

## 三井住友信託銀行株式会社が実施する 南海電気鉄道株式会社に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、三井住友信託銀行株式会社が南海電気鉄道株式会社を実施するポジティブ・インパクト・ファイナンスに対し、第三者意見書を提出しました。

### <要約>

本第三者意見は、三井住友信託銀行株式会社（三井住友信託銀行）が南海電気鉄道株式会社（南海電鉄）に実施するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）（本ファイナンス）に対して、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則及び資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク（モデル・フレームワーク）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、PIF 第 4 原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)南海電鉄に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに(2)三井住友信託銀行の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性について確認を行った。

#### (1) 南海電鉄に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト

南海電鉄は、1884 年にわが国初の純民間資本による鉄道会社として設立され、ターミナルのなんばから和歌山（南海本線）・関西国際空港（空港線）・高野山（高野線）等を結ぶ鉄道事業を主業とする。鉄道事業における 2020 年度の営業距離数は 154.8km と民鉄 16 社中 6 位であり、駅数は 100 駅、車両数は 696 両を有する。

南海グループは、2021 年 12 月 31 日現在、連結子会社 54 社など、計 77 社で構成される企業グループである。鉄道事業を中心とした運輸業を基軸に、沿線の大阪・和歌山を中心に不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業等を展開し、創業以来 136 年間にわたり、地域住民の生活に密着する事業を展開し、沿線価値の向上に取り組んできた。

2018 年 2 月には、10 年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」を策定し、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の 2 つの事業戦略を推進している。2021 年度は、コロナ禍収束後の反転攻勢のための足場を固める 1 年として、単年度計画としての「2021 年度経営計画」を策定し、「コロナ禍前の営業利益水準の早期回復につなげる」を目標に掲げている。

南海グループは、2021 年 4 月に「サステナビリティ方針」を定め、7 つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を発表した。また、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する組織として、代表取締役社長兼 CEO を委員長とする「サステナビリティ推進委員会」を、その事務局として「サステナビリティ推進部」を設置している。2021 年度からは、本委員会が中心となって、事業部門と連携しながら目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価（PDCA サイ

クル)を推進する方針である。

本ファイナンスでは、南海電鉄の事業活動全体に対する包括的分析が行われた。南海電鉄のサステナビリティに関する取り組みを踏まえ、インパクト領域について特定のうえ「①(a) 鉄道事業における安全の徹底、(b)顧客満足度の向上」、「②スマートシティの実現」、「③ダイバーシティ&インクルージョン(女性活躍推進)」、「④CO2排出量の削減」の5項目のインパクトが選定された。そして、各インパクトに対してKPIが設定された。

選定された5項目のインパクトは、いずれも南海グループのサステナブル重要テーマ(マテリアリティ)に定められた目標及びKPIである。インパクト①は鉄道事業における有責事故等ゼロ、顧客満足度の継続的な向上、インパクト②は泉北ニュータウンにおけるスマートシティ形成に向けた取組、インパクト③は南海グループにおける女性採用社員、女性管理職比率の向上、インパクト④はCO2排出量の削減目標等である。今後、これら5項目のインパクトに係る上記KPI等に対して、モニタリングが実施される予定である。

JCRは、本ファイナンスにおける包括的分析及びインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。また、本ファイナンスのKPIに基づくインパクトについて、PIF原則に例示された評価基準に沿って確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該KPIは、上記のインパクト特定及び南海電鉄のサステナビリティに関する取り組みの内容に照らしても適切である。さらに、本ファイナンスにおけるモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及びKPIの内容に照らして適切であると評価している。従ってJCRは、本ファイナンスにおいて、持続可能な開発目標(SDGs)に係る三側面(環境・社会・経済)を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析(インパクトの特定・評価・モニタリング)が、十分に活用されていると評価している。

## (2) 三井住友信託銀行のPIF評価フレームワーク及び本ファイナンスのPIF原則に対する準拠性

JCRは、三井住友信託銀行のPIF商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに南海電鉄に対するPIF商品組成について、PIF原則に沿って確認した結果、全ての要件に準拠していると評価している。

以上より、JCRは、本ファイナンスがPIF原則及びモデル・フレームワークに適合していることを確認した。

\* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

## 第三者意見

評価対象：三井住友信託銀行株式会社の南海電気鉄道株式会社に対する  
ポジティブ・インパクト・ファイナンス

2022年1月31日  
株式会社 日本格付研究所

## 目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 5 -
II. 第三者意見の概要	- 5 -
III. 南海電鉄に係る PIF 評価等について	- 6 -
1. 南海電鉄のサステナビリティ活動の概要	- 6 -
1-1. 事業概要	- 6 -
1-2. サステナビリティに関する実績	- 8 -
1-3. サステナビリティに関する体制及び運営方法	- 11 -
2. 包括的分析及びインパクト特定の適切性評価	- 15 -
2-1. 包括的分析及びインパクト特定の概要	- 15 -
2-2. JCR による評価	- 16 -
3. KPI の適切性評価及びインパクト評価	- 18 -
3-1. KPI 設定の概要	- 18 -
3-2. JCR による評価	- 35 -
4. モニタリング方針の適切性評価	- 40 -
5. モデル・フレームワークの活用状況評価	- 40 -
IV. PIF 原則に対する準拠性について	- 41 -
1. 原則 1 定義	- 41 -
2. 原則 2 フレームワーク	- 42 -
3. 原則 3 透明性	- 43 -
4. 原則 4 評価	- 44 -
V. 結論	- 44 -

## <要約>

本第三者意見は、三井住友信託銀行株式会社（三井住友信託銀行）が南海電気鉄道株式会社（南海電鉄）に実施するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）（本ファイナンス）に対して、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則及び資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク（モデル・フレームワーク）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、PIF 第 4 原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1) 南海電鉄に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに(2)三井住友信託銀行の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性について確認を行った。

### (1) 南海電鉄に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト

南海電鉄は、1884 年にわが国初の純民間資本による鉄道会社として設立され、ターミナルのなんばから和歌山（南海本線）・関西国際空港（空港線）・高野山（高野線）等を結ぶ鉄道事業を主業とする。鉄道事業における 2020 年度の営業距離数は 154.8km と民鉄 16 社中 6 位であり、駅数は 100 駅、車両数は 696 両を有する。

南海グループは、2021 年 12 月 31 日現在、連結子会社 54 社など、計 77 社で構成される企業グループである。鉄道事業を中心とした運輸業を基軸に、沿線の大阪・和歌山を中心に不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業等を展開し、創業以来 136 年間にわたり、地域住民の生活に密着する事業を展開し、沿線価値の向上に取り組んできた。

2018 年 2 月には、10 年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」を策定し、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の 2 つの事業戦略を推進している。2021 年度は、コロナ禍収束後の反転攻勢のための足場を固める 1 年として、単年度計画としての「2021 年度経営計画」を策定し、「コロナ禍前の営業利益水準の早期回復につなげる」を目標に掲げている。

南海グループは、2021 年 4 月に「サステナビリティ方針」を定め、7 つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を発表した。また、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する組織として、代表取締役社長兼 CEO を委員長とする「サステナビリティ推進委員会」を、その事務局として「サステナビリティ推進部」を設置している。2021 年度からは、本委員会が中心となって、事業部門と連携しながら目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価（PDCA サイクル）を推進する方針である。

本ファイナンスでは、南海電鉄の事業活動全体に対する包括的分析が行われた。南海電鉄のサステナビリティに関する取り組みを踏まえ、インパクト領域について特定のうえ「①(a) 鉄道事業における安全の徹底、(b)顧客満足度の向上」、「②スマートシティの実現」、「③ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）」、「④CO<sub>2</sub>排出量の削減」の 5 項目のインパクトが選定された。そして、各インパクトに対して KPI が設定された。

選定された 5 項目のインパクトは、いずれも南海グループのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）に定められた目標及び KPI である。インパクト①は鉄道事業における有責事故等ゼロ、顧客満足度の継続的な向上、インパクト②は泉北ニュータウンにおけるスマートシティ形成に向けた取組、インパクト③は南海グループにおける女性採用社員、女性管理職比率の向上、インパクト④は CO2 排出量の削減目標等である。今後、これら 5 項目のインパクトに係る上記 KPI 等に対して、モニタリングが実施される予定である。

JCR は、本ファイナンスにおける包括的分析及びインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。また、本ファイナンスの KPI に基づくインパクトについて、PIF 原則に例示された評価基準に沿って確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該 KPI は、上記のインパクト特定及び南海電鉄のサステナビリティに関する取り組みの内容に照らしても適切である。さらに、本ファイナンスにおけるモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及び KPI の内容に照らして適切であると評価している。従って JCR は、本ファイナンスにおいて、持続可能な開発目標（SDGs）に係る三側面（環境・社会・経済）を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析（インパクトの特定・評価・モニタリング）が、十分に活用されていると評価している。

## (2) 三井住友信託銀行の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性

JCR は、三井住友信託銀行の PIF 商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに南海電鉄に対する PIF 商品組成について、PIF 原則に沿って確認した結果、全ての要件に準拠していると評価している。

以上より、JCR は、本ファイナンスが PIF 原則及びモデル・フレームワークに適合していることを確認した。

## I. 第三者意見の位置づけと目的

JCR は、三井住友信託銀行が南海電鉄に実施する PIF に対して、UNEP FI の策定した PIF 原則及びモデル・フレームワークに沿って第三者評価を行った。PIF とは、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF 原則は 4 つの原則からなる。第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認でき、ネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

本第三者意見は、PIF 第 4 原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、南海電鉄に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに三井住友信託銀行の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性を確認し、本ファイナンスの PIF 原則及びモデル・フレームワークへの適合性について確認することを目的とする。

## II. 第三者意見の概要

本第三者意見は、三井住友信託銀行が南海電鉄との間で 2022 年 1 月 31 日付にて契約を締結する、資金用途を限定しない PIF に対する意見表明であり、以下の項目で構成されている。

<南海電鉄に係る PIF 評価等について>

1. 南海電鉄のサステナビリティ活動の概要
2. 包括的分析及びインパクト特定の適切性評価
3. KPI の適切性評価及びインパクト評価
4. モニタリング方針の適切性評価
5. モデル・フレームワークの活用状況評価

<三井住友信託銀行の PIF 評価フレームワーク等について>

1. 三井住友信託銀行の組成する商品（PIF）が、UNEP FI の PIF 原則及び関連するガイドラインに準拠しているか（プロセス及び商品組成手法は適切か、またそれらは社内文書で定められているかを含む）
2. 三井住友信託銀行が社内で定めた規程に従い、南海電鉄に対する PIF を適切に組成できているか

### III. 南海電鉄に係る PIF 評価等について

本項では、南海電鉄に係る PIF 評価におけるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析（インパクトの特定・評価・モニタリング）の活用状況と、本ファイナンスのインパクト（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）について確認する。

#### 1. 南海電鉄のサステナビリティ活動の概要

##### 1-1. 事業概要

南海電鉄は、1884 年にわが国初の純民間資本による鉄道会社として設立され、ターミナルのなんばから和歌山（南海本線）・関西国際空港（空港線）・高野山（高野線）等を結ぶ鉄道事業を主業とする。鉄道事業における 2020 年度の営業距離数は 154.8km と民鉄 16 社中 6 位であり、駅数は 100 駅、車両数は 696 両を有する。

南海グループは、2021 年 12 月 31 日現在、連結子会社 54 社など、計 77 社で構成される企業グループである。鉄道事業を中心とした運輸業を基軸に、沿線の大阪・和歌山を中心に不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業等を展開し、創業以来 136 年間にわたり、地域住民の生活に密着する事業を展開し、沿線価値の向上に取り組んできた。

2018 年 2 月には、10 年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」を策定し、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の 2 つの事業戦略を推進している。2021 年度は、コロナ禍収束後の反転攻勢のための足場を固める 1 年として、単年度計画としての「2021 年度経営計画」を策定し、「コロナ禍前の営業利益水準の早期回復につなげる」を目標に掲げている。

南海グループは、駅を拠点とした安全・安心・快適な輸送サービスを基軸に、住宅・オフィス・商業ビルなどの開発や、観光・地場産業の振興、起業家支援など、さまざまなサービスを組み合わせ、「地球環境やすべての世代の人々にやさしく、自然災害に強いまちづくり」に取り組み、さらに、沿線自治体や地元自治体などとも協働しながら、「暮らす・働く・訪れる」価値を高め、「地域共創型のまちづくり」を推進し、「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立をめざしている。



①運輸業	なんばから泉州・和歌山（南海本線）・高野山（高野線）・関西国際空港（空港線）、泉北高速鉄道の鉄道事業を中心に軌道事業、バス事業、海運その他の運輸事業等、公共交通サービスを提供している。（計 35 社）
②不動産業	鉄道事業の沿線や主要駅を中心に、不動産賃貸事業、不動産販売事業、物流系不動産賃貸事業を展開している。（計 5 社）
③流通業	鉄道事業の沿線を中心にショッピングセンター、コンビニエンスストア、飲食店、物販店などの各種店舗事業を展開している。（計 9 社）
④レジャー・サービス業	旅行業、ホテル・旅館、ビル管理メンテナンスなどの事業を展開している。（計 21 社）
⑤建設業	南海グループの鉄道関連工事、民間住宅工事のほか、民間非住宅工事や公共工事等、土木・建築・電気など建設工事全般を手がける総合建設事業を展開している。（計 4 社）
⑥その他の事業	情報システムの開発・運用・保守や経理業務及び各種事務のアウトソーシングなどの事業等を展開している。（計 7 社）

※南海電気鉄道株式会社は運輸業、不動産業、流通業、レジャー・サービス業に、泉北高速鉄道株式会社は運輸業と不動産業に重複して含まれている。

## 1-2. サステナビリティに関する実績

南海グループのサステナビリティの取り組みに関する目標・運用状況・実績の詳細は、統合報告書・ESG データ集・ウェブサイト等において確認することができる。

南海電鉄は、企業理念に「社会への貢献」を掲げ、鉄道事業を中心とした運輸業を基軸に沿線価値の向上に向けたさまざまな事業活動を展開することによって、中長期的な企業価値の向上を図ってきた。また、グループ経営方針に「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」の4項目を定めており、これらが南海グループの事業において追求すべき不変のテーマであるとしている。

2021年4月30日には、サステナビリティ方針とサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を策定し公表している。サステナビリティ方針には、「沿線エリアを中心に、地域住民・自治体・企業等、さまざまなステークホルダーと共創・協働し、企業理念の実践を通じて、『持続的な企業価値の向上』と『持続可能な社会の実現』の両立をめざします。」を掲げ、多様な経営資源を活用し、ステークホルダーへ、社会へ価値を提供し、企業価値の向上につなげていく方針である。

サステナビリティに関する主な取り組み実績は以下の通り。

### ➤ 環境面

「南海環境ビジョン 2030」を2017年に制定し、3年程度を目途に見直す「中期環境目標」に主要施策・達成目標を織り込み、2030年を目標とする中長期の取り組みを進めている。2030年度の方向性（目標像）としては、「南海電鉄グループのCO<sub>2</sub>排出量 46%以上削減（2013年度比）」「環境ビジネスによる企業価値の創造」「沿線におけるスマートシティの形成」「自然との共生社会の実現」「環境推進体制の充実と環境情報開示の強化」を掲げている。南海電鉄グループ中期環境目標（2018年度～2020年度）で掲げている中期環境目標と実績は以下の通り、コロナ禍により開催が中止となった「環境イベントの開催」以外、すべての項目で目標を達成している。

南海電鉄グループ 中期環境目標(2018年度～2020年度)

◎:目標を超過して達成した ○:目標を達成した △:目標を達成しなかった

環境課題	中期環境目標	2020年度の主な実績	評価
1. 地球温暖化の抑制	(1) 南海電鉄グループのCO <sub>2</sub> 排出量を12%削減する(対2013年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海電鉄グループCO<sub>2</sub>排出量14.9%削減(対2013年度)(地球温暖化対策推進法に基づく排出係数を用いた算出では34.6%削減)</li> <li>南海電鉄グループエネルギー使用量16.2%削減(対2013年度)</li> <li>政府の2050年カーボンニュートラルに合わせたCO<sub>2</sub>排出量削減目標の見直し</li> </ul>	◎
	(2) 再生可能エネルギー(水素エネルギー含む)の活用とBCP対応機能強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝来線へのCO<sub>2</sub>フリー電力導入に向けた準備完了</li> </ul>	○
2. 循環型社会の実現	駅を拠点としたまちづくりの一環としたなんばエリアまたは沿線におけるスマートシティ形成に向けた準備活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線活性化に資するスマートシティ形成に向けた担当部門との協議と合意形成</li> <li>南海電鉄グループ取水量約17%削減(対2019年度)</li> </ul>	○
3. 生物多様性の保全	(1) 沿線エリアでのビオトープ活動の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>多奈川ビオトープ保全活動実施(2020年度 6回)</li> <li>環境省主催「国民参加による気候変動情報収集・分析事業」として、多奈川小学校児童による自然観察会開催(10月)</li> </ul>	○
	(2) 生物多様性保全と農業事業の共同展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>グリーン調達推進に向けた取引先へのアンケートの実施(100社)</li> </ul>	○
4. 環境マネジメントの深度化	(1) ISO14001の下での環境マネジメントシステムの改善向上とより主体的な運営体制への移行検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO14001認証のサーベイランス審査受審、認証継続判定</li> </ul>	○
	(2) 南海電鉄グループにおける環境法令順守管理体制の確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>高濃度PCB、改正フロン排出抑制法、PCB特異法・廃棄物処理法の対応</li> <li>廃棄物・水の取り扱いに関するアンケート実施(56社)</li> </ul>	○
	(3) 環境ボランティア活動(ECOニストプログラムの推進) ECOニスト認定 毎年100名 ECOニストアドバンス認定 毎年35名 eco検定合格 毎年35名	<ul style="list-style-type: none"> <li>ECOニスト活動 5件</li> <li>ECOニスト認定 190名、ECOニストアドバンス認定 49名</li> <li>eco検定合格 36名 累計 357名(在籍者)</li> </ul>	○
5. 効率的な環境情報の開示	(1) 統合報告書への移行	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要課題(マテリアリティ)の特定や価値創造プロセスの策定の取り組み推進</li> </ul>	○
	(2) 環境PRポスターの発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>ニュースリリースへ「SDGsロゴ」「リリース内容に関連するSDGsアイコン」の記載</li> </ul>	○
	(3) なんかいの森を活用した新たなオフセット・クレジットの取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>J-クレジットの取得完了 509t(2019年度分)(2019～2026年度の8年間で約4,000t取得予定)</li> </ul>	○
	(4) なんかいの森の間伐材の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>なんばパークス内のベンチ制作(2019年度)、設置(2020年度)</li> <li>なんかいの森の間伐作業実施 20.64ha(2020年度)</li> </ul>	○
	(5) 環境イベントの開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍による活動の制限のため、開催中止</li> </ul>	△
	(6) 環境保護団体への寄付	<ul style="list-style-type: none"> <li>計4件の環境保全団体(基金)への寄付実施</li> </ul>	○

(引用元：南海グループ統合報告書 2021)

また、2021年度からの「南海電鉄グループ中期環境目標」では、主に「1.地球温暖化の抑制」「2.循環型社会の実現」「3.生物多様性の保全」「4.環境マネジメントの深度化」「5.グリーンビルディングの拡大」「6.適切な情報発信」の6つの環境課題を設定し取り組みを進めている。

➤ 社会面

グループ経営方針の中でも最大の使命とする「安全・安心の徹底」において、必要な安全対策を滞りなく計画的に実施するための設備投資を継続的に実施している。2020年度においては、今後発生することが予測される大規模地震に備えた高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、駅ホーム上の安全性向上のための施策実施や老朽設備の更新のため約68億円の投資を行っている(2016～2020年度の安全に対する投資の実績は下図「安全に対する投資額」ご参照)。

(安全に対する投資額)



(引用元：南海グループ統合報告書 2021)

2021年9月には、「TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）」の提言に賛同しており、今後、気候変動問題解決に向けた取り組みを一層推進すると共に、提言に基づいた情報開示の拡充が進むと考えられる。

なお、南海電鉄は、CDP評価：B（気候変動）を受けており、2024年度までの達成目標としてCDP評価：A-（気候変動）を設定し、取り組みと適切な情報開示を進める方針である。

### 1-3. サステナビリティに関する体制及び運営方法

#### (1) サステナビリティに関する組織体制

南海グループは、2021年4月に「サステナビリティ方針」を定め、7つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を発表した。また、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する組織として、代表取締役社長兼 CEO を委員長とする「サステナビリティ推進委員会」を、その事務局として「サステナビリティ推進部」を設置している。2021年度からは、本委員会が中心となって、事業部門と連携しながら目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価（PDCA サイクル）を推進する方針である（下図「サステナビリティ推進体制」ご参照）。

(サステナビリティ推進体制)



(引用元：南海グループ統合報告書 2021)

#### (2) サステナビリティに関するマテリアリティ

南海グループは、サステナビリティ方針のもと長期的に取り組むべき重要施策として SDGs の視点を取り入れた 7つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を策定している。その特定プロセスは以下の通りである。

##### STEP1：社会課題、マテリアリティ項目の抽出

SDGs、UNEP（国際連合環境計画）のインパクト・リーダーなどのガイドラインを参考に経済、社会、環境の側面から社会課題を抽出すると共に、管理職対象の SDGs 研修で受講者約 300 名から提出のあった南海電鉄の取り組み課題約 1,600 項目を参考に、マテリアリティ項目として約 180 項目を抽出。抽出にあたっては、一部関係部門にヒアリングを実施。

##### STEP2：マテリアリティ項目の絞り込み

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

### STEP3：経営層・有識者による妥当性の確認

管理職を対象としたアンケート、執行役員との意見交換、第三者（外部有識者）への意見聴取を行い、マテリアリティを特定。

また、マテリアリティの特定と共に、以下の「主な目標と KPI」を設定した。

#### 主な目標と KPI

<p><b>脱炭素社会の実現：</b> <b>2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●CO<sub>2</sub>排出量の削減 当社グループにおける排出量を2013年度比46%以上削減(2030年度)</li> <li>●環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大 新規開発物件における環境認証の取得</li> </ul>	<p><b>賑わいと親しみのあるまちづくり</b> 人口動態を転出超過から転入超過に逆転(2027年度)</p> <p><b>スマートシティの実現</b> 泉北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画の推進</p> <p><b>安全の徹底</b> 鉄道事業における有責事故ゼロ</p>	<p><b>顧客満足度</b> JCSI(顧客満足度指数)が継続的に前年度を上回ること</p> <p><b>女性管理職比率</b> 10%程度まで向上(2030年度までに)</p> <p><b>新規採用者に占める女性比率</b> 30%程度まで向上(2030年度までに)</p>
--	--	---

(引用元：南海グループ統合報告書 2021)

南海グループが特定した7つのマテリアリティは、安全・安心・快適な輸送サービスを基軸に、さまざまなサービスを組み合わせた「地球環境やすべての世代の人々にやさしく、自然災害に強いまちづくり」と、沿線や地元自治体などとも協働した、「暮らす・働く・訪れる」価値を高め、「地域共創型のまちづくり」を推進する南海電鉄の価値創造プロセスにおいて、「ありたい姿を実現する」うえで何れも極めて重要な課題と言える。特定したマテリアリティのうち、「安全・安心・満足のさらなる追求」「賑わいと親しみのあるまちづくり」「夢があふれる未来づくり」「豊かな暮らしの実現」「地球環境保全への貢献」は、鉄道事業を基軸に沿線価値の向上や活性化を進める南海電鉄の各事業を通じたインパクトの創出（ポジティブ・インパクトの増大とネガティブ・インパクトの低減）が期待される課題であり、「一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり」「誠実で公正な企業基盤強化」は、それらの課題を解決するグループ経営基盤の下支えとなる、人材や組織、リスク・ガバナンス管理面での重要な課題であると考えられる。



## サステナブル重要テーマ(マテリアリティ)

ESG	マテリアリティ	取り組み方針	取り組み詳細	関連するSDGs
S 社会	安全・安心・満足 のさらなる追求	安全・安心は当社グループにおける事業の根幹であることを踏まえ、安全投資の計画的実行や安全教育・BCP訓練の実施など、ステークホルダーの期待に応える施策を講じることで、お客さま満足度の向上に努めています。また、今後も激甚化が想定される自然災害への対応を計画的に進めています。	鉄道事業をはじめ各事業における安全の確保 気候変動リスクなどの自然災害への備え 安心で快適な施設・サービスの提供 顧客志向の追求による顧客満足度の向上	  
	賑わいと 親しみのある まちづくり	なんばのポテンシャルを最大限に活かしたエリア開発を進めるとともに、各エリアの自然や数々の観光資源・歴史遺産などの地域資源を活かし、多様なステークホルダーとのコミュニケーションを通じて、都市部に集中した人口を当社沿線に誘引する基盤づくりを進めていきます。	なんばエリアの活性化 駅を拠点とした地域活性化 観光資源の保全と活用 ステークホルダーとの協働による沿線価値向上	   
	夢があふれる 未来づくり	なにわ筋線の開業をはじめ、インバウンド・関西万博・IRなどをトリガーに沿線エリアのさらなる飛躍を目指します。デジタル化の進展による働き方改革を見据え、都心への通勤を前提としないまちづくりを進め、デジタルとリアルを融合させ、人々の移動のみならず、生活の各シーンでさまざまなサービスを提供するスマートシティの形成を進めています。	なにわ筋線の開業による新たな南北軸の形成 DXを活用した新たな商品・サービスの創出 スマートシティの実現 交通人口の拡大をもたらす商品・サービスの提供(インバウンド・関西万博・IR)	   
	豊かな暮らし の実現	学ぶ・働く・遊ぶ・子どもを育てる・老後を過ごすなど、人生の各シーンで必要となるサービスを提供し、すべての世代が安心できる豊かな暮らしを実現します。	コロナによるワークスタイル、ライフスタイルの変化に対応した生活・サービスの提供 多様な世代にあわせたサービス提供 社会基盤を支える物流拠点の機能強化	    
	一人ひとりが 能力を発揮できる 職場・ひとづくり	働く場所・時間にとらわれない環境を整備することにより、多様な人材の活躍を促進するとともに、従業員の満足度向上を図ることで働きがいを出します。また、未知の領域に挑戦する風土を醸成し、激しい環境の変化に対応できる人材を育成していきます。	ダイバーシティ&インクルージョン(女性活躍推進) 健康経営の推進などの職場環境づくり 激しい環境の変化に対応できる人材の育成 人権尊重とハラスメントの防止	   
E 環境	地球環境保全 への貢献	気候変動リスクを当社グループ最大のリスクと捉え、省エネ車両(鉄道・バス)の導入と再生可能エネルギーの使用を進め、モーダルシフトを促進するとともに、グリーンビルディングの取得・開発を拡大していきます。また、沿線エリア・事業エリア内で保有する森林の育成に取り組むことで、生物多様性の維持に努めています。	気候変動への対応に向けたCO <sub>2</sub> 排出量の削減、再生可能エネルギーなどの活用推進 循環型社会の実現 生物多様性の保全 環境マネジメントの高度化 環境配慮型建物(グリーンビルディング)の拡大	    
G ガバナンス	誠実で公正な 企業基盤強化	変化の激しい社会に機動的に対応していくため、スピード感のある意思決定と財務の適切な管理、その監督機能の強化に努めています。また、株主・投資家をはじめとするステークホルダーとの双方向のコミュニケーションに努め、適時・適切かつ公正な情報開示を行い、経営の透明性を高めています。	企業統治 リスクマネジメント ステークホルダーとのコミュニケーション充実(株主・投資家、メディアなど) 社会や環境に配慮した責任ある調達方針 財務の健全性および透明性の確保	   

(引用元：南海グループ統合報告書 2021)

### (3) 社会・環境に及ぼすリスクに対する方針・管理体制と実績

南海グループは、さまざまなリスクに対し適切に対応するため、リスクを組織横断的に管理する体制を構築し、事業に関わるリスク情報を把握すると共に、優先的に対処すべきリスク項目を選定している。その上で、各部門およびグループ会社において、リスクの回避または軽減のための「南海グループリスク対策計画」を策定し、年間を通じて取り組みを行っている。さらに、進捗状況の確認や評価を行い、次年度計画へ反映するなど、リスクマネジメントのPDCAサイクルを推進している。

南海電鉄においては、公共交通サービスを提供する企業として環境・社会・経済に影響を及ぼすリスクに対し、安全マネジメント体制を構築している。具体的には、「安全方針」に基づき、社長を委員長とする安全推進委員会（四半期ごとに開催）、安全統括管理者を委員長とする安全推進実行委員会（月1回開催）において、安全対策・自然災害リスクの低減等のリスクの管理・対策の検討を行う体制を構築し、当該推進委員会を駆動力として、安全マネジメントのPDCAサイクルを推進している。専任部署としては、「安全推進部」を設置し、必要な施策を組織横断的に実施している。

また、危機（重大事故及び災害を除く）の発生を予防すると共に、発生した場合の会社及び役職員並びに旅客・顧客に対する被害を最小限にとどめるための包括的な規範として「危機管理指針」を定めているほか、重大事故及び災害の発生又は発生のおそれがある場合における対策組織、応急処理等を定めるとともに、災害発生時の旅客・顧客及び役職員の安全確保と早期復旧をはかり、被害を最小限に抑えることにより、企業の社会的責任を果たすことを目的として、「災害対策規程」を定めている。

サプライヤーの観点では、2019年度に「グリーン調達ガイドライン」を制定し、取引先に対してグリーン調達についての必須事項・努力事項を定め、取引先と共に環境への影響に配慮した調達を推進している。

南海電鉄は、2021年9月にTCFDの提言に賛同しており、今後、提言等への対応を含め、社会・環境面の各種リスクと機会の特定、シナリオ分析による重要な影響の確認、対応策の策定等、全社的なリスクマネジメント体制の構築改善を進めることが期待される。

以上の(1)から(3)で記載した通り、南海電鉄グループにおいてはサステナビリティに関する組織体制が構築され、マテリアリティも特定された段階であり、適切なインパクト・マネジメント運営の実効性については融資期間に亘って三井住友信託銀行がモニタリングする予定である。



## 2. 包括的分析及びインパクト特定の適切性評価

### 2-1. 包括的分析及びインパクト特定の概要

本ファイナンスでは、南海電鉄の事業活動全体に対する包括的分析が行われ、上記のサステナビリティに関する取り組みも踏まえてインパクト領域が特定された。

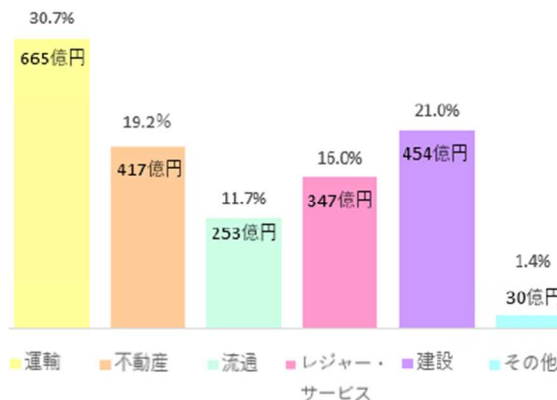
#### (1) 包括的分析

セグメント、エリア、サプライチェーンの観点から、インパクトを生み出す要因をグループ全体で包括的に検討した。

まず、セグメントを事業全体で俯瞰すると、営業収益ベースでは、運輸業 30.7%、不動産業 19.2%、流通業 11.7%、レジャー・サービス業 16.0%、建設業 21.0%、その他 1.4%となっている。また、南海グループは、10年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」を策定し、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」の2つの事業戦略を推進している。以上を踏まえ、本評価においては営業収益の約7割を占める運輸業・不動産業・建設業を中心に包括的に分析を行った。

次に、事業エリアについては、鉄道事業における沿線を中心に地域住民の生活に密着する事業を展開しており、その営業収益全体の大半を大阪・和歌山エリアが占めることから、評価の対象エリアは当該エリア（日本）とした。

#### ■事業セグメント



#### ■事業エリア（沿線マップ）



(引用元：2021年3月期決算説明会資料)

サプライチェーンの観点で全体を俯瞰すると、主にエネルギーや資材等の調達にあたる上流（取引先）、公共交通・不動産等のサービスを提供する中流（南海グループ）、サービス利用を主とする下流（お客さま）の3セクターに大別され、それぞれのセクターにおいて環境、社会、経済の3つの側面でインパクトを与えている。以上から、それらの3つのセクターに区分してインパクト評価を実施した。

原則として、南海電鉄の公開情報を基にインパクト評価を実施しているが、重要な項目に関してはその裏付けとなる内部資料等の確認及びヒアリングを実施し、手続きを補完している。

(2) インパクト特定

UNEP FI の定めたインパクト分析ツールを用い、ポジティブ・インパクト及びネガティブ・インパクトの発現するインパクトカテゴリーが確認された。なお、原則として、南海電鉄による公開資料を基にインパクトが分析されているが、重要な項目に関しては、その裏付けとなる内部資料等の確認及びヒアリングの実施により、手続きが補完されている。

2-2. JCR による評価

JCR は、本ファイナンスにおける包括的分析及びインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って以下の通り確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。

モデル・フレームワークの確認項目	JCRによる確認結果
事業会社のセクターや事業活動類型を踏まえ、操業地域・国において関連のある主要な持続可能性の課題、また事業活動がこれらの課題に貢献するかどうかを含めて、事業環境を考慮する。	事業セグメント・事業エリア・サプライチェーンの観点から、南海電鉄の事業活動全体に対する包括的分析が行われ、インパクト領域が特定されている。
関連する市場慣行や基準（例えば国連グローバル・コンパクト10原則等）、また事業会社がこれらを遵守しているかどうかを考慮する。	南海電鉄は、TCFD提言への賛同を行い、対応を進めている事が確認されている。
CSR報告書や統合報告書、その他の公開情報で公に表明された、ポジティブ・インパクトの発現やネガティブ・インパクトの抑制に向けた事業会社の戦略的意図やコミットメントを考慮する。	南海電鉄では「南海環境ビジョン2030」、「中期経営計画」、「サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）」等を踏まえ、インパクト領域が特定されている。
グリーンボンド原則等の国際的イニシアティブや国レベルでのタクソノミを使用し、ポジティブ・インパクトの発現するセクター、事業活動、地理的位置（例えば低所得国）、経済主体の類型（例えば中小企業）を演繹的に特定する。	UNEP FIのインパクト分析ツール、グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則のプロジェクト分類等の活用により、インパクト領域が特定されている。
PIF商品組成者に除外リストがあれば考慮する。	南海電鉄は、三井住友信託銀行の定める融資方針等に基づく不適格企業に該当しないことが確認されている。

<p>持続可能な方法で管理しなければ、重大なネガティブ・インパクトを引き起こし得る事業活動について、事業会社の関与を考慮する。</p>	<p>南海電鉄の事業において想定し得る重要なネガティブ・インパクトとして、鉄道事業を始めとする各事業での安全確保、CO<sub>2</sub>排出や廃棄物等が特定されている。これらは、「サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）」において抑制すべき対象と認識されている。</p>
<p>事業会社の事業活動に関連する潜在的なネガティブ・インパクトや、公表されている意図と実際の行動（例えばサプライチェーンの利害関係者に対してや従業員の中での行動）の明らかな矛盾を特定するため、考え得る論点に関する利用可能な情報を検証する。</p>	<p>三井住友信託銀行は、原則として南海電鉄の公開情報を基にインパクト領域を特定しているが、重要な項目に関しては、その裏付けとなる内部資料等の確認及びヒアリングの実施により、手続きを補完している。なお、JCRは三井住友信託銀行の作成したPIF評価書を踏まえて南海電鉄にヒアリングを実施し、開示内容と実際の活動内容に一貫性があることを確認している。</p>

### 3. KPIの適切性評価及びインパクト評価

#### 3-1. KPI設定の概要

本ファイナンスでは、上記のインパクト特定及び南海電鉄のサステナビリティに関する取り組みを踏まえ、以下の「鉄道事業における安全の徹底」、「顧客満足度の向上」「スマートシティの実現」、「ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）」および「CO<sub>2</sub>排出量の削減」の5項目のインパクトが選定され、それぞれにKPIが設定された。

本評価におけるインパクト項目と関連するマテリアリティ等との関連

	インパクト項目	関連するマテリアリティ等	SDGs
①	(a) 鉄道事業における安全の徹底 (b) 顧客満足度の向上	安全・安心・満足のさらなる追求	6・11・13
②	スマートシティの実現	夢があふれる未来づくり	8・9・11・17
③	ダイバーシティ&インクルージョン (女性活躍推進)	一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり	5・8・10
④	CO <sub>2</sub> 排出量の削減	地球環境保全への貢献	7・9・11・13

(\*) インパクト及び具体的な貢献内容に関連するSDGsは、本ファイナンスにおいて特定されたものが採り上げられている。

#### ① 安全・安心・満足のさらなる追求

ポジティブ・インパクトの増大/ネガティブ・インパクトの低減	
SDGsとの関連性	
SDGs 目標	「6.水・衛生」、「11.都市」、「13.気候変動」
SDGs ターゲット	6.2、11.2、13.1
インパクトカテゴリー	
「移動手段（モビリティ）」「包摂的で健全な経済」	
内容	
(a) 鉄道事業における安全の徹底 (b) 顧客満足度の向上	

#### (a) 鉄道事業における安全の徹底

対応方針	安全マネジメントの徹底と高まる自然災害リスクの低減に向けた各種対策の推進
目標	鉄道事業における有責事故等ゼロ
指標（KPI）	鉄道事業の有責事故等件数

南海電鉄は、「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、社会の信頼にこたえ、お客さまに最良のサービスを提供するために、南海グループ経営方針である「安全・安心の徹底」に最優先に取り組んでいる。

安全マネジメントにおいては、2006年10月1日に「安全方針」を制定（2009年6月26日改正）し、安全最優先を原則として事業活動を行う体制の整備に努め、四半期ごとに委員長を社長とする安全推進委員会、月1回開催の安全推進実行委員会（委員長：安全統括管理者）を中心に、「安全意識の浸透」「安全風土の構築」を図っている。また、社長を安全管理体制の最高責任者とし、関係する各部門の責任者の役割を明確化して、安全管理体制を構築している。安全・安心の徹底を担う専任部署としては「安全推進部」を設置し、安全管理体制の適正な運用と改善に関する事項を統括し、輸送の安全性・安定度向上のために必要な施策を組織横断的に推進している。

鉄道運転事故・輸送障害・インシデントの発生状況は、最近5年間に於いて重大事故は2017年度に「列車脱線事故」が1件発生。2020年度においては、鉄道事業の有責事故等件数（自社に責任のある鉄道運転事故、輸送障害(3時間以上の遅延または運休に限る)、インシデント等によるもの）はゼロ。重大事故（衝突・脱線・火災）は発生しておらず、踏切障害事故（直前横断）9件、人身障害事故（線路内立入り）9件、輸送障害14件が発生。過去のインシデントでは、2019年8月に発見された特急ラピートにおける台車き裂発生に関して、運輸安全委員会の調査結果（調査報告書）が2020年11月に公表され、南海電鉄は、再発防止策として、①調査報告書に記載の再発防止策の確実な履行、②台車の新製、を実施し安全対策を講じている。

輸送の安全確保に向けた課題を解決するための取り組みとしては、2018年度から3か年の安全重点施策として、①高まる自然災害リスクの低減、②社会的な要請への対応、③車両をはじめとする老朽機器および施設の計画的な更新、④異常時対応能力の向上、⑤安全文化の醸成と人材育成、の5項目を定め、安全対策への設備投資を3か年累計で約264億円実施している。また、「事故復旧総合訓練」「線路設備確認訓練」「鋼索線訓練」「テロ対処訓練」等の事故・災害に備えた訓練の実施や、安全教育の実施と技能の継承により、安全意識と安全レベルの向上を図っている。

当該安全投資では、施設・車両などの更新・改善等の必要な安全対策を滞りなく実施することに加え、安心・快適な車内環境を向上させつつ代替前に比べ消費電力が約半分で済む車両新造、今後発生することが予測される大規模地震に備えた高架橋柱や駅舎の耐震補強工事、洗堀を受けやすい橋梁の洗堀防止対策の実施等、気候変動への対応や自然災害リスクの低減を図るための施策を実施している。また、関係自治体と積極的に協議を行い、連続立体交差事業を推進することで踏切を廃止し、運転保安度の向上と社会的課題である交通渋滞の解消を図る施策を実施している。

2021年度においても安全重点施策として、①「運輸防災マネジメント指針」に沿った自然災害リスクの軽減、②社会的な要請も含めた駅ホーム、踏切の安全性向上、③老朽機器・設備更新、改善による保安度向上、④デジタル技術を活用した安全設備によるシステムチェンジ、⑤安全を支える人材の育成と技術継承、の5項目を定め、引き続き安全施策を計画的に推進している。

南海グループの「安全マネジメントの徹底と高まる自然災害リスクの低減に向けた各種対策の推進」の取り組みは、輸送人員 178,164 千人（2020 年度）が利用する鉄道事業を基軸に事業展開する南海グループとして最大の使命である鉄道運転事故等の未然防止による環境・社会・経済への重大なネガティブ・インパクトの低減に加え、多様な人々の安全・快適で持続可能な移動手段へのアクセス、激甚化する自然災害への対応による持続可能かつ強靱（レジリエント）な公共交通インフラの開発に貢献する取り組みである。当該社会への貢献を計測する評価指標としては、「鉄道事業の有責事故等件数」を設定しモニタリング対象とする。また、「安全マネジメントの徹底と高まる自然災害リスクの低減に向けた各種対策の推進」の取り組みがもたらす個別インパクトを特定・評価するため、当該活動全般についてもモニタリング対象とする。

(b) 顧客満足度の向上

対応方針	顧客志向の追求による顧客満足度の向上
目標	顧客満足度指数が継続的に前年度を上回ること
指標 (KPI)	顧客満足度調査スコア

南海電鉄は、「社会への貢献」「お客さま第一」を企業理念とし、グループ経営方針である「顧客志向の追求」に取り組んでいる。

2018 年 2 月には、南海グループの 10 年後のありたき姿として「南海グループ経営ビジョン 2027」及び新中期経営計画（2018～2020 年度）「共創 136 計画」を策定。「南海グループ経営ビジョン 2027」で掲げる「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる」の実現に向け、南海ブランドの確立に取り組んでいる。

「共創 136 計画」期間で特に注力する基本方針として 5 点、その 1 つに「安全・安心で良質な交通サービスの提供」を定めた。当該基本方針の施策としては、「輸送の安全性・安定度向上と安全文化の一層の醸成」に加え、「選ばれる沿線」に向けた方針として、「車両や駅トイレの集中的・計画的な更新」「ストレスフリーな移動環境の整備」を掲げ、同計画期間内（2018～2020 年度）において、南海線 24 両、高野線 30 両、鋼索線ケーブルカー 2 両 2 編成の車両更新、36 駅のトイレの美装化、海外旅行代理店向け企画乗車券の e チケット化に加え、モバイル決済サービス「Alipay（アリペイ）」「WeChat Pay（ウィーチャットペイ）」を導入した。

多様なお客さまの利便性向上の取り組みでは、駅トイレの美装化において、美観向上や換気能力の向上による臭気低減に加え、女性トイレのパウダーコーナー設置、多機能トイレの設置を進めた他、すべての人に、よりご利用いただきやすい駅を目指して、スロープやエレベーターの設置などバリアフリー化を推進している。また、車両の新造・改良による省エネ車両の導入、新型コロナウイルス感染症の感染防止のためすべての車両の車内に抗ウイルス・抗菌加工を実施、4 カ国語に対応した車内案内表示器の設置など、人と環境に優しい、安心・快適な車内環境づくりに努めている。

顧客満足度の向上の取り組みでは、アプリを活用したタイムリーな情報提供の一環として、2019年度から、運行情報などを発信するスマートフォン向けアプリ「南海アプリ」の配信を開始。列車走行位置や駅情報の発信、20分以上の遅延など運行支障発生時のプッシュ通知の他、「トイレ空き状況確認」機能や「席ゆずりあいアシスト」機能を追加するなど、利便性の向上に努めている。

お客さまニーズの把握の取り組みでは、ホームページや従業員に直接いただいたお客さまからのご意見・ご要望やお褒めを「お客さまの声」データベースに蓄積し、従業員が閲覧できる社内ネットで公開し、業務改善やサービスの向上に役立てている。また、外部の調査会社によるインターネットによる顧客満足度調査の実施に加え、(公財)日本生産性本部が実施している顧客満足度調査(JCSI)の結果も併せて分析し、業務やサービスの改善に役立てている。

南海グループでは、「共創136計画」に続く経営計画として、2021年4月に、コロナ禍収束後の反転攻勢のための足場を固める1年として、単年度計画としての「2021年度経営計画」を策定している。当該計画では、「デジタル技術の活用により、安全・安心で良質な交通サービス水準の維持・向上を図りつつ業務プロセスの効率化を徹底し、長期的な移動需要の減少に耐えうる事業構造を構築する」鉄道事業の中長期施策を掲げ、お客さまサービス面における主な施策としては、AIによる案内、クレジットカードによる乗降などの実証実験を推進している。

以上の南海グループの「顧客志向の追求による顧客満足度の向上」への取り組みは、輸送人員178,164千人(2020年度)及び沿線住民を中心に、将来的には大阪・関西万博開催時に想定される2,820万人の想定来場者等のインバウンド(お客さま)を含め、安全・安心な移動手段へのアクセス、顧客の利便性、すべての人々の衛生施設へのアクセスの向上に資すると考えられる。

当該取り組みによる社会への貢献(沿線エリアの活性化・交流人口の増加等のポジティブ・インパクト)を計測する評価指標としては、「顧客満足度調査スコア」を設定しモニタリング対象とする。また、顧客満足度の向上のための各種取り組みがもたらす個別のインパクトを特定・評価するため、当該活動全般についてもモニタリング対象とする。

②夢があふれる未来づくり

ポジティブ・インパクトの増大	
<b>SDGs との関連性</b>	
SDGs 目標	「8.成長・雇用」「9.イノベーション」「11.都市」「17.実施手段」
SDGs ターゲット	8.3、9.1、11.2、17.17
<b>インパクトカテゴリー</b>	
「住居」「雇用」「文化・伝統」	
<b>内容</b>	
スマートシティの実現	

- ・スマートシティの実現

<b>対応方針</b>	ソフト・ハード一体となったまちづくり、スマートシティの実現
目標	泉北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画の推進
指標 (KPI)	泉北ニュータウンの再生・泉ヶ丘駅前活性化計画の進捗状況

南海電鉄は、「南海は英知と活力で未来をひらきます」を企業理念とし、1885年の創業以来136年にわたり、鉄道・バスをはじめとする運輸業に加え、不動産業、流通業等、地域住民の生活に密着する事業を展開し、沿線価値の向上に取り組んできた。

南海グループでは、10年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン2027」の事業戦略として「選ばれる沿線づくり」「不動産事業の深化・拡大」を定め「10年後（2027年度）の人口動態を転出超過から転入超過に逆転」とする目標を設定。「2021年度経営計画」における中長期施策では、沿線自治体や地元自治体などとも協働しながら、「暮らす・働く・訪れる」価値を高め、「地域共創型のまちづくり」を推進し、地域に根ざす企業グループとして長期的視点で地域社会に関与することで、沿線の交流人口・定住人口の増加を目指している。

「まちづくり」に関連するマテリアリティとしては、「賑わいと親しみのあるまちづくり」「夢があふれる未来づくり」「豊かな暮らしの実現」を特定している。また、コロナ禍の収束時期が見通せない中、収益拡大投資枠の水準を定めることは非常に困難であるとの判断から、2021年度は「なんばエリア」「泉北ニュータウン」「物流賃貸事業」の継続案件に集中し、投資額を抑制しつつ、今後の中期的な成長を見据えた各種施策を遂行し、コロナ禍前の営業利益水準の早期回復を目指していく考えである。

「泉北ニュータウン」では、「泉ヶ丘駅前活性化計画」と共に沿線活性化に資するさまざまなソフト面での施策を講じ、ソフト・ハード一体となったまちづくり、「スマートシティの実現」を目指している。



▶ 泉ヶ丘駅前活性化計画

泉ヶ丘駅が位置する泉北ニュータウンは、千里ニュータウンと並ぶ大阪府内最大のニュータウンとして発展してきたが、まちびらきから50年を経過し、人口減少・高齢化の進展、住宅や施設の老朽化、近隣センターにおける商業機能の低下などさまざまな課題が顕在化している。

泉北ニュータウンの人口は、約118千人（堺市分）と、所在する堺市（約816千人）、同市南区（約140千人）の中核をなす南大阪地区でも有数のまちであり、南海電鉄、大阪府、堺市、UR等で形成される協議会が組織され、官民連携の下でそれらの課題を解決し活性化を図る取り組みが進められている。また、大阪府は、「スマートシティ戦略会議」において、泉北ニュータウンを重点地区に位置付け、堺市は「堺スマートシティ戦略」の重点地域としている。なお、2025年11月には、近畿大学医学部および附属病院の移転も決定している。

南海電鉄は、沿線最大で都心に近い泉北ニュータウンを行政等関係各所と連携して「スマートシティ」をキーワードとし再生する方針であり、なんばに次ぐ「沿線中核都市」を目指し、「泉ヶ丘駅前活性化計画」を検討・推進している。

南海電鉄は、2014年に泉北高速鉄道株式会社を買収すると共に、泉ヶ丘駅前施設を取得し、駅前地区（駅南エリア）商業施設を段階的に改修してきた。具体的には、駅前商業施設の営業環境及び施設利用環境を段階的に改修、忙しい子育て世代向けの「中食」売り場の充実等を実施している。2021年度の実施施策では、「泉ヶ丘駅前活性化計画」において、①基本設計と解体工事に着手、②スマートシティ戦略の具現化を設定しており、駅前施設は2025年10月の開業を予定している。

堺市の「堺スマートシティ戦略」で重点地域に指定された泉北ニュータウンでは、地域の新たな指針として「SENBOKU New Design」が策定され、各種取り組みが進められている。インフラ面では、当該「堺スマートシティ戦略」において、「公的賃貸住宅の活用地」「駅前地域の再整備」「近隣センター」といった土地利用転換の機会をとらえ、各主体と連携し複合的にスマートシティの取り組みを進める方針が示されている。南海電鉄の「泉ヶ丘駅前活性化計画」の取り組みは、これらの堺市の取り組みとの連携・共創が期待され、南海グループの事業活動を通じた泉北ニュータウンの持続可能なまちづくりや価値向上に繋がり、社会への貢献（地域活性化、多様な世代の共生、雇用創出等のポジティブ・インパクト）をもたらすと考えられる。

▶ スマートシティの実現

「泉ヶ丘駅前活性化計画」は、泉北ニュータウン再生やスマートシティの実現と一体で進め、2021年5月に策定された堺市の街づくり指針「SENBOKU New Design」及び「SENBOKU スマートシティ構想」を礎とし、産官学民連携により沿線中核都市実現を目指すものである（下図ご参照）。

**沿線最大で都心に近い泉北ニュータウンを行政等関係各所と連携して「スマートシティ」をキーワードとして再生する**

「SENBOKUスマートシティ構想」  
～堺スマートシティ戦略の重点地域～

スマートシティの取組のテーマ  
「ヘルスケア」「モビリティ」「コミュニティ」「リモートワーク」「エネルギー」

出所：堺市ホームページ

**泉ヶ丘駅前活性化計画**

基本設計と解体工事に着手（2021年度計画） → 2025年10月開業予定

※ 施設用途：商業、金融サービス、オフィス、医療施設等

**泉ヶ丘駅周辺**

近畿大学医学部及び附属病院移転地 (2025年11月予定)

計画地

泉ヶ丘駅

第5駐車場ビル

第4駐車場ビル

第3駐車場ビル

パンジョ

泉ヶ丘ひろば専門店街

**泉ヶ丘駅周辺の主な開発状況**

- ▶ 2014年8月  
泉ヶ丘駅前地区の商業施設、駐車場を取得  
- 駅前商業施設の営業環境及び施設利用環境を段階的に改修
- ▶ 2016年4月  
いづみがおか広場リニューアル  
- 地域の大学とさまざまな取り組みを開始
- ▶ 2018年4月  
泉ヶ丘駅前のリニューアル  
- 忙しい子育て世代向けの「中食」売り場の充実等

なげに次ぐ「沿線中核都市」を目指し、泉ヶ丘駅前活性化計画を検討・推進

出典：2022年3月期第2四半期決算説明会資料を基に三井住友信託銀行作成

堺市の「SENBOKU スマートシティ構想」では、ICTを活用し分野横断的に地域課題の解決などに取り組むことにより、住民の暮らしの質向上（Live SMART）を図るとともに、住民それぞれが暮らしを愉しむ（Play SENBOKU）ことのできる新たな価値を創造し、泉北ニュータウン地域ならではの魅力を高めることをコンセプトとしている。当該コンセプトに基づき、民間と連携しながら、先行的に取り組むテーマは、「ヘルスケア」「モビリティ」「コミュニティ」「リモートワーク」「エネルギー」の5分野を設定している。

南海電鉄は、2016年より泉ヶ丘駅前を拠点に取り組んできたコミュニティ事業をベースに、大阪府及び堺市が整備を進める都市OS「ORDEN」と連動したヘルスケア関連事業、モビリティ関連事業の検討に着手している。また、今後10年間で供出される複数の大阪府営住宅活用地において、スマートシティに関するさまざまなサービスを受けられる街づくりを提案するなど、公的賃貸住宅再生事業を通して若年中堅層の転入促進と流出抑制を図る方針である。これらの取り組みを加速化し、事業確度を高めることを目的に、南海電鉄では、行政、エネルギー

事業者、通信事業者とともに、泉北スマートシティコンソーシアム（仮称）の2022年春期設立を目指し、準備を進めている。

南海電鉄の泉北ニュータウンにおける「スマートシティの実現」は、行政、URや大阪府住宅供給公社等の住宅アセットオーナー、泉ヶ丘駅前の商業・集客施設事業者等と連携しながら推進しており、進行中のパイプラインは以下の通り。その他、各パイプラインと連動した、「健康フェスタ in いずみがおか」や「ボケない&コケないスマートアンチエイジング筋トレ教室」、堺市との公民連携事業である傘のシェアリングサービス「チョイカサ」等、さまざまな取り組みを推進している。

テーマ	ヘルスケア		コミュニティ	リモートワーク	その他
	①	②	③	④	⑤
PJ名称	ヘルスケアアプリ「ハるすまーと泉北」	健康増進プログラム「ASICS HEALTH CARE CHECK」	「ももポート」	シェアオフィス「Lieflice By NANKAI」	みんなでCAN EAT with NANKAI
事業者	㈱NSD 南海電気鉄道㈱	㈱アシックス 南海電気鉄道㈱	㈱フォーシーカンパニー 南海フードシステム㈱	南海電気鉄道㈱	㈱CAN EAT 南海電気鉄道㈱
官学連携等	桃山学院教育大学 帝塚山学院大学	堺市	堺市・UR都市機構	堺市	堺市
対象	高齢者 (高齢化比率36.2%) 泉北ニュータウン居住者・来街者	高齢者 (高齢化比率36.2%) 泉北ニュータウン居住者・来街者	団地住民 泉北ニュータウン居住者・来街者	泉北ニュータウン居住者・来街者	食物アレルギー保有者 泉北ニュータウン居住者・来訪者
概要	・利用無料のアプリで歩数・血圧・体重等バイタルデータを記録・蓄積 ・健康イベント参加促進、運動習慣の定着と健康増進	・心身の健康状態の測定・将来の健康寿命の予測、改善効果検証 ・専用アプリによるおすすめトレーニングの配信	・住民コミュニティ形成の拠点設置 ・住民ニーズの把握、多様なコンテンツの企画・運営 ・テレワークスペースの提供	・身近な場所に環境の整ったシェアオフィスを設置 ・堺市(南区役所)との相互利用及び連携	・食物アレルギーがあっても利用しやすい飲食店情報の提供 ・当該情報の泉北ニュータウン地域でのPR
SDGs					
効果・狙い(インパクト)	・高齢者の健康増進 ・多世代交流の活性化 ・地域の活性化 ・新たなビジネス創出 ・官民住民の連携による持続的・効率的な街運営の実現	・地域住民のコミュニティ形成・交流の活性化 ・新たなビジネス創出 ・多様な働き方、豊かな暮らしの実現 ・官民住民の連携による持続的・効率的な街運営の実現	・地域住民のコミュニティ形成・交流の活性化 ・新たなビジネス創出 ・多様な働き方、豊かな暮らしの実現 ・官民住民の連携による持続的・効率的な街運営の実現	・多様な働き方、豊かな暮らしの実現 ・ICTを活用した新たなビジネスモデルの実現 ・新たなビジネスの創出 ・官民住民の連携による持続的・効率的な街運営の実現	・食物アレルギー保有者に健康的な食生活を提供 ・新たなビジネスの創出 ・食物アレルギーに係る食育が進み、多様性が認められる魅力的な地域の実現 ・官民住民の連携による持続的・効率的な街運営の実現
進捗他	2021年12月～2022年3月: 実証実験(フェーズ1) 2022年4月～2022年8月: 実証実験(フェーズ2)	2021年10月～2022年2月: 実証事業	2021年3月～: 試行的運営	2021年11月: 南海堺駅ビルオープン 2021年12月: 泉ヶ丘ひろば専門店街にオープン	2021年4月: キュレーター募集開始 2021年7月: 閲覧開始

(引用元：南海電鉄リリースを基に三井住友信託銀行作成)

何れのテーマにおいても、実装化されることで泉北ニュータウンにおける既存住民や新たな移住者・来街者（お客さま）、社会への貢献（地域活性化、多様な世代の共生、高齢者の医療へのアクセス向上、多様な世代の健康増進、雇用創出、次世代への地域文化承継や新たな地域文化の醸成等）が期待される。

以上の通り、南海グループの「ソフト・ハード一体となったまちづくり、スマートシティの実現」の取り組みは、泉北ニュータウンの現在（約118千人(堺市分)）及び新たな移住者・来街者に対し社会への貢献（ポジティブ・インパクト）をもたらすと考えられる。一方で、「泉ヶ丘駅前活性化計画」は計画の策定・進行の途上であり、「スマートシティ実現」に向けたR&Dのパイプラインは進行中または今後新たに順次追加される

ため、最終的な個別のインパクトを計測する指標の設定は困難である。また、「スマートシティの実現」の取り組みによる社会への貢献は、「泉ヶ丘駅前活性化計画」と各パイプラインの取り組みが複合的に連動して実現するものと考えられる。そのため、評価指標としては、「泉北ニュータウンの再生・泉ヶ丘駅前活性化計画の進捗状況」を設定し、併せて、R&Dの各パイプラインの進捗や官との連携状況等の取り組み全般についてもモニタリング対象とする。なお、各パイプラインの取り組みは、堺市の「SENBOKU スマートシティ構想」のロードマップも参考に南海電鉄の取り組みをモニタリングしていく。

③ 一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり

ポジティブ・インパクトの増大	
<b>SDGs との関連性</b>	
SDGs 目標	「5.ジェンダー」「8.成長・雇用」「10.不平等」
SDGs ターゲット	5.1、5.5、5.b、8.5、8.8、10.2、
<b>インパクトカテゴリー</b>	
「雇用」「人権」	
<b>内容</b>	
ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）	
・ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）	
<b>対応方針</b>	<b>女性の活躍の場を広げる取り組みを推進</b>
目標	ア. 女性管理職比率を 10%程度まで向上（2030 年度までに） イ. 新規採用者に占める女性比率を 30%程度まで向上（2030 年度までに）
指標（KPI）	ア. 女性管理職比率 イ. 新規採用者に占める女性比率

南海電鉄は、「活力ある職場」を企業理念とし、10年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」の事業戦略を基盤として下支えするグループ経営基盤の整備として「人材戦略」を掲げている。当該経営ビジョンの実現に向けた人材戦略では、「挑戦と成長、結果を評価する職場風土への変革」を掲げ、人事制度を継続的に見直している。また、今後、労働力不足の深刻化が懸念される環境下、運輸業においては、労働集約型の産業構造のため事業運営上必要な人材の安定確保が求められ、加えて、「選ばれる沿線づくり」や「不動産事業の深化・拡大」といった事業戦略を推進していくためには、多様で専門的な人材の確保・育成に努める必要があることから、ダイバーシティを推進し、女性・高齢者・障がい者等が活躍しやすい環境整備に取り組んでいる。

人材関連のマテリアリティでは、「一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり」を策定し、①ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）、②健康経営の推進などの職場環境づくり、③激しい環境の変化に対応できる人材の育成、④人権尊重とハラスメントの防止、を取り組み課題としている。

具体的な取り組みとしては、2015年3月には「くるみんマーク」を取得、育児休職中の従業員向けに定期的に南海電鉄のタイムリーな情報に触れられる機会をつくる等、スムーズな職場復帰をサポートしており、復職率は2008年から毎年100%を継続している。また、従業員のモチベーション向上と従業員どうしのコミュニケーション促進を目的に「なんかいいいね」カードを導入し、従業員間の褒め合う文化の醸成、ひいては業務の質的向上につなげている。なお、南海電鉄は、2021年度より定年年齢を65歳まで段階的に引き上げている他、定年後の再雇用制度も実施しており、いわゆる「無年金期間」に対応した賃金水準の引き上げ、モチベーションの維持・向上に資する講習会の開催など、シニアライフの充実に向けたサポートにも取り組んでいる。

2020年度における、南海グループの女性社員比率は14.9%、同管理職比率は4.0%の実績である。政府が目標として掲げる「指導的地位に女性が占める割合が、少なくとも30%程度」「民間企業の雇用者の各役職段階に占める女性の割合：課長相当職18%

(2025年)」や日本の「管理的職業従事者に占める女性の割合14.8%」「民間企業の雇用者の各役職段階に占める女性の割合：課長相当職11.4%」（「第5次男女共同参画基本計画(説明資料)」による、2019年実績）に比し、民鉄業界においては、不規則な勤務時間の就業形態等の要因もあり、民鉄各社の鉄道事業における女性従業員比率は概ね一桁%、同管理職比率は2~8%程度（厚生労働省「女性の活躍推進企業データベース」による）と、女性の活躍推進は業界としての課題とも言える。

南海グループは、鉄道事業を基軸に事業展開する企業グループとして、女性活躍推進を重要な課題としており、南海電鉄は、2016年4月に「女性の活躍推進に向けての行動計画」を策定し、大卒採用における女性比率を継続的に4割以上とし、鉄道現業部門では車掌、運転士、助役など多様な職種への女性の配置を促進し、女性の活躍を推進する取り組みを行っている。具体的な目標では、南海電鉄を含む民鉄各社の業界特性を踏まえ、「女性管理職比率を10%程度まで向上（2030年度までに）」と、「新規採用者に占める女性比率を30%程度まで向上（2030年度までに）」を主な目標とKPIに掲げている。

以上から、南海グループの「女性の活躍の場を広げる取り組みを推進」の取り組みは、多様な働きがいの創出（従業員の多様な価値観を尊重し、多様な人材が活躍）や創造的な業務の推進、業務の質的向上等が期待されると共に、同グループの持続的な成長における企業基盤強化の下支えにもなるものと考えられる。

南海グループの事業活動を通じた当該取り組みによる社会への貢献（ポジティブ・インパクト）を計測する評価指標としては、「女性管理職比率」「新規採用者に占める女性比率」を設定しモニタリング対象とする。

④ 地球環境保全への貢献

ネガティブ・インパクトの低減	
<b>SDGs との関連性</b>	
SDGs 目標	「7.エネルギー」「9.イノベーション」「11.都市」「13.気候変動」
SDGs ターゲット	7.a、9.4、11.3、13.1
<b>インパクトカテゴリー</b>	
「エネルギー」「気候」	
<b>内容</b>	
CO <sub>2</sub> 排出量の削減	

・ CO<sub>2</sub> 排出量の削減

対応方針	気候変動への対応に向けた CO <sub>2</sub> 排出量の削減
目標	南海グループの CO <sub>2</sub> 排出量を 2013 年度比 46%以上削減（2030 年度）
指標（KPI）	南海グループの CO <sub>2</sub> 排出量（総量ベース、スコープ 1・2）

南海グループは、「南海電鉄グループ環境理念」を制定し、すべての事業活動を通じて環境への影響を常に配慮し、自然環境にやさしい社会づくりに向けて取り組んでいる。また、地球環境に関する課題認識を発展させ、幅広いステークホルダーへの社会的責任を果たすことで南海グループの持続的成長に資することを主旨として、「南海環境ビジョン 2030」を 2017 年に制定し、3 年程度を目途に見直す「南海電鉄グループ中期環境目標」に主要施策・達成目標を織り込み、2030 年を目標とする中長期の取り組みを進めている。

2021 年 4 月には、「サステナビリティ方針」及び「サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）」を策定し、マテリアリティで特定した「地球環境保全への貢献」において、政府の「2050 年カーボンニュートラル（脱炭素化）」宣言に従い、2050 年の CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロ及び 2030 年度 CO<sub>2</sub> 排出量 46%以上削減（2013 年度比）の目標を設定している。また、「南海環境ビジョン 2030」における「中期環境目標」においては、2024 年度までに CO<sub>2</sub> 排出量 32%削減（2013 年度比）の中期目標を設定し、環境課題の「地球温暖化の抑制」に取り組んでいる。

➤ 鉄道事業における取り組み

2019 年における国内の鉄道業界（部門）の CO<sub>2</sub> 排出量は 787 万トンと運輸部門の 3.8%（国土交通省統計）にとどまり、他の輸送手段に比して使用するエネルギー

が概ね電気であることから CO<sub>2</sub> 排出量が比較的少ないと言える。一方で、南海電鉄は、鉄道を運行するには大量の電力を使用することが必要であり、鉄道電力の削減は地球温暖化の抑制に向けて南海電鉄の最重要課題と考えている。

鉄道事業において 86.3%を占める運転用電力量の削減においては、消費電力を大幅に削減できる車両の新造・改良、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに変えて活用できる「回生ブレーキ」の搭載、電車の速度を制御する際に、速度や必要加速力（減速力）に応じて、インバーター装置の半導体モーターの回転数やトルクを制御する「VVVF 制御方式」の搭載等を推進している。2021 年 6 月には、鋼索線（高野山ケーブルカー）を関西電力株式会社の「再エネ ECO プラン」を適用することにより、国内の鋼索線では初めて、再生可能エネルギー100%での運行を実現。これにより、サプライチェーンの上流にあたるエネルギーの再エネ調達により、CO<sub>2</sub> 排出量を年間で約 60t 削減している。また、付帯電力の削減においては、信号設備、踏切設備、駅設備の省エネ化を進めており、2020 年の鉄道用電力使用量は新型コロナウイルスの感染拡大による需要減退の影響もあり、前年度比約 4.4%の削減となった。

▶ 環境配慮型建物（グリーンビルディング）の拡大

南海グループは、沿線を中心に不動産を保有しており、主要な賃貸物件だけで約 425 千㎡、物流系不動産賃貸物件においても約 434 千㎡の賃貸面積を有する。2020 年度には、連結子会社の泉北高速鉄道株式会社が運営する「北大阪トラックターミナル 1 号棟」（賃貸面積 36,015 ㎡）が竣工した他、和歌山市駅直結の複合施設「キーン和歌山」（延床面積 28,410 ㎡）をグランドオープンする等、今後も沿線を中心に新たな不動産取得・開発を進めていく方針である。

2021 年 4 月にマテリアリティに特定した「地球環境保全への貢献」においては、「脱炭素社会の実現：2050 年の CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロ」に関連する主な目標と KPI に「CO<sub>2</sub> 排出量の削減」に加え、「環境配慮型建物（グリーンビルディング）の拡大」を掲げている。また、「南海環境ビジョン 2030」における「南海電鉄グループ中期環境目標」においては、2024 年度までの目標に「新規開発物件における認証取得」を設定し、環境・社会へ配慮がなされた不動産に対する認証を受ける環境配慮型建物（グリーンビルディング）の拡大を中期環境目標に特定している。

2020 年度時点での環境配慮型建物（グリーンビルディング）認証の実績は、「DBJ Green Building 認証」として以下 2 物件にて取得。今後は、既存保有物件を含め認証取得を積極的に進め、環境配慮型の不動産事業を展開していく方針である。

<2020年度時点での環境配慮型建物(グリーンビルディング)認証実績>

	環境認証制度	ランク	物件名	所在	用途	竣工時期	賃貸面積(m <sup>2</sup> )
①	DBJ Green Building認証	Four Stars	北大阪トラックターミナル1号棟	大阪府茨木市	物流	2020年4月	36,015
②	DBJ Green Building認証	Five Stars	なんばスカイオ	大阪府大阪市中央区	複合	2018年9月	45,927

(引用元：南海グループ統合報告書 2021 を基に三井住友信託銀行作成)

なお、これまでの認証実績としては、「DBJ Green Building 認証」「自治体版 CASBEE」であるが、今後取得を進める認証内容等については、現在策定中であり、より高い評価の認証取得を目途に検討を進めている。

➤ その他の取り組み

南海電鉄は、奈良県吉野郡十津川村に保有する約 520ha の社有林護摩壇山「なんかいの森」の環境保全活動を継続しており、森林が吸収する CO<sub>2</sub> 量の「クレジット」を創出し利用してきたが、2019 年度には、「J-クレジット制度」による新たなクレジット取得計画（約 4,000t）をプロジェクト登録し、2021 年 1 月に計画の一部である 509t のクレジットを認証取得している。今後は 2027 年度（2026 年度分）までの残りのクレジットの認証取得を進めていき、低炭素社会の実現に向けて、有効に活用していく方針である。

環境マネジメントの深度化においては、2021 年 9 月に気候変動に起因する金融市場の不安定化リスクの低減を目的とした TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）の提言に賛同し、今後、気候変動による事業への影響を想定してリスクマネジメントを強化し、その対策を事業戦略と一体化していく取り組みを進めつつ、その提言に基づいた情報開示を進めていく方針である。また、CDP 設問項目に対する取り組み推進と適切な情報開示を進め、CDP 評価：A-（気候変動）を 2024 年度までの達成目標としている。以上の取り組みにより、今後、南海グループの環境マネジメントの深度化や加速が期待される。

南海グループの CO<sub>2</sub> 削減の実績は、2020 年度の CO<sub>2</sub> 排出量は 202,632t と、2013 年度の 309,902t に対し 34.6%の削減となった。南海電鉄の 2020 年度における回生ブレーキ搭載の省エネ車両導入率は 59.0%であり、継続的に推進する車両の省エネ化の進展等により、2030 年度 CO<sub>2</sub> 排出量 46%以上削減（2013 年度比）の目標達成について、その実現可能性は十分に認められると三井住友信託銀行では評価している。なお、2018～2020 年度において、南海電鉄は、車両数 696 両に対し、南海線 24 両、高野線 30 両、鋼索線 2 両 2 編成の車両更新を行っている。

CO<sub>2</sub> 排出量の削減目標についても、南海電鉄は、2050 年・2030 年度の中・長期目標に対するロードマップ策定を進めている。

南海グループの「気候変動への対応に向けた CO<sub>2</sub> 排出量の削減」の取り組みは、環境への貢献（ネガティブ・インパクトの低減）をもたらすものであり、南海電鉄の目標と



する 2030 年度までに 46%以上の削減（2013 年度比）が実現した場合には、2013 年度比約 142 千トン以上の削減となり、大阪・和歌山エリアを基盤とする一企業グループとしての貢献度合いは大きいものと言える。当該貢献を計測する評価指標としては、「南海グループの CO<sub>2</sub> 排出量（総量ベース、スコープ 1・2）」を設定しモニタリング対象とする。なお、中・長期目標に対するロードマップ策定を進めていることから、当該進捗についてもモニタリング対象とする。

また、南海電鉄が主な目標と KPI として掲げる「環境配慮型建物（グリーンビルディング）の拡大」の取り組みは、南海グループの「脱炭素社会の実現：2050 年の CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロ」に向けた施策において一定のネガティブ・インパクトの低減をもたらすことが期待されるため、「新規開発物件における環境認証の取得」状況についても、認証取得物件や取得した認証制度及び評価ランクを含めてモニタリング対象とし個別インパクトを測定・評価していくこととする。

なお、上記インパクトには含まれていないものの、インパクトの発現が期待される事項について以下触れておきたい。

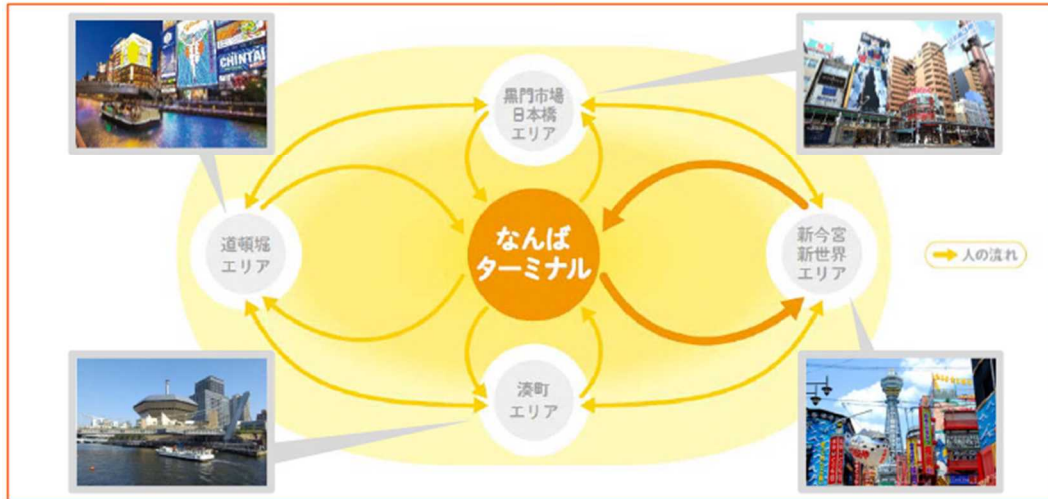
▶ 「グレーターなんば」

「なんば駅」は、大阪の繁華街の一つである「ミナミ」の玄関口となるターミナル駅であり、1885 年の創業以来、同社の基幹駅として主要路線である「南海本線」と「高野線」の 2 路線が乗り入れている他、近鉄難波線、阪神なんば線、Osaka Metro 御堂筋線・千日前線・四つ橋線、関西本線（JR 西日本）と、多くの路線が集まり、関西圏における有数のターミナルエリアとして発展している。また、関西国際空港への主要なアクセスである空港線の発着駅として、インバウンド等の空港利用客の玄関口としての役割を果たしている。

南海グループは、「南海ターミナルビル」や「なんばパークス」に代表される「なんばエリア」の都心開発と共に、沿線開発や多様な事業展開により成長してきた歴史からも、「なんばエリア」は、南海グループの価値創造プロセスにおいて重要なテーマと言える。2018 年 2 月に策定した、10 年後のありたき姿を定めた「南海グループ経営ビジョン 2027」においては、事業戦略「選ばれる沿線づくり」の具体的な取り組みとして、沿線の玄関口・なんばのまちづくり「グレーターなんば」を創造、を掲げている。

### 従来のなんばを越えた「グレーターなんば」を創造

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



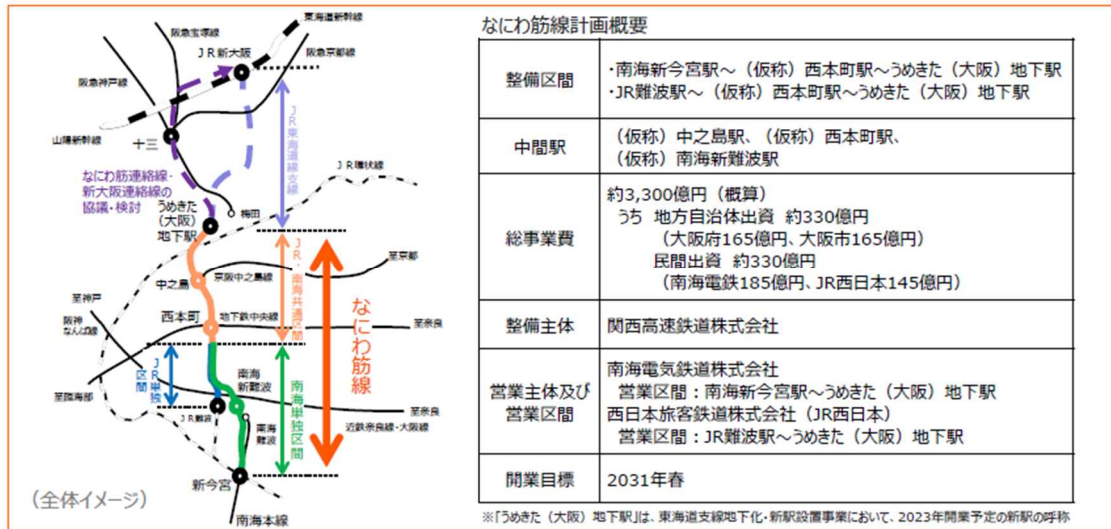
出典：南海グループ経営ビジョン 2027 新中期経営計画「共創 136 計画」

また、大阪エリアでは、検討が進む IR の他、2025 年に開催予定の日本国際博覧会（大阪・関西万博）では、想定来場者数 2,820 万人、経済波及効果約 2 兆円とされる等、関西国際空港利用客の玄関口としてのなんばエリアの活性化との相乗効果も期待される。

南海グループは、「2021 年度経営計画」における中長期施策として「今後の成長を見据えた取り組みの推進」を掲げ、不動産事業においては、投資案件の優先順位付けを徹底し、まずは「なんばエリア」「泉北ニュータウン」「物流賃貸事業」に投資を集中する方針としている。「なんばエリア」における 2021 年度の実施施策としては、南海ターミナルビル周辺を中心とした再整備に注力しており、「グレーターなんば」の創造、『「なんばターミナル～新今宮・新世界」の南北ラインを基軸に、にぎわいの回遊空間を創出し「もっとワクワクするエリア」に』の実現に向け事業戦略を推進している。

#### ➤ 「なにわ筋線事業」

「なにわ筋線」は、2031 年春開業を予定する、整備主体を関西高速鉄道株式会社（大阪府・大阪市・JR 西日本・南海電鉄他の出資により設立）、営業主体を南海電鉄及び JR 西日本とし、うめきた（大阪）地下駅（2023 年開業予定）と、JR 難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線である（計画概要は下図ご参照）。



出典：2021年3月期決算説明会資料

南海グループは、2018年2月に、10年間の方向性として「なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間」と位置付け「南海グループ経営ビジョン2027」を策定し、国や地方自治体、関係者との関係を密に、「なにわ筋線事業」を着実に推進している。

「なにわ筋線」の整備による主な効果としては、①関西国際空港へのアクセス強化、②国土軸である新大阪や大阪都心部と大阪南部地域などとの直結、③広域的な観光拠点間の交流誘発、④うめきたエリアの拠点性向上や中之島エリアのまちづくり促進、⑤なんばエリアへのアクセス性向上、が期待される。また、2017年当時の大阪市の試算によると、整備による経済波及効果5,104億円に加え、沿線地域等の土地利用高度化による建築投資の経済波及効果3,416億円、雇用拡大における生産性の増加1,067億円/年等、大阪経済圏を中心に大きな経済面のインパクトが見込まれている。

南海グループは、「なにわ筋線事業」を着実に進めつつ、「グレーターなんば」の取り組みを推進することで、「なんば」と「インバウンド」をビジネスチャンスとして活用し、沿線価値向上を加速させる方針である。また、「なにわ筋線」と「南海線」をつなぐ新今宮駅を新たな拠点駅とし、まちづくりや賑わいの創出、「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成と回遊性向上、エリアイメージの刷新等を進めることで、沿線の活性化並びに価値向上の実現を目指している。

具体的な取り組みとしては、「なんば～新今宮・新世界」南北軸において、「なんば駅前広場化計画」、「難波中二丁目開発計画」、「新今宮駅リニューアル工事」の実施と周辺整備、星野リゾートが整備を進める都市観光ホテル「OMO7大阪 by 星野リゾート」との連携、「恵美須町土地開発計画」等を進めている。





### 3-2. JCR による評価

JCR は、本ファイナンスの KPI に基づくインパクトについて、PIF 原則に例示された評価基準に沿って以下の通り確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該 KPI は、上記のインパクト特定及び南海電鉄のサステナビリティ活動の内容に照らしても適切である。

#### ① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、多様なポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

本ファイナンスに際して特定した5項目のインパクトおよびそれらの目標および指標（KPI）は、幅広いインパクトカテゴリーに亘っている。

- (1) 「鉄道事業における安全の徹底」および「顧客満足度の向上」：「包括的で健全な経済」に対するポジティブ・インパクトおよび「モビリティ」に対するネガティブ・インパクト
- (2) 「スマートシティの実現」：「住居」、「雇用」、「文化・伝統」に対するポジティブ・インパクト
- (3) 「ダイバーシティ&インクルージョン」：「雇用」、「人権」に対するポジティブ・インパクト
- (4) 「CO<sub>2</sub>排出量の削減」：「エネルギー」、「気候」に対するネガティブ・インパクト

この5項目のインパクトに関する目標とKPIは、南海グループのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）において定められた目標とKPIの一部である。南海グループのサステナブル重要テーマは、南海グループおよび社会に対して重要なテーマであると思われる1,600項目を社内研修時に管理職から募集後、事務局にて30項目を選定し、その後執行役員との意見交換や第三者（外部有識者）への意見聴取を経て決定されたものである。

選定された5項目のインパクトはサステナブル重要テーマにおける多様なマテリアリティに合致しており、多様なインパクトが期待される。

また、上記5項目のインパクトは、南海グループのみならず、そのサービスを享受する大阪・和歌山の沿線住民や沿線自治体に及んでおり、南海グループのサービスを通じて、サプライチェーンの下流にも多様なインパクトの発現が期待される。

#### ② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、大きなポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

南海電鉄は鉄道事業を中心とした運輸業を基軸に、沿線の大阪・和歌山を中心に不動産業、流通業、レジャー・サービス業、建設業等を展開する企業グループであり、大手私鉄の一角を占めている。

南海電鉄では、「南海グループ経営ビジョン2027」を2018年に策定し、「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる」を「10年後のありたき姿」として掲げている。

「鉄道事業における安全の徹底」における有責事故等ゼロや「顧客満足度の向上」における顧客満足度指数の継続的な上昇は、沿線自治体である大阪・和歌山約510万人の安全・安心や利便性の向上に結び付く為、インパクトは大きいと考えられる。

「スマートシティの実現」における泉北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画の推進については、北大阪の千里ニュータウンと並ぶ大阪の2大ニュータウンの一つでありながら、近年人口減少が加速している泉北ニュータウンを、堺市と協力し、新型コロナウイルスの流行を受けた「新しい生活様式」でのスマートライフを可能とする場所として再開発を行うことを通じて、魅力ある街とすることによって沿線の定住人口を転出超過から転入超過に転換するモデルケースとすることが計画されており、プロジェクトの順調な進捗は、大きなポジティブ・インパクトの発現が期待される。

「ダイバーシティ&インクルージョン」における取組については、鉄道業という業務の特性上女性職員の比率は低かったが、職場環境の改善や育休制度の拡大等を通じて、働きやすい職場づくりに努めている。こうした取り組みが女性の就職先としての魅力増大につながり、女性の採用が増加するというポジティブ・インパクトの増大の好循環が期待される。

「CO<sub>2</sub>排出量削減」に関する目標設定については、南海グループ全体では2013年度に約30万tのCO<sub>2</sub>を排出しているが、2024年度までに2013年度比32%削減、2013年比46%削減を行うという日本政府の目標に沿った目標を掲げて取組を行っており2020年度では約20万t-CO<sub>2</sub>まで排出量は削減されている。減少したとはいえ、排出絶対量が大きいため、CO<sub>2</sub>排出削減を着実にやっていくことは大きなネガティブ・インパクトの抑制につながる。

### ③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、効率的なポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

前述の通り、本ファイナンスで定められた5項目のインパクトに関する目標とKPIは、南海グループのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）において定められた目標とKPIの一部である。

サステナブル重要テーマは南海グループとして取り組むべき項目を7項目にまとめたものであり、代表取締役社長兼CEOを委員長とする「サステナビリティ推進委員会」が、

目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度の評価等を実施し、重要なものは取締役会に上程する予定である。また、その事務局として「サステナビリティ推進部」を設置している。2021年度からは、本委員会が中心となって、事業部門と連携しながら目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度評価（PDCAサイクル）を推進する方針である。本ファイナンスの後押しにより、南海グループの定めたサステナブル重要テーマにおけるインパクトの効率的な発現・抑制が期待される。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

各KPIが示すインパクトについて、本項目は評価対象外である。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、以下にリストアップした通り、SDGsの17目標及び169ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。

(1) 「鉄道事業における安全の徹底」および「顧客満足度の向上」に係る SDGs 目標・ターゲット



目標 6：安全な水とトイレを世界中に

ターゲット 6.2 2030 年までに、全ての人々の、適切かつ平等な下水施設・衛生施設へのアクセスを達成し、野外での排泄をなくす。女性及び女兒、並びに脆弱な立場にある人々のニーズに特に注意を払う。



目標 11：住み続けられるまちづくりを

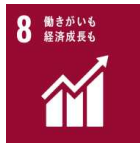
ターゲット 11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

(2) 「スマートシティの実現」に係る SDGs 目標・ターゲット



**目標 8：働きがいも 経済成長も**

**ターゲット 8.3** 生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。



**目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう**

**ターゲット 9.1** 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。



**目標 11：住み続けられるまちづくりを**

**ターゲット 11.2** 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



**目標 17：パートナーシップで目標を達成しよう**

**ターゲット 17.17** さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

(3) 「ダイバーシティ&インクルージョン（女性活躍推進）」に係る SDGs 目標・ターゲット

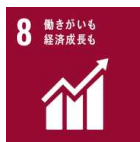


**目標 17：ジェンダー平等を実現しよう**

**ターゲット 5.1** あらゆる場所における全ての女性及び女子に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。

**ターゲット 5.5** 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。

**ターゲット 5.b** 女性の能力強化促進のため、ICT をはじめとする実現技術の活用を強化する。



**目標 8：働きがいも 経済成長も**

**ターゲット 8.5** 2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。

**ターゲット 8.8** 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。





**目標 10 : 人や国の不平等をなくそう**

**ターゲット 10.2** 2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。

**(4) 「CO<sub>2</sub> 排出量の削減」に係る SDGs 目標・ターゲット**



**目標 7 : エネルギーをみんなに そしてクリーンに**

**ターゲット 7.a** 2030 年までに、再生可能エネルギー、エネルギー効率及び先進的かつ環境負荷の低い化石燃料技術などのクリーンエネルギーの研究及び技術へのアクセスを促進するための国際協力を強化し、エネルギー関連インフラとクリーンエネルギー技術への投資を促進する。



**目標 9 : 産業と技術革新の基盤をつくろう**

**ターゲット 9.4** 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



**目標 11 : 住み続けられるまちづくりを**

**ターゲット 11.3** 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。



**目標 13 : 気候変動に具体的な対策を**

**ターゲット 13.1** 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

#### 4. モニタリング方針の適切性評価

三井住友信託銀行は、南海電鉄の事業活動から意図されたポジティブ・インパクトが継続して生じていること、重大なネガティブ・インパクトが引き続き適切に回避・低減されていることを継続的にモニタリングする。

南海電鉄は、統合報告書、ESG データ集、ウェブサイト等でサステナビリティに関する定性的、定量的な情報を開示している。三井住友信託銀行は、それらの開示情報やその他の各種公開情報を確認することにより、達成状況等をフォローアップすることが可能である。イベント発生時においては、南海電鉄から状況をヒアリングすることに努め、必要に応じて対応策等に関するエンゲージメントを行う。そのため、本ファイナンスの契約にあたり、インパクトを生み出す活動や KPI 等に関して、継続的、定期的、かつ必要に応じて適時に情報開示することを要請している。南海電鉄は、契約期間中、各インパクトに関して、目標達成に向けた取り組みを継続していくとしており、三井住友信託銀行はその進捗度合いについても併せてモニタリングを行い、その結果について同行グループウェブサイトを開示していく。

JCR は、以上のモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及び KPI の内容に照らして適切であると評価している。

#### 5. モデル・フレームワークの活用状況評価

JCR は上記 2~4 より、本ファイナンスにおいて、SDGs に係る三側面（環境・社会・経済）を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析（インパクトの特定・評価・モニタリング）が、十分に活用されていると評価している。

#### IV. PIF 原則に対する準拠性について

JCR は、三井住友信託銀行の PIF 商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに南海電鉄に対する PIF 商品組成について、PIF 原則に沿って以下の通り確認した結果、全ての要件に準拠していると評価している。

##### 1. 原則 1 定義

原則	JCR による確認結果
PIF は、ポジティブ・インパクト・ビジネスのための金融である。	本ファイナンスは、三井住友信託銀行が南海電鉄のポジティブ・インパクト・ビジネスを支援するために実施する PIF と位置付けられている。
PIF は、持続可能な開発の三側面（経済・環境・社会）に対する潜在的なネガティブ・インパクトが十分に特定・緩和され、一つ以上の側面でポジティブな貢献をもたらす。	本ファイナンスでは、経済・環境・社会の三側面に対するネガティブ・インパクトが特定・緩和され、ポジティブな成果が期待される。
PIF は、持続可能性の課題に対する包括的な評価により、SDGs における資金面の課題への直接的な対応策となる。	本ファイナンスは、SDGs との関連性が明確化されており、当該目標に直接的に貢献し得る対応策である。
PIF 原則は、全カテゴリーの金融商品及びそれらを支える事業活動に適用できるよう意図されている。	本ファイナンスは、三井住友信託銀行の南海電鉄に対するローンである。
PIF 原則はセクター別ではない。	本ファイナンスでは、南海電鉄の事業活動全体が分析されている。
PIF 原則は、持続可能性の課題における相互関連性を認識し、選ばれたセクターではなくグローバルなポジティブ及びネガティブ・インパクトの評価に基づいている。	本ファイナンスでは、各インパクトのポジティブ・ネガティブ両面が着目され、ネガティブな側面を持つ項目にはその改善を図る目標が、ポジティブな側面を持つ項目にはその最大化を図る目標が、それぞれ設定されている。

2. 原則 2 フレームワーク

原則	JCR による確認結果
<p>PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。</p>	<p>三井住友信託銀行は、ポジティブ・インパクトを特定しモニターするためのプロセス・方法・ツールを開発した。また、運営要領として詳細な規程を設けており、職員への周知徹底と評価の一貫性維持に有効な内容となっている。一方、今後案件数を重ねる中で、融資判断の参考となるポジティブ・インパクトの尺度につき具体的な基準を検討していくことで、PIF としてより効果的な融資を実行し得るものと考えられる。</p>
<p>事業主体は、ポジティブ・インパクトを特定するための一定のプロセス・基準・方法を設定すべきである。分析には、事業活動・プロジェクト・プログラムだけでなく、子会社等も含めるべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行は、モデル・フレームワークに沿って、ポジティブ・インパクトを特定するためのプロセス・基準・方法を設定しており、子会社等を含む事業活動全体を分析対象としている。</p>
<p>事業主体は、ポジティブ・インパクトの適格性を決定する前に、一定の ESG リスク管理を適用すべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行は、ポジティブ・インパクト分析に際し、UNEP FI から公表されているインパクト・レーダー及びインパクト分析ツールを活用している。</p>
<p>事業主体は、金融商品として有効な期間全体に亘り意図するインパクトの達成をモニターするための、プロセス・基準・方法を確立すべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行は、モニタリングのためのプロセス・基準・方法を確立している。</p>
<p>事業主体は、上記のプロセスを実行するために、必要なスキルを持ち、然るべき任務を与えられたスタッフを配置すべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行には、上記プロセスを実行するために必要なスキルを持つ担当部署・担当者が存在している。</p>
<p>事業主体は、上記プロセスの導入について、必要に応じてセカンド・オピニオンや第三者による保証を求めるべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行は、今般 JCR にセカンド・オピニオンを依頼している。</p>

<p>事業主体は、プロセスを随時見直し、適宜更新すべきである。</p>	<p>三井住友信託銀行は、社内規程によりプロセスを随時見直し、適宜更新している。本第三者意見に際し、JCRは2021年7月改定の同行社内規程を参照している。</p>
<p>ポジティブ・インパクト分析は、例えば商品・プロジェクト・顧客に関する研修や定期的なレビューの際、既存のプロセスと同時に行うことができる。ポジティブ・インパクト分析は、一般に広く認められた既存のツール・基準・イニシアティブがあれば、それらを有効に活用することができる（例えばプロジェクト・ファイナンスでは、赤道原則は一般に広く認められたリスク管理基準である）。</p>	<p>三井住友信託銀行は、ポジティブ・インパクト分析に際し、参考となる基準等が明記された UNEP FI のインパクト・レーダー及びインパクト分析ツールを活用している。</p>

### 3. 原則 3 透明性

原則	JCR による確認結果
<p>PIF を提供する事業主体（銀行・投資家等）は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポジティブ・インパクトとして資金調達する活動・プロジェクト・プログラム・事業主体、その意図するポジティブ・インパクト（原則 1 に関連）</li> <li>・適格性の決定やインパクトのモニター・検証のために整備するプロセス（原則 2 に関連）</li> <li>・資金調達する活動・プロジェクト・プログラム・事業主体が達成するインパクト（原則 4 に関連）</li> </ul>	<p>本ファイナンスでは、本第三者意見の取得・開示により透明性が確保されている。また、南海電鉄は KPI として列挙された事項につき、統合報告書、ESG データ集およびウェブサイト等で開示していく。当該事項につき、三井住友信託銀行は定期的に達成状況を確認し、必要に応じてヒアリングを行うことで、透明性を確保していく。</p>

#### 4. 原則 4 評価

原則	JCR による確認結果
事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて評価されるべきである。	三井住友信託銀行は、PIF の実施にあたり、PIF 第 4 原則に掲げられた 5 要素（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）に基づき評価している。JCR は、本ファイナンスのインパクトについて第三者意見を述べるに際し、十分な情報の提供を受けている。

#### V. 結論

以上より、JCR は、本ファイナンスが PIF 原則及びモデル・フレームワークに適合していることを確認した。

（担当）梶原 敦子・梶原 康佑

## 本第三者意見に関する重要な説明

### 1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融（PIF）原則への適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、本 PIF がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、本 PIF によるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本 PIF における KPI の達成度について、JCR は調達主体または調達主体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

### 2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、国連環境計画金融イニシアティブが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

ポジティブ・インパクト金融原則

資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク

### 3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

### 4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

### 5. JCR の第三者性

本 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

## ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であると問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であると問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

## ■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼者の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

## ■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会に外部評価者としてオブザーバー登録) ソーシャルボンド原則作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

## ■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCRのホームページ (<http://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。



■本件に関するお問い合わせ先  
情報サービス部 TEL : 03-3544-7013 FAX : 03-3544-7026

株式会社 **日本格付研究所**

Japan Credit Rating Agency, Ltd.  
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル