

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bond）レポーティング

（2020年3月末時点）

1 2019年度資金充当状況レポーティング

2020年3月末時点で、調達資金（本社債の発行額から発行諸費用を控除した後の手取り金）の全額を充当しております。

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（7000形）の新造および1000形通勤車両、特急ロマンスカー・EXE（3000形）のリニューアル	1,289
複々線事業に係る資金	複々線事業	-
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	940
2019年度充当額合計		2,229
2018年度充当額合計		7,711
充当額合計		9,941

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CO₂排出削減量

車形	CO ₂ 排出削減効果※ （t-CO ₂ /年）	比較対象
特急ロマンスカー・GSE（7000形 7両編成）	2,073	特急ロマンスカー・LSE（7000形 11両編成）
特急ロマンスカー・EXEα（3000形 10両編成）	71	特急ロマンスカー・EXE（3000形 10両編成）
1000形通勤車両（10両編成）	524	リニューアル前1000形通勤車両（10両編成）

※ CO₂排出量は以下の計算式に従って算出しています。

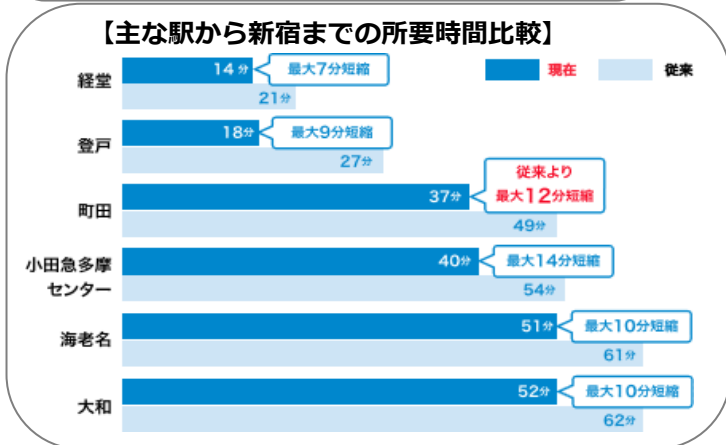
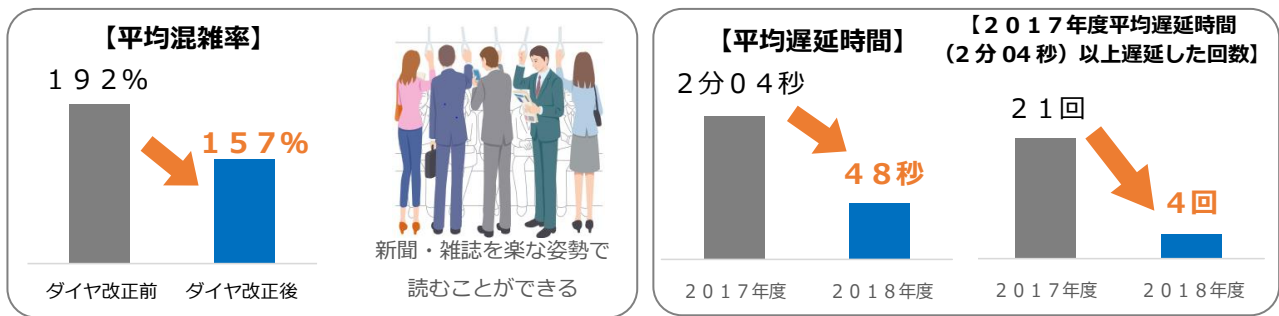
車両原単位×編成両数×年間走行キロ×CO₂排出係数（2019年度0.000468トン-CO₂/kWh）

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2019年度実績を使用しています。

■ 騒音およ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	41.8%
低騒音型コンプレッサー	86.1%
滑走防止制御装置	86.1%

■複々線完成による主な効果



- ※ 1 複々線完成による効果の検証のため、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、1日の利用者数10万人以上の駅へ優先して設置することを予定しています。

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番ホーム）、代々木八幡、代々木上原、東北沢、 下北沢（3・4番ホーム）、世田谷代田、梅ヶ丘
2020年度	下北沢（1・2番ホーム）、登戸駅（1・2番ホーム）
2021年度～	新宿（8・9番ホーム）、登戸（3・4番ホーム）、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、新百合ヶ丘、藤沢については、駅舎の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