

## レポート(年次:2021年3月31日時点)

### 調達資金の充当状況

2021年3月31日時点における当社グリーンボンド発行残高総額は300億円であり、以下の通り、グリーンボンドの発行残高総額が適格債権残高を超過していないことを確認しております。

グリーンボンド発行残高総額	300 億円
適格債権残高 (2021年3月31日時点から起算して過去3年以内に生じた適格債権残高)	2,945 億円

### 環境改善効果

2021年3月31日時点から起算して過去3年以内の適格債権残高を元に算出した環境改善効果は以下の通りです。

(適格債権の裏付資産となる電動車の燃費性能に基づいて算出したCO<sub>2</sub>削減量の推計値)

	適格債権全体	グリーンボンド 発行残高総額見合い
CO <sub>2</sub> 削減量推計値	946,053t-CO <sub>2</sub> e	96,383t-CO <sub>2</sub> e

### 【適格基準】

Hondaの掲げる「2030年をめどに四輪車販売の3分の2を、電動化技術を搭載した機種に置き換える」という目標に資する四輪車

※但し、WLTCモード\*において、CO<sub>2</sub>排出量原単位がIEA Mobility Model\*\*で提示される乗用車の排出量閾値を下回る電動車\*\*\*に限定する

\*WLTCモード:Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle. 市街地モードや高速道路モードなど、各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な試験法。実用燃費に近い試験方法となる為、JC08モード\*\*\*\*燃費に比べ、燃費は同水準又は低くなる傾向がある。

\*\*国際エネルギー機関(IEA)の開発するシミュレーションモデルであり、2度シナリオ(2100年までに世界的な気温上昇を2度未満に保つことを想定したシナリオ)達成に向けた2050年までの乗用車CO<sub>2</sub>排出量閾値を提示している。

\*\*\*電動車:ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車、バッテリーEV

\*\*\*\*JC08モード:国土交通省による日本独自の燃費測定法。原動機冷機状態及び原動機暖機状態によりそれぞれ算定した燃費値を加重調平均により算定。2016年10月から段階的にWLTCモードに切り替え。

2021年3月31日時点におけるグリーンボンドによる調達資金の充当状況に対するアサーション(表明)

株式会社ホンダファイナンス(以下「当社」という。)は、2021年3月31日時点における当社グリーンボンドによる調達資金の充当状況レポートの内容の完全性、正確性および妥当性に対し、責任を負います。

2021年3月31日時点における当社グリーンボンド発行残高総額は300億円であり、グリーンボンドの発行残高総額が適格債権残高を超過していないことを確認しましたので、その旨を表明します。

2021年4月21日

東京都千代田区九段南二丁目1番30号

株式会社ホンダファイナンス

取締役 久原 伸司

久原伸司