

CSR報告書 2013



南海は英知と活力で 未来をひらきます

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



会社概要

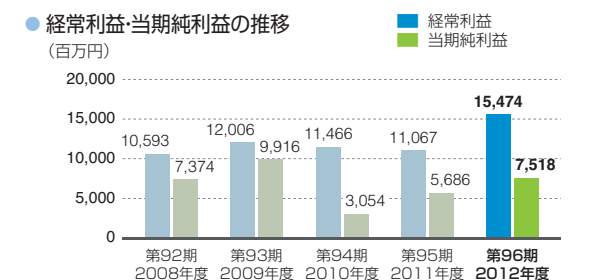
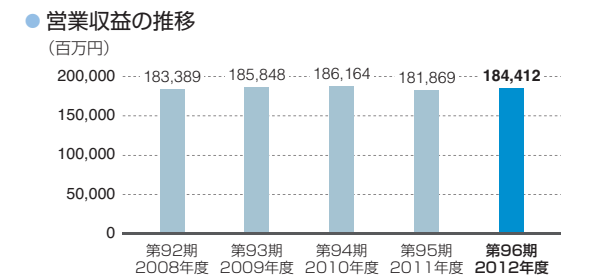
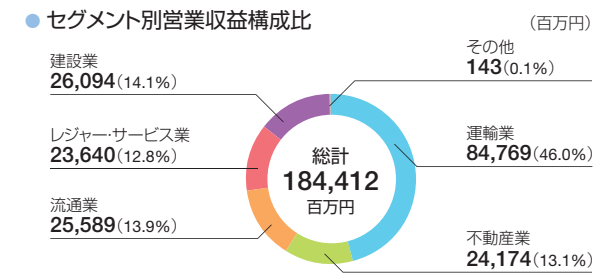
社名 南海電気鉄道株式会社
 創業 1885年(明治18年)12月
 本社所在地 〒556-8503
 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
 URL http://www.nankai.co.jp/
 資本金 637億3,903万円
 営業収益 887億円
 株主数 55,190人
 従業員数 2,975人(出向336人含む)
 営業キロ程 154.8km
 車両数 706両
 (以上、2013年3月31日現在)

企業集団の状況 (連結従業員数 8,209人) 2013年3月31日現在

| | | |
|------------|-----|--|
| 運輸業 | 31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 | 8社 | ショッピングセンターの経営、駅ビジネス事業 |
| レジャー・サービス業 | 23社 | 遊園事業、旅行業、ホテル・旅館業、ボートレース施設賃貸業、ビル管理メンテナンス業、印刷業、広告代理業 |
| 建設業 | 5社 | 建設業 |
| その他の事業 | 4社 | 経理・情報処理業務代行業 |

※上記の会社数には当社が重複して含まれています。
 ※上記の会社数には子会社および関連会社も含まれています。

財務状況 (第96期連結決算)2012年4月1日から2013年3月31日まで



Contents

| | | |
|--------------|-----------------------------------|----|
| 対談 | 産学連携の新たな可能性 — 沿線地域の活性化に向けた取り組み | 2 |
| 特集 | 「なんかいの森」環境活動 | 6 |
| 中期経営計画 | | 8 |
| 南海電鉄グループのCSR | | 10 |
| 組織統治 | | 12 |
| 安全報告 | | 18 |
| お客さま満足への取り組み | | 30 |
| 人権・労働慣行 | | 34 |
| 公正な事業慣行 | | 38 |
| コミュニティ参画・発展 | | 40 |
| 環境 | | 44 |
| 第三者意見 | | 68 |
| 第三者意見を受けて | | 69 |
| 環境保全活動のあゆみ | | 70 |
| 主なグループ会社 | | 71 |

■ 編集方針

2013年版はCSR報告書を、PDFによる詳細版と冊子によるダイジェスト版の2つに分けて発行しています。ダイジェスト版は、南海電鉄のCSRの概要を知っていただくために、特集とハイライトを中心に、読みやすく、わかりやすく2012年度の活動をまとめ、冊子で発行します。詳細版は、さらに詳しい情報を知っていただくために、GRIガイドラインを参考にし、当社のCSR活動を網羅的にPDFで報告しています。

■ 対象期間

2012年度(2012年4月1日～2013年3月31日)を対象期間としましたが、一部対象期間外も含まれています。

■ 対象範囲

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

■ 参考にしたガイドライン

環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考とし、社団法人日本民営鉄道協会の「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第3版(G3)」

産学連携の新たな可能性

—沿線地域の活性化に向けた取り組み

国内において人口が減少傾向にある現在、鉄道事業者として沿線地域をどのように活性化していくかが社会的使命の一つとなっています。その取り組みの一環として、当社では沿線地域の大学と共同で、新たなまちづくりを模索しています。これからの産学連携の可能性について、公立大学法人大阪府立大学の奥野武俊理事長・学長に当社の亘信二社長がお話を伺いました。

産学連携による地域活性化に向けて

亘 大阪府立大学と当社は、2011年に「地域活性化連携協定」を締結し、大阪のミナミおよび南大阪地域の活性化に向けて連携して取り組んでいます。大学と鉄道事業者が今後、産学連携を展開していくことに大きな可能性を感じています。

奥野理事長(以下敬称略) 産学連携について大学側からみると、時代の変遷とともに大学が果たすべき役割が変わってきたことが背景として挙げられます。そこでは、社会に影響をもたらすメディアが大きく変わってきた点が見逃せません。かつてはメディアといえば、グーテンベルクが発明した活字に象徴される書籍が中心でした。しかし、インターネットの登場によって状況が劇的に変わりました。これに

伴い、大学に対する社会のニーズも変化しています。

大学に進学する人がごく限られていた時代、大学生や卒業生はまさに知的エリートであり、それぞれの分野で専門性を探求することこそ社会の要請でした。一方、大学進学率が50%を超える現代にあつては、大学は専門分野を追求するだけでは、社会のニーズに十分に答えることができなくなっています。その象徴的な事例が福島における原発事故への対応の悪さだったと思います。

今や大学は、学問という「象牙の塔」にこもるのではなく、社会が求める人材の育成やニーズに応じた研究を行い、その成果を社会に還元していく姿勢が欠かせません。そのため、本学ではミッションの一つとして、教育研究の成果を地域に還元していくことで「地域貢献ナンバーワン大学」を目指しています。南海電鉄との産学連携もそうした

取り組みの一環といえます。

亘 当社としても、地域社会のご理解とご支援があつてこそ、事業の継続が可能であるのはいまでもありません。そして大学と同様に、これからの社会のニーズにどう応えていくかが大きな課題といえます。そこで、大阪府立大学との産学連携は社会のニーズに新たな視点で応えるための実証実験の一つであると考えています。

奥野 かつて、大学と企業の関係といえば、大学の方が上からの目線で物を見がちではなかったかと思います。しかし、近年はいわば対等の関係で協力しあい、コミュニティを形成するなかで、産学連携を行うようになってきました。もっとも、産学連携の多くはものづくりに関連した取り組みになっていますね。本学と南海電鉄のように、大学と鉄道事業者による連携は珍しく、それだけにこれまでにない可能性を秘めているといえるでしょう。

たとえば、南海電鉄と本学と大阪府内の河内長野市とは、まちづくりの分野などで連携協力に関する協定を結んでいることから、2013年7月に「なんば発、河内長野行き。～かわちながの魅力発信展」という展示とミニイベントを開催しました。これは地域のヒト・モノ・コトに焦点を当てて、河内長野市の魅力をアピールするものです。こうした取り組みを通じて、今までにない産学連携のあり方を生み出していきたいのです。

亘 当社としても、この企画に参画させていただいたことで、沿線の魅力を広く発信し、沿線地域の価値向上につなげることができたと思います。

日本の人口が減少していく時代を迎えて、沿線をはじめとする地域の活気をどのようにしてつくり出していくかは、鉄道事業者として大きな課題です。それぞれの街のファンを一人でも多く増やし、さらには「この街で暮らしてみたい」という人を増やす取り組みとして、産学連携に注力していく考えです。

コミュニティ・デザインという発想

奥野 今後は河内長野市にとどまらず、南海電鉄の沿線にあるすべての地域の魅力を発掘し、発信していく取り組みと一緒にできればよいですね。本学としては、産学連携によるコミュニティ・デザインという手法で、新たなまちづくりに貢献していくことを考えています。

亘 経済が成長段階にあった時代は、鉄道をつくれれば、自ずと乗客数が増えたものでした。しかし、人口減少の傾向にある今は輸送ニーズを新たに創出していく必要があります。いわば強い危機感のなかで、行政と大学、そして鉄道事業者が手を携えて、まちづくりを図っていかねばならない時代といえます。

南海電気鉄道株式会社
取締役社長兼COO
わたしんじ
亘信二

公立大学法人大阪府立大学
理事長・学長
おくのたけとし
奥野武俊氏

奥野 南海電鉄の歴史を振り返った時、これまでも鉄道事業者としてまちづくりに貢献してきたといえるのではないのでしょうか。そして、これからは新たな視点のもとでまちづくりへの貢献が求められていると思います。

一例として、大阪府堺市の南海高野線・白鷺駅周辺の再開発が挙げられます。このなかで、本学は地元行政や企業の方々とも連携しながら「新しいまちづくり」について考えていきたいと思っています。街の中核施設である駅はどうあるべきなのか、新たな発想が求められています。ここでうまくいけば同じ手法で泉北ニュータウンでも是非、実施してみたいですね。

亘 白鷺駅の周辺は昭和30年代に開発が進んだ地域です。その分、集合住宅の老朽化が課題となっています。当社としては、新たな街の姿を見すえて、駅のあり方を考えていきたいと思っています。



奥野 従来のまちづくりでは、行政や企業の目線で住民サービスをどうするかといった議論になりがちでした。私たちが期待しているのは、単なる目に見える形のサービスの提供だけでなく、住民が生きがいを持てるようなコミュニティづくりです。仕事に生きがいを求めている団塊世代の方々や地域でどう生きがいを作っていくか、そのなかで、駅はコミュニティの核となり得ると考えています。

亘 先生がおっしゃるように、駅は大勢の人が集う場として大きな可能性を秘めています。特に、これからの高齢社会では、仕事をリタイアした人々に生きがいを提供していくことが大切です。その点で、駅として貢献を目指したいのです。

また、高齢社会への対応とともに、女性の社会進出という課題に、鉄道事業者としてサポートしていく必要性を感じています。こうした点についても産学連携を通じて取り組んでいくつもりです。

奥野 まちづくりに対するニーズは時代とともに移り変

わっています。これまでは施設などのハードウェア主体でしたが、これからは人とのふれあいがあるコミュニティを重視したまちづくりを志向すべきです。南海電鉄もこうした発想を大切にしてほしいですね。

なんばエリアのにぎわい創出

奥野 2013年4月、大阪市浪速区の「南海なんば第1ビル」に本学の新たな拠点「I-site(アイサイト)なんば」を開設しました。ここでは、なんばをはじめとしてミナミにおける知的活動を展開する場として位置づけています。今後、なんばの魅力さをさらに高める取り組みを、南海電鉄と一緒に考えていきたいと思っています。

I-siteなんばにおいても、施設ありきの発想ではなくて、人々の交流を通して、新たな価値を創造する場でありたいと願っています。たとえば、館内に開設した「まちライブラリー@大阪府立大学」は、本を通じた人々の交流の場を目指しています。すでに近隣の高校生との交流などを始めており、今後、地域の人々と一緒に活動していくつもりです。

亘 当社においても、なんばエリアにおけるにぎわいの創出に継続して取り組んでいます。これまで大阪球場跡地の区画整理事業を推進し、大型商業施設「なんばパークス」を運営しています。また古来、なんばは芸能の集積地であることにちなんで、ライブハウス「Zepp Namba(OSAKA)」をオープンしました。加えて、産学連携の拠点としてのI-siteなんばを誘致したのです。

こうしたさまざまな拠点づくりを通じて、従来のミナミの範囲にとどまらず、さらに南の地域を含めて、人々が回遊できるエリアをつくり出すことで、この地域のにぎわいを演出していく考えです。大阪の繁華街における地域間競争が激しくなるなかで、キタとは異なる魅力をアピールしていきたいですね。

奥野 昨今の学生を見ると、インターネットの世代というべき情報伝達の早さを実感します。Twitter(ツイッター)やFacebook(フェイスブック)などに象徴されるように、何かのイベントがあると、その情報を大勢であつという間に共有して行動を起こすパワーがあります。たとえば私が学生と撮った写真が瞬時にネットにUPされたりしますね(笑)。大学の社会貢献においても、こうした学生のエネルギーを活用すべきでしょう。いわゆるソーシャル・ビジネスの拠点としての大学の新たな可能性を私は感じています。

亘 今の時代、人間関係が希薄といわれる一方で、人とのふれあいや絆を求める気持ちが強いのも事実ではないでしょうか。大阪府立大学が地域社会との接点を重視した取り組みを進めているように、鉄道事業者としても地域の人々とのふれあいに配慮した取り組みが大切であると思います。なんばエリアのにぎわいを創出していく上で、この点をしっかり踏まえたいですね。

観光ビジネスの推進に向けて

亘 当社の沿線地域をはじめとして、関西の経済活性化に貢献していくためには、観光ビジネスに対する取り組みが欠かせないと考えます。

奥野 そのためには、現代における観光の意味をもう一度考えてみる必要があると思います。観光という言葉は、『易経』に記されている「国の光を観る」の一節からつくられたと言われています。本学ではI-siteなんばに設置している観光産業戦略研究所が中心となって、「観光」がもっている可能性の広がりやこれからの観光ビジネスのあり方を研究しています。

たとえば、外国人を対象にしたアンケートで日本の観光に対するニーズを聞くと、1位は国を問わず「食事」、2位は「買い物」という回答になっています。3位以下は地域によって異なるものの、日本に対する期待が共通していることがわかります。観光ビジネスを考えていく上で、こうしたニーズに応えるまちづくりが求められているのだと思います。

亘 当社では、中期経営計画「凜凜130計画」の基本方針において、「観光・インバウンドビジネスの推進」を掲げています。国土交通省観光庁は、2030年に訪日外国人の旅行者数3,000万人を達成することを目指しています。そのなかで関西国際空港の国際競争力強化に向けた計画が策定されており、当社においては関西国際空港となんばを結ぶ鉄道の輸送体制を検討しているところです。

インバウンドの推進は、当社および沿線地域にとってプラスになります。そして、観光ビジネスの成長は新たな雇用を生み出すとともに、周辺産業の振興につながっていくはずですね。

奥野 南海電鉄の沿線を見ると、海外の人にとって魅力的な観光地が数多くありますね。たとえば、高野山は欧米の外国人にとって荘厳な聖地として魅力なのだそうです。ここを訪れることで、何かを感じ取りたいということでしょうか。



近年の観光の傾向として、単なる物見遊山ではなくて、何かを体験したいというニーズが少なくないといえます。いわゆる参加型観光の傾向が強まるなかで、観光ビジネスのあり方が変わってきているのです。

私は学生に対して「なんばに立つとアジアが見える」としばしば語っています。すなわち、なんばから関西国際空港を経て、その先にアジア諸国が広がっているわけです。ですから、グローバルな視点を持ってなんばに立つことが、これからの観光ビジネスを考える上で不可欠だと思います。

また、一つ忘れてならないのは、環境への配慮ですね。**亘** ご指摘の通り、環境と共生する街でなければ、世界から評価されませんし、訪問されません。特に高野山のような世界遺産の地については、配慮する必要があると思います。

当社としても環境に配慮した経営を推進してきました。たとえば「なんばパークス」では屋上緑化に取り組み、自然との共生を図った施設を目指しています。また、今年4月には、当社が手がけている護摩壇山「なんかいの森」の森林プロジェクトに関して、環境省の「オフセット・クレジット(J-VÉR)制度」のクレジット認証を取得しました。同認証の取得は鉄道会社として初めてとなります。

奥野 環境を広くとらえたとき、サステナブル(持続可能な)社会をつくるのが大学および企業の責任にほかなりません。その結果として、私たちは美しい自然の景色を楽しむことができます。観光と環境が共生できる社会を目指す姿勢があつてこそ、海外から多くの人を呼び込むことができるでしょう。

亘 先生との対談を通じて、鉄道事業者としての新たな使命を肝に銘じることができたと思います。本日は貴重なお話をありがとうございました。

(2013年8月5日 大阪府立大学 I-siteなんば)

特集

「なんかいの森」環境活動

南海電鉄グループは、護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクトを通じて、自然環境の保全に努めています。そして、木々の育成を促すことで吸収されたCO₂を対象として、2013年3月12日、環境省による「オフセット・クレジット（J-VÉR）制度」のクレジット認証を取得しました。同認証を取得するのは鉄道会社では初めてです。



「オフセット・クレジット（J-VÉR）」の認証取得

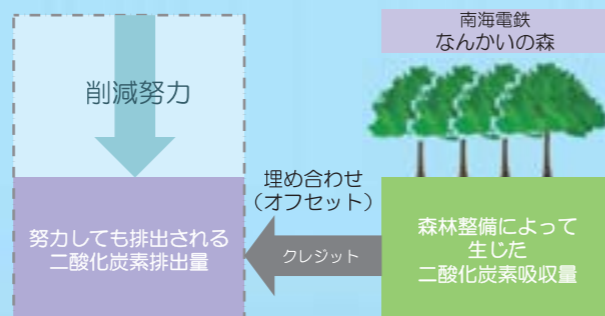
J-VÉR制度は、2008年に環境省が地球温暖化対策を推進するために創設しました。国内における森林整備やバイオマスの活用などのプロジェクトを通じて削減もしくは吸収した温室効果ガスの量を、カーボン・オフセット※に用いられるクレジットとして認証する仕組みです。

この度、南海電鉄グループが取得したクレジット認証は、護摩壇山「なんかいの森」森林管理プロジェクトに関するものです。南海電鉄が所有する森林のうち、2007年～2012年に間伐を実施した森林111.23haを対象としています。この間伐によって、木々の成長を促進し、それに伴い吸収されたとされるCO₂について、クレジットとして認証を受けました。今回、認証されたCO₂の量は1,928t-CO₂に及びます。

なお、J-VÉR制度で登録されたプロジェクトについては、

2013年度より国内クレジット制度と統合された「J-クレジット制度」として継続されることになっています。

※カーボン・オフセットとは、日常生活や経済活動において避けることができないCO₂などの温室効果ガスの排出について、まずできるだけ排出量が減るよう削減努力を行い、どうしても排出される温室効果ガスについて、排出量に見合った温室効果ガスの削減活動に投資することなどにより、排出される温室効果ガスを埋め合わせるという考え方です。（環境省HP）



オフセット・クレジットの活用

鉄道はCO₂排出量が自動車の約1/8と環境負荷の少ない環境にやさしい乗り物です。各種イベントにおいて参加者の皆さまにCO₂排出による環境負荷を意識いただき、積極的に鉄道等を利用していただくため、「公共交通機関利用促進」キャンペーンを展開しています。そしてイベント開催に伴い発生するCO₂を「なんかいの森」で今回取得したクレジットと相殺することで排出量を実質ゼロとします。

●「第60回南海コンサート」での活用

（7月14日・日 たかいし市民文化会館で開催）
「CO₂排出ゼロコンサート」



大阪フィルハーモニー交響楽団 ©飯島 隆

●南海・大阪府グリーンパートナー協定イベント

「共生の森づくり活動」での活用

（堺市臨海部にある堺第7-3区「共生の森」での活動）
「共生の森づくり活動」の参加者の移動や資材搬入による交通機関利用に伴うCO₂の排出をクレジットで相殺、排出量を実質ゼロとします。

※護摩壇山「なんかいの森」についてはP55をご参照ください。
※共生の森についてはP56をご参照ください。

「なんかいの森」ECOスマイル工作

当社沿線をはじめ地域の皆さまに森林育成や環境保全の大切さを認識いただく機会を提供し、環境活動を通じて笑顔の輪を広げることを目的として、環境をテーマとしたイベントなどに出展し「なんかいの森」の間伐材を使用した「ECOスマイル工作」を実施しています。そして、そのイベントにご参加いただいたお客さまの最高のECOスマイルを撮影し、HP上に掲載していきます。

「なんかいの森」環境活動特設ページの開設

「なんかいの森」に関する一連の環境活動について一体的に情報発信していくため、当社オフィシャルサイト上に「なんかいの森環境活動」の特設ページを開設しています。特設ページURL

<http://www.nankai.co.jp/company/csr/nankainomori.html>

林業者の声

長年にわたり「なんかいの森」の管理、育成に携わってきた者として、今回のJ-VÉR認証取得はこの上もない喜びで感慨もひとしおです。今後においては責任も伴ってまいります。遊歩道も新設され、未来につながる森林の育成を目指し、現場において更なる努力を重ねていく所存です。2011年9月の台風の被害が今も残っていますが、あらためて自然の教示として深く心にとどめていきたいと思っております。



のびのび 峰林業 峰 伸汎

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

中期経営計画「凜進130計画」

■ 基本的な考え方

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

■ 数値目標

最終年度(2014年度)数値目標

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

* EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

■ 「凜進130計画」の基本方針と主な取り組み

1. 観光・インバウンドビジネスの推進

基本方針

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

主な取り組み

① LCC旅客の取り込み

- 「Peach・なんばきっぷ」、
「ジェットスター・ナンカイ
きっぷ」発売
- リムジンバス「梅田線」
「なんば線」の早朝・深夜便
の時間帯を拡大



リムジンバス深夜便

② 受け入れ基盤の整備

- iPadを活用した通訳案内サービス開始
- 駅ナンバリングの導入
- 関空駅に「南海ツーリストサポートセンター」設置
- なんばCITYやなんばパークスでの
免税対応店舗の拡充

③ 訪日外国人観光客の誘致

- ボートレース住之江・ナイトツアー開催
- 東アジア各国(韓国、台湾、香港等)での
現地エージェントへのセールス・プロモーション
- 中国本土のエージェントへメディカルツアー
営業を強化



関空へ!関空から!

④ 関空アクセスの利用促進

- 関空から近畿各地(大阪市内、
京都、奈良、神戸)への
「アクセスきっぷ」発売

2. 不動産・流通事業の拡大

基本方針

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

主な取り組み

- ① 賃貸マンション取得(大阪市内)
- ② マンション分譲事業の拡大(大阪市、神戸市ほか)
- ③ プッシュカート事業会社のM&A
- ④ 駅ビジネス事業の沿線外展開
(大阪市交通局御堂筋線天王寺駅に「駅ナカ」
商業施設「ekimo(エキモ)」開業)
- ⑤ 流通小売事業の拡大
(文具小売事業「スタイルディー」、食品物販事業
「デリステーション&カフェ」、服飾雑貨小売事業
「ルートトギャラリー」の展開)
- ⑥ なんばCITY、なんばパークスリニューアル
- ⑦ なんばエリアプロモーション
(イルミネーション「なんば光旅」、
Zepp Namba(OSAKA)共同キャンペーンほか)

3. 新たな事業領域への進出

基本方針

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

主な取り組み

- ① シニアビジネスへの参入
 - 有料老人ホーム
「南海ライフリレーションあびこ道」開業
 - 高齢者専門宅配弁当事業参入
- ② 「とんぼりリバーウォーク」管理運営受託
- ③ ビル管理メンテナンス業における受注拡大
- ④ 葬祭ビジネスの拡大
- ⑤ 太陽光発電事業に参入
- ⑥ ボートレース住之江外向発売所
「ボートパーク住之江」開業
- ⑦ エコ・ボランティア
ツアー等の企画・
運営旅行会社の
M&A



住之江ボートパーク

4. なんばのまちづくり推進

基本方針

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

主な取り組み

- ① 南海会館ビル建て替え計画の推進
- ② 「南海なんば第1ビル」への
本社移転、大阪府立大学の新拠点
「I-site(アイサイト)なんば」開業
- ③ Zepp Namba(OSAKA)開業



新本社

5. グループ経営基盤の強化

基本方針

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

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

主な取り組み

- ① 駅ビジネスの再編・強化(沿線各駅での商業賃貸
事業、直営物販事業の運営を南海商事グループに
集約)
- ② レンタカー事業からの撤退(不採算事業から撤退
することにより収支改善を図る)
- ③ 生産性向上施策の推進や輸送形態の変更(和歌
山港線の運行形態の変更等)
- ④ 南海電鉄本社部門においてISO14001認証取得
- ⑤ 沿線の活性化の取組み(大阪府立大学や和歌山
大学、河内長野市と連携)

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

企業理念

南海は英知と活力で未来をひらきます

社会への貢献

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

お客さま第一

快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最良のサービスを提供します。

未来への挑戦

たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。

活力ある職場

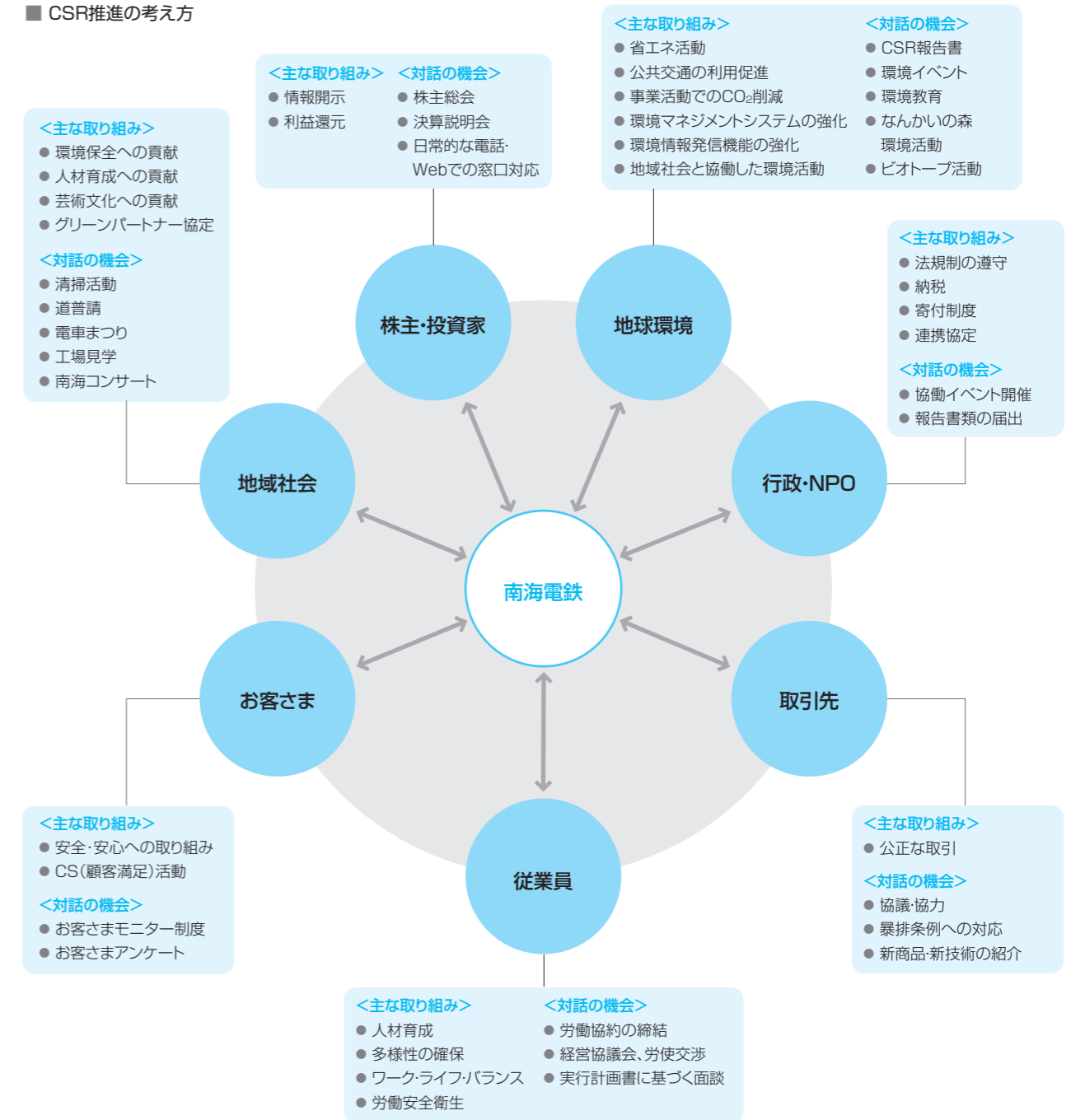
一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

南海電鉄グループのCSRの考え方

すべてのステークホルダーの声に耳を傾け、その関係性を重視し、期待に応えるために企業理念を徹底して実践し

ます。各ステークホルダーとの関係における〈主な取り組み〉および〈対話の機会〉は下記の通りです。

■ CSR推進の考え方



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

コーポレート・ガバナンス

■ 業務執行

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

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

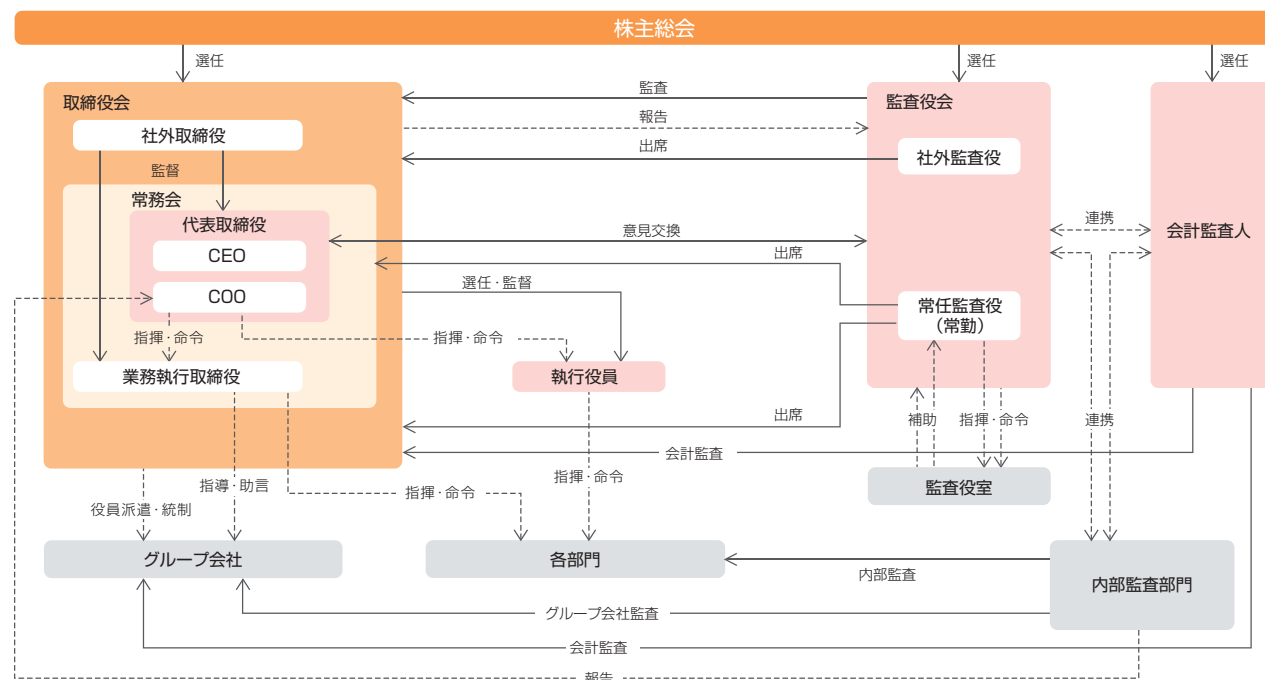
また、取締役会の監督機能強化および機動的な業務執行体制の確立を目的として執行役員制度を導入し、現在6名を執行役員に選任しております。業務執行取締役および執行役員は、重要な業務執行および営業成績等について情報の共有化を図り、業務執行の適正化・効率化に努めています。

■ 監査・監督機能

監査役5名で構成される監査役会は、原則月1回開催し、業務執行の監査を行っています。監査役会は、代表取締役との間で定期的に意見交換を行うほか、常任監査役(常勤)については、必要に応じ、取締役および使用人との間で、個別の経営課題に関する意見交換を行うことができる体制を整えています。また、常任監査役は、常務会その他重要な会議に出席し、当社およびグループ経営上重要な業務の執行状況、営業成績および財産の状況等の報告を聴取するほか、決裁後の稟議書および内部監査報告書等重要な文書の回付を受けています。常任監査役は、当社事業に精通する立場から、これらの活動により収集した情報を、監査役会において社外監査役に報告し、適宜説明を加える一方、これに対し、社外監査役は、その専門的知見や外部での経験に基づく指摘や意見陳述を行うなど、それぞれの役割分担に従い相互に機能を補完することで、監査役監査の実効性を高めています。

このほか、監査役の機能強化のため、監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。

コーポレート・ガバナンス体系図(2013年6月21日現在)



■ 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P38をご参照ください。

(2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

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

(3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

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

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

なお、鉄道事業における安全の確保につきましては、P18以降をご参照ください。

(4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

業務活動の組織的かつ効率的な運営を実現するために、社内規則により、業務組織および事務分掌並びに各職位に配置された者の責任・権限・義務等が明確に定められています。詳しくはP12をご参照ください。

(5) 企業集団における業務の適正を確保するための体制

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

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

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

(6) 監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

監査役会および監査役監査に関する事務を分掌する専任の組織として、監査役室を設置しています。詳しくはP12をご参照ください。

リスクマネジメント

■ 事業などのリスク

南海電鉄グループは、以下のリスク発生の可能性を認識したうえで、発生の回避および発生した場合の対応に努めています。なお、発生の回避および発生した場合の対応を一部記載しておりますが、かかる対策が必ずしもリスクおよびその影響を軽減するものではない可能性があることにご留意ください。

なお、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は2013年3月末において判断したものです。

(1) 経済情勢等

少子高齢化や沿線地域における雇用形態の多様化、関西国際空港利用者数の動向等により、鉄道事業をはじめとする交通事業における旅客が減少すること、国内外の景気動向や消費動向により、物販、サービス事業等における売上高について影響を受けることがあります。このほか、原油価格の高騰および原子力発電所の運転休止に伴う電力供給不足や電気料金の値上げにより、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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

(2) 競合

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

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

海運業においては、高速道路を含む道路網の整備や高速道路の料金体系見直しにより、自家用車やその他交通機関との競合関係が一層厳しくなる可能性

があります。

また、当社の経営拠点であるなんばエリアにおいて経営する商業施設「なんばCITY」や「なんばパークスShops&Diners」については、大阪市内における他のエリア(梅田、天王寺、心斎橋等)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(1986年法律第92号)の定めにより、経営しようとする路線および鉄道事業の種別ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならず(第3条)、さらに旅客または貨物の運賃および料金(上限)の設定・変更につき、国土交通大臣の認可を受けなければならない(第16条)こととされています。なお、これらの国土交通大臣の許可および認可については、期間の定めはありません。

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

また、同法、同法に基づく命令、これらに基づく処分・許可・認可に付した条件への違反等に該当した場合には、国土交通大臣は事業の停止を命じまたは許可を取り消す(第30条)こととされています。鉄道事業の廃止については、廃止日の1年前までに国土交通大臣に届出を行う(第28条の2)こととなっています。

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

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

(4) 大規模販売用不動産

大規模販売用不動産については、順次開発・商品化を進め、計画的な分譲を実施することにより、資金回収を図っていますが、主に郊外地域における土地価格の下落や住宅需要の都心回帰の傾向がさらに進んだこと等により、郊外型大規模住宅開発には厳しい状況が続いています。今後も計画的な開発・分譲を進め、魅力ある住宅環境の提供に努めていきますが、少子化による住宅需要減や都心回帰の顧客志向がますます強くなることも予想されますので、開発用地の保有リスクの拡大や、資金回収の遅れが生じるなどの影響が出る可能性があります。

(5) グループ会社に関する事項

当社連結子会社である南海辰村建設株式会社は、グループ会社で唯一の上場会社であり、またグループ内の中核会社であるため、当社ではこれまでに第三者割当増資の引受や支援金の提供等の経営支援を行っていますが、同社において、想定外の受注環境の悪化等に見舞われた場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(6) 人事政策

鉄道事業を中心とした運輸業においては、労働集約型の産業構造であるため、費用に占める労務費が他産業に比して大きくなっています。そのため、労働組合(南海電気鉄道労働組合ほか)との労使協調を基本に経営合理化のための諸施策を実施しています。また、人材育成、従業員の高齢化およびそれに伴う若年者層への置き換えや技能の伝承等が継続課題であり、対応が遅れば、今後の事業、収支構造に影響を与えることが予想されます。

(7) 投資

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

(8) 退職給付会計

退職給付引当金については、従業員の退職給付に

備えるため、当連結会計年度末における退職給付債務および年金資産の見込額に基づき計上しています。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(3年から11年)による定額法により翌連結会計年度から費用処理することとしています。債務の計算における前提が変更された場合や、一層の割引率の低下、運用利回りの悪化が進む場合には、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(9) 有利子負債

事業の特性上、借入金依存割合の高い当社においては、金利変動により金利負担が増加した場合、業績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、格付機関が当社の格付を引き下げた場合、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(10) 重要な訴訟

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

今後の事業展開においても、あらゆる取引において契約内容の真摯な履行に努めていきますが、相手方の信義に反する行為に対しやむを得ず訴訟等を提起する場合や、相手方との認識の相違または相手方悪意により、訴訟等を提起される可能性があります。さらに、訴訟等の結果によっては、当社グループの社会的信用の失墜や業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(11) 事故・システム障害の発生

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

また、人的原因や機器の誤作動等により、システム障害が発生した場合、事業運営に支障を来すとともに、施設の復旧や振替輸送に係る費用の発生等により、当社グループの社会的信用の失墜や業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。したがって、事故・システム障害の未然防止のため、保安諸施設や駅務システムの整備、更新や定期的な

メンテナンスの実施、従業員教育の徹底等、さらなる対策に取り組んでまいります。

(12) 第三者行為やテロ活動等

第三者行為による事故発生や国内で発生が懸念されているテロ活動および不正アクセス等についても、不審物への警戒や施設内巡回を強化するなどの対策を行っていますが、万一、テロ活動等が発生し、その影響を受けた場合には、事業活動に支障が出る可能性があります。

(13) 自然災害等

高架橋柱をはじめとする鉄道施設やビル等の耐震補強を計画的に実施していますが、今後、数十年の間に起こりうる可能性が取りざたされている東南海地震、南海地震の発生により、当社鉄道事業を中心とする設備、インフラが多大な影響を受ける可能性があります。

なお、(11)、(12)の事故発生等を含め、地震等の大規模自然災害が発生した場合の対処として、災害対策規程等を制定し、被害を最小限にとどめる管理体制を強化するなどの対策を講じていますが、発生の地域、規模、時期、時間等により、被害の範囲が大きくなる可能性があります。また、直接の被害がない場合であっても、大規模自然災害に伴い、電力供給が制限されたり、列車運行に必要な部品の調達が困難となった場合等には、鉄道輸送に大きな支障が出る可能性があります。

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

(14) 情報資産の管理

当社グループでは、各事業においてお客さまや従業員の個人情報だけでなく、機密情報をはじめとする重要情報を保有しています。このため、リスクマネジメント強化を目的として、外部コンサルタントの協力を得ながら、情報セキュリティポリシーを制定し、従業員に対する教育の実施等に取り組んでいます。しかしながら、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償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。

(15) 保有資産および商品等の瑕疵・欠陥

当社グループが保有する資産について、瑕疵や欠陥が発見された場合、または健康や周辺環境に影響を与える可能性等が指摘された場合、その改善・原状復帰、補償等に要する費用が発生する可能性があります。また、当社グループが販売した商品、売却した不動産、受注した工事、提供したサービス等について、瑕疵や欠陥が発見された場合、その改善および補償等に要する費用の発生や社会的信用の失墜等により、当社グループの業績および財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

株主・投資家への取り組み

■ 積極的な情報開示を推進

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

株主の皆さまには半期ごとに決算の概要や当社グループの取り組みなどを記載した「株主通信(NANKAI Report)」を送付しているほか、機関投資家には決算説明会を年2回開催し、2008年には海外でも投資家などに必要な情報を開示するIR活動を行いました。

オフィシャルサイトにも「企業・IR情報」のサイトを設け、四半期ごとの財務状況などを掲載しています。IR情報の開示については、公平性と透明性を期すために法定開示基準を遵守しています。

また、定時株主総会により多くの株主の皆さまにご出席いただくため、2008年から会場を大阪府立体育会館に変更しました。



株主総会

大株主の状況

(2013年3月31日現在)

| 株主名 | 株式数(千株) | 割合(%) |
|---------------------------|---------|-------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口) | 29,633 | 5.62 |
| 日本生命保険相互会社 | 17,253 | 3.27 |
| 株式会社池田泉州銀行 | 7,945 | 1.50 |
| 三井住友信託銀行株式会社 | 7,580 | 1.43 |
| 株式会社三菱東京UFJ銀行 | 7,368 | 1.39 |
| 株式会社三井住友銀行 | 7,147 | 1.35 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 5,594 | 1.06 |
| 株式会社高島屋 | 5,035 | 0.95 |
| 株式会社紀陽銀行 | 5,005 | 0.95 |
| 株式会社大林組 | 4,541 | 0.86 |

■ 株主優待を通じて大阪府みどりの基金へ寄付する制度

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

2008年9月30日資格確定分から6回乗車カード(有効期間内、6回未使用分に限る)を当社にご返送いただいた場合、カード1枚につき植樹用の苗木3本分相当額を、当社から「大阪府みどりの基金(共生の森づくり基金)」に寄付する制度を導入し、2012年度は743枚の6回乗車カードをご返送いただき、苗木2,229本分相当額を大阪府みどりの基金に寄付しました。

TOPICS

CDPの情報公開度スコアでCDLIの22社に選出

カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト(以下、CDP)は2003年より、世界の主要企業を対象に、多数の機関投資家を代表して、温室効果ガスの排出や気候変動による事業リスクや事業機会に関する情報を収集・分析し、その結果を公表しています。全世界では10回目、日本では7回目となる2012年の調査では、運用資産総額78兆米ドルに達する655の機関投資家の賛同を得て、世界中の約5,000社を対象に調査を実施し、そのうち日本の時価総額上位企業を中心とする500社(以下、ジャパン500)を対象に実施した調査結果を報告書にまとめています。当社は2009年から回答を開始し、毎年、気候変動に関する開示について高評価を受けています。

今回は初めて、ジャパン500の回答企業の中から、気候変動に関する開示が特に優れている企業(カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス:CDLI)22社および気候変動に関する取り組みの実績が特に優れている企業(カーボン・パフォーマンス・リーダーシップ・インデックス:CPLI)5社を選出し、当社は気候変動に関する開示が特に優れている企業のカテゴリーに選出されました。

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

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

Highlight

高野山ケーブルの「ワイヤーロープ更新工事」を実施

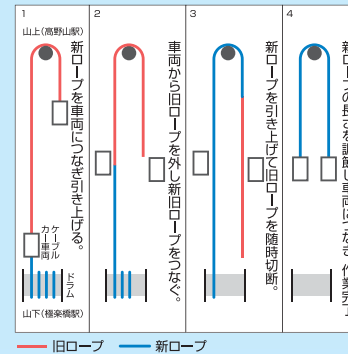
2012年11月、6年ぶりとなる鋼索線(通称・高野山ケーブルカー)のワイヤーロープ(以下、ロープ)の更新工事を行いました。ロープは直径50mm、長さ約1km、重さ約11tという巨大なものです。極楽橋駅に設置したドラムから新しいロープを伸ばし、ケーブルカーに接続して中間地点まで運搬。その後、新旧のロープをつなぎ、巻上機を回転させて旧ロープを下ろすという工程です。

更新作業は約50人の作業員が担当し、最大斜度30度にもなる急斜面で夜を徹して行われました。工事は翌朝に無事終了し、ケーブルカーは新しいロープで始発から運行を開始しました。

ケーブルカーに使用している直径50mmのロープは、

特殊な繊維のロープを中心に、4種類・33本のワイヤーからなるロープ6本を合わせたものです。2両連結の車両が満員になると約35tもの重量となりますが、同ロープは約150tの重量に耐えることができます。当社では定期的に新しいロープに取り替えることで、その強度を保持して安全な運行に努めています。

ワイヤーロープ取替作業工程 略図



安全確保は指差確認喚呼から

高野山駅・極楽橋駅のバリアフリー化工事が完成し、高齢者や車いすをご利用のお客さまにも利用しやすい駅となりました。世界遺産・高野山の玄関口にふさわしく、安全・安心にケーブルカーでご乗車いただけるよう、高野山検車区として指差確認喚呼の基本動作を確実に実施し、ケーブルカーの運転・乗務・保守業務を行って

います。

今後も、お客さまの信頼に応え、「お客さま第一」を心掛け、安全・安心な輸送サービスの提供が我々の使命であることを認識し、日々取り組んでいきます。



車両部 高野山検車区 主任 藤田 健二

安全統括管理者ごあいさつ

平素は南海電鉄をご利用いただきまして誠にありがとうございます。

当社では安全最優先を原則として「安全」「安心」な輸送を提供することを最大の使命と考え、日々の業務に取り組んでおります。

鉄道にはヒューマンエラーを想定したバックアップシステムが車両や設備に整備されていますが、それを取り扱う人間がそのシステムからの警告を見逃してミスを重ねることによって事故につながる可能性があることから、「絶対に事故を起こさない」という強い安全意識が根付いた職場風土の構築とともに、基本動作の励行

が不可欠と考えています。

また、予期できない自然災害に対して、耐震化などの備えを進めるとともに、発生した場合の対応を準備しておくなど、被害を最小限にとどめるための取り組みも重要です。

そのため、安全管理規程に定めた安全管理体制のもとで、計画、実行、確認、改善のPDCAを有効に機能させ、安全に向けた取り組みを継続的に改善していくとともに、社員の安全意識を高めていくための教育や訓練を充実させることにより、恒久的な安全文化の構築と定着を図り、お客さまに信頼される鉄道を目指してまいります。



安全統括管理者
常務取締役鉄道営業本部長
金森 哲朗

安全方針と管理体制

■ 安全方針

当社では「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼に応え、お客さまへの最高のサービスを提供するために安全を最優先として取り組んでいます。さらに「安全方針」を制定し、安全第一の意識で事業活動を行う体制の整備に努めるとともに、鉄道施設、車両並びに社員を総合的に活用して輸送の安全確保に努めています。

2009年6月26日に安全方針を以下のように改正しました。簡潔な文章にまとめなおすことで、社員一人ひとりへのさらなる浸透・定着を図っていきます。

安全方針

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

2009年6月26日改正

■ 安全管理体制

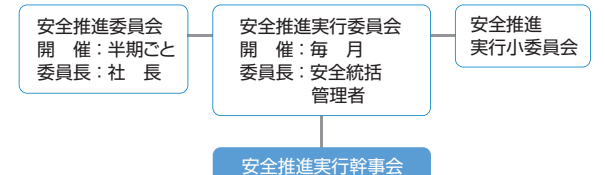
2006年3月の鉄道事業法改正を受け、当社では2006年10月に安全管理規程を定め、社長を委員長とする安全推進委員会、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会を組織しました。組織全体に「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図るため、安全推進委員会の構成メンバーとして、経営企画・人事・経理の経営管理部門の責任者も参画し、鉄道営業本部と双方向でのコミュニケーションを確保する体制を整えています。

組織体制については、社長を最高責任者とし、輸送の安全に関する業務を統括管理する安全統括管理者には鉄道営業本部長を選任し、そして安全に直接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選任したのをはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しております。



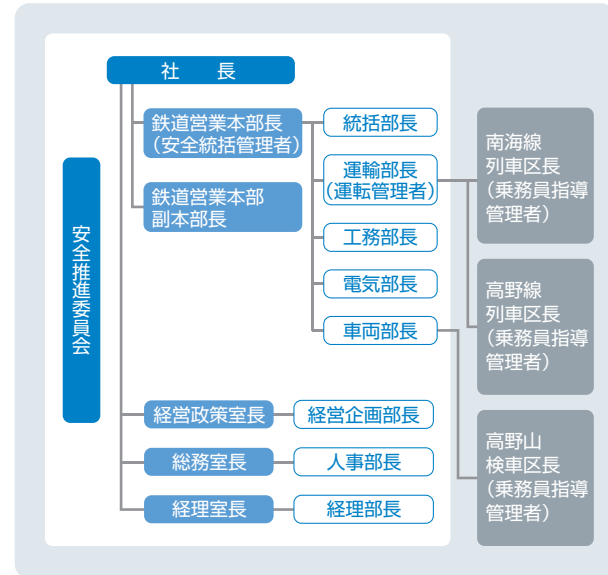
安全推進委員会

委員会組織



組織体制

2013年9月現在



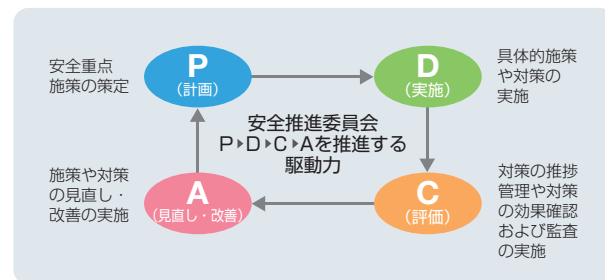
安全管理方法

社長を委員長とした「安全推進委員会」は半期に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、安全内部監査、取り組み状況の見直しを実施することで安全性向上のためのPDCAサイクルを確立し、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施しています。



安全内部監査



主な管理者の役割

| 役職 | 役割 |
|-------------------|---|
| 社長 | 輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。 |
| 鉄道営業本部長 (安全統括管理者) | 輸送の安全の確保に関する業務を統括する。 |
| 運輸部長 (運輸管理者) | 安全統括管理者の指揮の下、列車の運行および乗務員の資質の維持その他運転に関する事項を統括する。 |
| 列車区長 (乗務員指導管理者) | 運輸管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。 |
| 工務部長 | 安全統括管理者の指揮の下、工務関係施設および連続立体化工事等に関する事項を統括する。 |
| 電気部長 | 安全統括管理者の指揮の下、電気関係施設に関する事項を統括する。 |
| 車両部長 | 安全統括管理者の指揮の下、車両等に関する事項を統括する。 |
| 統括部長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資計画、経費計画および要員計画を統括する。 |
| 経営企画部長 | 輸送の安全の確保に必要な設備投資に関する事項を統括する。 |
| 経理部長 | 輸送の安全の確保に必要な財務に関する事項を統括する。 |
| 人事部長 | 輸送の安全の確保に必要な要員に関する事項を統括する。 |

運輸安全マネジメント評価

2012年9月、第5回の運輸安全マネジメント評価が実施されました。これは、国土交通省の大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官や地方運輸局等の評価担当官が、構築された安全マネジメント態勢について鉄道事業者の経営トップや安全統括管理者、運輸管理者等の経営管理部門の者にヒアリングを行うとともに、それに関連する資料を確認するものです。

評価は、ヒアリングと各種記録の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制のさらなる向上への取り組みや改善すべき点などについて評価・助言が行われます。



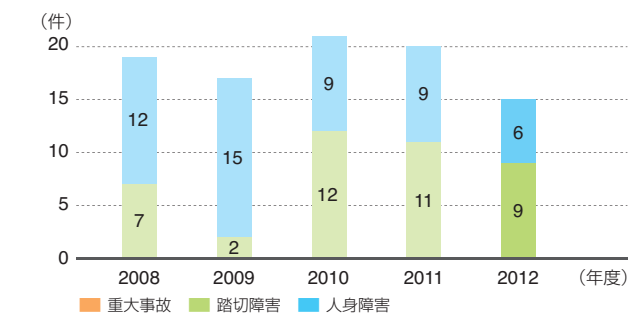
運輸安全マネジメント評価(2012年9月)

事故等の状況

鉄道運転事故の発生状況

2012年度に発生した鉄道運転事故は、踏切障害事故9件と人身障害事故6件で、合計15件です。下の表は最近5年間に発生した鉄道運転事故の推移です。

鉄道運転事故発生件数



事故種別について

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

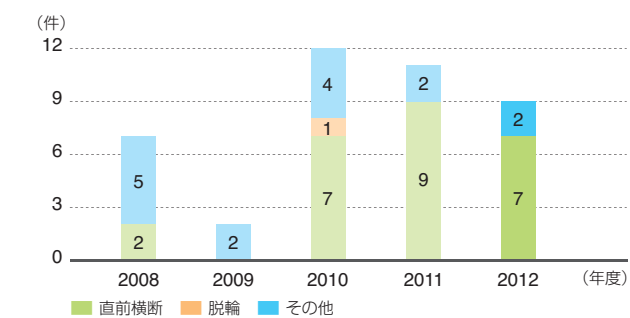
重大事故

最近5年間で重大事故は発生しておりません。

踏切障害事故

最近5年間で41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25件となっています。

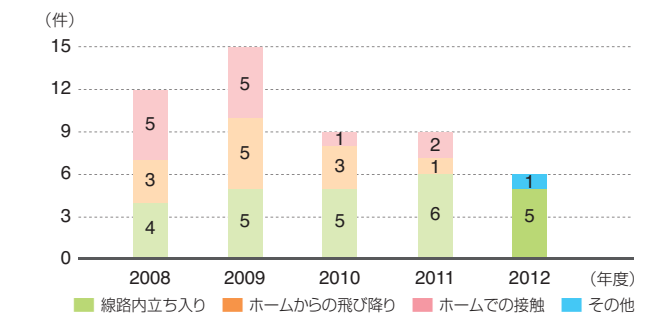
踏切障害事故



人身障害事故

最近5年間で51件の人身障害事故が発生しています。主な原因は線路内立ち入りとホームからの飛び降り、ホームでの接触となっています。

人身障害事故



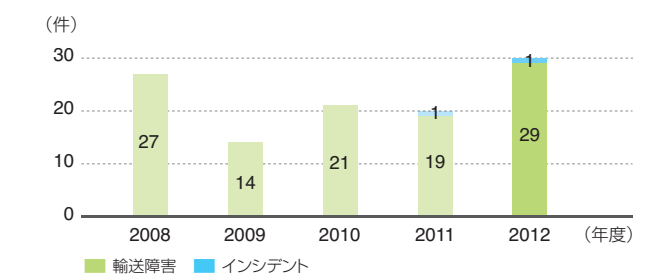
輸送障害・インシデント

2012年度は輸送障害が29件発生しており、異常気象等による自然災害が2011年度に比べ12件増加しました。また、インシデントについては1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。

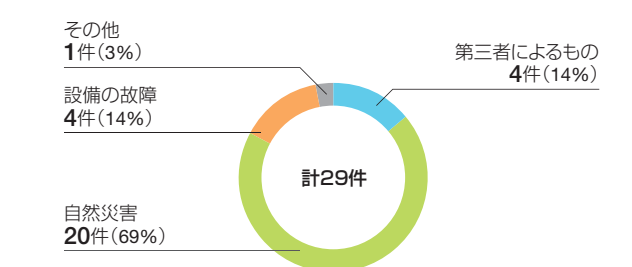
※輸送障害：鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの

※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



2012年度輸送障害の内訳



1000系車両の台車におけるインシデント

本インシデントに対して2013年3月27日付で近畿運輸局へ原因究明と再発防止策の報告をいたしました。

第1102号車の台車枠に亀裂を発見



1. 概要
 (1) 発見日時 2013年2月9日(土)10時頃
 (2) 状況 第1102号車の台車枠補強工事中、No.1台車の横ばり天板部に差圧弁取付座を起点とする長さ210mmの亀裂を発見しました。

2. 亀裂発生原因
 当該部の発生応力は約105MPaと非常に高く、台車枠補強対象部位として同構造台車に対して台車枠補強工事を実施してきました。このような高応力部に微小な溶接欠陥があったことから、疲労キズが発生したものです。

3. 対策
 1000系車両の台車枠につきましては、補強工事を順次進めてきており、第1102号車以外はインシデント発生前にすべて完了していました。今回、第1102号車の台車枠を補強したことにより、同構造台車の台車枠補強工事を完了いたしました。

強風による運転抑止

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



空港連絡橋防風柵
関西国際空港(株)提供

関西空港連絡橋における運転抑止の件数 (単位:件)

| 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 合計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1(0) | 1(1) | 2(1) | 1(0) | 6(1) | 11(3) |

()内は、3時間を超える運転抑止の件数
 ※なお、2012年度は例年に比べ発達した低気圧が多発し、抑止件数が増加しました。
 ※関西国際空港株式会社は、2012年大阪国際空港との経営統合を経て現在、新関西国際空港株式会社。

行政指導等

2012年度は、当社に対する行政指導はありませんでした。

安全重点施策と安全対策

安全重点施策

安全方針に沿って追求し、達成を目指すための具体的施策である安全重点施策として2012年度は次の6項目を定めて取り組みました。

1. 技術基準省令改正対応工事および耐震補強工事の推進
2. 異常時対応のレベル向上と現地のバックアップ体制の強化
3. ホームおよび踏切道の安全対策の推進
4. 老朽設備、車両および機器類の更新、改良
5. 事故等の原因分析、教育及び訓練の充実による、従業員の資質と品格の向上
6. 規程類の整備と見直し

南海線列車運行管理装置の更新および指令所の集約

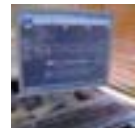
2012年11月、南海線列車運行管理装置の更新を契機に運輸指令・検車指令・施設指令・電力指令の4指令を同一建物に集約し、各指令間の連携強化を図りました。異常時におけるダイヤ復旧の迅速化を図るとともに、主要駅等には列車の運行状況が分かるTID(列車在線位置表示)装置を新設してダイヤ乱れの際、お客さまへの適切な案内に努

めています。

事故・災害時に迅速な意思決定を行うため、本社対策本部と指令所との間に、テレビ会議システムを導入し、緊急対策会議の開催などに活用しています。



南海線列車運行管理装置



TID装置

安全レベルの向上施策

2006年7月施行の国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」の対象となる運転保安設備を中心とした列車運行の安全レベル向上を図る施策および扉事故防止並びにホーム上の安全確保のための施策を推進していくため、以下の各事項について計画、実施を順次進めています。

- ・ 新型ATSの導入(南海本線と空港線には2013年5月導入済)
- ・ 運転状況記録装置の新設
- ・ デッドマン装置の整備
- ・ 駅ホームのかさ上げ
- ・ 防災情報システムの更新
- ・ 内方線付き点状ブロックの設置

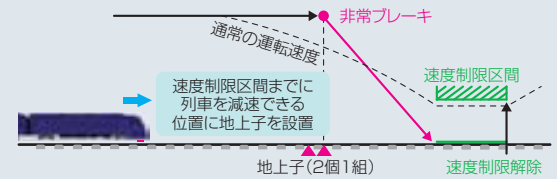
【新型ATS(自動列車停止装置)の導入】

国土交通省から「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令等」(2006年3月)が公布され、曲線・分岐路・線路終端など線路の条件に応じた速度制限装置の設置が義務づけられたことから、連続制御方式の新型ATSの導入を進めています。

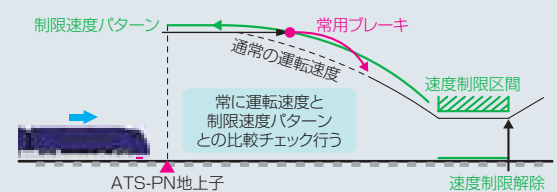
従来の方式では、ATSを設置している地点で速度超過があると非常制動により列車を停止させるものですが、新型ATSでは、ATSを設置している地点から制限速度のある地点までの間で速度超過があると自動的に制限速度まで列車を減速させるもので、より高い安全性を確保できます。

このほか、現行のATSとの併用が可能であるため線区ごとの対応が可能です。2013年5月31日に南海本線と空港線で運用を開始しました。高野線は2016年度に導入する予定です。

現行(点制御速度照査)



新方式地上点制御(速度パターン式連続速度照査)



現場の声

当たり前の安全を維持することが重要

南海線信号区では、2013年5月31日に運用を開始した新型ATSの工事を担当しました。設置場所等を間違えると大事故に繋がる恐れがあるため、特に、指差確認喚呼を確実に実施し緊張感を持って仕事に取り組み、設置工事を完了しました。今後も、信号設備の安全性を維持するため日々の点検と新規技術の習得に努めます。

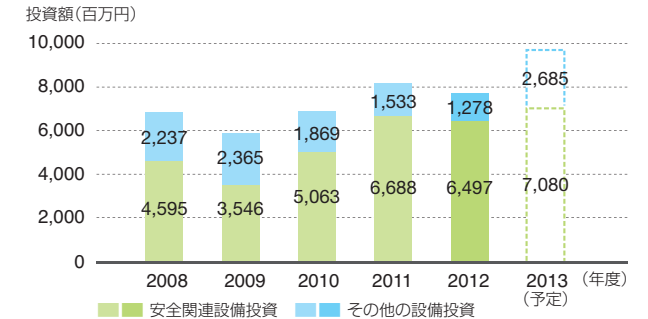


電気部 南海線信号区
(現 電気部 直通システム区)
技術主任 小野 良輔

安全に対する投資額

必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するため、2012年度は設備の充実・更新などに約65億円投資しました(実績)。2013年度には約71億円の設備投資を予定しています。

安全に対する投資額



安全対策設備

非常通報装置

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



非常通報表示灯



非常通報ボタン

非常通報ボタンの操作は異常に気づいた駅係員およびお客さまに扱っていただくもので現在48駅に設置しています。

転落防止装置(車両連結部)

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



転落防止装置

転落防止放送装置

先頭車両同士の連結部での転落防止措置として、2011年度新造の8000系車両から転落防止放送装置を設置しました。開扉時に連結部であることを放送します。



転落防止放送装置

踏切障害物検知装置

踏切上で自動車が故障や脱輪して線路に支障をきたした時に、踏切の両サイドに設けられた発光器、受光器によって自動的に自動車等の障害物を検知し、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、198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で特殊信号発光機を発光させ、列車を停止させるための装置です。現在、62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侵入し支障をきたした時、特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線(みさき公園～紀ノ川間)に2か所設置しています。

2006年1月17日に発生した南海本線みさき公園～孝子間トレーラー侵入による輸送障害事故では、この装置が作動し、大事故に至りませんでした。

落石警報装置

落石の予想される区間において検知線を敷設し、落石により断線した場合に特殊信号発光機を発光させて列車を停止させるための装置です。現在、南海本線(孝子～紀ノ川間)および高野線(紀伊清水～紀伊神谷間)の14か所に設置しています。



落石警報装置

架道橋衝撃警報装置

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

架道橋衝撃警報装置とは、上記の対策箇所のうち衝突事故の多発する架道橋において防護柵に検知線を敷設し、自動車が防護柵に衝突し線路に支障をきたす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。

安全に配慮した車両の導入

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



特急サザン12000系車両

現場の声

過去のヒューマンエラーから学び、安全な車両の提供を

車両部の責務は、安全に安心してお客さまが乗車していただける車両の提供です。

その取り組みとして、過去のヒューマンエラーから学び重大な事故、故障を起こさないための勉強会を実施しています。また、日常の作業、施設や設備の状態を見直し、作業環境のリスクをなくす方法を検討し、安全な車両を提供することができるよう日々取り組んでいます。

車両部 住ノ江検車区 技術主任 久保 隆祥



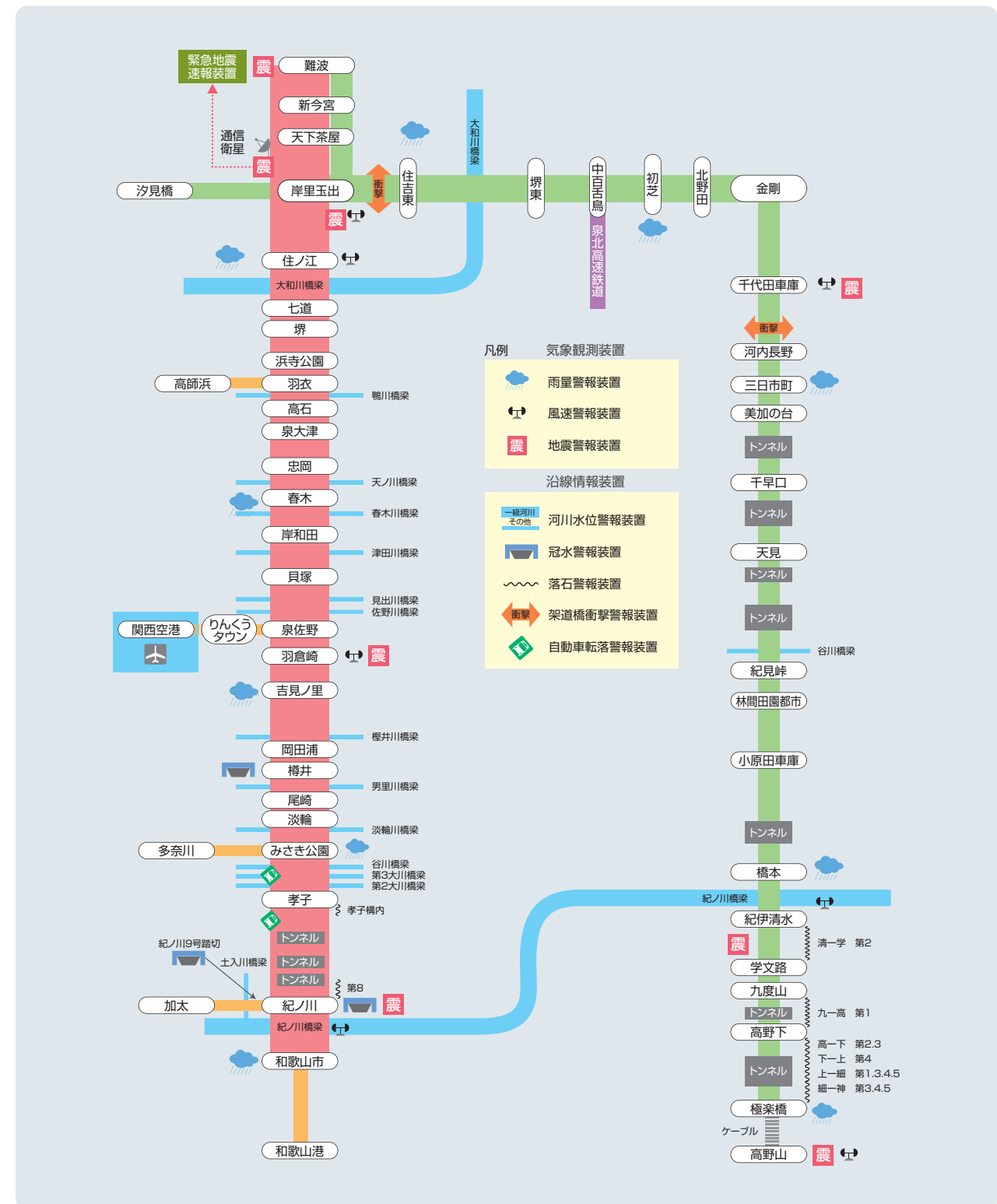
防災システム

雨量、風速、地震など気象情報や河川水位などの線路支障情報を集約把握する防災システムを導入しています。狭い範囲での大雨に備え雨量計の配置の細分化や緊急地

震速報受信時に長大橋梁に列車を進入させないなど、システムの改善を進めており、2013年度に運用開始を目指しています。

気象観測装置および沿線情報装置の設置状況分布図

(2013年3月31日現在)



■ 連続立体交差事業

運転保安度の向上と交通渋滞の解消を目指し、関係自治体とも積極的に協議を行い、以下の南海本線(堺市内・高石市内・泉大津市内)および高師浜線(高石市内)の連続立体交差事業を推進しています。また、すでに完成している連続立体交差事業は以下のとおりであり、泉大津市内で廃止した踏切を含め、65か所の踏切を解消しています。



南海本線 松ノ浜～泉大津

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 | | |
| 南海本線 | 北助松～忠岡 | 8* | 2.4 |

*泉大津市内で廃止した踏切

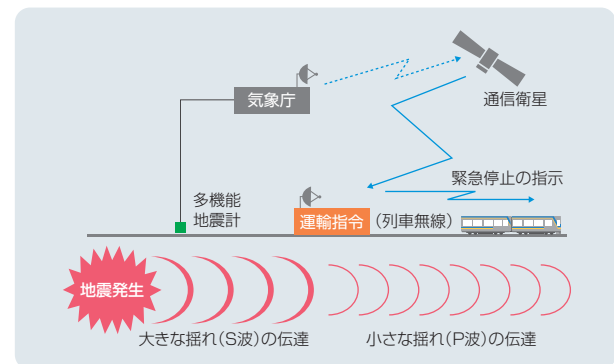
完成済み連続立体交差事業(1987年度～2012年度)

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

■ 災害防止

緊急地震速報

2006年10月から緊急地震速報システムを導入しました。同システムは、震度5弱以上の地震が当社沿線に到達する前に、全列車の運転士に対して緊急停止を指示することにより、列車の安全を確保するものです。



鉄道駅および高架橋柱の耐震補強

地震対策については、阪神・淡路大震災以降、鉄道駅や高架橋柱の耐震補強並びに橋梁の落橋防止対策を計画的に実施しています。

2012年度は高架橋柱の耐震補強を205本施工しました。2013年度は180本程度の耐震補強を計画しており、今後も継続的に進めていきます。また主要駅での耐震補強工事も継続的に実施しており、2012年度は難波駅・新今宮駅・住ノ江駅・春木駅・三国ヶ丘駅の一部および和歌山市駅を施工しました。2013年度も引き続き難波駅・新今宮駅・住ノ江駅・三国ヶ丘駅の一部を補強工事する予定で、今後も関係部門と連携を図りながら計画的な進捗を図っていきます。

自然災害について

山の斜面に沿って線路を敷設している区間では落石が発生する可能性があります。これを防止するために落石防護網を一部設置しました。

■ 設備更新・新設

軌道改良の推進

より品質の高い鉄道サービスの提供のために、レールを支える材料を木製まくらぎと丸砂利から、コンクリート製まくらぎと砕石に継続して更新しています。

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

その他

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

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

■ その他

アルコール検知器

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

睡眠時無呼吸症候群

(Sleep Apnea Syndrome:SAS)に係る取り扱い

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

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

鉄道構造物の災害に備えて

線路を支える橋梁やトンネルの中には、明治時代に建設されて以来、現役で活躍しているものがあるため、すべての鉄道構造物は省令等に従って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梁については特に長大な橋梁であるため、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を実施しました。また、2011～2012年度にも計測機器等を使用した橋桁と橋脚の健全度調査を実施しており、安心してご乗車いただけることを確認しています。なお、地震対策として2008～2009年度にかけて落橋防止対策工事を実施しました。



南海本線 紀ノ川橋梁

事故パネルの掲示「過去から学ぼう」

鉄道営業本部(運輸部)では、過去に社内外で発生した悲惨な事故の体験や苦い経験を引き継いでいくために事故パネルを作成しています。

当社では「過去から学ぼう」と題して事故パネルを掲示し、二度と同じ過ちを繰り返さないための教訓として、教育・研修時に活用しています。



事故パネルの掲示

TOPICS

ホームのかさ上げ工事および内方線ブロックの設置

お客さまに安全で快適に電車に乗り降りしていただくため、車両床面とホームの段差解消を図っています。

2012年度は和歌山市駅・百舌鳥八幡駅でホームのかさ上げ工事を実施。今年度は樽井駅と三国ヶ丘駅を予定しています。

また、1日平均乗降人員1万人以上の駅では、駅のバリアフリー化と併せて、視覚に障がいをお持ちのお客さまにホームの内側か線路側かをお知らせする線状ブロック(内方線)の整備を順次進めています。2012年度は、新今宮駅・天下茶屋駅・岸里玉出駅・住吉大社駅・松ノ浜駅・泉大津駅・和歌山市駅・帝塚山駅・百舌鳥八幡駅に設置。今年度は堺駅・堺東駅・三国ヶ丘駅・中百舌鳥駅・羽倉崎駅・樽井駅での整備を計画しています。



教育・訓練・各種運動の取り組み

■ 安全教育の実施

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

■ 駅係員・乗務員教育

当社では鉄道研修センター※1という専門の教育施設で、駅に配属される係員の新入社員教育をはじめ、車掌、運転士、助役に対して教育を行っています。CAI※2や実物の模型、鉄道運転シミュレーターを活用しての教育、実技、訓練を行い、安全に対する意識、知識、技能の向上に努めています。

特に乗務員については、鉄道研修センターでの養成教育だけでなく、職場で定例的に実施する業務教育、特別教育などを実施し、安全に対する意識の一層の向上を図り、お客様の信頼に応えるよう努めています。

- ※1 鉄道研修センター
昨今における鉄道係員教育の必要性および重要性の高まりを踏まえ、2009年6月、運輸教習の機能を強化し、鉄道営業本部内の研修体制を充実させるため「運輸教習所」を「鉄道研修センター」に改称しました。
- ※2 CAI
Computer Assisted Instruction(コンピューターを利用した指導教育)



■ 教材のビジュアル化

鉄道研修センターでは、教育効果を高めるために、ビデオやパソコン等を活用し、写真や動画を多く取り入れた教材を作成しています。

これらの教材は鉄道研修センターで実施する養成教育や特別教育だけでなく、現場で行う業務教育などでも活用しています。

■ 安全・安心マイスター制度の導入

2011年1月、運輸部では安全性の確保に欠かせない運転技術や知識・技能を次世代に確実に伝承するとともに、さらにはマナーの向上などを通じて南海電鉄に親しみを感じていただくファンづくりを目的とした「安全・安心マイスター制度」を導入しました。

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

現場の声

確実な指差確認喚呼で安全を守ります。

駅の信号担当者に従事し始めてから4年が経過しました。信号でこ扱い時は、基本動作を確実に、事故のない列車運行の一翼を担っています。常に一つひとつの電車の動きを確認し、「ダイヤどおりに電車が動いていること」に日々誇りと喜びを感じています。今後も、知識・技能を向上させ、お客様の信頼に応えていけるよう、仲間とともにレベルアップを目指していきます。



河内長野駅 駅掌 丸山 圭介

現場の声

「安心」を実感していただけるよう努めています。

私のモットーは、ご利用いただいているお客さまに「安心」を感じていただくことです。列車が出発・到着する前の一つひとつの確認作業に意識を集中し、きびきびとした動作で指差確認喚呼を行っています。また、スマートフォンの画面を覗き込んだ状態でホームを通行されるお客さまやお酒を召されたお客さまの不安行動を防ぐため、放送により注意を呼びかけています。このような取り組みで安全輸送を推進するとともに列車との触車事故「ゼロ」を目指しています。



難波駅 駅掌 坂本 壘

■ 技術教育

技術の職場においては、技術継承の推進と安全意識改革の実施を進めており、安全講習会、実地訓練、過去の事例分析を行い、マンネリ化の防止、安全意識の改革に取り組んでいます。



軌道モーターカーの講習

■ 事故復旧総合訓練

大規模災害の被害を回避するためには鉄道事業者や地元自治体などの外部機関と連携し、街ぐるみ、沿線ぐるみでの対応が不可欠となります。当社ではそのような災害を想定し、機会を捉えて外部機関と連携した訓練を実施しています。

防災に関する知識・技能の向上を図るため、2012年9月25日、震度7の大規模地震を想定した「全社一斉災害復旧訓練」を実施。本社や南海日本橋ビル、沿線各施設で、初期消火・通報連絡・避難誘導などの訓練を行いました。

また鉄道営業本部では、「地震発生によって、住ノ江駅付近で列車が脱線。さらに大阪府に大津波警報が発表された」という想定に基づき、「事故復旧総合訓練」を羽倉崎車庫で実施。今回は負傷者の救護や大津波警報発表によるお客さまの避難誘導を新たに行うなど、本番を見据えた訓練が展開されました。



電車脱線復旧訓練

避難誘導訓練

■ 津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱の制定

2011年10月24日鉄道営業本部では、津波警報(大津波・津波)発表時において、正確かつ迅速な情報の収集・連絡、警戒、処理および広報活動等について定め、お客さまおよび列車運行の安全確保を図ることを目的として津波警報(大津波・津波)発表時の取扱要綱を制定しました。

これによって避難対象地区(浸水エリア)の駅には津波ハザードマップおよび避難場所・避難経路図を掲出しています。



■ 各種運動での取り組み

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

■ 安全ミーティング

輸送の安全確保について必要な情報を共有するため、安全ミーティングを開催しています。これは、安全統括管理者および運転管理者と現場部門との双方向のコミュニケーションを図り、安全最優先の重要性を相互に自覚する目的で行うもので、2012年度は8回開催しました。



安全ミーティング

■ お客さま・沿線の皆さまとともに

安全に対するPR活動

踏切事故の防止を図るために「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施しています。

2012年度は11月1日から10日間にわたり実施しましたが、この間に、近畿運輸局や地元警察署に協力していただき、難波駅でのオープニングセレモニーを行うとともに19か所の踏切道で通行される方々に安全確認についての協力をお願いしました。

■ こども110番の駅

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



「こども110番の駅」のステッカー

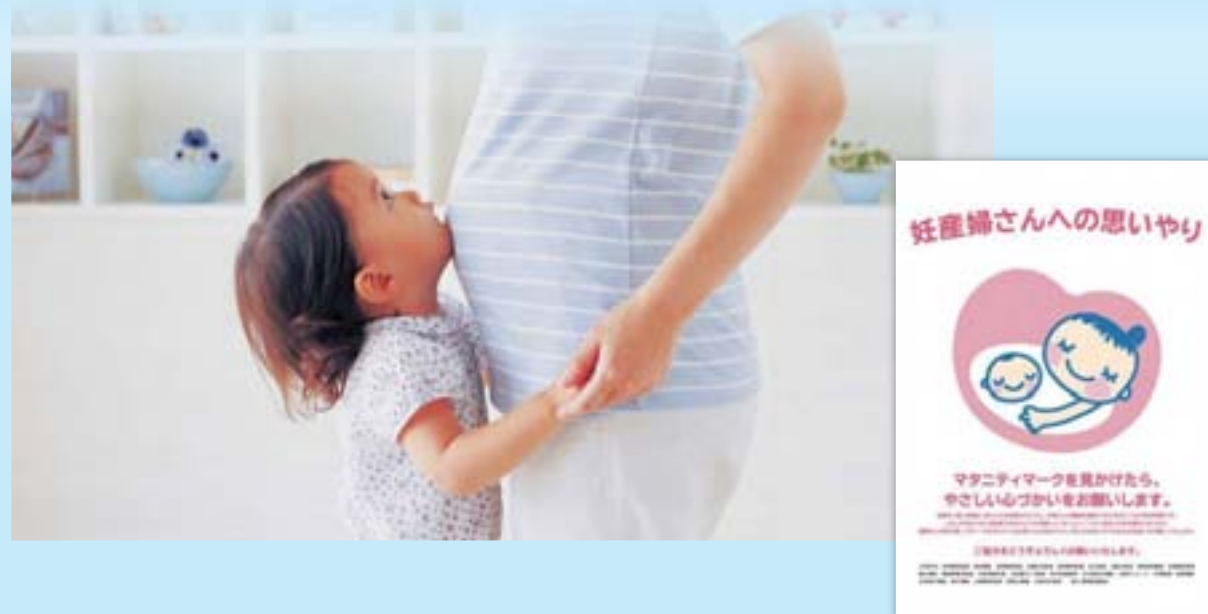
お客さまの安全と信頼を追求するため、積極的な情報開示に努めるとともに、さまざまなステークホルダーとの対話を大切に、その声を事業活動に活かしています。

Highlight

妊産婦にやさしい鉄道を目指して「マタニティマーク」を掲出

安心・快適に公共交通機関をご利用いただく取り組みの一環として、関西鉄道協会加盟の事業者と西日本旅客鉄道株式会社の25社局が一体となって、2013年3月1日から駅や列車内の優先座席等において「マタニティマーク」入りのポスターやステッカーを順次掲出しています。

妊産婦、特に妊娠初期の方から「外見から気づかれにくいので、周囲にわかってもらえず、席を譲ってもらいにくい」等の声が寄せられています。そこで、「マタニティマーク」の掲出を行うことで、妊産婦へのご理解とあたたかいお心配りを呼びかけることにより、厚生労働省が進める「妊産婦にやさしい環境づくり」の実現を目指しています。



マタニティマークとは

厚生労働省により推進されている、21世紀の母子保健分野の国民運動計画である「健やか親子21」では、妊産婦にやさしい地域環境や職場環境の実現、受動喫煙の防止、各種交通機関における優先的な席の確保などが重要であるとされています。こうした課題の解決に向けて、「健やか親子21」推進検討会において、マタニティマークを募集した結果、応募作品の中から

選ばれたのがこのマークです。妊産婦が交通機関等を利用する際に身につけ、周囲が妊産婦への配慮を示しやすくするものです。

さらに、交通機関、職場、飲食店、その他の公共機関等が、その取り組みや呼びかけ文を付してポスターなどとして掲出し、妊産婦にやさしい環境づくりを推進しています。

妊産婦さんにやさしい環境づくりを推進

妊娠初期は、まだお腹は目立ちませんが、赤ちゃんとお母さんの健康を守るための大切な時期です。

駅や車内でこのマークを着けているお母さんを見かけたら、皆さまの思いやりあるお気遣いをお願いいたします。

鉄道営業本部 運輸部 営業課 小島 晴子



駅構内のバリアフリー化

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(2006年12月施行)に基づいて駅構内の整備に取り組み、2012年度は和歌山市駅でバリアフリー工事に着手し、工事を完了しました。

この結果、難波、新今宮、天下茶屋など43駅にエレベーター108基、難波、千代田、岸和田など28駅にエスカレーター128基(車いす対応26基を含む)を設置しています。車いす用渡し板は81駅、点字運賃表、点字券売機については94駅、筆談器は39駅(49台)にそれぞれ設置しています。

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が感知し、目の不自由な方が案内板の

施設の点字に触れると、それぞれの場所を音声で案内しています。この装置は29駅に設置しています。手すり付きトイレおよび点字ブロックは100駅(全駅)、車いす用トイレは58駅に設置しています。車いすをご利用のお客さまをはじめ、お年寄りや妊産婦、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。加えて、お客さまの救命率向上のため難波・新今宮など19駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しました。



和歌山市駅のエレベーター

車両のバリアフリー化

国土交通省によって定められた「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」(バリアフリー整備ガイドライン・車両等編)に従って、当社では車両のバリアフリー化に取り組んでいます。

車いすをご利用の方に対しては、円滑に乗降できるよう乗降口の幅を900mm以上確保しているほか、8000系車両では車両床面とプラットフォームとの段差を少なくするため、車両床面の高さをレール上面から1,150mmとしています。

目の不自由な方への配慮としては、音声により乗降口へ

誘導するためのチャイム鳴動装置を一部の車両に設け、併せてドアの開閉時にもチャイムを鳴動させることによりドア開閉時の注意喚起を図っています。

お年寄り・障がい者・低身長者・小児等つり手の利用が困難な方々への配慮並びに、座席への立ち座り動作時の補助具として縦手すりを、耳の不自由な方への配慮として案内表示装置やドア開閉予告灯の設置を順次進めています。またお年寄り・障がい者・妊産婦等の方々にご利用いただけるよう、全ての一般車両の和歌山・高野山寄りに優先座席を設けています。

サービス介助士2級資格取得を推進

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

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

指導を受け、ロールプレイング(役割演技)を通じて介助技術を習得します。

現在では、駅、列車区において約170名が有資格者として勤務し、お客さま対応はもちろんのこと、各職場で、介助知識、技能の教育に取り組んでいます。新任助役にはこの資格を取得させており、お客さまへ安全と安心を提供するための環境の維持と向上に努めています。



サービス介助士の実施訓練

「お客さまの声データベース」

「お客さまの声データベース」にはお客さまからの生の
ご意見が蓄積されています。2012年では1,553件とたい
へん多くのご意見が寄せられました(2010年は1,386件、
2011年は1,648件)。件数の内訳は右表のとおりです。

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

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

| 対象部門別 | ご意見の種類別 | |
|--------|---------|--------|
| | 2011年度 | 2012年度 |
| 鉄道 | 1,423 | 1,259 |
| みさき公園 | 103 | 67 |
| グループ会社 | 36 | 41 |
| その他 | 86 | 186 |
| 合計 | 1,648 | 1,553 |

| 経路別 | ご意見の種類別 | |
|-----|---------|--------|
| | 2011年度 | 2012年度 |
| メール | 1,482 | 1,303 |
| その他 | 166 | 250 |
| 合計 | 1,648 | 1,553 |

| 2012年ご意見の内訳ランキング ()は前年のご意見数 | | | |
|------------------------------|-----------|--------------|----------|
| | ご意見数 | | ご意見数 |
| 1 接客・接遇 | 460 (420) | 6 乗車マナー | 78 (84) |
| 2 ダイヤ | 200 (189) | 7 鉄道車両 | 77 (112) |
| 3 乗車券 | 188 (169) | 8 IC・コンパスカード | 44 (78) |
| 4 駅施設 | 149 (154) | 9 ホームページ | 39 (—) |
| 5 車内空調 | 100 (105) | 10 女性専用車両 | 13 (30) |

お客さまへのモニターミーティングを実施

お客さまが鉄道事業者としての当社に日頃から抱いて
おられるご意見・ご要望を率直にお聴きするため、2004年
からアンケートを実施しています。

2012年度はモニターミーティング方式で、「案内サイ
ン・放送用語・車掌の放送等」(6月)、「駅施設・ダイヤ・運賃
等」(8月)、「駅係員、乗務員の接客サービス等」(11月)
「駅員無配置・マナー啓発・駅車内の環境・列車遅延の対応
等」(2013年2月)に関するミーティングを実施し、それぞ
れについてご意見を頂きました。(各回の出席者は10~
12人)

また、モニターミーティングとは別に、当社のご利用実態
および満足度を確認し、今後のサービス向上に向けて具体
的な改善の方向性を洗い出すために、社外の調査会社に
委託して、「顧客満足度調査」を実施し、2,411通の回答を
頂きました。

結果は関係各部門にフィードバックして、お客さまが求め
ておられるご意見・ご要望を共有することで日常的なサー
ビス向上に生かしています。

当社に頂いた「お客さまの声」は上述のとおり2012年
度1,553件あり、うち約1/3はご要望です。

以下は、「お客さまの声」を反映した改善事例です。

● 難波駅3階改札口の床面に案内サインを表示

難波駅3階改札口内外の床面
に「←高野線 泉北高速線のりば」
「南海線 空港線のりば→」など、
案内サインを表示して、わかりや
すくしました。



床面の案内サイン

● 難波駅などに、IC専用通路の床面に

IC専用サインを表示

難波駅など、IC専用自動改札
機通路の床面に「←IC専用」の
サインを取り付け、混雑時でもIC
専用自動改札機通路であること
をわかりやすくしました。



IC専用自動改札機通路のサイン

● 新たなサービスとしてwebでの「延着証明書」の発行を開始

電車に5分以上の遅延が発生したとき、南海電鉄オフィ
シャルサイトで、「遅延証明書」を発行します。当日を含め
過去7日分の当社鉄道線の遅延情報が表示され、パソコ
ン・スマートフォン・携帯電話から
情報をご覧いただけます。また、
パソコンからは印刷も可能です。



スマートフォンによる遅延証明画面

※ 駅での遅延証明書の手渡しも引き続き実施
しています。

● みさき公園のトイレの改修

メモリアル資料館およびみさ
きキッチン隣接トイレを改修
いたしました。



トイレの洋式化

オフィシャルサイトの更新

当社では、2013年3月に、オフィシャルサイトのリニュー
アルを実施しました。スマートフォンやソーシャルメディア
の普及など、ウェブサイトを取り巻く環境の変化に対応
するため、フェイスブックなどの新たな取り組みを開始し、
お客さまサービスの強化や南海ブランドの魅力向上を図り
ます。

主なリニューアルポイントは以下のとおりです。

(1) スマートフォン対応

今回のリニューアルによって、スマートフォンの画面
サイズに合った最適なページレイアウトでご覧いただ
けるようになりました。よくご利用いただく情報を中心
に見やすく配置しており、通勤・通学時をはじめ、外出
中や空き時間でも、電車の運行状況やイベントなどを
快適にお調べいただけます。

(2) 新たなサービスとして「遅延証明書」の発行を開始

上述のとおりです。

(3) 公式フェイスブックの開設

なんばCITYをはじめとする関連施設のお勧め情
報や、南海電車のトリビア、南海沿線お出かけスポット
情報など、当社とのコミュニケーションにつなげてもら
えるようなバラエティに富んだ情報の発信に努めてい
きます。

(4) グローバルサイトのリニューアル

南海電鉄グループの観光・アクセス・宿泊・流通施設
などのPRを充実させ、難波を基点に関西全域の面白
くて旬な情報を発信いたします。

対応言語は英語・中国語(繁体字、簡体字)・韓国語の
3カ国4言語です。



オフィシャルサイト

プライバシーポリシー

当社グループでは事業の性格上、多くの個人情報を扱う
ことから個人情報保護の重要性を認識し、適切に利用・保護
することが重要な責務と考え、「南海電鉄プライバシーポリ
シー」を制定しています。各事業部門やグループ会社にお

いても事業内容に応じてプライバシーポリシーを定め、社内
外に公表しています。また、管理体制を整備するとともに、
お客さまからのお問い合わせ窓口を設置しています。

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

人材育成

■ 社員の成長を促す人事制度

企業理念の実現に向けて人材の育成と意識改革を推進する一環として、目標管理制度とそれに連動した評価制度を柱としている当社の人事制度は、組織における個々の役割と責任を明確化し、マネジメントサイクル(PDCAサイクル)の好回転により経営目標の達成を目指す仕組みです。加えて、一人ひとりの社員が自発的に改革・改善(高い目標)にチャレンジし、上司と部下のツ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企業として最大限サポートする仕組みでもあります。これらを通じて社員一人ひとりの成長を促し、企業全体のサービスレベルの向上を目指しています。

■ 教育・研修制度

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あり、中期経営計画である凍進130計画期間中は、教育重点目標として「クオリティの高い人材の育成(成長戦略の実現に貢献できる人材の創出)」を掲げています。具体的には「危機意識の醸成および意識改革の推進(グループ会社含む)」「拡大と成長に

資する人材の育成のための取り組み」「CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取り組み」を3つの柱としており、2012年度は「危機意識の醸成」と「CS推進」に重点的に取り組み、CS意識の高揚と実践に向けた啓発を全ての研修にて実施し、社員の意識改革推進や資質向上を図りました。

2013年度についても引き続き同様の取り組みを行っており、社員の当事者意識を醸成し、目標・課題に挑戦し克服する職場づくりを実現するよう、教育面から積極的にサポートしています。

2012年度の主な研修(施策)

- (1) 危機意識の醸成および意識改革の推進(グループ会社含む)
 - 危機意識の醸成のための取り組み
 - モチベーションアップのための取り組み
 - 課題解決力向上のための取り組み
- (2) 拡大と成長に資する人材育成のための取り組み
 - 起業家精神醸成・現行事業のブラッシュアップのための取り組み
 - インバウンドビジネス推進のための取り組み
- (3) CSR(企業の社会的責任)の浸透に向けた取り組み
 - 環境問題への取り組みの強化
 - コンプライアンスの徹底とリスクマネジメント力の強化
 - お客さまへの誠実な対応

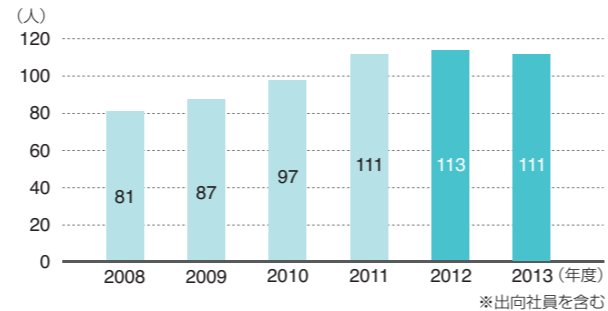
ダイバーシティ・マネジメント

■ 女性雇用

男女雇用機会均等法に基づき、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本社・現業ともに実施しており、管理職には4名の女性社員が任用されています(2013年7月現在)。

幅広いお客さまにご利用いただく当社グループ各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、今後さらに職場環境の整備に努め、活躍の場を拡げていきたいと考えています。

女性従業員の推移(2013年8月1日現在)



■ 障がい者雇用

当社では、障がい者の雇用を重要な社会的責務と認識しており、雇用促進のため2005年2月に特例子会社「株式会社南海ハートフルサービス」を設立しました。現在32名の障がい者が当社施設をはじめとする各種施設の清掃業務や郵便物仕分け業務などに従事しており、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2.0%です(2013年6月現在)。

また、毎朝のミーティングや日誌による情報交換、レクリエーションイベントの実施などにより、コミュニケーションを図り、働きやすい職場環境の実現・維持に努めています。

■ 高齢者雇用

2004年度から、厚生年金の支給開始年齢の段階的な引き上げに対応すべく、定年退職(60歳到達)後の再雇用制度を実施しています。再雇用希望者は年々増加傾向にあり、当社としては、法令に即し原則として希望者全員を引

働きやすい環境づくり

■ 休暇取得の促進

当社では、従業員の健康保持や仕事と家庭生活の両立のため、計画年休制度の導入などにより年次有給休暇の取得率向上を図っています。

2012年度の年次有給休暇の付与日数に対する取得率は93.5%となっており、厚生労働省発表の「就労条件総合調査」による一般的な取得率(49.3%)と比較し高い水準にあります。

また、業務の効率化や平準化、業務内容に応じた変形労働時間制の導入などにより、従業員のさらなるワークライフバランスの実現に取り組んでいます。

■ 人権啓発

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

き続き雇用するだけでなく、いわゆる「無年金期間」に対応した賃金水準引き上げの実施や、モチベーションの維持・向上に資する講習会の開催など、より充実したシニアライフを送るサポートにも取り組んでいます。現在は出向社員を含めた203名が様々な分野で活躍しています(2013年6月現在)。

■ 仕事と家庭の両立支援

当社では、従業員の仕事と家庭生活の両立支援を目的に、育児休職制度や介護休職・休暇制度などを整備しており、2012年度に出産をした女性社員全員が育児休職を取得しました(2012年度は3名の社員=男性1名、女性2名が育児休職を取得)。

また、次世代支援対策推進法の趣旨にのっとり、2010年4月に第2回行動目標を掲げ、子どもを養育する従業員が、仕事と家庭を両立させながら継続的に就業できる職場づくりに取り組んでいます。

1985年4月から社内に人権問題推進委員会を発足し、人権問題に対する正しい理解と認識をより一層浸透させるため、研修内容の充実に加え継続的な啓発を行っています。

■ ハラスメント防止の啓発

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

加えて、パワーハラスメント(以下、「パワハラ」という。)も社員のモラルダウンやメンタルヘルス不調、離職などを招くおそれがある重大な問題であるとの認識のもと、「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」等を継続的に実施し、各種ハラスメントの未然防止に向けた啓発に努めています。

労働安全衛生の整備

全事業のベースである「安全・安心」を確保してお客さまに商品・サービスを提供するためには、そこで働く従業員に対する安全衛生の環境整備が欠かせません。労働基準法および労働安全衛生法ならびにその他関係法令に基づき、従業員の労働災害防止と健康の保持増進を推進するとともに、快適な職場環境の形成に努めています。

労働災害防止対策

リスクアセスメント*の手法を活用して、事業場における労働災害の潜在的危険性を除去・低減を図るとともに、危険予知・ヒヤリハット等あらゆる安全活動を通じて、従業員の快適な職場環境の形成のため、「災害ゼロ」から「危険ゼロ」を目指した安全水準の向上に努めています。

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

健康保持増進対策

近年、高齢化社会の進展や生活様式、食生活の変化などによって生活習慣病やメタボリックシンドロームに該当する人が増加傾向にあり、それとともに職業生活に強い不安やストレス等を感じる労働者の割合が高い水準で推移しています。

当社では厚生労働省による、「事業場における労働者の健康保持増進のための指針」に基づいて心身両面にわたる健康保持増進対策を実施しています。特に従業員の健康状態の把握に関しては事業場内産業保健スタッフを中心に社内健康管理基準に沿った管理、保健指導、健康教育、健康相談の実施により、疾病の早期発見と予防に努めています。

特にメンタルヘルス対策としては、予防・治療という観点でセルフケア(ストレスチェック)、ラインケア(管理監督者の研修会)、指定精神科医によるカウンセリングの拡充を実施しているほか、メンタルヘルス不調による休職者の円滑な職場復帰を支援する制度として「リワークトライアルプログラム(試し出社制度)」を導入する等、計画的かつ継続的な推進に努めています。



現場の声

健康管理センターのもう一つの仕事

鉄道会社に属している産業医は、他の一般産業医とは異なった側面を有しています。すなわち、鉄道輸送に関連する産業医(鉄道医)の特殊性として、運転士や公共輸送に関連する社員の医学適性判断の専門家として日常的に関わらなくてはならないことです。鉄道会社産業医の使命は、社員の健康管理とともに、ヒューマンリスクファクターを排除して安全輸送を確保する、つまり危機管理の一躍を担っている重要な仕事を行っています。

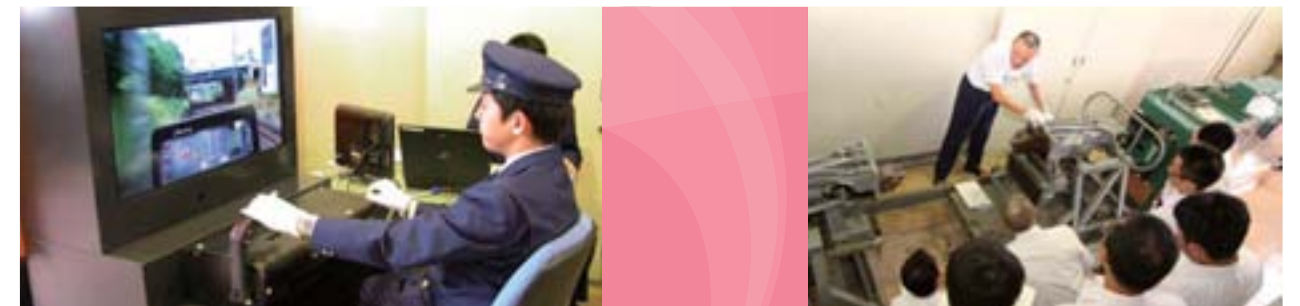
さて、医学適性とは、運転士とその他の鉄道従事員が、お客さまに安全で正確な輸送を提供できるように鉄道法に定められた国土交通省令と、鉄道会社自体で決定した基準に基づいた医学的身体的条件を言います。当センターでの医学適性検査に関する業務は、運転士、車掌、その他の鉄道従事員の登用に対して各種視機能検査・聴力検査・心電図検査などの検査と合否の判定を行っています。また、産業医は、年一回の定期医学

適性検査として定期健診結果を利用して異常の有無を監視し、異常がある場合には至急に呼び出しのうえ再検査を行っています。一方、医学適性が不合格の場合の業務停止の判定や職場復帰の判定の対応には、職場、本社、健康管理センターの密接な連携を行うよう心掛けています。

このように医学適性に関する業務は、お客さまの安全にして正確な輸送につながるため、われわれ健康管理センターのスタッフも鉄道業務に携わる者として日頃より医学適性検査の重要性を共有し、緊張感を持って業務に取り組んでいます。



健康管理センター所長 大見 甫



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

Highlight

南海電鉄グループにおけるコンプライアンス意識の浸透に向けて

南海電鉄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、社内およびグループ会社においても各種集合研修を行うなどさまざまな取り組みを実施しています。

また、毎年10月に設定している「企業倫理月間」では、啓発ポスターの掲示や、一般社員を対象に具体的な事例を使いグループ討議を行うコンプライアンス・フォーラムディスカッション(CFD)を実施するなど、コンプライアンス啓発の取り組みを強化するとともに、企業

行動の総点検を行っています。

各種啓発活動の中でも特に好評を得ている取り組みが、当社およびグループ会社の管理職を対象に実施しているコンプライアンス講演会です。2013年は企業法務やコンプライアンスに精通した弁護士を講師に迎え、経済社会の環境変化とコンプライアンス～「法令遵守」から「ルールの創造」へ～というテーマで実施しました。その他、社内誌にコンプライアンスに関する啓発記事を掲載するなど、関連情報を発信しています。



お客さまに選ばれるブランドであり続けるために

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

の積み重ねにより行動様式を変え、企業倫理の確立に向けた取り組みを着実に実行することで企業風土を改善していく必要があります。当社ではその時々にあったテーマで研修や講演会を開催し、重ねてコンプライアンス意識を浸透させていくよう努めています。

総務室 法務部長 東 尚之



企業倫理規範の制定

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

企業倫理規範

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

コンプライアンス推進体制

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

においても各社にコンプライアンス担当者を配置し、業種別での小会議から全体会議を通じて定期的に意見交換するとともに、当社と同様の啓発活動を推進しています。

■ コンプライアンス担当者の配置

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

■ 暴力団排除条項の導入

政府が定めた「企業が反社会的勢力による被害を防止するための指針」は、暴力団をはじめとする反社会的勢力との関係遮断のための取り組みを企業が一層推進する必要性を求めたものであることを受け、2008年度から各部(室)で締結する契約書等に暴力団排除条項の導入を図っています。

企業倫理ホットラインの設置(内部通報制度)

2002年12月から社員を対象に企業倫理・コンプライアンスに関する照会、疑問、相談、報告などについて、通常の業務報告ルート以外の方法により受け付ける窓口を設けています。窓口の運営に当たっては相談、通報への対応や利用者の保護が確実に行われるように「企業倫理ホット

ライン制度規程」を定めています。

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

コンプライアンスマニュアルの制定

「企業倫理規範」の精神を定着するための指針として、当社およびグループ会社の役職員一人ひとりの業務や行動レベルにまでブレイクダウンして示す「コンプライアンスマ

ニュアル」を制定しています。本マニュアルを通じて、コンプライアンス経営の理念浸透と反社会的勢力との関係遮断に努めています。

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

Highlight

介護と障がい者の自立支援を両立させた事業を立ち上げ

当社では、中期経営計画「凜進130計画」の基本方針の一つである「新たな事業領域への進出」において、「シニアビジネスへの参入」を検討してきました。

そして2013年7月1日、鉄道会社ならではの「安全・安心」を基本コンセプトとした有料老人ホーム「南海ライフリレーションあびこ道」を開業し、同19日から順次入居を開始しています。2012年4月に設立した「南海ライフリレーション株式会社」が運営主体となり、高知県で介護事業と障がい者の自立支援事業を両立させたビジネスモデルを推進している株式会社四国ライフケア

と業務提携を結び、事業を展開していきます。

当施設には24時間、介護職員が常駐するとともに、日中時間帯には看護師も駐在して「安全・安心」なサービスを提供します。また、当施設では、障がい者自立支援事業として「就労継続支援A型事業」に取り組んでいます。障がい者の方と雇用契約を結んだ上で、指導員の指導のもと、老人ホーム内の清掃や洗濯を行い、ご入居者さまの生活を援助するといった、就労の機会を提供しています。

「有料老人ホーム」の概要

- (1) 名称 南海ライフリレーションあびこ道
- (2) 所在地 大阪府大阪市住吉区清水丘三丁目14番81号
(グループ会社である阪堺電気軌道我孫子道車庫内の一部)
- (3) 施設の種類 有料老人ホーム(サービス付き高齢者向け住宅)
- (4) 敷地面積 1,800.60 m²
- (5) 延床面積 3,733.93 m²
- (6) 居室数 90室
- (7) 特徴 介護事業と障がい者自立支援事業[※]を両立させた運営形態

※ 就労継続支援A型事業として主に清掃・洗たく業務や入居者さまとのコミュニケーションなどを行います。



安全・安心を第一に、「最幸」のサービスを

南海ライフリレーションは地域の発展に貢献されてきた皆さま、またそのご家族さまの想いに応えるため設立いたしました。

私たちは、交通業で培ってきた安全・安心を第一に考えながら、「最幸」のサービスを提供してまいります。

南海ライフリレーション株式会社 代表取締役 湯口 俊夫



責任者メッセージ

鉄道事業には、沿線地域の持続的発展が不可欠です。当社は、南海沿線に「行きたい」「住みたい」「住んでよかった」と思っただけのよう、様々な取り組みをしています。

スポーツや音楽などの文化活動を通じ、沿線価値向上に努めているほか、沿線の豊かな観光資源を広く内外に紹介したり、実際に体験していただくためのハイキングイベント

なども、当社の主催で実施しています。

南海電鉄はこれらの活動を着実に積み重ね、地域、社会から信頼される企業となることを目指してまいります。

営業促進部長 桑菜 良幸

バレーボールの指導

当社では、沿線活性化の一環として、2009年度から、Vプレミアリーグ所属の「堺ブレイザーズ」と連携し、沿線の中学校男子バレーボール部に所属する部員への直接指導やバレーボール大会などを実施しています。毎年、沿線の中学校3校を対象に堺ブレイザーズの選手による指導を行い、各校の部員たちは、技術面だけでなく練習に取り組む姿勢や心構えなどを学び、心身ともに成長しました。また、保護者や他の生徒だけでなく、この取り組みを知った他校の先生からの問い合わせが増えるなど、関心が高まっています。

2013年度は、堺ブレイザーズの本拠地である堺市堺区築港八幡町にある新日鐵堺体育館で、オープニングセレモニーを開催し、堺ブレイザーズの選手によるイベントや、3校合同での第1回コーチングを実施しました。

指導対象校3校には、それぞれ計6回、選手が訪問して指導にあたるほか、バレーボール大会の開催、堺ブレイザーズのVプレミアリーグのホームゲーム観戦、試合運営に携

わるスポーツボランティア体験などを昨年に引き続き実施します。

2013年度の指導対象校

- ① 岸和田市立土生中学校(岸和田市土生町604番地)
- ② 阪南市立貝掛中学校(阪南市貝掛1372)
- ③ 阪南市立鳥取東中学校(阪南市和泉鳥取1455)



南海コンサートの開催

当社は沿線地域の文化振興を目的として1990年から沿線で定期的に「南海コンサート」を開催しています。2013年7月14日、60回目となるコンサートはたかいし市民会館アプラホールで開催し、コンサートで発生したCO₂をJ-VERのクレジットでオフセットしました。(P6特集参照)

また、当社は1991年に天下茶屋工場跡地に「大阪フィルハーモニー会館」を誘致しました。このホールは大阪フィルハーモニー交響楽団のフランチャイズホールであり、交響楽団の練習場であるほか、市民が気軽に音楽の練習や発表ができる場として貸し出しも行っています。



大阪フィルハーモニー交響楽団演奏 © 飯島 隆

ハイキングイベント

南海沿線には高野山、金剛山をはじめとした自然豊かな山々、丘陵地帯がありますが、当社ではあまり知られていない自然資源や文化財を紹介するとともに、健康づくりの一助としてハイキングイベントを実施しています。

2012年度はハイキングイベントを48回実施し、37,340名の参加がありました。当社が実施する多彩なハイキングイベントでは、奥河内にある「金剛山」や「岩湧山」などハイキング初心者でも参加しやすいコースを数多く設定しています。また当社が発行する沿線情報紙「NATTS」主催の日帰りハイキングイベント「『奥河内』金剛山de女子キャンプデビュー」を2013年5月18日に実施しました。「金剛山」は日本有数の登山者数を誇り、四季折々の花や野鳥が多く見られるアウトドアスポットです。本イベントでは、参加者の「女子キャンプ」デビューをサポートするため、登山用品専門店「好日山荘」で事前講習会(参加無料)を行うとともに、当日も山岳ガイドの「女子的デイキャンプ講座」を開催しました。さらに、現地でピザ窯でのピザ作りや簡単



クッキング体験も楽しんでいただくなど、盛りだくさんの内容でした。

また当社では、沿線でのハイキングにご利用いただけるように、「南海そう快ハイキングマップ」(全10コース)を作成し、駅での配布、オフィシャルサイトでの公開を行っています。このたび、2014年の「紀伊山地の霊場と参詣道」世界遺産登録10周年、2015年の高野山開創1200年記念大法会を迎えるにあたり、同ハイキングマップのうち高野山周辺(和歌山県内)3コースについて、より見やすいイラスト付きの見開きA1版(従来の4倍の大きさに拡大)ハイキングマップとしてリニューアルします。

第1弾として、慈尊院(九度山町)から壇上伽藍の大塔(高野町)までを結ぶ「高野山町石道」をリニューアルし、3月21日から南海沿線各駅(主要駅)パンフレットラックなどに設置しました。今後、第2弾「玉川峡/京・大坂道」、第3弾「高野三山・女人道」のリニューアルを予定しています。



町石道ハイキングマップ

現場の声

「南海そう快ハイキングマップ」を作成

高野山開創1200年を迎えるにあたり、高野山へ至る参詣道をより楽しんで歩いていただけるよう、分かりやすいイラストマップにしました。このマップを片手に、参詣道の歴史と自然を堪能していただけたらと思います。



事業戦略室 営業促進部
竹田 慎弥

道普請ウォークの開催

高野山町石道は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録され、高野山への主要な参詣道として利用されています。2013年3月16日、CSR活動の一環として、158~159町石付近で第3回道普請ウォークを実施しました。活動内容は町石道の整備(土入れ等)と清掃(ゴミ拾い)です。役員・社員とその家族計29名が真土2tを和歌山県世界遺産センターの技術指導を受けながら、土置き場から約300m先の整備地まで土嚢袋を使って運搬し、和歌山県

世界遺産センターおよびかつらぎ町教育委員会のスタッフがその真土を踏み固めました。この道を多くの皆さまがハイキングで利用されることを楽しみにしています。



「南海電車まつり」を開催

2012年10月27日、車両の全般検査などを行う千代田工場(河内長野市)を開放して鉄道に親しんでいただくイベント「南海電車まつり」を開催し、8,581人のお客さまが来場されました。

恒例の「ラピート車内見学」「子ども車掌体験」のほか、懐かしい車両や駅舎、沿線風景写真のパネル展示、ラピートやこうやなど人気車両をデザインしたグッズの販売、高野山開創1200年記念大法会イメージキャラクター「こうやくん」や南海電鉄のキャラクター「ラピートくん」の記念撮影会などを実施しました。



車体吊り上げ

南海電鉄グループでは、すべての事業で環境負荷を低減し、温暖化防止をはじめとして地球環境の保全に貢献していきたいと考えています。

Highlight

お得な企画乗車券を通じて、公共交通機関の利用を促進

当社は、関西国際空港に直結した空港アクセスを担う鉄道会社として、航空会社や他の鉄道社局と連携した、便利でお得な企画乗車券の販売を通じて、公共交通機関の利用促進に取り組んでいます。

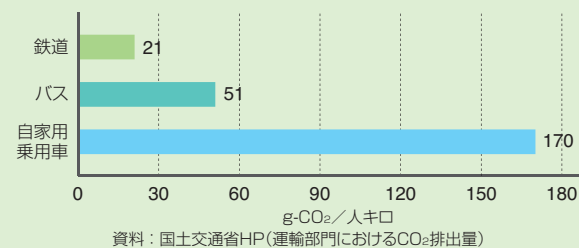
その一例が、2012年に関西国際空港に就航した格安航空会社(LCC)であるPeach Aviation株式会社と共同で企画した「Peach・なんばきっぷ」です。この企画乗車券は、関西空港駅⇨難波駅の乗車券およびラピート特急券付き乗車券をお得にご購入いただけるというものです。また、「Peach・京都観光きっぷ」は、Peachに加えて京阪電気鉄道株式会社、大阪市交通局と連携した広域観光商品です。

一方、もう一つのLCCであるジェットスター・ジャパン社と共同で販売する「ジェットスター・ナンカイきっぷ」は、関西空港駅⇨難波駅相互間のラピート特急券付き乗車券をお得にご購入いただけます。

その他にも、大阪市交通局と連携した関西空港駅と大阪市内をお得に結ぶ「関空ちかトクきっぷ」をはじめ、鉄道社局とタイアップして、関西国際空港を基点に関西主要都市を結んだ企画乗車券の販売を行っています。

鉄道はもともとエネルギー効率のよいエコな乗り物であるといわれています。今後も利便性の高い企画乗車券の販売を通じて鉄道利用(モーダルシフト)を促進し、収益を拡大させるとともに環境負荷低減を推進していきます。

旅客輸送機関別のCO₂排出量原単位(2011年度)



統括責任者メッセージ

地球環境の悪化とともに、地球環境保全のために企業が果たすべき役割はますます大きくなっています。当社は、そうした認識の下、各事業において様々な環境にやさしい取り組みを推進しています。

鉄道は環境にやさしい乗り物であり、他の鉄道事業者、航空会社などと連携し魅力ある企画きっぷを発売するなどして、利用を促進することで環境負荷低減に貢献しています。原発停止の影響により電力料金が上がり、電力使用にともなうCO₂排出量が増加していることもあり、省工

ネ車両、LED照明などの省エネ機器・設備の導入をはじめ、省エネ、節電の取り組みを促進しています。また、沿線地域において、自治体などと連携し森林整備、緑化活動などを積極的に推進し、地域の魅力向上、活性化に取り組んでいます。

さらに、2013年2月に新本社に移転したことを契機として、本社部門において、省エネ、廃棄物の削減などの環境保全を意識した行動の徹底に努めています。これからも、社員一人ひとりの環境意識をさらに高め、それぞれの事業の中で、環境保全効果を実現してまいります。



取締役 経営政策室長
阪田 茂

環境方針と推進体制

環境理念・方針

南海電鉄グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、事業活動において環境への影響に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けに取り組んできました。また

南海電鉄として環境方針を制定しましたが、2011年より本社のISO14001取得に合わせて、さらにわかりやすく実用的な方針にすべきという趣旨から下記のように環境方針を改正しました。

環境理念(全文)

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

環境方針(全文)

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

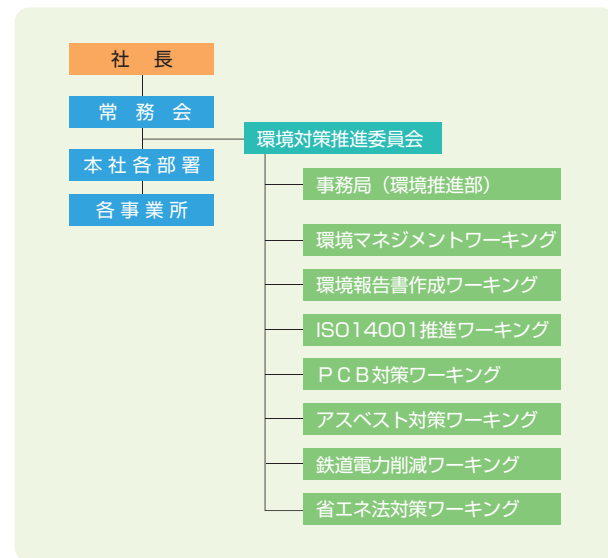
1. 私たちは、環境にやさしい鉄道、バスの利用促進を目指すとともに、当社沿線の環境保全に努めます。
2. 私たちは、環境意識の向上に努めるとともに、情報発信手段等を通じてお客さまとのコミュニケーションを大切にし、地域社会との融合に努めます。
3. 私たちは、環境に関連する法令・条例および合意したすべての取り決めを順守し、汚染の予防に努めます。
4. 私たちは、環境にやさしい事業運営につなげるため、環境マネジメントシステムの継続的な改善に取り組めます。
5. 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性に鑑み、次の項目を重点課題として掲げ、目的・目標を設定してさまざまな施策に取り組むととも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

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

平成25年8月19日
南海電気鉄道株式会社
取締役社長 巨信二

■ 推進体制

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



環境対策推進委員会

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

■ ISO14001 認証の更新

当社では千代田工場において南海車両工業とともに2010年3月に認証取得した環境マネジメントシステム（ISO14001）に関して、2012年3月、本社に認証を拡大しました。また、千代田工場では新しい中期計画による化学物質洗浄剤の使用量削減等に取り組み、2013年3月に認証を更新しました。両サイトとともに環境負荷の軽減と効率性の向上を追求し、日々の業務の継続的改善に努めています。

■ グリーン購入の推進

当社では事業活動を行うための製品購入において、できるだけ環境負荷の小さいものを優先的に購入しています。2009年度よりいわゆるグリーン購入として、「ネット購買（パソコン等からインターネットによる購入）」を通じて購入する商品（事務用品ほか）と「非ネット（資材部発注事務用品）」の2つを対象に毎年目標を設定して取り組んでいます。四半期ごとの部門別比率通知と改善指導の成果もあって、2012年度実績は「ネット購買」が90%（目標90%）と目標を達成しましたが、「非ネット」は76%（目標78%）と、目標値を達成することができませんでした。

■ 法令の遵守

● 改正省エネ法

2010年にエネルギー管理統括者およびエネルギー管理企画推進者を選任し、2011年には新たに指定工場となった2工場のエネルギー管理員を選任しました。これは本社および不動産部門においてもエネルギー使用量を把握し、定期報告書と中長期計画書の提出が義務づけられた2008年度の法改正に対応したものです。

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

● 容器包装リサイクル法

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

● 建設リサイクル法

当社は各事業において発生する廃棄物をできるだけ少なくするとともに、鉄道工事や不動産事業での建設工事によって生じる建設廃棄物についても分別を徹底し、リサイクルを推進することが求められています。当社では工事施工会社と協力して、2012年度におけるすべての建設工事で分別解体およびリサイクルを進めています。

● PCB(ポリ塩化ビフェニル)の保管について

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

現行の法律ではPCB廃棄物を保管する事業者には2027年3月31日までに処分することが義務付けられており、2012年度からはPCB対策ワーキングを再度立ち上げ、微量PCBも含めた会社内に存在するすべてのPCBについて現状把握、処分推進に関する検討作業をスタートしています。

なお、2012年度はコンデンサー6台を処分しています。

| PCB保管状況 | | 2013年3月末現在 | |
|---------|------|------------|--------|
| コンデンサ | 604個 | 安定器 | 2,988個 |
| トランス | 40個 | 交流遮断器 | 3個 |
| リアクトル | 6台 | PCB含有油 | 3缶 |

● アスベストの取り扱い

南海電鉄グループでは、人体に健康被害をもたらす吹き付けアスベストの使用が確認された施設、アスベスト含有部品の使用が確認された車両については、「石綿による健康等に係る被害防止のための大気汚染防止法等の一部を改正する法律」に基づいて飛散を防止する工事等を実施しているほか、該当部品の処分状況を毎年管理しています。

● 代替フロンへの変更

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

● 環境に関する訴訟

2012年度において環境に関連する訴訟はありません。

■ 環境教育の推進

● 環境研修の実施

2012年度は部長クラスなどを対象にした環境経営研修、グループ会社を対象とした環境法令研修およびISO14001内部監査員養成研修を、外部から講師を招くなどして専門性の高い研修として実施しました。

また、新入社員教育の一環としての環境研修も実施しており、2012年は16人を対象に5月にテキストを利用した机上教育および「なんかいの森」での間伐実習を実施しました。



ISO14001 内部監査員養成研修

● 環境社会(eco)検定試験の奨励

社内の環境活動や環境負荷低減への意識を高める目的で「環境社会(eco)検定試験」(東京商工会議所主催)の受験を推奨しており、これまでに79人(2013年3月現在)が合格しました。2008年度からは合格者に対して受験料等の補助を行っています。

環境目標と実績

2012年度の実績および2013年度の主な目標

★★★ 目標を超過達成 ★★ 目標をほぼ達成 ★ 未達成

| 中期環境目標における実施項目 | 中期環境目標に対する2012年度実績 | 2012年度の主要実施項目 | 評価 | 2013年度の主な目標 | 詳細頁 |
|---|---|---|-----|--|--------|
| 1.環境保全に配慮した事業活動の推進 | | | | | |
| ① CO₂排出量削減 目標達成へ向けた管理体制の確立 ・3社(南海電鉄、南海バス、住之江興業)で2010年度の4%削減 ・主要排出グループ会社35社で2010年度の4%削減 | 3社で ▲10,413t(▲7.2%) 主要35社で ▲11,153t(▲5.0%) | ステンレス車両のVVVF制御化4両 鋼製車両の代替新造8両 | ★★★ | ステンレス車両のVVVF制御化6両 鋼製車両の代替新造16両 | P50-52 |
| | | LED照明器具の導入(北助松駅ホーム、りんくうタウン駅ホーム、難波駅ホーム一部、貝塚駅ホーム、御幸辻駅ホーム) | | 主要3社の排出原単位を2012年度比で1%削減 | |
| | | インバータ制御エレベーターの導入(泉大津駅1台、松ノ浜駅1台、和歌山市駅2台) | | 主要3社によるCO ₂ 排出量を2012年度ベースで維持 | |
| | | インバータ制御エスカレーターの導入(泉大津駅4台、粉浜駅2台) | | 主要35社によるCO ₂ 排出量を2012年度ベースで維持 | |
| | | 高効率変圧器の導入(南海線:4台) | | | |
| | | LED信号機表示灯の導入(105基、118台) | | | |
| | | 沸騰冷却式(純水)シリコン整流器の導入 | | | |
| | | 和歌山支社で自然採光・換気による節電 | | | |
| | | 南海ビル、ターボ冷凍機冷却水ポンプインバータ化、ボイラー更新 | | | |
| | | 堺東ビルの節電、電力削減量 ▲1,027千kWh(▲6.15%) | | | |
| 南海バスでエコドライブの実施、CNGバス2両の導入 | | | | | |
| 泉佐野駅の太陽光発電 10,889kWh 泉大津駅の太陽光発電 83,876kWh | | | | | |
| 節電期間中、駅務機器の一部使用休止 駅照明の減灯および消灯 | | | | | |
| 新本社ビルにおける省エネ施設的设计 設備機器導入 | | | | | |
| なんばパークスの5フロア分を蛍光灯からLEDに変更 | | | | | |
| ② J-VER(オフセット・プロジェクト)取り組み推進 | | なんかいの森においてJ-VERの手続きに従い、モニタリング、検証作業を終え、2013年3月12日に認証委員会にて認証を受け、1,928tのクレジットを取得 | ★★ | クレジット有効活用策の展開 | P6-7 |
| ③ グリーン購入の推進 | | 新本社での新規購入文具はグリーン購入を実施、通期ではネット購入90%、非ネット購入76% | ★ | グリーン購入比率をネット購入90%以上、非ネット購入78%以上 | P46 |
| ④ 騒音・振動の低減 | | ロングレール更新 3.8km レール削正延長約 9.2km | ★★ | ロングレール更新1.2km レール削正延長8.5km | P58 |
| ⑤ 水資源の節減・廃棄物の削減 | | 鉄道事業の水道使用量を14,676m ³ 削減 | ★★★ | 鉄道事業における水道使用量を2012年度以下に削減 | P57 |
| | | 泉大津駅の雨水利用システム、年間使用実績1,033m ³ | | 非鉄道事業における水道使用量を2012年度以下に削減 | |
| | | 本社移転の引っ越し作業に合わせ、個人・部署合わせて100箱以上の保管書類を溶解処理 | | | |
| | | 両面コピー、集約コピーの推進、裏面白紙のOA用紙再利用などを推進、周知徹底を行った結果、手順書順守率(OA用紙)100%達成 | | | |
| ⑥ 法令の順守徹底 | | PCBについて堺東ビルのコンデンサ5台・大阪ゴルフのコンデンサ1台を処理、南海会館ビルの変圧器3台を解体、油搬出 | ★★ | PCBについて処理可能なものから順次JESCOへ移管 | P46-47 |
| | | 石綿障害予防規則に基づき健康診断を該当者全員(182名)に対して、計画どおり実施 | | コピーの使用枚数を2012年度以下に削減 | |
| | | 改正省エネ法、大阪府温暖化防止条例への対応を6月、7月に実施 | | 改正省エネ法等の対応 | |
| | | 車両冷房装置をオゾン破壊係数が0の冷媒を使用した機器に代替 | | | |

| 中期環境目標における実施項目 | 中期環境目標に対する2012年度実績 | 2012年度の主要実施項目 | 評価 | 2013年度の主な目標 | 詳細頁 |
|--|--------------------|--|----|---|----------------|
| 2.地域社会との協働、コミュニケーションの強化 | | | | | |
| ① 環境関連事業への参画 | | 「極楽橋森林整備プロジェクト」の推進 | ★★ | こうや花鉄道プロジェクトの継続実施 第5回なんばエコプロジェクトの開催 | P53-54 |
| | | 「亀王溪森林整備プロジェクト」の推進 | | | |
| | | 自転車撤去活動への参加(年58回) | | | |
| | | 大阪市たばこマナー向上キャンペーンの参加 | | | |
| | | 第4回なんばエコプロジェクトの実施 | | | |
| | | 堺市おでか応援バスの継続運行 | | | |
| ② 環境を基本コンセプトとしたサービスの提供(公共交通の利用促進) | | 和歌山市駅の「リアフリー」化工事を完了 | ★★ | アクセスきっぷ、ピーチきっぷのさらなる販売拡大 minapitaエコポイント寄付額を2012年よりも増額 | P44 P54 |
| | | 京都アクセスきっぷ、Peachきっぷなどの企画きっぷの販売を促進 | | | |
| | | 住之江興業による住之江区民まつりへの参加、駐車場でフリーマーケットの開催 | | | |
| | | 「minapitaエコポイント」今年度の累計ポイントにより約617万円を11団体へ寄付 | | | |
| 3.環境経営に係る情報発信機能の強化 | | | | | |
| ① CSR報告書等の発刊 | | CSR報告書2012の発刊、なんかいエコ絵本の発刊 | ★★ | CSR報告書2013の発刊 | — |
| ② CDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)への継続的対応 | | CDPのディスクロージャースコアで88点を獲得し、CDLI(気候変動に関する開示が特に優れている企業)に選出 | ★★ | 2012年のCDPのディスクロージャースコアを2013年も維持 | P17 |
| ③ 社内外への情報発信、啓発活動の充実 | | 社内データベース、イントラネットを活用した情報発信を継続 | ★★ | ホームページ上に「なんかいの森」環境活動を紹介するページを新たに開設、情報発信を拡大 | P7 |
| 4.環境経営の推進体制の強化 | | | | | |
| ① 環境マネジメントシステムの確立 | | 新本社でISO14001の認証を更新 | ★★ | ISO14001の効果的な運用 | P46-47 |
| ② 各種環境教育の実施、受講 | | 節電対策説明会、大阪府温暖化の防止等に関する条例説明会、省エネ関係説明会等に参加 | ★★ | 社外での環境教育・講演受講 | |
| | | 環境経営研修に63名、新入社員研修に15名参加 | ★★ | 環境経営研修、環境法令研修等の実施 | |

地球温暖化防止に向けたCO₂排出量の削減

公共交通の利用促進

●パーク&ライドの推進

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

これは車で最寄りの駅まで行き、車を駐車させたのちに鉄道など公共交通機関を利用して目的地に向かう「パーク&ライドシステム」を取り入れたもので、都心部の交通渋滞の緩和とCO₂の低減を図ることを目的としたものです。PiTaPaを用いて当社線を利用すると、カード内に記録された利用履歴に応じた駐車料金が適用されます（1回につき100円）。

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

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

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

●「おおさか交通エコチャレンジ推進事業者」に登録

2012年3月、当社は自動車排気ガス対策および地球温暖化防止に向けて大阪府、大阪市、堺市が取り組んでいる「おおさか交通エコチャレンジ推進運動」（2011年8月スタート）の推進事業者として登録しました。これは公共交通機関の利用を推進することがエコにつながる、という同運動の趣旨に賛同したものです。車や航空機、バスなどの交通機関と比較すると、鉄道は単位輸送量当たりのCO₂の排出量が少なく、環境にやさしい乗り物ということが出来ます。

当社では今後も「パーク&ライドシステム」などの環境を整備して利便性の高いサービスを提供するとともに、渋滞緩和や環境問題に積極的に取り組んでまいります。

CO₂排出量削減

中期経営計画「凜進130計画」（2011年度～2014年度）では省エネ法の対象となっている南海電鉄、南海バス、住之江興業の3社において、2010年度のCO₂排出量実績（合計）約145,000tをもとに、2014年度にはCO₂排出量を4%削減するという目標を設定（削減量5,800t）し、CO₂排出量を139,200t以下にすることを目指しています。

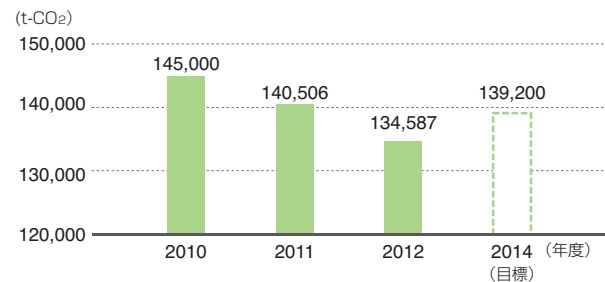
2年間にわたる省エネ車両32両の導入や夏・冬の節電の取り組みの効果が大きく寄与し、2012年度は2010年度と比較し10,413tを削減することができました。

また、当社を含むグループ35社でも2010年度のCO₂排出量実績（合計）約225,000tをもとに2014年度には4%削減するという目標（削減量約9,000t）を設定し、2年間で11,153tを削減することができました。

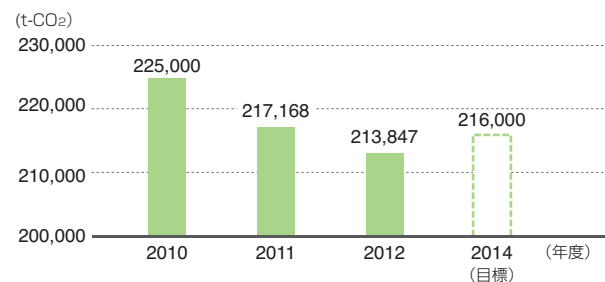
なお、この35社でCO₂排出量は南海電鉄グループ全体の99%以上を占めています。

4%削減の設定条件は以下の通りです。
 条件：3社および35社のCO₂排出量は2010年度の概算による排出量を基準値としていますので、ここでは年度間の比較を可能にするために電力の排出係数*を2010年度の0.294kg/kWhとして計算しています。したがってP66の環境負荷データの数字とは異なります。
 *排出係数 使用電力量当たりのCO₂排出量

省エネ法対象グループ3社 CO₂排出量の推移



グループ35社 CO₂排出量の推移



事業活動におけるエネルギー削減

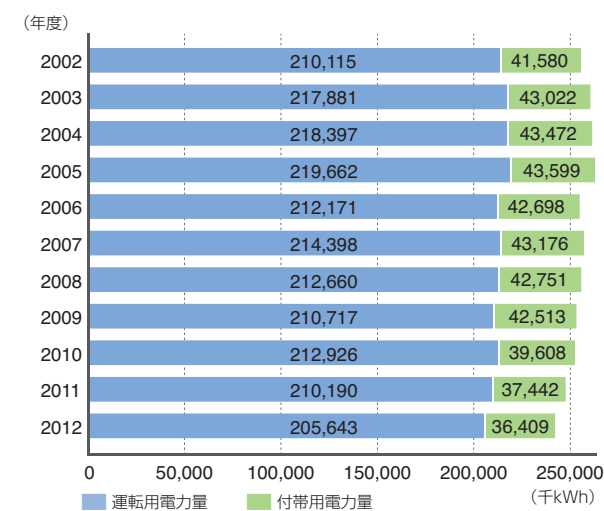
●鉄道用電力の削減

鉄道は他の交通機関と比べてエネルギー効率の高い、環境にやさしい乗り物といわれています。しかし、鉄道を運行するには大量の電力を使用する必要があり、電力を発電する過程でCO₂を発生させるため、鉄道運行も間接的にCO₂を発生することになります。原子力発電が停止し、関西では特に節電が要求されるなか、鉄道用電力の削減を図ることがCO₂排出量の削減と節電にも寄与すると考えられることから、当社の重要課題として取り組んでいます。

2012年度の鉄道用電力の使用量は242,053kWhで、そのうち運転用電力は205,643kWhで85.0%を占めています。また、鉄道用電力を排出源とするCO₂排出量は108,924t-CO₂*となります。電力効率のよい省エネルギー（VVVF制御）車両を導入（後述）するなど、できる限り省エネに取り組んだ結果、鉄道用電力は2005年度をピークとして低減傾向にあります。

* 電力の排出係数は0.450kg/kWhで計算（2012年度）

電力消費量の推移



●電力回生ブレーキとVVVF制御

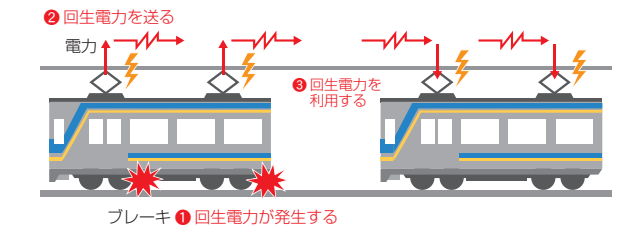
発生した電力を抵抗器で熱に変えて消費する方式の電気ブレーキを発電ブレーキといいますが、この方式では電力が熱となって放出されるためエネルギーの有効利用ができませんでした。

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

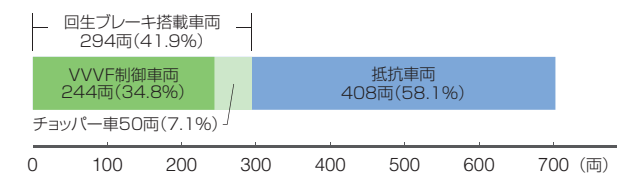
また、電車の速度を制御する際に、その時の速度や必要とする加速力（減速力）に応じて、インバータ装置を用いて電圧や周波数を変化させながら、モーターの回転数やトルクを制御する速度制御方式をVVVF制御方式といいます。電圧や周波数を変化させるVVVF制御は、無駄な電力消費がなく、消費電力を従来制御に比べて約35%削減することができます。

2013年3月31日現在、鉄道線用車両702両中294両（41.9%）が電力回生ブレーキを搭載し、244両（34.8%）がVVVF制御車両です。

電力回生ブレーキの仕組み



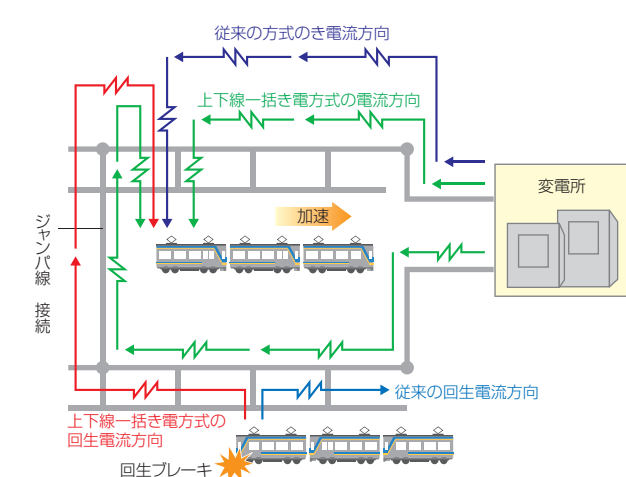
回生ブレーキ車導入比率（2013年3月31日現在）



●上下線一括電方式の採用

回生ブレーキにより発生した電力を上下線の列車で相互利用できるように、上下線のき電線（変電所からトロッコ線に供給する電力線）をジャンパ線で接続し、回生電力の効率的な利用を図っています。

上下線一括電の仕組み



● 環境にやさしい駅づくり

2011年1月に南海本線泉大津駅下りホーム上家に設置した太陽光発電システム(最大出力73.3kW)の2012年度の発電実績値は83,876kWhとなり、当初の予想を上回る結果となりました。1日当たり電力使用量の約3割を太陽光発電でまかなうことができます。同様のシステムを泉佐野駅でも稼働しており、年間10,889kWhの発電実績を得ています。

また、2012年3月からは節水対策として下りホーム上家に降った雨水をろ過および滅菌処理し、旅客用トイレの



洗浄水に利用するシステムを稼働し、1年間で1,033m³の雨水を使用しています。同トイレには自己発電機能付き節水型自動水栓、人の出入りに反応して自動で点消灯を行う人感センサー付きLED照明器具、無水小便器なども導入しており、環境にやさしい先進の駅づくりを進めています。

| | |
|-----------------|---|
| 雨水利用システム | ホーム上家に降った雨水を貯水し、トイレの洗浄水として利用。年間1,033m ³ の節水効果あり。 |
| 自動発電機能付き節水型自動水栓 | センサーで人の手を感知し、自動で水を出し止める水栓器具をトイレに設置。自動制御用の電力は給水時の水流で自己発電する。年間約290m ³ の節水を見込み。 |
| 節水型トイレ | 女性用トイレと男性用大便器に通常の半分以下の水量で洗浄可能な節水型トイレを設置。1回の使用につき約4ℓの節水を見込み。 |
| 無水小便器 | 男性用小便器と小児用小便器に洗浄水を使用しない無水小便器を設置。1回の使用につき約2ℓの節水を見込み。 |
| Hf蛍光灯 | コンコースに通常の蛍光灯と比べて高効率で消費電力を抑えるHf蛍光灯を設置。年間約6万kWhの節電を見込み。 |

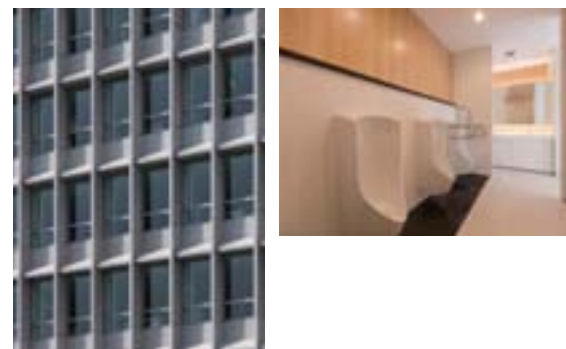
TOPICS

新本社ビルにおける環境配慮

2013年1月23日、オフィスビル「南海なんば第1ビル」の竣工式を実施し、2月には本社部門が南海会館ビルから移転、同月12日から業務を開始しました。

新本社ではユニバーサルレイアウト(人事異動の際等に座席変更の対応が容易にできる)の採用、コミュニケーションの活性化、セキュリティ機能の強化を基本コンセプトとし、効率性と機能性を追求したビル構造となっています。

また、環境面でもさまざまな工夫が施されています。照明には白熱電球や蛍光灯に比べて消費電力量が小さく、交換頻度も少なく済むLED照明を全面採用し、昼光利用や人感センサーによる照明制御も取り入れています。さらに、こまめな管理が可能な空調システムや日射遮熱効果の高い外装ルーバーを採用し、空調面からも省エネルギーを実現しました。新本社での省エネ目標(2013年度)については、旧ビル(南海会館ビル)の本社部門の2010年度CO₂排出量を100として、71%以下のCO₂排出量にすることを掲げています。その他、中庭部分を高木で全面緑化し、難波再開発エリアとしての緑の連続性を確保しています。また、無水小便器の採用、植栽への雨水利用など節水への取り組みも行っています。



TOPICS

“なんばから広げよう!環境のためにできること”
「なんばエコプロジェクト2013」を今年も開催

7月31日から9月21日まで、お客さま参加型環境保全イベント「なんばエコプロジェクト2013」を開催しました。これはお客さまに気軽にエコ活動に参加体験していただくことで、その大切さを知っていただき、なんばから環境保全の大切さを発信するものです。

7月31日には毎年恒例の難波駅北側広場周辺で打ち水を実施しました。水は蒸発する時にまわりの熱を奪う性質(気化熱)があり、気温の上昇を抑制する効果が生れます。打ち水はこの原理を利用したものです。

4回目の開催となる今年は、南海・難波駅周辺に拠点を置く企業、商店街など23団体が参加し打ち水セレモニーを行い、終了後阪田取締役がABCラジオに生出演し、エコの取り組みを発信しました。

8月3日、4日にヤマダ電機LABI1なんばで開催した親子で参加できる工作教室「エコワークショップ」では、河内長野市の協力のもと、当社の所有林である「なんかいの森」などの間伐材を利用してコマや木琴づくりなどの工作を行いました。昨年引き続き、高島屋大阪店の協力による「くぼてんき」さん

(紙芝居師・気象予報士)のエコをテーマにした「紙芝居」はお子さまに大好評でした。大阪府立大学の公認クラブ「環境部エコ助っ手」は、身近なペットボトルを使用したリサイクル工作などを実施し、お子さまにとってもやさしく親切な指導で人気を集めました。さらに、今年初めて参加した大阪市環境局はゲーム形式で学ぶ地球温暖化対策やごみの減量、リサイクルについてのブースを出展しました。

また、新たな取り組みとして8月21日に「南海エコツアー」を開催しました。これは、なんばと河内長野市で環境保全に関する施設や取り組みなどを見学・体験していただくもので、滝畑ダムではダムの役割を、パークスガーデンでは都会に木々を植えることの効果などをお客さまに楽しく学んでいただきました。これにより、なんばでの環境保全の取り組みだけでなく、当社沿線の河内長野市へも活動エリアを広げました。

このように、“なんばから広げよう!環境のためにできること”をスローガンに開始したプロジェクトですが、毎年、参加団体や協力団体を増やし、活動の輪は確実に大きくなっています。



南海エコツアー



打ち水



滝畑ダム



紙芝居



工作教室

生物多様性の保全

「ミナピタエコポイント」で11団体に寄付を実施

当社ではお客さまが土・休日にminapita(PiTaPa)カード(南海電鉄のPiTaPaカード)を利用して難波駅または関西空港駅で乗車もしくは降車されると、1回につき3ポイント(1ポイント=1円に換算)を「エコポイント」として蓄積する「ミナピタエコポイント」制度を2008年10月から実施しています。

2012年はポイント換算で6,170,706円となり、沿線で森林育成および生態系保全などの環境保全活動に取り組んでいる下記11団体に寄付しました。

また、これまでの実績として2008年10月から2012年12月までの5年間で寄付金総額は25,751,150円となっています。



ミナピタエコポイントポスター

こうや花鉄道

世界遺産・高野山という目的地に加え「そこに向かう道中」においても鉄道の魅力を作り出し、高野山旅行の「楽しさ」や「期待感」を創出するため、九度山駅に「九度山真田花壇」、高野下駅に「花屏風」、下古沢駅に「花屏風」と「バラ花壇」などを設置し、高野線橋本駅から高野山駅にかけて、「こうや花鉄道」プロジェクトに取り組んでいます。

2013年度は高野山ケーブルカーからの車窓風景の向上に取り組み、四季折々の花、色鮮やかな紅葉、豊かな新緑などケーブルカー沿いが今以上の魅力的な観光スポットとなるよう、イロハモミジ、シャクナゲ、アジサイなどを植樹しました。

また、「こうや花鉄道」沿線の豊かな自然環境を守るため、極楽橋駅周辺の「極楽の森」や九度山町の「竜王溪」において、ボランティアとともに森林整備イベントを実施するなど森林の育成に取り組んでいます。



寄付団体一覧

| 団体名 | 活動内容 |
|---------------------|--|
| 大阪府生物多様性保全基金 | 大阪府内における野生動物の生息・生育環境の保全・再生・創出や、自然環境教育の推進、野生鳥獣の保護など、大阪府下の自然環境の保全・野生動物の保護活動に取り組んでいます。 |
| 大阪府みどりの基金 | 緑化の推進や良好な自然環境の保全のために設置された基金です。大阪のまちに「みどり」を増やすために、地域の緑化活動に対する支援や緑化樹木の配付などに取り組んでいます。 |
| ブナの森トラスト基金 | 「国の天然記念物」に指定されている和泉葛城山のブナ林を、次世代に残していくための保全事業に取り組んでいます。 |
| 極楽橋森林整備プロジェクト(高野山) | 世界遺産・高野山にふさわしい景観を整備するため、極楽橋駅周辺の「極楽の森」(高野山国有林)等の整備を目的に組織された委員会、同地での整地(下草刈り)やモミジの補植などに取り組んでいます。 |
| 竜王溪森林整備プロジェクト(九度山町) | 和歌山県有数の景勝地である竜王溪(りゅうおうけい)周辺を整備し、森林の健全化と育成を図ることを目的としており、竹林の伐採やスギ・ヒノキの間伐などに取り組んでいます。 |
| 河内長野の豊かな森林(もり)づくり基金 | 環境を重視した人工林の間伐など、河内長野市内の森林の保全活動に取り組んでいます。 |
| 世界遺産の森林(もり)を守ろう基金 | 2004年に「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されたことを契機に、「文化的景観」のひとつである森林を保全することを目的とし、世界遺産周辺の公有林などの整備・保全に取り組んでいます。 |
| 野生動物保護募金 | 日本や世界の野生動物を守るための募金活動を行っており、ホッキョクグマ、ライチョウなどの希少な野生動物に関係した基礎的調査・研究や日本に生息する淡水魚などの繁殖・保護啓発に取り組んでいます。 |
| WWFジャパン(世界自然保護基金) | 人と自然が調和して生きられる未来を築くことを目指して、地球上の生物多様性を守り、人が与えている自然への負荷を小さくする活動に取り組んでいます。 |
| 天王寺動物園サポーター制度 | 環境教育、種の保存、調査・研究、自然保護などの拠点としての動物園の支援に取り組んでいます。 |
| 大阪市ふるさと納税(環境保全関係) | 市民を対象とした地球温暖化等の環境問題に関する啓発講座・イベントの実施や、騒音等の地域特性に応じた身近な環境問題に関する学習会の実施などに取り組んでいます。 |

護摩壇山での植林活動

当社は和歌山県と奈良県の県境に位置する標高1,372mの護摩壇山で、約510ha(甲子園球場約130個分に相当)の山林を「なんかいの森」として保有し、昭和50年代からスギ・ヒノキを植林しています。また、2008年度から「なんかいの森づくり推進活動」を開催し、当社の山中会長、亘社長をはじめ社員が自ら、十津川村森林組合や奈良県南部農林振興事務所のスタッフから指導を受けながら、

スギ・ヒノキの枝打ちや間伐を行っています。さらに2012年と2013年は新入社員教育の一環として、間伐体験等を行っています。

2013年3月12日には、かねてから懸案事項であった環境省のオフセット・クレジット(J-VÉR)の認証を受け、当護摩壇山で1,928t-CO₂のクレジット認証を取得しました。(P6特集を参照)

TOPICS

なんばパークスが「日本土木学会賞環境賞」を受賞し、「世界の最も美しい都市公園」に選出

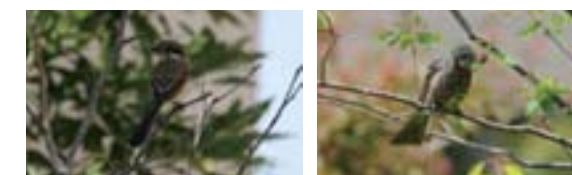
なんばパークスの屋上公園(パークスガーデン)は、「人、都市、自然がもっと一つになるためになんばに森をつくる」というコンセプトのもと、人と環境にやさしい、緑豊かな屋上公園を目指しました。設計・施工段階で小鳥類の好む木の実を付ける樹種を豊富にすることとし、開業後も植物には農薬を使わない管理を徹底するなど、地域の生態系に配慮した運営を行っています。

当社と大林組は共同で2009年度から2011年度までの約3年間、生き物環境、熱環境、CO₂固定量について調査を行ってきました。調査の結果、コンセプトどおり、多くの鳥類や昆虫類が生息するような豊かな緑地へと成長していることを確認できる有効なデータと知見を多数得ました。この調査結果をもとに2013年6月、なんばパークスは、平成24年度土木学会賞環境賞を受賞することができました。

また、なんばパークスはアメリカの旅行月刊誌「TRAVEL+LEISURE」のサイトで世界の最も美しい都市公園の一つに取り上げられました。この中にはゴールデン・ゲートパーク(サンフランシスコ)やスタンレーパーク(バンクーバー)、上野

公園など日本と世界の名だたる都市公園が含まれています。

当社は今後も、大阪ミナミの都心に位置するなんばパークスの緑地管理を通じ、訪れた人々への心の安らぎ、癒しの提供とともに、豊かな生態系の維持に努めます。



調査結果の概要

生物環境調査

- 3年間の調査の結果、6目19科28種の鳥類と、12目67科152種の昆虫類を確認。
- 大阪府のレッドリストに掲載されるセンダイムシクイ、キビタキ、コサメビタキといった貴重な鳥類の飛来も確認。
- ツグミやシロハラが、土にすむミミズなどの小動物を採餌(さいじ)するのを確認。人工地盤でありながら、落ち葉や剪定(せんてい)枝の残置などで有機質の多い土となっていることが想定できる。
- ハチ類、チョウ類といった花に集まる飛翔性昆虫の割合が多いほか、パークスガーデン内で繁殖を繰り返していると考えられるバッタ類も多く確認。

熱環境調査

- 多種の中高木が植栽された多くの休憩エリアが用意されており、これらが子どもや高齢者といった熱的弱者と呼ばれる人々の暑さの軽減に寄与していることを確認。
- 緑の少ない大阪ミナミのエリアにおいて、緑地が冷気を生むクールスポットを形成し、夏季夜間には、約1℃の気温低下と0.3m/s程度の冷気の下流の発生など、ヒートアイランド対策効果も非常に大きいことを確認。

CO₂固定量調査

- パークスガーデンの中高木930本すべての2年間にわたる調査により、これまで、データが少なかった都市の人工緑地のCO₂固定効果を確認。
- 2010年度、および2011年度の生長量の測定結果から、1年間のCO₂固定量がパークスガーデン全体で約4.0tであることを確認。

■ 大阪府との「グリーンパートナー協定」の締結

2009年6月23日、当社と大阪府は豊かなみどり・自然環境保全の促進に向けて沿線全体を対象とした「グリーンパートナー協定」を締結し、共生の森(堺市)や多奈川地区(泉南郡岬町)でのピオトープづくりなどの環境保全活動を進めています。

■ 共生の森

大阪府では堺市臨海部の産業廃棄物最終処分場である堺第7-3区(約280ha)のうち100haを「共生の森」と位置づけて整備を進めています。当社は2008年度から森づくりのための植樹や草刈りイベントに参加しているほか、株主優待制度(P17参照)を活用して寄付活動にも取り組んでいます。



■ 多奈川ピオトープ

いきいきパークみさき内には豊かな自然空間の再生を目指した多奈川ピオトープ*があり、月に一度(第一土曜日を基本)、大阪府、岬町、そして当社の社員が植栽木の手入れや池の管理、生き物観察などの環境保全活動を行っています。

2012年9月29日には森林浴ハイキングとピオトープでの自然観察イベントを開催し、148人が参加しました。

当日は孝子駅をスタートして柳池や白砂峠をめぐるハイキング、多奈川ピオトープでの自然観察イベント(ネイチャービンゴや自然観察ラリー)、さらに長松自然海岸の美しい海岸線のハイキングを楽しんでいただきました。

*多奈川ピオトープ
関西国際空港二期事業土砂採取跡地であるいきいきパークみさき内のピオトープ(生き物本来の生態系が保たれた空間)。



いきいきパークみさき

■ みさき公園の動物サマースクール

当社が経営するみさき公園では、小中学生を対象に、飼育員と獣医の仕事体験する「動物園サマースクール」を毎年開催しています。エサづくりやエサやりなどを体験できる飼育員コースでは、レッサーパンダ、キリン、カンガルー、トラ、ライオンなど、対象動物により数種類のコースをご用意し、お楽しみいただいています。また獣医コースでは、リトルホースやモルモットなどの心音測定、イルカの体温測定といった獣医さんのお仕事に挑戦していただいています。

2012年はより多くの人に参加いただけるよう、開園55周年記念事業で完成した新動物舎「南米の森」の獣舎でナマケモノ、アルマジロ、カピバラ、リスザルのえさやりなどが体験できる「南米の森」コースを新設し、実施日数も7月24日から8月29日にかけて12日間に増やし、合計92人の方に参加いただきました。2013年の同スクールでは、7月23日から8月30日にかけての計12日間、合計108人の参加者を募集しました。

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



3Rの推進と水資源の有効利用

■ 無水トイレ設置による水道使用量の節減

地球温暖化問題とともに世界的な水不足が深刻な問題となる中、水資源の保全も重要視されています。CDP(P17参照)の取り組みでも2013年よりwater disclosureの質問が始まりました。

当社では、節水および快適なトイレ環境の整備を目的として、洗浄水を使用しない「男性用無水小便器」を導入しています。2007年3月に箱作駅へ試験的に設置したところ、節水効果が確認できたことから2008年以降に大量導入しました。無水小便器の導入は節水によって上下水道の使用を抑制し、ひいてはCO2の排出を削減する効果もあります。

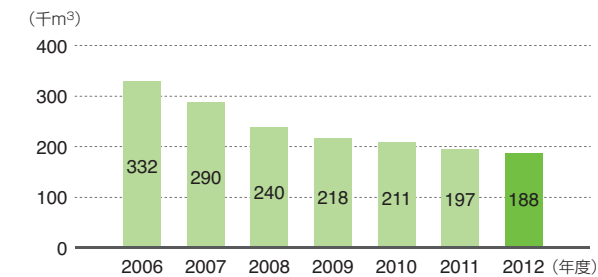
2012年度における運輸部の年間水道使用量は188,074m³で前年度より8,955m³減少しました。無水トイレ導入前の2007年度の運輸部の水道使用量は290,034m³であることから、その他の条件を一定と仮定して単純に比較すると、101,960m³の節水効果を生んだと考えられます。

これにより、CO₂排出量は年間約36.7tの削減効果があると推定されます(水の排出係数は環境家計簿を参照)。



泉大津駅のトイレ

運輸部における年間水道使用量の推移



■ みさき公園で廃棄野菜を動物の飼料に

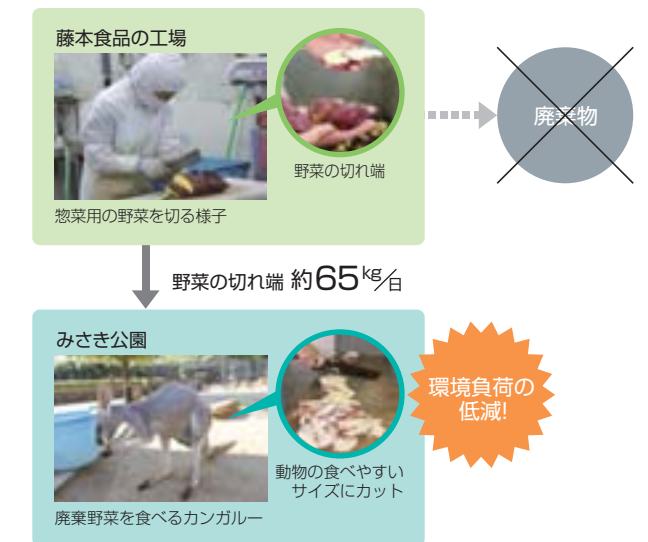
2012年10月20日より、当社が経営する「みさき公園」と藤本食品では、カット野菜や弁当などを作る過程で廃棄されてきた野菜の切れ端などを、みさき公園で飼育している動物の飼料として有効に活用しています。

惣菜・弁当製造工場では厳しい品質管理を行うため、廃棄野菜が大量に発生します。そこで、みさき公園では藤本食品と提携し、同社の工場で生じる1日当たり約65kgの廃棄野菜を毎週3回運び入れ、動物の飼料として再利用することにしました。飼育員が動物の食べやすい大きさにカットし、カンガルーにはサツマイモやハクサイ、リクガメにはキュウリなど、それぞれに合った5種類の野菜を与えています。

商品に使用できない廃棄野菜を有効資源として活用することで、1日あたり約65kg、年間で約24tの廃棄物を減量します。年間約200万円の飼料代の削減を見込んでいます。

- サツマイモ → ニホンザル、カンガルー
- ニンジン → ニホンザル、ウサギ、カンガルー
- キュウリ → リクガメ
- ハクサイ → カンガルー、リクガメ
- キャベツ → マーラ、モルモット、ウサギ、ヤギ など

廃棄野菜のリサイクルの仕組み



■ 本社ビルでの分別収集(11種類に細分)

2013年2月11日、当社は大阪市中央区の南海会館ビルから大阪市浪速区の南海なんば第一ビルに本社を移転しました。移転前は南海電鉄本社以外に高島屋やスイスホテルなどが入居する南海ターミナルビル全体のゴミをまとめて収集していたため、どのビルからどれだけのゴミが捨てられたのかを把握できませんでした。新しい本社への移転後は、入居している南海電鉄、アンスリー、大阪府立大学など施設ごとに収集が可能となりました。さらに紙資源・缶・ペットボトルの他、新たに塵芥(生ゴミ)のゴミ箱が設置され、一般ゴミを細かく分別しています。これにより、各施設で集めたゴミを南海ハートフルサービスが11種類に分別するほか、ゴミ置き場に重量計を新たに設置したことで、ゴミと資源を正確に計測してデータ化できるように

なりました。

紙や空き缶、ペットボトルなどはリサイクルできる資源であり、「分ければ資源、混ぜればゴミ」という言葉通り、きちんと分ければゴミの量は大きく減らせます。しかし分別業者に任せるだけでなく、捨てる側がしっかり意識をもって分別に取り組むことが重要です。本社移転をきっかけとして従業員の意識の変革、大幅なゴミの削減に継続して取り組んでいきます。



ゴミの分別 ゴミの計量

地域環境への配慮とコミュニケーション

■ 騒音・振動の低減

● ロングレール・レール削正の推進

レールには継ぎ目があり、列車がこの上を走行する際に騒音や振動が発生します。ロングレールは、この継ぎ目をなくすことにより、騒音・振動の低減や線路保守作業の軽減の効果がります。当社では、2012年度までに主要路線の南海本線、高野線において設置可能区間の約7割強にロングレールを敷設しています。総延長は単線換算で115kmになります。

また、レール削正車(保守用車)を走行させてレール頭頂面の傷や凸凹を削り、騒音・振動の低減対策を行っています。2012年度は9.2kmのレール削正を行いました。



レール削正車

● 道床作業

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

● 分岐器の改良

車輪がレールの継ぎ目を通過するときは、騒音・振動の発生が懸念されます。当社では、随時、従来の分岐器に比べ継ぎ目を減らすなどの改良をした弾性型分岐器へ更新し、保守の軽減、騒音・振動対策に取り組んでいます。

● 省力化軌道の推進

当社では、2002年度の泉佐野市内、2005年度の泉大津市内の連続立体化工事にそれぞれ、まくらぎ底面と側面に弾性体を被覆した軌道構造の弾性直結軌道の採用、ならび列車の荷重分散性に優れている縦型まくらぎ(ラダーまくらぎ)を導入し、騒音・振動の低減と線路保守作業の軽減に効果を上げています。

今後も、連続立体化交差事業などの大規模改良工事の機会をとらえ、省力化軌道を推進していく予定です。

不動産事業における取り組み

■ 太陽光発電事業の推進

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

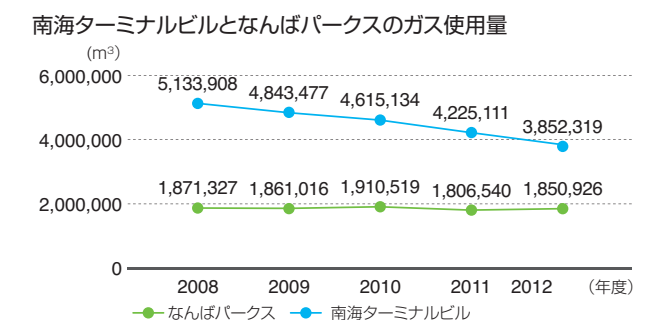
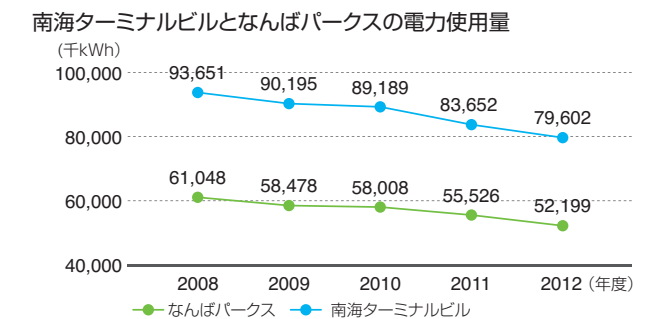


所在地：和歌山県東牟婁郡串本町横崎平見
面積：約38,720m²
賃貸人：南海電気鉄道株式会社
賃借人：三井物産株式会社
賃貸期間：20年間
発電量：約2メガワット(標準世帯500戸分程度)※計画数値
備考：三井物産では、企業年金等から資金を預かる投資ファンドへ事業用地を賃貸し、三井物産が太陽光発電所を建設した上で同ファンドに引き渡し、三井物産が当該発電所の運営を受託しています。

ルギー効率のよいものへ更新するなど省エネ、節電を積極的に進めています。また、南海ターミナルビルでは、2012年度は電力使用量を前年度比で4,049kWh(4.84%)、ガス使用量を372,792m³(8.82%)削減することができました。なんばパークスでも電力使用量が5.99%減となり、ガス使用量は2.46%増となりましたが、エネルギー使用量としては前年度より4%削減となりました。

高島屋堺店が入居する南海堺東ビルではテナント用空調設備の熱交換器等の取り替えやオーバーホールで空調能力を回復させて運転時間の短縮に結びつけ、電力使用量の削減を図っています。2012年度の電力使用量は15,676千kWhで、前年度比1,027千kWh(6.1%)の削減となりました。ガス使用量も661,483m³となり、前年度比30,279m³減、69.3t-CO₂の削減となりました。

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



■ 不動産賃貸での取り組み

当社所有の賃貸ビルでは、CO₂削減効果の大きい空調機器の更新などを通じて電力消費量やCO₂排出量の削減に取り組んでいます。2012年度も2011年度に引き続き関西電力より節電要請があったため、電力使用量の削減に努めました。

省エネ法での第一種指定工場である南海ターミナルビルやなんばパークスでも空調設備(冷温水発生機)をエネ

南海電鉄グループ各社でもそれぞれの事業分野で環境保全活動や社会貢献活動を行っています。多岐にわたるグループ各社の中から、代表的な取り組み事例をご紹介します。

阪堺電気軌道(株)

低床式車両「堺トラム」の運行を開始

阪堺電気軌道(株)では、2013年8月25日より関西初となる低床式車両「堺トラム」の運行を我孫子道～浜寺駅前間で開始しました。堺トラムはこれまでの車両と異なり、ホームと出入口の段差をなくし、バリアフリーに対応した、どなたでも利用しやすい車両です。加えて、車内には車いすスペースや液晶画面表示装置を装備しています。

制御方式はVVVFインバータ制御を、ブレーキ方式には回生・発電ブレディングブレーキを採用し、従来の車両に比べて消費電力を抑えることができ、環境にやさしい車両となっています。

また、沿線の堺の魅力を感じていただける、和のおもてなし空間を演出するため、外観には阪堺線の緑と、堺にゆかりのある千利休が追求した「わび」をイメージした白茶をベースに用い、アクセントに

シャンパンメタリックを配し、車体前後部に「堺刃物」をイメージした黒のラインをレイアウトしています。



南海辰村建設(株)

EV外断熱工法により省エネ・省資源

今、マンションに求められているのは、次代に引き継ぐ資産価値、そして環境共生という時代の流れに基づく省エネ・省資源です。「住宅の品質確保の促進等に関する法律」や「建設リサイクル法」の施行により、省エネや省資源のニーズに確実に応えられる高品質マンション時代が到来しています。

EV外断熱工法により、コンクリート躯体の外側を断熱材ですっぽりと包み込んで室内温度とコンクリート躯体温度を同調させ、住まいから結露を追放します。高断熱・高气密仕様のEV外断熱は、省エネ性能に優れ、CO₂などの温室効果ガス排出量の大幅な

削減が可能です。また、日本の一般的な住宅の建て替えサイクルが30年と短命なのに対して、EV外断熱は欧米並みの100年以上の高耐久仕様であるため、建て替えに伴う資源の大量消費、建築廃棄物の大量発生にも一定の歯止めをかけます。

当社ではISO9001およびISO14001のダブル認証を受け、品質と環境に配慮した取り組みを全社挙げて継続的に行っています。

施工実績：

台東区個人邸、シエルゼ鎌倉御成町、シエルゼ武蔵中原、シエルゼ府中の森公園

徳島バス(株)

全車両にドライブレコーダー搭載

徳島バスでは、2012年度に走行中の画像や音声および運行情報を記録するドライブレコーダーを、すべての高速バス、路線バスおよび貸切バス車両に搭載しました。これにより、事故やトラブルが発生した場合の状況の確認、原因分析および再発防止策等が迅速かつ確実に実施できるようになりました。さらにヒヤリハット情報の収集やドライバー個々の運行記録の分析により適切な指導教育を行い、より安全で燃費効率が良いバス運行を実現できるよう取り組んでいます。また、ドライブレコーダーを搭載していることで、バスジャックなど車内犯罪発生を抑止力も期待でき、お客さまに安心してご利用いただける効果もあります。

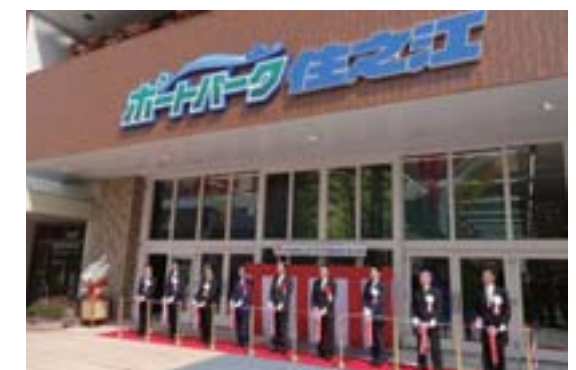
運用に際しては、ガイドラインを定め、お客さまの個人情報保護に万全の注意を払っています。今後とも、安全・安心・快適な輸送サービスの提供に努め、「愛される徳島バス」を目指していきます。



住之江興業(株)

営業時間拡大の中での省エネの推進

2013年4月16日にボートレース住之江外向発売所「ボートパーク住之江」がオープンしました。年間360日(1日11時間)営業を行い、外向発売所・有料席エリアの稼働時間拡大の中で、省エネを図るため、LED照明への切り替えを実施しました。改修前に対して、デマンド電力を約90kW、消費電力では年間約67%の削減を見込んでおり、昨年引き続きガス発電機のピークカット運転や夏期の北スタンドの閉鎖の実施で、より一層の省エネを推進しました。



(株)中の島

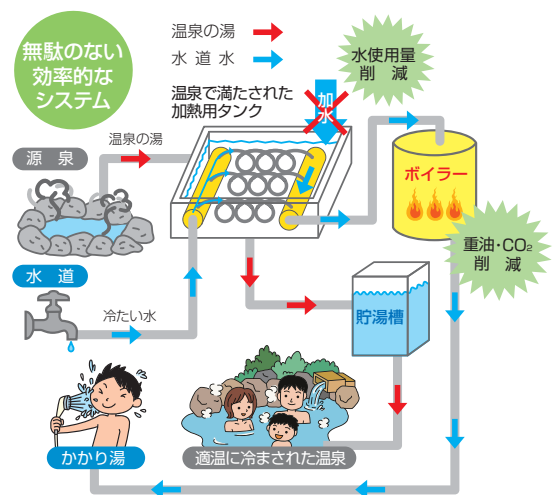
熱交換システムの採用で重油の使用量を大幅に削減

ホテル中の島では1日あたり800t湧き出ている温泉の熱を利用した熱交換システムを採用しています。以前は使いきれないお湯は捨てていましたが、60℃近くある源泉から溢れ出ているお湯を加熱用タンクにプールし、そこで水に加熱して水温を上げてからボイラーに送ることで重油の使用量を大幅に減らすことができました。

また、2012年4月からは、環境負荷の低減に寄与し、「お客さまにもお得になること」との思いから新たに「環境配慮型宿泊プランの販売」を加えました。

これらの活動内容やマネジメントシステムの運用強化、法令等の順守を進めた結果、2012年7月にISO14001の認証を更新することができました。

熱交換システムの仕組み



南海車両工業(株)

千代田工場でISO14001の認証を更新

2013年3月、南海電鉄の鉄道線全車両の検査や修理を主として行う千代田工場で南海電鉄とともに環境マネジメントシステム「ISO14001」の認証を更新しました。

現在は環境マネジメントの一環として化学物質洗浄剤の使用量削減や内部監査員養成教育などを実施し、継続的な改善に取り組んでいます。今後も事業活動に伴う環境負荷の低減を実現していくことで、より環境にやさしい企業を目指していきます。



(株)南海国際旅行

エコツアーを促進

自然・歴史・文化などを観光の対象としながら、地域環境にできるだけ負担をかけない「エコツアー」が流行しています。当社ではその一環として、世界自然遺産屋久島およびその象徴である縄文杉に会いに行くツアーを企画しました。

縄文杉を目指す日帰り往復ルート(片道11キロ)のうち、約3キロは三代杉や大王杉、ウィルソン株など屋久島ならではの太古の森の魅力を体感できる本格的な登山コースとなっています。現地ガイドに大野睦さんを招き、女子会ランチや感動の苔むす森観賞、森林浴カフェタイム、海がめ観賞会などを盛り込んだ「女性のためのスピリチュアル体験」を実施し、好評を得ました。

さらに、2013年6月1日付けで、エコツアー(砂漠への植林ほか)やボランティアツアー(孤児院訪問ほか)等の企画・運営を行う草分け的な存在である、(株)日本エコプランニングサービスの発行済株式を

すべて取得し子会社化しました。当社では、近年SIT (Special Interest Tour)と呼ばれるテーマ性の高い旅行分野の強化に取り組んでおり、今後も高野山・熊野古道のほか、石垣島、八重山諸島など多彩な「エコツアー」の企画を通じて、環境の保全を図りながら観光資源としての魅力と出会い、あわせて地域や自然風土への関心を深めていただく機会の提供に取り組めます。



屋久島の縄文杉

南海商事(株)

各店舗にエコ募金箱を設置

コンビニエンスストア「アンスリー」「nasco+ (ナスコプリュス)」や書店、カフェレストランなどを事業展開しており、それぞれの店舗にエコ募金箱を設置しています。2008年からみどりを守るための「和泉葛城山ブナの森トラスト基金」へ募金を行っています。

また、2012年度は南海電鉄より「アンスリー」や「ショップ南海」の事業を譲受したため、エネルギー

使用量が大幅に増加し、特定事業者の要件を満たすこととなったため、省エネ法における登録申請を行いました。



エコ募金箱

南海バス(株)

ドライブレコーダーとCNGバスで環境負荷を低減

南海バスでは、走行中の音声や画像を録画するドライブレコーダーをバスに設置する取り組みを2009年に開始し、2010年1月にすべての路線バスおよび高速バスへの搭載を完了しました。ドライブレコーダーの設置によって録画画像による事故原因の分析やヒヤリハット(事故寸前の危険な事例)の収集、速度超過や急発進、急減速などがデータとして把握できるようになりました。

また、それらの結果を分析することで、適切な運転指導が可能となり、燃費の向上にもつながっています。その結果、2012年度は2009年度と比較して約5%の燃費向上およびCO₂排出量の削減を実現し

ました。また、圧縮天然ガスを燃料とするCNGバスを2004年から計画的に導入し、2012年3月現在で12台運行しています。



南海フェリー(株)

航路の活性化に向け、地域の大学とコラボイベントを実施

南海フェリーでは地元の大学(和歌山大学と四国大学)と連携して、フェリー船内で大学コラボイベントを2012年9月8日から9月14日の7日間で実施し、和歌山徳島航路の活性化に取り組みました。

和歌山大学教員等による講演および学生サークルによるイベントのほか、大学出身歌手によるピアノの弾き語りやマジックライブなどを船内で披露しました。地域の大学が、地元のフェリーの活性化のために貢献するイベントは、今回が初めてでした。南海フェリーは和歌山県と徳島県を結び、両県、そして近畿と四国の人々の移動・物流を支える海の公共交通とし

て重要な役割を担い、両県の活性化に大いに寄与しています。



南海不動産(株)

自家発電できる太陽光パネル付き住宅の販売ほか

南海林間田園都市の「彩の台サウスヒルズ」(和歌山県橋本市)では、CO₂を排出することなく住宅で生活に必要なエネルギーを供給する太陽光発電パネルを設置した住宅を分譲しています。今後、デベロッパーとして、戸建て住宅、リフォーム事業などの事業分野で節電・省エネルギーに有効な創エネ、省エネにかかる設備、工法の導入により、その普及に取り組みます。



南海ビルサービス(株)

LED照明で消費電力を40%カット

2011年から本社オフィスでは、室内照明を蛍光灯から長寿命で交換回数が少なく済み、ちらつきを抑えて目にやさしい安定した明かりといわれるLED照明に順次切り替えていきます。これに伴い従来より年間約40%の消費電力の削減を見込むだけでなく、廃棄物およびランプ交換費用の削減も期待できます。ただ、コスト面での負担が大きいため、全面的な採用は照明器具の更新やビルの改修工事などに合わせて実施を検討しています。



環境負荷データ

改正省エネ法に従い、当社が2013年6月に国土交通省（近畿運輸局）、7月に経済産業省（近畿経済産業局）に提出したエネルギー使用量を中心とした環境負荷データ（INPUT、OUTPUT）は以下の通りです。

| INPUT | 鉄道事業 | 本社その他施設 |
|--------------------------|--|---|
| エネルギー | 電力使用量 242,352,391kWh (▲5,587,895kWh) 都市ガス使用量 543,748m ³ (▲31,935m ³) プロパンガス使用量 10,663kg (▲2,950kg) ガソリン使用量 41kℓ (+2kℓ) 軽油使用量 66kℓ (▲1kℓ) 灯油使用量 17kℓ (▲5kℓ) 重油使用量 0kℓ (+0kℓ) 合計 2,445,784GJ (▲55,238GJ) | 電力使用量 74,211,904kWh (▲13,257,346kWh) 都市ガス使用量 5,644,136m ³ (+69,466m ³) プロパンガス使用量 315kg (+90kg) 軽油使用量 1,022ℓ (▲2,849ℓ) 灯油使用量 8,730ℓ (+213ℓ) 重油使用量 27,450ℓ (▲5,550ℓ) 合計 986,847GJ (▲116,102GJ) |
| 水 | 水道使用量 273,363m ³ (▲14,676m ³) | 水道使用量 806,035m ³ (+199,105m ³) |
| 紙 | 紙使用量 2,160千枚 (+17千枚) | 紙使用量 2,675千枚 (▲378千枚) |
| OUTPUT | | |
| CO₂排出量 | CO ₂ 排出量 110,532t-CO ₂ (+31,741t-CO ₂)※1 | CO ₂ 排出量 45,149t-CO ₂ (+4,482t-CO ₂)※1 |
| 廃棄物 | 金属くず 1,230t (▲118t) 廃プラ 81t (+1t) 汚泥 1,929t (+1,667t) 廃アルカリ 3t (+3t) ガラス・陶磁器くず 293t (+277t) 紙くず 22t (▲1t) 木くず 103t (+41t) ゴムくず 0t (+0t) 廃油 11t (+1t) がれき類 524t (+12t) 鋳さい 12t (+2t) 廃石綿 7t (+3t) コンクリート 0t (▲484t) その他の産業廃棄物 1,497t (▲3,935t) | 金属くず 10t (+4t) 廃プラ 23t (+23t) 汚泥 0t (+0t) 紙くず 2t (+0t) 木くず 7t (+0t) その他の産業廃棄物 0t (▲1t) |
| | 産業廃棄物発生量合計※2 5,712t (▲2,530t) 一般廃棄物発生量合計 543t (▲94t) | 産業廃棄物発生量合計 46t (+27t) 一般廃棄物発生量合計 896t (▲195t) |

※1 省エネ法に従い当社が近畿運輸局に提出した数字です。電力の使用量に関し電力が公表している排出係数0.450kg-CO₂/kWhを使用してCO₂排出量を算定しています。

※2 建設発生土など連続立体化工事で発生した廃棄物については一部除外しています。

() 内は前年度比

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。2012年度の環境会計は以下の通りです。

環境保全コスト

(単位：千円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 投資額 | | 費用額 | |
|------------|------------------------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| | | 2012年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2011年度 |
| 事業エリア内コスト | | 1,209,964 | 1,465,227 | 299,235 | 562,113 |
| ①公害防止コスト | 大気汚染防止、水質汚濁防止、騒音・振動防止 | 138,171 | 79,348 | 102,895 | 139,694 |
| ②地球環境保全コスト | 地球温暖化防止、省エネルギー、オゾン層破壊防止 | 1,000,627 | 1,348,788 | 167,743 | 404,661 |
| ③資源循環コスト | 省資源、廃棄物の減量化、リサイクル、廃棄物の処理、乗車券のリサイクル | 71,166 | 37,091 | 28,597 | 17,758 |
| 上下流コスト | グリーン購入 | — | — | 0 | 4,800 |
| 管理活動コスト | 環境教育、ISO14001関連費用 | — | — | 57,256 | 53,501 |
| 研究開発コスト | 環境保全に関する研究開発 | — | — | — | — |
| 社会活動コスト | 緑化、美化活動、環境セミナー参加支援、環境広告 | 2,398 | 2,398 | 15,286 | 17,633 |
| 環境損傷対応コスト | | — | — | — | — |
| 合計 | | 1,212,362 | 1,467,625 | 371,778 | 638,047 |

環境保全効果

| 環境保全効果の分類 | 指標の分類 | ① 当期 | ② 前期(基準期間) | (②-①)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) | 3,432,631 | 3,603,972 | 171,341 | |
| | 内訳 | 電気(GJ) | 3,147,665 | 3,344,033 | 196,368 |
| | | ガス(GJ) | 279,012 | 253,474 | ▲25,538 |
| | | 燃料(GJ) | 5,954 | 6,465 | 511 |
| | 水道使用量(m ³) | 1,079,398 | 894,969 | ▲184,429 | |
| | OA用紙使用量(枚) | 4,834,864 | 5,195,790 | 360,926 | |
| 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) | 155,681 | 119,458 | ▲36,223 | |
| | 内訳 | 電気(t-CO ₂) | 142,454 | 104,312 | ▲38,142 |
| | | その他(t-CO ₂) | 13,227 | 15,146 | 1,919 |
| | | 一般・産業廃棄物(t) | 7,197 | 9,989 | 2,792 |

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 | 86,122 |
| 費用節減 | 576,603 |
| リサイクルに伴う廃棄物処理費の削減 | 0 |
| 経済効果の合計 | 662,726 |

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) | 1.14 |
| 営業収益に対するCO ₂ 排出量(t-CO ₂ /百万円) | 1.75 |

- 集計範囲は南海電鉄単体のみです。
 - 集計期間は2012年4月1日～2013年3月31日です。
 - 環境省「環境会計ガイドライン2005年版」を参考にし、社団法人 日本民営鉄道協会「民鉄事業環境会計ガイドライン2008年版」に準拠しました。
 - 環境保全コストには確実に把握できる取り組みについてのみ計上しました。
 - 減価償却費は環境保全コストの費用額に含めておりません。
 - 環境保全対策に伴う経済効果のうち経費削減のエネルギー費の節減は、環境保全効果があったエネルギーのうち、それぞれエネルギー費が削減された費用のみ算定しました。
 - 温室効果ガス排出量については、2012年度は電気の排出係数を0.450kg-CO₂/kWhとしました。
- ※2011年度より電気のエネルギー換算係数を変更しました。(3.6MJ/kWh→9.97MJ/kWh)

第三者意見



株式会社大和総研
調査本部 主席研究員

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

毎回、南海電鉄CSR報告書を読ませていただく楽しみは、巻頭の社長対談です。

過去の報告書において動物園園長、本宮宮司など、通常では想像もつかない方と社長との対談は、地域に根差した電鉄会社がいかにも多様なステークホルダーに囲まれているかを示してくれます。今回の大阪府立大学の奥野理事長と亘社長との対談からは、街づくりという点からもいくつもの面白い視点が浮かび上がってきます。産学連携というモノ作りの場面で大学発の技術を企業が事業化するものが多いですが、モノ作りではない、サービス業である電鉄会社との連携は、理事長が指摘されるようにとてもユニークです。

20年後・30年後を見据えれば、人口減少・高齢化社会における街づくり戦略は、20世紀の人口増加・経済成長社会に適した戦略とは異なってしかるべきです。しかし、日々、お客さまを安全に運ぶ事業を行いながら、そうした長期ビジョンを描くのは簡単ではありませんし新たな発想も生まれにくいと思います。そこで、長期的な視点、歴史観や科学的知見にもとづいた理論構築、あるいはその実証研究をその道のプロである大学との連携で作上げていくというのは、CSR戦略のみならず経営戦略としても新しい手法で、注目されます。特に高齢化社会・女性の社会進出に合致した新たなコンセプトの駅づくりや、高野山をはじめとした魅力的な観光資源の活用、事業全体の環境負荷低減をめざす経営など、産学連携の成果を期待したいです。

また最近では、気候変動が激化している影響が全国規模で集中豪雨や台風、竜巻などの異常気象による被害が多発しています。それも前例を見ないような大規模災害が発生することが増えています。更に南海・東南海地震の可能性も強く指摘されているところです。安全については、管理体制、事故発生状況、安全対策など詳細に記載されていますが、前例のない災害が起きる可能性が高まる中、現場の担当者一人ひとりの技能のみならず意識の高さが、住民や乗客の生死を分けることにつながると思います。報告書でも担当者のコメントがいくつか掲載され、取り組みの様子はわかりますが、これにとどまらず現場の方たちと乗客の間のコミュニケーションの場づくりを更に工夫して、乗客の電鉄事業への理解を深めると同時に、現場の方たちの士気を高める努力が、今後はますます大事になると思います。

また、アベノミクスの柱の一つである女性活用についても、電鉄事業者は、自社で働く女性に対する取り組みと、駅を利用する働く女性全体の両方の取り組みが求められます。最近では女性の車掌や運転士の方を見かけることも珍しくなくなってきました。こうした「見える」女性活用は社会の認識を変えるためにとても有効だと思います。運転士など男性の牙城とされていた職場に女性が入ってみたと、女性ならではの活躍で意外に成果を上げているという話は良く聞きます。現在女性課長職は4名ということですが、アベノミクスでは2020年に女性の管理職比率30%を目標に掲げています。女性の幹部職登用を一層積極化していただくようお願いいたします。また女性活用をダイバーシティ(多様性)に広げると、障がい者や高齢者向けのバリアフリー対策や雇用対策も女性同様重要なことは論をまちません。

コミュニティ参画については、沿線各地で様々なイベントを開催されている様子がわかります。また環境活動に関しても、沿線の環境団体への寄付や、従業員による環境保全活動参加、動物園でのサマースクール開催などのイベントも多数行われています。これらは、現場の方たち主導によるみんなが参加できる楽しい活動という印象が強いのですが、せっかくこうしたイベントを開催されるのであれば、『南海の沿線では、XXというコンセプトのイベントや活動が沢山ある』と住民に認識されるようなコンセプトのもとで活動を展開されればよりインパクトが強くなるでしょう。

駅舎や、オフィスビル、販売不動産における環境配慮は、コスト削減、事業の付加価値向上という観点から今後はビジネスとしてもますます重要視されてきます。南海電鉄は関西圏の会社というイメージがありますが、世界的な企業環境調査プロジェクトであるカーボン・ディスクロージャー・プロジェクト(CDP)において、日本企業500社のうち気候変動に関する情報開示で優れている22社に選出されており、世界のSRI投資家からは注目されるグローバル企業でもあります。気候変動問題への取り組みは、コストとしてだけでなく、大きなビジネスチャンスにもつながります。今回の社長対談で産学連携による新たな戦略がいくつか示唆されていますが、今後は、戦略的に日本の関西圏という地域に根差した環境経営をグローバルにアピールしていかなければどうでしょうか?それは、外国人投資家だけでなく、海外からの観光客へのアピールなど波及効果も大きいと推察いたします。

第三者意見を受けて



南海電気鉄道株式会社
取締役経営政策室長

阪田 茂

大和総研の河口先生からコメントをいただくのは、今回で3回目となります。当社の経営内容をよく理解していただいたうえで、貴重なご意見をいただき誠にありがとうございます。

本年は東日本大震災から2年が経過する一方、猛暑とゲリラ豪雨に悩まされる夏でした。公共交通を担う企業としてこうした震災や異常気象にどう取り組めばよいか、また、備えるべきか部門横断的に検討を進めています。当社として予測しえない災害にも対応できる安全管理体制を構築していくとともに、災害に強いコミュニティ、まちづくりに協力していくことが重要で、一例として、沿線住民の方々と社員が一体となって災害訓練を行うことなども検討してまいります。

社長対談では産学連携、まちづくりという観点で大阪府立大学の奥野理事長・学長に貴重なお話をいただきました。これを

機にさらに大学との連携を強め、新たな手法を取り入れた経営戦略の策定・実行にも結びつけていきたいと思っております。

近年、当社でも積極的に女性を採用し、現業職場でも車掌や運転士として活躍しています。しかし、まだまだ遅れている部分もありますので、さらに女性の能力、感性が発揮される環境の整備に取り組み、女性の視点にたったサービスの提供を進めていきたいと考えています。また、当社は各部署でさまざまなイベントを行っていますが、そのねらいとするところを沿線住民の方々に十分にご理解いただき、さらなる地域の活性化に結びつけていく所存です。

今後も安全の確保を最重視しながら、地域の皆さま、ステークホルダーの皆さまとともに、活力ある地域づくりに取り組み、社会への貢献を果たしていく所存でございます。

環境保全活動のあゆみ

| 年次 | 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の制定 ● フルトラント委員会で「持続可能な開発」の概念を提唱 |
| 1992年 | ● 南海線にVVVF(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 |
| 1998年 | | ● 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 | ● 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 | ● 自然再生推進法の施行 |
| 2004年 | ● 乗車券リサイクル開始 ● 環境理念・環境方針制定 ● コンプライアンスマニュアル策定 | |
| 2005年 | ● 高野線にVVVF(2300系)車両導入 ● 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発足 | ● 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 ● 省エネ法に基づく定期報告書提出 ● 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VVVF(8000系)車両導入 ● 環境推進部発足 ● エコロゴ「エコモーションなんかい」を制定、ミナピタエコポイントを導入 ● 環境社会報告書発刊 ● DBJの環境格付け取得 ● 泉佐野駅での太陽光発電システム稼働 | ● 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」提唱 |
| 2009年 | ● 「ISO14001」取得に向けてのキックオフ宣言 ● CSR報告書2009発刊 ● CDPIにおける「CDLI」に選出 ● 大阪府とグリーンパートナー協定締結 | ● 鳩山首相による温室効果ガス25%削減声明 ● COP15がコペンハーゲンで開催 |
| 2010年 | ● 環境コミュニケーション大賞「優秀賞」受賞 ● 千代田工場で「ISO14001」の認証を取得 ● CSR報告書2010発刊 | ● 「チャレンジ25」キャンペーン開始 ● COP10が名古屋で開催 ● COP16がメキシコで開催 |
| 2011年 | ● 中期経営計画「凜進130計画」を発表 ● 夏の節電対策の実施 ● CSR報告書2011発刊 ● 環境省の「CO2削減・節電ポテンシャル診断」を受診 ● 泉大津駅での太陽光発電システム稼働 | ● 東日本大震災発生 ● 国際森林年 ● COP17が南アフリカダーバンで開催 |
| 2012年 | ● おおさか交通エコチャレンジ推進事業者に登録 ● 本社部門で「ISO14001」の認証を取得 ● 泉大津駅での雨水利用システム稼働 ● 夏の節電対策を実施(7月2日~9月7日) ● CSR報告書2012の発刊 ● 駅・事務所におけるLED照明の拡大 | ● 大飯原子力発電所の再稼働 ● 全国的な節電対策の実施 ● COP18がカタールで開催 |
| 2013年 | ● 南海なんば第1ビル竣工 ● 本社機能を南海なんば第1ビルに移転 ● 交通系ICカードの全国相互利用サービス開始 ● 「南海いすも台住宅地」に三井物産のメガソーラー施設開所 ● 夏の節電対策を実施(7月1日~9月30日) ● CSR報告書2013の発刊 | ● 京都議定書の期間延長 ● 全国的にゲリラ豪雨が多発 ● COP19がポーランドで開催(予定) |

主なグループ会社

2013年3月31日現在

| セグメント | 事業 | 会社名 | |
|-----------------|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| 運輸業 | 軌道事業 | 南海電気鉄道株式会社*1 | |
| | | 阪堺電気軌道株式会社 | |
| | | 南海バス株式会社 | |
| | | 和歌山バス株式会社 | |
| | | 南海りんかんバス株式会社 | |
| | | 関西空港交通株式会社 | |
| | | 御坊南海バス株式会社 | |
| | | 熊野交通株式会社 | |
| | | 徳島バス株式会社 | |
| | | サザンエアポート交通株式会社 | |
| | | 和歌山バス那賀株式会社 | |
| | | 南海ウイングバス金岡株式会社 | |
| | | 南海ウイングバス南部株式会社 | |
| | | 四国交通株式会社 | |
| | | 徳島バス阿南株式会社 | |
| | 徳島バス南部株式会社 | | |
| 海運業 | 南海フェリー株式会社 | | |
| | 株式会社南海エクスプレス | | |
| | サザントランスポートサービス株式会社 | | |
| 貨物運送業 | 南海車両工業株式会社 | | |
| | 株式会社ステーションパーキング岸和田*2 | | |
| | 南海不動産株式会社 | | |
| 不動産業 | 不動産賃貸業 | 南海リハウス株式会社*2 | |
| | 不動産販売業 | | |
| | 不動産仲介業 | | |
| 流通業 | 駅ビジネス | 南海商事株式会社 | |
| | | 南海フードシステム株式会社 | |
| | | 南海エフディサービス株式会社 | |
| | | 株式会社新南海ストア*2 | |
| | | 南海フェリー商事株式会社 | |
| | 物品販売業 | 株式会社アピック | |
| | | 南海リテールプランニング株式会社 | |
| | | 遊園事業 | 南海アミューズメント株式会社 |
| | | 旅行業 | 株式会社南海国際旅行 株式会社徳バス観光サービス |
| | | ホテル・旅館業 | 株式会社中の島 |
| レジャー・サービス業 | ボートレース施設賃貸業 | 住之江興業株式会社 | |
| | ビル管理メンテナンス業 | 南海ビルサービス株式会社 | |
| | | 株式会社南海ハートフルサービス | |
| | | インターホリデイ株式会社 | |
| | 印刷業 | 南海印刷株式会社 | |
| | 広告代理業 | 株式会社アド南海 | |
| | その他 | 南海ゴルフマネジメント株式会社 | |
| | | 南海橋本観光開発株式会社 | |
| | | 株式会社南海大阪ゴルフ株式会社 | |
| | | 熊交商事株式会社 | |
| 株式会社ANR | | | |
| 株式会社グリーンサポート | | | |
| 住興商事株式会社 | | | |
| 株式会社スミノエマリンシステム | | | |
| 南海保険サービス株式会社 | | | |
| 南海ライフレーション株式会社 | | | |
| 建設業 | 建設業 | 南海辰村建設株式会社 | |
| | | 株式会社日電商会 | |
| | | 南海建設興業株式会社 | |
| | | 南海電設株式会社 | |
| | | 日本ケーモ-工事株式会社 | |
| その他の事業 | その他 | 南海マネジメントサービス株式会社 株式会社シーエス・インスペクター | |

*1 運輸・不動産・流通・レジャーサービスの各セグメントに重複して含む

*2 持分法適用関連会社



● このレポートに関するお問い合わせ先

南海電気鉄道株式会社 環境推進部
(環境対策推進委員会 事務局)

〒556-8503 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号

TEL : 06-6631-6300

FAX : 06-6632-6257

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



南海電鉄グループでは、環境活動に今後更に積極的に取り組んでいくために、エコスローガンとマークを制定しています。自然環境や地域社会との共生を象徴するミドリノ葉を運転士と車両として擬人化し、お客さまと一しょに走りつづける姿をイメージしました。

