

HONDA

株主通信

特集

セダンとして、ハイブリッドとして、さらなる高みへ
新型「アコード ハイブリッド」「アコード プラグイン ハイブリッド」登場



季刊

2013

No.158

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は今年、四輪車の販売を開始して50年の節目を迎えました。走る楽しさを追求したスポーツカー「S500」と役立つことをめざした軽トラック「T360」で始まった四輪事業は、その活動の場を世界に広げ、昨年度は販売台数が400万台を超えるなど、多くのお客様と喜びを分かちあうことができました。

この50年の間、クルマはより楽しく、より快適なものへとその価値を高めてきました。Hondaはこうしたお客様の期待、さらには環境性能の進化などの社会の要請に対し、技術で挑戦し、時代に先駆ける新しい価値を提案してきました。

そしてHondaはこれからも挑戦を続けてまいります。この6月に発売した新型「アコード ハイブリッド」では、革新的なハイブリッドシステムを開発し、上級セダンに相応しい走りとして30.0km/L^{*1}という圧倒的な低燃費を実現しました。今秋9月に発売予定の新型「フィット ハイブリッド」とともにハイブリッド車をさらに進化させていきます。

また、7月に稼働を開始した寄居工場は、革新技術を投入した世界トップクラスの省エネルギー工場として、世界のHondaのクルマづくりをさらに高効率なものへと変えていきます。

Hondaは今後も「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ことに全力で取り組んでまいります。

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。

2013年 8月

取締役社長

伊東 孝紳

*1：JC08モード(国土交通省審査値)



ハイブリッドシステム[SPORT HYBRID i-MMD]のイメージ

セダンとして ハイブリッドとして さらなる高みへ

新型「アコード ハイブリッド」 「アコード プラグイン ハイブリッド」登場

1976年、「アコード」は、乗る人の「ゆとり」とクルマを取り巻く環境への「調和」をテーマに誕生しました。以来、モデルチェンジを重ねながら、走りの楽しさ、快適性、環境性能など、セダンとしての本質を磨き続けてきました。そして現在では、Hondaを代表するモデルとして世界約160カ国*1で販売されています。つねに先進であり続けることで「アコード」は多くのお客様に支持されてきました。その伝統を受け継ぎ、新しい「アコード」はハイブリッド車としてセダンの魅力と可能性をさらに高めています。



写真は、新型「アコード ハイブリッド」用品装着車
*1：2013年6月現在。Honda調べ



株式会社本田技術研究所
四輪R&Dセンター 主任研究員
二宮 亘治



革新的なハイブリッドシステム[SPORT HYBRID i-MMD]を搭載し、上級セダンに
相応しい上質な走りと圧倒的な低燃費を実現した新型「アコード ハイブリッド」

先進であり続けることを 期待されるクルマ

Hondaは時代に先駆けて新たな価値を提案するため、つねに先進技術に挑戦してきました。そしてその多くを歴代の「アコード」に採用してきました。それが「アコード」のイメージを形づくり、日本国内はもとより、世界のお客様から評価される源泉となっています。今回のフルモデルチェンジでは、新たに開発した革新的なハイブリッドシステム[SPORT HYBRID(スポーツ ハイブリッド)*1 i-MMD*2]を搭載して、セダンとしての価値を高めるとともにハイブリッド車の新たな可能性を提案しています。

新型「アコード ハイブリッド」「アコード プラグインハイブリッド」の開発責任者である二宮 亘治は「先進であることは『アコード』の宿命である」と語っています。

「歴代の『アコード』はHondaの四輪事業を支える

重要なモデルとして、その時代のHondaの持てる最高の技術が注がれてきました。それだけに開発ではつねに世界最高水準が求められます。開発に携わる者にとってその責任は大きなものですが、同時に世界最高のクルマが作れるという喜びもあります。今回の開発でも世界最高水準を実現するためにさまざまな困難を克服してきました。こうした開発スタッフの思いが、『アコード』の魅力につながっているのだと思います」(二宮)

上級セダンで達成した 30.0km/Lの低燃費

新型「アコード ハイブリッド」に搭載された[SPORT HYBRID i-MMD]は、Hondaが中型クラス向けに開発したハイブリッドシステムです。発電用と走行用の2つのモーターを備え、発電用モーターはエンジンと、走行用モーターは駆動軸と直結。動力をミックスするための複雑な機構がないシンプルなメカニズムをつくりあげたことで、

* 1 : Honda の新しいハイブリッドシステムの総称

* 2 : i-MMD : インテリジェント・マルチ・モード・ドライブ



(左) 木目調パネルやメッキ加飾などを採用し、細部まで上質感あふれる室内空間
(右) スピードメーターを中心に多彩な情報を分かりやすく表示



＜主要諸元＞ アコード ハイブリッド EX
全長×全幅×全高 (m):4.915×1.850×1.465
車両重量 (kg):1,630
乗車定員 (名):5
エンジン:水冷直列4気筒横置
総排気量 (L):1.993
電動機種類:交流同期電動機
定格電圧 (V):700

エネルギーロスの少ないシステムを実現しています。さらにモーターによる走行をメインとしたことで燃費性能が飛躍的に向上し、ミドルクラスのセダンでありながら、30.0km/L*1という軽自動車並みの圧倒的な低燃費を実現しています。

「どんなクルマの開発でも燃費性能向上はむずかしい課題ですが、『アコード ハイブリッド』では、世界最高といえるレベルの技術を数多く投入したことから開発には数多くの困難が伴いました。そのすべてを乗り越えることが出来た最大の要因は、各分野の開発スタッフが、“自ら開発した技術を自らの手で完成させて世に出す”という高いモチベーションを持ち続けてくれたことだと思います」(二宮)

Hondaは「SPORT HYBRID i-MMD」に加え、わずかな変形や振動にも対策を施すことで剛性の高いボディ骨格をつくりあげ、さらに燃費に直結する空力性能ではホイール周りの風の流れさえもコントロールするなど、さまざまな新技術を取り

入れることで、ミドルクラスのセダンでありながら大幅な燃費性能の向上を達成しました。

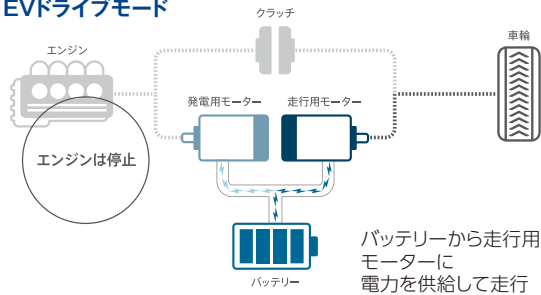
また、「SPORT HYBRID i-MMD」には、「EVドライブモード」「ハイブリッドドライブモード」「エンジンドライブモード」の3つの走行モードが設定されており、走行状況に応じて最も効率の良いモードを自動的に選択することで、上級セダンに相応しい走りの楽しさと燃費性能の向上を両立させています。

発進時や低中速域クルーズで使用される「EVドライブモード」は、バッテリーに蓄えられた電気エネルギーで走行用モーターを駆動して走行し、減速時には、走行用モーターを発電機として使い電気エネルギーをつくりバッテリーに蓄えます。加速時には「ハイブリッドドライブモード」に切り替わります。このモードでは、エンジンの高効率領域を使って発電用モーターを回し、その電気エネルギーで走行用モーターを駆動。また、強い加速が必要な

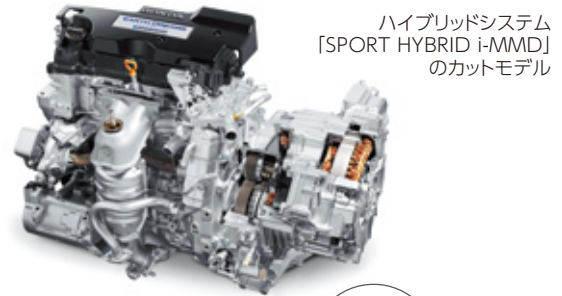
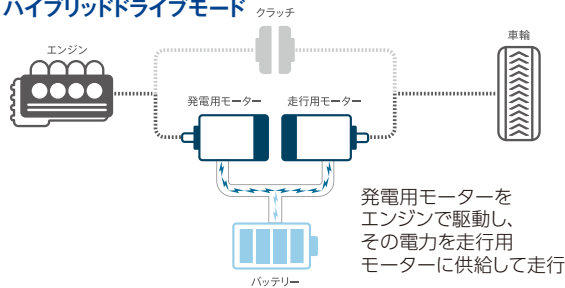
* 1 : JC08 モード (国土交通省審査値)

■3つの走行モード 機械的な伝達 電気的な伝達 ⚡

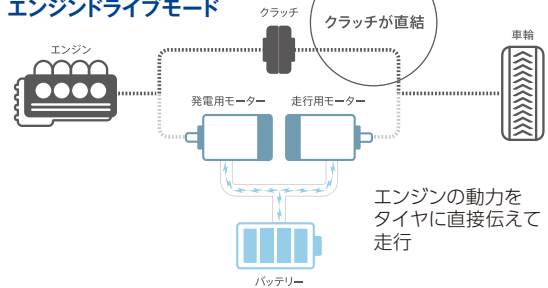
EVドライブモード



ハイブリッドドライブモード



エンジンドライブモード



時はバッテリーからの電気エネルギーも合わせて、瞬時に最大トルクを発生するモーターで力強くスムーズな走行を可能にしています。そして「エンジンドライブモード」は、高速道路などでの高速クルーズ走行時、エンジンの高効率領域を活かし、エンジンの動力でタイヤを直接駆動して走行します。

新型「アコード ハイブリッド」は、走行のほぼ全域でモーターがタイヤを駆動し、エンジンでの駆動は高速クルージング時に限定したことで、燃費性能の向上とセダンとしての新しい走りを実現しています。

電気系の進化がセダンの走りを変えた

燃費性能と、セダンとしての走りや快適性を高い次元で両立させた「アコード ハイブリッド」。30.0 km/Lという圧倒的な低燃費に注目が集まりがちですが、モーター走行をメインとしたスムーズで力強いドライブフィールにこそ、セダンとしての「アコード ハイブリッド」の魅力があります。

「発電効率、バッテリーの充放電効率、モーター効率などの電気系の進化が『アコード ハイブリッド』の特長。Hondaがこれまで培ってきた電動化技術を活かし、モーターをはじめ、さまざまなパーツをHonda自ら設計することで、従来のハイブリッドシステムを超える性能を実現しています」(二宮)

アクセル操作した瞬間に遅れなくトルクを発生させるモーター走行には、滑らかで力強い加速性能など、新次元の運転感覚があります。また、優れた快適性と静粛性も実現するなど、これまで多くのセダンが理想としながらも成しえなかった走りの楽しさをつくり出しているのです。

また、「アコード ハイブリッド」をベースに、家庭用電源からの充電を可能にした新型「アコード プラグインハイブリッド」は、「SPORT HYBRID i-MMD」と大容量のリチウムイオンバッテリーを組み合わせることで、日常走行のほとんどをEV走行できるようにしています。満充電でのEV走行距離では37.6km*1を達成。EV

* 1 : JC08 モード走行 プラグインレンジ (国土交通省審査値)



(左) 「アコード プラグイン
ハイブリッド」の室内空間
(右) 家庭用電源から充電するための
充電装置



走行可能距離がゼロになった後はハイブリッドモデル同様の高効率走行が可能であり、その複合燃費は70.4km/L*1と異次元の低燃費を実現しています。新型「アコード プラグイン ハイブリッド」は、現在、法人企業や官公庁などを中心にリース販売しています。今後、燃費性能をさらに向上させていくためにはプラグイン車両は必要不可欠であり、新型「アコード ハイブリッド」「アコード プラグイン ハイブリッド」は、新しい時代を切り開くモデルであるといえます。

EARTH DREAMS セダンシリーズを展開

昨今、国内市場ではスモールカーが市場の中心を占めています。しかし、その一方で、セダンに対する根強い需要があることも指摘されています。セダンには、運転のしやすさ、乗り心地のよさ、そしてフォーマルな雰囲気や格調の高さなど、クルマとしての普遍的な価値があります。

「開発の過程で多くのお客様の声に接する機会が

あり、セダンに期待されるお客様、新しい『アコード』を待っていてくださるお客様が多いことに改めて気づかされました。そうしたお客様の期待に応えるためにも、期待を超える性能をもったセダンにしたいと思いました」(二宮)

こうしたHondaの思いは、発売後約1カ月での累計受注台数が7,000台*2を超えるという結果に結びついています。今後、Hondaは、国内市場でのセダン需要に応えるため、新型「アコード ハイブリッド」を皮切りに「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」として開発した先進技術を搭載した「EARTH DREAMSセダンシリーズ」を展開します。新型「アコード ハイブリッド」が実現した圧倒的な環境性能とハイブリッドが可能にした走りの楽しさは、お客様にセダンに乗るよろこびと誇りを改めて感じさせてくれると思います。「アコード ハイブリッド」の進化には、セダンとして、ハイブリッド車として、これからのクルマの可能性を広げるHondaの提案が込められているのです。

* 1 : JC08 モード走行 複合燃料消費率 (国土交通省審査値)
* 2 : 2013年7月21日現在。Honda調べ

Honda Technology

高所調査用ロボット

技術は人のために ——

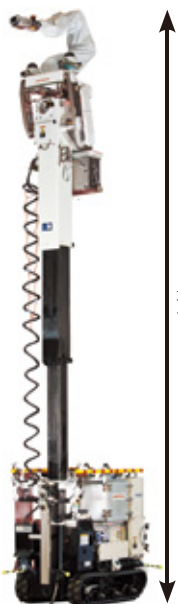
「ASIMO」の開発で培った技術を
福島第一原発で活かす。

カメラ

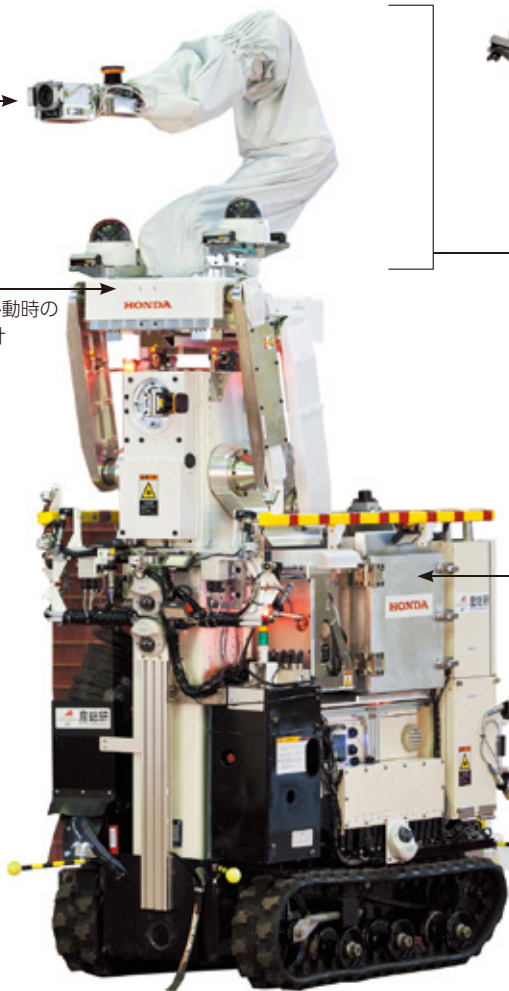
レーザーファインダーで撮影した映像は、
三次元のポイントクラウド(点群座標)
技術により3D表示され、パソコンの
モニターで確認できる

ステージ

狭い箇所での調査を可能にし、ロボット移動時の
全高を抑えるため、可能な限り小さく設計



最大到達高さは
7.0m



調査用アームロボット

「ASIMO」の多関節同時制御
システムと姿勢を安定させる
制御技術を活用

バッテリー

開発時間短縮のため、
既存の「ASIMO」の
バッテリーを使用

クローラー式 高所作業台車

産業技術総合
研究所が開発



模擬環境での実証実験の様子

「ASIMO」は、 原発に行けないのか？

2011年3月、東日本大震災とともに発生した福島第一原発の事故。刻々と変化する状況が報じられる中、Hondaには「ASIMOを原発に派遣できないか」という声が多く寄せられました。しかし、開発目的が異なる「ASIMO」に事故現場に踏み込める力はなく、原発に携わってきたスタッフたちも悔しい思いを噛みしめていました。その中でHondaは「ASIMO」の開発で培ってきた技術を役立てようと、原発対応の技術支援を行うプロジェクトを立ち上げ、東京電力株式会社の技術開発研究所およびロボット研究で交流のあった独立行政法人産業技術総合研究所(以下、産総研)とともにロボット開発に取り組みました。

検討の結果、バルブ開閉用の「作業アームロボット」の開発が決定したものの、原発内部の状況が定まらないために度々仕様が変更。その中で一日でも早く投入するため、並行して開発が行われました。そして開発期間約3カ月という異例の速さで「作業アームロボット」が完成。ところが導入直前、より緊急性が高いのは原発内をモニタリングする「高所調査用ロボット」であることが判明。混乱した状況の中で、真のニーズに対応するべく、再び開発が行われました。

*1：無限軌道。不整地などでの走行に適した、金属やゴムなどの板を帯状に連結した走行装置

| | |
|-----------|----------------------|
| 高所調査用ロボット | 全長：1.8m |
| 主な仕様 | 全幅：0.8m |
| | 全高：1.8m(運搬、移動時) |
| | 最大到達高さ：7.0m |
| | 重量：約1,100kg |
| | <走行性能> |
| | 最大速度：2km/h |
| | 最大斜度：15度(前後)、20度(左右) |
| | 最大踏破段差：60mm |
| | <アームロボット> |
| | 全長：1.7m |
| | 自由度：11 |

「ASIMO」の技術を 災害対応に活かす

「高所調査用ロボット」は、上部の調査用アームロボット部分をHondaが、クローラー式*1高所作業台車を産総研が担当。Hondaは、調査対象の周囲の構造物を立体的に表示する三次元のポイントクラウド(点群座標)技術、多関節を同時に制御するシステム、アームが構造物に接触した際に衝撃を吸収する制御技術など、「ASIMO」の開発で培ってきた技術を活かしています。これらの技術により調査用アームロボットは、構造物が入り組んだ原子炉建屋内でも、詳細な画像や三次元形状データの確認、放射線源の特定などを可能にしています。さらに直感的に分かりやすい遠隔操作インターフェイスを開発することで、原子炉建屋内の暗くて狭い箇所での移動やアームの操作を、免震重要棟などから、遠隔操作できるようにしています。「高所調査用ロボット」は今年6月より稼働を開始し、原子炉建屋内1階高所の狭い箇所などの構造把握と現場調査に役立てられています。

Hondaは今後、人の生活空間で役立つロボットとして「ASIMO」の開発を進めるとともに、今回の経験を活かし、防災や減災など災害への対応を目的としたヒューマノイドロボットの開発も加速させていきます。

新製品ニュース

ゴールドウイング F6B 2013年2月28日発売*1



爽快な走りを楽しめる1800ccの スタイリッシュな大型二輪クルーザー

ロー&ロングフォルムのスタイリング、そして水平対向6気筒1800ccエンジンと徹底した車体の軽量化により、低速からパワフルな加速性能を実現。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て、世代を超えた多くのお客様に新たな魅力を提案するモデル。

*1：受注生産車となります

<主要諸元> ゴールドウイング F6B
全長×全幅×全高(mm):2,605×945×1,255 車両重量(kg):385
乗車定員(名):2 エンジン:水冷4ストロークOHC水平対向6気筒
総排気量(ccl):1,832

CBR400R 2013年4月23日発売 CB400F 2013年5月23日発売 400X 2013年6月7日発売



市街地走行からツーリングまで 幅広い状況での扱いやすさを追求

エンジンは、低・中回転域から高回転に至るまでスムーズで扱いやすい出力特性とすることで、軽快かつスポーティーな走りに対応。新開発のエンジンとフレームを共用しながら、3車種それぞれが異なったデザインコンセプトに基づいて個性際立つスタイリングを実現しています。

<主要諸元> CBR400R
全長×全幅×全高(mm):2,075×740×1,145 車両重量(kg):192
乗車定員(名):2 エンジン:水冷4ストロークDOHC 4バルブ直列2気筒
総排気量(ccl):399

グロム 2013年6月21日発売



個性的で躍動感あふれるスタイリング。 新開発、原付二種のスポーツモデル

コンパクトで扱いやすい車体サイズ、大型スポーツモデルを彷彿とさせる本格的な装備、そしてボリューム感と躍動感を強調した遊び心あふれるスタイリング。トレンドに敏感な若者向けに新開発した原付二種のモデル。市街地走行からレジャー用途まで機動性に優れた走りが楽しめます。

<主要諸元> グロム
全長×全幅×全高(mm):1,760×755×1,010 車両重量(kg):102
乗車定員(名):2 エンジン:空冷4ストロークOHC単気筒
総排気量(ccl):124

リード125

2013年7月4日発売



スタイリッシュで実用性に優れた 原付二種スクーター

環境性能と動力性能を高めたスクーター用エンジン「eSP(イーエスピー)」を採用し、余裕ある走りと日常での扱いやすさを実現。また、燃料タンクの床下配置などの工夫で、クラス最大容量37L*1のラゲージボックスも確保し、ビジネスユースでも余裕の積載性を発揮します。

*1: Honda調べ

＜主要諸元＞ リード125
全長×全幅×全高(mm):1,835×685×1,125 車両重量(kg):113
乗車定員(名):2 エンジン:水冷4ストロークOHC単気筒
総排気量(ccl):124

フォルツァ Si

2013年7月19日発売



快適性と実用性の融合を 徹底的に追求した軽二輪スクーター

歴代「フォルツァ」のDNAを継承したスリムでスタイリッシュなデザイン。低・中回転域から高回転域まで力強くスムーズな出力特性と優れた燃費性能を両立した新開発エンジン。そして使い勝手のよい大容量53L*1のラゲージボックスなど、快適性と実用性を追求した軽二輪スクーター。

*1: Honda調べ

＜主要諸元＞ フォルツァ Si
全長×全幅×全高(mm):2,165×755×1,185 車両重量(kg):192
乗車定員(名):2 エンジン:水冷4ストロークOHC 4バルブ単気筒
総排気量(ccl):248

サ・ラ・ダCG FFV300

2013年3月上旬より販売



30坪～100坪の中規模の畑に 最適なガスパワー耕うん機

簡単操作と優れた耕うん性能を兼ね備えたガスパワー耕うん機の上位モデル。購入・使用・保管が容易な家庭用カセットガス燃料により、エンジン始動、燃料の充填、燃料の管理や長期保管も簡単になりました。家庭菜園市場での畑面積の拡大志向など、新たな需要に応えるモデルです。

＜主要諸元＞ サ・ラ・ダCG FFV300
全長×全幅×全高(ハンドル高)(mm):1,465×465×1,015
乾燥重量(kg):52(燃料のカセットボンベは含まず)
エンジン:空冷4ストローク単気筒(OHV) 総排気量(ccl):57.3
出力/回転速度(kW[PS]/rpm):0.85[1.2]/4,000<最大1.2[1.6]/4,800>
最大トルク(N・m[kgf・m/rpm]):2.7[0.27]/4,000
使用燃料:LPG(液化ブタン/指定カセットボンベ)

Honda Topics

FIAフォーミュラ・ワン世界選手権 参戦について

2013年5月16日

Hondaは、McLaren(マクラーレン)とのジョイントプロジェクトのもと、FIA*1 フォーミュラ・ワン世界選手権(以下、F1)にパワーユニットサプライヤーとして2015年から参戦することを決定しました。Hondaがエンジン及びエネルギー回生システムを開発・製造・供給、McLarenは車体の開発・製造及びチーム運営を担当、「McLaren Honda(マクラーレン・ホンダ)」として活動していきます。

F1では2014年より、1.6リッターV型6気筒直噴過給エンジンに加え、エネルギー回生システムなどの環境技術が導入されます。これまで内燃機関の効率化やハイブリッドシステムなどの



左から、McLaren Group Limited マーティン・ウィットマーシュ CEO、Honda代表取締役社長 社長執行役員 伊東孝紳

エネルギーマネジメント技術を追求してきたHondaにとって、これらの技術への挑戦は、将来技術の開発や技術者の育成などにおいて大きな意義があると捉え、参戦を決意しました。

*1 : Fédération Internationale de l'Automobile (国際自動車連盟)の略称

GMとHondaが次世代燃料電池システムの共同開発に合意

2013年7月2日

General Motors(GM：ゼネラルモーターズ)とHondaは、燃料電池電気自動車(以下、FCEV)のより一層の普及のため、2020年頃の実用化に向けた次世代型燃料電池システムと水素貯蔵システムの共同開発を行うことに合意し、長期的な提携契約を締結したことを発表しました。今回の提携により、両社はこれまで培ってきたお互いの燃料電池技術の知見を共有することで、小型・軽量で高い性能を有した低コストな燃料電池システムと水素貯蔵システムを開発することが可能となり、両社のスケールメリットを活かすことでさらなるコストダウンを図ることが期待できます。また、水素供給インフラ整備や



左から、GM スティーブ・ガースキー 副会長、Honda代表取締役副社長執行役員 岩村哲夫

規格化、標準化に対する取り組みを共同で行い、政府関係や関連産業に対してFCEVの本格的普及を推進する取り組みも行っています。

Hondaは、すでに公表しているとおり、2015年に「FCXクラリティ」の後継となるFCEVを日本、米国および欧州で発売する予定です。

埼玉製作所寄居工場、稼働開始

2013年7月9日

Hondaは、埼玉県寄居町に建設を進めてきた四輪完成車工場である埼玉製作所寄居工場での生産を7月9日より開始しました。寄居工場は「最も環境負荷の小さい製品を最も環境負荷の小さい工場で作ります」という考えのもと、最先端の生産技術と高効率な生産体質の構築により、世界トップクラスの省エネルギーを実現。塗装工程にショートプロセス高機能塗装技術を採用するなど、先進的で高効率な生産ラインとしています。生産能力は年間25万台を計画しており、ミニバン「フリード」や今年9月に発売を予定



寄居工場量産1号車ラインオフ式典の様子

している新型「フィット」の生産を行う予定です。また、Hondaのマザー工場として、世界の四輪車生産をリードする役割を担っていきます。

Hondaは今後も「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ことにチャレンジを続けていきます。

新型「フィット ハイブリッド」が国内最高燃費となる36.4km/Lを達成 2013年7月19日

今年9月に発売予定の新型「フィット ハイブリッド」が、36.4km/L*¹という国内最高*²の低燃費を達成しました。新型「フィット ハイブリッド」は、小型車に最適な1モーターの軽量コンパクトなハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD*³」を初めて搭載し、1モーターでありながらエンジンとモーターを切り離して走ることでモーターのみのEV走行を実現しています。

新開発エンジンには、燃費に優れたアトキンソンサイクル(高膨張比サイクル)を採用し、高出力モーター内蔵の7速デュアル・クラッチトランスミッションとリチウムイオンバッテリーを内蔵したインテリジェントパワーユニットを組み合わせました。さらに電力



新型「フィット ハイブリッド」市販予定車

回生効率を高める電動サーボブレーキシステム、エンジン負荷を低減するフル電動コンプレッサーなどの採用により、国内トップの燃費性能を達成するとともに、従来モデルを超える力強く伸びのある加速感によるFUNな走りも実現しています。

*1：JC08モード(国土交通省審査値) *2：Honda調べ。プラグインハイブリッドは除く(2013年7月現在)
*3：i-DCD:インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ

地域に根づき、拡がり続けるHondaビーチクリーン活動

「素足で歩ける砂浜を次世代に残したい」——そんな想いを原点に、Hondaは2006年から、Hondaビーチクリーン活動を展開してきました。これまでに日本全国で270回を超える砂浜の清掃活動を実施。今年の夏も12カ所の砂浜で活動を行っています。

Hondaビーチクリーン活動には、「技術で、社会の役に立ちたい」というHondaの考え方が反映されています。たとえば、活動に先立って開発された「牽引式ビーチクリーナー」もその一つ。砂浜には表に見えているゴミだけでなく、ガラス片やプラスチック片など、砂に埋もれたゴミも多くあります。こうしたゴミをも回収するため、Hondaは、砂を掘り起こし、ゴミだけを回収する独自の「牽引式ビーチクリーナー」を開発。これを砂地でも高い走行性能をもつ

「ATV(全地形走行車)」で牽引することで、人の手ではなかなか扱えない砂の中の小さなゴミを効率よく回収しています。

また、Hondaビーチクリーン活動では、砂浜のゴミを回収するだけでなく、地域の人々に参加していただくことでゴミを捨てない意識を広めていくことも大切だと考えています。「地域に根付く」をHondaの社会活動の基本と考え、各地域のHondaグループ会社組織(ホンダ会*1、お取引先様など)やHondaの事業所(浜松、鈴鹿、熊本)の従業員やOBとその家族が中心となり、自治体が主催する清掃活動などに対し、地元の皆様とともに活動を行っています。

Hondaは存在を期待される企業をめざし、これからも社会活動にも積極的に取り組んでまいります。



(左上) 活動は、自治体の関係者や住民の方々、小中学生などが参加して実施される
(左下) 各地のHonda Carsも積極的に活動。写真は鹿児島県ホンダ会
(右) 「牽引式ビーチクリーナー」での清掃風景

*1 全国都道府県ごとに組織されているHonda Carsの組織

株主様へのお知らせ

※一単位(100株)以上保有の株主様が対象です。

2014年 Hondaカレンダーのご案内

来年2014年のHondaカレンダーをご希望の株主様1名につき1部(1種類) お送りいたします。以下の応募要領をご確認の上、お申し込みください。

Honda カレンダー (見開き A3 サイズ)

表紙
(イメージ)



12月
(イメージ)



※写真は見本です。デザインを一部変更する場合がございますのでご了承ください。

《応募要領》

- 同封の応募ハガキをご郵送ください。

《応募締切日》

- 2013年10月4日(金) (当日消印有効)

《カレンダー発送》

- 12月上旬から順次発送いたします。(株主様1名につき1部・1種類)
お届け先は2013年6月末時点の株主名簿記載の住所(本誌配送時の住所)とさせていただきます。
転居等で住所変更がある場合は下記までご連絡ください。
- 該当の株主様以外には送付いたしかねますのでご了承ください。

お問合せ先：「Hondaカレンダー」係 電話 03-6743-3226 (平日9:00~17:00 土・日・祝日を除く)

※一単元(100株)以上保有の株主様が対象です。

2013年度 株主様ご視察会 ～ ① 工場見学会のご案内

株主の皆様にはHondaの事業活動をより一層ご理解いただきたく、工場見学会を開催しております。参加をご希望される株主様は、以下の内容をご確認の上、お申し込みください。

| 開催場所 | 開催日・記号 | 時間 | 募集人数 | 生產品目・アクセス |
|----------------------|---|---|------------------------------------|--|
| 浜松製作所 (静岡県浜松市) | 2013年 11/14(木) A 11/15(金) B | 13:30～15:30頃 | 各100名様 | ●生產品目：部品 オートマチックトランスミッション等 ●最寄駅： JR東海道線「浜松駅」送迎バス有り 駐車場なし |
| 熊本製作所 (熊本県菊池郡大津町) | 2013年 12/5(木) C 12/6(金) D | 13:30～15:30頃 | 各100名様 | ●生產品目：二輪車、汎用製品 ゴールドウイング(GL1800)、CB、CBR、 コージェネレーションユニット 等 ●最寄駅： 阿蘇くまもと空港、JR豊肥本線「肥後大津駅」 送迎バス有り。熊本製作所に駐車可能 |
| 鈴鹿製作所 (三重県鈴鹿市) | 2013年 12/17(火) E F 12/18(水) G H | ●午前の部 8:55～10:45頃 ●午後の部 13:30～15:30頃 | ●午前の部 各100名様 ●午後の部 各200名様 | ●生產品目：四輪車 フィット、N BOX 等 ●最寄駅： 近鉄名古屋線「白子駅」送迎バス有り 鈴鹿サーキットに駐車場用意 |

- ※ 募集人数を上回るご応募があった場合、抽選とさせていただきます。
- ※ 毎年多数の応募があるため、応募は1コース・参加は株主様ご本人のみとさせていただきます。
- ※ 各製作所または最寄駅までの交通費は株主様ご本人負担とさせていただきます。

＜応募要領＞

- ①同封の応募ハガキに、参加ご希望の工場見学会の記号(A～H)のいずれか1つに○をつけてご郵送ください。少しでも多くの方をご招待するため、レース招待との並行応募はできません。
- ②連絡先のお電話番号をご記入いただき、個人情報保護シールを貼付の上、ご郵送ください。ご記入いただいた電話番号はご視察会以外の目的では使用いたしません。

＜応募締切日＞

- 2013年9月13日(金) (当日消印有効)

＜当選時の詳細のご案内＞

- 抽選結果は当選者へのご案内の発送をもってかえさせていただきます。
発送は10月下旬を予定しています。
- お届け先は2013年6月末時点の株主名簿記載の住所(本誌配送時の住所)とさせていただきます。
転居等で住所変更がある場合は下記までご連絡ください。

お問合せ先：「株主様ご視察会」係 電話 03-6743-3226 (平日9:00～17:00 土・日・祝日を除く)

※一単元(100株)以上保有の株主様が対象です。

2013年度 株主様ご視察会 ～ ② レースへのご招待

株主の皆様の日頃のご支援に感謝をこめて、本年11月に開催される以下のレース(いずれか1レース)へご招待いたします。チケットをご希望される株主様は、以下の内容をご確認の上、お申し込みください。

| レース名称 | レース概要(関連リンク) | 開催日 | 開催場所 | 募集人数 |
|--|---|-----------------------------------|---------------|---|
| 2013 MFJ全日本 ロードレース選手権シリーズ 最終戦 第45回 MFJグランプリ スーパーバイクレース in鈴鹿 | 国内最高峰のオートバイ・ロードレース JSB1000(国内外の新型1リッター スーパースポーツバイク)を最高峰に、 600ccのJ-GP2など合計4クラス http://www.suzukacircuit.jp/superbike_s/ | 2013年 11月2日(土)予選・ 3日(日・祝)決勝 | 鈴鹿 サーキット | 2,000組 4,000名 ※大人2名、 他に高校生以下 3名まで 無料で入場可 |
| 2013年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 最終戦 | オープン・シングルシーターの フォーミュラカーによって競われる 国内最高峰の自動車レース。エンジンは 排気量3,400cc、V型8気筒自然吸気 エンジン(Honda、TOYOTA供給) http://www.suzukacircuit.jp/superformula/ | 2013年 11月9日(土)予選・ 10日(日)決勝 | | |
| 2013 SUPER GTシリーズ 第8戦 もてぎGT250kmレース | 国内最高峰のツーリングカーレース。 エンジンパワーが約500馬力のGT500 クラスと約300馬力のGT300クラス http://www.twining.jp/supergt_m/ | 2013年 11月2日(土)予選・ 3日(日・祝)決勝 | ツインリンク もてぎ | |

- ※ 募集人数を上回るご応募があった場合、抽選とさせていただきます。
- ※ 上記3レースのうち、いずれか1つのレースを選んで観戦できます。
- ※ 各レース会場までの交通費・各レース会場の駐車料金は株主様ご本人負担とさせていただきます。

《応募要領》

- 同封の応募ハガキ(工場見学会用と共用)の「レース招待」(I)に○をつけてご郵送ください。
少しでも多くの方をご招待するため、**工場見学会との並行応募はできません。**

《応募締切日》

- 2013年9月13日(金)(当日消印有効)

《当選時の詳細のご案内》

- 抽選結果は当選者へのご案内の発送をもってかえさせていただきます。
発送は10月上旬を予定しています。
- お届け先は2013年6月末時点の株主名簿記載の住所(本誌配送時の住所)とさせていただきます。
転居等で住所変更がある場合は下記までご連絡ください。
- 該当の株主様以外には送付いたしかねますのでご了承ください。

お問合せ先：「株主様ご視察会」係 電話 03-6743-3226 (平日9:00～17:00 土・日・祝日を除く)

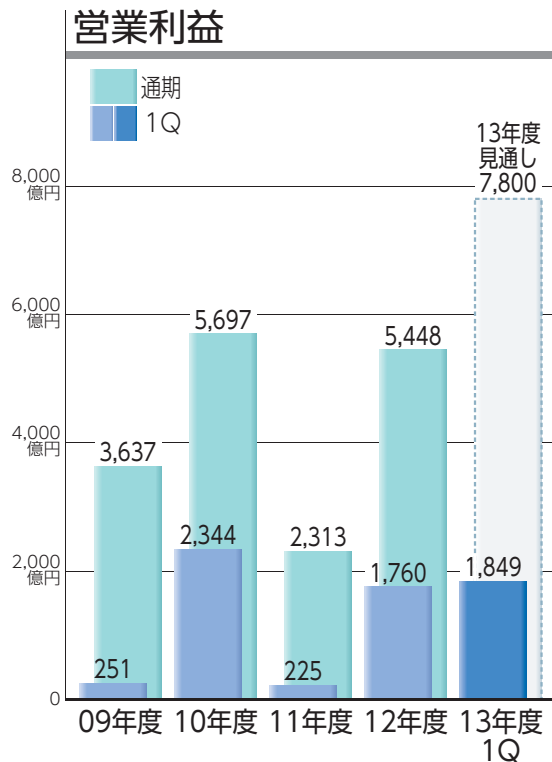
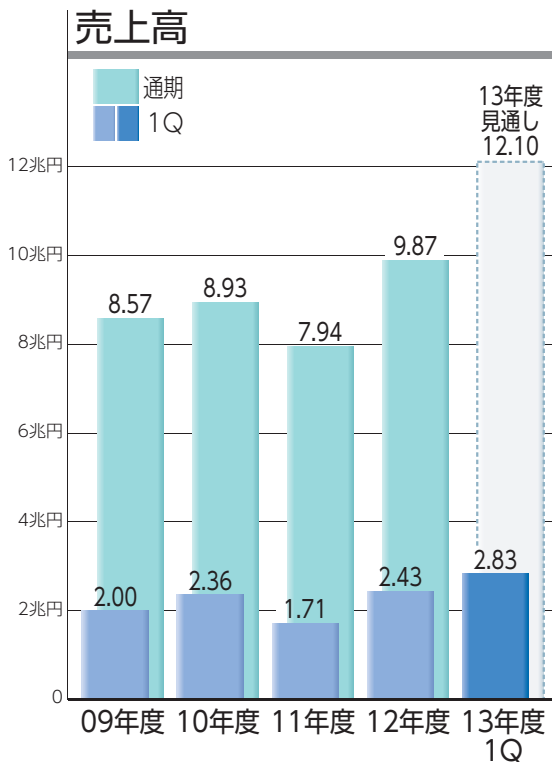
2013年度 第1四半期の決算概要

2013年4月1日～2013年6月30日

業績ハイライト(連結)

【売上高】 16.3%増収(前年同期比)
・為替換算による売上高の増加影響 など

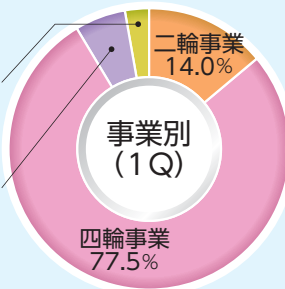
【営業利益】 5.1%増益(前年同期比)
・為替影響 など



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 2.7%

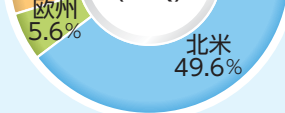
金融サービス事業 5.8%



その他の地域 8.4%

アジア 21.1%

欧州 5.6%



北米 米国、カナダ、メキシコ など

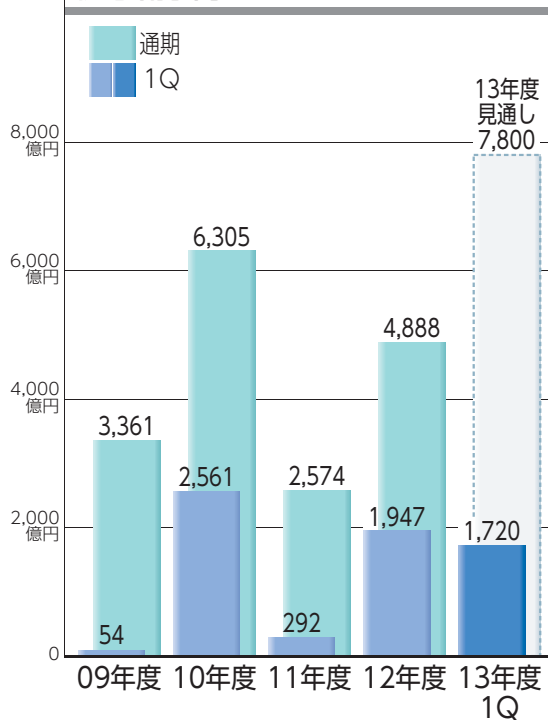
欧州 英国、ドイツ、フランス、ベルギー、ロシア など

アジア タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

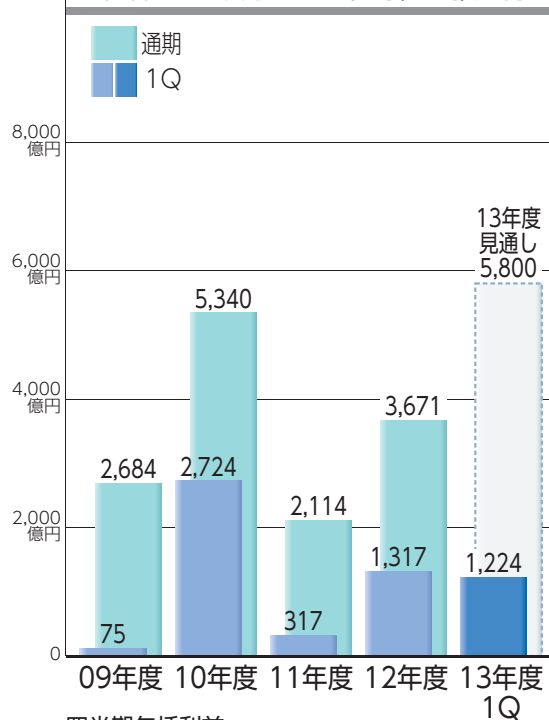
その他の地域 ブラジル、オーストラリア など

(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 1Q 3,344億円
12年度 1Q 799億円

※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(3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 | 96円(見通し) |
| 1ユーロ | 130円 | 114円 | 108円 | 108円 | 129円 | 126円(見通し) |

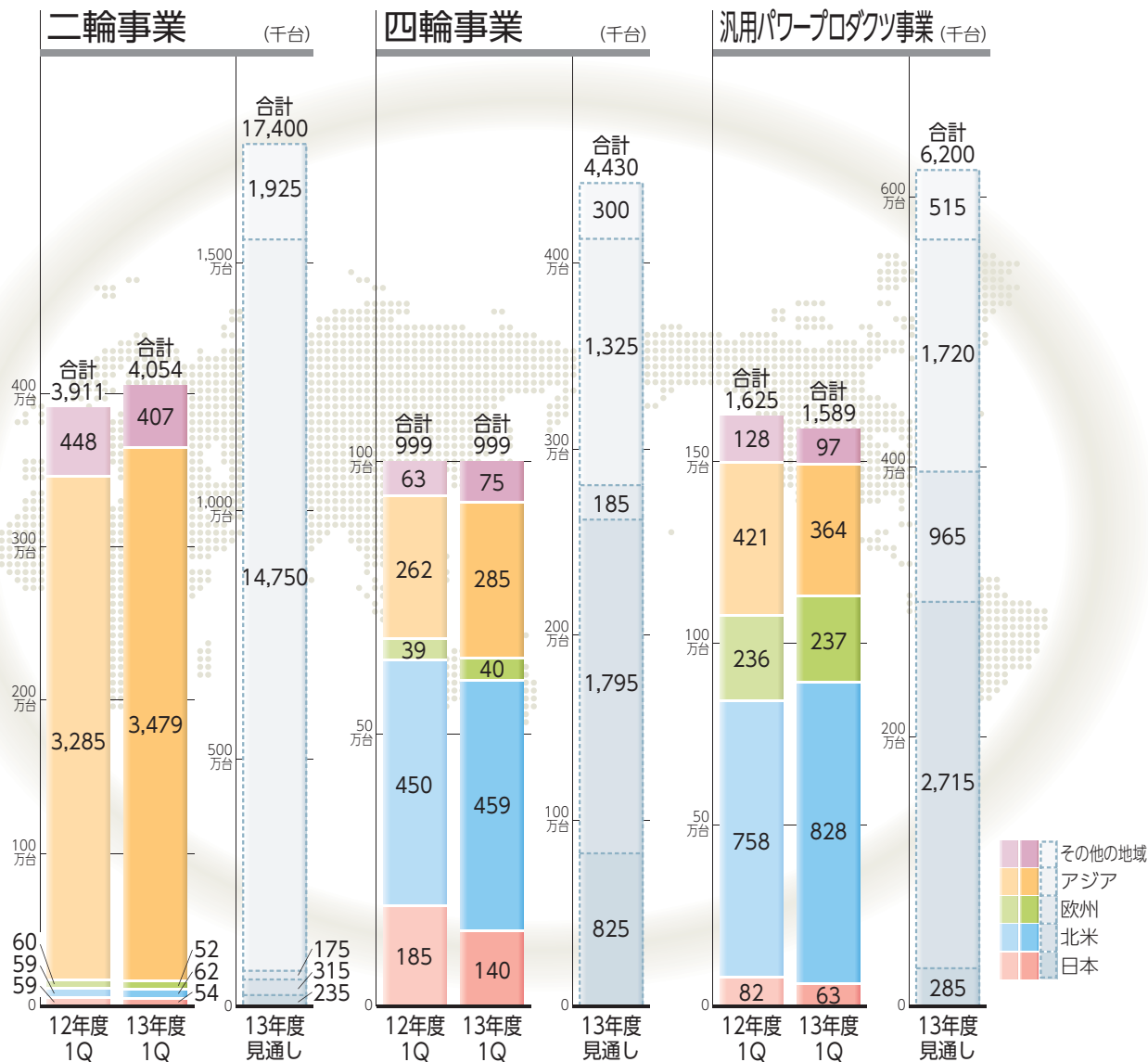
※配当金

(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) | (予想) | (予想) | (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。

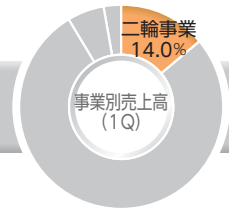
Hondaグループ販売台数



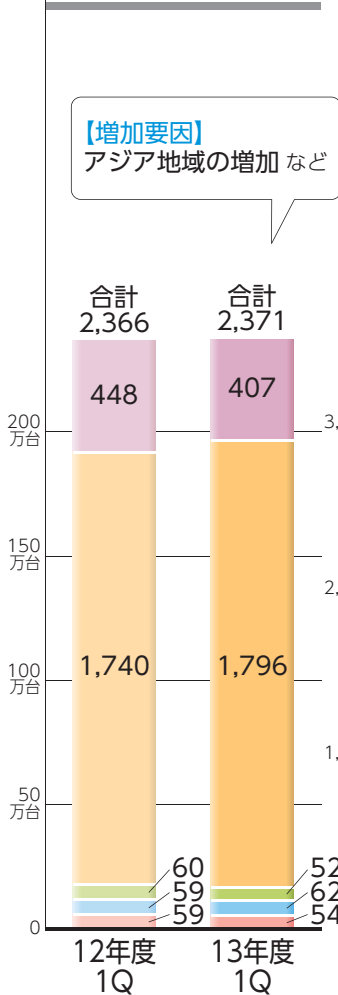
(注) 1. Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・四輪車・汎用パワープロダクツ)販売台数です。
 2. 二輪事業に含まれているATVのHondaグループ販売台数は、2012年度1Qおよび2013年度1Qにおいて、それぞれ29千台、21千台です。

事業の種類別セグメントの状況

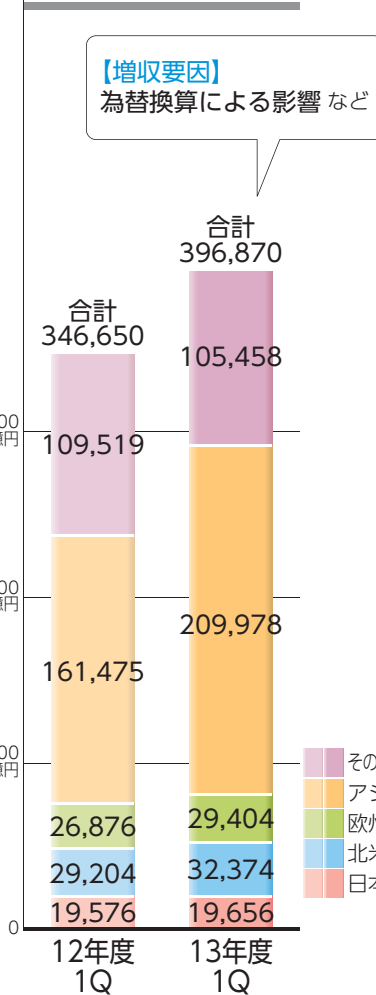
二輪事業 (二輪車、ATV、関連部品)



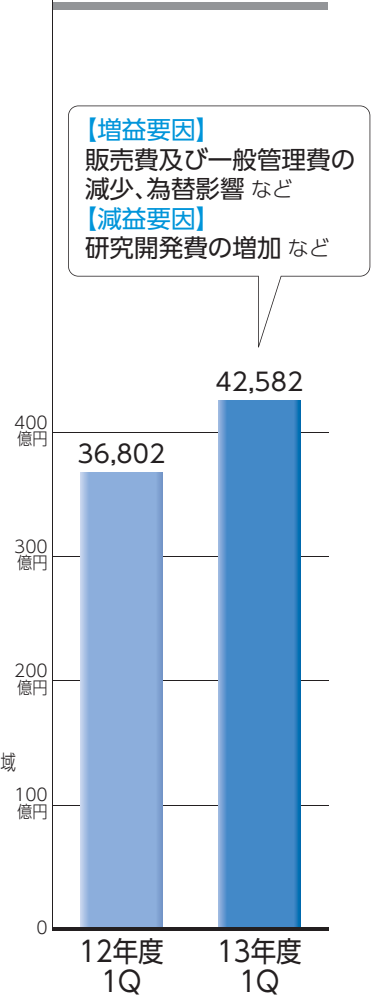
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

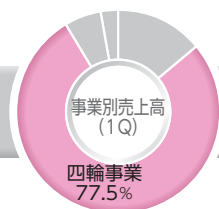


営業利益 (百万円)

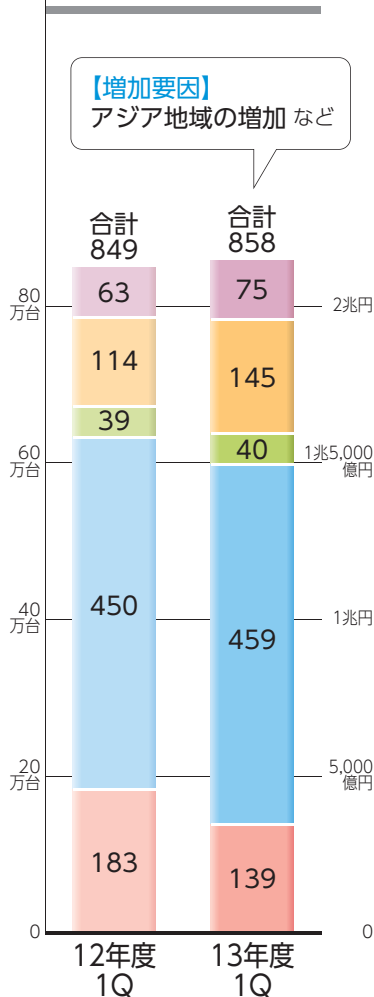


- (注) 1. 連結売上台数は、連結売上高に対応する二輪車およびATVの完成車販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。
2. 二輪事業に含まれているATVの連結売上台数は、2012年度1Qおよび2013年度1Qにおいて、それぞれ29千台、21千台です。

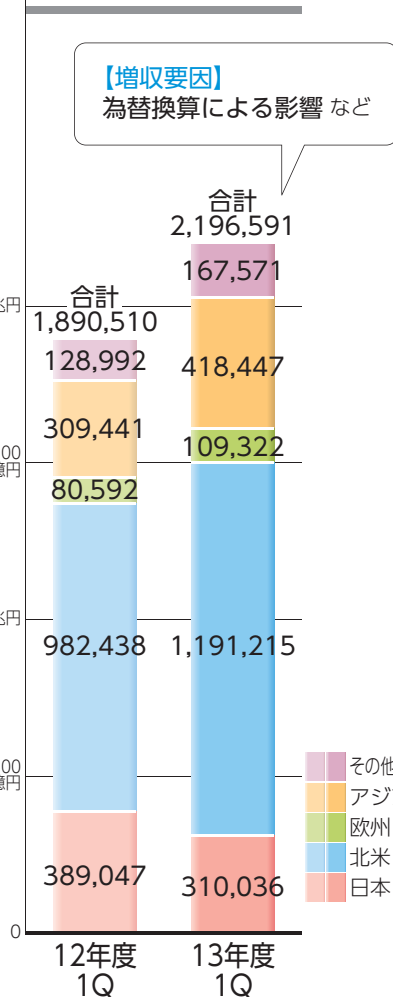
四輪事業 (四輪車、関連部品)



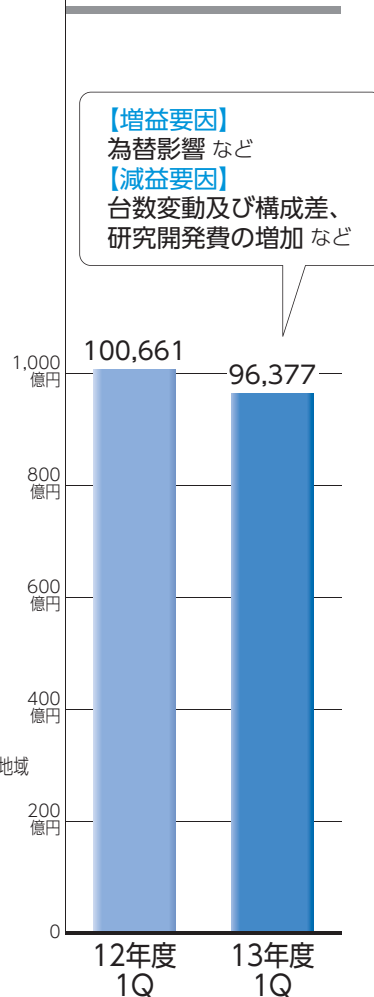
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

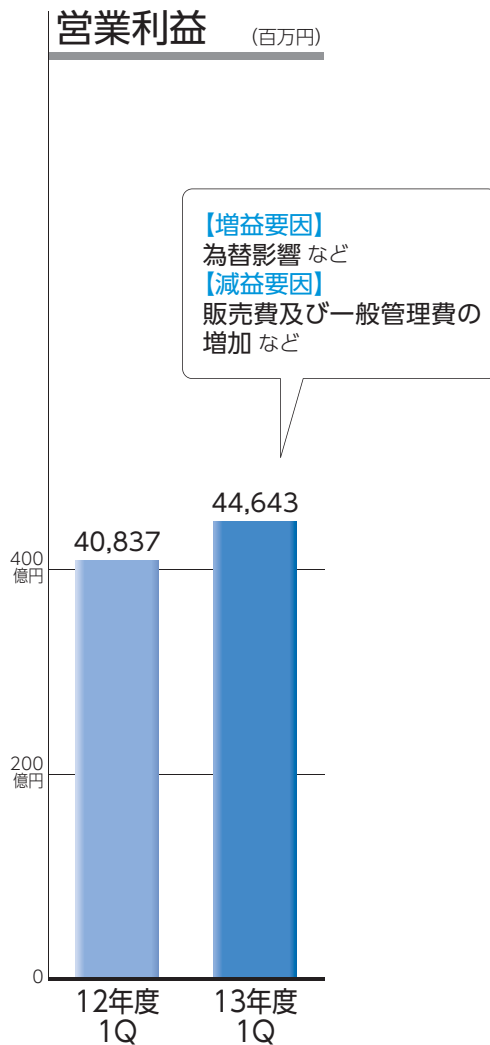
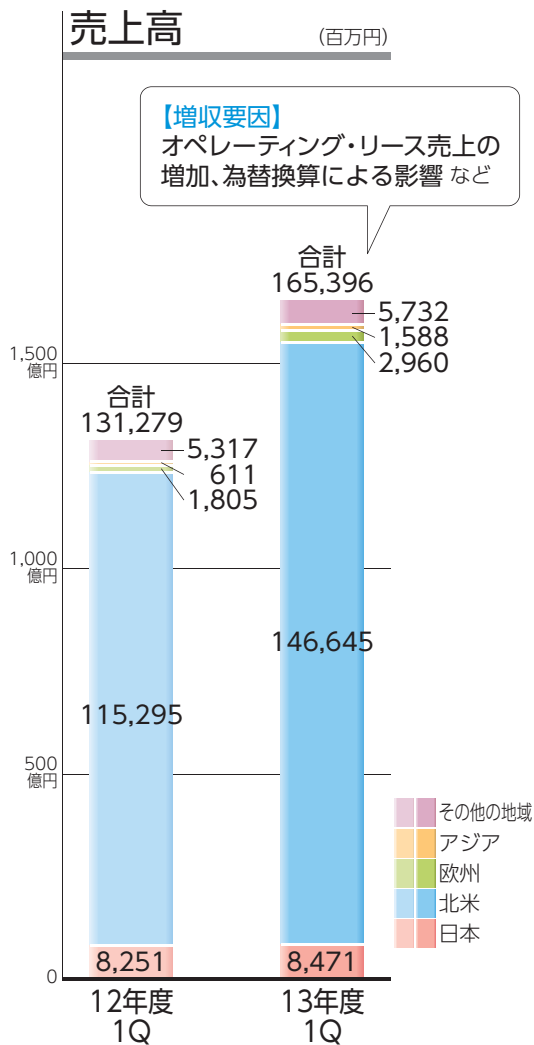
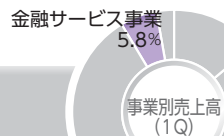


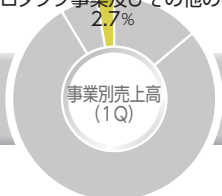
営業利益 (百万円)



(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。

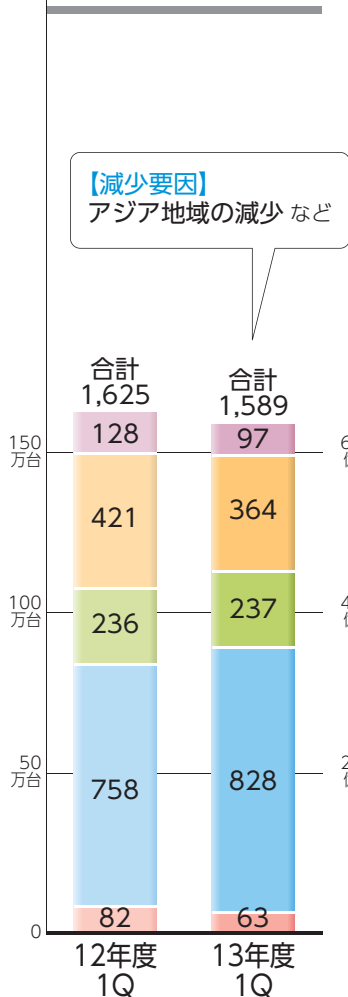
金融サービス事業 (金融、保険)



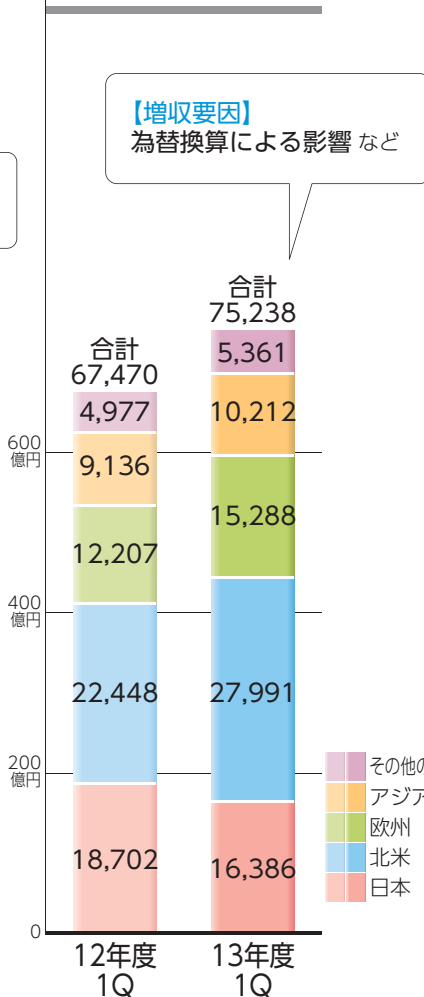


汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業 (汎用パワープロダクツ、関連部品、その他)

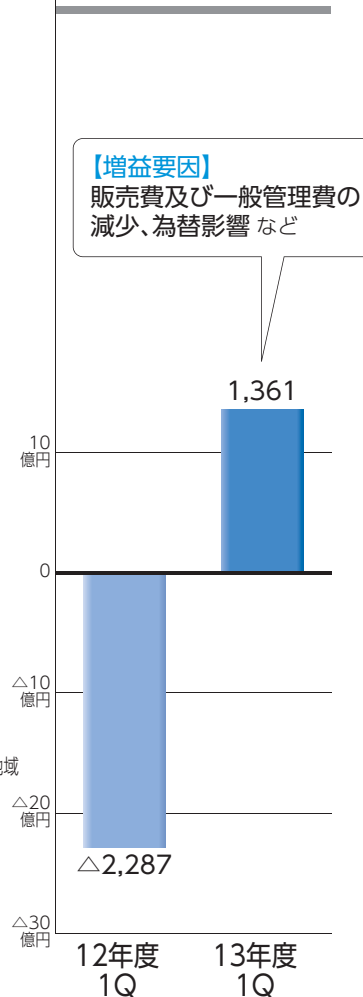
連結売上台数 (千台)



売上高 (百万円)

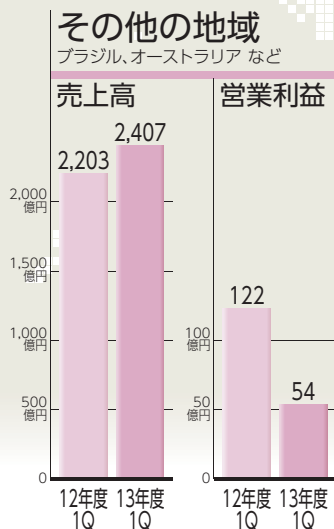
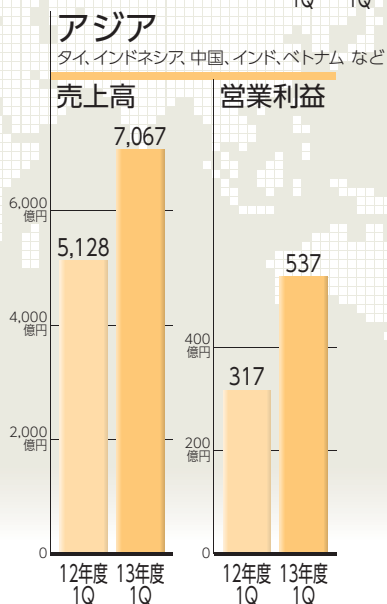
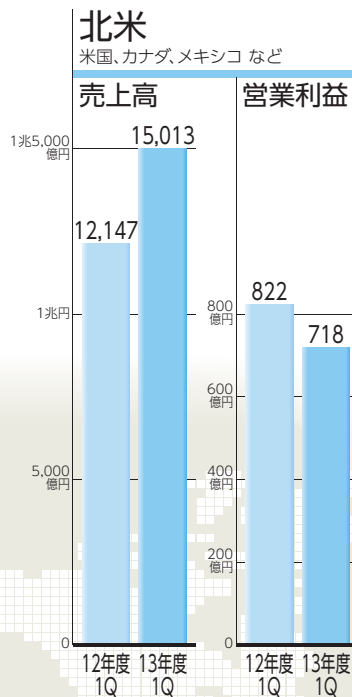
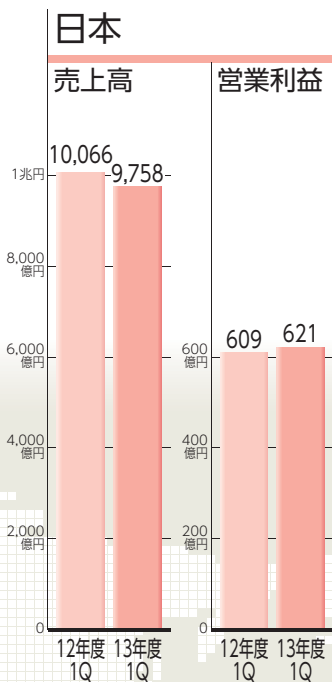
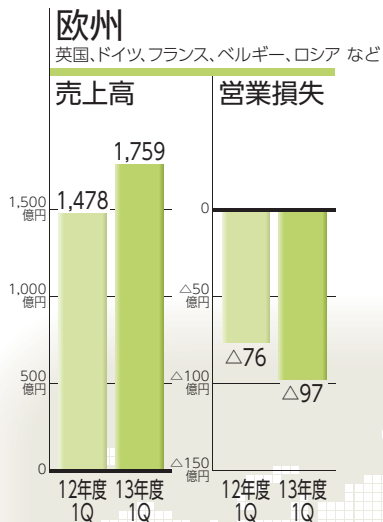


営業利益(△損失) (百万円)



(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1四半期 連結会計期間末 (2013年6月30日) |
|------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| (資産の部) | | |
| 流動資産 | 5,323,053 | 5,298,059 |
| 金融子会社保有長期債権 | 2,788,135 | 3,034,823 |
| 投資及び貸付金 | 668,790 | 760,952 |
| オペレーティング・リース資産 | 1,843,132 | 1,964,721 |
| 有形固定資産 | 2,399,530 | 2,534,589 |
| その他の資産 | 612,717 | 605,172 |
| 資産合計 | 13,635,357 | 14,198,316 |
| (負債の部) | | |
| 流動負債 | 4,089,004 | 4,098,204 |
| 長期債務 | 2,710,845 | 2,915,493 |
| その他の負債 | 1,630,085 | 1,684,808 |
| 負債合計 | 8,429,934 | 8,698,505 |
| (純資産の部) | | |
| 当社株主に帰属する株主資本 | 5,043,500 | 5,324,750 |
| 非支配持分 | 161,923 | 175,061 |
| 純資産合計 | 5,205,423 | 5,499,811 |
| 負債及び純資産合計 | 13,635,357 | 14,198,316 |
| 株主資本比率 | 37.0% | 37.5% |

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

| | 前第1四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年6月30日) | 当第1四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年6月30日) |
|---------------------------|---|---|
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 182,716 | 304,190 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | △258,771 | △498,171 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | △26,087 | 81,044 |
| 為替変動による現金及び 現金等価物への影響額 | △11,027 | 46,009 |
| 現金及び現金等価物の純増減額 | △113,169 | △66,928 |
| 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 | 1,133,944 | 1,139,200 |

四半期連結損益計算書(第1四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

| | 前第1四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年6月30日) | 当第1四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年6月30日) |
|-----------------------------|---|---|
| 売上高及びその他の営業収入 | 2,435,909 | 2,834,095 |
| 売上原価 | 1,791,214 | 2,124,409 |
| 販売費及び一般管理費 | 342,683 | 383,061 |
| 研究開発費 | 125,999 | 141,662 |
| 営業利益 | 176,013 | 184,963 |
| 受取利息 | 7,699 | 5,992 |
| 支払利息 | △3,016 | △2,974 |
| その他(純額) | 14,084 | △15,946 |
| 税引前利益 | 194,780 | 172,035 |
| 法人税等 | 77,833 | 70,839 |
| 関連会社持分利益 | 20,732 | 31,767 |
| 控除：非支配持分損益 | 5,956 | 10,464 |
| 当社株主に帰属する四半期純利益 | 131,723 | 122,499 |
| 基本的1株当たり 当社株主に帰属する四半期純利益 | 73円9銭 | 67円97銭 |

四半期連結包括利益計算書(第1四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

| | 前第1四半期 連結累計期間 (自2012年4月1日 至2012年6月30日) | 当第1四半期 連結累計期間 (自2013年4月1日 至2013年6月30日) |
|-----------------------------------|---|---|
| 非支配持分損益控除前四半期純利益 | 137,679 | 132,963 |
| その他の包括利益(△損失)(税引後) | | |
| 為替換算調整額 | △50,448 | 189,546 |
| 売却可能な有価証券の 正味未実現利益(△損失) | △9,808 | 8,694 |
| デリバティブ商品の 正味未実現利益(△損失) | 139 | 587 |
| 退職年金及び その他の退職後給付調整額 | 2,363 | 2,685 |
| その他の包括利益(△損失)合計 | △57,754 | 201,512 |
| 四半期包括利益(△損失) | 79,925 | 334,475 |
| 控除：非支配持分に帰属する 四半期包括利益 | 5,913 | 18,975 |
| 当社株主に帰属する 四半期包括利益(△損失) | 74,012 | 315,500 |

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6月30日現在)

主な製品：二輪車・四輪車・汎用パワープロダクト

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/>

Hondaウェブサイトからご覧になる場合

ホンダ 検索

検索サイトで、「ホンダ」または「honda」と入力して検索し、Hondaのトップページを開いてください。



トップページ

投資家情報ページ

株主様専用ダイヤル

カレンダー・ご視察会のお問合せ専用

※カレンダー・ご視察会のご応募は、2013年6月末時点で一単元(100株)以上保有の株主様が対象です。

※カレンダーは12月上旬に発送いたします。

03-6743-3226

(平日9:00~17:00 土・日・祝日を除く)

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／2013年8月発行 No.158(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：アコード ハイブリッド EX

