

四輪電動化戦略の見直しに伴う損失の発生および通期連結業績予想の修正と今後の方向性について

Honda は、事業環境の変化などを踏まえた四輪電動化戦略の見直しの一環として、北米で生産を予定していた EV（電気自動車）3 車種の開発・発売の中止などを決定しました。また、これら戦略の見直しに伴い、2026 年 3 月期連結業績で損失が発生する見通しとなったことから、このたび同期の通期連結業績予想を修正しました。以下、決定内容と業績予想の修正内容、ならびにその背景についてお知らせします。

■ 四輪電動化戦略振り返りと事業環境の変化

Honda は、「2050 年に Honda の関わる全ての製品と企業活動を通じたカーボンニュートラルの実現」という目標を定め、その実現に向けて、特に乗用車をはじめとする小型モビリティにおいては長期的視点では EV が最適解であると考え、その普及に向けて大きく舵を切りました。長年のハイブリッド車開発から得た技術・知見とそれに基づく既存の ICE（内燃機関）/ハイブリッド車の事業に加え、強固な顧客基盤を持つ二輪事業や金融サービス事業による安定した収益基盤をもとに、EV 化の取り組みを進めてきました。

しかしながら、米国での関税政策の変更に伴う ICE/ハイブリッド車の事業への影響や、EV 開発へのリソースシフトの影響によるアジアでの商品競争力の低下により、直近では四輪事業の収益性が悪化しています。

加えて、Honda の四輪事業環境は大きく変化し先行きが不透明な状況が続いています。当初、米国をはじめ各国で厳しい環境規制が本格化する中で、将来に向けたモビリティメーカーの責務としてカーボンニュートラルを目指す、という強い思いで取り組んできました。しかし、米国では化石燃料に対する規制の緩和や EV 補助金の見直しなどにより、EV 市場の拡大スピードが鈍化しています。

また、中国やアジアでは、自動車の顧客価値が燃費や室内空間などのハードウェアから、お客様の好みに合わせて進化し続けるソフトウェアの領域へと移行しています。これを背景に新興 EV メーカーが、短期間での車両開発や ADAS（先進運転支援システム）をはじめとしたソフトウェアデファインドビークル（SDV）領域を強みに急速に台頭し、競争が激化しています。こうした厳しい競争環境下で、Honda は新興 EV メーカーなどと比較してバリューフォーマーのある商品を提供できず、競争力の低下を招きました。

これらの事業環境の変化に柔軟に対応できなかったこと、関税影響による ICE/ハイブリッド車の収益悪化など、さまざまな要因が重なり、Honda の四輪事業は極めて厳しい収益状況に陥ることとなりました。

■ 四輪電動化戦略見直しに伴う損失の発生

こうした収益状況を早急に改善すべくさまざまな検討を進めてきましたが、EV 需要が大幅に減少している現在の事業環境下で、生産・販売を開始すると、将来にわたってさらなる損失拡大を招く恐れがあることから、米国で生産予定だった EV3 車種「Honda 0 SUV」「Honda 0 Saloon」「Acura RSX」の開発・発売の中止などを決定しました。

これと併せて、前述の EV 3 車種の生産に使用予定だった有形固定資産・無形資産の除却損失および減損損失、販売や開発中止に伴う追加支出に関する損失などを計上する見込みです。

また、中国における競争激化などを踏まえ回収可能性を見直した結果、中国の持分法で会計処理されている投資に対する減損損失などが発生する見込みです。

これにより、2026 年 3 月期連結業績において、8200 億円～1 兆 1200 億円の営業費用、1100 億円～1500 億円の持分法による投資損失を計上する見込みです。また、同期の個別業績においては 3400 億円～5700 億円の特別損失を計上する見込みです。

なお、これらの金額は本日現在での概算値であり、2026 年 3 月期連結業績および個別業績において確定予定です。また、来期以降の連結業績において、上記の四輪電動化戦略の見直しに関連し追加的な費用または損失が計上される可能性があり、前述の 2026 年 3 月期の損失と合わせて最大で 2 兆 5000 億円と試算しています。ただし、この金額は現時点で入手可能な情報および一定の仮定に基づく概算値であり、リスクや不確実性を含むため、実際の計上額はこの概算値とは異なる可能性があります。

Honda は安定的・継続的な配当を実現するため、DOE (株主資本配当率) を還元指標としており、今回の 2026 年 3 月期連結業績予想の修正はあるものの、配当予想については変更しません。

■ 四輪事業の今後の方向性

Honda は、急激な事業環境の変化にフレキシブルに対応すべく、戦略枠組みの再整理と競争力の再構築を進めています。米国での EV 市場の拡大スピードの鈍化を踏まえてリソース配分を見直し、ハイブリッド車を強化していきます。国別には、Honda の主要市場である日本や米国に加え、市場の拡大が見込まれるインドでの事業を強化するため、モデルラインアップ拡充やコスト競争力の強化を図ります。その他のアジア各国においても、次世代ハイブリッド車の発売やリソース配分の見直しによる競争力強化に取り組みます。

また、事業体質強化のために、事業規模に見合った固定費体質を実現していきます。今後の EV 投入に関する取り組みは、収益性や需要動向とのバランスを見ながら、長期的な視点で柔軟に行っていきます。

追加的な費用または損失が来期以降に発生する可能性はあるものの、次世代ハイブリッド車をはじめとしたラインアップ拡充で四輪事業の収益改善を図るとともに、二輪事業や金融サービス事業の強固な収益力とキャッシュ創出力により、安定的な株主還元を継続していきます。

なお、四輪事業の中長期戦略再構築の詳細については、5 月に会見での発表を予定しています。

■ 2026年3月期通期連結業績予想数値の修正（2025年4月1日～2026年3月31日）

	売上収益 (百万円)	営業利益 (百万円)	税引前利益 (百万円)	当期利益 (百万円)	親会社の所有者 に帰属する 当期利益 (百万円)	基本的1株当たり当 期利益 (円 銭)
前回発表予想(A)	21,100,000	550,000	620,000	360,000	300,000	75円05銭
今回修正予想(B)	21,100,000	△570,000 ～ △270,000	△650,000 ～ △310,000	△630,000 ～ △360,000	△690,000 ～ △420,000	△172円62銭 ～ △105円07銭
増減額(B-A)	0	△1,120,000 ～ △820,000	△1,270,000 ～ △930,000	△990,000 ～ △720,000	△990,000 ～ △720,000	
増減率(%)	-	-	-	-	-	-
(ご参考)前期実績 (2025年3月期)	21,688,767	1,213,486	1,317,640	903,034	835,837	178円93銭

※上記(1)の通期業績予想数値は、Honda が現時点で入手可能な情報に基づき Honda の経営者が判断した予想であり、リスクや不確実性を含むため、レンジ形式で開示しています。

■ 役員報酬の自主返上および減額

今回の四輪電動化戦略の見直しに伴う損失および修正後の業績予想を踏まえ、一部役員について、2027年3月期の報酬を以下の通り一部自主返上します。

- ・代表執行役社長、代表執行役副社長： 月度報酬の30%（3か月分）
- ・経営会議メンバーおよび四輪事業に関係する執行役常務※： 月度報酬の20%（3か月分）

※2026年3月期においてその任にあった者、ただし2026年3月末での退任役員は除く

また、代表執行役社長および代表執行役副社長の2026年3月期の業績に連動したSTI（Short Term Incentive 短期インセンティブ）について、不支給とします。この結果、代表執行役の年間報酬は、基準額に対して25～30%の減額となります。