

HONDA

2018年度 第3四半期

2018年10月1日▶2018年12月31日

株主通信





株主の皆様へ

向春の候、益々ご健勝のこととお喜び申し上げます。

昨年は、創業70周年を迎え、二輪車、四輪車、パワープロダクツ、航空機を合わせ、グローバルで3,200万人のお客様に商品をお届けし、喜んでいただくことができました。

「すべての人に、“生活の可能性が広がる喜び”を提供する」をステートメントとする2030年ビジョンの実現に向けた取り組みが、一步一步進んでいる手応えを感じています。

2030年ビジョン実現のためには、既存ビジネスの盤石化を進めるとともに、二輪車、四輪車、パワープロダクツ、そして、その枠を超えた新しい領域も含め、これまでになかった新価値を創造することが重要です。

HondaJetは、従来製品やサービスの枠を超えた、モビリティの新価値を提供する事業です。今号の特集を通じて、航空機に対する取り組みの歴史と、航空事業における新価値創造に向けたさらなる挑戦について、ご理解いただけることと思います。

さらに、グローバルブランドスローガンである「The Power of Dreams」が、今日の事業経営に脈々と息づいている点も、感じ取っていただければ幸いです。

株主の皆様におかれましては、何卒一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2019年2月

代表取締役社長

八郷隆弘

連結業績ハイライト

(2018年4月1日～2018年12月31日)

売上収益

11兆8,395億円

前年同期比 3.4%増

営業利益

6,840億円

前年同期比 3.2%減

税引前利益

8,682億円

前年同期比 6.1%減

親会社の所有者に帰属する四半期利益

6,233億円

前年同期比 34.5%減

目次

株主の皆様へ……………01

特集……………03

人々の生活を豊かにする、
新価値創造への挑戦

2019年 Hondaモータースポーツ活動計画 … 09

新製品 & Topics …………… 11

2018年度 第3四半期 連結業績ハイライト … 13

事業の種類別セグメントの状況 … 15

所在地別セグメントの状況 …………… 19

業績の推移 (5ヶ年) …………… 20

要約四半期連結財務諸表の概要 … 21

Enjoy Hondaへのご招待のご案内 … 25

会社概要 / 株式の状況 …………… 26

■ 特集：人々の生活を豊かにする、新価値創造への挑戦

自由な空の移動の喜びをお届けするHondaJet

自由な移動の喜びを空の領域でもお届けし、人々の生活の可能性を拡げたい—— 常にモビリティの新価値創造を追求してきたHondaにとって、空への挑戦を実現することは、創業以来持ち続けてきた夢でした。その実現に向けて第一歩を踏み出したのが、1986年のことです。以来、ユニークで先進的な技術の研究や開発を重ね完成したHondaJetは、世界の航空関係者やお客様から、小型ビジネスジェット機で新たなスタンダードを確立したと、高い評価をいただいています。今回の特集では、Hondaの航空機への取り組みの歴史をたどりながら、新価値を生み出すためのゼロからの挑戦にあたり持ち続けてきた想いや、HondaJetというプロダクトを通じてHondaが実現したい将来のモビリティ社会の姿を、航空機の研究開始から現在の事業展開まで一貫して関わり主導してきた、ホンダエアクラフトカンパニー・エル・エル・シー 取締役社長 藤野道格をご紹介します。





本田技研工業株式会社 常務執行役員
ホンダエアクラフトカンパニー・エル・エル・シー 取締役社長
藤野 道格

大空への挑戦、その第一歩

Hondaが航空機の基礎研究をスタートしたのは、1986年のことです。この年新設された埼玉県和光市の基礎技術研究センターで、Honda独自の航空機機体およびエンジン技術の研究プロジェクトが発足しました。

私は大学で航空工学を専攻していましたが、それは子供の頃から設計技師に憧れていて、航空学科であれば、制御や空力、構造力学など幅広い分野を広く学べると考えたためです。就職にあたって、自分自身が設計し創ったものを世界で売って、お客様に喜んでもらいたいという確固たる想いがありました。そこで、日本では自動車会社ならばこれを実現できる可能性が最も高いだろうと考えてHondaに入社したのです。ですから、はじめは航空機の開発を必ずしも希望していたわけではなく、むしろゼロからの出発に、一体どこまでやれるのだろうか、研究だけで終わるのではなく、ビジネスにまでつなげられるのだろうか、という気持ちもありました。

しかし、若い研究者にまったく新しい分野の基礎研究にチャレンジする機会を与えてもらったからには、自分の能力を最大限に出して会社に貢献したい、そういう気持ちでプロジェクトに参加し、今に至っています。

それからは試行錯誤の連続でした。当時のHondaは、二輪車、四輪車、パワープロダクツの分野では、世界に先駆けた数々の研究開発の実績がありましたが、航空機はまったくの未知の領域です。最初は米国に渡り、昼は実際に自分で手を動かして、部品から手作りしてプロペラ機を作り、夜は世界最先端の航空技術を勉強するという日々から始まりました。本格的に航空機的设计を始めたのが1987年です。ミシシッピ州立大学のラスペット航空研究所と共同研究を行いながら、1993年に、Hondaがゼロから開発した6人乗り実験用小型ジェット機「MH-02」が完成しました。ほぼ徹夜での激務を重ねて「MH-02」が初めて大空を飛んだ瞬間の、苦痛から解放される安堵感と達成感が複雑に絡み合った感情を今でも思い出します。この実験機「MH-02」で得た経験が、後の技術的ブレイクスルーを経て、HondaJetとして結実していきます。

HondaJetの画期的なコア技術 主翼上面へのエンジン配置

Hondaが航空機の世界に新規参入するからには、業界の従来の常識に囚われない技術を搭載した、まったく新しい価値を提供できる航空機でなければ、お客様にはもちろんのこと、社内でも受け入れられません。他社と同じものを作るだけならば、Hondaでなくてよいわけですから、やる意義はありません。初期の基礎技術の研究段階から、プロジェクトメンバーが「絶対的な

価値を生み出す」という目標を共有し、徹底的に考え抜いたことで、結果、従来型の小型ビジネスジェット機に比べて絶対的な技術、そして商品性で圧倒的な優位性を持つHondaJetを生み出すことができたのです。

HondaJetを特徴付ける画期的なコンセプトを考案したのは1997年のことです。それまで小型ビジネスジェット機のエンジンは、胴体後部に配置するのが一般的でした。しかしこの設計では、エンジンを左右に取り付けるための支持構造が胴体後部を貫くため、胴体内部のスペースが小さくならざるを得ません。そこで思いついたのが、主翼上面にエンジンを配置するというアイデアでした。これならば、従来型の機体では支持構造が占めていた場所を、室内空間としてフルに利用することができます。

ただ当時の学会や業界では、エンジンを主翼上面に配置すると、空気抵抗が増え揚力が減り、速度が出ず燃費も悪くなるというのが常識でした。ですから、この解決策を見いだせれば、「室内は快適で広く、また同時に速度が速く、燃費も良い」という、相反すると考えられていた性能要件をすべて満たす、新たな技術的価値を創造できると考えたのです。その仮説を実現するため、理論解析や実験によるデータ解析と検証を繰り返した結果、エンジンを主翼の上に置いても、空気抵抗が下がり、揚力が確保でき、燃費向上も達成できる最適な配置を発明するに至りました。この技術的ブレークスルーが、HondaJetを機能美を併せ持つ革新的なジェット機としたのです。

常識を覆す革新的な着想を得ることができたのは、決して偶然ではありません。航空機設計は多岐に渡る分野の技術の統合(インテグレーション)です。その各分野を横断的に捉え、総合的にまとめていく力が求められます。1986年にプロジェクトがスタートしてから10

年の間に、基礎理論をしっかり習得し、設計・組立・飛行テストといった実践経験を一つずつ積み重ねていったことが、従来の航空理論の常識からは考えられないような仮説の下地になったのです。

この仮説を裏付けるべく、ボーイング社の風洞設備を借りて実験を行いました。当然のことながら、同社の反応は極めて冷ややかなもので、当初は機体を見るなり、Hondaは航空機のことをまったくわかっていない素人だと思われていたようです。しかしテストが3週間、4週間と進み、仮説通りの結果が数値として確実に証明されてくるにつれて、最後には、Hondaは凄いとの評価に変わりました。

この結果は、航空学会で権威のある学術誌に論文として出しました。通説を覆す理論ですから、オーソリティーの学者からの批判を懸念する声もありました。しかし、学会や業界が認めてくれる理論でなければ、これまでプロジェクトが積み上げてきたことはすべて価値を失ってしまう、そう考えたのです。すると、論文の査読には通常1年から1年半かかるのですが、あまりに画期的な内容であったためか、たった1ヶ月未満で「航空機設計上の重要な発見である」とのレビュー結果をいただき、論文掲載が認められました。その時は鳥肌が立つほど嬉しかったことを覚えています。それと同時に、重要だと認めた研究にはいち早くアクションを取る米国のスピード感、革新的な発見をオープンマインドで受け入れる社会風土を改めて実感しました。

究極の機能美を備えた 自動車メーカーならではのジェット機

HondaJet実験機を世界初公開したのが2005年

です。翌年7月に航空機市場への新規参入計画を発表し、同年10月にはフロリダ州で開催されたビジネス航空ショーで受注を開始しました。展示していたHondaJetの独創性や美しさに魅力を感じていただけたのだと思います。HondaJetを買いたいという人がショーの会場で列をなし、それを目にした人が「ここではパンケーキを売っているのか?」とジョークを言うほど、前代未聞の出来事となりました。

しかしながら、受注をいただいてすぐにお客様にお引き渡しを開始できたわけではありません。航空機を生産、販売するには、量産体制の整備はもちろん、米国連邦航空局(FAA)から型式証明という認可を取得する必要があります。型式証明の取得にあたりFAAが定める要求は極めて厳しいもので、構造や性能などで安全性および信頼性に関する非常に高いレベルの基準をすべて満たしていることを証明する必要があり、膨大な数の試験、検査、審査プロセスを経なければいけません。一つの認定が下りてから次のステップに進む、それを一つ一つ積み上げていくという、時間と根気のいる作業です。

最終的に型式証明を取得して、初号機をお引渡しす

ることができたのは、2015年12月でした。取得までに行われた試験では、米国内で70ヶ所以上の空港や試験設備を使用し、延べ試験飛行時間は3,000時間を超えました。このマイルストーンに到達した時も、1993年に実験機の初飛行を実現した時と同じく、安堵と疲労感はありませんでしたが、それ以上に、大きなことを成し遂げたという達成感が型式証明取得に携わったメンバー全員にあったと思います。

認可取得までにFAAに提出した書類の枚数をA4サイズの紙で換算すると、合計で概ね240万枚程になります。広辞苑の最新本体が3,200ページ程ですから、それを750冊積み重ねた計算になります。このすべての書類をFAAの担当官と一つ一つ繰り返し議論し、検証し、合意していく。これがどれだけ過酷な作業であったか、ご想像いただけるかと思います。

小型ビジネスジェット機の70年近い歴史の中で、大きく機体の形態そして外観を変えたのは、HondaJetが初めてです。明確な技術的裏付けの結果生まれた、それまでとは全く違う形の美しい機体が空港に停まっていると、皆が振り返って見ることから、ヘッドターナー



(head turner)と呼ばれています。

機能美を実現したHondaJetと、従来の小型ビジネスジェットとの違い、その背景には、Hondaがこれまで積み重ねてきた、技術と感性を併せ持つ商品づくりの経験があります。HondaJetに乗った多くのお客様が、この加速力や剛性感は、スポーツカーのようだとおっしゃいます。また、ワンクラス上の機体も凌ぐ座席間や広い化粧室など、実際に使用されるお客様が少しでも快適になれるよう細やかな配慮でお応えしていることも、Hondaのつくるジェット機ならではの工夫の一つです。

お客様にHondaJetをお引き渡しする時は、できる限り私自身が直接キーをお渡しするようにしています。お客様の中には、涙を浮かべて喜んでくださる方や、よくこういう航空機をつくってくれたとおっしゃる方もいらっしゃいます。純粋に、やっていてよかった、と喜びを感じる瞬間です。「研究だけにとどまらず、ビジネスにつなげて世界中のお客様に使っていただき、喜んでいただく」という入社当時の想いが、ようやく結実しつつあると実感しています。



HondaJetでビジネスジェット文化を切り拓く

2015年にお客様への引き渡しを開始してから生産も軌道に乗り、2017年には小型ビジネスジェット機のカテゴリーで納入機数が世界No.1となり、2018年も世界中の多くのお客様へお引き渡しすることができました。航空機は人の手でつくる部分が多いので、製造スタッフの習熟度が上がるに従い、生産効率も高まります。2019年以降も、最高品質の製品をお客様にお届けできるよう努力を続けてまいります。

昨年5月には、従来のHondaJetに対して、約17%の航続距離延長(+396km)、エンジンノイズを低減させる新インレット構造採用による静粛性の向上、そしてアビオニクスシステム^{※1}や安全制御をさらに進化させた最新型HondaJet Eliteを発表しました。進化した技術の追加、性能、快適性、そしてデザイン性を向上し、ビジネス航空業界に新たな価値の創造を追求し続けることは、Hondaが航空機事業を行う上で意義があることだと考えています。

事業の安定化に向けては、まずはビジネスジェット機のメインマーケットである北米と欧州を中心に事業基盤を固めつつ、中南米、東南アジア、中国、中東、インドの各国・地域で受注を順次開始しています。

昨年にははいよいよ日本でもHondaJet^{※2}の納入を開始しました。日本にはHondaJetのような小型ビジネスジェット機をいろいろな用途でご活用いただけるお客様が、潜在的に多くいらっしゃる、そう私たちは考えています。またHondaJetが使える飛行場も全国に80か所以上あるなど、インフラ面でも可能性を秘めている市場です。しかし現状の日本のビジネスシーンでは、

※1 アビオニクスシステム：航空機に搭載する電子機器のこと

※2 日本で販売している機種はHondaJet Elite



ビジネスジェット機を活用するという文化は、欧米に比べ、まだまだ一般的ではありません。そこでこれまでビジネスジェット機を利用する機会のなかった方々に、まずはHondaJetを実際にお使いいただき、時間という価値を買うことが、ビジネスや人々の生活にいかなるメリットをもたらすかを認知、共感いただくことで、ビジネスジェット機に対する意識を根本から変えていくことを目指しています。

グローバルネットワークを持つANAホールディングス株式会社との戦略的パートナーシップは、「ビジネスジェット機の文化」を体感いただける機会をご提供する試みの一つです。これは、ANAの国際線で経由地に到着されたお客様に、HondaJetに乗り換えて、最終目的地へ向かっていただくサービスです。この体験により、ビジネスジェット機の利便性、快適性、およびプライバシーの確保による利点を実感いただき、また利用したい、もっと利用したいという気持ちを強めていただけるものと考えています。

価値創造へのさらなる挑戦

今後、日本においてHondaJetを広く展開していくに

あたっては、ビジネスジェット機を活用した、今までにない価値観やライフスタイルを創ることが極めて重要です。すでにビジネスジェット機を使っておられる方だけでなく、今までビジネスジェット機に興味を持ったことがない方にも、そのメリットをお伝えし、利用者を増やしていくことが必要です。そこで他の航空関連会社や行政などとの協力を図り、現状のインフラをさらに整えていく方策の検討、利用ルールの整備も含めた取り組みを、時間をかけて進めていきたいと考えています。

将来に向けては、Hondaが新たな交通システムを日本にも作り上げる——それくらいの大きな志を持っています。そして最終的にはHondaJetを中核にビジネスモデルのイノベーションを創造し、日本の皆様の生活の可能性を拡げる新時代の移手段をお届けすることが、私たちの使命であると考えています。

これまで長きに渡りHondaの航空機への取り組みにご理解をいただいていた株主の皆様へ感謝の意をお伝えするとともに、今後もこうした姿勢でチャレンジを続けるHondaを見ていただき、継続してご支援をいただければ幸いです。

■ 2019年 Hondaモータースポーツ活動計画

世界の頂点を目指し、Hondaは様々なモータースポーツ活動に取り組んでまいりました。そこで研鑽された技術は多くの製品や分野で活かされ養ったスピリットは、新たな挑戦を恐れない企業風土を育てています。今後もHondaはレース活動を通じて技術や人材を培い株主様・お客様と喜びの共有を目指してまいります。



FIMロードレース世界選手権シリーズMotoGP レプソル・ホンダ・チーム マルク・マルケス選手



FIMトライアル世界選手権
レプソル・ホンダ・チーム
トニー・ボウ選手



MFJ全日本トライアル選手権
チーム・ミタニ・ホンダ
小川 友幸選手



MFJ全日本モトクロス選手権
チーム・エイチアルシー
成田 亮選手



SUPER GT GT500クラス TEAM KUNIMITSU
山本 尚貴選手 ジェンソン・バトン選手



全日本スーパーフォーミュラ選手権 TEAM MUGEN
山本 尚貴選手

モータースポーツ参戦体制の概要

Hondaは2018年の二輪モータースポーツにおいて、FIMロードレース世界選手権 MotoGPクラスでマルク・マルケスが3年連続5度目のライダーズチャンピオンを獲得し、コンストラクターズ、チームタイトルと合わせ、2年連続の三冠を達成しました。FIMトライアル世界選手権でもトニー・ボウが12年連続チャンピオンを獲得。MFJ全日本トライアル選手権のIASクラスでは小川友幸が前人未到の6連覇を成し遂げ、MFJ全日本モトクロス選手権IA1クラスでは成田亮がチャンピオンを獲得しました。

マン島T.T.レース参戦60年という節目の2019年、MotoGPでは、マルケスに加え、3度MotoGPチャンピオンを経験しているホルヘ・ロレンソを「レプソル・ホンダ・チーム」に迎え、新体制で3年連続のタイトル三冠達成を目指します。全日本選手権では、ロードレース、モトクロス、トライアルの最高峰クラスに参戦。ロードレースでタイトルを奪還し、2017年以来の全日本選手権三大タイトル制覇に挑みます。

また、四輪モータースポーツでは、FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)にて、「スクーデリア・トロロツツ」に加え、「レッドブル・レーシング」へのパワーユニット供給を開始。2チームへ同一仕様のパワーユニットを供給し、さらなる進化を図ります。北米のインディカー・シリーズには、佐藤琢磨が昨年同様、「レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング」から参戦、シリーズ優勝を目指します。

国内レースでは、SUPER GT GT500クラスにて、山本尚貴/ジェンソン・バトン組が2018年に続くシリーズ連覇を目指します。また、全日本スーパーフォーミュラ選手権においても山本尚貴が2018年に自身2度目のシリーズチャンピオンを獲得。2019年はチーム体制を変更し、連覇を目指します。



FIAフォーミュラ・ワン世界選手権
レッドブル・トロロツツ・ホンダ

2019年 Honda参戦チーム ライダー／ドライバー

| カテゴリー | チーム | ライダー |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|
| FIMロードレース 世界選手権 MotoGPクラス | レプソル・ホンダ・チーム | マルク・マルケス ホルヘ・ロレンソ |
| | エルシーアール・ホンダ・カストロール | カル・クラッチロー |
| | エルシーアール・ホンダ・イデミツ | 中上 真晶 |
| FIMモトクロス 世界選手権 MXGPクラス | チーム・エイチアールシー | ティム・ガイザー ブライアン・ボジャーズ |
| FIMトライアル 世界選手権 TrialGP クラス | レプソル・ホンダ・チーム | トニー・ボウ 藤波 真久 |
| MFJ全日本 ロードレース選手権 JSB1000クラス | チーム・エイチアールシー | 高橋 巧 |
| MFJ全日本 モトクロス選手権 IA1 クラス | チーム・エイチアールシー | 成田 亮 山本 鯨 |
| MFJ全日本 トライアル選手権 IAS クラス | チーム・ミタニ・ホンダ | 小川 友幸 |

| カテゴリー | チーム | ドライバー |
|--------------------------|------------------------|----------------------------|
| FIAフォーミュラ・ワン 世界選手権 | アストンマーティン・レッドブル・レーシング | ピエール・ガスリー マックス・フェルスタッペン |
| | レッドブル・トロロツツ・ホンダ | アレクサンダー・アルボン ダニール・クビアト |
| インディカー・シリーズ | レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング | 佐藤 琢磨 |
| SUPER GT GT500クラス | チーム・クニミツ | 山本 尚貴 ジェンソン・バトン |
| | オートバックス・レーシング・チーム・アグリ | 野尻 智紀 伊沢 拓也 |
| | チーム・ムゲン | 武藤 英紀 中嶋 大祐 |
| | ケービン・リアル・レーシング | 塚越 広大 |
| | モデュロ・ナカジマ・レーシング | ベルトラン・バゲット ナレイン・カーティケヤン |
| | ドコモ・チーム・ダンディライアン・レーシング | 牧野 任祐 山本 尚貴 福住 仁嶺 |
| 全日本 スーパーフォーミュラ 選手権 | チーム・ムゲン | ダニエル・ティクトゥム 野尻 智紀 |
| | リアル・レーシング | トリスタン・シャルバンティエ |
| | ピーマックス・レーシング・チーム | ルーカス・アウアー ハリソン・ニューウェイ |
| ティーシーエス・ナカジマ・レーシング | アレックス・パロフ 牧野 任祐 | |

(2019年1月11日現在)

■ 新製品 & Topics

10月3日 Hondaがクルーズ、GMと無人ライドシェアサービス用車両の開発で協業



Hondaは、クルーズ、GMと自動運転技術を活用したモビリティの変革に向け協業を行うことで合意。「CO2ゼロ」「事故ゼロ」という共通のビジョンの中で、それぞれの強みを活かし無人ライドシェアサービス事業のグローバル展開の可能性も視野にいれ、三社合同で進めていきます。

10月4日 Honda、インドで二輪車工場の生産能力を700万台に拡大

Hondaのインドにおける二輪車生産・販売現地法人であるホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッドの工場敷地内に新しい生産ラインを建設。この新ラインにより生産能力は60万台拡大され、インドの年間総生産能力は現在の640万台から、2020年には合計700万台となる見込みです。Hondaは、今後もスクーターを中心に拡大が見込まれるインドの二輪車市場において、質の高い魅力的な商品により早くお客様へお届けできるよう取り組んでいきます。

11月11日 バングラデシュにおける二輪車新工場の稼働を開始



バングラデシュHondaの新工場は、完成車組立能力10万台の規模で稼働を開始。2021年までに20万台にする予定です。今後も二輪車産業の発展を通じバングラデシュ社会に貢献するとともにHondaのさらなる発展を目指していきます。

10月 3 4

21

11月

11

10月21日/11月18日 FIMロードレース世界選手権MotoGPクラスでシリーズチャンピオンおよび2年連続三冠達成

FIMロードレース世界選手権MotoGPクラスにおいて、マルク・マルケスが3年連続5回目のシリーズチャンピオンに輝きました。さらにレプソル・ホンダ・チームとしてチームタイトル、シリーズ終盤にはコンストラクターズタイトルも獲得。ライダーズタイトルと合わせて2年連続で三冠を達成しました。



このようなモータースポーツ活動は技術の研鑽や人材育成にも活かされ、挑戦を恐れない企業風土の創出を担う大切な取り組みにもなっています。

11月29日/12月7日/12月10日 [N-VAN]・[CLARITY PHEV]が多数の賞を受賞

[N-VAN]が「予防安全性能アセスメント」において最高評価となる「予防安全性能評価 ASV+++」を獲得。車両の優れたカラーデザインを顕彰するオートカラーアワード2018では[N-VAN]が「誰にでもマッチするシェアの時代にふさわしい、新しいニュートラルカラー」という点でグランプリを受賞*しました。また、日本カー・オブ・ザ・イヤーでは、仕事や趣味など幅広い用途で使用ができ、軽自動車の世界を大きく広げたという点で[N-VAN]が「実行委員会特別賞」を、次世代高級車のあるべき姿をいち早く実現させたという点で[CLARITY PHEV]が「イノベーション部門賞」を受賞しました。



*受賞カラー エクステリア：ガーデングリーン・メタリック/インテリア：ブラック

11月16日 2018年広州モーターショーで中国専用EV「理念VE-1」を世界初公開



中国専用に投入する初の量産EVを公開。EVニーズの高まる中国市場で自社ブランド専用車を展開させシェア獲得を目指します。また今後はシェアリングサービスへの活用も開始する予定です。この活動を通じて電動化に向けた商品の拡充の加速も目指していきます。

11月30日 電動二輪車「PCX ELECTRIC」のリース販売を開始



新開発の電動パワーユニットを搭載した「PCX ELECTRIC」のリース販売を開始。またシェアリングサービスなどの活用も開始予定です。このようなサービスを通し、今後の開発や身近な電動二輪車への普及に向けた取り組みを進めていきます。

12月14日 新型「INSIGHT」を発売



Hondaは、新型ハイブリッド車「INSIGHT」を発売開始。環境車のあり方が多様化する今だからこそ、走り、デザインのみならず「シンプルで時代に流されない、本質的な魅力を備えたクルマ」を目指したモデルセグメントとして開発されました。

16 18 29 30 12月 7 10 14 20

12月7日/12月20日 HondaJet日本での型式証明を取得・引き渡しを開始

「HondaJet Elite」が12月7日に国土交通省航空局から型式証明を取得。これに伴い12月20日には日本での最初の顧客となる千葉功太郎氏(他)に最新型の「HondaJet Elite」が引き渡されました。ホンダ エアクラフトカンパニーでは日本のディーラーであるHondaJet Japanを通じて、現在までに10機を超えるオーダーをいただいております。大変好調な滑り出しとなっています。Honda創業



の地である日本で「HondaJet Elite」の利便性を十分発揮できる環境を整え、日本におけるビジネスジェット機の普及、さらには新しい交通システムの創造を通じて新しいモビリティ社会の実現を目指していきます。

「N-BOX」シリーズが過去最高の販売台数を記録

幅広い層のお客様からご支持をいただきHondaの「N-BOX」シリーズの2018年(1月～12月)における販売台数がN-BOXシリーズとして過去最高の241,870台となり、軽四輪車新車販売台数において4年連続、登録車を含む新車販売台数においては2年連続となる第1位を獲得しました。



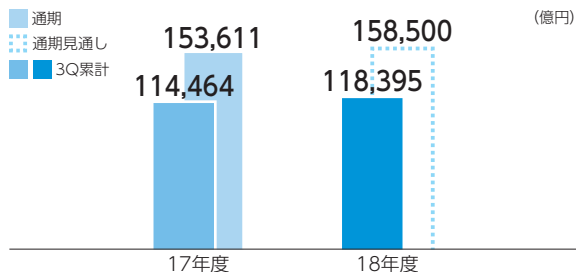
2018年度 第3四半期 連結業績ハイライト

(2018年4月1日～2018年12月31日)

売上収益

11兆8,395億円 前年同期比 3.4%増 ▲

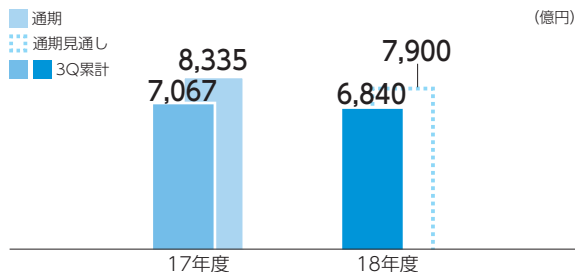
全ての事業における増加などにより増収



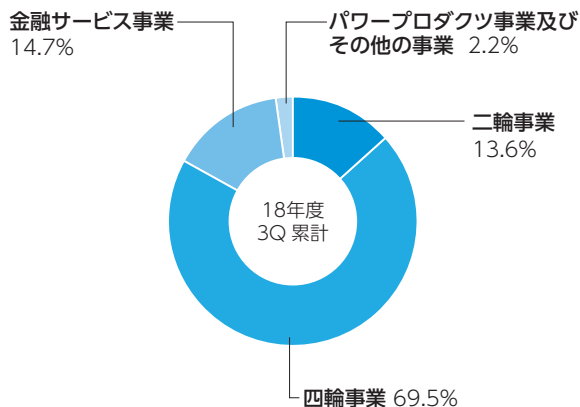
営業利益

6,840億円 前年同期比 3.2%減 ▼

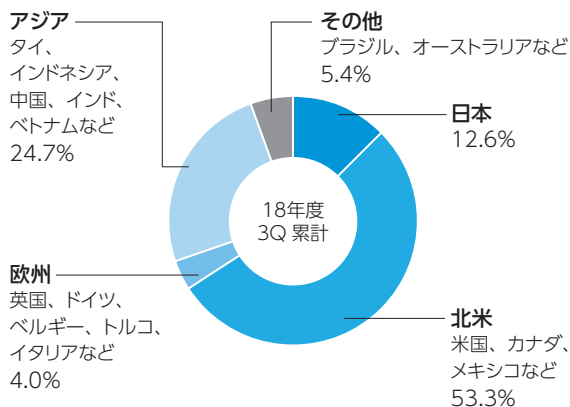
コストダウン効果や前年同期の集団訴訟和解金などはあったものの、販売費及び一般管理費の増加や為替影響などにより減益



事業別売上収益構成



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上構成



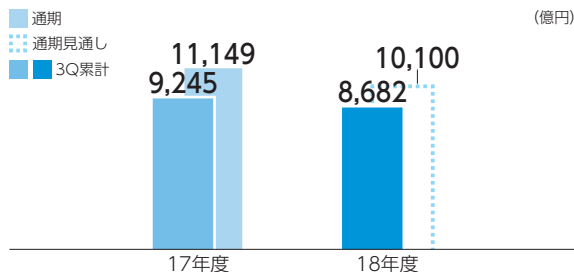
※ 当第3四半期の平均為替レートは1米ドル=113円(前年同期113円)です。

※ 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=111円を前提としています。

税引前利益

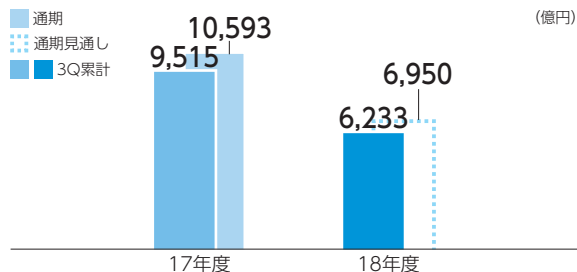
8,682 億円 前年同期比 6.1%減 ↓



親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

6,233 億円 前年同期比 34.5%減 ↓

米国税制改革影響などにより減益



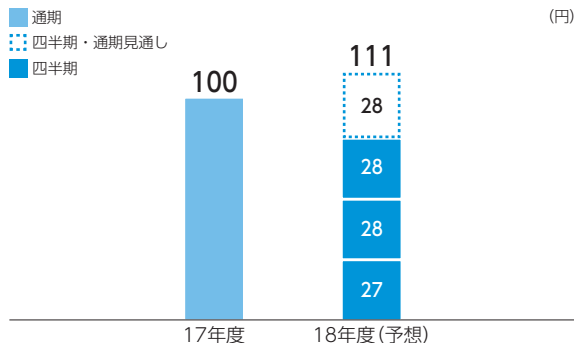
四半期包括利益

17年度3Q累計
1兆1,373億円

18年度3Q累計
6,581億円

配当金

28円



当社投資家情報サイトで第3四半期の決算 関連資料を掲載しています

2019年2月1日に開催した、第3四半期決算説明会の資料や動画をホームページに掲載しております。本冊子と併せてご参照ください。

投資家情報

[IR資料室]

「決算関連資料」



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

事業の種類別セグメントの状況

二輪事業



売上収益

1兆6,107億円

前年同期比 6.1%増 ↗

営業利益

2,467億円

前年同期比 16.3%増 ↗

売上収益

15,177 (億円)

16,107 (億円)

17年度 3Q 累計

18年度 3Q 累計

営業利益

2,121 (億円)

2,467 (億円)

17年度 3Q 累計

18年度 3Q 累計

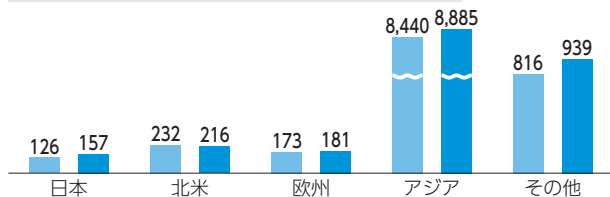
二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、1兆6,107億円と前年同期に比べ6.1%の増収となりました。営業利益は、台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、2,467億円と前年同期に比べ16.3%の増益となりました。

連結売上台数

(千台)

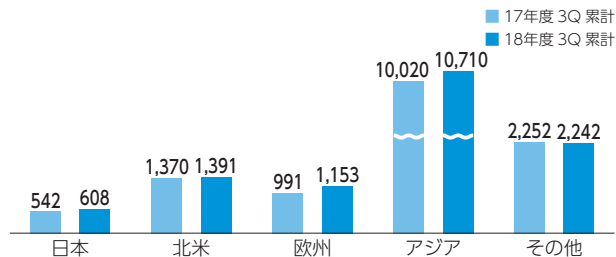
10,378千台 前年同期比 6.0%増 ↗

■ 17年度 3Q 累計
■ 18年度 3Q 累計



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

(億円)

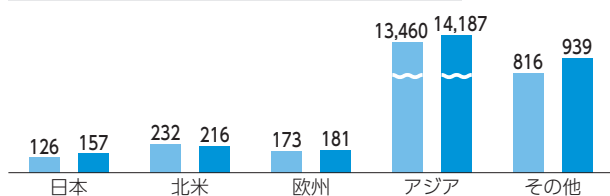


Honda グループ販売台数

(千台)

15,680千台 前年同期比 5.9%増 ↗

■ 17年度 3Q 累計
■ 18年度 3Q 累計



※ 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・Side-by-Side）販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

四輪事業



売上収益

8兆2,281億円

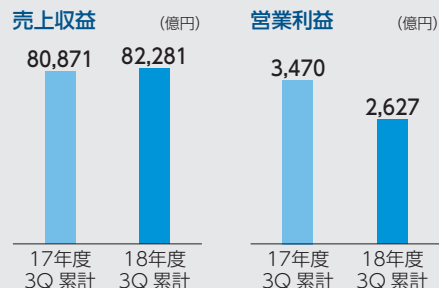
前年同期比 1.7%増 ↗

営業利益

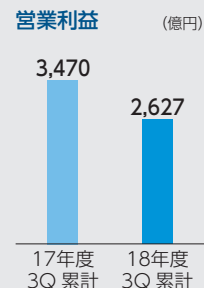
2,627億円

前年同期比 24.3%減 ↘

売上収益



営業利益



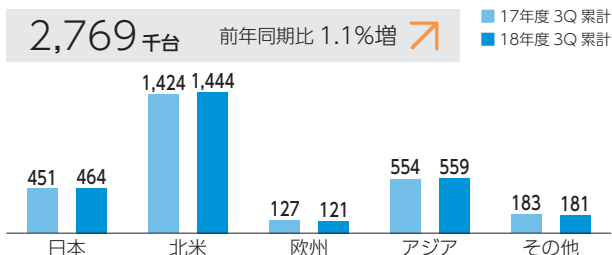
四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、8兆2,281億円と前年同期にくらべ1.7%の増収となりました。営業利益は、前年同期の集団訴訟和解金などはあったものの、販売費及び一般管理費の増加や為替影響などにより、2,627億円と前年同期にくらべ24.3%の減益となりました。

連結売上台数

(千台)

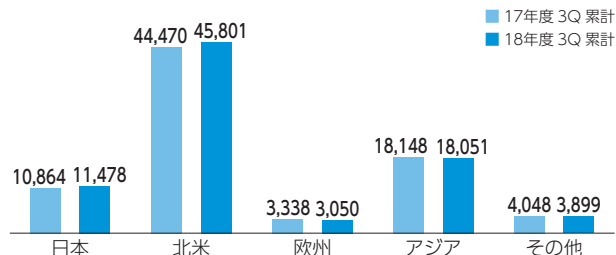
2,769千台

前年同期比 1.1%増 ↗



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

(億円)

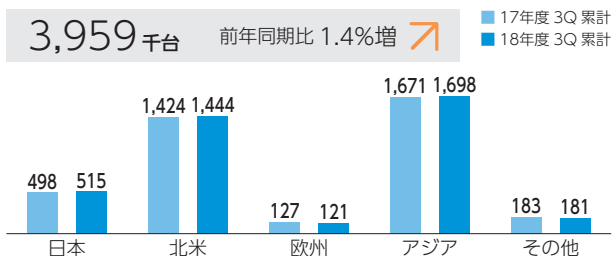


Honda グループ販売台数

(千台)

3,959千台

前年同期比 1.4%増 ↗



※ 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販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。また、当社の日本の金融子会社が提供する残価設定型クレジットが、IFRSにおいてオペレーティング・リースに該当する場合、当該金融サービスを活用して連結子会社を通して販売された四輪車は、四輪事業の外部顧客への売上収益に計上されないため、連結売上台数には含めていませんが、Honda グループ販売台数には含めています。

パワープロダクツ事業及びその他の事業



売上収益

2,543億円

前年同期比 3.5%増 ↗

営業利益

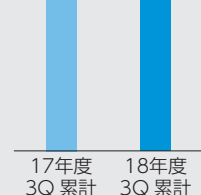
△21億円

前年同期比 18億円悪化 ↘

売上収益

(億円)

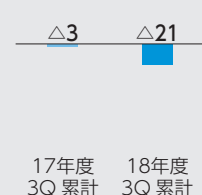
2,457 2,543



営業利益

(億円)

△3 △21

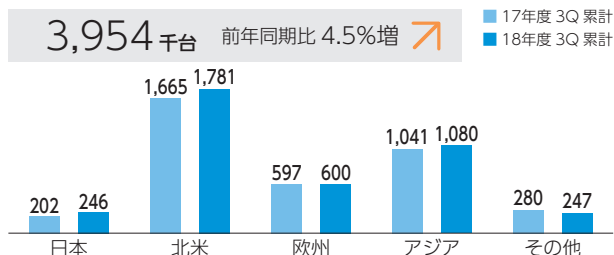


パワープロダクツ事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、パワープロダクツ事業の連結売上台数の増加などにより、2,543億円と前年同期にくらべ3.5%の増収となりました。営業損失は、その他の事業の費用の増加などにより21億円と前年同期にくらべ18億円の悪化となりました。なお、パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、292億円と前年同期にくらべ10億円の改善となりました。

連結売上台数

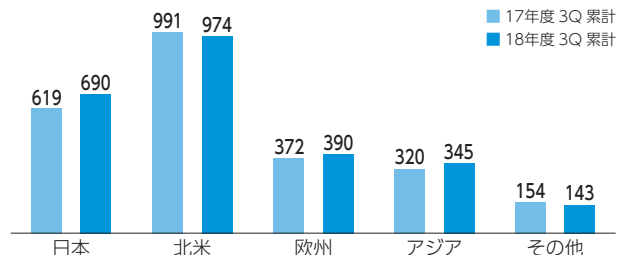
(千台)

3,954千台 前年同期比 4.5%増 ↗



仕向地別 (外部顧客の所在地別) 売上収益

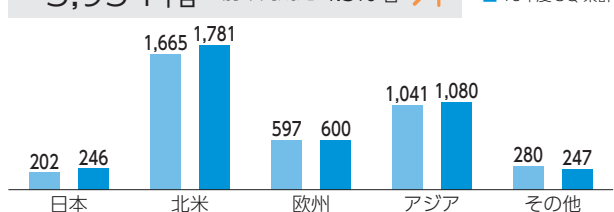
(億円)



Honda グループ販売台数

(千台)

3,954千台 前年同期比 4.5%増 ↗



※ 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パワープロダクツ販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社のパワープロダクツ販売台数です。なお、当社は、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、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。

金融サービス事業



売上収益

1兆7,462億円

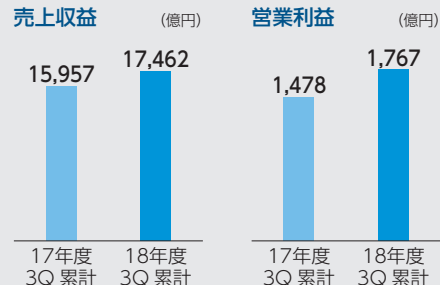
前年同期比 9.4%増 ↗

営業利益

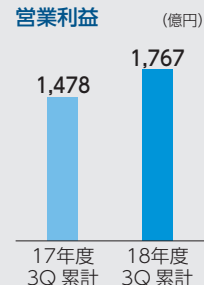
1,767億円

前年同期比 19.6%増 ↗

売上収益

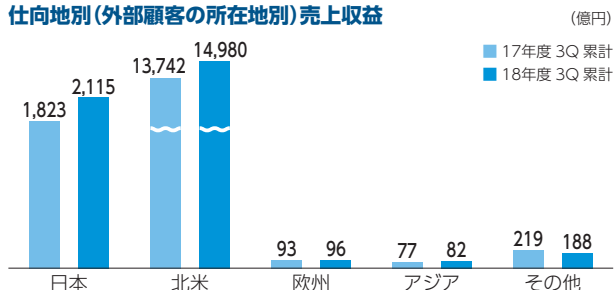


営業利益



金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上やオペレーティング・リース売上の増加などにより、1兆7,462億円と前年同期にくらべ9.4%の増収となりました。営業利益は、増収に伴う利益の増加などにより、1,767億円と前年同期にくらべ19.6%の増益となりました。

仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益



詳細な財務情報などにつきましては当社投資家情報サイトをご参照ください

ホームページ上に、財務・業績情報や株式・債券情報などをご案内しています。

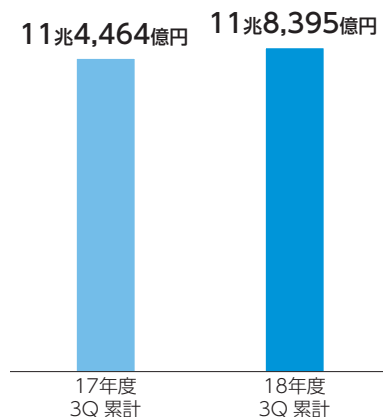
- 決算報告書
- FORM SD / Conflict Minerals Report
- 証券取引所提出資料
- 決算説明会資料
- 株主通信・事業報告書
- 生産・販売・輸出 月次データ
- 有価証券報告書／四半期報告書等
- IRロードショー資料
- 電子公告
- FORM 20-F

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

[英語] <https://global.honda/investors/>

所在地別セグメントの状況

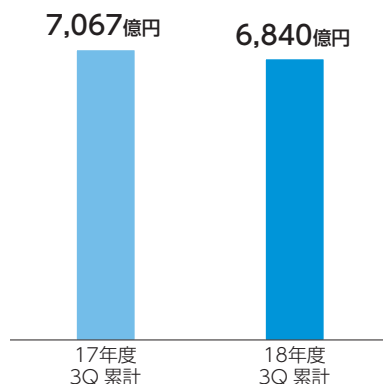
売上収益



| 所在地 | 18年度 3Q累計 売上収益 | 前年同期比 |
|-----|-------------------|----------|
| 日本 | 3兆6,419億円 | 12.4%増 ↗ |
| 北米 | 6兆6,948億円 | 4.0%増 ↗ |
| 欧州 | 6,668億円 | 4.2%増 ↗ |
| アジア | 3兆2,751億円 | 2.9%増 ↗ |
| その他 | 5,745億円 | 7.1%減 ↘ |

※ 所在地別の売上収益は、外部顧客および他セグメントへの売上収益を含めて表示しています。

営業利益



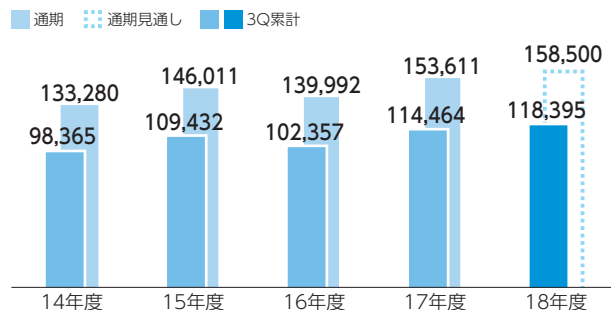
| 所在地 | 18年度 3Q累計 営業利益 | 前年同期比 |
|-----|-------------------|----------|
| 日本 | 854億円 | 336億円減 ↘ |
| 北米 | 2,138億円 | 68億円増 ↗ |
| 欧州 | 85億円 | 31億円減 ↘ |
| アジア | 3,432億円 | 239億円増 ↗ |
| その他 | 327億円 | 17億円減 ↘ |

北米：米国、カナダ、メキシコ など 欧州：英国、ドイツ、ベルギー、トルコ、イタリア 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：ブラジル、オーストラリア など

業績の推移(5ヶ年)

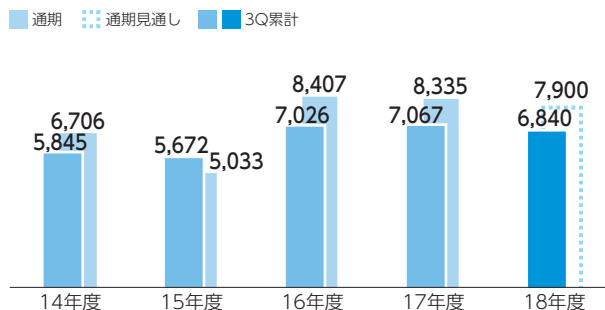
売上収益

(億円)



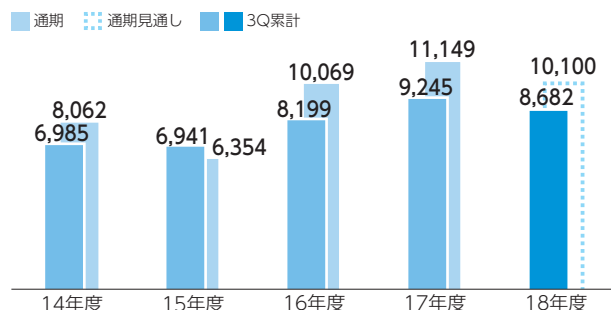
営業利益

(億円)



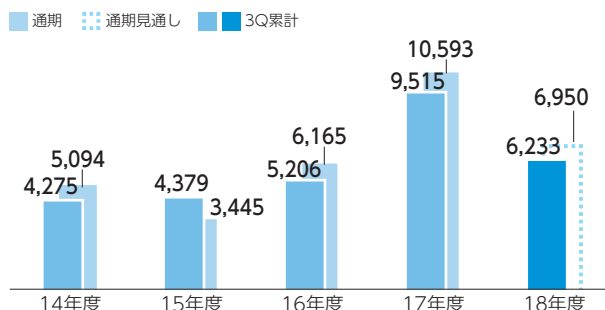
税引前利益

(億円)



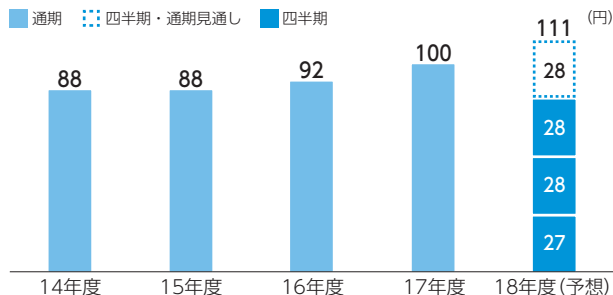
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

(億円)



配当金の推移

当社は、2019年2月1日開催の取締役会において、2018年12月31日を基準日とした当第3四半期末配当金を、1株当たり28円とすることを決議いたしました。また、年間配当金の予想につきましては、1株当たり111円としています。



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

(単位：百万円)

| 科目 | 前連結会計 年度末 2018年3月31日 | 当第3四半期 連結会計期間末 2018年12月31日 |
|---------------------|----------------------------|----------------------------------|
| (資産の部) | | |
| 流動資産 | | |
| 現金及び現金同等物 | 2,256,488 | 2,194,073 |
| 営業債権 | 800,463 | 688,213 |
| 金融サービスに係る債権 | 1,840,699 | 1,873,742 |
| その他の金融資産 | 213,177 | 229,189 |
| 棚卸資産 | 1,523,455 | 1,618,680 |
| その他の流動資産 | 291,006 | 375,030 |
| 流動資産合計 | 6,925,288 | 6,978,927 |
| 非流動資産 | | |
| 持分法で会計処理されて いる投資 | 679,517 | 666,587 |
| 金融サービスに係る債権 | 3,117,364 | 3,379,984 |
| その他の金融資産 | 436,555 | 477,449 |
| オペレーティング・リース 資産 | 4,088,133 | 4,330,434 |
| 有形固定資産 | 3,062,433 | 2,972,261 |
| 無形資産 | 741,514 | 744,446 |
| 繰延税金資産 | 129,338 | 134,763 |
| その他の非流動資産 | 169,022 | 166,350 |
| 非流動資産合計 | 12,423,876 | 12,872,274 |
| 資産合計 | 19,349,164 | 19,851,201 |

(単位：百万円)

| 科目 | 前連結会計 年度末 2018年3月31日 | 当第3四半期 連結会計期間末 2018年12月31日 |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| (負債及び資本の部) | | |
| 流動負債 | | |
| 営業債務 | 1,224,627 | 1,056,584 |
| 資金調達に係る債務 | 2,917,261 | 3,138,789 |
| 未払費用 | 404,719 | 427,688 |
| その他の金融負債 | 115,405 | 133,109 |
| 未払法人所得税 | 53,595 | 50,062 |
| 引当金 | 305,994 | 285,194 |
| その他の流動負債 | 602,498 | 569,987 |
| 流動負債合計 | 5,624,099 | 5,661,413 |
| 非流動負債 | | |
| 資金調達に係る債務 | 3,881,749 | 3,998,741 |
| その他の金融負債 | 60,005 | 61,342 |
| 退職給付に係る負債 | 404,401 | 399,540 |
| 引当金 | 220,625 | 204,607 |
| 繰延税金負債 | 629,722 | 645,765 |
| その他の非流動負債 | 294,468 | 309,030 |
| 非流動負債合計 | 5,490,970 | 5,619,025 |
| 負債合計 | 11,115,069 | 11,280,438 |
| 資本 | | |
| 資本金 | 86,067 | 86,067 |
| 資本剰余金 | 171,118 | 171,343 |
| 自己株式 | △113,271 | △177,826 |
| 利益剰余金 | 7,611,332 | 8,028,707 |
| その他の資本の構成要素 | 178,292 | 178,249 |
| 親会社の所有者に 帰属する持分合計 | 7,933,538 | 8,286,540 |
| 非支配持分 | 300,557 | 284,223 |
| 資本合計 | 8,234,095 | 8,570,763 |
| 負債及び資本合計 | 19,349,164 | 19,851,201 |

要約四半期連結損益計算書

(単位：百万円)

| 科 目 | 前第3四半期 連結累計期間 | 当第3四半期 連結累計期間 |
|------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 自 2017年 4月 1日 至 2017年12月31日 | 自 2018年 4月 1日 至 2018年12月31日 |
| 売上収益 | 11,446,418 | 11,839,500 |
| 営業費用 | | |
| 売上原価 | △8,926,648 | △9,325,508 |
| 販売費及び一般管理費 | △1,280,195 | △1,254,501 |
| 研究開発費 | △532,843 | △575,486 |
| 営業費用合計 | △10,739,686 | △11,155,495 |
| 営業利益 | 706,732 | 684,005 |
| 持分法による投資利益 | 189,723 | 169,631 |
| 金融収益及び金融費用 | | |
| 受取利息 | 30,194 | 36,172 |
| 支払利息 | △9,293 | △10,065 |
| その他(純額) | 7,169 | △11,492 |
| 金融収益及び 金融費用合計 | 28,070 | 14,615 |
| 税引前利益 | 924,525 | 868,251 |
| 法人所得税費用 | 82,396 | △187,436 |
| 四半期利益 | 1,006,921 | 680,815 |
| 四半期利益の帰属 | | |
| 親会社の所有者 | 951,592 | 623,339 |
| 非支配持分 | 55,329 | 57,476 |

要約四半期連結包括利益計算書

(単位：百万円)

| 科 目 | 前第3四半期 連結累計期間 | 当第3四半期 連結累計期間 |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| | 自 2017年 4月 1日 至 2017年12月31日 | 自 2018年 4月 1日 至 2018年12月31日 |
| 四半期利益 | 1,006,921 | 680,815 |
| その他の包括利益(税引後) | | |
| 純損益に振り替えられる ことのない項目 | | |
| 確定給付制度の再測定 | △24,210 | — |
| その他の包括利益を 通じて公正価値で 測定する金融資産の 公正価値の純変動 | 28,417 | △25,697 |
| 持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分 | 2,352 | △3,023 |
| 純損益に振り替えられる 可能性のある項目 | | |
| その他の包括利益を 通じて公正価値で 測定する金融資産の 公正価値の純変動 | — | 120 |
| 在外営業活動体の 為替換算差額 | 104,807 | 29,817 |
| 持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分 | 19,033 | △23,918 |
| その他の包括利益(税引 後)合計 | 130,399 | △22,701 |
| 四半期包括利益 | 1,137,320 | 658,114 |
| 四半期包括利益の帰属 | | |
| 親会社の所有者 | 1,072,640 | 606,702 |
| 非支配持分 | 64,680 | 51,412 |

要約四半期連結持分変動計算書

(単位：百万円)

| 前第3四半期連結累計期間 自 2017年 4月 1日 至 2017年12月31日 | 親会社の所有者に帰属する持分 | | | | | | 非支配持分 | 資本合計 |
|--|----------------|---------|----------|-----------|-----------------|-----------|---------|-----------|
| | 資本金 | 資本剰余金 | 自己株式 | 利益剰余金 | その他の資本 の構成要素 | 合計 | | |
| 2017年 4月 1日残高 | 86,067 | 171,118 | △26,189 | 6,712,894 | 351,406 | 7,295,296 | 274,330 | 7,569,626 |
| 四半期包括利益 | | | | | | | | |
| 四半期利益 | | | | 951,592 | | 951,592 | 55,329 | 1,006,921 |
| その他の包括利益(税引後) | | | | | 121,048 | 121,048 | 9,351 | 130,399 |
| 四半期包括利益合計 | | | | 951,592 | 121,048 | 1,072,640 | 64,680 | 1,137,320 |
| 利益剰余金への振替 | | | | △23,096 | 23,096 | - | | - |
| 所有者との取引等 | | | | | | | | |
| 配当金の支払額 | | | | △129,764 | | △129,764 | △40,002 | △169,766 |
| 自己株式の取得 | | | △87,080 | | | △87,080 | | △87,080 |
| 所有者との取引等合計 | | | △87,080 | △129,764 | | △216,844 | △40,002 | △256,846 |
| 2017年12月31日残高 | 86,067 | 171,118 | △113,269 | 7,511,626 | 495,550 | 8,151,092 | 299,008 | 8,450,100 |

(単位：百万円)

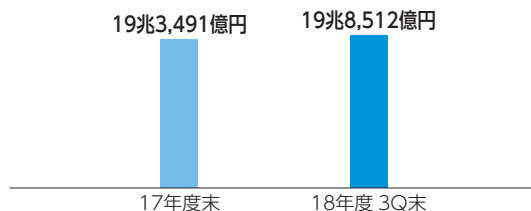
| 当第3四半期連結累計期間 自 2018年 4月 1日 至 2018年12月31日 | 親会社の所有者に帰属する持分 | | | | | | 非支配持分 | 資本合計 |
|--|----------------|---------|----------|-----------|-----------------|-----------|---------|-----------|
| | 資本金 | 資本剰余金 | 自己株式 | 利益剰余金 | その他の資本 の構成要素 | 合計 | | |
| 2018年 4月 1日残高(既報告額) | 86,067 | 171,118 | △113,271 | 7,611,332 | 178,292 | 7,933,538 | 300,557 | 8,234,095 |
| 会計方針の変更による影響額 | | | | △46,833 | △208 | △47,041 | 6 | △47,035 |
| 超インフレによる影響額 | | | | △9,454 | 14,896 | 5,442 | | 5,442 |
| 2018年 4月 1日残高(調整後) | 86,067 | 171,118 | △113,271 | 7,555,045 | 192,980 | 7,891,939 | 300,563 | 8,192,502 |
| 四半期包括利益 | | | | | | | | |
| 四半期利益 | | | | 623,339 | | 623,339 | 57,476 | 680,815 |
| その他の包括利益(税引後) | | | | | △16,637 | △16,637 | △6,064 | △22,701 |
| 四半期包括利益合計 | | | | 623,339 | △16,637 | 606,702 | 51,412 | 658,114 |
| 利益剰余金への振替 | | | | △1,906 | 1,906 | - | | - |
| 所有者との取引等 | | | | | | | | |
| 配当金の支払額 | | | | △144,983 | | △144,983 | △65,039 | △210,022 |
| 自己株式の取得 | | | △64,556 | | | △64,556 | | △64,556 |
| 自己株式の処分 | | | 1 | | | 1 | | 1 |
| 株式報酬取引 | | 225 | | | | 225 | | 225 |
| 所有者との取引等合計 | | 225 | △64,555 | △144,983 | | △209,313 | △65,039 | △274,352 |
| その他の変動 | | | | △2,788 | | △2,788 | △2,713 | △5,501 |
| 2018年12月31日残高 | 86,067 | 171,343 | △177,826 | 8,028,707 | 178,249 | 8,286,540 | 284,223 | 8,570,763 |

要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書 (単位:百万円)

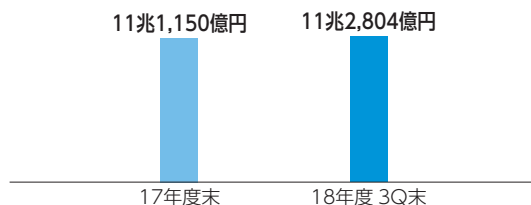
| 科 目 | 前第3四半期 連結累計期間 | 当第3四半期 連結累計期間 |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 自 2017年 4月 1日 至 2017年12月31日 | 自 2018年 4月 1日 至 2018年12月31日 |
| 営業活動による キャッシュ・フロー | 622,652 | 498,659 |
| 投資活動による キャッシュ・フロー | △431,312 | △496,168 |
| 財務活動による キャッシュ・フロー | △130,365 | △54,225 |
| 為替変動による現金及び 現金同等物への影響額 | 43,534 | △10,681 |
| 現金及び現金同等物の 純増減額 | 104,509 | △62,415 |
| 現金及び現金同等物の 期首残高 | 2,105,976 | 2,256,488 |
| 現金及び現金同等物の 四半期末残高 | 2,210,485 | 2,194,073 |

■ 連結財政状況

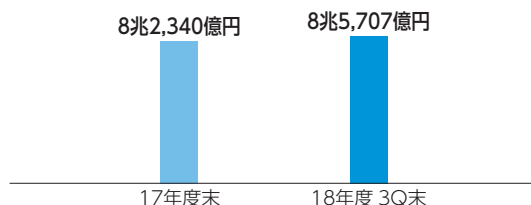
総資産



負債合計

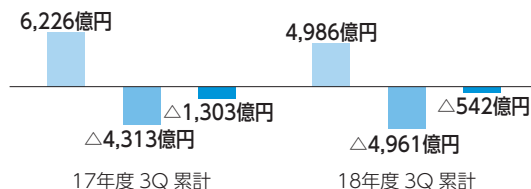


資本合計



連結キャッシュ・フローの状況

■ 営業活動によるキャッシュ・フロー
 ■ 投資活動によるキャッシュ・フロー
■ 財務活動によるキャッシュ・フロー



Enjoy Hondaへのご招待のご案内



Enjoy Hondaは、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の魅力を凝縮した体感イベントです。ご家族揃ってお楽しみいただけます。皆様のご来場を心よりお待ちしております。

ご希望の株主様は下記のお申し込み方法をご確認の上、「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お申し込みください。

受付で当選券と引き換えに、入場チケット(1組あたり大人4名様分まで/中学生以下無料)と、場内で飲食ブースやグッズ購入に使用できる金券1,500円分をお渡しします。

Enjoy Honda 公式ウェブサイト

<https://www.honda.co.jp/enjoyhonda/>
各イベントの詳細は、上記ウェブサイト
順次公開いたします。 QRコードはこちら➔



| 開催日 | イベント名称 | 開催場所(所在地) | 募集人数 | 当選ご案内発送時期 |
|-------------------------------|----------------------------|-----------|---------------|-----------|
| A 2019年5/25(土)・26(日) | Enjoy Honda 2019 石川県産業展示館 | 石川県金沢市 | 各600組 (抽選) | 2019年4月下旬 |
| B 2019年7/20(土)・21(日) | Enjoy Honda 2019 レインボー浜名湖 | 静岡県浜松市 | | 2019年6月下旬 |
| C 2019年8/17(土)・18(日) | Enjoy Honda 2019 ツインリンクもてぎ | 栃木県芳賀郡茂木町 | | 2019年7月中旬 |
| D 2019年9/15(日)・16(月・祝) | Enjoy Honda 2019 万博記念公園 | 大阪府吹田市 | | 2019年8月中旬 |
| E 2019年9/28(土)・29(日) | Enjoy Honda 2019 岡山国際サーキット | 岡山県美作市 | | 2019年8月下旬 |

- ※ 2018年12月末時点で一単元(100株)以上ご所有されている株主様が対象です。
- ※ C会場(栃木県)とE会場(岡山県)での開催につきましては、併催レースの全日本スーパーフォーミュラ選手権も入場チケットで観戦可能です。
- ※ 厳正なる抽選の上、当選発表につきましては当選者へのご連絡をもってかえさせていただきます。当選案内のお届け先は、2018年12月末時点の株主名簿記載の住所・氏名とさせていただきます。転居等でご住所に変更がある場合は、「Honda株主優待係」までご連絡ください。
- ※ 各会場までの交通費・各会場の駐車料金は、株主様のご負担とさせていただきます。
- ※ 中学生以下のお子様は、入場チケットをお持ちの大人(高校生以上)同伴に限り、入場チケットなしで入場いただけます。

お申し込み方法 | 応募締切日 **2019年3月27日(水)** ※当日必着

インターネットの場合

スマートWeb

検索

右記のQRコードまたはURL(<https://smartweb1.eventissimo.jp/>)よりお申し込みページにお入りいただき、応募ハガキに記載のID・パスワードをご入力の上、お申し込みください。



応募ハガキの場合

参加希望のEnjoy Hondaの記号(A~E)のうち、いずれか1つを○で囲み、ご郵送ください。

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。

株主優待に関するお問合せは「Honda株主優待係」まで ☎ **03-6743-3226** (平日9:00~17:00 土・日・祝日を除く)

■ 会社概要 / 株式の状況 (2018年12月31日現在)

会社概要

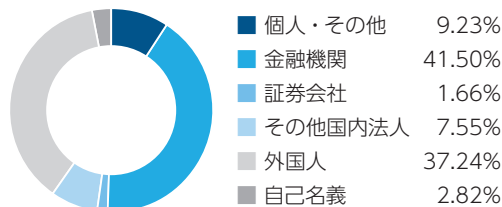
| | | | |
|------|----------------------------|-------|-------------------|
| 社名 | 本田技研工業株式会社 | 設立年月日 | 1948年(昭和23年)9月24日 |
| 英文社名 | HONDA MOTOR CO., LTD. | 資本金 | 86,067,161,855円 |
| 本社 | 東京都港区南青山二丁目1番1号(〒107-8556) | 主な製品 | 二輪車・四輪車・パワープロダクツ |

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株

株主数 209,379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(%) |
|---|---------|---------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口) | 139,331 | 7.92 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 121,458 | 6.90 |
| SSBTC CLIENT OMNIBUS ACCOUNT | 60,202 | 3.42 |
| モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー | 57,623 | 3.27 |
| 明治安田生命保険相互会社 | 51,199 | 2.91 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9) | 45,046 | 2.56 |
| 東京海上日動火災保険株式会社 | 35,461 | 2.01 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5) | 33,118 | 1.88 |
| 株式会社三菱UFJ銀行 | 31,183 | 1.77 |
| STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234 | 27,412 | 1.56 |

(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(51,153千株)を控除して算出してあります。

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 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 |

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 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
(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 〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号
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 (フリーダイヤル)

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]

<https://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

HONDA

The Power of Dreams

証券コード：7267

株主通信 No.180

本田技研工業株式会社

発行 人事・コーポレートガバナンス本部 総務部

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

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

表紙の写真：HondaJet Elite

UD FONT

