

HONDA

株主通信

特集

インドから始まるHondaの新たな挑戦
誰でも簡単に取り扱える除雪機をめざして



季刊

2014

No.163

株主の皆様へ



株主の皆様には、日頃より格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

このたびは四輪新型車の一部車種におきまして、リコール、改善対策を繰り返し、お客様、株主様に多大なご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。今後は品質保証体制などを強化し、品質の向上に全力を挙げて取り組んでまいります。

さて、Hondaは、地域により異なるお客様ニーズを早く、的確に把握して、ものづくりに活かす取り組みを進めています。新興国として成長が期待されるインドでは、インド専用開発のディーゼルエンジンを搭載したコンパクトセダン「AMAZE (アメイズ)」がご好評をいただいております。さらに調達や生産においてもインドの環境に最適な体制づくりを進めています。

また、日本の除雪機においては、毎年、降雪地域を回って商品評価やお客様の困りごとをお聞きし、ものづくりに反映してきました。こうした活動により、日本でのトップシェアを守り続けています。

Hondaはこれからも環境の変化にスピーディーに対応し、良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けしてまいります。

株主の皆様におかれましては、今後ともご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2014年 11月

取締役社長 伊東孝紳



今年2月、インドのグレートノイダで開催された「第12回オートエキスポ2014」。左の写真は、将来のものづくりへのビジョンを表現した「Honda Vision XS-1」。Hondaはインドを世界初公開の場として選んでいます

インドから始まる Hondaの新たな挑戦

成長が期待されるインドの四輪車市場で、Hondaは今、小型車を中心に販売台数を大きく伸ばしています。グローバルモデル中心から現地のお客様ニーズを具現化したモデル中心の事業へと進む、インドでのHondaの四輪事業の取り組みをご紹介します。

小型車市場への本格的な参入

新興国を代表する市場であるインドでは、経済成長を背景に自動車市場も大きく拡大しており、現在、その規模は約240万台となっています。一時、景気が低迷しましたが、政権交代などにより、現在は再び成長を取り戻しており、今後も市場拡大が続くものと期待されています。

インドにおいて、Hondaは1995年に四輪車生産販売会社を設立し、1997年にはニューデリーに近いグレートノイダに四輪車工場を建設して現地生産を開始。アジアのお客様向けに開発した4ドアセダン「CITY(シティ)」を生産・

販売するとともに、グローバルモデルである「ACCORD(アコード)」や「CIVIC(シビック)」を投入して、インドのお客様に新たな価値を提供し、市場におけるHondaブランドへの評価を確立してきました。

さらに販売台数が最も多い小型車市場においては、2011年にハッチバックタイプの小型車「BRIO(ブリオ)」、2013年にはコンパクトセダン「AMAZE(アメイズ)」を発売。現地のニーズをとらえ、お客様の期待に応えることで、6~7万台規模で推移してきた年間販売台数は、昨年度には一気に13万台を超え、今年度は20万台に迫るペースで拡大が続いています。小型車市場に



常務執行役員
アジア・大洋州生産統括責任者
松本 宜之



インド市場でHonda初のディーゼルエンジン
搭載車、新型「AMAZE」



本格的に参入したことにより、Hondaのインドにおける四輪事業は新たな成長に向けて走り始めています。

インド専用のディーゼルエンジンを開発

昨年度、停滞していた自動車市場にありながら、Hondaは新型「AMAZE」が原動力となり、年間販売台数を大きく増加させました。

新型「AMAZE」は、インド市場においてはHonda初となるディーゼルエンジン搭載車です。もともとインド市場ではディーゼル車が主流であり、小型車市場では約7割にも達しています。Hondaは欧州地域を中心にディーゼル車を展開してきましたが、インドの税制では1.5L以下のディーゼルエンジンが優遇されており、価格競争力のあるモデルとするにはさらに小排気量のディーゼルエンジンが必要でした。そのため、Hondaは多くの開発スタッフ、そしてこれまで培ってきた技術を

*1：Honda調べ

注ぎこみ、インド専用4気筒の1.5L i-DTECディーゼルエンジンを開発しました。

新型「AMAZE」は1.5L i-DTECディーゼルエンジンを搭載したことで、同等クラスのモデルの中でトップクラス*1となる100馬力のパワー、そして25.8km/Lの低燃費を達成しています。さらにタイの四輪研究所が中心となってアジア地域のお客様ニーズに応えるモデルを開発するとともに、鋼板やエンジンなどの部品調達の現地化を進めることで、走りやデザインそしてお求めやすい価格も実現しています。インドで求められる要件のなかでHondaの持てる力を最大限に発揮することにより、新型「AMAZE」はすべての領域で高い競争力を実現し、Hondaの小型車市場での可能性を大きく広げています。

現地調達の発想を変える

インドの小型車市場において、Hondaがこれからも



(左) インドで人気の4ドアセダン、4代目となる新型「CITY」
(右上) 歴代「CITY」の中で最も広い室内空間を実現
(右下) 2011年に発売したハッチバックタイプの小型車「BRIO」

成長を続けるためには、さらに競争力のある価格を実現していくことが重要です。そのための取り組みについて、常務執行役員であり、アジア・大洋州生産統括責任者である松本 宜之は「現地調達の実現、仕組みを根本から変えていくことが必要になる」と語っています。

「これまではクルマの図面に合わせて部品を現地調達してきましたが、これからは現地調達できる部品に合わせて図面を変え、クルマをつくっていくことが必要です。現地調達の発想を180度転換することで、これまでの取り組み以上の大幅なコストダウンにつながる可能性もあると考えています」(松本)

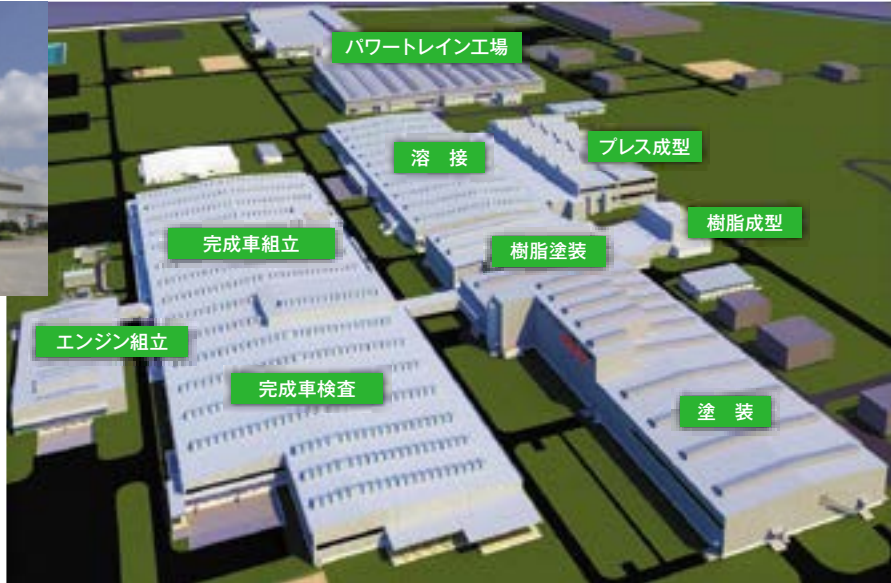
自動車の生産では製造コストを抑えるため、現地で部品調達することが基本ですが、新しい技術の導入や現地の生産能力レベルにより、現地では調達できないケースもあります。その場合、日本などから調達することになるのですが、

これではコスト競争力を十分に発揮できないうえ、為替の影響も受けやすくなります。従来は、部品メーカーなどの協力を得ながら、現地での部品供給体制をつくりあげてきましたが、インドの成長スピードに合わせて事業を進めるためには、現地の生産インフラをいかに活用していくかが重要なテーマとなっています。

たとえば、ボディの部品などでは、通常は大きなプレスマシンで大量に生産することでコストを下げていきますが、インドではまだまだそうした設備が整っていません。そのため部品を小分けにして生産するなどの工夫により、設備を整えるのではなく、その生産能力を活かすことで早く、安くつくる取り組みを進めています。ゴールは同じでもそのプロセスはまったく異なります。インドでは、これまでのクルマづくりにとらわれず、新たな発想でクルマづくりに取り組むことが求められているのです。



タプカラの新四輪完成車工場の外観



タプカラの新四輪完成車工場の配置図

今後の成長のカギを握るインド

インドは、経済成長が期待されるBRICsの一角に挙げられますが、自動車産業においては、他の新興国とは大きく異なる一面をもっています。

「一口に新興国と言っても、中国やタイなどでは世界の部品メーカーが進出し、先進国と相似形の生産体制ができあがっています。これに対してインドでは独自の生産インフラとなっており、これまでの成功体験は通用しません。しかしそれだけに、戦略次第では、大きな成長につながる可能性を秘めていると思います。自動車メーカーにとって、今後も成長を続けていくためにはインドでの成功は欠かせないテーマだと認識しています」(松本)

世界経済の構造はリーマンショックを境に大きく変わり、それ以前の先進国市場を中心としたものづくりでは、新興国市場のお客様ニーズや

需要に十分に答えきれなくなっています。Hondaはインドの小型車市場に本格的に参入するにあたり、インドに四輪車の研究開発機能を新設し、現地の部品メーカーなどを徹底的に調査し、関係を構築しながら、新たな生産体制をつくりあげてきました。さらに前述のように、部品調達の発想を転換することでコスト競争力を高めるとともに、モデルチェンジのタイミングだけでなく、日常的にコスト競争力を高めていく取り組みも進めています。

こうした取り組みがリーズナブルな価格を実現し、インドでの飛躍的な成長につながっています。そして新興国市場に適した新たなビジネスモデルを構築することで、グローバル市場さらには今後の新市場におけるHondaの競争力を高めています。

生産能力を拡大し需要に応える

Hondaはクルマづくりの新たなノウハウを



各工程でHondaのクルマづくりのノウハウが活かされている。写真は溶接工程

新四輪完成車工場の組立ライン。生産モデルは新型「CITY」

積み重ねることによってインド市場の成長力を取り込みながら、インドでのさらなる成長をめざしています。販売好調な小型車「BRIO」、「AMAZE」に加え、今年1月には新型「CITY」を発売しました。

新興国市場向けに開発した4ドアセダン「CITY」は、1997年にインドで発売して以来、高い人気を誇っています。新型「CITY」はスタイリッシュな優雅さとスポーティーさを融合したデザイン、そしてHonda独創のパッケージングにより、歴代モデルの中で最も広い室内空間を実現しています。さらにガソリンエンジン搭載モデルに加え、1.5L i-DTECディーゼルエンジンを搭載したモデルをラインアップしてさらなる販売拡大をめざしています。

また、今年2月、インド西部にあるラジャスタン州に建設した新工場が稼働を開始しています。インドで二番目の生産拠点である新工場は、鍛造、プレス成型、塗装、エンジン組立、完成車組立の各工程に

加え、エンジンテスト設備の機能を一体化しています。Hondaの世界の生産拠点で蓄積したノウハウを活かすことで、オートメーションやレイアウトの最適化を図り、高い生産効率を実現しています。年間生産能力は12万台であり、既存工場と合わせたHondaの年間生産能力は24万台に拡大し、インドでの事業拡大に向けた生産体制が整いました。

「Hondaは、良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けすることを目標に、事業活動の刷新に取り組んでいますが、インドはまさにその第一線です。Hondaとして新しいクルマづくりに挑戦することで、インドでの事業拡大を実現していきます」(松本)

競争力のあるコストでベストな仕様を実現するグローバルオペレーション活動の一環として、Hondaはインドでの取り組みをさらに加速させています。



クロスオーガ搭載 小型ロータリー除雪機HSS760n JXによる除雪作業

誰でも簡単に取り扱える 除雪機をめざして

技術で人々の暮らしを楽しみたい

Hondaは1980年より除雪機の販売に取り組んできました。昨今は、毎年のように大雪を記録する地域があること、高齢化による除雪作業の担い手が減っていることなどを背景に除雪機への需要が高まっています。雪国に暮らす人々にとって冬の除雪作業は大きな負担であり、とくに女性や高齢者にとってはつらい作業となっています。Hondaは、こうした負担を技術で軽減したいという思いから、より取り扱いやすい除雪機をめざして開発に取り組んできました。

除雪機には、雪を集めて飛ばすロータリータイプと雪を押し除雪するブレードタイプがありますが、Hondaは小型から大型まで、ハイブリッドモデルを含む12モデル20タイプ*1をラインアップしています。高い技術力でお客様の多様なニーズにお応えすることで、昨年度は約5万台の国内市場において、Hondaとして過去最高となる約3万台を販売しています。

多様なニーズに技術で応える

一口に除雪と言っても、新雪のやわらかい雪から降り積もって硬く締まった雪まで、その状態は

*1：2014年10月現在



中型ハイブリッド除雪機
HSM1390i (JR)

軽いレバー操作で、方向転換もスムーズ



レバーの握り込み量で、
旋回の大きさを調整可能



株式会社 本田技術研究所
汎用R&Dセンター
第2開発室 室長
北條 宏

**作業開始時
任意に車速設定**



**雪の多い所で
低速に車速設定**



●エンスト防止

**雪の少ない所で
元の速度に戻ります**



●除雪能力アップ

コンピュータ制御でカンタン、効率よく除雪

一様ではありません。そのため除雪機の取り扱いには複雑な操作が必要であり、思うように除雪するにはある程度の経験が必要でした。

汎用R&Dセンター 第2開発室 室長の北條 宏は、除雪機開発の取り組みについて次のように語っています。

「雪の中での除雪は本当につらい作業。作業中に雪が詰まったりすると煩わしい作業が増え、作業効率も上がりません。ですから、確実に除雪できること、簡単に取り扱えることが大切。Hondaはエンジンの進化を基本に、作業部、走行部、制御技術の進化に取り組んできました」(北條)

作業部の進化では、昨年、小型ロータリー除雪機に搭載した世界初の除雪機構クロスオーガが挙げられます。これは同軸・同時正逆転機構を採用し、正転のオーガ(回転刃)に対して外側に新たに逆転のオーガを設定することで、機体が浮き上がる反力を抑える新機構です。これにより、これまで

小型の除雪機が苦手としていた硬い雪でも優れた除雪力を実現しています。

走行部の進化では、2001年から販売しているハイブリッド除雪機があります。除雪機は通常、除雪と走行をエンジンで行うため、除雪状況により負荷が大きくなると、作業効率が低下する場合があります。これに対してハイブリッドモデルでは、エンジンで除雪、モーターで走行するため、エンジンの力を効率よく使ってパワフルに除雪でき、さらに低速時に左右のクローラ(駆動部)が互いに逆回転できるので、回転半径が小さく、狭い場所でもスムーズに旋回できます。こうした機能により、初心者にも簡単に除雪できるようにしています。

そして制御技術の進化では、昨年発売した大型除雪機「HSL2511」に採用した世界初となるオーガアシスト機能が挙げられます。これはオーガの上下角度や左右角度を自動制御する機能で、これまで熟練した操作が必要だった、硬さが異なる



汎用パワープロダクツ営業部
部長
横山 和弘



汎用パワープロダクツ営業部
事業企画ブロック
小須田 崇



(左上) Honda除雪機のフラッグシップモデル、大型除雪機 HSL2511(J)の除雪作業
(左下) 同軸・同時正逆転除雪機構クロスオーガの回転刃の動き

雪が積もった場所での段階的な除雪も簡単に、きれいにできるようになりました。さらにFI (電子制御燃料噴射装置)などを採用したエンジンを搭載することで、燃費の向上とともに最大で毎時140トンというクラストップレベル*1の除雪量を実現しています。

お客様の声が除雪機を進化させる

多様なニーズに応えるラインアップとさまざまな新技術を実現してきた原動力について、汎用パワープロダクツ営業部 部長の横山 和弘は「お客様の声を聞くことにある」と語っています。

「毎年、除雪機が活躍するシーズンが終わると、地方へ出向き、販売店の方々を通して商品評価からお客様ニーズまで、現場のお話をお聞きする取り組みを続けてきました。お客様の声を商品の改良や新たな技術につなげてきたことが成果に結びついていると思います」(横山)

たとえば、大型除雪機「HSL2511」ではエンジンの

*1：2013年7月末現在 Honda調べ

出力特性を変化させることで、より早く除雪が行える標準モードと高出力を活かしてより高く、より遠くへ投雪ができる飛距離モードの2種類のモードを設定しています。飛距離モードでの最大投雪距離はクラストップレベル*1の26mを実現していますが、この距離はビニールハウス周りの通路の除雪を行うため、ビニールハウスを越えて雪を飛ばしたいというお客様の声から設定されています。除雪機として、単に性能向上をめざすのではなく、つねに現場や現実を知り、お客様ニーズを核として開発を進めることで Hondaの除雪機は進化を続けています。

除雪機のイメージを変える電動化

今シーズンはまた新たに、お客様の声から、除雪機のイメージを一新する商品が生まれました。それは11月中旬から販売する電動ブレード除雪機「ユキオスe」です。もともと小型ブレード除雪機と



株式会社 本田技術研究所
汎用R&Dセンター
第2開発室 完成機研究ブロック
宋 軍

(左) 歩行型電動ブレード除雪機としてトップの除雪能力をもつ「ユキオスe」(Honda調べ。2014年10月現在)
(右上)「ユキオスe」での作業風景 (右下) 扱いやすく持ちやすい大型グリップ付の専用バッテリー

して好評をいただいている「ユキオス」をベースに、最高出力24V860Wのモーターと着脱が簡単な専用バッテリーを採用することで、取り扱いやすさを格段に進化させています。

開発のきっかけについて、開発を担当した宋 軍は「ガソリンと音にある」と語っています。

「ガソリンを購入するには携行缶をもってガソリンスタンドに行かなければならず、さらにメンテナンスも必要となります。また、出勤する前に除雪しようと思うと早朝の作業になるため、住宅地ではエンジンの音も気になります。モーター駆動ならガソリンはいらないですし、音も静かです。お客様に除雪機の新たな選択肢をご提案できる商品になると考えています」(宋)

「ユキオスe」は家庭用コンセントで簡単に充電でき、1回の充電で駐車場の約16台分*1の除雪作業が可能で、一般家庭や小規模な駐車場など住宅地での使用に最適な能力を備えています。

さらに、始動はキーを挿し込んでスイッチをひねるだけ、操作は2本のレバーでできるなど、女性や高齢のお客様にもいちだんと取り扱いやすくなりました。ボディカラーもこれまでの赤から白になり、家庭用ツールとして、新たな需要の開拓が期待されています。

また、新たな需要へのアプローチとして、汎用パワープロダクツ営業部 事業企画ブロックの小須田 崇は「防災の観点からの取り組み」を挙げています。

「昨今、異常気象などから一般的な降雪地域以外のエリアでも積雪することがあり、除雪機は、町内会やマンションの管理組合などから防災用品としても注目されています。この秋には『危機管理産業展2014』に発電機シリーズとともに除雪機を出展して、新たな需要も追求しています」(小須田)

Hondaはこれからもお客様の声に耳を傾けながら除雪機の進化に取り組み、多くのお客様に、より簡単な除雪、そしてより快適な暮らしをご提供してまいります。

*1：新雪、降雪量20cm時における舗装路面での作業 (Honda調べ・測定値は雪質や条件により異なる) 1台あたり2.5m×6mの駐車場を想定

新製品ニュース

発電機EU55is

2014年10月20日発売



新型「EU55is」は、業務用や非常用として好評の单相*1 100V/200V同時出力性能やHonda独自の正弦波インバーター技術による高品質の電力供給などの特長に加え、国内初*2の電子制御燃料噴射装置を搭載し、従来モデルに対して約15%の燃費向上を実現しています。

*1：一般家庭などで使用される交流電源 2本の電線で供給される電気

*2：国内市販のガソリン式発電機。Honda調べ(2014年10月現在)

<主要諸元> EU55is

全長×全幅×全高(mm):848×700×721(ハンドル折りたたみ時)

機体質量(kg):118.1(バッテリー含む) 総排気量(cm³):389

交流定格出力(50/60Hz)(kVA):5.5

連続運転可能時間(h):約6.1~約15.8(定格負荷~1/4負荷、エコスロットル作動時)

電圧(V):100/200(単相)

電動ブレード除雪機ユキオスe

2014年11月中旬発売



一般家庭や小規模駐車場などの除雪作業を簡単な操作で手早く行える充電式の電動ブレード除雪機「ユキオスe」。電動ならではの優れた静粛性と扱いやすさを追求し、初心者でも簡単に作業でき、音が気になる住宅街や早朝夜間の除雪作業にも適しています。家庭用コンセントで簡単に充電でき、一回の充電で約1時間の除雪作業が可能です。

<主要諸元> SB800e/J

全長×全幅×全高(mm):1,320×820×975 機体質量(kg):69

除雪幅(mm):800 ブレード高(mm):330

モーター最高出力:24V860W バッテリー質量(kg):16

発電機EP900

2014年12月5日発売



発電機「EP900」は、新型汎用エンジン「GX80D」を搭載し、トップクラス*1の交流定格出力と低燃費を両立。低燃費性能と大型燃料タンクの組み合わせにより、クラス最長の連続運転可能時間を実現し、防災需要の高まりに応えるとともに、レジャーやDIYなどのアウトドアシーンで長時間安心してご使用いただけます。

*1：定格出力900VAの4ストロークエンジン搭載国内市販スタンダード発電機(コンデンサー補償型)。Honda調べ(2014年10月現在)

<主要諸元> EP900(J)

全長×全幅×全高(mm):404×352×431 機体質量(kg):27.8

総排気量(cm³):79.7 交流定格出力(VA):750 定格出力電圧(V):100

連続運転可能時間(h):約6.1(50Hz 定格負荷)

Honda Topics

「HondaJet」の開発責任者が「ケリー・ジョンソン賞」ならびに「航空工学革新賞」を受賞 2014年8月20日・9月11日

「HondaJet」の設計者でプロジェクトの開発責任者である、ホンダ エアクラフト カンパニー社長の藤野 ^{みちまさ}道格が、今年8月、航空機や宇宙船における革新的な設計・開発に多大な貢献をした個人に贈られる「ケリー・ジョンソン賞*1」を、9月には革新技術や斬新な設計・製造プロセスを通じて航空科学・工学分野に大きな貢献があった個人や団体に贈られる「航空工学革新賞*2」を受賞しました。今回の受賞では、独創の主翼上面エンジン配置形態などの革新的な技術の採用により、クラス最高水準の巡航速度、燃費、客室・荷室の広さを実現した「HondaJet」の

*1：米国の学術団体SAEインターナショナルが主催

*2：世界各国の航空宇宙学会により構成されるICAS(International Council of the Aeronautical Sciences)が主催



ICAS会議での授賞式の様子

研究・開発に貢献し、航空宇宙工学における学問的知見の発展に貢献したことなどが評価されています。「ケリー・ジョンソン賞」では日本人で初めての受賞となりました。なお、「HondaJet」は、今年6月に量産1号機が初飛行に成功、2015年の納品開始をめざしています。

米国で、最新のコネクティッドカー技術と自動運転技術を公開

2014年9月5日

Hondaは、2014年9月に米国・デトロイト市で開催された「第21回ITS(高度道路交通システム)世界会議デトロイト2014」で、最新の「コネクティッドカー技術(ネット接続型自動車技術)」と「自動運転技術」を公開しました。

コネクティッドカー技術では、無線でけん引する「バーチャルけん引」を紹介。この技術は、運転中に何らかの理由で運転継続が困難になった場合、別の車両からのけん引指示に従い、自動運転技術を活用することで、病院などへのけん引を可能にするものです。

また、自動運転技術では、デトロイト市の環状高速道路を利用し、実際の交通環境における



バーチャルけん引のイメージ

ハンドル操作、自動ブレーキ、合流・分岐・車線変更などのデモンストレーションを行っています。

Hondaは「Safety for Everyone」という考えのもと、二輪車、四輪車、歩行者などすべての人の安全をめざして安全技術の革新に努めています。

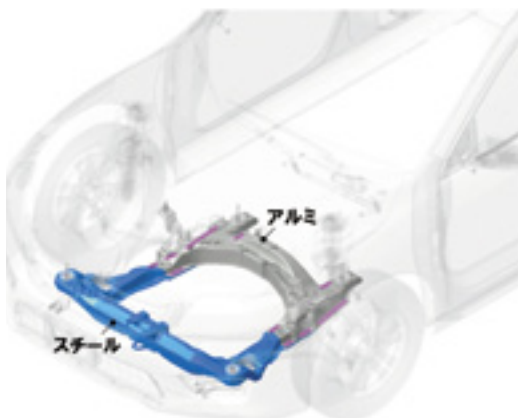
Honda Technology

FSW 技術

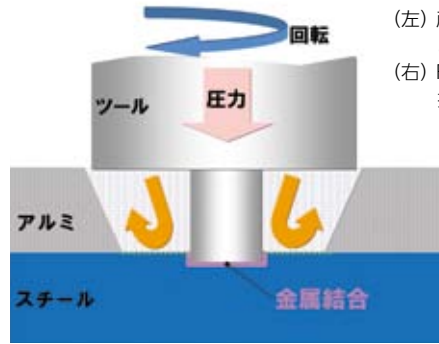
Friction
Stir
Welding

アルミと鉄を接合する新技術を開発し
世界で初めて量産車に適用

(左)従来のフロントサブフレーム (右)FSW技術で生産したフロントサブフレーム



(左) フロントサブフレームの位置。ピンクの部分FSW接合部
(右) FSW技術用の「高剛性Cガンアーム」。装置の小型化により生産ラインでのFSW接合を実現しています



(左) 産業用ロボットによるFSW連続接合
(右) FSWの異種金属接合概念図

車体の軽量化をめざして アルミと鉄の接合に挑戦

Hondaは、走りのよさと燃費性能を高い次元で両立するために車体の軽量化を追求してきました。1990年発売の「NSX」、1999年発売の「INSIGHT (インサイト)」では、車体にアルミニウム合金を使用することで大幅な軽量化、高剛性化を達成。これにより「NSX」ではスポーツカーに求められる高い動力性能と運転のしやすさを、「INSIGHT」ではハイブリッドカーとして高い環境性能を実現してきました。そして研究開発を積み重ねる中でFSW (Friction Stir Welding : 摩擦かく拌接合) に着目し、これまで難しいとされてきたアルミと鉄を接合する新技術を開発しました。

これはアルミと鉄を重ねた上から1トン近い力で加圧しながら回転ツールを移動させ、摩擦熱と圧力によってアルミをやわらかくし、鉄とアルミの混ざり合った金属化合物を生成させることで接合する技術です。さらに汎用性の高い産業用ロボットと組み合わせられるほど装置を小型化したこと、高感度赤外線カメラとレーザー光を用いた非破壊検査システムを開発したことにより、量産車への適用を可能にしています。これにより、スポーツカーなどの特別なクルマだけではなく、より多くのモデルそして多様なパーツでアルミを採用しやすくしています。

世界で初めて量産車の フロントサブフレームに適用

2012年9月発売の北米仕様の「ACCORD (アコード)」において、Hondaはこの新技術を世界で初めて、量産車のフロントサブフレームに適用しています。フロントサブフレームとはエンジンやサスペンションなどを組み付ける重要なフレームですが、これをアルミと鉄によるハイブリッド構造としたこと、そして従来は40点ほどの部品で構成されていた部分をアルミダイキャストで生産した1つの部品に置き換えたことなどにより、従来のサブフレームに対して約25%の軽量化を達成するとともに接合製造時の電力消費量を約50%削減しています。また、取り付け部の剛性も約20%向上するなど、運動性能向上にも効果を発揮しています。

さらに2013年3月発売の北米仕様のアキュラ「RLX」では、ドアパネル部分に、スチールパネルとアルミパネルを重ね合わせて2段階に曲げる「3Dロックシーム」構造などの技術を適用。ドアパネルの一部にアルミを採用したことで、従来のドアパネルに対して約17%の軽量化を達成しています。Hondaは、FSW技術をはじめ、生産領域でもさまざまな新技術を開発することで、車両の軽量化を進め、燃費や動力性能などのさらなる向上に取り組んでいます。

*2015年2月 一部訂正

業績ハイライト(連結)

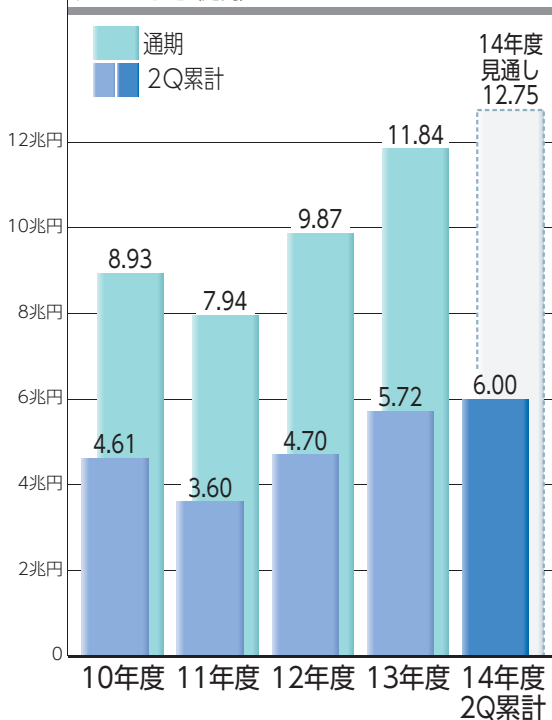
【売上高】 4.9%増収(前年同期比)

- ・ 四輪事業や二輪事業の売上高の増加、為替換算による売上高の増加影響 など

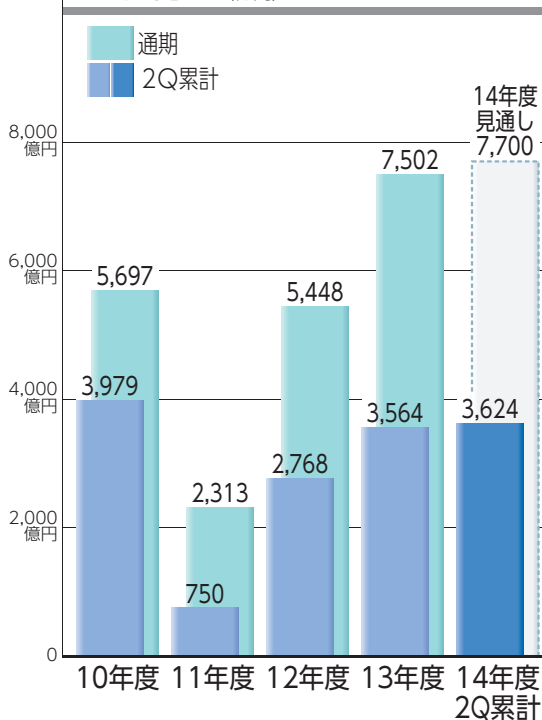
【営業利益】 1.7%増益(前年同期比)

- ・ コストダウン効果 など

売上高 (兆円)



営業利益 (億円)



売上高構成比

汎用パワープロダクツ事業
及びその他の事業
2.5%

金融サービス事業
6.3%

二輪事業
14.1%

事業別
(2Q累計)

四輪事業
77.1%

その他の地域
7.6%

日本
17.7%

アジア
21.0%

欧州
5.7%

所在地別
(2Q累計)

北米
48.0%

北米 米国、カナダ、メキシコ など

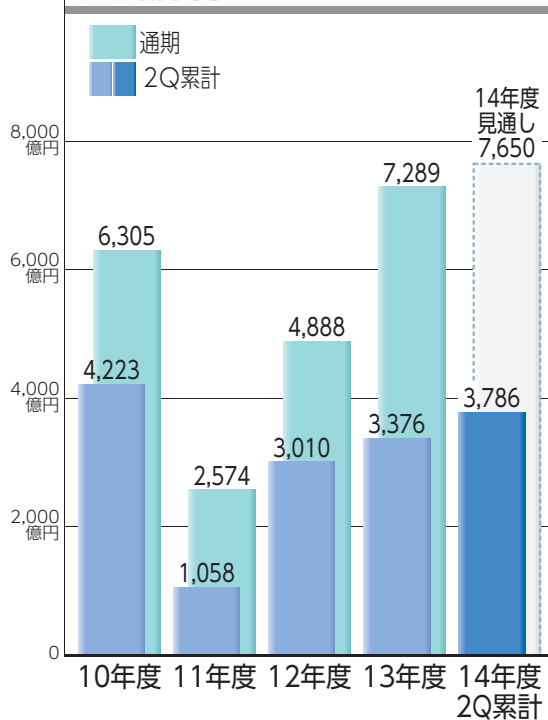
欧州 英国、ドイツ、フランス、ベルギー、ロシア など

アジア タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

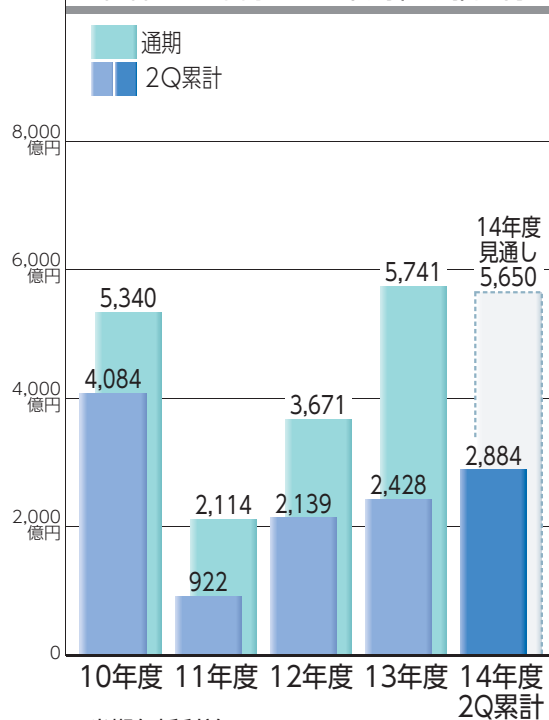
その他の地域 ブラジル、オーストラリア など

(注) 売上高は外部顧客に対する売上高を表示しています。

税引前利益 (億円)



当社株主に帰属する四半期(当期)純利益 (億円)



四半期包括利益

14年度2Q累計 4,985 億円

13年度2Q累計 5,267 億円

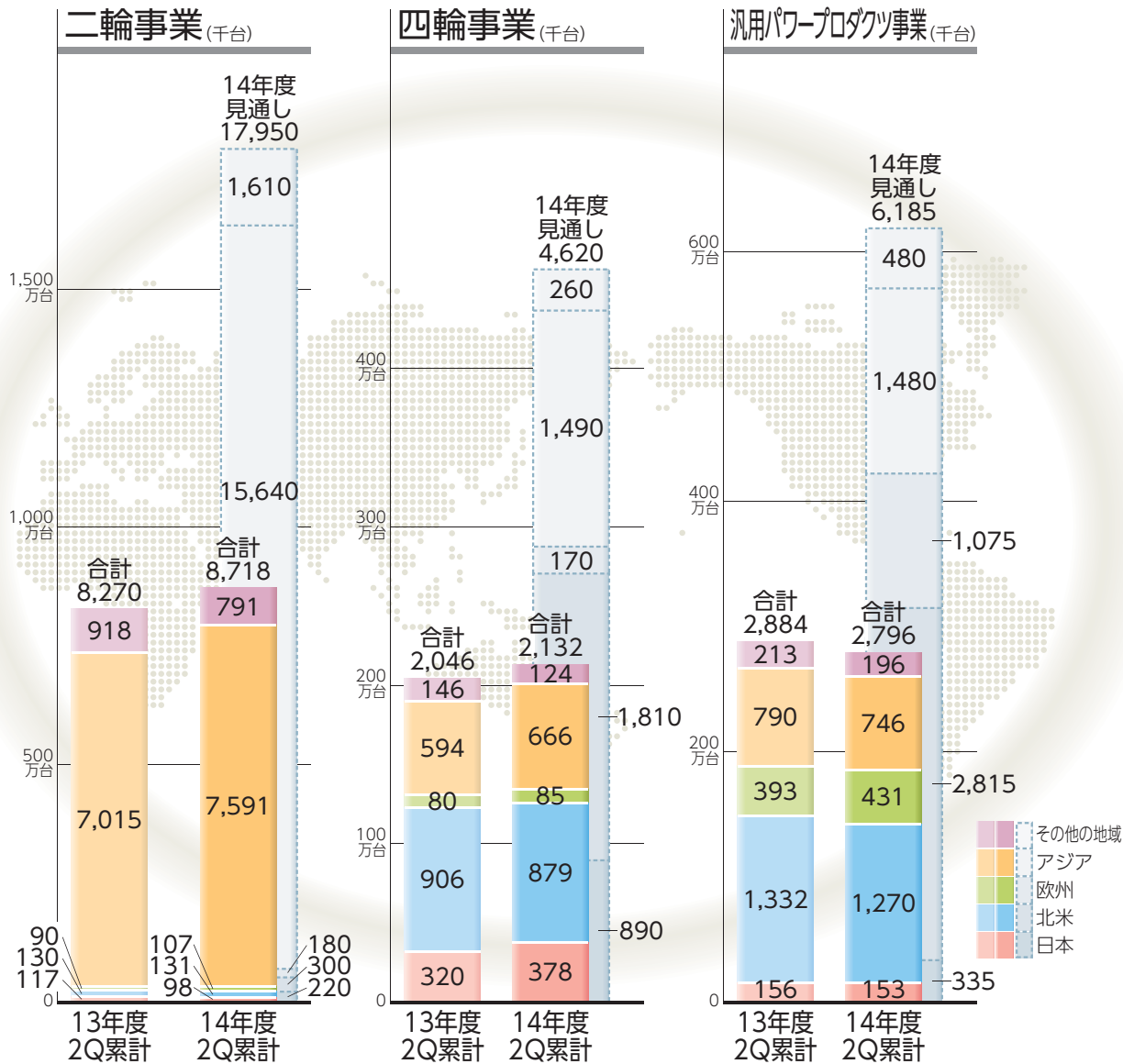
(注) 事業環境の変化による販売台数の減少などにより、売上高は2014年7月29日に公表した14年度業績見通し12兆8,000億円を500億円下回る見込みとなりました。一方、税引前利益については、為替影響などにより、2014年7月29日に公表した14年度業績見通し7,550億円を100億円上回る見込みとなりました。また、アジアの一部の国における事業環境の変化などにより、関連会社持分利益は減益が見込まれるため、当社株主に帰属する四半期(当期)純利益については2014年7月29日に公表した14年度業績見通し6,000億円を350億円下回る見込みとなりました。

※為替(売上)レート

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	
					連結累計期間(6ヵ月間)	連結会計年度(12ヵ月間)
1米ドル	86円	79円	84円	100円	103円	104円(見通し)
1ユーロ	114円	108円	108円	136円	139円	137円(見通し)

※業績見通しは、現時点で入手可能な情報に基づき当社の経営者が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。従いまして、これらの業績見通しのみで全面的に依拠して投資判断を下すことは控えるようお願いいたします。実際の業績は、様々な重要な要素により、これらの業績見通しとは大きく異なる結果となり得ることを、ご承知おき下さい。実際の業績に影響を与え得る重要な要素には、当社、連結子会社および持分法適用会社の事業領域をとりまく経済情勢、市場の動向、対米ドル、対ユーロをはじめとする円の為替レートなどが含まれます。

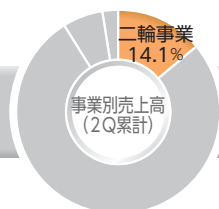
Hondaグループ販売台数



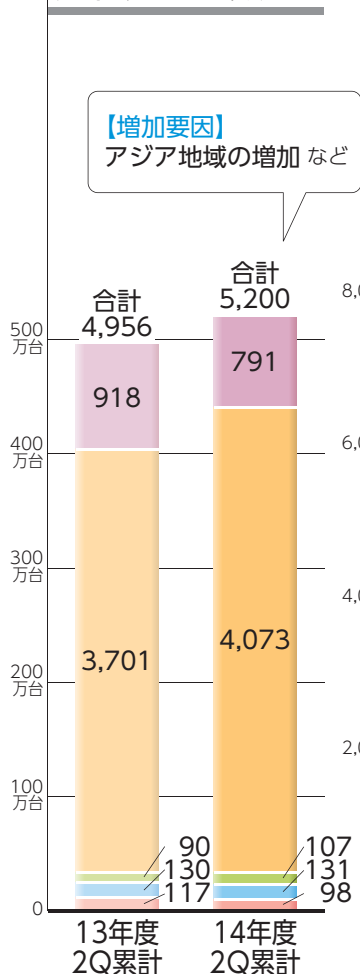
- (注) 1. Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・四輪車・汎用パワープロダクツ)販売台数です。
 2. 二輪事業に含まれているATVのHondaグループ販売台数は、2013年度2Q累計および2014年度2Q累計において、それぞれ49千台、53千台です。

事業の種類別セグメントの状況

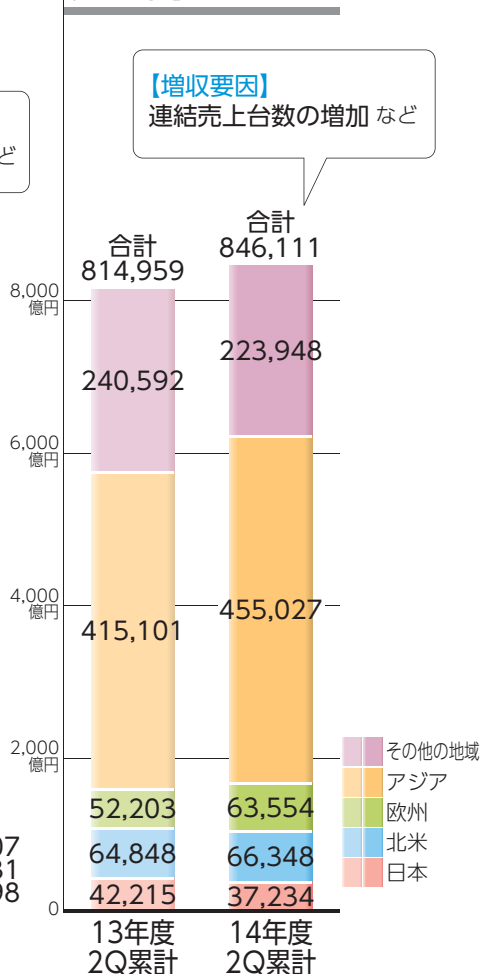
二輪事業 (二輪車、ATV、関連部品)



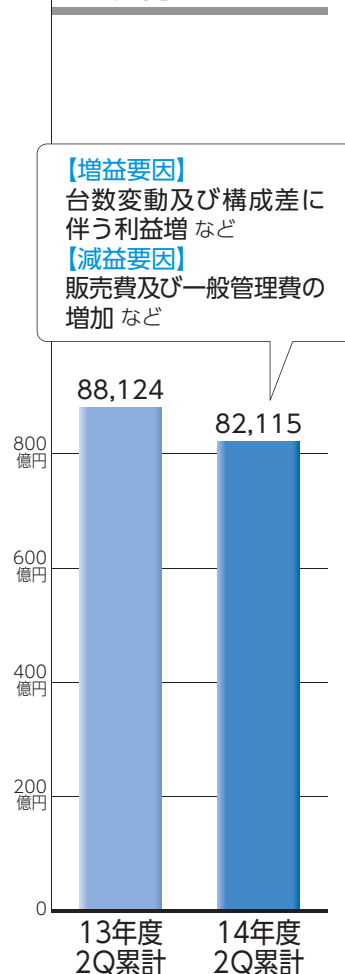
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

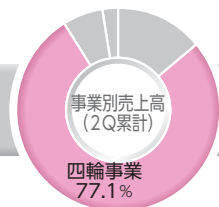


営業利益 (百万円)

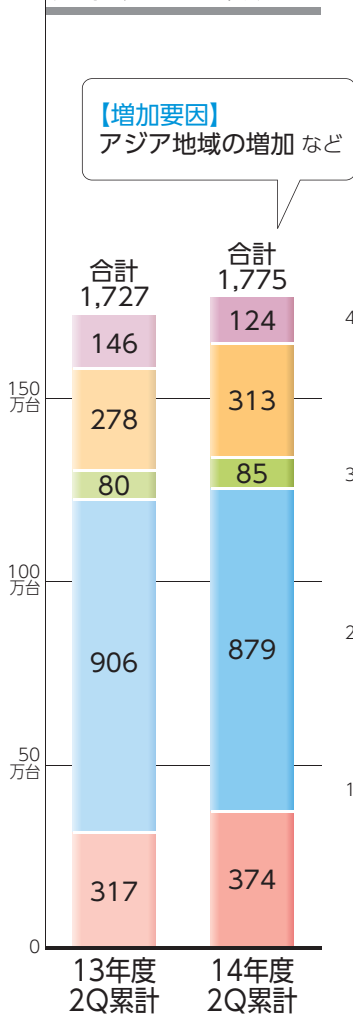


- (注) 1. 連結売上台数は、連結売上高に対応する二輪車およびATVの完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。
2. 二輪事業に含まれているATVの連結売上台数は、2013年度2Q累計および2014年度2Q累計において、それぞれ49千台、53千台です。

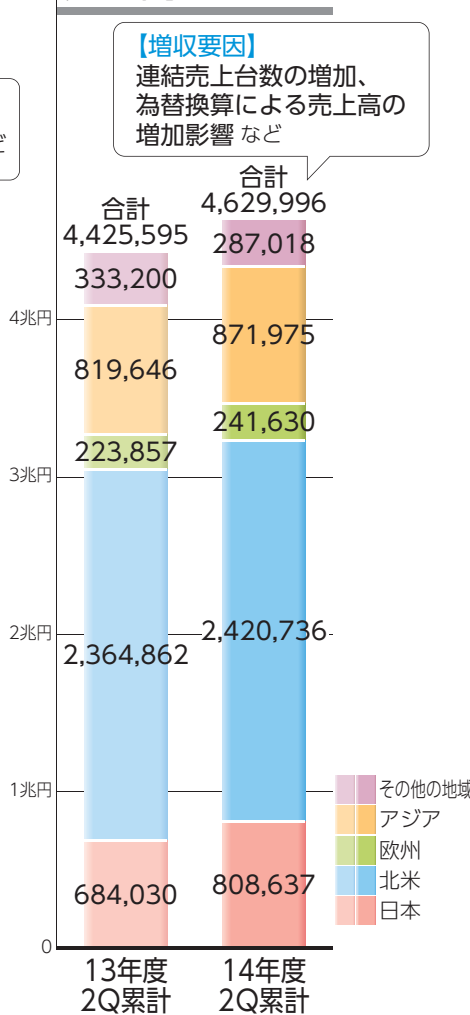
四輪事業 (四輪車、関連部品)



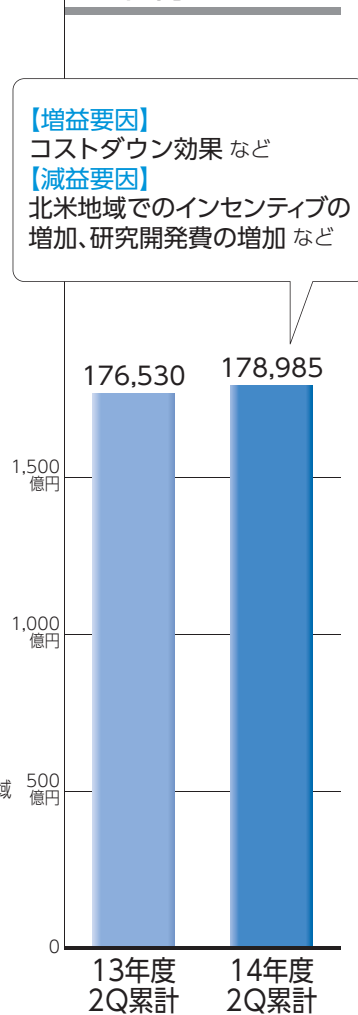
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)



営業利益 (百万円)



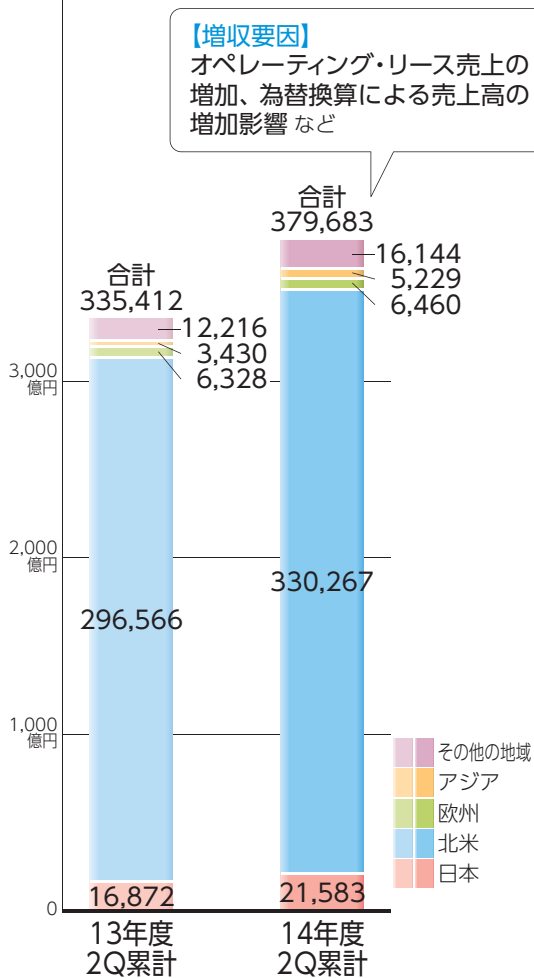
(注) 連結売上台数は、連結売上高に対応する四輪車の完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

金融サービス事業
6.3%

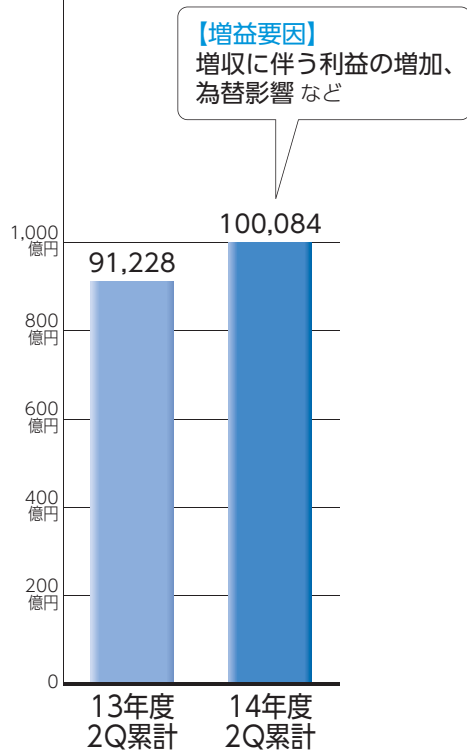
事業別売上高
(2Q累計)

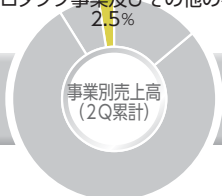
金融サービス事業 (金融、保険)

売上高 (百万円)



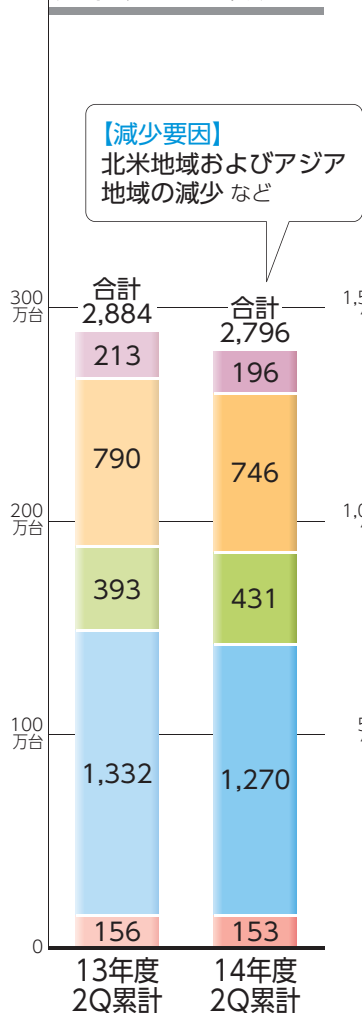
営業利益 (百万円)



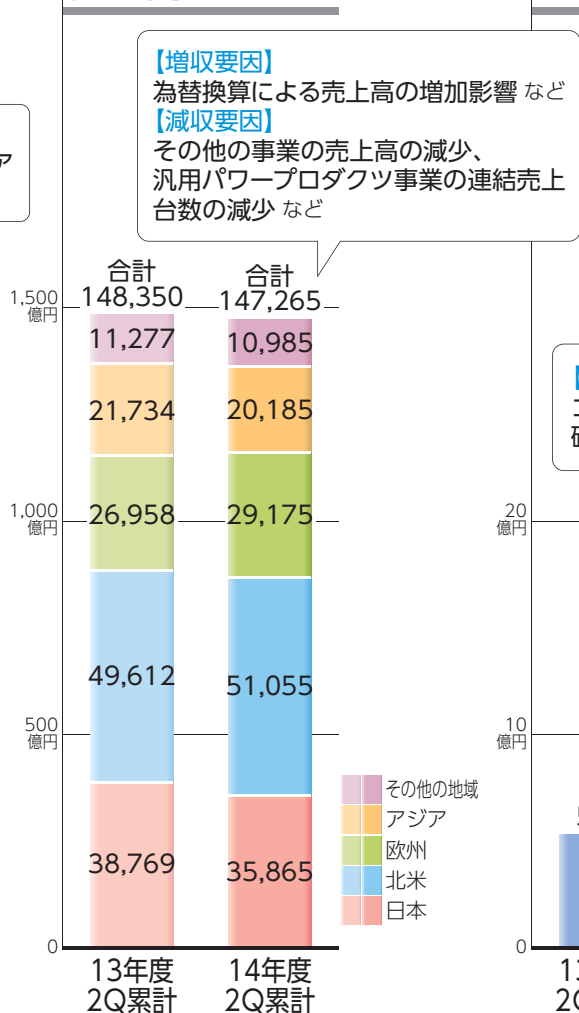


汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業 (汎用パワープロダクツ、関連部品、その他)

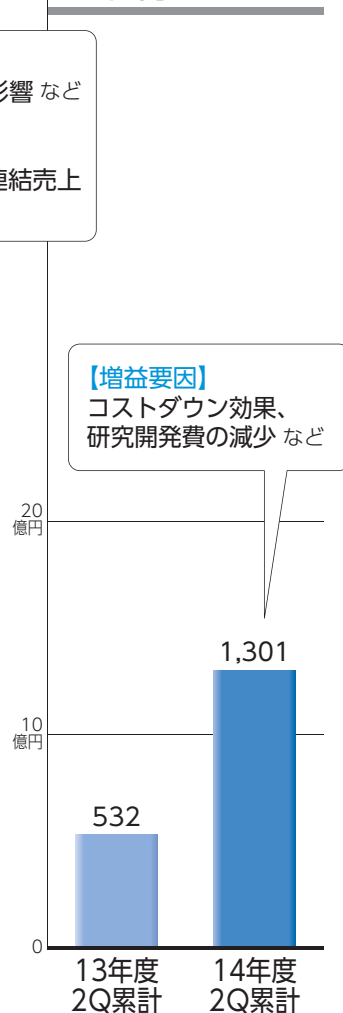
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

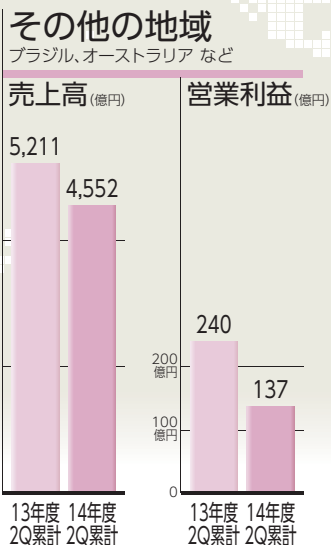
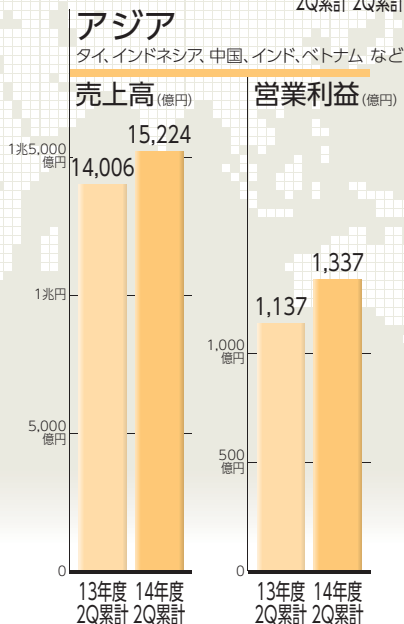
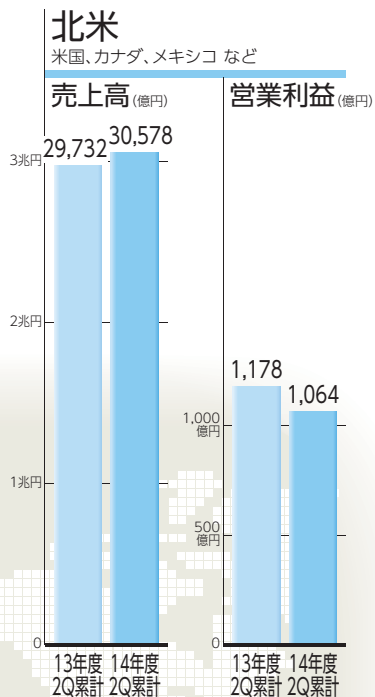
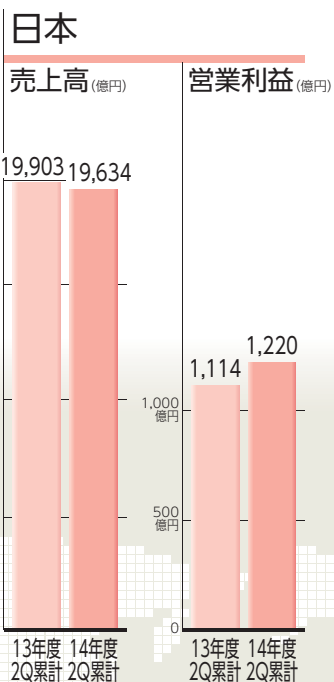
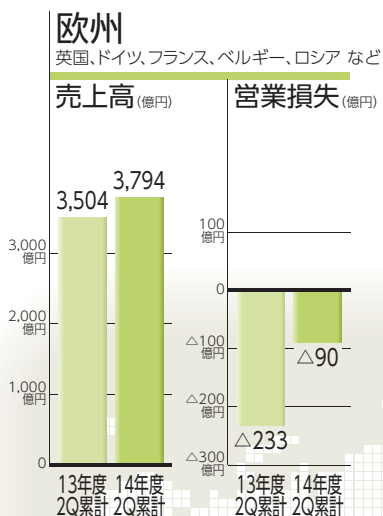


営業利益 (百万円)



(注) 連結売上台数は、連結売上高に対応する汎用パワープロダクツ販売台数であり、当社および連結子会社の汎用パワープロダクツ販売台数です。なお、当社は、汎用パワープロダクツを販売している持分法適用会社を有しないため、汎用パワープロダクツ事業においては、Hondaグループ販売台数と連結売上台数に差異はありません。

所在地別セグメントの状況



(注) 売上高は、外部顧客および他セグメントへの売上高を含めて表示しています。

四半期連結財務諸表の概要

四半期連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度の 連結貸借対照表 (2014年3月31日)	当第2四半期 連結会計期間末 (2014年9月30日)
(資産の部)		
流動資産	5,771,266	5,869,956
金融子会社保有長期債権	3,317,553	3,491,702
投資及び貸付金	817,927	881,244
オペレーティング・リース資産	2,236,721	2,600,740
有形固定資産	2,818,432	2,952,894
その他の資産	660,132	676,022
資産合計	15,622,031	16,472,558
(負債の部)		
流動負債	4,711,329	4,964,033
長期債務	3,234,066	3,398,044
その他の負債	1,563,238	1,593,710
負債合計	9,508,633	9,955,787
(純資産の部)		
当社株主に帰属する株主資本	5,918,979	6,312,513
非支配持分	194,419	204,258
純資産合計	6,113,398	6,516,771
負債及び純資産合計	15,622,031	16,472,558
当社株主に帰属する株主資本比率	37.9%	38.3%

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2014年4月1日 至2014年9月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー	671,502	657,364
投資活動によるキャッシュ・フロー	△989,454	△729,165
財務活動によるキャッシュ・フロー	209,694	33,978
為替変動による現金及び 現金等価物への影響額	34,413	31,614
現金及び現金等価物の純増減額	△73,845	△6,209
現金及び現金等価物の期首残高	1,206,128	1,168,914
現金及び現金等価物の四半期末残高	1,132,283	1,162,705

四半期連結損益計算書(第2四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2014年4月1日 至2014年9月30日)
売上高及びその他の営業収入	5,724,316	6,003,055
売上原価	4,275,221	4,509,159
販売費及び一般管理費	799,924	825,986
研究開発費	292,757	305,425
営業利益	356,414	362,485
受取利息	11,920	11,609
支払利息	△5,812	△8,799
その他(純額)	△24,900	13,383
税引前利益	337,622	378,678
法人税等	140,269	132,140
関連会社持分利益	63,453	61,339
控除：非支配持分損益	17,939	19,467
当社株主に帰属する四半期純利益	242,867	288,410
基本的1株当たり 当社株主に帰属する四半期純利益	134円75銭	160円2銭

四半期連結包括利益計算書(第2四半期連結累計期間)

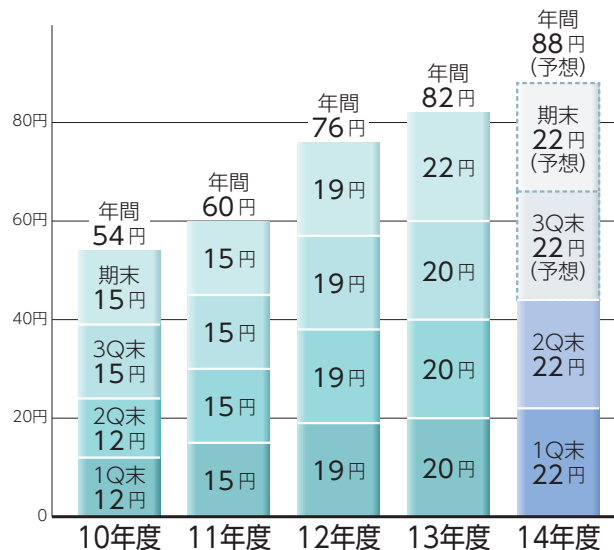
(単位：百万円)

	前第2四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年9月30日)	当第2四半期 連結累計期間 (自2014年4月1日 至2014年9月30日)
非支配持分損益控除前四半期純利益	260,806	307,877
その他の包括利益(△損失)(税引後)		
為替換算調整額	165,750	180,781
売却可能な有価証券の 正味未実現利益(△損失)	18,450	9,979
デリバティブ商品の 正味未実現利益(△損失)	346	—
退職年金及び その他の退職後給付調整額	81,394	△104
その他の包括利益(△損失)合計	265,940	190,656
四半期包括利益(△損失)	526,746	498,533
控除：非支配持分に帰属する 四半期包括利益	23,139	25,692
当社株主に帰属する 四半期包括利益(△損失)	503,607	472,841

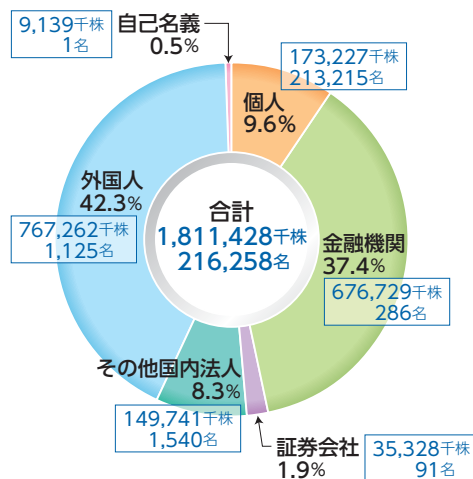
株式の状況 (2014年9月30日現在)

発行済株式の総数 1,811,428千株

■配当金の推移



■株式の所有者別分布状況



(注) 株数は千株未満を切り捨てて表示しております。

■大株主

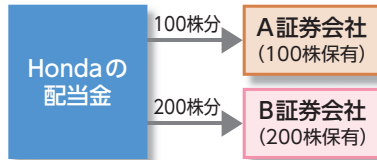
氏名または名称	持株数(千株)	出資比率(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	107,935	6.0
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	73,938	4.1
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	72,873	4.0
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー 505223	54,983	3.1
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.8
東京海上日動火災保険株式会社	42,553	2.4
株式会社三菱東京UFJ銀行	36,686	2.0
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	33,716	1.9
日本生命保険相互会社	28,732	1.6
ジェーピー モルガン チェース バンク 380055	28,316	1.6

- (注) 1. 株数は千株未満を切り捨てて表示しております。
 2. 出資比率は、発行済株式の総数から自己株式(9,139千株)を控除して算出しております。
 3. モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシーは、ADR(米国預託証券)の預託機関であるジェーピー・モルガン チェース バンクの株式名義人です。

株主様へのご案内

配当金のお受け取り方法

- 1 配当金領収書により、ゆうちょ銀行または郵便局で受け取る方法
- 2 口座振込により受け取る方法

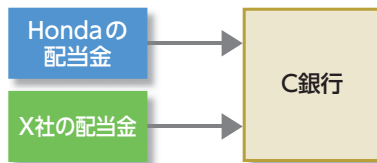


(1) 株式数比例配分方式

証券会社等にお預けの株式数に応じて、証券会社等の口座で配当金を受領する方式です。

※保有しているすべての銘柄の配当金が株式数比例配分方式でのお受け取りとなります。(一部の銘柄だけ別の方式を指定することはできません。)

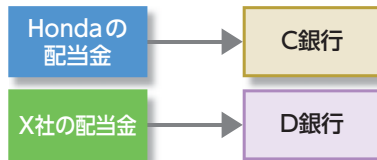
※保有している株式の一部が特別口座で管理されている場合は、株式数比例配分方式はご利用できません。



(2) 登録配当金受領口座方式

保有しているすべての銘柄についてあらかじめ指定した1つの預金口座で配当金を受領する方式です。

※ゆうちょ銀行の貯金口座はご指定できません。



(3) 個別銘柄指定方式

手続きをとった銘柄のみ、指定した預金口座で配当金を受領する方式です。

※保有する銘柄ごとに、異なる預金口座で配当金を受け取ることも可能です。

※ゆうちょ銀行の貯金口座もご指定可能です。

配当金の口座振込をお申し込みいただきますと、お手続き終了後は、配当金をご指定の口座に振り込まれますので、早く、確実に受け取りにすることができます。ぜひ、ご検討くださいますようお願い申し上げます。

住所変更、配当金のお受け取り方法の指定・変更、単元未満株式の買取・買増

株主様の口座がある**証券会社等**にお申し出ください。

※特別口座に株式が記録されている場合は、**三井住友信託銀行株式会社**にお申し出ください。

未払配当金の支払

三井住友信託銀行株式会社にお申し出ください。 ☎0120-782-031

株式のご案内

事業年度：毎年4月1日から翌年3月31日まで
基準日：定時株主総会の議決権 毎年3月31日
期末配当 毎年3月31日
第1四半期末配当 毎年6月30日
第2四半期末配当 毎年9月30日
第3四半期末配当 毎年12月31日

定時株主総会：毎年6月

単元株式数：100株

株主名簿管理人及び特別口座の口座管理機関：
東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
三井住友信託銀行株式会社

郵便物送付先：東京都杉並区和泉二丁目8番4号
(〒168-0063)
三井住友信託銀行株式会社
証券代行部

(電話照会先) ☎ **0120-782-031**

公告の方法：電子公告により行います。
ただし、事故その他、やむを得ない事由により電子公告による公告をすることができない場合は、東京都において発行する日本経済新聞に掲載して行います。

[公告掲載URL]

<http://www.honda.co.jp/investors/>

証券コード：7267

ウェブサイトのご案内

インターネット上にIRに関するウェブサイトを開設し、最新の決算情報やアニュアルレポートをはじめとするさまざまな情報をご案内しています。

[日本語] <http://www.honda.co.jp/investors/>

[英語] <http://world.honda.com/investors/>

株主様専用ダイヤル カレンダーのお問合せ専用

※応募された2015年Hondaカレンダーは、12月上旬から順次発送いたします。

03-6743-3226

(平日9:00～17:00 土・日・祝日を除く)

会社の概要

社名：本田技研工業株式会社
英文社名：HONDA MOTOR CO., LTD.
本社：東京都港区南青山二丁目1番1号
(〒107-8556)

設立年月日：1948年(昭和23年)9月24日

資本金：86,067,161,855円(2014年9月30日現在)

主な製品：二輪車・四輪車・汎用パワープロダクツ

取締役および監査役(2014年9月30日現在)

代表取締役会長 池 史彦

代表取締役社長
社長執行役員 伊東 孝紳

代表取締役
副社長執行役員 岩村 哲夫
リスクマネジメントオフィサー、
コーポレートブランドオフィサー、
アメリカンホンダモーターカンパニー・
インコーポレーテッド取締役会長

取締役
専務執行役員 山本 卓志
生産担当、
四輪事業本部四輪生産統括責任者、
四輪事業本部生産統括部長、
ホンダエンジニアリング(株)取締役社長
社長執行役員

取締役
専務執行役員 山本 芳春
(株)本田技術研究所取締役社長 社長執行役員、
IT本部長

取締役
常務執行役員 野中 俊彦 四輪事業本部長

取締役
常務執行役員 吉田 正弘 管理本部長、
コンプライアンスオフィサー

取締役 畔柳 信雄

取締役 國井 秀子

取締役
執行役員 志賀 雄次 汎用パワープロダクツ事業本部長

取締役
執行役員 竹内 弘平 事業管理本部長

取締役
執行役員 青山 真二 二輪事業本部長

取締役
執行役員 貝原 典也 品質担当、
カスタマーサービス本部長、
四輪事業本部サービス統括部長

監査役 山下 雅也

監査役 遠藤 邦夫

監査役 阿部 紘武

監査役 岩下 智親

監査役 樋渡 利秋

(注)1. 取締役 畔柳信雄および國井秀子は、会社法第2条第15号に定める社外取締役です。

2. 監査役 阿部紘武、岩下智親および樋渡利秋は、会社法第2条第16号に定める社外監査役です。

3. 当社は、國井秀子、阿部紘武および樋渡利秋を、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届け出ております。

HONDA

The Power of Dreams

人々と共に夢を求め、夢を実現していく。

夢があるから、その実現へ向け、チャレンジする勇気と力が生まれます。

私たちHondaは、一人ひとりが抱いている

「こんなものがあれば、もっと楽しくなりそうだ」「もっとワクワクできるに違いない」という

夢を原動力に、二輪車、四輪車、汎用製品、部品、さらにはそれらを超えた分野で

新しい喜びを、世界中の人々に向けて、提案していきます。

株主通信

株主通信／2014年11月発行 No.163(年4回発行)
発行所／本田技研工業株式会社 〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1 発行人／安田 史郎

表紙の写真：ユキオスe

