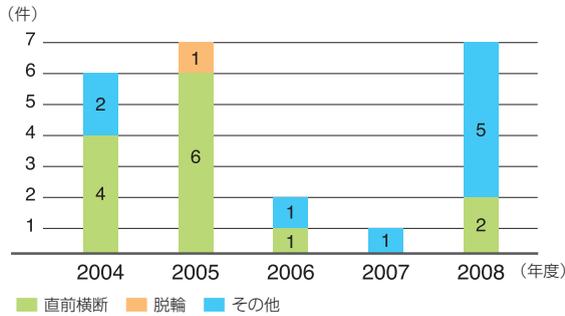
● 重大事故

最近5年間で重大事故は発生しておりません。

● 踏切障害事故

最近5年間で23件の踏切障害事故が発生しています。主な原因は直前横断で13件となっています。

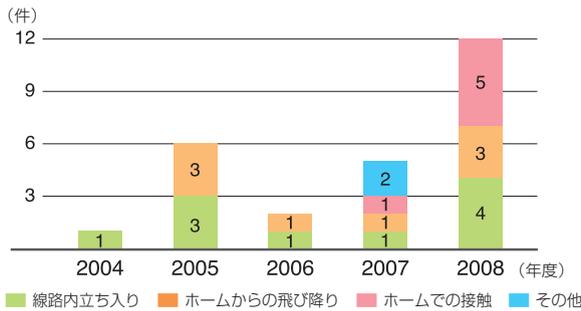
■ 踏切障害事故



● 人身障害事故

最近5年間で26件の人身障害事故が発生しています。主な原因は線路内立ち入りとホームからの飛び降りとなっています。

■ 人身障害事故



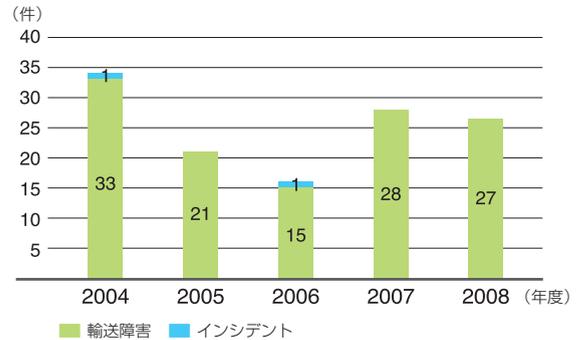
● 輸送障害・インシデント

2008年度は輸送障害が27件発生しました。年間の発生件数の推移および輸送障害の原因別発生件数は下記のとおりです。なお、インシデントについては2008年度は発生していません。

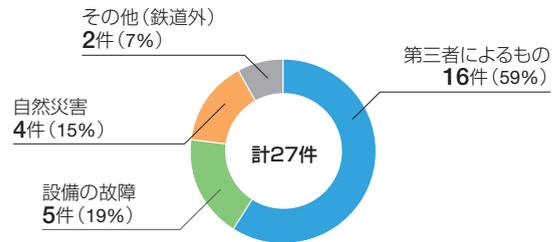
※輸送障害：鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの

※インシデント：事故には至っていないが、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態

■ 輸送障害・インシデント発生件数



■ 2008年度輸送障害の内訳



● 強風による運転抑止

空港線(りんくうタウン～関西空港間)にある関西空港連絡橋では、強風により運転抑止が発生する場合があります。その場合はバスによる代行輸送により対応しています。なお、2007年度末には関西国際空港株式会社により、連絡橋の防風柵が増設され運転抑止の件数は減少しています。

■ 関西空港連絡橋における運転抑止の件数 (単位:件)

| 2004年度 | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 合計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 19 (8) | 10 (2) | 4 (2) | 2 (0) | 1 (0) | 36 (12) |

()内は、3時間を超える運転抑止の件数



空港連絡橋防風柵 関西国際空港(株)提供

● 行政指導等

近畿運輸局により2009年1月13日～16日に実施された保安監査の結果、

1. 鋼索線乗降場のプラットホームが当社土木関係実施基準に定める建築限界を支障していること
2. 鋼索線の一部区間における軌道変位量が当社土木関係実施基準に定める許容値を超えていること

が確認され、以上2点の改善措置について、1.については指示を、2.については勧告を受けました。

改善計画を2009年4月23日付で近畿運輸局に提出し、同計画に基づく整備工事を実施しました。

近畿運輸局により2009年2月5日～6日に実施された動力車操縦者養成所監査の結果、

1. 修了試験の可否の判定を適切に行う体制を確立すること
 2. 技能試験の実施方法および結果が、内部規程に照らし、適切か否かを確認する体制を構築すること
 3. 内部規程で規定している講習時間を下回らないように、欠講者に対する補講の結果を確認する仕組みを構築すること
- 以上3点の改善指示を受けました。

請じた改善措置については、2009年4月24日付で近畿運輸局に報告しました。

安全重点施策の状況

● 安全レベルの向上施策

技術基準改正の対象となる運転保安設備を中心とした列車運行の安全レベル向上を図る施策や、扉事故防止の

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

- 新型ATSの導入
- デッドマン装置の整備
- 防護無線の新設
- 駅ホームの嵩上げ
- 運転状況記録装置新設
- 車掌ITVカメラ・モニターの視認性向上

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

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

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

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



ATS地上子

Report

作業マニュアルの作成と 機器の保守に注力

電気部 南海線信号区 松本 充弘

踏切支障報知装置など新しい機器の導入に際しては、作業マニュアルの作成や教育を実施して、作業員の技能・知識向上に努めるとともに、機器の保守を着実に実施して、安定安全輸送に取り組んでいます。



Report

「ヒヤリハット」運動で 事故の芽を摘み取ろう

工務部 工務課 奥山 和之

「リスクアセスメント」に加えて、「ヒヤリハット」運動を開始しました。ヒヤッとしたり、ハッとしたりした経験をメモし発表することで、全従業員が情報を共有し事故の芽を摘み取る努力をしています。



連続立体交差事業

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

2008年6月から泉大津市内で上り線(難波行き)が高架上で運行を開始しました。これに伴い、同市内の8か所の踏切において遮断時間が減少し、周辺道路の交通渋滞が緩和されています。引き続き、下り線の工事を進め同区間の8か所の踏切の除去を目指します。

また、すでに完成(1987年度~2008年度)している連続立体交差事業は以下のとおりであり、57か所の踏切を解消しています。



南海本線 天下茶屋~岸里玉出

連続立体交差事業の推進状況

| 線別 | 区間 | 廃止踏切 予定(か所) | 延長(km) |
|------|------------|----------------|--------|
| 南海本線 | 石津川 ~ 羽衣 | 7 | 2.7 |
| 南海本線 | 浜寺公園 ~ 北助松 | 13 | 3.1 |
| 高師浜線 | 羽衣 ~ 伽羅橋 | | 1.0 |
| 南海本線 | 北助松 ~ 忠岡 | 8 | 2.4 |

完成済み連続立体交差事業(1987年度~2008年度)

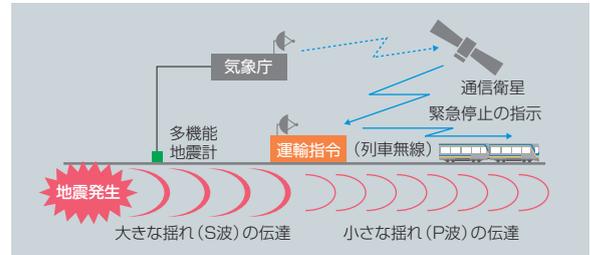
| 線別 | 区間 | 廃止踏切 (か所) | 延長(km) |
|------|------------|--------------|--------|
| 南海本線 | 萩ノ茶屋 ~ 玉出 | 7 | 2.4 |
| | 玉出 ~ 大和川 | 13 | 3.4 |
| | 大和川 ~ 石津川 | 20 | 5.4 |
| | 和泉大宮 ~ 蛸地蔵 | 8 | 1.7 |
| | 井原里 ~ 羽倉崎 | 9 | 2.8 |

災害防止

緊急地震速報

2006年10月から緊急地震速報システムを導入しました。同システムは、震度5弱以上の地震が当社沿線に到達する

前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。



土木構造物の耐震補強

地震対策については、阪神・淡路大震災以降、高架橋の耐震補強や橋りょうの落橋防止対策を計画的に実施しています。2008年度は落橋防止対策を1橋りょうについて施工しました。2009年度も耐震補強および落橋防止対策を継続的に進めていきます。

また、防災拠点駅の耐震補強工事を継続的に実施しており、2008年度は尾崎駅・金剛駅で施工しました。2009年度も1駅補強する予定です。

自然災害の防止

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

安全に配慮した車両の導入

2006年度より新型車両の設計を進め、2007年度に8両、2008年度に8両の新型車両を導入しました。快適性や居住性のグレードアップとともに「座席袖仕切の大型化」や「立席ポールの増設」、「車両貫通扉の拡大」など安全性にも配慮した設備を導入しています。



新型車両8000系

設備更新

● 軌道改良の推進

より品質の高い鉄道サービスの提供のために、レールを支える材料を木製まくらぎと丸砂利から、コンクリート製まくらぎと碎石に順次更新しています。2008年度は、南海本線尾崎～鳥取ノ荘間の167mを施工しました。

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

● その他

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

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

労働災害の防止

高所作業時の墜落防止策として補助胴綱の導入、固定式列車接近報知装置による安全度向上など、係員がより安全に作業を行えるよう環境の整備に努めています。

また、リスクアセスメント[※]に取り組んでおり、労働災害の潜在的危険性を除去、低減するとともに、従業員の快適な職場環境の形成の促進を図り、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指すため、事業場における安全衛生水準の向上を目的として取り組んでいます。

2008年度は、鉄道部門において合計271件のリスクの想定がありました。対策を実施した結果、そのすべてが良好なリスクレベルとなっています。

※ リスクアセスメント

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

その他の取り組み

● アルコール検知器

2006年12月からアルコール検知器を導入し、運転士と車掌の全員を対象に出勤時の呼気中アルコール濃度を測定しています。アルコール濃度が基準値(0.15mg/l)を上回った場合には、就業させません。



アルコール検知器

● 適切な鉄道構造物の保守のために

線路を支える橋りょうやトンネルの中には、明治時代に建設され現役で活躍しているものがあります。すべての鉄道構造物は省令等に従い2年ごとの定期検査を実施しています。その結果に基づき、さらに詳細な検査や随時適切な補修等を行うことで、安全を確保しています。例えば、南海本線の紀ノ川～和歌山市間にある紀ノ川橋りょうについては特に長大な橋りょうであるため、定期検査以外にも専門機関において2001年度に詳細な健全度調査、2004年から2005年に南海・東南海地震に対する耐震性能の調査を実施し、安心してご乗車いただけることを確認しています。さらに、地震対策として2008年度に下り線の落橋防止対策工事を実施しました。2009年度には上り線を実施予定です。



南海本線 紀ノ川橋りょう

安全対策設備

● 非常通報装置

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

非常通報ボタンは、異常に気づいた駅係員およびお客さまに操作してもらうもので、現在29駅に設置しています。



非常通報表示灯



非常通報ボタン

● 転落防止装置（車両連結部）

乗車時にお客さまがホームから車両の連結部に転落される事故を防止するため、2000年から車両の連結部に転落防止装置を取り付け、現在は、在籍している鉄道線の全車に設置しています。

● 踏切障害物検知装置

踏切上で自動車が故障や脱輪して線路に支障をきたした時に、踏切の両サイドに設けた発光器、受光器により自動的に自動車等の障害物を検知し、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、202か所の踏切道に設置しています。



踏切障害物検知装置

● 踏切支障報知装置

踏切に設置した非常ボタンを扱うことにより特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、11か所の踏切道に設置しています。



踏切支障報知装置

● 自動車転落警報装置

線路と道路が並行している曲線部等に検知線を敷設し、自動車が道路から線路に進入し支障をきたした時、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線（みさき公園～紀ノ川間）に2か所設置しています。

2006年1月17日に発生した南海本線みさき公園～孝子間トレーラー侵入による輸送障害事故において、この装置が作動し、特殊信号発光機の発光により、大事故には至りませんでした。

● 落石警報装置

落石の予想される区間において並行に検知線を敷設し、落石により断線した場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線（みさき公園～紀ノ川間）および高野線（紀伊清水～紀伊神谷間）に18か所設置しています。

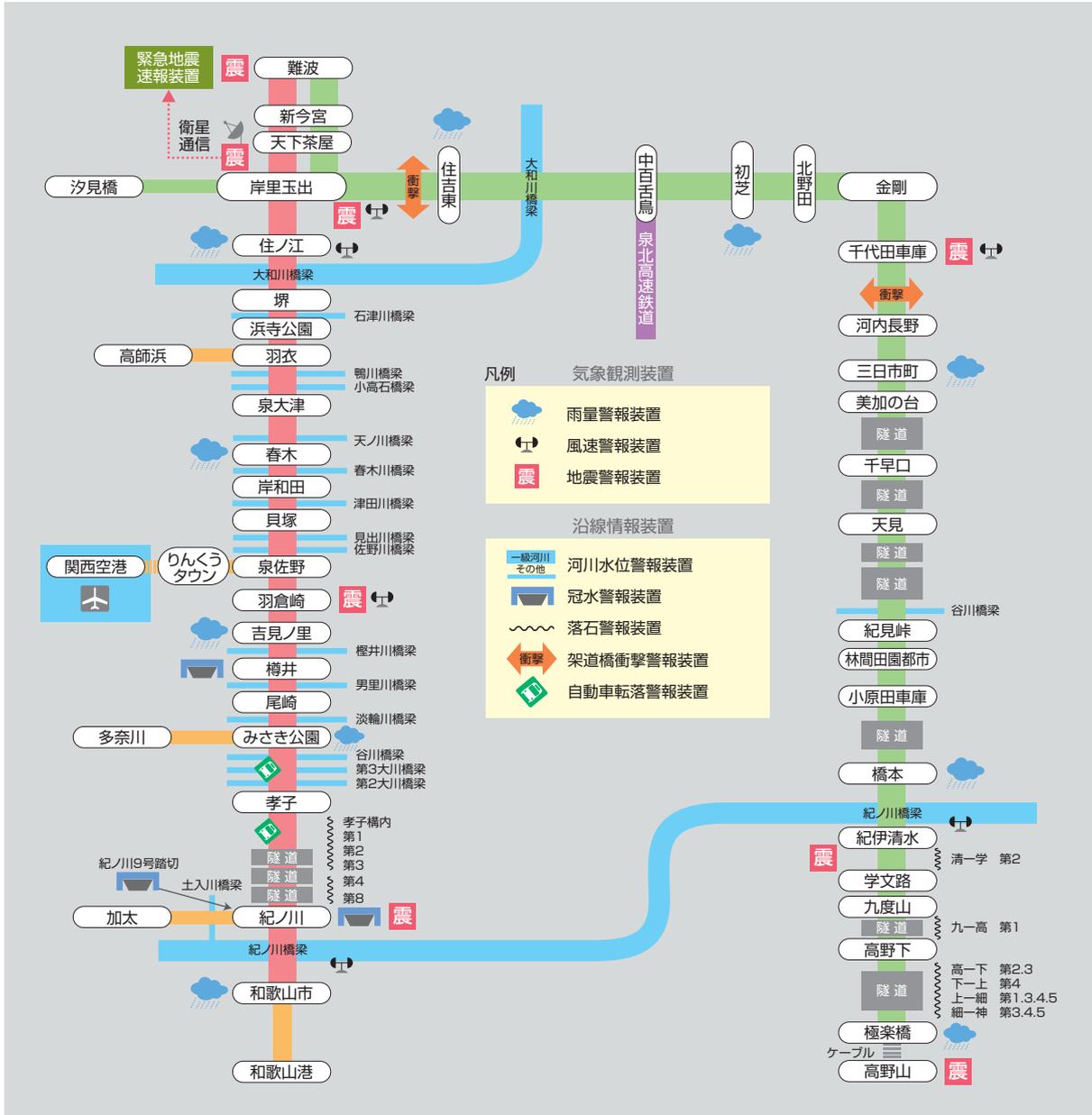
● 架道橋衝撃警報装置

道路と交差する架道橋では、桁下有効高を表示し自動車の運転手に注意を促していますが、さらなる事故予防対策として橋桁の手前に防護桁を設置し、自動車が直接橋桁に衝突するのを防いでいます。

架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護桁に検知線を敷設し、自動車が防護桁に衝突し線路に支障する可能性がある場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、高野線に2か所設置しています。

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

■ 気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図



安全に対する投資額

安全に関わる設備投資については、必要な施策を順次計画的に実施しています。従来から一定水準の投資額を安全関連にあてており、2008年度の実績として約46億円を投資しました。2009年度の計画として45億円を投資する予定です。

安全に対する投資額



教育・訓練・各種運動の取り組み状況

● 教育について

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

■ 駅係員・乗務員教育

南海電鉄では「鉄道研修センター※1」という専門の教育施設を持ち、駅に配属される係員の新入社員教育をはじめ、車掌、運転士、助役に対して教育を行っています。CAI※2や実物の模型を活用しての教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

特に乗務員については、鉄道研修センターでの養成教育の後、職場での定例的に実施する業務教育に加え、鉄道研修センターで特別教育などを実施、安全に対する意識の一層の向上を図り、お客さまの信頼に応えるよう努めています。

※1 鉄道研修センター

昨今における鉄道係員教育の必要性および重要性の高まりを踏まえ、2009年6月、「運輸教習所」の機能を強化し、鉄道営業本部内の研修体制を充実させるため「運輸教習所」を「鉄道研修センター」に改称しました。

※2 CAI

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

■ 過去から学ぼう

当社では1967年から1968年にかけて、連続して3件の重大事故(列車脱線事故、列車衝突事故)を発生させています。これらの過去の事故を風化させないよう、春・秋の全国交通安全運動期間等の機会に、事故概要や原因を職場に掲出し安全に対する意識の向上に努めています。

■ 技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去のケースの分析を行うなどして、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。その他、独自の制度を発足させることでプロとしての自覚と自信を持たせ、さらなる技術向上と後進の育成に取り組んでいます。

また技術力向上のために、研修用施設を利用し、各種検査の教育や事故復旧訓練を行い、技術の習熟に努めています。



研修用踏切保安設備



電路柱上作業訓練風景

Report

お客さまに安全・安心をいかに提供するか

運輸部 高野線列車区 車掌 越前谷 知穂
(現 高野線列車区 運転士見習)

鉄道研修センターでは、運転、車両、旅客、接客等の多岐にわたる科目を学習しました。

授業は、先生方の体験談も交えたもので理解しやすく、この研修期間を通して、車掌としてどのようにお客さまに安全・安心を提供するかについて考える姿勢を身に付けました。



Report

絶対に事故を起こさない意識を日々向上

運輸部 高野線列車区 運転士 上島 太一
(現 河内長野駅 助役)

お客さまに安全・安心を感じていただける運転士となるため、さまざまな訓練や教育を受け知識の向上を図ってきました。その中で経験談についても話し合い、絶対に事故を起こさないという意識を高め日々の業務に生かしています。



● 事故復旧総合訓練

輸送サービスの基本である安全確保については、前述の教育によるほか、毎年、鉄道営業本部全体で「事故復旧総合訓練」を実施しています。「大規模地震が発生」や「列車と自動車の衝突による列車脱線」などの想定のもと、負傷者の救出や避難誘導、脱線や断線箇所の復旧作業および関係部署への通報連絡などの訓練を実施し、安全意識の高揚を図っています。2008年度は小原田車庫で「駅構内において列車が脱線し、負傷者が多数発生した」との想定で訓練を行いました。



事故復旧総合訓練の様子

● 各種運動での取り組み

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

● タウンミーティング

輸送の安全確保について必要な情報を共有するため、安全統括管理者および運転管理者と現場部門との双方向のコミュニケーションを図り、安全最優先の重要性を相互に自覚するべく、「タウンミーティング」を2008年度は7回開催しました。2009年8月から名称を「安全ミーティング」に変更しています。

お客さま・沿線の皆さまとともに

● 安全に対するPR活動

お客さまへの安全に対するPR活動として踏切事故の防止を図るために、「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実

施しています。2008年度は11月1日から10日間にわたり実施しましたが、この間に、近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、難波駅でのオープニングセレモニーを行うとともに20か所の踏切道で通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

● こども110番の駅

昨今、子どもたちを危険から守る「地域における仕組みづくり」が重要な課題となっています。より安全な地域づくりに貢献するために「こども110番の駅」のステッカーを19駅に掲出し、子どもが助けを求めてきた場合に保護し、110番通報を行うなどの対応をとります。



「こども110番の駅」のステッカー

● 外部機関と連携した訓練の実施

大規模な災害が発生したときの初動態勢を確立するために、脱線時を想定した消防署等と共同の事故復旧訓練を機会を捉えて実施しています。消防署等との連絡体制の確立、連携強化を図ることによる事故復旧態勢の確立と知識、技能の向上を目的としています。

2008年度は、高師浜駅において列車脱線事故および列車火災を想定して消防署等と合同で消防訓練を実施しました。



高師浜駅での訓練の様子

お客さまとともに

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

お客さまとともに

お客さまにこれからも南海電気鉄道をご利用いただくために

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



「南海電鉄 お客さまモニター」の取り組み

2004年から「南海電鉄 お客さまモニター」を実施しています。毎年約100人のお客さまにモニターとして、年2、3回のアンケートにご協力いただいています。

アンケート内容は、駅係員・乗務員のサービスレベル、車内や駅構内の放送、鉄道ダイヤ、駅の施設といった「南海電鉄が提供する鉄道サービス」「電車を利用する際のマナー」「南海電鉄の企業イメージ」など多岐にわたっています。

モニターさまからいただいた、さまざまなご意見・ご要望を鉄道事業の取り組みに反映し、より多くのお客さまに満足いただけるよう努めています。

駅のバリアフリーの推進

エレベーターは難波、新今宮、天下茶屋など27駅に69基を設置、エスカレーターは難波・千代田・岸和田など28駅に125基（車いす対応27基含む）を設置しています。車いす用渡し板は71駅、点字運賃表、点字券売機については92駅、筆談器は37駅・48台それぞれ設置しています。手すり付きトイレおよび点字ブロックは全駅（99駅）、車いす用トイレは47駅に設置し、車いすをご利用のお客さまをはじめ、お年寄りや妊婦、身体の不自由な方にも広くご利用いただけるよう、設備の整った多機能トイレの整備を進めています。

また、駅構内の施設配置を示した音声付き点字案内板は、人が通ればセンサーで感知し、視覚障がい者の方が案内板の点字に触れるとそれぞれの場所を音声で案内します。この装置は19駅に設置しています。



高野山駅のエレベーター

難波駅サービスセンターをオープン

難波駅改良工事の一環として同駅2階中央口に新たに駅務室を設置し、「難波駅サービスセンター」として2009年2月7日にオープンしました。これまで駅構内各所に分散していた乗車券売場を集約するとともにお客さまの利便性の向上を図ります。ガラス張りのオープンカウンターにすることでお客さまの視認性を高めるとともに、明るく入りやすい駅務室にしました。



サービスセンターのテープカットの様子

トランスアテンダントを難波駅に配置

「トランスアテンダント(Trans Attendant)」とは英語で“～を越えて”という意味を持つ「トランス」と「アテンダント(案内係)」を組み合わせた造語です。2009年2月7日から難波駅に配置し、同駅およびミナミ周辺施設の案内など、旅行に不慣れなお客さまに対し、きめ細かにサービスを提供しています。専用の制服を着用したトランスアテンダントが難波駅2階および3階の改札口付近で、「従来の枠組み」を越えたお客さま案内を目指し、当社の鉄道案内に加えて、ミナミ周辺の各施設や他の交通機関への乗り換え情報などをきめ細かく案内します。このような「従来の駅員」の固定観念を一新するスタッフを配置することで、ソフトで高品質な案内を提供していきます。

Report

沿線の名所、イベントもお尋ねください。

難波駅サービスセンター 川野 まゆみ

定期券販売・特急券販売・グッズ販売という日常業務のほか沿線の名所、イベント等の案内業務を中心にお客さまの求められているものを笑顔で明るく対応し、安心してご利用いただけるよう、取り組んでいます。



2009年2月にオープンした難波駅サービスセンター

Report

常に周りに目を配る工夫を

トランスアテンダント 林 久美子

お困りのお客さまがいらっしゃらないか常に周りに目を配り、ご質問に素早くお答えできるように資料を集め持ち歩いています。また、お客さまのお求めのものがどこにあるか把握するようにしています。



お客さまの質問に答えるトランスアテンダント

株主・投資家とともに

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

積極的な情報開示を推進

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

株主の皆さまには、半期ごとに、決算の概要や当社グループの取り組みなどを記載した「株主通信 (NANKAI Report)」を送付し、経営状況を報告しています。また、定時株主総会の会場を、2008年から交通利便性の高い難波駅に近接の大阪府立体育会館に変更しています。

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



株主総会

■ 大株主の状況

(2009年3月31日現在)

| 氏名または名称 | 所有株式数(株) | 割合(%) |
|-----------------------------|------------|-------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口) | 27,124,000 | 5.15 |
| 日本生命保険相互会社 | 19,170,945 | 3.64 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4G) | 18,019,000 | 3.42 |
| 株式会社三菱東京UFJ銀行 | 7,368,617 | 1.39 |
| 住友信託銀行株式会社 | 7,297,000 | 1.38 |
| 株式会社三井住友銀行 | 7,147,088 | 1.35 |
| 株式会社泉州銀行 | 6,895,174 | 1.30 |
| 株式会社高島屋 | 5,035,011 | 0.95 |
| 株式会社紀陽銀行 | 5,005,527 | 0.95 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 4,835,000 | 0.91 |

Topics

株主優待を通して大阪府みどりの基金に寄付する制度を新設

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

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

2009年3月31日現在で株主さまから336枚の6回乗車カードをご返送いただき、苗木1,008本分相当額を大阪府みどりの基金に寄付しました。

Topics

関西私鉄初の「環境配慮型経営促進事業」融資制度の環境格付を取得

2008年12月、日本政策投資銀行(DBJ)から「環境格付融資制度」の対象として環境に配慮した企業経営が評価され、「環境への配慮に対する取り組みが先進的」という認定をいただきました。「環境格付融資制度」とは、同行が開発した環境格付システムで、企業の環境経営度を評点化して優れた企業を選定し、得点に応じて3段階の適用金利を設定するものです。今回、当社が特に高い評価を受けた点は次の通りです。

- 環境にやさしい鉄道事業にありながら事業活動によるCO₂排出量を2010年度までに3%削減する数値目標を掲げている点
- なんばパークスの屋上緑化など環境に配慮した街づくりや護摩壇山「なんかいの森」での植林事業に代表される自然保護活動



認定証

社員とともに

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

自己改革を推進する人事制度の活用

2003年度より、企業理念の実践や経営目標の達成、「お客さまとともに」の実現に向け、一人ひとりの社員が自己改革に取り組み、また、企業としてその取り組みを最大限サポートすることを目的に、「目標管理システム」とそれに連動した「評価システム」などからなる人事制度を導入しました。上司と部下のツウエイコミュニケーションを通じて相互の納得等の信頼関係を構築し、社員一人ひとりの成長を図るとともに、マネジメントサイクルによる計画的な業務遂行をすすめることで、企業全体のサービスレベルの向上を目指しています。

● 女性雇用

男女雇用機会均等法の精神に基づき、性別にこだわらず個人の資質を重視した採用および任用を行っています。現在女性社員については、管理監督職である課長に2名、課長補佐に2名が登用されています(2009年6月現在)。

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

● 障がい者雇用

南海電鉄では、障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識しており、雇用促進のため2005年2月に特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」を設立しました。現在24名の障がい者が清掃業務や郵便物仕分け業務等に従事しており、南海電鉄および関係会社特例認定を取得したグループ6社を含めた障がい者雇用率は2.16%となりました(2009年6月現在)。また、採用後も朝礼の実施や日誌などによりコミュニケーションを図り、働きやすい職場を目指して労働環境の整備を行っています。



ハートフル作業風景

Report

「働きたい」という気持ちを尊重したい

株式会社 南海ハートフルサービス 藤本 千代美

「働きたい」という意思をもちながら就労の機会に恵まれない方々が世間にはおられます。

私は日ごろ、南海電鉄本社ビルの清掃業務や郵便物仕分け業務の補助・教育をしています。職場体験の機会を提供したり、見学会の受け入れなど、就労移行支援にも努めていますが、彼らの「働きたい」「社会に貢献したい」という気持ちを尊重し、全員が自己の責任をもって仕事を完結し、いつかは一人で社会に羽ばたき、仕事ができるよう、育てていただきたいと願いを込め、日々の教育に努めています。



● 高齢者雇用

2004年度より、厚生年金の満額支給開始年齢の引き上げに対応すべく、定年退職後の再雇用制度を導入し、原則として希望者全員を引き続き雇用しています。現在は出向者を含めた176名がさまざまな分野で活躍しています(2009年6月現在)。

ワーク・ライフ・バランスの推進

● 総労働時間の短縮

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

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

● 育児休職・介護休職の活用促進

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

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

教育・研修制度

新たな3か年経営計画である「堅進126計画」の「堅実で着実な成長・進化を果たす3か年」の基本方針の成果を確固たるものとするために、2008年度の教育実施計画を策定し、計画どおり実施しました。

その中では、「クオリティの高い人材の育成(グループ力の強化を目指して)」を重点目標とし、「CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取り組み」「グループ会社教育体制の充実」「生産性向上のための取り組み」を柱として各種研修を実施しました。

■ 2008年度の主な研修(施策)

- 環境問題の概観理解および取り組みの重要性を認識するための研修
- 安全・安心な輸送サービスの質的向上のための研修
- CS(顧客満足)の再認識および職場実践を目的とした研修
- グループ全体の教育体制の整備・充実に資するための実行体制の構築
- グループ会社社員の参加できる研修の拡充
- チャレンジ精神の涵養と業務遂行能力向上のための取り組み
- 技能継承に向けた取り組み
- モチベーション・帰属意識の涵養のための取り組み(非正規社員教育の充実)

■ 2008年度受講実績

| | 対象者 | 内容 | 受講人員 |
|-------|-------------------|------------------------|------|
| 必修研修 | 課長 | マネジメント | 20 |
| | 新任部長、課長研修 | マネジメント等 | 28 |
| | 昇進者研修 | キャリア開発 | 24 |
| | 新入社員研修 | 会社適応、会社概要の把握 | 177 |
| 目的別研修 | 課長研修 | 労務管理等 | 30 |
| | 本社員、出向社員、グループ会社社員 | マーケティング基礎、交渉力アップ、財務管理等 | 211 |
| | 合計 | | 490 |

働きやすい職場づくり

● 人権教育

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

さらに1985年4月からは、社内の人権問題推進委員会を発足させ、人権問題に対する正しい理解と認識をより一層浸透させるとともに、研修内容の充実に加え、グループ会社に対しても継続的に教育・啓発を行っています。

● セクシュアルハラスメント防止・啓発研修

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

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

また、2009年度からセクハラに加え、パワーハラスメント(以下、パワハラ)も従業員のモラルダウンやメンタルヘルス不調、離職などを招くおそれがあり重大な問題であるとの認識のもと、各種ハラスメントの未然防止の観点から、「セクハラ・パワハラ相談窓口対応セミナー」「セクハラ・パワハラ防止啓発研修」を実施する予定です。



セクハラ研修の様子

労働安全衛生

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

また、2005年度からは、事業場における安全水準の向上を目的とした、リスクアセスメント※の取り組みを通じて、労働災害の潜在的危険有害要因を除去、低減し、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指すことにより、快適な職場環境の形成に取り組んでいます。

※ リスクアセスメント：P21参照



安全パトロール

メンタルヘルスケアの取り組み

近年、職業生活等に関して強い不安やストレスを感じる労働者が6割を超える状況にあるといわれており、心の健康の保持増進は、社会的にも重要な課題となっています。

当社においては、従業員の心の健康の保持増進には、会社と従業員が一体となった職場環境の形成を計画的・継続的に実施することが不可欠であることから、労働安全衛生法第70条の2第1項の規定に基づく、「労働者の心の健康の保持増進のための指針」にのっとり、従業員に対する教育研修・情報提供などを行うとともに、さまざまなメンタルヘルスケアを推進しています。

メンタルヘルスケアは「セルフケア」「ラインによるケア」「事業場内産業保健スタッフ等によるケア」および「事業場外資源によるケア」の4つのケアが継続的かつ計画的に行われることが重要といわれています。

当社における具体的取り組みとしては「事業場内産業保健スタッフ等によるケア」体制の構築として、2003年11月から精神神経科の専門医による、従業員のためのカウンセリングを定期的の実施しており、2008年4月からはカウンセリング日を月1回から月2回に増やすことにより、一層の充実を図っています。「ラインによるケア」の充実として、2004年度から部下を抱える管理・監督者層を対象に、「メンタルヘルスケア研修会」を計画的に実施しています。さらに、「セルフケア」を充実させるため、2008年度から、厚生労働省が策定した「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を活用し、全従業員を対象にストレスチェックを実施して、自発的なストレスへの気づき、対応を促しています。これらメンタルヘルスケアを計画的・継続的に推進することにより、従業員の心の健康の保持増進に努めています。

Report

メンタルヘルス不調は早期発見、早期治療が大切

健康管理センター 所長 大見 甫

心の健康は本来社員自身がストレスに気づき、自ら対処するというセルフケアが基本です。しかし、実際の現場では社員自身で対処できないストレス要因も多く、セルフケアのみでなく、メンタルヘルスケアを事業所として組織的に取り組むことが必要となってきました。このような状況の中で、産業医、精神科専門医を中心とした産業保健スタッフの役割が非常に重要になってきています。病気は予防と早期発見、早期治療が必要ですが、ストレスによるメンタルヘルス不調も同じことがいえます。特に、メンタルヘルス不調による治療には時間を要する場合が多く、長期休業の例も多く見られます。このことは、本人にとっても企業にとっても、非常にマイナス面が多い結果となります。われわれ産業保健スタッフは、このような観点に立ち、職場の責任者、人事担当者とお互いに連携をとりながら、職場からの相談、メンタルヘルス不調の社員との面談などを積極的に取り入れ、早期診断、早期治療を実践しています。そして、心身ともに健康な状態で早く職場復帰ができることを目指しています。



沿線活性化の推進／社会貢献活動

南海グループは地域社会の一員として沿線地域と協働して、活性化を推進するとともに、社会貢献活動を積極的に行い、文化・スポーツの振興を支援しています。

地域社会とともに活力ある街づくりを推進

● 東京・青山で「高野山カフェ」をオープン

高野山カフェは、高野山真言宗総本山金剛峯寺と南海電鉄が共同で首都圏の若い女性層を対象に、沿線最大の観光地である世界遺産・高野山と、そこにアクセスする南海電鉄の魅力をPRすることを目的としています。2007年に引き続き、2008年も9月3日～7日の5日間期間限定で、東京・青山のカフェレストラン「カフェHy's (ハイズ)」併設スペースにて開催しました。

高野山カフェでは、3つのゾーンで高野山の魅力を発信しました。1つ目は「高野山ギャラリーゾーン」で、畳敷きの部屋に曼荼羅や掛け軸を展示し、お香の香りが漂う空間を演出したものです。2つ目は「体験ゾーン」で、高野山および高野山東京別院の僧侶の指導のもと、高野山で実際に行われている写経や瞑想（阿字観）の体験のほか、仏教音楽「声明」のライブを実施しました。3つ目は「カフェゾーン」で、前年よりバージョンアップした高野山精進料理ランチ、高野山のごま豆腐を使用したスイーツ、高野山の日本酒「般若湯」を使用したオリジナルカクテルの提供を行いました。



写経体験

● ハイキングイベント

2008年度は南海電鉄関係で36回の健康ハイキングを実施し、25,394名の皆さまに参加していただくことができました。南海沿線には高野山、金剛山をはじめとして自然豊かな山々、丘陵地帯があります。当社ではハイキングを通じて参加者の健康増進を図りながら、皆さまにあまり知られていない魅力的な自然資源や文化財を紹介しています。



ハイキングの受付の様子

地域交流

● 電車まつり

千代田工場を開放し、鉄道に親しんでいただくイベント「南海電車まつり」を2008年10月25日に開催しました。ご来場いただいた約1万人の皆さまには、鉄道グッズの販売などで大変ご好評をいただきました。また、当社の安全への取り組みについて、作業実演やパネル展示を通じて理解を深めていただきました。



電車まつり

● 車庫見学

毎年、住ノ江車庫・小原田車庫等において小学生を対象にした車庫見学会を実施しています。どちらの見学会も駅長など、鉄道現業における職場長が企画するもので、それぞれ年に1回程度開催しています。見学会当日は、普段入ることのできない車庫内を家族で見学でき、さらには電車の運転席に座って写真を撮ったりすることもできます。沿線を中心に各方面からの申し込みがあり、毎回ご好評をいただいています。



住ノ江車庫の見学会

ハルモニア南海の推進

南海電鉄では堅進126計画の基本方針の1つである「沿線活性化の推進」に基づき、実施するスポーツ・文化振興事業「Harmonia-ハルモニア-南海」に取り組んでいます。ハルモニアとは「ハーモニー」の語源となったラテン語で調和、和音を意味します。関西における音楽・スポーツの振興をはじめ地域やステークホルダーとの調和を目指し、ともに響きあい、共鳴するコミュニティづくりを推進しています。

● スポーツ文化の発信・振興に貢献

沿線の堺市を拠点とするVプレミアリーグの強豪「堺ブレイザーズ」のご協力を得て、同チームの選手が沿線の3つの中学校で男子バレーボール部員を直接指導する「コーチングキャラバン」や練習見学会のほか、中学生のバレーボール大会を実施しています。未来を担う中学生たちに、一流アスリートとの交流機会を提供することによりスポーツの魅力を伝え、未来の世界的プレーヤー育成を目指すとともに、「スポーツが活発な沿線」として活性化を図ります。

また、大阪府立体育会館をはじめ、大阪府立臨海スポーツセンター、大阪府立漕艇センターの3施設については2006年4月より指定管理者として大阪府より指名を受け管理運営を行っています。大阪府立体育会館は大相撲春場所をはじめ、ボクシング、プロレス、バスケットボールbjリーグ、サーカスなどのプロ興行から、バレーボールや卓球の国際大会まで幅広くご利用いただいております。また、臨海スポーツセンターでは一年中滑走できるアイススケート場を有し、大阪のアイススケート競技発展の一翼を担っています。なお、当社ではこれらの施設の維持管理だけでなく、ヨガ、テニス、アイススケート等、各種スポーツ教室を開催するなど地域のスポーツ振興にも貢献しています。



堺ブレイザーズに指導を受ける中学生

● 子どもたちに本物の音楽を

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

2009年度は前述の2つの支援に加え、新たに地元南大阪で活動する合唱団に対してオーケストラと同じ舞台上に立つ機会も提供。7月19日に開催された貝塚コスモシアターでの南海コンサートで、総勢100名余りの少年少女合唱団がオーケストラと共に、「翼をください」を合唱しました。



オーケストラ奏者と天見小学校の生徒との交流

Report

スポーツで沿線を盛り上げます

事業開発部 南 和男

「沿線の皆さまに南海電鉄との結びつきを感じていただき、安心して住み続けていただきたい」という思いでスポーツ振興事業に取り組んでいます。その第1弾として、沿線をホームタウンとしている「堺ブレイザーズ」の選手から直接指導を受けていただくキャラバン活動を沿線の中学校3校で実施しています。

今後もスポーツを通じて沿線を活性化させるために、他のスポーツ団体との協働も視野に入れながら「スポーツが活発な沿線」になることを目指し、鋭意努力してまいります。



環境方針と中期目標

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

環境理念・方針

南海グループは、「南海グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて取り組んできました。3か年経営計画「堅進126計画」においては、これまでの環境への取り組み姿勢にとどまることなく「環境保全のための取り組み強化」を5つの基本方針のトップに掲げ、

環境保全への取り組みが重要な経営課題であることを明確に打ち出しています。

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

環境理念

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

環境方針

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

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

1. 私たちはエネルギー効率の高い輸送手段である鉄道の利用拡大を目指すことにより、地球環境活動を推進し、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 私たちは環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを遵守し、汚染の予防に努め、すべての事業活動を通じて環境保全の重要な役割を担ってまいります。
3. 全社員一人ひとりが啓発活動を通じて、環境意識向上に努めます。また、情報発信手段等を通じてお客さまとのコミュニケーションを大切にし、地域社会との融合に努めます。
4. 私たちは環境にやさしい事業運営につながる目的や目標を設定し、随時見直しを行ってまいります。

南海電鉄グループの3か年目標 (2008年度～2010年度)

重要課題 1

鉄道、バスの利用促進を通じた環境負荷低減

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

重点施策

- ① 鉄道・バス利用キャンペーンの強化
 - 「鉄道でエコキャンペーン」をはじめ各種キャンペーンへの参画(キャンペーン関連イベントの開催)
 - 各種情報発信ツール(広報、ホームページ、NATTS、車内吊りなど)を活用したPR
- ② 鉄道・バス利用促進関連サービスの強化
 - パーク&ライドの検討
 - 南海バスにおける環境定期券の継続発行
 - 定期券購入者への割引サービス(みさき公園など)
 - ICカード(PiTaPa)利用店舗の拡充
- ③ バリアフリーの推進
 - 主要駅(1日乗降人員5,000人以上の駅)へのエレベーター設置
 - 低床式車両、ノンステップ車両への置き換え(バス各社)
 - 筆談器、AED設置の推進

重要課題 2

環境保全に配慮した事業活動の推進

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

重点施策

① CO₂排出量(エネルギー使用量)の3%削減

- 省エネ型鉄道車両の導入
- バス車両の代替更新促進
- 泉佐野駅などでの太陽光発電装置の試験導入
- 省エネ型設備への更新

② 資源使用量の削減

- 乗車券のリサイクル・リデュース(ICカード等への置き換え)
- 本社ゴミの分別徹底およびコピー用紙の削減
- 無水トイレの導入による節水対策

③ 環境を基本コンセプトとしたサービス・商品の開発、提供

- ミナピタエコポイントによる森林育成活動支援
- 長期耐久性のある工法(外断熱工法)による建築の拡大
- 環境をテーマとしたツアー(高野山エコツアー)の販売
- プロアマチャリティゴルフの開催

④ グリーン購入の強化

- グリーン購入に関する基本方針の策定
- 具体的数値目標の設定、実行状況のフォローアップ

⑤ 振動および騒音の軽減

- ロングレールの敷設区間の延長
- 弾性まくらぎ敷設やレール削正による振動・騒音の軽減

⑥ 法令などの遵守徹底および予防的対応の推進

- 6種アスベストの適正管理および適正処理
- PCBの法定期間内処理
- 従業員健康診断などの適正実施
- 改正省エネ法への適正対応(使用実績集計・提出)

重要課題 3

地域社会との協働、コミュニケーションの強化

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

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

重点施策

① 地域社会などとの連携・協働による環境保全活動の推進

- 自社所有林「なんかいの森」における社員参加型での森林育成事業の推進
- 沿線エリアにおける緑化事業の支援
- アジアの植林事業の支援

② 情報発信機能の強化

- 環境報告書関係の情報コンテンツの充実
- 広報活動関係の情報およびホームページにおける情報発信の強化

重要課題 4

環境経営の推進体制の強化

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

重点施策

① 環境マネジメントシステムの運用強化

- 環境マネジメントワーキングによる環境経営PDCAサイクルの運用強化
- CO₂排出量削減計画の策定および達成状況のフォロー
- ISO14001取得についての検討

② 各種環境教育の実施

- 環境に関する講演会、見学会、森林育成活動の実施
- 環境経営セミナーの実施
- 新入社員教育の実施

2008年度の実績および2009年度の重点施策

当社は中期的な目標とともに、単年度の目標を設定し、毎年、その目標を見直したうえで環境負荷の低減を目指しています。

2008年度の実績および2009年度の重点施策

| 重要なテーマ | 環境目標 | 具体的な取り組みと2008年度の目標 | | | |
|---------------|-----------------------|---|---|--|---|
| 公共交通の利用促進 | 鉄道・バスの利用キャンペーン | 各種情報発信ツール（ホームページ、ポスター、車内吊り広告、沿線情報誌（NATTS）など）を活用したPRの強化 企画乗車券の販売促進 | | | |
| | 鉄道・バスの利用促進のためのサービス強化 | モビリティマネジメントの施策の提案と実施 パーク&ライド施策の立案と実施 | | | |
| | バリアフリーの推進 | 主要駅5駅でのバリアフリー工事を完了 | | | |
| 地球環境に配慮した事業活動 | 環境をコンセプトとした商品・サービスづくり | 森林育成のためのミナビタエコポイントの創設 1月発売、泉州銀行の「みどりの定期預金」に協力 環境関連のチャリティ（コンサート、募金活動、イベント）の実施 販売促進活動、イベントにおける環境啓発活動の実施 アンスリー、nascoプラスにエコ募金箱の設置 マイはし、エコバッグなどの販売 株主環境寄付制度の新設 | | | |
| | | CO ₂ 排出量の削減をはじめとした温暖化防止対策 | 沿線の環境イベントへ参加 鉄道省エネ車両16両導入 ドライブレコーダーを南海バス1営業所へ試験導入 アイドリングストップ等エコドライブを実施し燃料費を3%削減 低公害バス32両導入 沸騰冷却式シリコン整流器の導入、冷却水ポンプのインバーター化 高効率変圧器への更新6台 LED照明・インバーター式照明機器・LED信号の導入 熱源機器運転をガスから電気へ変更し412t削減 自社ビル・賃貸ビルにおける使用電力量の削減 （ 本社部門前年比削減、堺東ビル330千kWh削減、 ショップ南海河内長野22千kWh削減、日本橋ビル2.8千kWh削減 ） 泉佐野駅での太陽光発電の導入9,790kWh（CO ₂ 削減5.5t） 自社所有林なんかいの森における間伐・枝打ちの促進（20ha） | | |
| | | | 水資源の利用・資源ごみの削減 | 無水トイレを18駅、73台導入し約22,000m ³ を節水 裏紙再利用による本社におけるOA用紙の削減 レジ袋・廃棄商品（賞味期限切れ弁当等）の減量3% 分別収集徹底による本社の一般廃棄物の削減 資源ごみの分別徹底によるリサイクル資源の増加、排出総量の減少 | |
| | | | | 軌道の騒音・振動の防止 | ロングレールの更新を行い、総延長116km、レール削正7km |
| | | | | グリーン購入の推進 | グリーン購入の基本方針を策定し購入率算定を開始 |
| | | | | 法令の遵守徹底 | 住ノ江駅・堺東駅におけるPCBの適正処理 石綿障害予防規則に基づき半年に1回石綿健康診断の徹底 車両用冷房の冷媒をオゾン破壊係数0のものへと代替 アスベスト使用が判明している物件について定期的な空気測定の実施 |
| | | | 環境コミュニケーションの強化 | 「なんかいの森」保全活動の推進 | 自社所有林の社員ボランティアによる間伐活動開始 |
| | | | | 環境報告書のコンテンツ充実 | 安全面も含めた環境社会報告書へ移行し発刊 幅広いステークホルダーへの情報開示 |
| | | | 環境意識の啓発・促進 | 環境マネジメントシステムの強化 | ISO14001認証やグリーン経営認証の取得 新入社員教育の開始 |
| | | | | 環境教育の実施 | 環境に関する社外講演会・見学会への積極的参加 経営研修の実施（年2回） 環境セミナーの開催 |

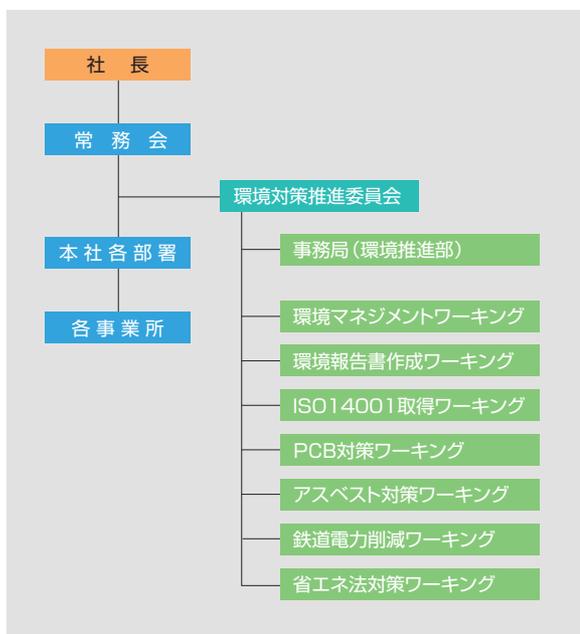
| | 2008年度実績 | 評価 | 2009年度目標 | 詳細頁 |
|--|--|----|--|-----|
| | エコロゴマーク「エコモーションなんかいい」の制定、沿線情報誌4件、ホームページ掲載1件、環境啓発ポスター作成2件 | ○ | 各種情報発信ツールとともに、社内誌で社員に対して意識レベルの底上げを図る | P42 |
| | 未実施 | △ | わくわくキップなどのPRを通じてパーク&ライドを推進 | — |
| | 沿線自治体への働きかけにとどまった | △ | モビリティマネジメントの施策の提案と実施 | — |
| | 九度山で9月から11月に実施 | ○ | パーク&ライドの候補地を選定し実施 | — |
| | 5駅(貝塚・白鷺(改札内)・萩原天神・極楽橋・高野山)で完了した | ○ | 5駅(住ノ江・七道・湊・石津川・狭山)での工事完了 | P26 |
| | 10月に創設し3か月で約137万ポイントを計上した | ◎ | ミナピタエコポイントを運用し環境保全や「こごや花鉄道プロジェクト」の植栽計画に利用 | P42 |
| | みどりの定期預金の預金者に景品(みさき公園入場券)を提供 | ○ | 自動車利用から鉄道利用を促す企画商品の開発 | P42 |
| | 「南海ホークス復刻版ユニフォーム」チャリティオークションの実施 | ○ | ————— | P49 |
| | 「なんばdeアート Feel ECO」を3施設で開催 | ○ | ECOキャンペーンの実施、クリスマスにエコグッズを採用 | P47 |
| | 3月から設置を開始し6か月で約10万円の募金が集まる | ○ | アンスリー、nascoプリウスでのエコ募金を継続 | P49 |
| | マイはしは12月に発売 | ○ | 催事商品にエコバッグを採用 | — |
| | 返送された株主優待6回乗車カードで環境保護基金へ苗木を寄付する制度を新設 | ○ | 株主優待6回乗車カードが返送された場合、環境保護基金へ寄付する制度を継続 | P28 |
| | 堺まつり、電車まつりに参加 | ○ | 堺まつり、電車まつり、河内長野市民まつりに参加 | P48 |
| | 8両導入 | △ | 8両導入 | P40 |
| | 南海バス東山営業所に50両導入 | ○ | 南海バス全営業所に導入 | |
| | エコドライブを実施したが燃料費0.8%削減にとどまる | △ | エコドライブを実施し燃料費を3%削減 | |
| | 低公害バス85両導入 | ◎ | | |
| | シリコン整流器は実績なし、冷却水ポンプのインバーター化は1台 | △ | 玉出変電所で純水沸騰冷却式シリコン整流器の導入 冷却水ポンプのインバーター化1台 | — |
| | 6台導入 | ○ | 10台導入 | — |
| | 信号108機、踏切警報機141台、エレベーター4駅、エスカレーター4駅 | ○ | 信号79機、踏切警報機210台、エレベーター5駅、エスカレーター1駅 | — |
| | ガスから電気への転換効果が455tあった | ◎ | 引き続き熱源機器運転をガスから電気へ変更 | — |
| | (本社)前年度比479,144kWh増、(堺東ビル)383,000kWh削減、(ショップ南海河内長野)25,665kWh削減、(日本橋ビル)前年比増 | △ | (本社)クールビズ・ウォームビズ徹底による使用電力の前年度比削減、(堺東ビル)345,000kWh減、(ショップ南海河内長野)22,000kWh減、(日本橋ビル)929kWh減 | — |
| | 10,377kWh(CO ₂ 削減5.7t) | ○ | 9,790kWh(CO ₂ 削減5.5t) | P42 |
| | 26haの間伐、枝打ちを実施 | ◎ | 42haの枝打ち、間伐、抜き伐り事業の実施 | P45 |
| | 19駅76台を導入し33,256m ³ の節水効果があった | ◎ | 23駅107台とし46,823m ³ の節水効果を得る | P46 |
| | 前年度比349,680枚減 | ○ | 裏紙再利用による本社におけるOA用紙の(前年度比)削減 | — |
| | 店舗側に継続指導、店内にレジ袋削減POP掲出 | △ | アンスリーでレジ袋削減キャンペーンの実施 | — |
| | 前年度比58t減 | ○ | 分別収集徹底による本社の一般廃棄物の(前年度比)削減 | P47 |
| | 資源ごみ収集9月で124kg→133kg(7%増加)、排出総量3%削減 | ○ | 資源ごみ収集量7%増、排出ごみ全体3%削減 | — |
| | ロングレール化0.5km、総延長116km、レール削正8.1km | ○ | ロングレール更新2.5km、レール削正延長4.5km | P48 |
| | 基本方針を策定し購入率算定を開始 | ○ | グリーン購入率の算定および対応商品の拡大・各部署へ改善指導 | P46 |
| | JESCOの受け入れ体制が整わず未処理 | △ | 堺東駅のPCB6台の処理 | P38 |
| | 該当者33名全員に実施 | ○ | 石綿障害予防規則に基づき7月、1月に実施 | |
| | 目標どおりの実施 | ○ | 車両用冷房の冷媒をオゾン破壊係数0のものへと代替 | |
| | 空気環境測定を実施し、すべて規定値以内と判明 | ○ | アスベスト使用が判明している物件について定期的な空気測定の実施 | — |
| | 2008年11月に社員ボランティアによる間伐・枝打ち活動を実施 | ○ | 間伐活動の継続開催 | P45 |
| | 環境社会報告書を11月に発刊 | ○ | CSR報告書へ移行し9月に発刊 | — |
| | お子さま向け報告書「みんなで、もっとエコ知隊」の創刊 | ○ | 英語版CSR報告書の発刊 | — |
| | ISO14001認証取得に向け千代田工場で活動開始 | ○ | ISO14001の認証取得、グリーン経営認証の年度内取得 | P38 |
| | 新入社員教育を4月に開催 | ○ | 新入社員教育の継続実施 | P39 |
| | 「環境保全と私たちの役割」と題したショップ南海オーナー研修会を開催、省エネルギーセンター主催等のセミナーに参加 | ○ | 環境に関する社内講演の開催、社外講演会・見学会への積極的参加 | |
| | 年2回実施(計57名) | ○ | 中級編・初級編の継続実施(それぞれ2回) | |
| | 日本政策投資銀行(DBJ)による環境セミナーを9月に開催 | ○ | エコ検定の受験 | |

環境経営の推進体制

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

推進体制

環境への取り組みおよび情報開示を円滑に進めていくために環境対策推進委員会を設置し、事務局を環境推進部に置いています。また、対象範囲は当面、南海電鉄単体（本社、鉄道営業本部、不動産営業本部）とし、将来的にはグループ会社へ展開していきます。



環境対策推進委員会

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

ISO 14001 取得に向けた取り組み

当社ではISOに準拠した環境マネジメントシステム（ISO14001）の導入を目指し、環境負荷の継続的改善に努めています。南海電鉄車両部および南海車両工業（合わせて千代田工場）では2010年3月にISO14001認証取得を目指して一丸となって環境マネジメントに取り組んでいます。今後はさらに本社での認証取得を目指し、環境マネジメントシステムの拡充・深化に努めています。



ISO14001認証取得キックオフ宣言式

法令の遵守

改正省エネ法

特定輸送事業者として省エネ計画の策定やエネルギー使用量の定期報告などが義務づけられました。当社も所定の様式に従って、2007年～2009年の6月に定期報告書と中期計画書を近畿運輸局に提出しました。また、2008年度はさらに省エネ法が改正され、報告単位が事業所単位から事業者単位へ変更されました。同時にエネルギー管理統括者およびエネルギー管理企画推進者の選出も必要となるため、改正法に対応すべく社内の体制を整えています。

PCB（ポリ塩化ビフェニル）の適正化処理

PCBは従来、トランス、コンデンサー、安定器などの絶縁油などに使用されており、南海電鉄でもトランス17台、コンデンサー700台、安定器2,792台、PCB油17缶を厳正に保管しています。「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（2006年6月2日改正）および「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」（2001年7月15日施行）に従い、2016年度までに処理が義務づけられていますが、2006年度末には早期登録の対象となっている150台の登録を終え、2009年3月末までに124台（トランス5台、コンデンサー96台、安定器23台）を日本環境安全事業（株）（JESCO）に移管し適正に処理を終えました。

● 建設リサイクル

「建設リサイクル法」(2002年5月30日施行)ではコンクリート、アスファルト、木材など特定資材を用いる建築物を解体する際に廃棄物を現場で分別し、資材ごとに再利用することを解体業者に義務づけています。南海グループでも鉄道施設の建設、補修工事等では「建設リサイクル法」の対象となる工事があります。また対象工事以外でも建設廃棄物の適正処理に努めています。

● アスベストの取り扱い

「石綿による健康等に係る被害の防止のための大気汚染防止法等の一部を改正する法律」が2006年2月10日に公布され、建築物における健康被害を防止するため、吹きつけアスベスト(石綿)の使用が規制されています。当社もアスベストを使用している施設、鉄道車両について調査を行い、適切な対応を進めています。南海グループでは使用が確認されたすべての施設において、飛散のないように固定するなど対策工事を実施するとともに、毎月その進捗管理を行っています。

● 代替フロンへの変更

駅構内用、車両用冷房装置で使用されている冷媒を、指定フロン(R-22)からオゾン層を破壊しない代替フロン(R-407C)へ変更する措置を進めています。脱フロン化として、2006年度から高圧開閉器を34台導入しています。

環境教育の推進

● 環境経営研修の実施

2008年度、年2回(9月、2月)みずほ総研から講師を招き、課長補佐級(環境リーダー)を対象に環境経営



環境経営研修

研修を実施しました。また、新入社員教育の一環として環境研修も実施しており、2009年度も4月10日に行いました。

一方、不動産部では2008年9月18日、「環境保全と私たちの役割」と題したオーナー研修会を開催し、ショップ南海に入居するオーナーが受講しました。株式会社リードクリエイトの雨谷博貴さんを講師に迎え、「廃棄物がどのように処理されているのか」「なぜゴミの分別が必要なのか」などを学び、全国の商店街やショッピングセンターにおける環境保全への取り組みについて具体例を研究しました。



オーナー研修会

● e-ラーニングの導入を検討

今日、パソコンを用いて通信教育を行うe-ラーニングに人気があります。当社も環境研修をはじめとしてコンプライアンス研修、情報セキュリティなどのe-ラーニングへの取り組みを検討しています。

● 環境社会(eco)検定試験の奨励

当社では東京商工会議所が主催する「環境社会(eco)検定試験」の受験を推奨しており、合格者に対して所定の補助を行っています。多くの社員に環境問題の基本的な知識を持っていただきたい、あるいは再確認していただきたいという趣旨に基づいています。同検定は2006年から年2回実施されており、公式テキストから基本的な問題が出題されます。

2008年度は環境推進部から4人の合格者が誕生し、合格者はエコピーパーと呼ばれ、行動指針が記載された合格証が贈られました。



eco検定合格証

地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減

南海電鉄では、鉄道事業で消費する電気エネルギーが最も環境負荷が大きく、CO₂排出量の大部分を占めるので、新型車両の導入など輸送効率を高め、省エネルギー化をすることで地球温暖化防止に努めています。

2008年度の目標

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

2008年度の実績

1年間で約1,200t(0.6%)の削減

2020年度までの目標

1990年と比較して原単位15%以上削減(2008年現在で9.8%減少)

CO₂排出量削減の目標設定(中間報告)

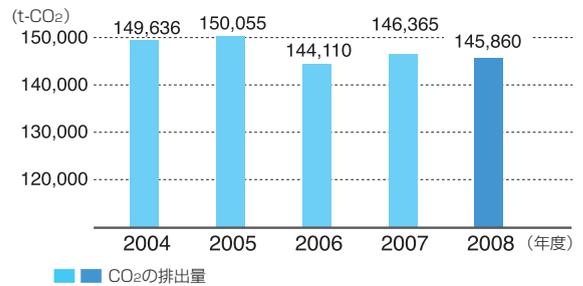
南海電鉄、南海バス、南海都市創造3社の2007年度CO₂排出量実績(合計)約208,000tをもとに2010年度CO₂排出量を3%削減するという目標を設定(排出量201,760t、要削減量6,240t)し、1年目となる2008年度のCO₂排出量は、206,800t(約1,200t削減)でした。

目標より約800tほど削減量は不足していますが、その主な原因としては鉄道におけるVVVF制御車両の導入が8両不足したこと、堺浜におけるシャープ工場の建設が予想より早く進み、南海バスにおけるシャープ堺浜工場建設に関わる従業員輸送が増加したことなどがあげられます。

2009年度はシャープ堺浜工場も完成し、バス輸送も落ち着くことが予想されるため、年間目標(3社で約2,000t)の削減を達成できると見込んでいます。

また、長期計画として2020年までに1990年比で原単位15%以上削減を目指しています。これを実現するためにはVVVF車両を約270両以上(2009年3月31日現在で200両)とする必要があります。

■ 南海電鉄におけるCO₂排出量の推移



旅客輸送機関別のCO₂排出原単位

旅客輸送機関の二酸化炭素原単位(1人1km運ぶ際の二酸化炭素排出量)を比較すると、自家用乗用車は鉄道の約8.8倍もの二酸化炭素を排出しています。従って二酸化炭素排出の削減のためには二酸化炭素排出原単位の小さい公共交通機関の利用促進を図る必要があります。

■ 旅客輸送機関別のCO₂排出原単位(2007年度)



Topics

シャープ工場建設にともないシャトルバスを導入

南海バスでは2006年度よりハイブリッドカー3台を鳳シャトルバス(堺東駅前~西区役所前)に導入し、排ガスのクリーン化、CO₂排出量を低減することにより地球温暖化防止に努めております。

2008年度はシャープ堺浜工場建設のための従業員輸送等を目的に、新型車85台を投入しました。

堺市と協力し駐車場を借り受け、堺駅から堺浜の建設現場までと建設場の中を周回するバス輸送を提供することで、渋滞緩和とCO₂の削減に努めました。もし、バス輸送がな

く全員がマイカーで工場まで通勤したと仮定すると、CO₂排出量は約2,000t増加すると推測されました。新型車の投入により企業全体のCO₂排出量は昨年よりも増加しましたが、南海グループとしては常に自治体と連携しながら、地域社会全体のCO₂削減を目指していきます。



ハイブリッドカー

事業活動におけるエネルギー削減

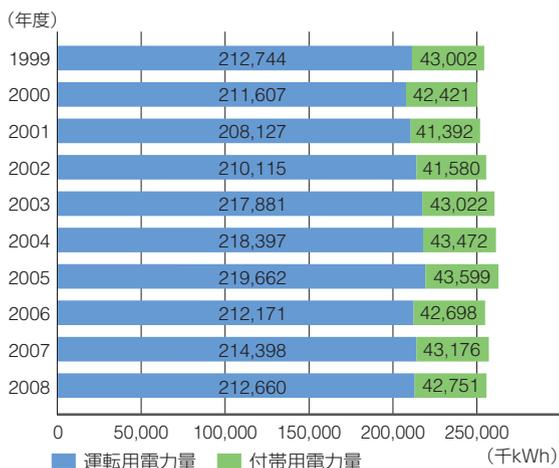
● 鉄道用電力の削減

鉄道用電力は、電車の運転（電車の駆動・制動、車内照明、空調など）のために使用される運転用電力と、信号設備、踏切設備および駅設備（照明、空調、昇降機など）のために使用される付帯用電力に大別されます。

電力会社から送られてくる特別高圧または高圧の交流電気を変電所で変換し、運転用電力は直流1,500Vで、き電線・電車線を介して電車に、付帯用電力は交流6,600Vで高圧配電線を介して信号設備、踏切設備および駅設備にそれぞれ供給しています。

鉄道用電力の使用量は、2008年度実績で2億5,541万kWhであり、そのうち運転用電力は83.3%を占めています。鉄道用電力を起源とするCO₂排出量は141,750t-CO₂で当社全体（145,860t-CO₂）の約97%を占めます。鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減に最も寄与すると考えられ、当社の重要課題として取り組んでいます。

■ 電力消費量の推移



消費電力が少ない8000系車両

● 電力回生ブレーキ

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

2009年3月31日現在、鉄道線用車両698両中250両(35.8%)が電力回生ブレーキを装備しています。

■ 回生ブレーキ車導入比率(2009年3月31日現在)



● VVVF制御

電車の速度を制御する際に、その時の速度や必要とする加速力に応じて、インバーター装置を用いて電圧や周波数を変化させながらモーターの回転数やトルクを制御する速度制御方法です。

従来の速度制御方法では抵抗器によりモーターに掛かる電圧を調整していたため、電力の一部が熱となって放出され電力ロスが生じていました。VVVF制御は無駄な電力消費がなく省電力化に有効です。2009年3月31日現在、鉄道線用車両698両中200両(28.7%)がVVVF制御車両です。

■ VVVF制御車導入比率(2009年3月31日現在)



● 力率改善用進相コンデンサーの設置

電力の有効利用を図るため、2004年から変電所の高圧配電設備に力率改善用進相コンデンサーを導入しました。本装置により、力率が98%から99%に改善され、電気をより効率的に利用することが可能となりました。また、上下線の列車で発生する回生電力をお互いに利用できるように、上下線を電氣的に接続し、運転用電力の有効利用（上下線一括発電方式の採用）を図っています。

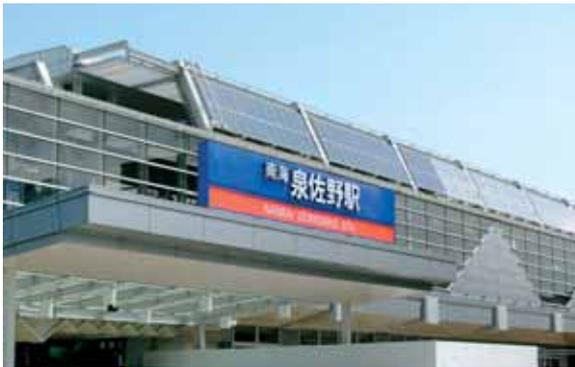


力率改善用進相コンデンサー

● 駅における太陽光発電システムの導入

環境への負荷を低減する取り組みの一環として、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（略称：NEDO）との共同研究事業「2007年度太陽光発電新技術等フィールドテスト事業」に参画し、2008年4月、南海本線泉佐野駅に太陽光発電システムを導入しました。同システムの最大発電出力は10kWで、泉佐野駅の使用電力量のうち年間約9,790kWhを賅うことが可能となります。同システムで発電された電力は従来設備からの電力とともに、駅舎内各設備で使用しています。また駅ラッチ外に発電表示器を設置し、現在の発電電力、当日の発電電力量・CO₂削減量を表示するとともに、そのデータをNEDOに継続的に提供し、同団体の太陽光発電研究データとして役立てています。

現在、泉大津駅において同システムの導入を検討しています。



泉佐野駅の太陽光発電システム

公共交通機関の利用促進

● エコロゴマーク
「エコモーションなんかい」の制定

2008年8月、環境推進活動のシンボルとして「エコロゴマーク」を制定いたしました。

環境保全の「エコ」と当社・お客さま・地域社会が一体となって活動する「モーション」を組み合わせた造語です。これに活動の推進役を担う当社を例えた「機関車（ロコモティブ）」の意味を加え、活発でつながりのある環境活動をイメージしました。



● せんぎん環境定期預金に協力

南海電鉄と泉州銀行は業界の垣根を越えて共同で事業を展開しています。例えば、2009年1月5日～2月27日の間、泉州銀行はみどりの定期預金を発売し、購入された方には1口2枚（2口以上でも最高4枚）先着12,000枚のみさき公園の入場券を景品として差し上げました。泉州銀行はその定期預金の運用資金の一部（200万円）を、緑を増やす資金として大阪府みどりの基金（共生の森づくり基金）と緑の募金（（財）大阪みどりのトラスト協会）に寄付しました。

Topics

「ミナピタエコポイント」の創設

2008年10月から「ミナピタエコポイント」を実施しています。「ミナピタエコポイント」とはお客さまが土休日にminapita (PiTaPa) カード（南海電鉄のPiTaPaカード）もしくはKANKU CLUBカード（関西国際空港のPiTaPaカード）を利用して、難波駅または関西空港駅で乗車もしくは降車すると、1回につき3ポイントを当社が計上するものです（お客さまに対してポイントを付与するものではなく、ほかのポイントとも互換性はありません）。このミナピタエコポイントが12月までの3か月間で約137万ポイントに達したため第1回の寄付先として、「大阪府 野生生物保護基金」を選定。同基金に

対し、2009年3月19日、1ポイントあたり1円に換算した約137万円に別途約63万円を加え、総額200万円を寄付しました。



ミナピタエコポイント集計の告知ポスター

環境との共生をめざした街づくり

● なんばパークスでの屋上緑化 (パークスガーデン)

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

2007年にグランドオープンしたなんばパークスの屋上公園(パークスガーデン)は、樹木や花の公園と商業施設が一体となって、訪れた人々に豊かな体験や感動を提供する場として設置されました。約11,500m²(うち緑化部分5,300m²)の屋上公園の中には、四季を演出するヤマボウシやヤマザクラといった樹木や、ラベンダー、ローズマリーといった華やか草花など、合計約300種類の草木が70,000株ほど植えられており、国内最大規模の屋上公園となっています。

屋上緑化部とカラーコンクリートにおける夏季のピーク時(2004年8月2日14時 気温31.1℃)の表面温度は、それぞれ29.2℃と45.6℃で、その温度差は16.4℃という結果が出ており、ヒートアイランド現象の緩和効果があることがわかりました。屋上緑化による二酸化炭素の固定量は約4,400kg-CO₂/年となり、地球温暖化の防止にも貢献しています。



緑あふれる
なんばパークス



5階せせらぎの杜

● ドライミストの採用

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

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

2005年「愛知万博(愛・地球博)」で暑さ対策として導入されたことは有名ですが、最近では「六本木ヒルズ(東京都)」などオフィスビルや商業施設でも導入されています。



南海ビル1階に導入したドライミスト

■ ドライミスト設置概要

1. 設置場所
南海ビル1階「総合インフォメーションセンターなんば」前一部区画
2. 設置位置
地表からの高さ約3.5m、設置距離約25mの長さに対して1m間隔で設置
3. 噴霧時間
9時から18時までの時間帯内で室温27度以上かつ湿度70パーセント以下で自動噴霧します。また、噴霧開始前には音声(日本語、英語)で案内します。

生物多様性の保全

2010年に開催される生物多様性第10回締約国会議(COP10)を見据え、沿線の森林、ビオトープをはじめとした生物多様性の保全に努めます。

2008年度の目標

間伐促進によるCO₂の削減(20ha、100t)
なんかいの森保全活動の開始

2008年度の実績

間伐によるCO₂の削減(26ha、130t)
11月3日 なんかいの森保全活動59名参加

大阪府と「グリーンパートナー協定」を締結

2009年6月23日、南海電鉄と大阪府は豊かなみどり・自然環境保全の促進に向けて沿線全体を対象とした「グリーンパートナー協定」を締結しました。共生の森(堺市)への植樹や関西国際空港2期工事土採跡地(泉南郡岬町)でのビオトープづくりなどについて、大阪府と連携して活動を進めていきます。



共生の森の集合写真

岬町多奈川地区のビオトープ事業を支援

大阪府の最南端、岬町には関西国際空港の2期滑走路用地のための土砂を運び出した跡地に、約2haの広大なビオトープが形成されており、当社はシンボルツリーとしてクスノキを寄贈しました。植栽木のクスノキは旺盛な生長が特徴で、枝が広がると大きな木陰ができます。



クスノキの下で記念撮影



カフトムシ



アオモンイトトンボとヒルムシロ

なんばパークスでのホタル鑑賞会

南海都市創造では2009年6月6日と7日の両日に「ホタルの夕べ」と題したホタル鑑賞会を「なんばパークス」パークスガーデン5階、「せせらぎの杜」において開催しました。

今回で6回目となる同鑑賞会は、毎年初夏の季節イベントとして1回あたり70~80名のお客さまを対象に、ホタルの生態についての解説を聞きながらホタルの様子を鑑賞していただくものです。1回の鑑賞時間は約20分で各日4回実施しています。これに先立ち、ホタルの幼虫の放流式を3月7日に実施しており、なんばパークス近隣の日本橋小学校の児童が前年の鑑賞会後から里親として育てたものでした。



ホタルの幼虫の放流

Topics

環境・希少動物保護のシンポジウムを開催

2009年3月15日にパークスタワー8Fにおいて「子どもたちに残そう関西の自然、生き物との関わり方再考」と題して、みさき公園のイルカ館リニューアルを記念してシンポジウムを開催いたしました。



パネリストの話に聴き入るシンポジウム参加者

大阪府 野生生物保護基金への寄付

当社では昨年創設したミナピタエコポイント制度を活用し、「大阪府 野生生物保護基金」に対し、200万円を寄付しました。野生生物保護基金とは、自然環境の保全・野生生物の保護のための活動に対し寄付されたものを財源にしており、本基金の寄付金は府内における野生動物植物の生息・生育環境の保全・再生・創出や、自然環境教育の推進、野生鳥獣の保護などに活用されています。

護摩壇山での植林活動

当社は、「紀州の屋根」といわれる護摩壇山で、525ha（甲子園球場約130個分に相当）の山林を「なんかいの森」として保有し、昭和50年代からスギ・ヒノキを植林しています。

護摩壇山は、和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの山です。源平の合戦に敗れこの地に落ち延びた平維盛が、護摩木を焚いてその命運を占ったという伝説が残っています。

2008年11月3日、当社初の試みとして、社員ボランティアによる「なんかいの森づくり推進活動」を開催。社員総勢59人が参加しました。

当日は、十津川村森林組合や奈良県南部農林振興事務所のスタッフから指導を受けながら、スギの木の枝打ちや間伐を行いました。間伐とは、込みあった森林から曲がったり弱ったりしているスギやヒノキなどの針葉樹を間引くことで、森林の中を明るく保ち、樹木を大きくまっすぐ育てるために必要な作業です。森林は、単に木を植えるだけでは十分にCO₂を吸収することができず、間伐を行わない森林では樹木の生長が鈍くなり、根を張ることも難しくなります。

参加者は初めての体験に悪戦苦闘しながらも、森林を通じて地球環境を保全することの重要性をより深く認識しました。

■ なんかいの森の植生について (2008年4月1日 現在)

| 樹木の種類 | 面積 | 樹齢平均 | 1haあたりの本数 |
|------------------|--------|--------|-------------------|
| スギ | 約196ha | 24~25年 | 1,900本~ 2,100本 |
| ヒノキ | 約111ha | 24~25年 | 1,800本~ 2,000本 |
| 広葉樹 (雑木・フナなど) | 約149ha | 100年 | 500本以下 |
| その他 | 約73ha | | |
| 総面積 | 約525ha | | |

Report

もっと広がる間伐活動にしたい

資材部 鈴木 菜穂子

けっこう体力には自信ある私、ハイキングのような軽い気持ちで参加したのですが、十津川村森林組合や奈良県職員の方々の熱心なご指導のおかげで枝打ちなどの作業に没頭してしまいました。いよいよ間伐作業に入り、木を倒した瞬間には感動しました。息子にも体験させたかったです。こんな行事が社員家族や沿線の方々に広がればもっと楽しくなると思いました。



なんかいの森づくり推進活動の参加メンバー

3Rの推進と水資源の有効利用

今後、水資源の有効利用はCO₂削減とともに世界的に重要課題となることが予想されるため、当社は無水トイレの導入をはじめとして節水対策に努めます。

2008年度の目標

グリーン購入の推進（グリーン購入方針の策定）
資源ごみの削減（目標1%以上）
節水による水使用量減少（目標年6%削減）

2008年度の実績

グリーン購入の推進（グリーン購入方針の策定）
資源ごみの削減 年1%削減
水使用量実績 年8%削減

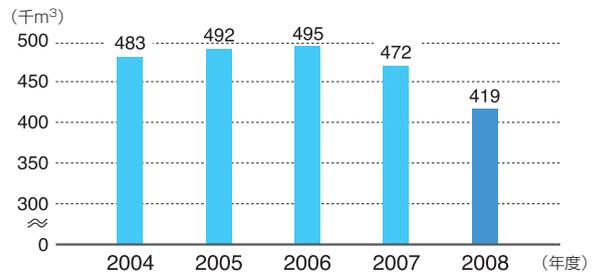
無水トイレ設置箇所の拡大

水資源の保全と快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄の水を使用しない「男性用無水小便器」を導入しています。2007年3月に箱作駅へ試験的に設置しましたが、相当な節水効果が確認できたこと、トイレの利用者から好評であったことにより、2008年3月に南海線・高野線へ大量導入しました。2009年3月現在では、19駅に76台の無水小便器を設置しています。これほど多くの無水小便器を導入しているのは、日本国内では前例がありません。無水小便器を導入することは「水」の消費量を削減するだけでなく、上下水道の使用を制限して、CO₂の排出を削減する効果もあります。現在設置している無水小便器による節水効果は、年間約33,256m³（コストにして約1,100万円の削減効果）であり、これは当社全体の年間水使用量418,843m³の約8%に相当します。同時にCO₂排出量を年間約19.3トン削減できると推測されます。さらには、水を使用しないことで、水中のカルシウムイオンと尿が反応してできる尿石（悪臭のもと）ができにくく、カートリッジ上部の密閉液が排水管から上がってくる悪臭を封じ込めるため、臭いの発生を防ぐこともできます。当社では、今後も環境保全への取り組みとして無水小便器の導入エリアを拡大していく予定です。



貝塚駅の無水トイレ

■ 水道使用量



グリーン購入の推進

当社では環境にやさしい物品を積極的に使用するため、事務用品などを購入する際に以下の点に配慮した「グリーン購入」を推進しています。2008年度にグリーン購入方針を定め、2009年度よりグリーン購入率の算定を行っていきます。

グリーン購入方針

製品等を購入する際には、次の項目に留意してできる限り環境に与える負荷の少ない製品の購入に努める。

- ① 環境や人の健康に影響を与えるような物質の使用が削減されている。
- ② 製造、使用の段階で資源やエネルギーの消費が少ない。
- ③ 天然資源（森林資源等）は持続可能な方法で採取・利用している。
- ④ 長期間の使用が可能である。
- ⑤ 再利用・リサイクルが可能である。
- ⑥ 再生材料や再使用部品を用いている。
- ⑦ 廃棄の際に、周辺環境等に与える影響が少ない。
- ⑧ 製造方法、リサイクル 廃棄方法等、環境に関する情報を入手しやすい製品を優先して購入する。
- ⑨ 環境負荷低減に積極的に取り組んでいる事業者から購入する。

資源使用量の削減

● 切符のリサイクルとIC化

お客さまにご購入いただいた切符はリサイクルを行っています。2004年からは、駅で使用済みの切符を回収してリサイクル業者へ渡しています。使用済み切符は、製紙工場で破碎され、「トイレトペーパー」や「し尿処理剤」などのリサイクル商品に加工されています。また2006年7月からはICカード乗車券を導入し、IC乗車券を増やすことで切符の発行枚数の削減につなげています。

また、難波駅などではできるだけ細分できる分別型のゴミ箱に変更しました。



ICカード対応自動改札機



分別の様子がわかる新型ボックス

まくらぎの再利用

通常の線路においてはレールを二本平行に敷設し、その下にまくらぎを敷いてレールを支えます。まくらぎの間には石を敷き詰め、詰まり具合を調整します。その使用を終えた廃まくらぎを大阪府の多奈川ビオトープに寄贈しました。

ビオトープでは大阪府や岬町の職員、当社社員らボランティアが池の周りを整備していますが、まくらぎを利用し、池を横断したり周辺を散策できる木道づくりをしました。



完成した湿地のまくらぎ木道



まくらぎの運搬



湿地のまくらぎ木道 (50%完成)

Topics

「なんばdeアート2008 Feel ECO」を開催

南海都市創造と高島屋は合同イベント「なんばdeアート2008 Feel ECO」を2008年10月1日から21日までの21日間、開催しました。「なんばdeアート」は難波エリアからの文化情報発信と回遊性の向上を目的に開催するもので、2007年に続いて2回目の実施でした。今回は「もっとエコを楽しみましょう」をコンセプトに、環境保全の想いを切符や花、写真で楽しく表現しました。絶滅が危惧されている動物や地球温暖化などの環境問題を扱った個性的なアートが、ご来場の皆さまを楽しませました。

中でも高島屋大阪店本館正面入口に飾られた、切符deアートは



切符deアート

難波駅で回収された使用済みの乗車切符を使い、絶滅が危惧される9種類の動物をモチーフに制作したもので総数約21万枚の切符アートは壮観でした。また、会場にWWF（世界自然保護基金）ジャパンの募金箱を設置し、集まった募金は世界の自然保護のための活動に役立てられます。



花びらで作成したじゅうたん

地域環境への配慮とコミュニケーション

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

2008年度の目標

ロングレール化0.5km、ロングレール更新1.4km
総延長116km、レール削正7km

2008年度の実績

ロングレール化0.5km、ロングレール更新2.5km
総延長116km、レール削正8.1km

騒音・振動の低減

● ロングレールの推進

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

ロングレールとは、1本25mのレールを溶接でつないで200m以上にしたレールです。敷設効果としては、線路の弱点部である継目をなくすことによる振動・騒音の低減や、線路保守作業の軽減があります。当社では、ロングレールを積極的に導入し、2008年度までに主要路線の南海本線、高野線において設置可能区間の約7割強を敷設しており、総延長は単線換算で116kmになります。

また、ロングレール化とともに、レールの凸凹を削るレール削正車により2008年度は8.1kmのレール削正を併せて実施し、騒音・振動の低減対策を行いました。



ロングレール



レール削正車

● ラダーまくらぎの採用

ラダーとは、LADDER(梯子)という意味です。従来の横まくらぎをレールと同じ縦型にし、特殊な鋼管で連結した形状が梯子を連想させることから命名されたものです。

当社では2005年から、従来の軌道構造である横型まくらぎにかわる縦型まくらぎ(ラダーまくらぎ)を採用してきました。ラダーまくらぎは、バラスト区間に設置された場合、通常の横まくらぎに比較して1/5以下の保守量となることが実証されています。また、バラスト受圧面積が大きいことにより列車の荷重分散性に優れ、騒音・振動の低減効果が得られます。

● 弾直軌道の敷設

弾直軌道とは、まくらぎの底面と側面に弾性体(柔らかいゴム)を被覆した軌道構造で、敷設効果としては、弾性材による振動等の軽減や線路保守作業の低減があります。

現在は泉佐野駅付近および泉大津駅付近の高架化に採用し、今後も連続立体交差事業などの大規模改良工事の機会を捉え、弾直軌道およびラダー軌道を導入していく予定です。



弾直軌道

地域のイベントに環境ブースを出店(堺まつり・河内長野市民まつり)

当社は2008年10月18日、19日の堺まつりの環境コーナーに出店しました。ブースでアンケートにお答えいただいたお客さまにエコ風船、クリアファイル、目覚まし時計などをプレゼントしました。

また、2009年5月10日、「第18回河内長野市民まつり」が同市寺ヶ池公園において開催され、58,000名ほどのお客さまでにぎわいました。当社はエコブースに出店し、お客さまにエコ風船、こども環境報告書、花の種、クリアファイルなどを配布しました。また、イベントステージでは、オープニング&クロージングセレモニーで「ラピートくん」が大阪府キャラクターの「モット&キットちゃん」とともに登場し、多くのお子さまから歓声をあげていました。



河内長野市民まつりに登場した「ラピートくん」

沿線エリアの緑化事業

● 緑化活動に協力

第1回「共生の森づくり基金・南海電鉄プロアマチャリティゴルフ大会」を開催し、沿線エリアにおける自然環境の整備を支援すべく、収益金500万円全額を「大阪府みどりの基金（共生の森づくり基金）」に寄付しました。また、6月6日に、甲子園球場での阪神×ソフトバンク戦にて登場した、「南海ホークス復刻版ユニフォーム」のうち6点を、「NATTS NET」でチャリティオークションを行い、落札金全額181万4千円を寄付しました。



感謝状の贈呈式（中央が橋下大阪府知事、その右が松中選手）

● アンスリー、nascoプリュスにみどりの募金箱を設置

コンビニを展開する南海商事と南海都市創造では、20店舗でみどりの募金箱を設置しています。3月から8月までで南海商事（nascoプリュス）で合計約46,523円、南海都市創造（アンスリー）で合計約57,368円の寄付をお客さまからいただくことができました。この全額を（財）大阪みどりのトラスト協会を通じて、「和泉葛城山ブナの森トラスト基金」に寄付しました。和泉葛城山のブナ林は、樹齢200年といわれるブナが数多く生育していますが、近年、大木の損傷が目立つようになりました。さらに、種子の結実が少ないために若木が少なく、ブナ林として維持していくのが困難なほど衰退しています。

当社沿線の貴重なブナ林を次世代に残していくため、今後もトラスト協会の保全事業に協力していきます。



アンスリーやnascoプリュスに設置されているみどりの募金箱

ショップ南海の餅つき大会

不動産部では2008年12月19日、ショップ南海金剛のテナント各店舗と合同で「チャリティ餅つき大会」を開催しました。

1985年から始まった餅つき大会は、紅白のはっぴを羽織った参加者が蒸したての餅米に威勢良く杵を振るい、つきあがった餅を手際よく丸めてパックにして販売しました。杵の音が心地よく響く中、ご通行中の多数のお客さまがお買い求めになり、地元の保育園児たちが見学に訪れるなど、活気に満ちたにぎわいでした。

お買い上げいただいた餅の売上金の一部について、後日、大阪府みどりの基金（共生の森づくり基金）、富田林市福祉協議会および大阪狭山市福祉協議会に寄付をしました。



餅つき大会の様子

沿線での清掃活動

2005年、創業120周年記念事業の一環として、社員ボランティアによる沿線の清掃活動を開始しました。春は高野山の周辺で秋には和歌山方面へ、沿線の自治体活動と協調して清掃ハイキングを行っています。また当社の高架側道の清掃等にも積極的に参加しています。



和歌山城周辺での清掃活動

環境会計

環境会計とは、事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を可能な限り定量的に測定し伝達する仕組みです。当社は2007年度より環境会計を導入しています。

環境保全コスト

(単位：千円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資額 | 費用額 |
|------------|--------------------------|---------|---------|
| 事業エリア内コスト | | 549,194 | 118,474 |
| ①公害防止コスト | 大気汚染防止、水質汚濁防止、騒音、振動防止 | 75,092 | 72,610 |
| ②地球環境保全コスト | 地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止 | 468,672 | 4,416 |
| ③資源循環コスト | 省資源、廃棄物の減量化、リサイクル、廃棄物の処理 | 5,430 | 41,448 |
| 上下流コスト | 乗車券のリサイクル、グリーン購入 | — | — |
| 管理活動コスト | 環境教育、ISO14001関連費用 | — | 43,558 |
| 研究開発コスト | 環境保全に関する研究開発 | — | — |
| 社会活動コスト | 緑化、美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告 | 1,901 | 30,793 |
| 環境損傷対応コスト | | — | — |
| 合計 | | 551,095 | 192,825 |

環境保全効果

| 環境保全効果の分類 | 指標の分類 | ① 前期 (基準期間) | ② 当期 | (①-②) 基準期間との差 | | |
|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|---------|
| 事業活動に投入する資源に関する環境保全効果 | 総エネルギー投入量 (GJ) | 電気 (GJ) | 968,493GJ | 965,773GJ | 2,720GJ | |
| | | 内訳 | ガス (GJ) | 936,974GJ | 933,454GJ | 3,520GJ |
| | | 燃料 (GJ) | 14,928GJ | 15,514GJ | ▲ 586GJ | |
| | 水道使用量 (m ³) | | 16,591GJ | 16,805GJ | ▲ 214GJ | |
| | OA用紙使用量 (枚) | | 472,470m ³ | 418,843m ³ | 53,627m ³ | |
| 事業活動から排出される環境負荷・廃棄物に関する環境保全効果 | 温室効果ガス排出量 (t-CO ₂) | 電気 (t-CO ₂) | 5,893,206枚 | 5,519,371枚 | 373,835枚 | |
| | | 内訳 | 146,366t-CO ₂ | 145,860t-CO ₂ | 506t-CO ₂ | |
| | | ガス等 (t-CO ₂) | 144,450t-CO ₂ | 143,908t-CO ₂ | 542t-CO ₂ | |
| | 一般・産業廃棄物 (t) | | 1,916t-CO ₂ | 1,952t-CO ₂ | ▲ 36t-CO ₂ | |
| | | | 19,695t | 43,380t | ▲ 23,685t | |

環境保全対策に伴う経済効果

(単位：千円)

| 効果の内容 | 金額 |
|---|---------|
| 収益 | |
| 廃棄物のリサイクルまたは使用済み製品などのリサイクルによる事業収入 (古レール、車輪、鉄くず) | 107,890 |
| 費用節減 | |
| 省エネルギーによるエネルギー費の節減 | 28,642 |
| リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減 | 1,723 |
| 経済効果の合計 | 138,255 |

環境効率指標

| | |
|--|------|
| 1車両が1km輸送する際のCO ₂ 排出量 (kg-CO ₂) | 1.50 |
| 営業収益に対するCO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /百万円) | 2.08 |

- 集計範囲は南海電気鉄道単体のみです。
- 集計期間は2008年4月1日～2009年3月31日です。
- 環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。
- 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。
- 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。
- 環境保全対策に伴う経済効果のうちエネルギー費の節減は、環境保全効果があったエネルギーのうち、それぞれエネルギー費が節減された費用のみ算定しました。

環境負荷データ

事業活動において資源およびエネルギーをどれだけ使用したか、またそれに伴って排出される二酸化炭素や廃棄物の排出量を正確に把握することは、極めて重要な課題と位置づけています。

| INPUT | 鉄道事業 | 本社その他施設 |
|---|---|---|
| エネルギー  | 電力使用量 255,819,525kWh (▲1,456,898kWh) | 電力使用量 3,473,250kWh (+479,144kWh) |
| | 都市ガス使用量 285,773m ³ (+8,351m ³) | 都市ガス使用量 68,669m ³ (+4,245m ³) |
| | プロパンガス使用量 17,552kg (▲763kg) | プロパンガス使用量 1,291kg (▲594kg) |
| 水  | ガソリン使用量 27,403ℓ (+114ℓ) | ガソリン使用量 13,884ℓ (+2,206ℓ) |
| | 軽油使用量 82,734ℓ (+14,338ℓ) | 軽油使用量 2,202ℓ (+778ℓ) |
| | 灯油使用量 25,448ℓ (+11,166ℓ) | 灯油使用量 9,994ℓ (+1,064ℓ) |
| | 重油使用量 227,000ℓ (+17,600ℓ) | 重油使用量 50,050ℓ (▲41,150ℓ) |
| | 合計 947,495GJ (▲3,174GJ) | 合計 18,278GJ (+454GJ) |
| | 水道使用量 ※1 343,079m ³ (▲54,109m ³) | 水道使用量 75,764m ³ (+482m ³) |
| | 紙使用量 2,308,352枚 (▲38,460枚) | 紙使用量 ※2 16,074,667枚 |
| 紙  | | |
| | | |
| | ↓ | ↓ |
| CO₂排出量  | CO₂排出量 143,586t-CO ₂ (▲678t-CO ₂) | CO₂排出量 2,274t-CO ₂ (+172t-CO ₂) |
| | 廃棄物  | |
| 廃棄物  | 金属くず 1,539t (▲378t) | 金属くず 11t (1t) |
| | 廃プラ 93t (▲19t) | 廃プラ 4t (▲11t) |
| | 汚泥 482t (+422t) | ガラス・陶磁器くず 0t (▲4t) |
| | 廃アルカリ 0t (0t) | 紙くず 2t (0t) |
| | ガラス・陶磁器くず 303t (+230t) | 木くず 10t (2t) |
| | 紙くず 84t (+62t) | ゴムくず 0t (▲4t) |
| | 木くず 48t (▲121t) | がれき類 0t (▲95t) |
| | ゴムくず 3t (+2t) | その他の産業廃棄物 0t (▲14t) |
| | 建設発生土 ※3 26,716t (+20,033t) | 産業廃棄物発生量合計 41,591t (+24,070t) |
| | 廃油 13t (▲2t) | 一般廃棄物発生量合計 1,310t (+37t) |
| | がれき類 6,872t (+5,315t) | 合計 42,901t (+24,107t) |
| | 鋳さい 7t (+2t) | |
| | 廃石綿 0t (▲32t) | |
| | コンクリート 4,231t (+679t) | |
| | その他の産業廃棄物 1,200t (▲2,121t) | |

※1 水道使用量については本年度から関西空港駅を加算しました。(比較用の昨年度使用量も修正しております)

※2 紙の使用量については発注ベースから使用ベースに変更しました。前頁のOA用紙の使用量とも差異があります。

※3 建設発生土は産業廃棄物ではありませんが、便宜上産業廃棄物に含めています。

()内は前年度比

第三者意見



株式会社大和総研
経営戦略研究部長
河口 真理子

1986年一橋大学大学院修士課程修了(環境経済)、同年大和証券入社。
現在、大和総研 経営戦略研究部長/主席
研究員。担当分野は環境経営・CSR・社会的
責任投資。青山学院大学非常勤講師、NPO
法人・社会的責任投資フォーラム代表理事・
事務局長。東京都環境審議会委員。

CSR報告書に第三者意見を寄稿させていただく機会が多いのですが、本報告書のように和んだ気持ちになった報告書は初めてです。——冒頭の動物園園長との社長対談と沢山の動物の写真。「イルカとのふれあい」という切り口で、今話題の生物多様性とのかかわりが説明されていること。そして、動物とのふれあいなどは社会貢献活動の切り口が多いなかで、まさに本業の強みを生かして、生き物の命の連鎖が大切であることを啓発していること。——こうした見せ方は電鉄会社のCSR報告書としては異色ですが、逆に南海電鉄の和やかで親しみやすい社風を実感させてくれました。

一方、主力である鉄道事業の安全マネジメントについても、10ページにわたり細かい取り組みが紹介されています。通常こうした取り組みの記載は無味乾燥な業務報告的なものになりがちですが、説明のしかたや、気象観測装置・沿線情報装置の設置図など、「一般の読者に理解してもらいたい」という工夫と思いが感じられる記述であることも好感が持てます。また、環境対応に関しても、環境マネジメントのPDCAに即して様々な取り組みが、こちら読みやすく詳細に記載されています。

一方、鉄道事業はCO₂排出量の少ない公共交通機関として関心が高まっています。最近では通常の鉄道以外にもライトレールなどの新交通システムをはじめとした低炭素社会に適合した交通のあり方が注目されるようになる中で、電鉄会社として、低炭素社会における未来の公共交通機関についてどのようなビジョンをお持ちなのか?こうした観点での報告も是非期待したいところです。

また、低炭素化社会構築のためには、環境の重点施策にもありますがモビリティマネジメント

やパークアンドライドなどのステークホルダーを巻き込んだ仕組みづくりも重要です。南海電鉄では、収入の3割を不動産・建設業が占めています。線(鉄道)だけでなく、面(土地)を持つ企業の強みを生かすと、どのような仕組みづくりが可能なのでしょうか?次年度は是非、具体的な取り組みの報告を期待します。不動産関係の取り組みとしては、なんばパークスの屋上緑化やドライミストが報告されています。しかしこれ以外にも宅地開発に関しても低炭素化と生物多様性に配慮した取り組みをされていると推測しますので、こうした分野での、計画や目標そして取り組み実績についての記載も期待します。

次に従業員に対する取り組みについてですが、鉄道以外にも動物園や不動産など多様な業態の事業を行っているので、従業員の方たちは多様な特性と働き方を持っていると推測されます。女性や障がい者活用についての記述はありますが、それらも含め、ダイバーシティを幅広く捉え、ワークライフバランスの取り組みについての方針や、データを基にした実績についての報告もいただきたいと思います。

最後に、社長対談の中でコンパクトシティの話が議論されています。低炭素社会を考える上で、コンパクトシティは不可欠なコンセプトです。そのための低炭素型の輸送システムのあり方、また障がい者や高齢者も街に出やすいバリアフリーで帰属意識の持てる街づくりをどうするか。南海電鉄は、そうした街づくりと、そこに暮らす生活者を、輸送・消費・レジャーや教育という観点からサポートする事業者ともいえます。民主党政権になり低炭素社会構築は従来に増して急務となります。そういう観点から低炭素社会構築にむけた、持続可能な長期の経営戦略を策定されてはいかがでしょうか?

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
CSR推進室長
福田 順太郎

当社にとって3回目の発行となる本報告書では、安全報告書の内容を掲載するとともに、社会性報告の内容を充実させ、CSR報告書2009といたしました。本年の特集は、みさき公園のイルカ館をリニューアルオープンしたこと、来年10月に名古屋でCOP10が開催されることから、生物多様性をテーマに天王寺動物園の宮下実園長と当社社長巨信二との対談としましたが、河口先生にも好感をもっていただくことができました。今後はまず、来年に認証取得予定のISO14001の環境マネジメントを基本としたPDCAサイクルの構築を進め、経年比較が可能な定量的な報告書を手がけたいと思います。

一方で、LRTやコンパクトシティへの取り組みにつきましては、新設した都市交通計画部とともに行政との調整を進め、当社としてのビジョンを打ち出しています。また、不動産事業においても、環境配慮型住宅や豊かなみどりを取り込んだ街並み形成などの取り組みについて報告していくことを検討しています。

本年も昨年に引き続き、従業員のボランティアによる「なんかいの森づくり推進活動」を開催する予定であり、大阪府とのグリーンパートナー協定に従って、自然保全活動やみどりづくり活動にも努めてまいります。こうした活動に企業をあげて取り組むことで、従業員ひいては地域社会の環境意識の高まりの一助となれば幸いです。

先ごろ民主党は2020年までの中期目標として温室効果ガス「1990年比25%削減」を掲げました。鉄道は環境にやさしいといわれてきましたが、この業界にも今後は環境規制がさらに強まると予想され、地球温暖化問題への企業の対策は待たなしの状況とされます。来年は3か年経営計画「堅進126計画」の最終年度にあたります。河口先生のご意見を参考として、「環境保全」のための取り組み強化という目標に対する明確な成果をあげてまいります。

■ 環境保全活動のあゆみ

| | 当社の環境への取り組み | 世界・日本における環境情勢 |
|-------|---|---|
| 1971年 | | ●ラムサール条約締結 |
| 1975年 | | ●ワシントン条約締結 |
| 1987年 | | ●モントリオール議定書が制定 ●ブルントラント委員会で「持続可能な開発」の概念を提唱 |
| 1989年 | ●VVVF(2000系)車両を高野線に導入開始 | |
| 1992年 | ●南海線に1000系車両導入 | ●リオデジャネイロで地球サミットの開催 |
| 1993年 | | ●環境基本法の制定 |
| 1995年 | | ●容器包装リサイクル法の制定 ●生物多様性国家戦略の策定 |
| 1996年 | ●床下車輪旋盤を導入 | |
| 1997年 | ●空港連絡橋防風柵の供用開始 | |
| 1998年 | ●なんばパークス(難波再開発A-1地区)の実施計画を発表 | ●地球温暖化対策推進法の制定 |
| 2000年 | | ●循環型社会形成推進基本法の制定 ●グリーン購入法の制定 |
| 2002年 | ●民鉄事業環境会計ガイドライン策定検討会開催 ●レッツクリーンキャンペーン開始 | ●土壌汚染対策法制定 ●ヨハネスブルグで持続可能な開発に関する世界首脳会議開催 |
| 2003年 | ●環境問題推進委員会発足 ●環境への取り組み公表 ●なんばパークス1期オープン | |
| 2004年 | ●乗車券リサイクル開始 ●環境理念、環境方針制定 ●大阪市環境事務局よりなんばCITYに感謝状 ●コンプライアンスマニュアル制定 | |
| 2005年 | ●高野線に2300系車両導入 ●沿線の清掃ハイキングを開始 ●環境負荷データ公表 ●クールビズ実施 ●環境対策推進委員会発足 ●環境マネジメントワーキング発足 ●アスベスト対策ワーキング ●ラダーまくらぎ導入 | ●京都議定書発効 |
| 2006年 | ●駅にAED(自動体外式除細動器)を設置 | ●スターンレビュー表明 |
| 2007年 | ●なんばパークスグランドオープン ●改正省エネ法報告書提出 ●環境報告書発刊(初版) | ●IPCC第4次報告 ●21世紀環境立国戦略表明 |
| 2008年 | ●南海線に8000系車両導入 ●環境推進部発足 ●環境経営研修開始 ●エコロゴ「エコモーションなんかい」を制定、エコポイントを導入 ●環境社会報告書発刊 ●DBJの環境格付取得 | ●京都議定書第1約束期間開始 ●排出量取引の国内統合市場の試行開始 ●改正省エネ法の制定 ●オバマ大統領による「グリーンニューディール政策」 |
| 2009年 | ●ISO14001取得に向けてのキックオフ宣言 | |



● このレポートに関するお問い合わせ先

南海電気鉄道株式会社 環境推進部
(環境対策推進委員会 事務局)

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



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



インキは環境負荷の少ない植物性大豆インキを使用しています。