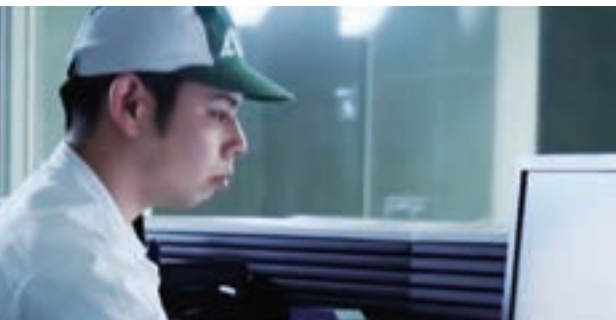


**HONDA**

2022年度 第1四半期

2022年4月1日▶2022年6月30日

# 株主通信



## 株主の皆さまへ

株主の皆さまには、日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年4月に新たな経営体制をスタートさせてから1年半が経ちました。今回の特集においては、これまでの取り組みの成果と、環境・安全で高い目標を掲げた理由を振り返るとともに、今後の方向性として、四輪車の電動化戦略の全体像、バッテリーの安定調達やソフトウェア領域の強化、ビジネスモデルの進化といった諸課題の進捗状況についてお話しいたします。従来の延長線上にない発想でHondaらしく取り組む姿勢に、ご理解を深めていただければ幸いです。

2022年度第1四半期の連結経営成績は、半導体の供給不足や上海ロックダウンの影響による四輪車販売台数の減少、原材料価格高騰の影響などはあったものの、売価およびコスト影響やインセンティブの削減、為替影響などにより、営業利益は2,222億円となりました。また、親会社の所有者に帰属する四半期利益は、中国での持分法による投資利益の減少などにより、1,492億円となりました。

2022年度の連結業績見通しは、半導体の供給不足や新型コロナウイルス感染症再拡大の影響などにより、先行きは依然不透明であるものの、足元の為替状況、

インフレ影響によるコストアップを反映し、営業利益を5月13日に発表した前回見通しに比べ200億円増益の8,300億円に上方修正しました。また、親会社の所有者に帰属する当期利益は、前回見通しと同等の7,100億円としました。

2022年度の年間配当金の予想については、120円と前回公表から変更ありません。

モビリティを取り巻く環境が急速に変化し、不透明な要素の多い変革期は、飛躍のチャンスでもあります。そしてこういう時代だからこそ、近視眼的な視点にとらわれることなく、社会課題の解決をリードするという意識で将来像を明確に描き、着実に答えを出していく。それによりHondaは、「意志を持って動き出そうとしている世界中の人を支える原動力」であり続けることができると考えています。

株主の皆さまにおかれましては、創業以来のものづくりの基本を引き継ぎながら、環境、安全や新たな成長領域で新価値創造に挑むHondaに、変わらぬご指導ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2022年9月

取締役  
代表執行役社長

三部 敏宏

## 目次

株主の皆さまへ 01

## 特集

社会から  
「存在を期待される企業」  
であり続けるために 03

新製品&Topics 09

2022年度 第1四半期  
連結業績ハイライト 11

事業の種類別  
セグメントの状況 13

要約四半期  
連結財務諸表の概要 14

2022年度 株主優待の  
ご案内 15

株主総会資料の  
電子提供制度と  
当社の対応について 17

会社概要  
／株式の状況 18



全製品,企業活動を通じた  
カーボンニュートラル

2050年



Hondaの二輪・四輪が関与する  
交通事故死者ゼロ

HONDA  
The Power of Dreams



竹内 弘平



## ■ 特集：社会から「存在を期待される企業」であり続けるために

# 従来の延長線上にない発想で 新たな価値創造に挑む

2021年4月の新体制スタートと同時に、Hondaは2050年に向けた環境と安全の目標を掲げました。今回の特集では、社長就任からこれまでの取り組みについて、電動化戦略を中心に振り返るとともに、社会から「存在を期待される企業」であり続けるために、経営トップとして実現させたいHondaの今と未来の姿について、社長の三部敏宏よりお話しします。

### 1年間の振り返り～成果と課題

昨年は、4月に「2050年にHondaの関わるすべての製品と企業活動を通じてカーボンニュートラルを達成する」、「2050年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロを実現する」という2つの大きな変革の方向性を示し、それを進めるための枠組みをつくった1年でした。また、八郷前社長の時代から取り組んできた「既存事業の盤石化」と「新たな成長の仕込み」についても、着実に成果を上げることができました。

「既存事業の盤石化」については、開発効率の向上や生産能力の適正化などの「ものづくり改革」を確実に実行したことで、四輪事業の収益体質は改善しつつあり、以前から中長期的な目標として掲げていたROS7%以上は十分達成できると見えています。「新たな成長の仕込み」についても、過去数年間研究所で仕込んできたeVTOL、アバターロボット、宇宙領域へのチャレンジの進捗について、皆さまにご紹介することができました。

今後、既存事業の体質強化で生み出した原資を、電動化や安全技術、新たな成長領域にいかにも適切に配分し、目に見えるアウトプットを出すことができるか。これからは、変革の具体的な中身が問われると認識しています。

### 変化の激しい時代こそ Hondaが価値を高めるチャンス

今、Hondaの事業を取り巻く環境は、原材料価格の高騰や半導体の部品不足など、一企業だけでは解決できないリスク要因が多数あります。しかしこの困難には、私たちが直面しているわけではなく、世界中どの企業も同じ条件の下にいるのであって、見方を変えれば、現状を一変させるチャンスだと考えることもできます。

自動車業界においては、各社ともお客さまの期待に応える技術力を持ち、メーカーごとの差別化が難しくなった自動車はコモディティ化<sup>※1</sup>していました。しかし、ここで新たに出てきたカーボンニュートラルという大きな課題が、業界を取り巻く環境を一変させました。この変化を的確に捉えて動くことができれば、Hondaの価

※1 市場投入時には高付加価値の製品やサービスと認識されていたものが、市場が活性化した結果、他社が参入しユーザーにとって機能や品質などで差がなくなってしまうこと。コモディティ化が起こると、付加価値で差が生まれなくなるため、低価格競争を余儀なくされる

値を劇的に高める絶好のチャンスになり、逆に手をこまねいていれば、じりじりと負けていくだけになる。今まさに私たちはそういう局面に立っています。

また、変革期においては、法律や規制の高いハードルを越えて新技術にチャレンジし、いち早く成果を上げることが求められます。そのような時代において、社会課題の解決をリードするという意識を持たず、目先の利益にばかり目を向けているような近視眼的な企業は、サステナブルに成長していくことはできないと考えています。

## カーボンニュートラル実現に向けた 多面的・多元的アプローチ

Hondaは「意志を持って動き出そうとしている世界中の人を支える原動力であり続けたい」と考えています。そのために、まずはHondaが提供するモビリティ、そしてその動力源であるパワーユニットのカーボンニュートラル化を進める。これが、私たちが高い目標を掲げて電動化に取り組む理由です。

この実現のためには、提供するモビリティの多様性、お客さまの使い勝手や生活環境、各地の再生可能エネルギーの普及状況を考慮することに加え、製品ライフサイ



クルでの視点、社会全体でのエネルギー総量や効率性への貢献、といった、様々な観点が必要になります。

例えば、二輪車やインドのリキシャなど小型の商用コミューターには交換式バッテリー、車体重量が重い、あるいは航続距離が長いモビリティには水素燃料電池が有効ですが、普及にあたっては、これらを活用するためのシステムが必要になります。移動効率を上げる観点からは、モビリティサービスの展開も求められます。

様々な国や地域のお客さまの用途やシーンに応じたソリューションを提供し、自由な移動の喜びを環境負荷ゼロで実現する。さらにはそれらをつなげるコネクテッドプラットフォームによって、社会全体の利便性や効率性を高めていく。カーボンニュートラル実現に向けては、こうした多面的・多角的アプローチが必要だと考えています。

## 四輪EVの普及に向けた取り組みと 新たなビジネスモデルの構築

Hondaは2030年までに、軽商用からフラッグシップクラスまで、グローバルで30車種、年間200万台の電気自動車(EV)の生産を目指しています。日本においては、配送業などプロフェッショナルユースの領域からEVの普及に取り組み、2024年前半に商用の軽EVを、また個人向けの軽EVやSUVタイプのEVも適時投入していきます。

EVに搭載するバッテリーについては、北米、中国、日本といった主要市場ごとに外部パートナーとの連携を強化することで、安定調達の見込みをつけていますが、航続距離や充電時間の大幅な改善が期待できる次世代バッテリーとして、全固体電池の開発にも取り組んでいます。技術、生産の検証を行い、目標とする性能を定

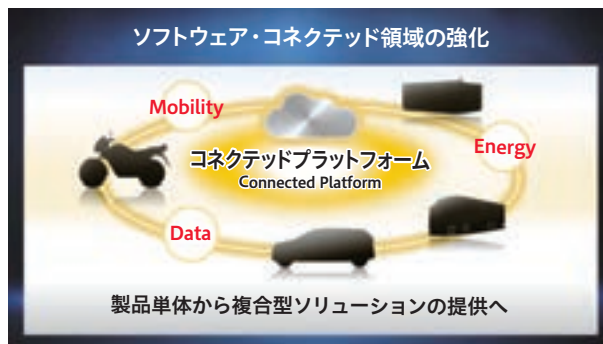
めたうえで、2024年春の実証ラインの立ち上げを目指しています。次世代のEV市場におけるゲームチェンジャーとなる可能性が高い技術とあって、量産にあたり越えなければならないハードルは当然高いのですが、優秀な専門人材を投入し、2020年代後半のモデルに採用できるよう、研究を加速させていく考えです。

EV車両の展開と併せて重要なことは、EVを使ったビジネスモデルをいかにつくるかです。この点については今、いわゆる「リカーリングビジネス」の構築に向けて取り組んでいます。これは、クルマを開発し生産して販売したらそれで終わり、ではなく、販売後もお客さまとつながりデータやサービスを提供する、お客さまはご自身でクルマをカスタマイズし進化させる、というビジネスモデルです。

自動車のようなハードウェアの開発は5年間くらいの時間軸で動くものですが、ソフトウェアの場合は、お客さまのニーズに合っていないようであれば、すぐに軌道修正して新たな商品を提供すればよいので、開発期間に対する概念がまったく異なります。ハードとソフトの融合で、今までの「走る・曲がる・止まる」機能を遙かに超える、まったく新しいHondaならではの付加価値を、どうクルマの中に取り入れていくことができるか。トライアルアンドエラーを繰り返しながら、お客さまに今までにないモビリティの形を提供していけるよう、ソフトウェア、コネクテッドの強化にも取り組んでいきます。

今年6月にソニー株式会社とEVの合弁会社<sup>\*2</sup>を設立したのも、両社の強みを融合させることによって、画期的なアイデアが生まれ、そこに商機があると考えたからです。異業種のエンジニアたちが現状の殻を破り、交流し、発想を豊かにすることで、これまでのモビリティの概念を

<sup>\*2</sup> 2022年6月、高付加価値のEVの販売とモビリティ向けサービスの提供を行う新会社「ソニー・ホンダモビリティ株式会社」設立に関する合弁契約を締結



覆してくれることを期待しています。例えば、新車をリアルの世界ではなくゲームの世界の中でデビューさせてもよいですし、車室をゲーム空間に仕立て、「クルマは走るもの」という概念を取り払い、止まって1日中快適にゲームをして過ごせるようなクルマができれば、ゲーム好きのお客さまに対して画期的な空間価値の提供にもなります。Honda自身のEV戦略とは一線を画すチャレンジにはなりますが、Hondaの可能性を広げる1つの手段であり、そこから生まれる先進のソフトウェア、エンターテインメントなどの新価値は、Hondaの商品開発にも取り入れていきたいと考えています。

## 変化の速い世界の動きに 着実に追従し、リードしていく

昨年4月に「2040年までにHondaが世界で販売する新車はすべてEVと燃料電池車(FCV)にする」と発表した当時、この宣言にはかなりインパクトがあったと思います。しかし、時代の動きは速く、その後すぐに欧州連合(EU)は、私たちが発表した目標より5年も早い2035年には内燃エンジンを搭載した新車の販売を禁止するという方向で動き出しました。また、今年5月に参加したダ

ボス会議で、環境・エネルギー問題やサプライチェーン問題について世界の政財界トップと議論を行った時も、カーボンニュートラル実現に向けた主要国の取り組みの速さを、改めて実感しました。日々刻々と変化する世界の情勢を的確に捉え、それに合致する戦略を迅速に打ち出していくためには、1年前に緻密な計算のもとに出した目標をさらに前倒しする検討も必要だと考えています。

## 安全で安心な交通社会の実現は モビリティカンパニーHondaの責務

環境とともに、変革のもう1つの柱として掲げた「安全」について私が常々思っているのは、「Hondaが販売している製品で、人が命を落とすことがあってはならない」ということです。交通事故死者ゼロは自社だけで解決することは難しく、インフラ整備も含めて社会全体で目指すべき課題です。しかし実現が難しいからこそ、誰かが声をあげなければ、課題解決に向けた歩みは進みません。そこで、二輪車も四輪車も持つHondaが「安全」という社会課題の解決を何としてもリードするべきだ、という強い意志を示すために、「2050年交通事故死者ゼロ」という高い目標を掲げることにしたのです。

世界初の自動運転レベル3を実現したレジェンドを世に出したのも、Hondaの技術と行動が、安全な交通社会の実現に向けて世の中を動かす一歩になると考えたからです。事業性を最優先に考えれば、成果が出るまでには時間がかかります。また技術的にも、私が社長でいる間には劇的な進捗は難しいかもしれません。しかし、それでもやるのが私たちの責務です。

Hondaが目指すのは、「安全」のその先にある、一人ひとりの「安心」という価値の提供です。モビリティの世

界から交通事故がなくなり、すべての交通参加者が不安を感じることなく自由に移動することができる社会の実現に向けて、私たちはこれからも、社会を牽引する先進安全技術の開発に挑んでいきます。

## 「クルマを走らせながらタイヤを替える」 難題に挑み、飛躍のチャンスをつかむ

電動化とは、単純にガソリンエンジンを降ろしてバッテリーとモーターを積みばよいという話ではありません。様々な課題を一つひとつ地道に解決していくために、ビジネスモデル自体も抜本的に見直さないと成立しない戦略です。さらに、既存事業で利益を出しながら変革を進めていくことになりますから、例えて言うならば、「クルマを走らせながらタイヤを替える」ようなもので、決して簡単に進める道ではありません。しかし、目の前にある大きな山を越えた先にはチャンスが待っています。今はまだ旗を掲げた段階ですが、成果をモノやサービスとして形にし、世の中に具体的な価値を提供していくことができた時には、株主の皆さまから「Hondaは有言実行の会社だ」と評価していただけたと思っています。

今Hondaが置かれている状況は、約50年前、大気汚染による公害問題に取り組んだ時と同じです。当時、世界のどのメーカーよりも早く壁を乗り越えるべく、全社一丸となって、頭脳と腕、アイデアと技術を駆使し、社会課題の解決に挑みました。結果、CVCCエンジンの開発に成功し、Hondaは企業として大きく飛躍するチャンスをつかむことができたのです。

50年たった今も、Hondaのものづくりの基本は変わりません。それは、人と人とが議論し、試行錯誤しながら物事の本質に迫ることで、新たな価値を生み出す、

というやり方です。気づき、学び、それを形にすることが  
できる人たちこそが、Hondaの将来を支える力になり  
ます。ですから、「人」への投資には、今後さらに力を  
入れていきたいと考えています。

創業者の言葉を借りるならば、今は50年前と同じ  
「戦国時代」にあります。Hondaが今の戦国時代を新

たな飛躍のチャンスと捉え、技術で人の役に立ち、社会  
から「存在を期待される企業」であり続けられるよう、  
舵を取ってまいります。

技術に限界はありません。従来の延長線上にない  
発想で新たな価値創造に挑み、未来を切り拓いていく  
Hondaに、どうぞご期待ください。

### 社会に向けたHondaの取り組みの発信について

Hondaフィロソフィーの基本理念は「人間尊重」で  
す。昨今、企業にはSDGs\*1、TCFD\*2や人権尊重への  
コミットメントが求められていますが、いずれももとも  
とHondaフィロソフィーに含まれる概念です。しか  
し、自社の中では取り組むのが当たり前のことだと考  
え、実践していたとしても、それを外に向かって明確に  
説明しない限り、Hondaがその考え方に本当に準拠  
しているのか、ステークホルダーの方々にご理解いた  
だくことはできません。今年6月、ステークホルダーの  
人権を尊重する責任を果たす旨を「Honda人権  
方針」という形で改めてまとめ、発表したのは、その

ような理由によるものです。

国内外で企業に対し積極的な開示が求められる  
今、Hondaという企業がどんなことを考え、どう取り  
組んでいこうとしているのか、誰にでもわかるように  
社会に向けて発信することは、企業にとっての責任の  
1つだと考えています。

ただし、仮にHondaの方針が世の中の物差しと  
多少ずれる時があるとしても、そこに明確な意図があ  
るのであれば社会に迎合する必要はなく、私たちの  
主張を丁寧に説明していけばよいと思っています。

\*1 「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)」。2015年に国連で採択された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標

\*2 「気候関連財務情報開示タスクフォース(Task Force on Climate-related Financial Disclosures)」。2015年にG20からの要請を受け民間主導で設置された組織。企業が気候変動のリスク・機会を認識し、経営戦略に織り込むことを重視

## 第98回定時株主総会のご報告

2022年6月22日に開催した株主総会の模様を、当社ウェブサイトでご紹介しています。

第98期の事業報告、当社グループの事業の取り組みに関する三部社長のプレゼンテーションなどを、動画でご覧いただけます。



<https://www.irwebcasting.com/20220622/5/index.html>

スマートフォンやタブレットなどから、  
QRコードを読み取って  
アクセスすることもできます。

QRコードから  
アクセス!



(QRコードは、株式会社デンソーウェブの登録商標です。)



## ■ 新製品 & Topics

### 4月4日 北米向け新型「HR-V」を世界初公開

Hondaの米国現地法人アメリカン・ホンダモーターは4月、北米で2代目となる新型HR-Vを世界初公開し、6月に発売しました。上質かつ洗練されたデザインで、広い室内空間や実用性を備えながら、街中でも軽快に運転できる扱いやすいサイズとしました。また、走行時のクルマの応答性を大幅に向上させることで、運転時に安心かつ操る喜びを感じられることを目指しています。今後、北米以外でもグローバルで販売を予定しています。



### 4月21日 東京都心部での自動運転モビリティサービスの展開を目指し、帝都自動車交通・国際自動車と基本合意書を締結

Hondaは2020年代半ばの東京都心部での自動運転モビリティサービスの提供開始を目指しています。その事業運営を担うホンダモビリティソリューションズ株式会社は、帝都自動車交通株式会社ならびに国際自動車株式会社と、関連法令やサービス設計、事業者間の役割・責任分担の在り方などについて検討するための基本合意書を締結しました。今後も交通事業者や自治体などの皆さまとの連携を強化するとともに、自動運転技術の実証実験などを実施していく予定です。



### 4月25日 新型EV「e:NS1」を東風Hondaが発売～广汽Hondaの「e:NP1」も5月から予約受付を開始～

中国初のHondaブランドEVとなるe:NS1、e:NP1は、HondaのものづくりのDNAと、最先端の中国の電動化・知能化技術を融合し開発した「e:N」シリーズの第1弾です。これを皮切りに、中国では2027年までに10車種のe:Nシリーズ投入を計画しています。また、オンライン店舗の本格展開やEV専用新工場の建設など、バリューチェーン全体で電動化の取り組みを加速します。



### 6月13日 新事業創出プログラム「IGNITION」発のベンチャー企業「ストリーモ」設立～Hondaのオープンイノベーションを通じて生まれた新価値マイクロモビリティを開発～

同社が開発中の1人乗り電動三輪マイクロモビリティ「Striemo(ストリーモ)」は、独自のバランスアシスト機構により、ゆっくり歩くようなスピードから自転車程度のスピードまで、転びづらく安定した走行が可能。2022年中に日本国内で、2023年に欧州での発売を予定しています。Hondaは今後もオープンイノベーションを加速し、事業開発の新しい風を起こしていきます。



### 4月5日 ゼネラルモーターズ(GM)とHonda、量販価格帯のグローバルEVシリーズの共同開発に合意

GMとHondaは、GMの次世代アルティウムバッテリーを搭載した新たなEVシリーズの共同開発で合意しました。両社の技術力や設計力、ソーシング戦略を活用、また設備の共通化などで、数百万台規模での生産を可能とし、2027年以降、北米を皮切りに投入する予定です。また、将来のEV向けバッテリー技術領域での協業についても検討します。



### 5月27日 新型「STEP WGN」を発売

### 6月27日 発売後1カ月で累計約27,000台を受注

6代目となる新型ステップワゴンは、「#素敵な暮らし」をグランドコンセプトに、お客さまの生活スタイルに合わせて、暮らしを豊かにするアイテムとなることを目指して開発されました。「安心と自由を表現したシンプルなスタイリング」、「国内Honda車史上最大\*で、どの席でも快適に過ごせるリビングのようなくつろぎの室内空間」、「車両感覚をつかみやすい視界と乗り物酔いしにくい工夫に加え、最新の安全運転支援機能の搭載による移動時の信頼性」という3つの価値を提供しています。発売約1カ月後の受注台数は2万7千台を突破、月間販売計画の5倍以上と、好調な立ち上がりとなりました。



\*2022年5月現在 室内三寸法(室内長<フロントガラスの上端～3列目着座時視点位置>、室内幅、室内高)に基づく Honda調べ

### 6月30日 新型「CIVIC e:HEV」を発表\*

### ～進化したスポーツe:HEVで爽快な走りを提供～

今年で50周年を迎え、世界で累計約2,700万台を販売しているシビックシリーズ。いつの時代も一歩先のニーズを捉え、常に進化し、人々に驚きを届けるクルマとして多くのお客さまからご支持いただいています。新型CIVIC e:HEVの開発コンセプトは「爽快スポーツe:HEV」。シビックが持つ本来の基本性能のよさはそのままに、進化したスポーツe:HEVによる爽快な走りを見せたいと、提供することを目指しました。



\*7月1日より販売を開始

### Honda DREAMO ～「藻」で拓くカーボンニュートラルの扉～

Hondaがなぜ藻を研究するのか?カーボンニュートラル達成に向かうにあたってなぜ「藻」なのか? 先進パワーユニット・エネルギー研究所における研究ストーリーをご覧ください。



### 「Hondaハート」

最新のHondaの情報がわかる様々なコンテンツを掲載しています。



最新のニュースはこちらをご覧ください。

Honda ニュースリリース 検索

<https://www.honda.co.jp/pressroom/>



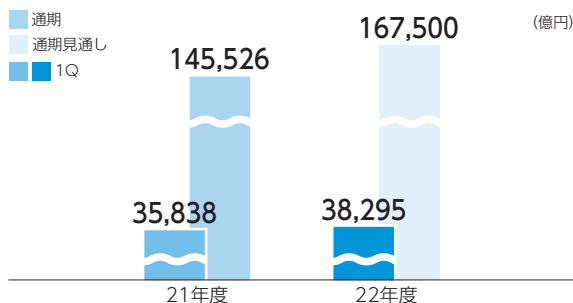
# 2022年度 第1四半期 連結業績ハイライト

当第1四半期連結累計期間(2022年4月1日から2022年6月30日までの3ヵ月間)／当連結会計年度(2022年4月1日から2023年3月31日までの12ヵ月間)の連結業績の見通し

## 売上収益

四輪事業における減少などはあったものの、二輪事業における増加や為替換算による増加影響などにより増収

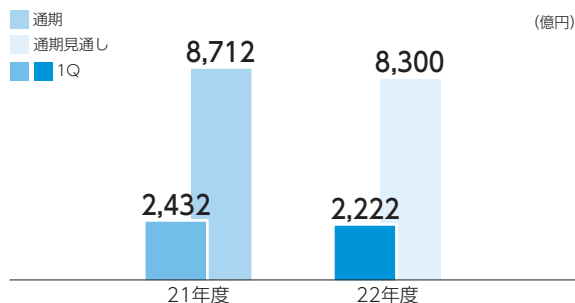
3兆8,295億円 前年同期比 +6.9%



## 営業利益

売価およびコスト影響による利益増や為替影響などはあったものの、販売影響による利益減などにより減益

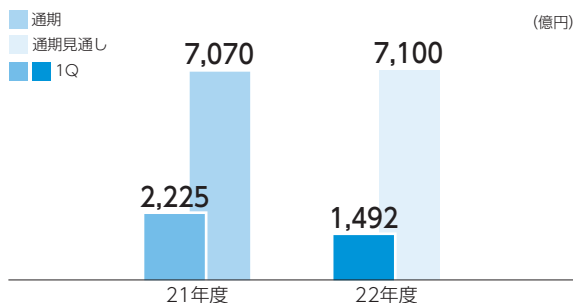
2,222億円 前年同期比 -8.6%



## 親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

税引前利益の減少により減益

1,492億円 前年同期比 -32.9%



## ポイント

### 2022年度 第1四半期実績

- 四輪車の生産/販売台数は前年同期に対し、半導体の供給不足や上海ロックダウンの影響などにより、中国や北米を中心に減少するも、期初計画の範囲内
- 四輪車販売台数の減少や原材料価格の高騰影響はあったものの、二輪車販売台数の増加や全社一丸で収益改善に取り組んだことで、**前年度並みの営業利益率を確保**

### 2022年度 業績見通し

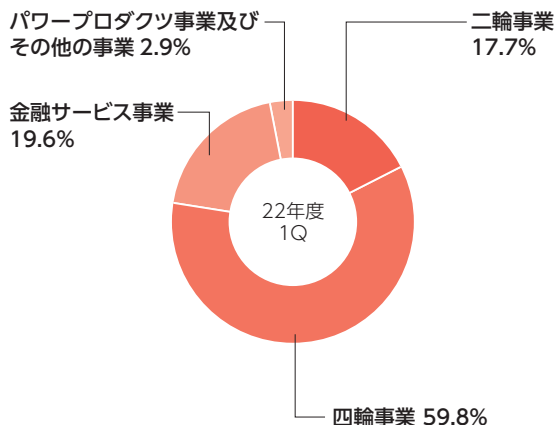
- 半導体の供給不足やインフレ影響など、先行きは依然不透明
- Hondaグループ販売台数は期初計画通り
- 足元の為替状況による増益効果とインフレにより想定されるコストアップを反映

**対前回見通し 売上高・営業利益とも上方修正**

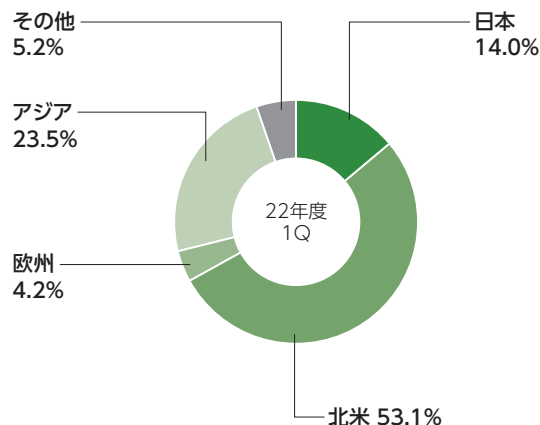
### 資本政策

- 1,000億円を上限とする、自己株式取得の実施を決定

## 事業別売上収益構成



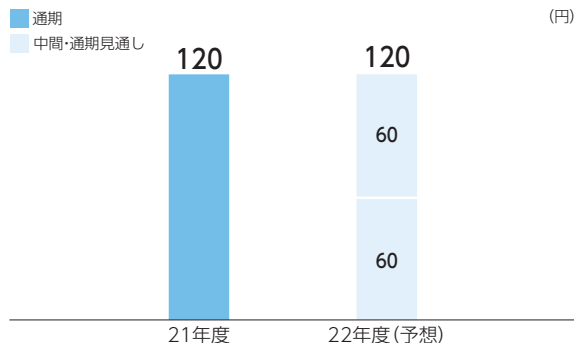
## 所在地別売上収益構成



北 米：米国、カナダ、メキシコ など  
 欧 州：英国、ドイツ、ベルギー、イタリア、フランス など  
 ア ジ ア：タイ、中国、インド、ベトナム、マレーシア など  
 そ の 他：ブラジル、オーストラリア など

## 配当金

— 円



- ※ 外部顧客への事業別、所在地別の売上収益構成比を表示していません。
- ※ パワープロダクツ事業及びその他の事業は、2022年4月1日の組織変更により、ライフクリエーション事業及びその他の事業が名称変更したものです。
- ※ 当第1四半期の平均為替レートは1米ドル=130円(前年同期109円)です。
- ※ 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。
- ※ 見通しの為替レートは、通期平均で1米ドル=125円を前提としています。



決算関連資料等は、当社ウェブサイトにてご覧いただけます。



<https://www.honda.co.jp/investors/library.html>

QRコードはこちら→



# 事業の種類別セグメントの状況

## ■ 二輪事業

売上収益 <b>6,760</b> 億円 前年同期比 +30.5%	営業利益 <b>978</b> 億円 前年同期比 +21.2%	<b>Hondaグループ販売台数</b> 第1四半期実績 <b>425</b> 万台 (前年同期比 +9.6%) ● インドなどで増加したことにより、前年同期を上回る 2022年度見通し <b>1,856</b> 万台 (前年比 +9.0%) ● 半導体の供給不足による影響を考慮 ● 販売機種の入替えや代替部品の活用などにより、販売台数のさらなる拡大を目指す
-----------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## ■ 四輪事業

売上収益 <b>2兆2,914</b> 億円 前年同期比 +3.9%	営業利益 <b>382</b> 億円 前年同期比 -45.9%	<b>Hondaグループ販売台数</b> 第1四半期実績 <b>81</b> 万台 (前年同期比 -18.3%) ● 中国や米国などで減少したことにより、前年同期を下回る 2022年度見通し <b>420</b> 万台 (前年比 +3.1%) ● 主要国では、需要は堅調に推移するものの、半導体の供給不足や新型コロナウイルス感染症再拡大による影響を受け、先行きは依然不透明 ● CR-VやZR-Vを始めとする新型車を積極的に投入し、販売を強化
------------------------------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## ■ パワープロダクツ事業及びその他の事業

売上収益 <b>1,126</b> 億円 前年同期比 +21.6%	営業利益 <b>73</b> 億円 前年同期比 +77億円	<b>Hondaグループ販売台数</b> 第1四半期実績 <b>154</b> 万台 (前年同期比 -9.5%) ● 米国などで減少したことにより、前年同期を下回る 2022年度見通し <b>566.5</b> 万台 (前年比 -8.6%)
-----------------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## ■ 金融サービス事業

売上収益 <b>7,493</b> 億円 前年同期比 -2.2%	営業利益 <b>788</b> 億円 前年同期比 -14.5%
----------------------------------------	---------------------------------------

※ 売上収益、営業利益は、当第1四半期連結累計期間(2022年4月1日から6月30日までの3ヵ月間)の外部顧客への売上収益、営業利益について記載しています。

※ Hondaグループ販売台数は、当第1四半期連結累計期間(2022年4月1日から6月30日までの3ヵ月間)の実績、および当連結会計年度(2022年4月1日から2023年3月31日までの12ヵ月間)の見通しについて記載しています。

※ 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販売台数です。定義の詳細は当社の有価証券報告書・四半期報告書に記載のとおりです。

# 要約四半期連結財務諸表の概要

## 要約四半期連結財政状態計算書

(億円)

前連結会計年度末 2022年3月31日		当第1四半期 連結会計期間末 2022年6月30日		前連結会計年度末 2022年3月31日		当第1四半期 連結会計期間末 2022年6月30日	
流動資産	239,731	流動資産	251,546	流動負債	239,731	流動負債	251,546
88,414		92,512		60,043		62,976	
非流動資産	151,317	非流動資産	159,034	非流動負債	71,962	非流動負債	73,684
				資本	107,725	資本	114,886

## 要約四半期連結損益計算書

(億円)

売上収益		営業利益		税引前利益		四半期利益		親会社の 所有者に 帰属する 四半期利益	
38,295		2,222		2,374		1,635		1,492	
売上原価	-30,641								
販売費及び 一般管理費	-3,615								
研究 開発費	-1,815								
		持分法による 投資利益	+226						
		金融収益及び 金融費用合計	-74						
		法人所得税 費用	-738						
						非支配 持分	-143		

当第1四半期連結累計期間  
自 2022年4月1日 至 2022年6月30日

### 重要な後発事象

当社は、2022年8月10日開催の取締役会において、以下のとおり、会社法第459条第1項および当社定款第36条の規定に基づき、自己株式取得に係る事項について決議しました。

#### 1 自己株式の取得を行う理由

資本効率の向上および機動的な資本政策の実施など

#### 2 取得に係る事項の内容

- ① 取得対象株式の種類 ……普通株式
- ② 取得し得る株式の総数 ……32,000千株(上限) (発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合 1.9%)
- ③ 株式の取得価額の総額 ……100,000百万円(上限)
- ④ 取得期間 ……2022年8月12日から2023年3月31日まで
- ⑤ 取得方法 ……東京証券取引所における市場買付
  - 1 自己株式立会外買付取引(ToSTNeT-3)による買付け
  - 2 自己株式取得に係る取引一任契約に基づく市場買付け

# 2022年度 株主優待のご案内

2022年3月末時点で一単元(100株)以上の当社の株式を保有の株主様が対象です。  
郵送物については、2022年3月末時点の株主名簿に記載のご住所へお届けする予定ですので、  
変更がある場合はお取引のある口座管理機関(証券会社等)までご連絡ください。

## 2022年度 株主様ご視察会 応募制(抽選)

Hondaの事業をより一層ご理解いただきたく、レースおよびEnjoy Hondaへご招待いたします。

応募方法	「インターネット」または同封の「応募ハガキ」のいずれかの方法でご応募ください。 (両方のイベントに応募可能です。)
当選のご案内	当選券の発送は厳選なる抽選のうえ、 <b>当選のご案内の郵送をもってかえさせていただきます。</b> <b>(レースは10月中旬、Enjoy Hondaは10月下旬を予定しております。)</b> ※新型コロナウイルス感染症の拡大状況によってはイベントが中止、または縮小する場合がございます。 中止となった場合、当選券は無効となります。あらかじめご了承くださいませようお願い申し上げます。 ※開催場所または最寄り駅までの交通費・駐車料金等は株主様のご負担とさせていただきます。

## レースご招待 **A B C**

募集人数 合計1,500名

ご希望のレース1つをお選びいただき、ご応募ください。

当選券はレース開催の2日間とも観戦が可能で、同伴者1名までご入場可能です。(2歳以下無料)  
各施設のパーク内で利用可能な「パークパスポート(1日限り有効)」が付いております。

※ レース当日の株主様ご優待券(2022年6月発送分)の利用可否については、HPIにて最新情報をご確認ください。  
(<https://www.honda-ml.co.jp/yutai/>)

**A** 2022年10月29日(土)・30日(日) (開催場所: 鈴鹿サーキット)

募集人数 500名

詳細情報



**2022年 全日本スーパーフォーミュラ選手権 第9戦・第10戦  
第21回JAF鈴鹿グランプリ**

**B** 2022年11月5日(土)・6日(日) (開催場所: 鈴鹿サーキット)

募集人数 500名

詳細情報



**2022年 MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ 第8戦  
第54回 MFJグランプリ スーパーバイクレース**

**C** 2022年11月5日(土)・6日(日) (開催場所: モビリティリゾートもてぎ)

募集人数 500名

詳細情報



**2022 AUTOBACS SUPER GT シリーズ 第8戦**

モータースポーツやバイク、クルマ、パワープロダクツといったHondaの魅力を凝縮した、ご家族皆さままでお楽しみいただけるイベントです。ご希望の会場を1つお選びいただき、ご応募ください。当選券は受付にて、入場券とお引換えください。大人4名まで、2日間とも入場可能です。(高校生以下無料)会場内をご利用いただける金券もお渡しいたします。

**Enjoy Honda 公式ウェブサイト**

<https://www.honda.co.jp/enjoyhonda/>

詳細情報



開催日	イベント名称	開催場所(所在地)	募集人数
<b>D</b> 2022年11月19日(土)・20日(日)	<b>Enjoy Honda 2022 HSR九州</b>	熊本県菊池郡	各600名
<b>E</b> 2022年12月3日(土)・4日(日)	<b>Enjoy Honda 2022 夢メッセみやぎ</b>	宮城県仙台市	

**2023年 Hondaカレンダー** 応募制

応募方法	「インターネット」または同封の「応募ハガキ」のいずれかの方法でご応募ください。昨年カレンダーを受領された株主様のうち、同一の株主番号(全株売却なし)で対象の株主様は、ご応募がない場合もお届けいたします。
発送について	2022年11月下旬より順次、発送予定です。ご応募いただいた対象の株主様全員に1部ずつ進呈いたします。

**事業所ご視察会中止のお知らせ**

- 例年実施しておりました事業所ご視察会(工場見学)について慎重に検討を重ねてまいりましたが、株主様の安全・安心を最優先に考慮し昨年引き続き開催中止を判断いたしました。

**お申し込み方法** | 応募締切日 **2022年9月21日(水)** ※当日必着

<p><b>インターネットの場合</b></p> <p>QRコードまたはURL(<a href="https://enq.bz/bHMrT">https://enq.bz/bHMrT</a>)よりご応募いただけます。応募ハガキ右下に印字されているID・パスワードをご入力のうえ、ご応募ください。</p>		<p><b>応募ハガキの場合</b></p> <p>応募内容をご記入のうえ、ご郵送ください。 ※ご氏名・ご住所の記入は不要です。</p>
<p>※ 郵便物の土・日・祝日のお届け休止およびお届け日の繰り下げにより、ご返送いただいた応募ハガキの到着が遅れる場合がございますので、インターネットによるご応募をご利用いただけますようお願い申し上げます。</p> <p>※ インターネットと応募ハガキの両方でお申し込みがあった場合は、インターネットでのお申し込みを有効とさせていただきます。</p>		

株主優待に関するお問い合わせは「Honda株主優待係」まで ☎ **0120-335-312**(通話料無料) (平日9:00~17:00 土・日・祝日を除く)

# 株主総会資料の電子提供制度と当社の対応について

## 制度の概要

会社法改正により、来年の株主総会から株主総会資料(以下、「招集のご通知」と記載)の電子提供制度が開始されます。

書面でご送付していた「招集のご通知」は、原則WEBでのご提供となります。

継続して書面でのお受け取りを希望される場合、書面交付請求<sup>\*</sup>が必要となります。

## 当社の対応

当面、すべての株主様に「招集のご通知」の書面をご送付する予定です。

制度に基づき書面交付請求をされた場合においても、お送りする書面は同一です。



※ 書面交付請求とは、インターネットを利用することが困難な株主様を保護するためのお手続きです。お申し出いただいた株主様には、「招集のご通知」を書面でお送りするものです。

## 株主総会資料の電子提供制度に関するお問い合わせ先

三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部

電子提供制度専用ダイヤル

 0120-696-505

(受付時間：土・日・祝日を除く平日9:00~17:00)

よくあるご質問



<https://www.tr.mufg.jp/daikou/denshi.html>

もしくは株主様の口座がある証券会社等にお申し出ください。

QRコードはこちら→





# ■ 会社概要 / 株式の状況 (2022年3月31日現在)

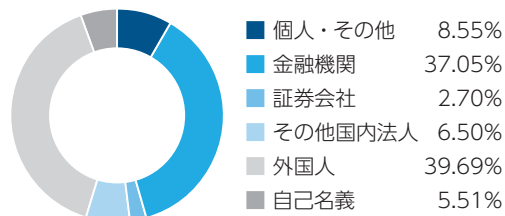
## 会社概要

社名	本田技研工業株式会社	設立年月日	1948年(昭和23年)9月24日
英文社名	HONDA MOTOR CO., LTD.	資本金	86,067,161,855円
本社	東京都港区南青山二丁目1番1号(〒107-8556)	主な製品	二輪車・四輪車・パワープロダクツ

## 株式の状況

発行済株式の総数	1,811,428,430 株
株主数	202,731 名

### 株式の所有者別分布状況



### 大株主

氏名または名称	持株数(千株)	出資比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	269,361	15.74
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	107,517	6.28
株式会社日本カस्टディ銀行(信託口)	107,250	6.27
エスエスピーティシー クライアント オムニパス アカウント	59,665	3.49
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.99
東京海上日動火災保険株式会社	35,461	2.07
日本生命保険相互会社	28,666	1.67
ステート ストリート バンク ウェスト クライアント トリーティー 505234	28,320	1.65
株式会社三菱UFJ銀行	23,234	1.36
ジェーピー モルガン チェース バンク 385781	22,491	1.31

- (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(99,789千株)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。

## 株式事務のご案内

事業年度	4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
基準日	定時株主総会 毎年3月31日 期末配当 毎年3月31日 中間配当 毎年9月30日
上場証券取引所	国内：東京証券取引所 海外：ニューヨーク証券取引所
単元株式数	100株
株主名簿管理人および特別口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社
郵便物送付先	〒137-8081 新東京郵便局私書箱第29号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
(電話照会先)	☎ 0120-232-711 (通話料無料)

公告方法	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] <a href="https://www.honda.co.jp/investors/library/notice.html">https://www.honda.co.jp/investors/library/notice.html</a>
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、三菱UFJ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

三菱UFJ信託銀行株式会社にお申し出ください。

☎ 0120-232-711 (通話料無料)

# HONDA

The Power of Dreams

証券コード：7267

株主通信 No.194

## 本田技研工業株式会社

発行 経理財務統括部 財務部

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

<https://www.honda.co.jp>

表紙：新たな価値創造に挑むHonda

UD FONT

