

小田急電鉄株式会社 第82回無担保社債（小田急ゆけむりグリーンボンド）レポーティング

（2019年3月末時点）

**1 2018年度資金充当状況レポーティング**

プロジェクト・カテゴリー	プロジェクト内訳	充当額（百万円）
車両の新造およびリニューアル資金	特急ロマンスカー・GSE（70000形）の新造および1000形通勤車両、特急ロマンスカー・EXE（30000形）のリニューアル	4,179
複々線事業に係る資金	複々線事業	698
駅改修に係る資金	ホーム延伸、ホームドア設置、駅舎および駅周辺の緑化	2,833
2018年度充当額合計		7,711
未充当額		2,229

**2 インパクト・レポーティング**

■ 1年間に各車形が走行した場合のCO<sub>2</sub>排出削減量

車形	CO <sub>2</sub> 排出削減効果※ （t-CO <sub>2</sub> /年）	比較対象
特急ロマンスカー・GSE（70000形 7両編成）	2,057	特急ロマンスカー・LSE（7000形 11両編成）
特急ロマンスカー・EXEα（30000形 10両編成）	80	特急ロマンスカー・EXE（30000形 10両編成）
1000形通勤車両（10両編成）	589	リニューアル前1000形通勤車両（10両編成）

※ CO<sub>2</sub>排出量は以下の計算式に従って算出しています。

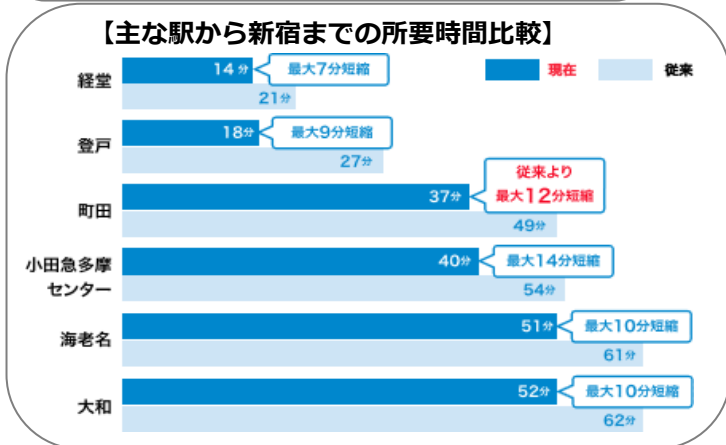
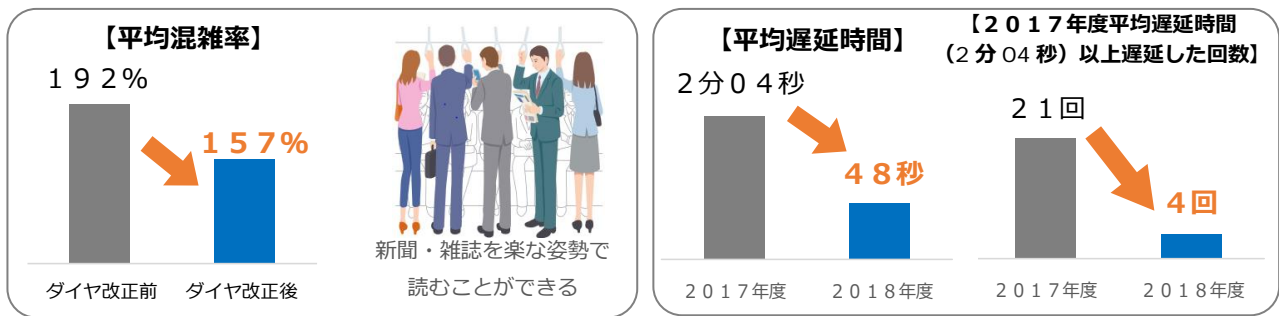
車両原単位×編成両数×年間走行キロ×CO<sub>2</sub>排出係数（2018年度0.000475トン-CO<sub>2</sub>/kWh）

車両原単位とは、車両1両が1km走行するために消費する電力量のことです。なお、年間走行キロは2018年度実績を使用しています。

■ 騒音及び振動の低減度合い（防音車輪、全密閉式主電動機、低騒音型コンプレッサー、滑走防止制御装置の各導入率）

	導入率
防音車輪	100.0%
全密閉式主電動機	39.0%
低騒音型コンプレッサー	84.8%
滑走防止制御装置	84.8%

■複々線完成による主な効果



- ※1 2017年4月～6月と、2018年4月～6月を比較しています  
ただし、混雑率のみ、2016年度と2018年度を比較しています
- ※2 平均混雑率は、最混雑区間（上り世田谷代田～下北沢間）ラッシュピーク時（下北沢着8：00前後の1時間）を対象としています
- ※3 遅延回数は、人身事故発生日等を除いています

■ホーム延伸工事の進捗状況

代々木八幡駅および開成駅で実施していた10両ホーム工事が完成し、2019年3月のダイヤ改正にて運用を開始しています。

■ホームドア設置の進捗状況

当社では、2022年度までに1日の利用者数10万人以上の駅へのホームドア設置を推進・計画しています。

ホームドアの設置駅および使用開始年度（予定）

時期	設置駅
設置済	新宿（4、5番急行ホーム）、代々木八幡、下北沢（地下1階ホーム）
2019年度	代々木上原（1、4番ホーム）、東北沢、世田谷代田、梅ヶ丘
2020年度	下北沢（地下2階ホーム）
～2022年度	新宿、登戸、新百合ヶ丘、町田、相模大野、海老名、本厚木、大和

- ※ 1日の利用者10万人以上の駅のうち、藤沢駅については、大規模改良工事にあわせて整備を計画するため、設置時期は未定です。

■ 駅舎および駅周辺緑化状況

2019年2月より経堂駅構内の緑化装飾を実施し、緑あふれるまちの玄関口にふさわしい駅空間としました。詳細は以下のニュースリリースをご覧ください。

<https://www.odakyu.jp/news/o50aa1000001gccx-att/o50aa1000001gcd4.pdf>

**3 第三者認証機関における年次レビュー**

株式会社日本格付研究所より、以下のとおりグリーンボンド評価の年次レビュー結果が公表されています。

総合評価	Green 1
グリーン性評価（資金使途）	g 1
管理・運営体制および透明性評価	m 1

詳細は以下のホームページをご覧ください。

<https://www.jcr.co.jp/>

以上