

HONDA

株主通信

特集 新たな成長の原動力となるインドネシアでの取り組み
FUNへの挑戦 Hondaの大型二輪車の取り組み



季刊

2014

No.160

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。

Hondaは、いま、世界各地のニーズに根ざした取り組みを進め、お客様の期待に応えることで、持続的な成長をめざしております。

国内四輪事業では、2011年以来、軽自動車のラインアップ強化に取り組んできましたが、2013年の軽四輪車新車販売台数において、「N-BOX」シリーズが販売台数No.1*を獲得いたしました。

また、市場拡大が期待されるインドネシアでは、今年1月に新四輪車工場となる第二工場の稼働を開始しました。年間生産能力12万台の新工場では、インドネシア市場向けに開発した新型ミニバン「ホンダ モビリオ」を生産します。この「ホンダ モビリオ」は、現地ニーズを徹底的に研究することで商品力を磨き、インドネシアで最も販売台数が多いミニバン市場で販売台数の拡大をめざします。

Hondaはこれからも世界各地が力強く自立し、開発や生産の現地化、高効率化などに取り組んでいくことで、Hondaの存在感を際立たせていきます。そして世界中のお客様に、良いものを早く、安く、低炭素でお届けするため取り組みを加速させてまいります。

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よろしくお願い申し上げます。

2014年 2月

取締役社長

伊東孝紳

*：23万4,994台(2013年1月～2013年12月) 社団法人全国軽自動車協会連合会調べ



新たな成長の原動力となる インドネシアでの取り組み



(上) 盛況だったインドネシア国際モーターショー。Hondaブースにも大勢のお客様が詰めかけた
(下) 新型「ホンダ モビリオ」を披露する社長の伊東 孝紳

世界第3位の巨大な二輪車市場、そして年間販売台数が100万台を超える四輪車市場として、Hondaにとって重要な市場であるインドネシア。Hondaはいま、開発、生産、販売すべての領域でさらなる事業拡大に向けた取り組みを進めており、今年1月には四輪車第二工場を立ち上げ、今年中には二輪車第四工場の稼働開始も予定しています。さらなる成長が期待されるインドネシアでのHondaのこれからをご紹介します。

低価格帯市場とミニバン市場への 新たな挑戦

いま、BRICsに続く有望な新興国市場として注目を集めているインドネシア。旺盛な内需による経済成長を背景に四輪車市場も拡大しており、2012年には100万台を超える市場規模へと成長しています。また、インドネシア政府では

低燃費・低価格車の普及を目的に、昨年からはLCGC*1政策を進めています。これは燃費、価格、部品の現地調達率などの基準を満たした車種について購入の際の税金を一部免除する制度で、よりクルマを購入しやすくなることで、富裕層から中間層へと四輪車市場を拡大させる契機になるものと期待されています。

*1：Low Cost Green Car:ローコストグリーンカー



常務執行役員
アジア・大洋州本部長
小林 浩



(上) 今年1月に稼働開始した
インドネシアの四輪車
第二工場の外観
(下) 四輪車第二工場の生産
ライン。写真は、
新型「ホンダ モビリオ」



こうしたインドネシア市場の変化を見据え、Hondaは、昨年9月に開催された「インドネシア国際モーターショー」で、LCGC適合モデルである「ブリオ・サティア」と新型ミニバン「ホンダ モビリオ」を公開。2モデルとも現地で生産することを発表しています。

この取り組みについて、常務執行役員でありアジア・大洋州本部長である小林 浩は「低価格帯の市場、そして未参入市場へのチャレンジだ」と語っています。

「Hondaはこれまで、主に高価格帯の市場でグローバルモデルを展開してきましたが、これからは低価格帯の市場開拓にも本格的に取り組めます。同時にインドネシアで最も販売台数が多いMPV*1、いわゆるミニバンにおける低価格帯市場に参入することで、新たな成長をめざします。具体的には、現在9万台弱の年間販売台数を、2016年度には30万台まで拡大していきたいと考えています」(小林)

より多くのお客様に 手が届くクルマを

Hondaは2012年から、アジア戦略車として5ドアハッチバックの「ブリオ」をインドネシアでも投入し、低価格帯の市場開拓に取り組んできました。昨年からはじめたLCGC政策に合わせ、この取り組みをさらに強化するために開発されたのが新型「ブリオ・サティア」です。これは「ブリオ」をベースにタイとインドネシアの研究所で開発されたモデルで、1.2L i-VTECエンジンを搭載し、20km/L以上の低燃費を達成することなどにより、LCGC適合車として認定を取得。価格では、Aグレード車で1億600万ルピア(約90万4,000円*2)、充実した装備のEグレード車でも1億1,700万ルピア(約99万7,000円*2)という低価格を実現しています。

一概に比較できませんがグローバルモデルである現行の1.3L「ジャズ(日本名:フィット)」の

*1 : Multi Purpose Vehicle:多目的車

*2 : 1ルピア=0.008524円換算



(左) 低価格・低燃費を特長とするLCGC適合モデルの新型「プリオ・サティア」
(右) アジア戦略車として開発された「プリオ」写真はインドネシア仕様車

販売価格が約2億ルピアに対しておおよそ1/2と、エントリーモデルとしてより多くのお客様にお求めいただけるクルマとしています。

こうした価格を実現できたのは、インドネシアのお客様ニーズやクルマの使われ方を徹底的に研究することで現地に最適な仕様としていること、そして部品の現地調達率を高めてきたことにあります。

現地調達率についてはLCGCの適用条件にも含まれており、大幅な向上が求められていました。Hondaは需要のあるところで生産するという理念に基づいて現地調達率の向上に努めてきましたが、これをさらに加速させるため、既存の調達先に加え、これまでの二輪車生産で培ってきた現地のネットワークを活かして、品質の良い部品をできるだけ安く調達できる仕組みをつくりあげてきました。こうした取り組みにより、85%という高い現地調達率を達成しています。

「今後、LCGCをはじめとする低価格帯での販売台数を伸ばすには、現地調達率向上の取り組みが重要となります。これは、お客様によりお求めやすい価格で商品を提供できるだけでなく、低価格なクルマでも十分な収益を確保することにもつながります。Hondaはこうした取り組みをさらに推進していくことで、雇用機会の拡大などインドネシア経済に貢献しながら安定的な成長をめざします」(小林)

使い勝手のよさを徹底的に追求

もう一つのチャレンジであるミニバンの低価格帯市場への参入については、さらに大きな成長をめざしています。インドネシアでは運転手や家政婦を雇う家庭も多く、家族での外出には3列シートのミニバンが適しており、独自のライフスタイルとして定着しています。こうした市場環境から、インドネシアで最も大きなセグメントとなっています。



(左・右上) 1.5L i-VTECガソリンエンジンを搭載し、高い走行性能と低燃費を両立した新型「ホンダ モビリオ」
(右下) 新型「ホンダ モビリオ」室内。3列シートで大人7人がゆったり、快適に乗れる空間を実現



これまでHondaは上級クラスの「フリード」を販売してきましたが、低価格帯向けのモデルがなかったため、「ブリオ」の開発を機にインドネシア市場にふさわしいミニバンの開発に取り組んできました。そして今年1月、新型ミニバン「ホンダ モビリオ」として発売しています。

新型「ホンダ モビリオ」は、1.5L i-VTECエンジンを搭載して高い走行性能と低燃費を両立するとともに、トラックベースのモデルが多い中、乗用車感覚で7人乗っても気持ちよく走れるクルマをめざしてタイとインドネシアの研究所で開発。さらにインドネシア向けとして、現地で求められる仕様を徹底的に研究することで商品性を高めています。たとえば、3列目でもゆったりと座れる広い室内空間を特長としながら、現地のスタンダードである全長4m40cm以内の駐車スペースに収まるコンパクトなサイズを実現。さらに道路環境などを考慮して最低地上高を

SUV並みにしたり、3列目のシートを立てても十分な荷室スペースを確保したり、使い勝手のよさも徹底的に追求しています。また、価格においても現地調達率を86%まで高めることで、新型「ブリオ・サティア」と同様、競争力ある価格設定としています。

新型「ブリオ・サティア」「ホンダ モビリオ」の投入と並行して、現在、販売網についても都市部から地方へ、現在の約100店から2014年中に約150店へと拡大を進めています。Hondaは、開発、生産、販売のすべての領域で積極的な取り組みを進め、インドネシアでのさらなる成長をめざしています。

スクーターの拡大が続く 二輪車市場

二輪車事業では、インドネシアはインド、中国に次ぐ世界第3位の規模を持ち、Hondaにとって重要な市場となっています。2012年に導入されたローンの頭金規制の影響などにより、一時、



年内の稼働開始を予定している
二輪車第四工場のイメージ



(上) 多くの二輪車が走るインドネシアの風景
(左) FI化により環境性能を高めたカブタイプの「Revo FI」
(右) スクーター市場をけん引するATモデル「BeAT FI」

成長の伸びが懸念されましたが中期的な拡大傾向は継続しており、約2億4千万人という人口と購買力の力強さから将来的には1,000万台規模の市場に成長すると期待されています。

Hondaの昨年の販売台数は約470万台であり、60%を超える高いシェアを維持しています。これは、他社に先駆けて、環境性能や燃費性能を向上させるためすべてのモデルにPGM-FI*1の搭載を進めてきたこと、現地での開発体制を強化することでお客様のニーズをスピーディーに商品に反映してきたことなどによります。そしてこれからも旺盛な需要に応えるため、新たな取り組みを進めています。

インドネシアでは、道路整備が進んできたことにより、都市部から農村部へとスクーターの需要が広がり、さらに乗りやすさから女性のお客様も増加しています。こうした市場の変化に対応するため、Hondaはスクーター(ATモデル)専用工場

として、年内に第四工場の稼働を予定。これにより全体の年間生産能力を530万台に拡大します。

また、スクーターへの代替えの動きに加え、通勤から排気量の大きなモデル、よりスポーティーな走りが楽しめるモデルへと代替えされるお客様も増加しています。Hondaはこうした需要に対しても研究を進め、ラインアップの強化に取り組んでいます。

「インドネシアは、Hondaにとって非常に重要な市場となっています。そして二輪事業では現地開発能力の強化、四輪事業では現地調達率の向上など、現地化への取り組みがこれからの成長を支えるポイントであると考えています。Hondaはこれからも、良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けするために、これらの課題に積極的に取り組み、インドネシアでの持続的な成長を実現してまいります」(小林)

*1 : Programmed Fuel Injection:電子制御燃料噴射装置



CB1300 SUPER FOUR



ゴールドウイング

FUNへの挑戦

Hondaの大型二輪車の取り組み



VFR1200F



CBR1000RR

胸躍るエンジンの鼓動、風とひとつになる爽快感。FUNとは、走る喜びを求めること。Hondaはグランドツアラー「ゴールドウイング」をはじめ、さまざまなモデルで、世界中のお客様に走る喜びを提案してきました。そして昨年11月に開催された東京モーターショーでは、新たなモデルを追加し、ラインアップのさらなる強化を打ち出しています。先進国を中心に広がるFUN市場でのHondaのこれからをご紹介します。

多様化するFUN市場の期待に応える

昨年度のHondaグループの二輪車販売台数は約1,540万台。今年度はそれを上回るペースで推移しており、1,700万台を超える見通しです。

このうち大型二輪車を中心としたFUNが占める割合は決して大きくありませんが、この領域は先進技術の追求、Hondaらしい走る喜びの提案、そしてHondaブランドを高めるためにも大きな役割を果たしています。

徹底した軽量化により、ツーリングはもとより、街中のさまざまなシーンで爽快な走りを可能とし、新たな魅力を提案する「ゴールドウイング F6B」



スロットルを開けると迫力の重低音とともに怒濤の加速フィールを実現したストリート・マッスル・クルーザー「ゴールドウイング F6C」(写真は東京モーターショー出品車)



力強い出力特性とともに静粛性や環境性能に優れた水平対向6気筒1800ccエンジンを搭載したHondaのクルーザーモデルの最高峰「ゴールドウイング」

FUNは、走る喜びかつ所有する喜びを追求した極めて趣味性が高いカテゴリーで、世界各地の異なるライフスタイルを背景にお客様の志向も多様化しています。Hondaはこうしたお客様の期待に応えるため、独自の1800cc水平対向6気筒エンジンを採用したグランドツアラー「ゴールドウイング」、トラディショナルなイメージを追求したロードスポーツモデル「CB1100」、先進技術と独創のスタイリングを融合させたスポーツツアラー「VFR1200F」などを頂点にラインアップを充実させてきました。

さらにお客様の志向の変化に合わせて新たな試みにも挑戦しています。東京モーターショーで披露した「CTX1300」をトップエンドモデルとするCTXシリーズでは、より多くのお客様にもっと楽に、爽快に乗っていただくため、スタイリング、車体、エンジンなどすべての領域で優れた快適性を追求し、これまでにない、新感覚のクルーザーを

提案しています。

また、「ゴールドウイング」の派生モデルとして、昨年2月に発売した「ゴールドウイング F6B」では、車体を徹底的に軽量化することでツーリングだけでなく街中での爽快な走りを実現するとともに、そのフォルムを変えることで世代を超え、多くのお客様に訴えるスタイリングとしています。今後、軽快さと力強さを併せもつ走りが楽しめる「ゴールドウイング F6C」の発売も予定しており、ベースを共用しながらも、異なる走りと価値をもつモデルをラインアップし、より多くのお客様にFUNの魅力をお届けしています。

Hondaブランドを さらに高めるために

二輪車の排気量の大きさによる区分は国ごとに異なりますが、概ね排気量600cc以上が中型・大型車に位置づけられています。中でもFUN市場としては、昨今、1100ccを超える



取締役
二輪事業本部長
青山 真二



(右) Hondaスポーツツアラーのトップエンドモデルである[VFR1200X Dual Clutch Transmission]
(写真は東京モーターショー出品車)
(左) [CB1100]をベースに、テイスター感溢れるモデルに仕立てた[CB1100 EX]

高価格帯のクラスが重要なものとなっています。それは、厳しい市場環境の中でこのクラスが比較的安定していること、そしてこのクラスでの存在感が次の中価格帯や小型車の市場にもつながるためです。限られた市場規模のなかで多様化するFUN市場での取り組みについて、取締役で二輪事業本部長である青山 真二は「ブランド力をさらに高める努力が必要だ」と語っています。

「趣味性の高いFUNでは、品質や技術力に加え、ブランドの魅力が非常に重要な要素を占めています。Hondaはレースのイメージが強いのですが、まずはレースでしっかり勝つことで、ブランド力を高めることが大切です。また、お客様の期待を上回る先進技術を市販車に反映していくことがHondaブランドをさらに魅力的なものにすることにつながると思います」(青山)

その一つとして、「デュアル・クラッチ・トランス

ミッション」は、有段式トランスミッションをフルオートマチック化した二輪車用としては世界初*1の機構です。2つのクラッチを切り替えて変速を瞬時に行うことにより、簡単な操作でスポーツライディングが楽しめ、2010年に発売した[VFR1200F Dual Clutch Transmission]に搭載して以来、多くのモデルに採用しており、お客様から高い評価を得ています。

こうしたハード面の充実に加え、Hondaではいま、二輪車をより魅力的に変えるアクセサリー、ウェアなどのライディングギアの充実にも取り組んでいます。

「二輪車というモノの販売だけに留まらず、ライフスタイルとして提案していくことにより、お客様が二輪車を所有する喜びをより大きなものにすることができます。レース活動、先進技術、そしてライフスタイルの提案を通して、Hondaブランドの向上に取り組んでいます」(青山)

*1：Honda調べ



- (左) アクセサリーやウェアなどの充実がHondaブランドをさらに魅力的なものに。写真は日本のDREAM店での様子
- (右上) 排気量アップをはじめ、各部の熟成により、走りの魅力をさらに高めた「NC750X」(写真はABS搭載車)
- (右下) CBシリーズのDNAを受け継ぎながら、日常での利便性を高めたモデル「CB400F」

コンパクトなオペレーションで 高効率な体質へ

いま、FUN市場を支えているお客様の年齢は着実に上昇しており、それが高価格帯の大型二輪車が売れている要因となっています。その一方で、今後も成長を持続していくためには若年層ユーザーを拡大していくことが重要です。この課題に対してHondaでは、ミドルクラスでコンセプトの異なるモデルを揃えた「ニューミッドコンセプトシリーズ」*1、最新トレンドを取り入れた「CB500シリーズ」*2などを投入してFUN市場の拡大を図るとともに、若いお客様向けのエントリーモデルとして市場の活性化に取り組んでいます。

モデルラインアップの充実は、お客様の多様なニーズに応えるために必要なことですが、その反面、効率のよいビジネスを行うことが難しくなるというジレンマもあります。そこで

*1：14ページ「新製品ニュース」に掲載

*2：日本では排気量を変更した「CB400 シリーズ」を発売



Hondaでは、コンパクトなオペレーションによる高効率な事業体質の構築にも取り組んでいます。

「モノづくりにおいては共用できる部分はできるだけ共用しながら、それぞれのモデルで異なる価値や個性を際立たせることで多様な志向に対応しています。また、2010年に研究開発部門の一部を熊本製作所に移すことで、開発と生産の一体化を進めてきました。今後もこうした取り組みを通して、高効率な体質を構築していきたいと考えています」(青山)

お客様の多様な志向にお応えする魅力的なラインアップ、Hondaブランドのさらなる向上、そしてこれらの取り組みを可能にする高効率な体質づくりに取り組みながら、Hondaはこれからも走る喜びと所有する喜びを追求していきます。

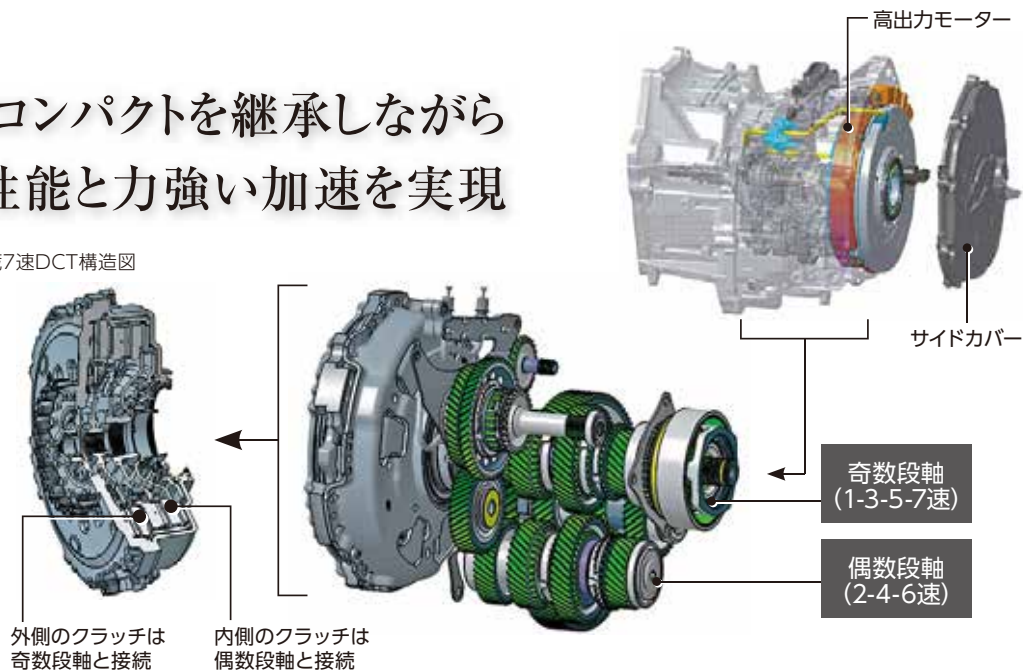
Honda Technology

SPORT HYBRID i-DCD

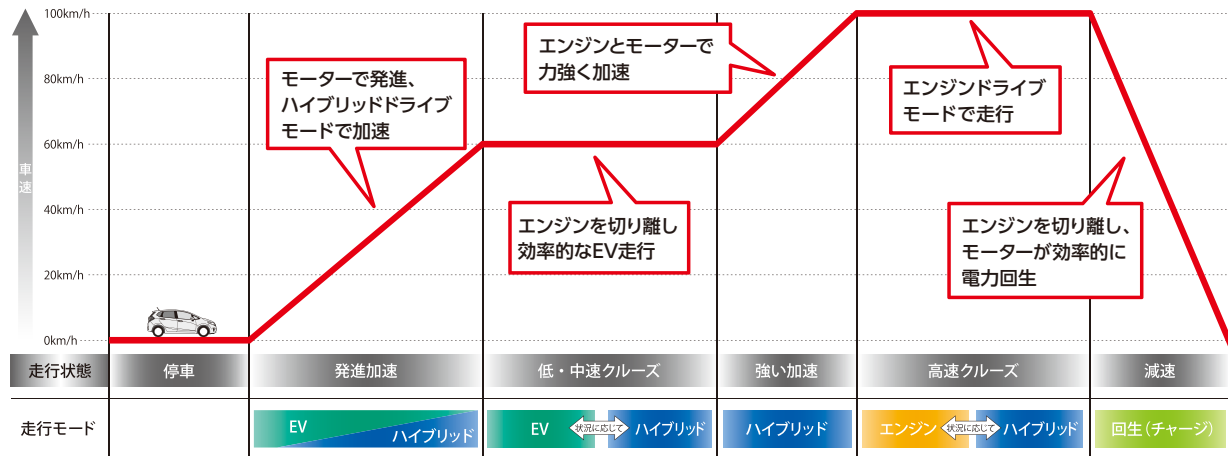
intelligent
Dual
Clutch
Drive

軽量・コンパクトを継承しながら
燃費性能と力強い加速を実現

■高出力モーター内蔵7速DCT構造図



■SPORT HYBRID i-DCDの走行モード





1.5Lアトキンソンサイクル
DOHC i-VTECエンジン



[SPORT HYBRID i-DCD]を搭載した
新型「フィット ハイブリッド」

小型車に最適なハイブリッドシステムを追求

Hondaは、燃費に優れたハイブリッド車をより多くのお客様にお乗りいただくため、小型車に最適な1モーターハイブリッドシステムの進化に取り組んできました。その中で、エンジンとモーターを状況に応じて最も効率良く活用できるシステムを追求することで創り上げたのが、国内トップクラス*1の燃費性能と力強く、伸びのある加速感を実現した「SPORT HYBRID intelligent Dual Clutch Drive (i-DCD、スポーツ・ハイブリッド・インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ)」です。

「SPORT HYBRID i-DCD」は、1.5Lエンジン、高出力モーター内蔵7速DCT*2、そして、高性能リチウムイオンバッテリーを内蔵したIPU(インテリジェントパワーユニット)を高効率に融合させることで、1モーターでありながら、エンジンを切り離して走ることを実現しています。走行状況に応じてエンジンとモーターを接続・切断することで、モーターのみの「EVドライブ」、エンジンとモーターの「ハイブリッドドライブ」、エンジンのみの「エンジンドライブ」という3つの走行モードを自動的に選択。減速時もエンジンを切り離して効率的な電力回生を行うなどにより、従来のIMA*3ハイブリッドシステムに比べ、35%以上の燃費性能向上を達成しています。

低燃費とレスポンスのよい走りを実現

走行状況に応じたエンジンとモーターの接続・切断を可能にしたのが、高出力モーターを内蔵した7速DCTです。DCTは、マニュアルトランスミッションの構造を2つのクラッチによって自動変速化するシステムで、奇数段用と偶数段用の2系統のギアセットとクラッチを持ち、クラッチを交互に接続することで変速を行い、走行中、次のギアをスタンバイさせておくことで瞬時に変速することを可能としています。ギア同士をシンプルにかみ合わせる構造なため伝達効率が高く、燃費向上に効果的なうえ、マニュアルトランスミッションの利点であるダイレクトな加速感が得られます。このDCTとモーターを組み合わせ、DCTのクラッチがエンジンとモーターの接続・切断を兼ねる構造とすることで、1モーターハイブリッドをまったく新しいカタチに進化させています。

Hondaは、楽しさと低燃費を高次元で両立させた新世代パワートレイン技術「EARTH DREAMS TECHNOLOGY(アース・ドリームス・テクノロジー)」として、クルマの特性に合わせて1モーター、2モーター、3モーターのハイブリッドシステムを開発。「SPORT HYBRID i-DCD」は、新型「フィット ハイブリッド」、新型「ヴェゼル」に搭載され、優れた燃費性能とHondaらしい走りを実現しています。

*1：Honda調べ。プラグインハイブリッド車は除く(2014年1月現在) *2：Dual Clutch Transmission：デュアル・クラッチ・トランスミッション
*3：Integrated Motor Assist：インテグレートド モーター アシスト

新製品ニュース

NC750X/NC750S 2014年1月24日発売
インテグラ 2014年2月 7日発売



NC750X<ABS>



NC750S<ABS>



インテグラ S

排気量アップで、さらに快適な走りを実現 個性的な魅力にあふれる新シリーズ

「ニューミッドコンセプトシリーズ」として開発した「NC700X」「NC700S」「インテグラ」の排気量アップを図り、市街地走行でもツーリングでも、さらに快適な走行が楽しめる新シリーズ。エンジンは3車種ともに低・中回転域でより力強いトルク特性としながら、2軸バルンサーに変更して不快な振動を低減。また、トランスミッションのハイレシオ化により、燃費性能の向上も実現しています。

また、「NC750X」「NC750S」には新たにメーターに燃費計を採用。「インテグラ」にはアルミ製スイングアームを新たに採用するなど、装備の充実化や車体各部の熟成を図っています。

<主要諸元> NC750X<ABS>
全長×全幅×全高(mm):2,210×840×1,285 車両重量(kg):219
乗車定員(人):2 エンジン:水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒
総排気量(ccl):745

<主要諸元> NC750S<ABS>
全長×全幅×全高(mm):2,195×780×1,130 車両重量(kg):216
乗車定員(人):2 エンジン:水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒
総排気量(ccl):745

<主要諸元> インテグラ S
全長×全幅×全高(mm):2,195×810×1,440 車両重量(kg):237
乗車定員(人):2 エンジン:水冷 4ストローク OHC 4バルブ 直列2気筒
総排気量(ccl):745

Dunk(ダング) 2014年2月20日発売



通学や通勤、さらには普段の生活の 楽しみを広げるスクーターを提案

若い人の通学や通勤、さらには普段の生活の楽しみを広げるスクーターをめざし、求められるデザインや使い勝手などを徹底的にリサーチして開発した新型原付スクーター「Dunk」。これまでにない新しいスタイリング、そして力強く環境性能にも優れた新開発エンジンを搭載するなど、新しいスクーターの世界を提案しています。

<主要諸元> Dunk
全長×全幅×全高(mm):1,675×700×1,040 車両重量(kg):81
乗車定員(人):1 エンジン:水冷 4ストローク OHC 単気筒
総排気量(ccl):49

N-WGN N-WGN Custom 2013年11月22日発売



<主要諸元> N-WGN G・Aパッケージ(FF)

全長×全幅×全高(m):3.395×1.475×1.655

車両重量(kg):820

乗車定員(名):4

エンジン:水冷直列3気筒横置

総排気量(L):0.658

*1: [N-WGN G][N-WGN G・Aパッケージ]
[N-WGN Custom G][N-WGN Custom G・Aパッケージ]
FF車の国土交通省審査値

軽乗用車の「新しいベーシック」をめざして 開発した「N」シリーズの第4弾

新型「N-WGN(エヌ ワゴン)」は、居住性、安全性、燃費性能、デザイン、走りのすべてを高い次元で備えた軽乗用車として開発しました。大人4人がくつろげる快適な室内空間、新開発のエンジンとCVTによるスムーズな走り^{※1}と29.2km/L^{※1}(JC08モード)という低燃費を実現。さらに、予期せぬ車の横滑りを抑えるVSA(車両挙動安定化制御システム)をすべてのタイプに装着するなど、安全装備も充実しています。

また、圧倒的な存在感を放つエクステリアと高級感を醸し出すインテリアを採用し、数々の専用装備を備えた「N-WGN Custom(エヌ ワゴン カスタム)」もラインアップしています。

VEZEL(ヴェゼル) 2013年12月20日発売



<主要諸元> VEZEL HYBRID Z(FF)

全長×全幅×全高(m):4.295×1.770×1.605

車両重量(kg):1,300

乗車定員(名):5

エンジン:水冷直列4気筒横置

総排気量(L):1.496

*1: i-DCDは、intelligent Dual Clutch Drive
(インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ)の略

*2: Hondaの2.0L車の最高出力との比較

ジャンルの枠を超えた多面的価値を 高次元で融合させた全く新しいクルマ

SUVの安定感とクーペライクなスタイリングを融合した流麗なフォルム。そして質感に徹底的にこだわったインテリアにより、フロント席でクーペを思わせるパーソナルな空間を創出する一方、Honda独創の「センタータンクレイアウト」により、大きな荷室やミニバン並みのゆとりあるリア席を実現。新型「VEZEL」は、角度によって表情を変える宝石のように多面的な魅力と価値を持つ新しいジャンルのクルマです。ハイブリッド車とガソリン車をラインアップしており、ハイブリッド車には新世代ハイブリッドシステム「SPORT HYBRID(スポーツハイブリッド) i-DCD^{※1}」を搭載し、2.0Lエンジンに匹敵するハイパワー^{※2}と爽快なドライビングフィールを実現しています。

Honda Topics

2015年の稼働開始をめざし、ブラジルで新四輪車工場の建設を開始

2013年11月27日

Hondaのブラジルにおける四輪車生産販売会社であるホンダオートモベイス・ド・ブラジル・リミターダ(以下、HAB)は、サンパウロ州イチラピーナ市(サンパウロ市より北西に200km)で新四輪車工場の建設を開始しました。新工場では、製造工程のショートプロセス化や塗装工程に最新技術を投入して環境への取り組みを進める他、最適な自動化技術の投入などにより、高効率な生産体制をめざします。年間生産能力は12万台で、生産機種は新型「フィット」をはじめ、フィットクラスの小型車で生産機種を拡大していく予定です。稼働開始は2015年を予定しており、新工場稼働後、HABの年間生産能力は24万台となります。



新四輪車工場の着工記念式典の様子

また、かねてより建設を進めてきた新四輪研究所が、昨年末より活動を開始しました。南米での現地開発力を強化することで、ブラジルのお客様のニーズに基づいた、より魅力的な商品をご提供し、さらなる販売拡大を図っていきます。

「平成25年度地球温暖化防止活動環境大臣表彰」を受賞

2013年12月4日

Hondaは、昨年7月に稼働開始した埼玉製作所寄居工場の環境への取り組みとその成果が高く評価され、「平成25年度地球温暖化防止活動環境大臣表彰」を受賞しました。これは、毎年、地球温暖化防止に顕著な功績のあった個人または団体を環境大臣が表彰するものです。

埼玉製作所寄居工場では、四輪車ボディー塗装工程で、業界初*1となるHonda S.E.塗装(Honda Smart Ecological Paint)を導入し、塗装工程のCO₂排出量を約40%低減。また、工場の照明の88%にLEDを導入し、従来比でCO₂排出量を年間1,520t低減するなど、エネルギー供給の効率化とリサイクルに取り組んでいます。Hondaは

*1：Honda調べ



表彰式での石原伸晃 環境大臣(左)と埼玉製作所 所長の西本 準(右)

これからも環境に配慮した製品を提供するとともに、地域社会の発展と地球環境の保護に貢献する活動を積極的に推進していきます。

Motor Sports

2014年 Hondaモータースポーツ活動計画

Hondaは創業以来、レース活動を原動力として技術を磨き、成長してきました。そしてコーポレートスローガンに「The Power of Dreams」を掲げ、これからもお客様とともに夢を実現し、レースを通じて楽しさ、喜び、感動をお届けしてまいります。

モータースポーツ参戦計画の概要

二輪レース活動では、昨シーズン、FIMロードレース世界選手権シリーズの最高峰であるMotoGPクラスでライダー、コンストラクター、チームの三冠を獲得、ワークス参戦2年目の「ダカールラリー2014」では全13ステージ中6ステージで優勝いたしました。今シーズンは、モトクロス世界選手権(MXGP、旧称WMX)、トライアル世界選手権(WCT)でも、チーム・エイチアールシー(Team HRC)として活動するなど、全カテゴリーで二輪製品を提供するメーカーとして、ロードレース、モトクロス、トライアルの世界選手権、ダカールラリーの4カテゴリーで勝ちにこだわり、活動を強化してまいります。

四輪レース活動では、FIA世界ツーリングカー選手権にワークスチーム2台を含む3チーム4台体制で参戦し、タイトル獲得を狙います。また、日本人F1ドライバー輩出に向けてGP2 シリーズに伊沢拓也が参戦します。国内ではSUPER GTシリーズ

(右) 昨シーズン、MotoGPクラスでワールドチャンピオンとなったマルク・マルケス



(左) SUPER GTシリーズのGT500クラスに投入する「NSX CONCEPT-GT」



のGT500クラスに新開発のレース専用エンジンとレーシングハイブリッドシステムを搭載した「NSX CONCEPT-GT」を投入しタイトル獲得をめざします。

2014年 Honda参戦チーム ライダー/ドライバー 二輪

カテゴリー	チーム	ライダー	
FIM ロードレース 世界選手権 シリーズ	MotoGP クラス	レプソル・ホンダ・チーム	マルク・マルケス ダニ・ペドロサ
		ゴー・アンド・ファン・ホンダ・グレッシーニ	アルバロ・バウティスタ
		エルシーアール・ホンダ・モトGP	ステファン・ブラドル
	パワー・エレクトロニクス・アスパー	青山 博一	
Moto2 クラス	全チームにエンジン供給		
	イデミツ・ホンダ・チーム・アジア	中上 貴晶 アスラン・ジャー・カマルザマン	
FIMモトクロス 世界選手権シリーズ	チーム・エイチアールシー	イブジェニー・パブリシェフ マキシミアン・ナグル	
FIMトライアル 世界選手権シリーズ	レプソル・ホンダ・チーム	トニー・ボウ 藤波 貴久	

四輪

カテゴリー	チーム	ドライバー
FIA世界ツーリングカー選手権	Castrol Honda World Touring Car Team	ガブリエーレ・タルクイーニ ティアゴ・モンテイロ
GP2 シリーズ	ART GRAND PRIX	伊沢 拓也
SUPER GTシリーズ GT500クラス	オートバックス・レーシング・チーム・アグリ	ヴィタントニオ・リウッツィ 松浦 孝亮
	ケーヒン リアルレーシング	塚越 広大 金石 年弘
	ウイダー モデューロ 童夢レーシング	山本 尚貴
	エプソン・ナカジマレーシング	ジャン・カール・ベルネ 中嶋 大祐
	チームクニミツ	ベルトラン・バゲット 小暮 卓史 武藤 英紀

(2014年2月7日現在)

国内で開催される主要レース 開催スケジュール (決勝)

開催日	レース名	レース番号	決勝ドライバー
4月26-27日	FIM トライアル世界選手権シリーズ	第1.2戦	ツインリンクもてぎ
7月27日	FIM世界耐久選手権シリーズ 鈴鹿8時間耐久ロードレース	第2戦	鈴鹿サーキット
9月7日	FIM アジアロードレース選手権シリーズ	第4戦	鈴鹿サーキット
10月5日	FIA F1世界選手権シリーズ	第15戦	鈴鹿サーキット
10月12日	FIM ロードレース世界選手権シリーズ	第16戦	ツインリンクもてぎ
10月26日	FIA 世界ツーリングカー選手権シリーズ	第11戦	鈴鹿サーキット

2013年度 第3四半期の決算概要

2013年4月1日～2013年12月31日

業績ハイライト(連結)

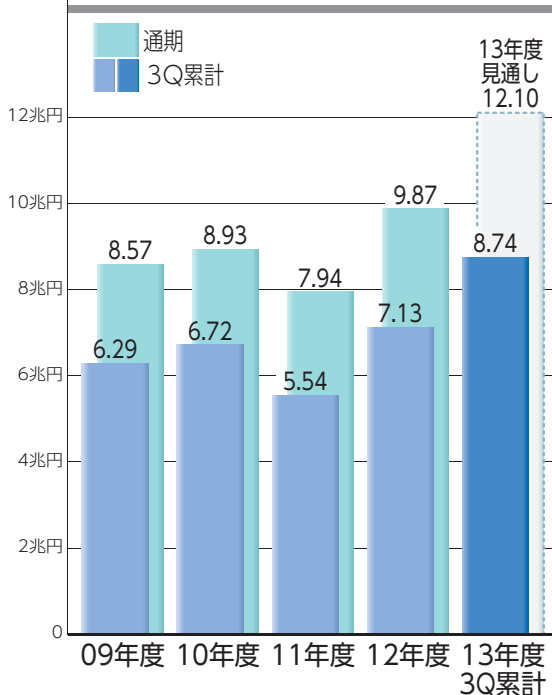
【売上高】 22.6%増収(前年同期比)

- ・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

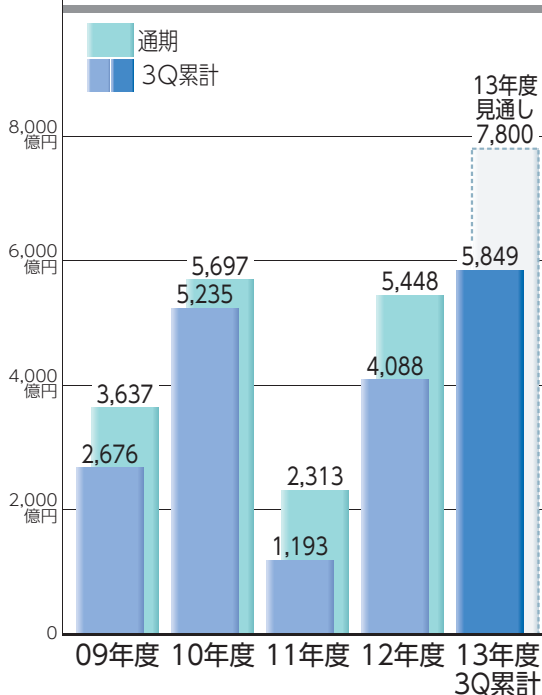
【営業利益】 43.1%増益(前年同期比)

- ・売上変動及び構成差に伴う利益増や為替影響など

売上高



営業利益



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
5.9%

二輪事業
13.9%

事業別
(3Q累計)

四輪事業
77.7%

その他の地域
8.6%

日本
17.5%

アジア
19.7%

欧州
5.3%

所在地別
(3Q累計)

北米
48.9%

北米 米国、カナダ、メキシコ など

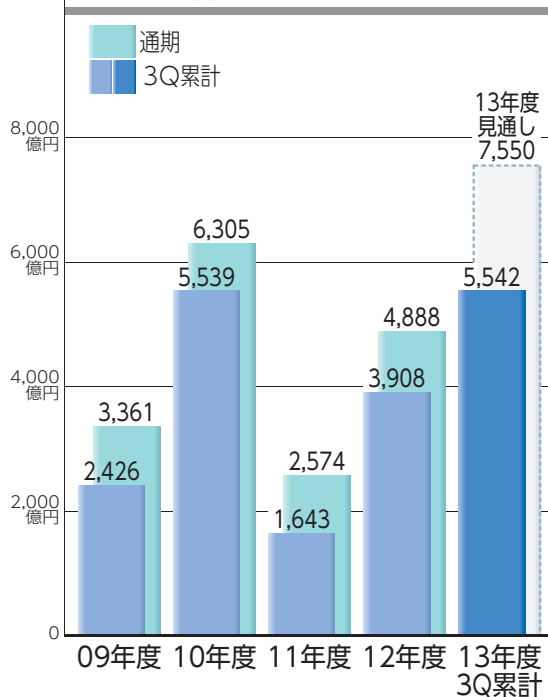
欧州 英国、ドイツ、フランス、ベルギー、ロシア など

アジア タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

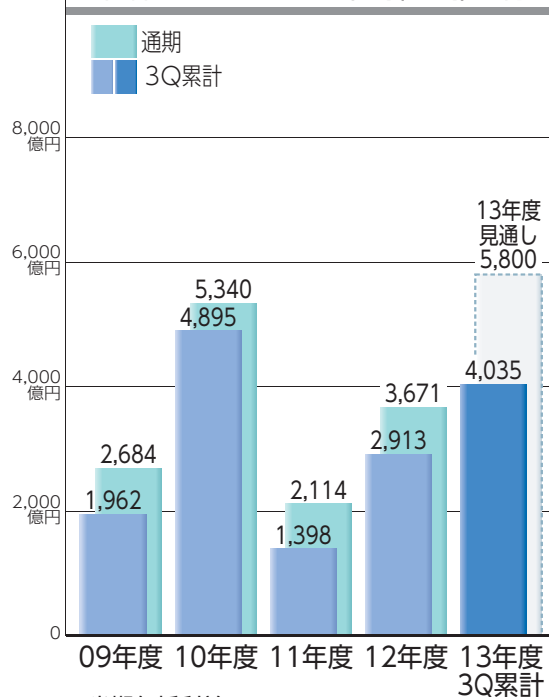
その他の地域 ブラジル、オーストラリア など

(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



当社株主に帰属する四半期(当期)純利益



四半期包括利益

13年度3Q累計 8,767億円
12年度3Q累計 4,154億円

(注) 13年度の連結業績の見通しは、円安に伴う為替影響はあるものの、新興国を中心とした厳しい市場環境による二輪車および四輪車販売の今後の減少を踏まえ、売上高は12兆1,000億円、営業利益は7,800億円と据え置きました。また、当社株主に帰属する当期純利益についても、営業外収支の減少はあるものの、関連会社持分利益の増加を見込み、5,800億円と2013年10月30日に公表した13年度の連結業績の見通しから修正していません。

※為替(売上)レート

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	
					連結累計期間(9ヵ月間)	連結会計年度(12ヵ月間)
1米ドル	93円	86円	79円	84円	99円	100円(見通し)
1ユーロ	130円	114円	108円	108円	134円	134円(見通し)

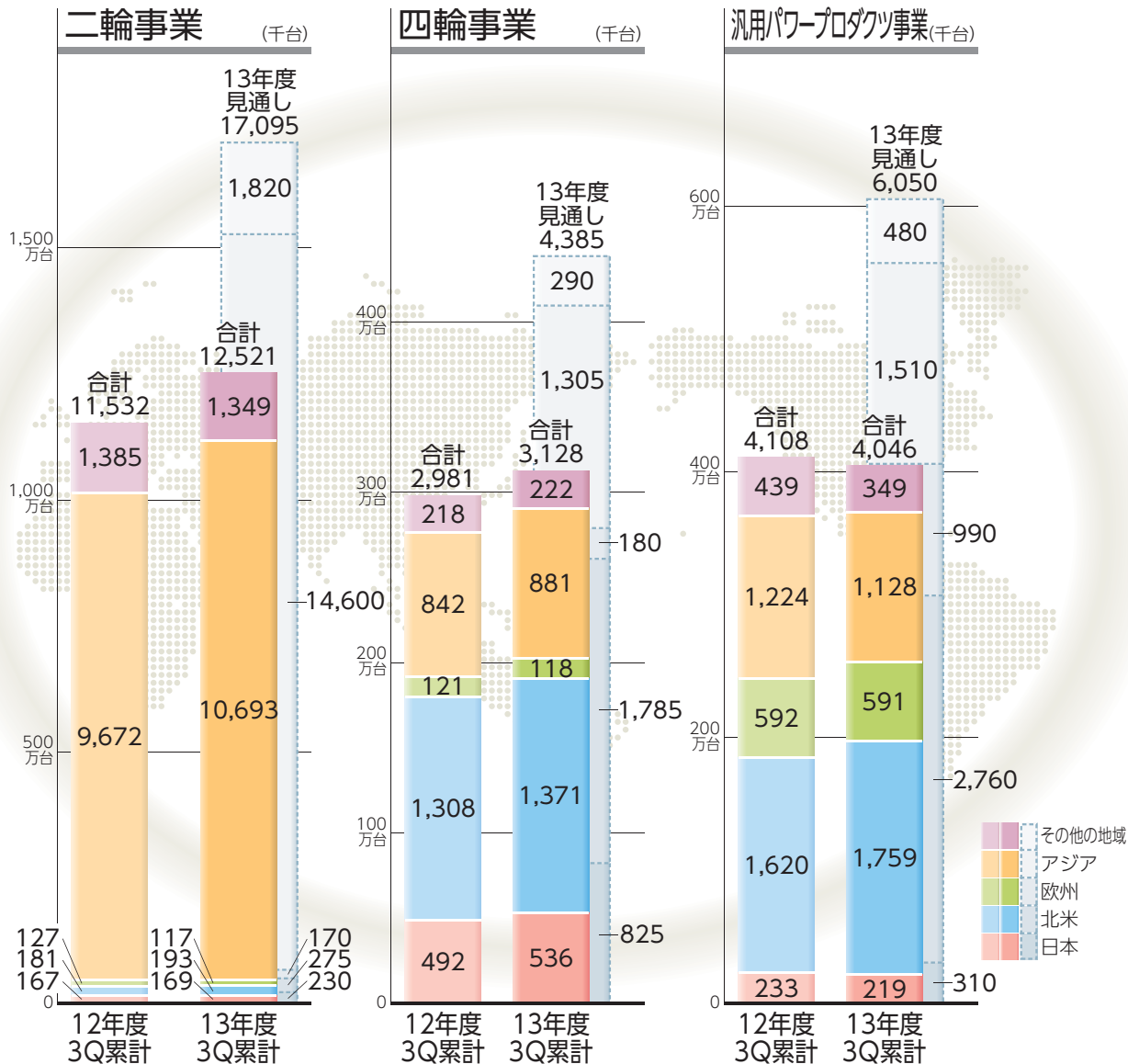
※配当金

(単位：円)

区分	2009年度					2010年度					2011年度					2012年度					2013年度				
	1Q末	2Q末	3Q末	期末	年間	1Q末	2Q末	3Q末	期末	年間	1Q末	2Q末	3Q末	期末	年間	1Q末	2Q末	3Q末	期末	年間	1Q末	2Q末	3Q末	期末	年間
配当金	8	8	10	12	38	12	12	15	15	54	15	15	15	15	60	19	19	19	19	76	20	20	20	20	80(予想)

※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。

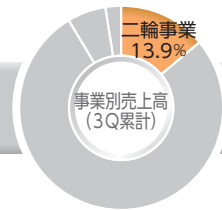
Hondaグループ販売台数



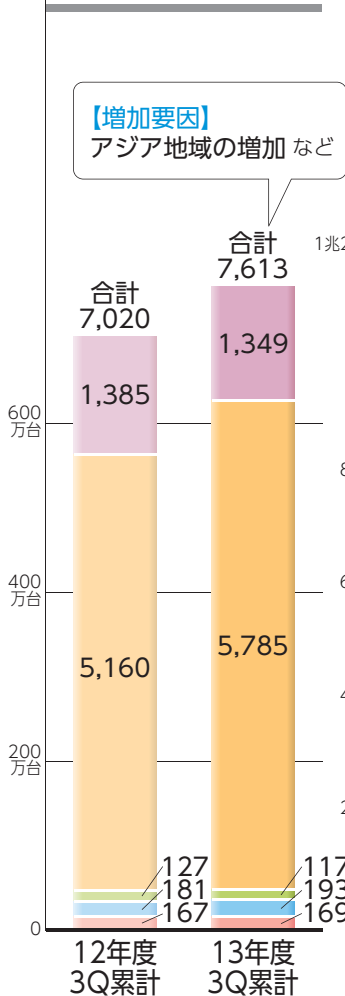
(注) 1. Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・四輪車・汎用パワープロダクツ)販売台数です。
 2. 二輪事業に含まれているATVのHondaグループ販売台数は、2012年度3Q累計および2013年度3Q累計において、それぞれ89千台、82千台です。

事業の種類別セグメントの状況

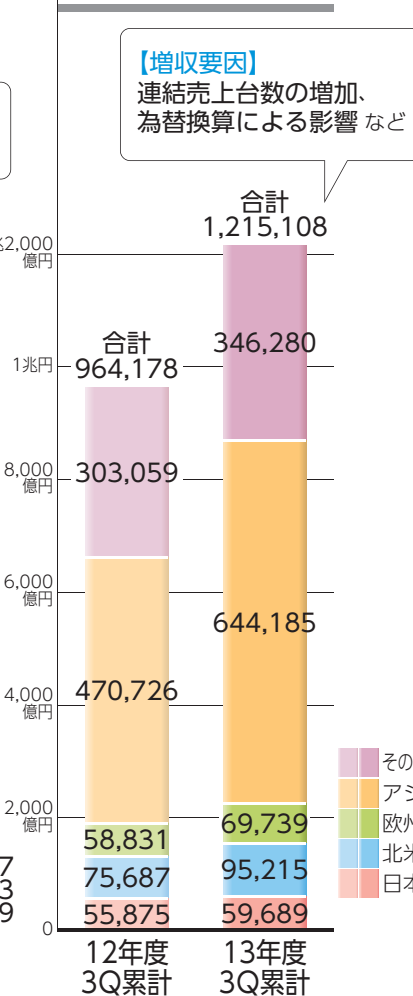
二輪事業 (二輪車、ATV、関連部品)



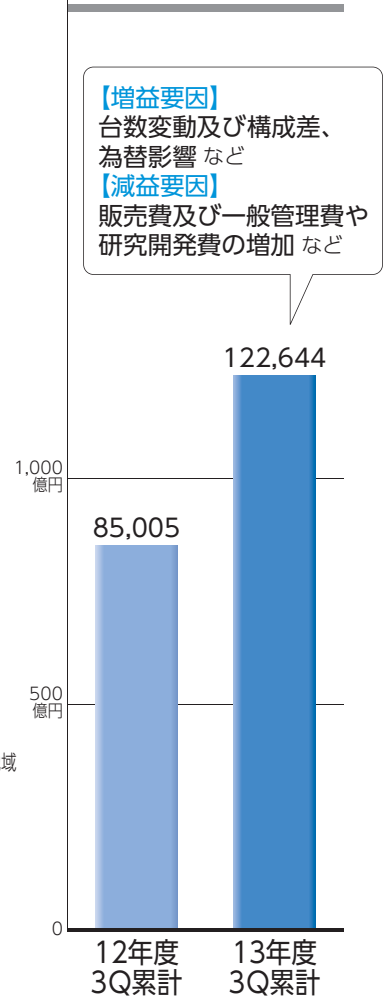
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

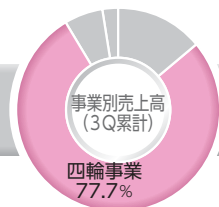


営業利益 (百万円)

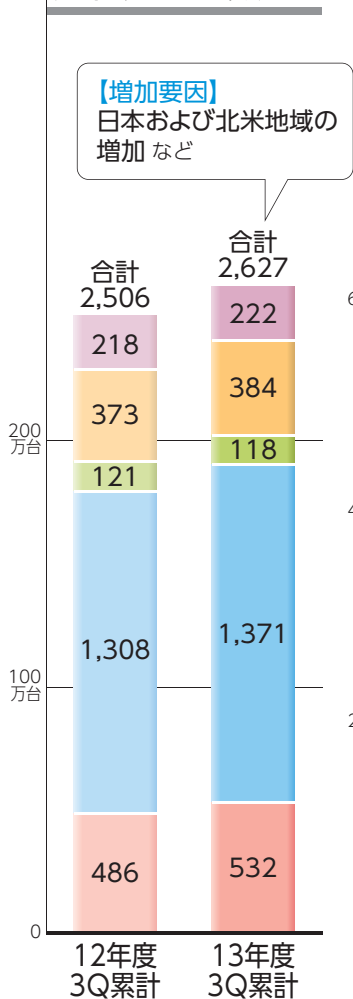


(注) 1. 連結売上台数は、連結売上高に対応する二輪車およびATVの完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。
2. 二輪事業に含まれているATVの連結売上台数は、2012年度3Q累計および2013年度3Q累計において、それぞれ89千台、82千台です。

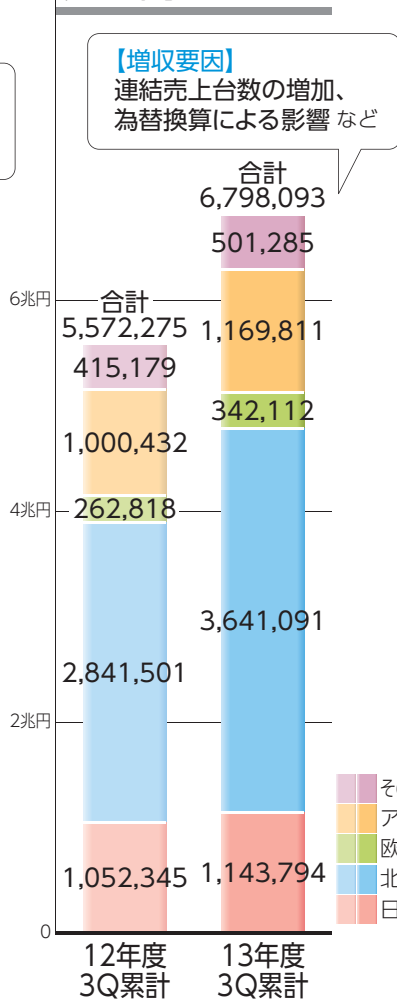
四輪事業 (四輪車、関連部品)



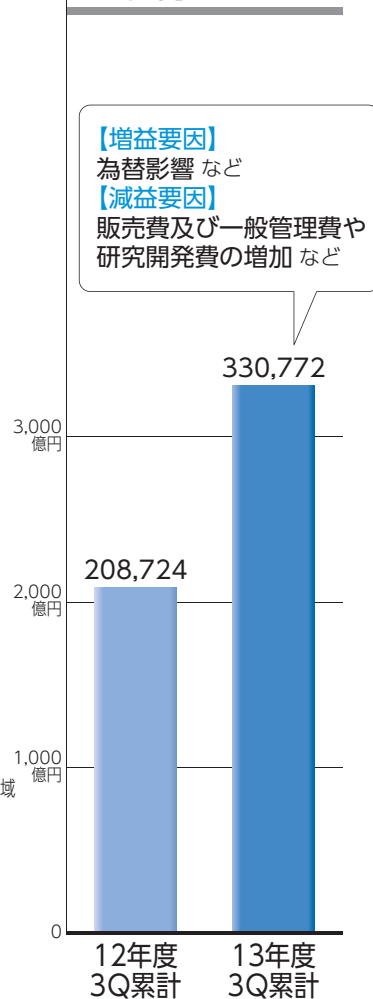
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)



営業利益 (百万円)

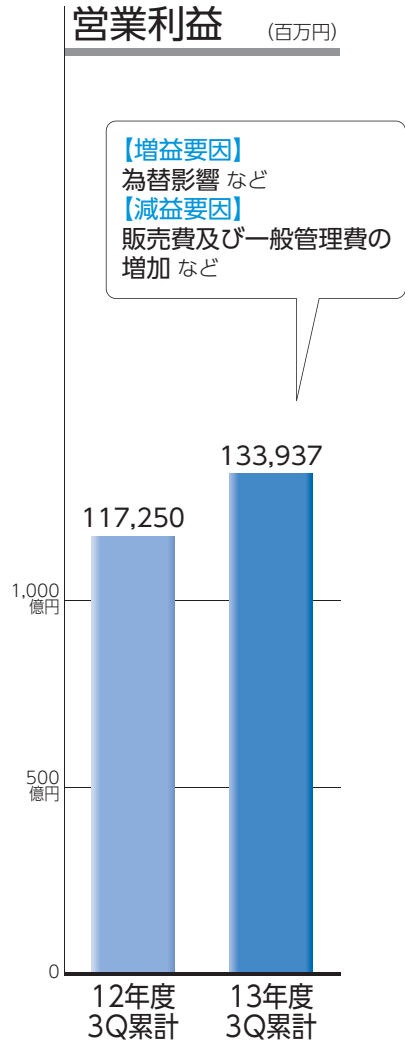
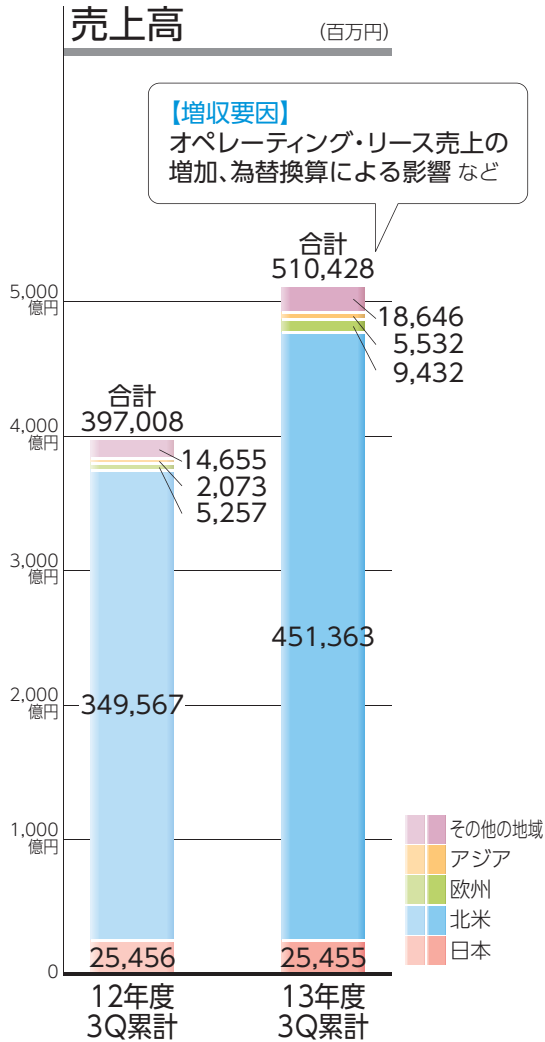


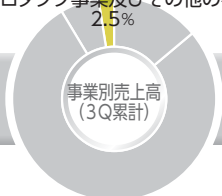
(注) 連結売上台数は、連結売上高に対応する四輪車の完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

金融サービス事業
5.9%

事業別売上高
(3Q累計)

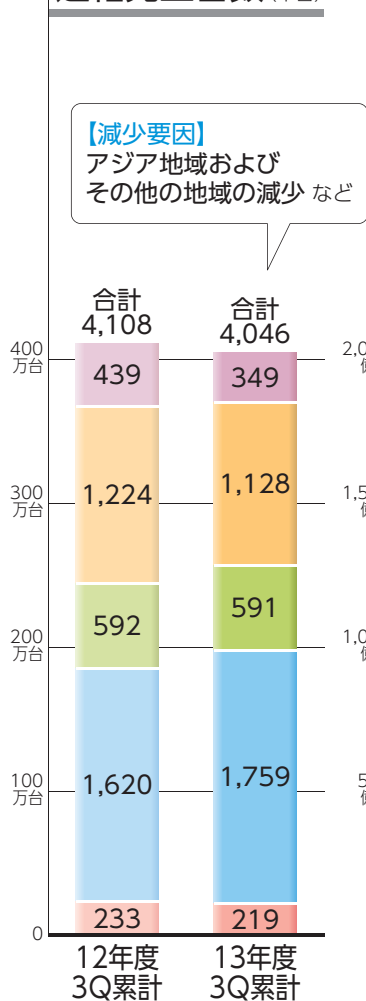
金融サービス事業 (金融、保険)



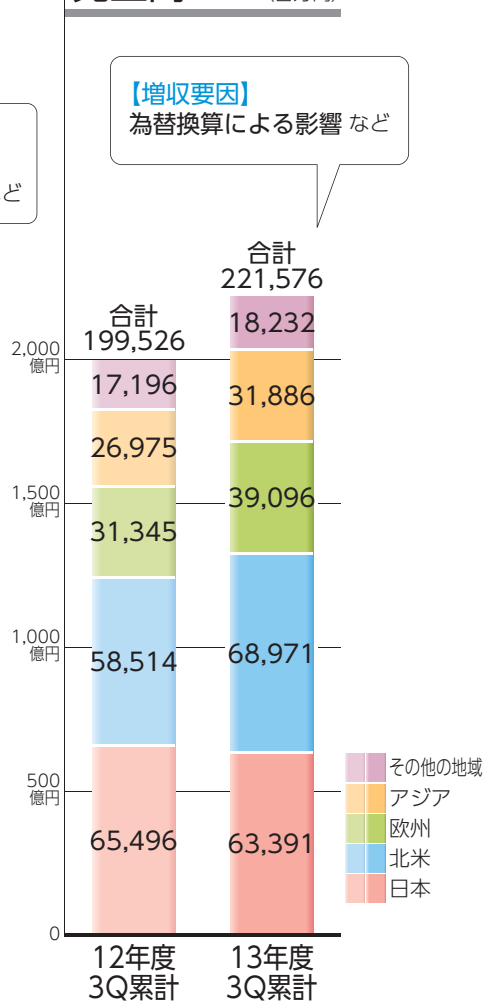


汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業 (汎用パワープロダクツ、関連部品、その他)

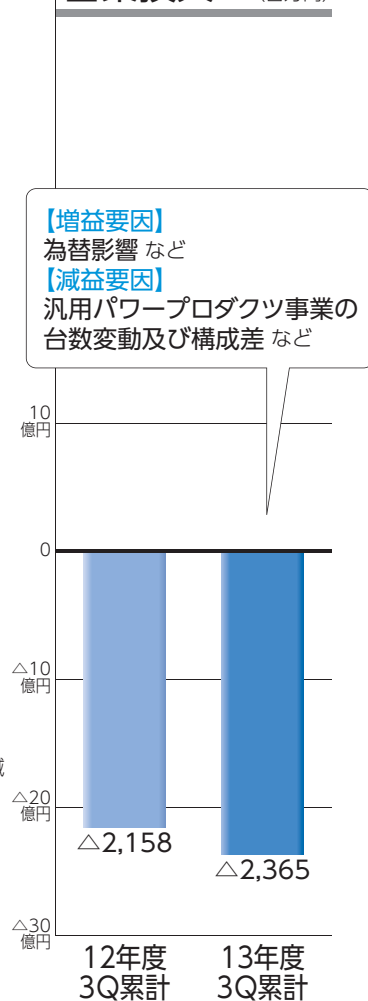
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

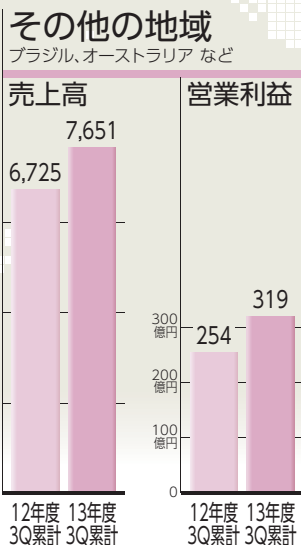
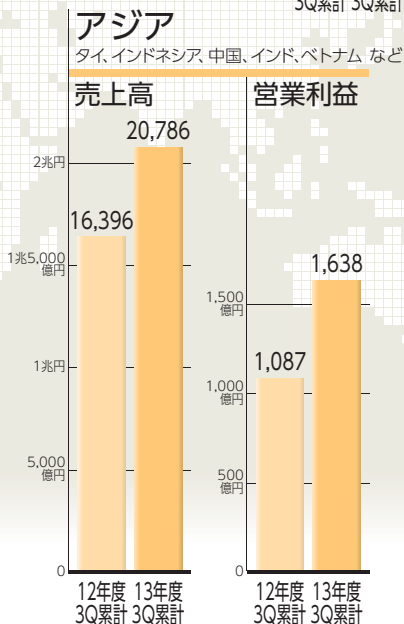
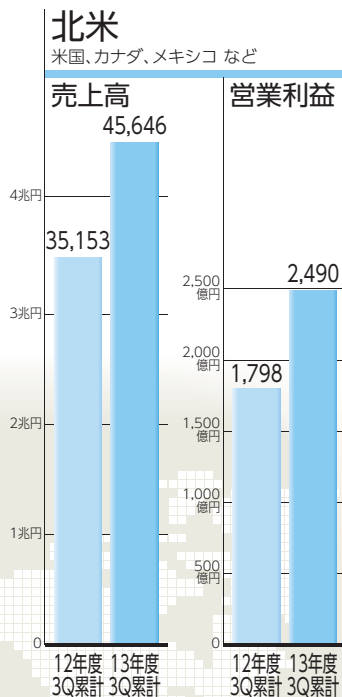
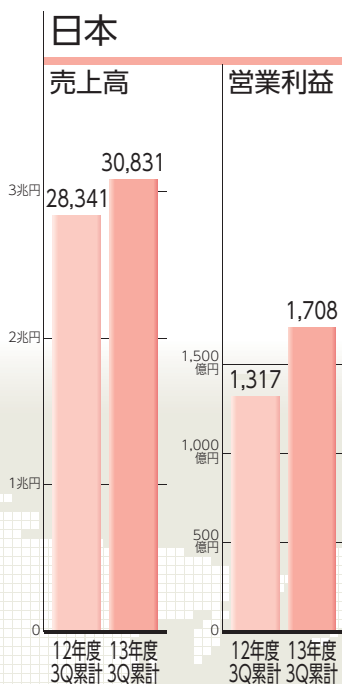
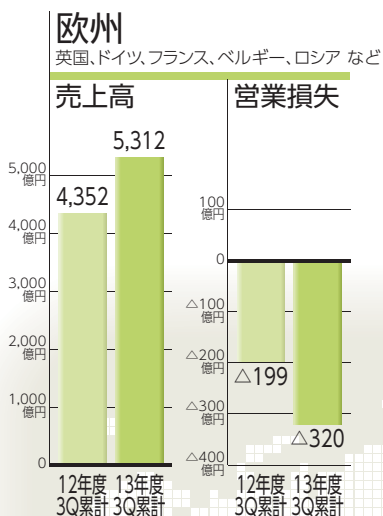


営業損失 (百万円)



(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 (2013年3月31日)	当第3四半期 連結会計期間末 (2013年12月31日)
(資産の部)		
流動資産	5,323,053	5,711,109
金融子会社保有長期債権	2,788,135	3,407,530
投資及び貸付金	668,790	869,771
オペレーティング・リース資産	1,843,132	2,227,748
有形固定資産	2,399,530	2,697,291
その他の資産	612,717	633,470
資産合計	13,635,357	15,546,919
(負債の部)		
流動負債	4,089,004	4,485,043
長期債務	2,710,845	3,427,700
その他の負債	1,630,085	1,667,022
負債合計	8,429,934	9,579,765
(純資産の部)		
当社株主に帰属する株主資本	5,043,500	5,778,993
非支配持分	161,923	188,161
純資産合計	5,205,423	5,967,154
負債及び純資産合計	13,635,357	15,546,919
株主資本比率	37.0%	37.2%

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前第3四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年12月31日)	当第3四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年12月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー	532,688	870,497
投資活動によるキャッシュ・フロー	△781,821	△1,344,489
財務活動によるキャッシュ・フロー	144,268	413,279
為替変動による現金及び 現金等価物への影響額	16,254	69,179
現金及び現金等価物の純増減額	△88,611	8,466
現金及び現金等価物の期首残高	1,247,113	1,206,128
現金及び現金等価物の四半期末残高	1,158,502	1,214,594

四半期連結損益計算書(第3四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第3四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年12月31日)	当第3四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年12月31日)
売上高及びその他の営業収入	7,132,987	8,745,205
売上原価	5,294,606	6,484,067
販売費及び一般管理費	1,024,922	1,225,873
研究開発費	404,638	450,277
営業利益	408,821	584,988
受取利息	19,921	17,540
支払利息	△8,943	△9,661
その他(純額)	△28,982	△38,633
税引前利益	390,817	554,234
法人税等	150,742	220,380
関連会社持分利益	69,640	95,084
控除：非支配持分損益	18,318	25,339
当社株主に帰属する四半期純利益	291,397	403,599
基本的1株当たり 当社株主に帰属する四半期純利益	161円68銭	223円94銭

四半期連結包括利益計算書(第3四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	前第3四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年12月31日)	当第3四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年12月31日)
非支配持分損益控除前四半期純利益	309,715	428,938
その他の包括利益(△損失)(税引後)		
為替換算調整額	104,013	356,124
売却可能な有価証券の 正味未実現利益(△損失)	△3,889	22,647
デリバティブ商品の 正味未実現利益(△損失)	△493	△241
退職年金及び その他の退職後給付調整額	6,112	69,298
その他の包括利益(△損失)合計	105,743	447,828
四半期包括利益(△損失)	415,458	876,766
控除：非支配持分に帰属する 四半期包括利益	21,560	34,917
当社株主に帰属する 四半期包括利益(△損失)	393,898	841,849

株主様へのご案内

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：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**

取次事務は、三井住友信託銀行株式会社の本店および全国各支店で行っております。

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

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

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(2013年12月31日現在)

主な製品：二輪車・四輪車・汎用パワープロダクツ



2013年10月31日 当社元社長 河島喜好 が永眠いたしましたので、謹んでお知らせします。(享年85歳)

1973年、本田宗一郎から社長を引き継ぎ、本田、藤澤両創業者による経営から集団指導体制による経営への移行を図りました。さらにオイルショックに始まる激変の10年を舵取りし、売上高を5倍の2兆円に拡大させました。

生前の姿を偲び、去る12月16日に都内ホテルにて「お別れの会」を執り行いましたことをご報告申し上げます。

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2月発行 No.160(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：CTX1300

