

HONDA

2018年度 第1四半期

2018年4月1日▶2018年6月30日

株主通信





株主の皆様へ

暑さ厳しい季節となりましたが、株主の皆様におかれましては、益々ご健勝のことと存じます。

さて、さる6月14日に開催いたしました株主総会において、会場にお集まりいただいた株主様には、2017年度の事業報告、主な活動の振り返りと、今後のHondaの取り組みにつき、私からお話をさせていただきました。

「すべての人に“生活の可能性が拡がる喜び”を提供する」と定めた、2030年ビジョンのステートメント実現に向けた重要な取り組みテーマとして、「CO2ゼロ社会の実現」と「事故ゼロ社会の実現」を中心にお話しさせていただきましたが、今号では、株主様より特に高い関心が寄せられた「CO2ゼロ社会の実現」に関して、特集に取り上げました。CO2ゼロ社会の実現手法として重要な、電動化に関するHondaの強みや、さまざまな取り組みをお伝えいたしますので、ご一読いただければ幸いです。

人々の暮らしのみなもとである美しい地球と、人々の豊かで自由な活動。Hondaは、この2つを両立させることができると信じています。その志を胸に、この2つが両立する未来を、次の世代に引き継ぐために、今、そしてこれからも、全力で、CO2ゼロ社会、事故ゼロ社会の実現に向けて取り組んでまいります。

今後とも引き続きご支援を賜りますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

2018年8月

代表取締役社長

八郷 隆弘

2018年度 第1四半期 連結業績ハイライト

(2018年4月1日～2018年6月30日)

売上収益

4兆241億円

前年同期比 8.4 %増

営業利益

2,993億円

前年同期比 11.2 %増

税引前利益

3,582億円

前年同期比 6.9 %増

親会社の所有者に帰属する四半期利益

2,443億円

前年同期比 17.8 %増

目次

株主の皆様へ 01

特集 03

CO₂ゼロ社会の実現に向けた
Hondaの取り組み

第94回 定時株主総会のご報告 11

新製品&Topics 13

2018年度 第1四半期 連結業績ハイライト 15

事業の種類別セグメントの状況 17

所在地別セグメントの状況 21

業績の推移(5ヶ年) 22

要約四半期連結財務諸表の概要 23

株主様へのお知らせ 27

2018年度 株主様ご視察会

2019年 Hondaカレンダー

2018年度 Hondaオリジナルフレーム切手

会社概要／株式の状況 30

CO2ゼロ社会実現に向けた取り組み - 四輪 -

HONDA
The Power of Dreams

SPORT HYBRID i-MMD
intelligent Multi-Mode Drive



HONDA
The Power of Dreams

講
長
松
本
宣
之

副
社
長
倉
石
誠
司

社
長
神
子
柴
寿
明

■ 特集：CO₂ゼロ社会の実現に向けたHondaの取り組み 2030年ビジョンの具現化に向けた想いと戦略

2017年6月、Hondaは、創業100年を超える2050年を見据えて「2030年ビジョン」を策定しました。

このビジョンでは、Hondaの「普遍の想い」と「強み」を明確にし、それを踏まえてモノづくりの進化とコトづくりの統合を図ること、またその取り組みの領域を「移動の進化」と「暮らしの価値創造」と定めたうえで、「すべての人に“生活の可能性が拡がる喜び”を提供する」というステートメントを掲げています。

現在、このステートメントを実現するための具体的な取り組みを始めていますが、その中でも重要と位置付けていることの中に、「CO₂ゼロ社会の実現」「事故ゼロ社会の実現」に向けた取り組みがあります。

大転換期と言われる自動車業界の潮流の変化の中で、Hondaはどのようにしてこれらの目標を目指していくのか。

今回は八郷社長に、この2つの目標のうち、「CO₂ゼロ社会の実現」に向けた想いと具体的な将来戦略に焦点を当てて、話を聞きました。

クリーンな社会を次世代へ

Hondaの基本的な考え方

Hondaは二輪車・四輪車・パワープロダクツといった、内燃機関を中心としたモビリティーをつくってきたメーカーですが、「自由で楽しい移動の喜び」や「生活が変わる・豊かになる喜び」を提供するうえで、環境への配慮が極めて大切であるという考え方があります。

企業活動において大切なことは、我々が広めていく商品で人々や社会が困ることがあってはいけないということです。どうすれば社会への影響にできるだけ配慮した商品やサービスを提供できるか。そういう気持ちを全従業員が持って、事業を行っているというのが、Hondaの基本姿勢です。

人間は日々、生活の中で自然を大切にしたい、人に迷惑をかけず、人と共存したいと心のどこかで思っているものです。こういうことを皆が考えてきたからこそ、人

間の文明が発展してきたのだと思います。Hondaも同じで、CO₂ゼロ社会の実現にしっかりと取り組むことで、クリーンな社会を次世代に残したいという想いは、創業者の願いであり、私を含め全従業員が共有しているものもあります。

環境先進企業としての強みを活かす

一つひとつの積み重ね

株主総会でもお話ししたことですが、今、我々の事業におけるどの取り組みにおいても「一つひとつの積み重ね」がとても重要であると、改めて実感しています。その象徴的な出来事が、昨年のスーパーカブシリーズ世界累計生産台数1億台の達成でした。これは、私が産まれるより前の1958年に誕生して以来、約60年をかけて、多くのお客様に1台1台ご愛用いただきてきた積み重ねで実現できた成果です。

環境技術についても同様です。Hondaはかねて



より、時代時代の環境課題に対応する技術や商品の開発に取り組んできました。二輪車では、4ストローク化やPGM-FI(電子制御燃料噴射装置)の採用などにいち早く取り組み、また四輪車でも、1972年に世界で初めてCVCCエンジンが米国の排出ガス規制マスキー法をクリアするなど、排出ガスのクリーン化や燃費性能の進化に努めてきました。そして1999年、Honda初のハイブリッド車インサイトを発売、2002年には、世界で初めて燃料電池自動車FCXのリース販売を日米で開始しました。創業以来Hondaが培ってきた、こうしたさまざまな環境技術の積み重ねが、今後の電動化に向けてのHondaの強みにもなっていくことは間違ひありません。

私自身が開発現場にいた頃の体験を思い返しますと、二代目CR-Vの開発責任者を務めた時、さまざまな地域向けの仕様を効率よく開発せよという高いハードルを求められながら、それを少人数のチームでつくりあげた記憶があります。

また、北米ではビッグスリーの牙城とされていたライトトラックの市場にHondaとして初めてオデッセイの初代北米モデルを投入すべく、開発責任者代行を担当したこともあります。これは、日本で開発し、カナダにライトトラック向けの新工場を建てて生産を立ち上げ、北米で売るという初のチャレンジでした。厳しい経験ではありましたが、こうしたグローバルなクルマづくりや市場へのチャレンジの積み重ねが、自分の勉強にもなり、また多くの人のつながりを持つきっかけになったと思っています。

CO₂ゼロ社会を目指す手段としての電動化

ガソリンエンジンの徹底的な低燃費化を進め、その

うえでハイブリッド技術などを進化させてきたHondaが、CO₂ゼロ社会の実現に向けて今やらなければいけないことは何かを追求していく中で、最も有効な選択肢として、電動化を進めていくことが考えられます。

ただし、電動化そのものが目的ではありません。電動化は、より多くの人が「自由な移動」と「豊かな暮らし」を得られるようになるための技術的な手段です。また、一部の人だけしか手に入れられないような電動車両ではなく、世界中の誰もが気兼ねなく買え、当たり前のように使える商品を提供していくことが大事だと思っています。

約20年積み重ねてきたハイブリッド技術

初代インサイトの発売以来、すでに20年近くが経ちました。その間、Hondaはハイブリッド技術を進化させながら多彩な機種への展開を図ってきました。その結果、グローバルでのハイブリッド車の累計販売台数は220万台を超えていました。

ハイブリッド車の場合、エンジンとモーターを走行状況に応じてどのように制御するかによって、燃費や走行性能が大きく違ってきますので、この点が開発するうえで非常に難しいところです。また、バッテリーユニットをはじめ、熱をどうマネジメントするかも難題の一つです。こうした課題と常に向き合いながら、Hondaはさまざまな機種の個性にあわせたパワーユニットを実現し、世界のお客様に提供してきました。

ハイブリッド技術で多くのお客様に、確かな品質の



商品を量産しあ届けするノウハウを蓄積してきたことは、今後2030年に向けてもHondaにとってのアドバンテージになります。これからも、一つひとつの積み重ねを着実に続けて息の長いモデルを育てていくことと、常に新しい環境技術にトライしていくのがHondaだと思っています。

Hondaの独自性は 「パッケージングと走りとスタイリング」

電動車両には、ハイブリッド車のほかに、プラグインハイブリッド車や電気自動車(以下、EV)、燃料電池自動車(以下、FCV)があって、世界中の自動車メーカーが、自社の考え方や技術にもとづいて開発に取り組んでいます。また、ガソリン車に比べてEVは、既存の自動車メーカー以外のメーカーでも比較的参入しやすいとも言われています。

こうした時代に、Hondaは他社との違いをどう出していくか。それはパッケージングと走りとスタイリングの3要素をしっかりと突き詰めていくことだと思っています。

仮に同じ排気量で同等の燃費のガソリン車をつくったとしても、クルマによってたくさんの人に選ばれたり、そうでなかつたりする場合があります。それは電動車両になんでも変わることはありません。大事なことは、私たちがどんな想いを込めてそのクルマをつくっていて、それがお客様にもきちんと伝わるかどうかです。昨今の日本では、若者の自動車離れだと、所有からシェアリングの時代へといったことが言われていますが、時代の変化にかかわらず「乗ってみたい」と思っていただけるものをつければお客様にも受け入れられます。選んだ理由をお客様自身が明確に答えられるような商品であることが大切です。

その「理由」を提供できるものが、メカニズムの小型化やレイアウトの工夫といった優れたパッケージングと、移動そのものが楽しくて心地よい走り、そして魅力的に見えるスタイリングの3つの要素です。今までそうであったように、Hondaは電動車両でも、これらの独自性を強みとしていきたいと思っています。

転換期におけるHondaの電動化戦略

2030年に向けた電動化の基本戦略

Hondaは「2030年をめどに四輪車のグローバル販売台数の3分の2を電動化する」という目標を掲げています。

この目標を実現するにあたっては、国や地域による規制やインフラ整備の進捗状況など社会環境による違いやお客様からのニーズにあわせて、どのタイプの電動車両を展開していくかを見極めることが重要だと考えています。

電動化の中核はハイブリッド技術

グローバル全体での電動化を進めるにあたっては、Hondaはまずハイブリッド技術を中心に展開したいと考えています。

現在Hondaは、クルマのサイズや走りの資質に応じて3タイプのハイブリッドシリーズを展開しています。この中で燃費と走りのバランスが最もよく、かつグローバルに展開している主力機種に広く搭載できるのが2モーターシステムのSPORT HYBRID i-MMD[※]です。今後は、この高効率なi-MMDを中心、展開を加速していきます。

EVやプラグインハイブリッド車、FCVを通じた新価値の提案

一方、EVについては、現在、米国でクラリティ・エレクトリックを販売しています。これに続き、昨年のモーターショーに出展したアーバンEVコンセプトの市販モデルを、2019年に欧州、2020年に日本で発売を予定しています。新たな都市型コミューターとして、HondaらしいEVを提案したいと考えています。中国においても、現地調達の部品を活用するなど、法規対応を見据えた中国専用のEVを発売する準備を進めています。

また、プラグインハイブリッド車やFCVについても、クラリティ・シリーズとして米国にて展開しており、今年7月には、日本でもクラリティPHEVを発売しました。

FCVについては、Hondaは早くから「究極のエコカー」と位置付け、研究開発を進めてきました。クルマからのCO₂排出がゼロだというだけでなく、クルマに蓄えた電気を外部に給電できるなど、モビリティーを超えた価値を提供することもできます。

※Intelligent Multi-Mode Drive(インテリジェント・マルチモード・ドライブ)の略



Hondaは水素インフラの開発も進めており、太陽光をはじめ再生可能エネルギーなどから高圧水素ガスの製造・貯蔵を実現した小型水素ステーションSHS*を実現しています。水素関連の技術についても、さらなる進化・発展に取り組んでいきます。

EVの場合、駆動用バッテリーの航続距離や耐久信頼性、リサイクル性など、解決しなければならない課題があります。またEVの充電ステーションやFCVの水素ガス充填ステーションの設置など、普及にあたってはインフラの充実も求められます。このような技術課題やインフラ整備のスピードも見極めながら展開を進めていく必要があります。

国・地域ごとのニーズに見合う商品の投入

日本、北米、欧州、中国ではCO₂削減に向けた電動化への取り組みが政府レベルで急速に進んでおり、ハイブリッド車やEVに対するお客様の関心も高い一方で、新興国を中心にそれ以外の地域においては、これまで培ってきた技術を活用しながら、より燃費性能を高めたガソリン車をお客様に提供していくことが大切だと考えています。

ただし、どのタイミングでその国や地域の社会環境やお客様の意識が急激に変化するかは、予測が難しい

*Smart Hydrogen Station(スマート水素ステーション)の略

ことも考えられます。たとえば、新興国で固定電話網が整備される前に携帯電話が急激に普及するといったケースのように、ガソリン車の普及を待たずに一足飛びに電動化が進むということが起きるかもしれません。そのような時に、速やかにHondaらしい電動車両の価値提案ができるよう、6極*の状況変化を見渡しながら、地域をまたいで同じニーズがある場合には同じ技術で効率よく対応していくように、地域の連携と協調を深めながら進めていきます。

強みを伸ばし、さらなる競争力強化を図る

他社との協業体制の進展

2030年に向けて、電動化の動きはより高性能でより高効率な新たな領域へと進んでいきます。グローバルで電動車両市場の拡大が見込まれる中で、電動化技術に磨きをかけるためには、開発や生産体制を一段と強化する必要があります。

そのために、まずは自分たちの手でやるべきことを明確にし、これまでの技術の積み重ねで人材の蓄積があ

※Hondaが現地に地域本部を置いている、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国を指す

るところについては、さらなる品質向上やコスト改善に取り組んでいきます。一方で、カバーしなければいけない技術領域やお取引先の範囲はますます広がっていますので、お互いが持つ強みを活かし、Win-Winの関係を築くことができる企業とは、パートナーシップを加速させ、イノベーションにつなげたいと考えています。

Hondaは昨年、電動車両用モーターを国内外の自動車メーカーに数多く供給してきた日立オートモティブシステムズ(株)と、電動車両用モーターに特化した開発、製造、販売を行う合弁会社を設立しました。これにより、両社の技術的なシナジーやスケールメリットを創出し、電動車両システムの中核を構成するモーターの競争優位性と事業基盤を固め、グローバルでのさらなる電動化を加速していきます。

また、EVにとって航続距離や重量などの課題とされているのがバッテリーシステムです。これについては、今年6月、ゼネラルモーターズ社(以下、GM)とバッテリコンポーネントに関する協業で合意しました。

GMとHondaが互いのEV開発を加速させるために、それぞれのノウハウを持ち寄り、次期リチウムイオンバッテリーシステムを共同開発することで、従来に比べてエネルギー密度が高く、小型化や充電時間の短縮を実現したシステムに進化させることができます。

この協業を経て、将来的には両社がそれぞれ開発するEVにこのバッテリーシステムを搭載し、主に北米市場に投入していくことを目指します。

FCVについては、その普及を目指すうえで、生産におけるカギとなるのが、燃料電池システムの量産化です。Hondaは昨年、かねてより次世代燃料電池システムと水素貯蔵技術の共同開発を行ってきたGMと、燃料電

池システムの量産を行う合弁会社を設立しました。

両社はともに、燃料電池システムの可能性に早くから着目し、研究開発に取り組んできました。数年にわたる協業を経て設立したこの会社が量産する燃料電池システムを、両社が今後それぞれ発売する商品に搭載していくことを目指します。

一緒にスピード感を持ってイノベーションに取り組んでいけるパートナーをいかに見つけ、ビジネス面での競争力をさらに高めていくかも、電動化戦略における大きな課題の一つです。

電動化を見据えた日本の生産体制の進化

ハイブリッド車については、既存のモデルで量産経験が蓄積されているので、今後、生産効率をさらに向上させながら、グローバルで広く展開していきます。

一方、EVについては既存の生産ラインとは違ったつくり方になります。そこで、電動化に対応する新たな生産技術を蓄積するために、現在、埼玉県の狭山と寄居に分かれている完成車工場を、2021年をめどに、最新の生産技術を備える寄居工場に集約していきます。これにより、一段と高効率で高品質な生産を実現できる生産拠点への進化が可能になります。

さらに、日本が積み重ねてきた「モノづくりの力」を活かしながら、新たに構築した電動化に対応する生産技術を、日本から世界各地域の生産拠点に展開していく機能を、寄居工場の中に設置します。この拠点に各生産拠点から人材が集結し、共同で新たな企画や検証を行うことでノウハウを蓄積していくといった、ヒトの育成も加速させ、日本のモノづくりがグローバルのモノづくりをリードしていくことを目指します。

存在を期待される企業であり続けるために

一人ひとりが、一つひとつ努力を積み重ねていく

Hondaは、いかなるモノづくりにおいても、CO2ゼロ社会、事故ゼロ社会の実現を目指すことは、基本中の基本だと考えています。そのうえでたくさん的人に喜んでいただるために、自分たちのやりたいこと、価値の創造に取り組んでいきます。

Hondaは昨年、全世界で約3,000万人ものお客様にHondaの商品を買っていただきました。

我々は、Hondaを支持していただいているこうしたお客様に、今後もサポーターであり続けていただくには何が大切か、常に考えていかなくてはなりません。それはやはり、日々真摯に、一つひとつ努力を積み重ねていくことだと思っています。

CO2ゼロ化や事故ゼロ化に向けた次世代のクルマづくりにおいては、コネクテッドカー技術*やAI(人工知能)といった技術と結びつくような新しい提案も必要になってきます。そうした新たなチャレンジに際しては、一人の優秀な力だけに頼るのではなく、人と人とがつ

※自動車のインターネット接続や車車間通信の技術

ながって、強みを発揮していくことが必要です。さらに二輪車・四輪車・パワープロダクトというそれぞれの事業領域をうまくつなげていくことができれば、Hondaならではの新たな面白い提案を生むことができるかもしれません。そのためには、若い世代に新しいHondaを提案していってもらう必要があります。若い世代が元気に頑張れる環境をつくることができれば、そこにまた新たなHondaの強みがでてくると思っています。

チームHondaの力

Hondaは今年、創業70周年を迎えます。「すべての人々に“生活の可能性が拡がる喜び”を提供する」ための、CO2ゼロ社会、事故ゼロ社会の実現に向けた取り組みに際しては、多くの難題に対処していかなければなりません。しかし同時に、とてもやりがいのあることでもあります。いつの時代でもより多くのお客様、そして株主様と喜びを分かち合えるように、我々経営陣を含め従業員一同、「チームHonda」として一丸となって進んでまいります。

株主の皆様には、今後とも変わらぬご支援をお願い申し上げます。



■ 第94回 定時株主総会のご報告



6月14日、東京都港区のホテル グランドニッコー東京 台場において第94回定時株主総会を開催し、1,736名の株主様にご参加いただきました。

はじめに第94期の監査報告と事業報告を行った後、当社グループの事業の取り組みについて、代表取締役社長の八郷隆弘がプレゼンテーションを行いました。

プレゼンテーションでは、社長就任時に掲げた「Hondaらしいチャレンジングな商品づくり」と「グローバル6極体制の進化」、そして昨年発表した「2030年ビジョン」の3つのテーマについて、この1年間の取り組みをご説明しました。

まず、「Hondaらしいチャレンジングな商品づくり」を追求し、商品を着実に進化させてきた結果として、世界累計生産台数1億台を達成したスーパーカブシリーズ、日本でHondaとして15年ぶりに販売台数No.1に輝いたN-BOX、小型ジェット機のデリバリー数で世界1位を獲得したHondaJetなどを紹介。今後も多くのお客様に愛される商品を、「一つひとつの積み重ねが大切である」という想いを忘れずにお届けしていきたいと語りました。

続いて、「グローバル6極体制の進化」に向けた日本国内での取り組みを報告。二輪の新販売チャネルの立ち上げ、パワープロダクツの販売・サービス体制の強化を担う新会社の設立、電動化を見据えた四輪の生産体制の進化などの具体例をあげ、各事業で将来のさらなる成長に向けた体質強化に取り組み、日本のモノづくりがグローバルのモノづくりをリードしていくことを目指すとの方向性をお伝えしました。

さらに、すべての人に“生活の可能性が拡がる喜び”を提供するというステートメントを定めた「2030年ビジョン」のもと、世界的に重要視されている「CO2ゼロ社会の実現」と「事故ゼロ社会の実現」に向けた現在の取り組みを紹介。2030年にグローバルで販売する四輪車の3分の2を電動化するという目標の実現に向けてさまざまな電動化技術の開発と投入を進めていること、また、「Safety for Everyone」の思想のもとに日本や米国で搭載を進めている安全運転支援システム「Honda SENSING」の展開を中国や欧州、アジアでも拡大するとともに、自動運転技術においても、2025年頃をめどにレベル4自動運転技術の確立を目指し、

公道での実証実験を含めた研究開発を続けていることを説明。こうした技術を実現していくための他社との積極的な協業の事例をご紹介しました。

最後に、モータースポーツおよび企業スポーツ活動に触れ、こうした活動を通じても株主の皆様からのご声援をいただきながら絆を深めていきたいとの想いをお伝えして、プレゼンテーションを締めくくりました。

その後、「取締役(監査等委員である取締役を除く)9名選任の件」「取締役等に対する株式報酬等の額および内容決定の件」の2議案の審議を行い、それぞれ原案通り可決され、閉会となりました。

当日、会場ロビーでは、最新のHonda製品やコンセプトモデルなどを展示。映像やパネルとともに、多岐にわたるHondaのモノづくりをご覧いただきました。



会場ロビーでは、7月に発売した軽バン「N-VAN」や「CLARITY PHEV」、コンセプトモデル「Urban EV Concept」などの四輪車、「スーパーカブ」1億台記念モデルや「PCX ELECTRIC」、「Gold Wing」などの二輪車、発電機「EU18i」などのパワープロダクト、航空機用ターボファンエンジン「HF120」のほか、Honda陸上競技部の活躍を紹介したパネルも展示しました。



Hondaのホームページで第94回定時株主総会の模様をご覧いただけます
<http://www.irwebcasting.com/20180614/1/index.html>

QRコードから
アクセス!



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ができます。
(QRコードは、株式会社デンソーウエーブの登録商標です。)

■ 新製品 & Topics

4月5日 「N-BOX」シリーズが2017年度 新車販売台数 第1位を獲得

幅広い層のお客様からご支持をいただく「N-BOX(エヌボックス)」シリーズが2017年度(2017年4月～2018年3月)における新車販売台数が223,449台^{*1}となり、軽四輪車新車販売台数において3年連続となる第1位を獲得。さらに登録車を含む新車販売台数においても第1位^{*2}を獲得し新車販売台数において、15年ぶりに同年の暦年・年度ともに首位を獲得しました。



*1 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会(全軽自協)調べ
*2 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会および全軽自協 調べ

4月

5

25

5月

28

5月28日/6月6日 新型「HondaJet Elite」を発表し、 創業の地である日本でも販売を開始

空を自由に移動できるモビリティーを実現した小型ビジネスジェット機「HondaJet」の最新型として、アップグレードされた「HondaJet Elite(エリート)」を5月28日に世界初公開。主翼上面にエンジンを配置するなど、他にはない独自の設計思想を引き継ぎながら、複数の最新技術と装備が加えられ、航続距離の約17%延長を実現しました。また、6月6日には、Honda創業の地である日本でも「HondaJet」の販売を開始。さらに中東地域でも受注を開始しました。今後もお客様の生活の可能性を広げるような小型ビジネスジェット機として、新たなスタンダードを目指していきます。



4月25日 2018年北京モーターショーで中国専用 電気自動車「理念 EV CONCEPT」を世界初公開

本田技研科技(中国)有限公司と广汽本田汽車有限公司との共同開発により、中国市場専用に投入する初の量産EVコンセプトモデルを世界初公開。この量産EVは广汽Hondaの自主ブランドである「理念」のモデルとして年内の発売を予定するほか、カーシェアリングサービスの事業との連携を通じ、シェアEVとしての活用を目指します。



Hondaは、今後もCO₂ゼロ社会の実現に向けた電動化商品の拡充を加速させ、中国で2025年までに20機種以上の電動化モデルの投入を予定しています。

6月7日 GMとHondaが、 GMの次期バッテリーをベースとした バッテリーコンポーネントの 協業に合意

電気自動車投入の加速を目的とし、ゼネラルモーターズ(GM)とHondaは従来のバッテリーに比べ、高エネルギー密度、小型化、充電時間の短縮を可能にする次期バッテリーコンポーネントに関する協業に両社が合意し共同開発を行います。環境負荷ゼロ社会の実現に向けた新たな一歩を踏み出すとともに、協業による両社のスケールメリットと生産効率の向上により、お客様への提供価値を高めます。

6月7日 Honda Urban EV Conceptが オート・アンド・デザイン誌「カーデザインアワード 2018」コンセプトカー部門で最優秀賞を受賞

『クルマをもっと人に寄り添う存在にしたい』という想いを込めた“*We make it simple.*”というデザインコンセプトを持つ「Honda Urban EV Concept」が「EVに個性をもたらし、レトロさと未来感を巧みに融合させたデザインである」と評価され最優秀賞を獲得。今後も、人と暮らしに寄り添う存在として、お客様に喜んでいただけるデザイン開発に取り組んでいきます。



インである」と評価され最優秀賞を獲得。今後も、人と暮らしに寄り添う存在として、お客様に喜んでいただけるデザイン開発に取り組んでいきます。

6月 6 7 8 13

6月13日 汎用エンジン「GCV」シリーズを 全面改良

累計生産台数3,600万台を超え、全世界でご好評いただいている汎用エンジン「GCV」シリーズがフルモデルチェンジし、9月より欧州の各種作業機械メーカーに向けて

販売を開始。新型GCVシリーズは、3モデルを設定し従来のモデルの燃費性能はそのままに、クラス最大の出力・トルクを実現。同時に一般家庭での使用を前提とした作業機器用パワーユニットとしての使いやすさも追求しています。



6月8日 新型「CR-V」の日本での発売を発表

Hondaを代表するグローバルモデルのCR-Vがデザイン、プラットフォーム、パワートレーンなどすべてを刷新し、8月30日に発売。5代目となる新型は、CR-Vでは初となる2モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-MMD*」を搭載したハイブリッド車を用意する他、新たに3列シート7人乗り仕様も設定するなど、多くのお客様の幅広いニーズに対応しています。

* Intelligent Multi - Mode Drive(インテリジェント・マルチモード・ドライブ)の略



28

6月28日 上質感を追求したパーソナルコミューター 「スーパーカブ C125」を発表

ロングセラーモデルのスーパーカブシリーズから、よりスマートな使い勝手と上質感を追求したスーパーカブC125が登場。歴代シリーズの特徴的なシルエットに、初代モデルを彷彿させる鳥が翼を広げたような形の「ユニット



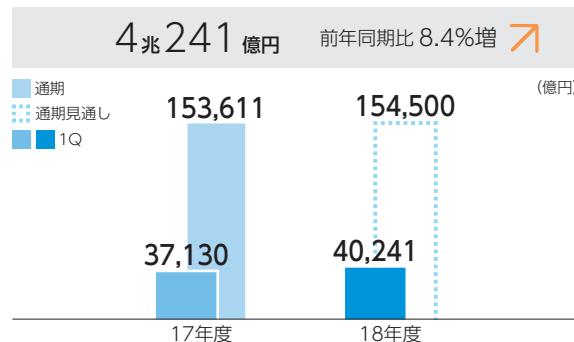
ステア」を採用したスタイルリングとしています。また優れた利便性と快適性に寄与する「LED灯火器」、「Honda SMART Keyシステム」などの最新装備を採用し9月14日に発売します。

2018年度 第1四半期 連結業績ハイライト

(2018年4月1日～2018年6月30日)

売上収益

全ての事業における増加などにより増収

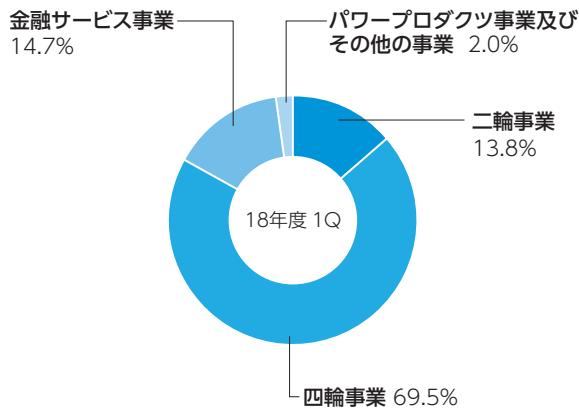


営業利益

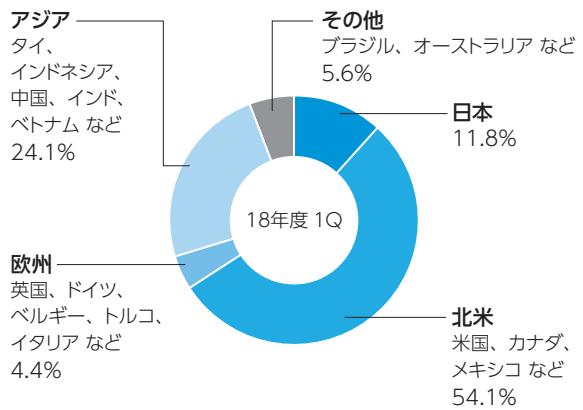
売上変動及び構成差に伴う利益増や販売費及び一般管理費の減少などにより増益



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



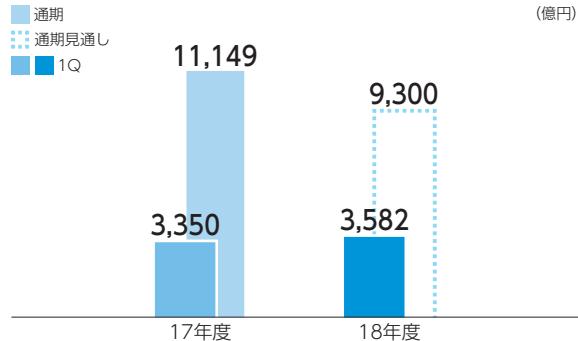
※ 当第1四半期の平均為替レートは1米ドル=109円(前年同期111円)です。

※ 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=107円を前提としています。

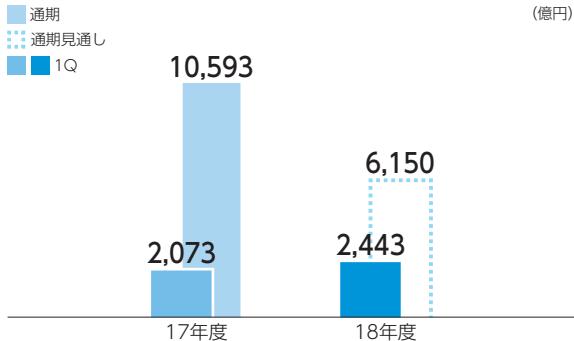
税引前利益

3,582 億円 前年同期比 6.9%増 ↗



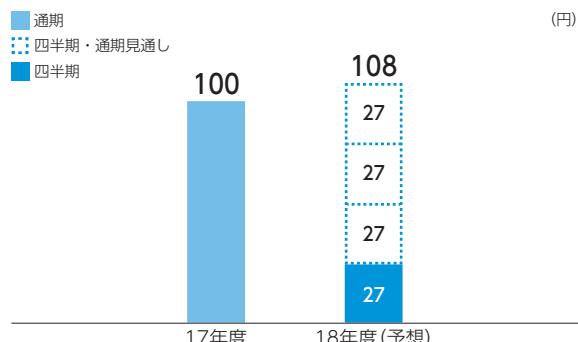
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

2,443 億円 前年同期比 17.8%増 ↗



配当金

27 円



当社IRサイトで第1四半期決算説明会の資料を掲載しています

機関投資家向けに2018年7月31日に開催した、第1四半期決算説明会の説明会資料、参考資料などを掲載しております。本冊子とあわせてご参照ください。

[Honda投資家情報サイト](#)

「IR資料室」

「決算説明会資料」



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

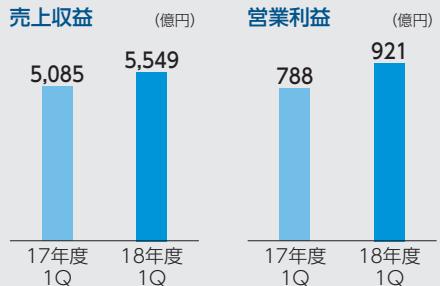
事業の種類別セグメントの状況

二輪事業



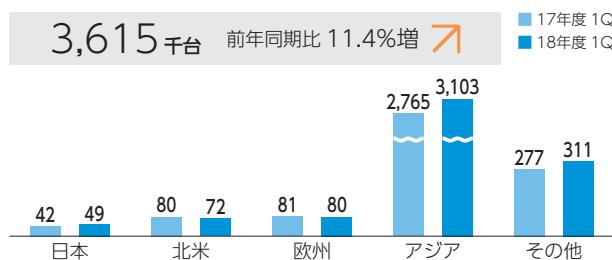
売上収益
5,549 億円
前年同期比 9.1%増 ↗

営業利益
921 億円
前年同期比 16.9%増 ↗

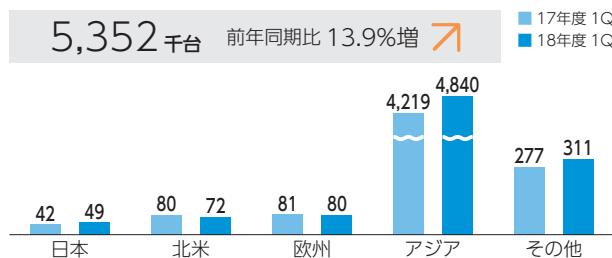


二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、5,549億円と前年同期にくらべ9.1%の増収となりました。営業利益は、台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、921億円と前年同期にくらべ16.9%の増益となりました。

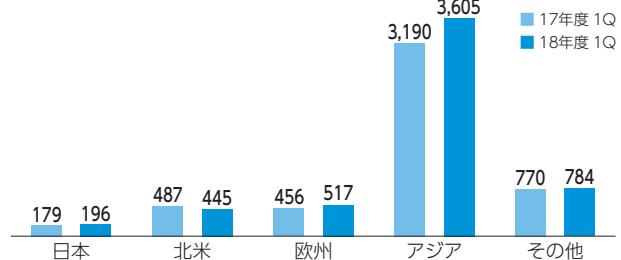
連結売上台数



Honda グループ販売台数



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益



※ 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、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

2兆7,973億円

前年同期比 8.0%増 ↗

売上収益

25,899 (億円)

17年度 1Q

27,973 (億円)

18年度 1Q

営業利益

1,516億円

前年同期比 8.1%増 ↗

1,403 (億円)

17年度 1Q

1,516 (億円)

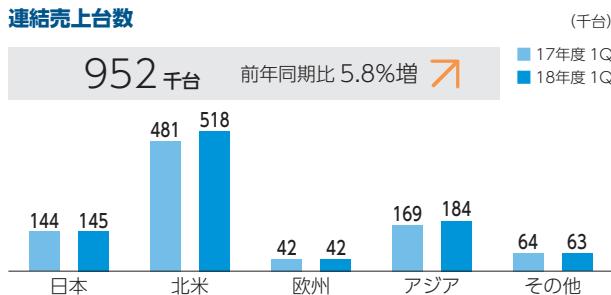
18年度 1Q

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、2兆7,973億円と前年同期にくらべ8.0%の増収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少や台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、1,516億円と前年同期にくらべ8.1%の増益となりました。

連結売上台数

952 千台

前年同期比 5.8%増 ↗



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

3,464 (億円)

日本

3,648 (億円)

17年度 1Q

14,629 (億円)

北米

15,925 (億円)

18年度 1Q

1,057 (億円)

欧州

1,047 (億円)

アジア

5,376 (億円)

その他

5,941 (億円)

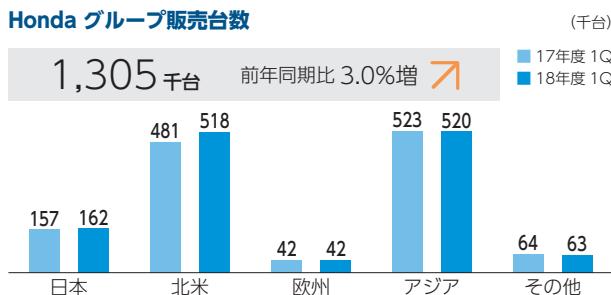
1,370 (億円)

1,410 (億円)

Honda グループ販売台数

1,305 千台

前年同期比 3.0%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、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

パワープロダクツ事業及びその他の事業



売上収益

819億円

前年同期比 5.6%増 ↗

営業利益

△16億円

前年同期比 17億円悪化

売上収益

(億円)

776

17年度
1Q

819

18年度
1Q

営業利益

(億円)

1

△16

17年度
1Q

18年度
1Q

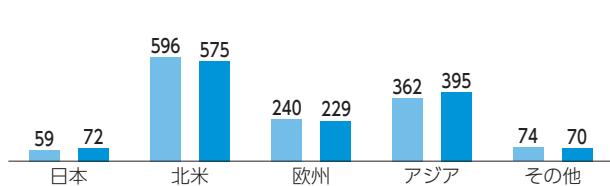
パワープロダクツ事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、パワープロダクツ事業の連結売上台数の増加などにより、819億円と前年同期にくらべ5.6%の増収となりました。営業損失は、その他の事業に関する費用の増加などにより16億円と前年同期にくらべ17億円の減益となりました。なお、パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、100億円と前年同期にくらべ14億円の悪化となりました。

連結売上台数

1,341 千台

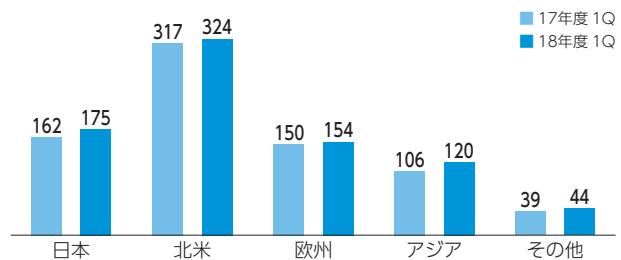
前年同期比 0.8%増 ↗

(千台)



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

(億円)

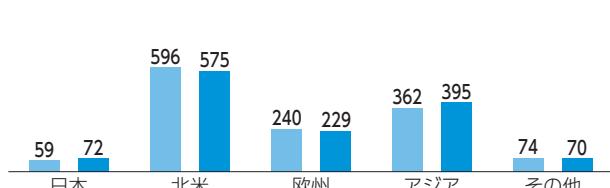


Honda グループ販売台数

1,341 千台

前年同期比 0.8%増 ↗

(千台)



※ 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、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

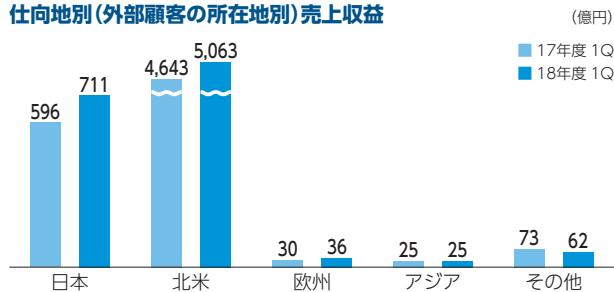


売上収益
5,898 億円
前年同期比 9.9%増 ↗
営業利益
571 億円
前年同期比 14.7%増 ↗



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、5,898億円と前年同期にくらべ9.9%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、571億円と前年同期にくらべ14.7%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



詳細な財務情報等につきましてはIRサイトをご参照ください

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。

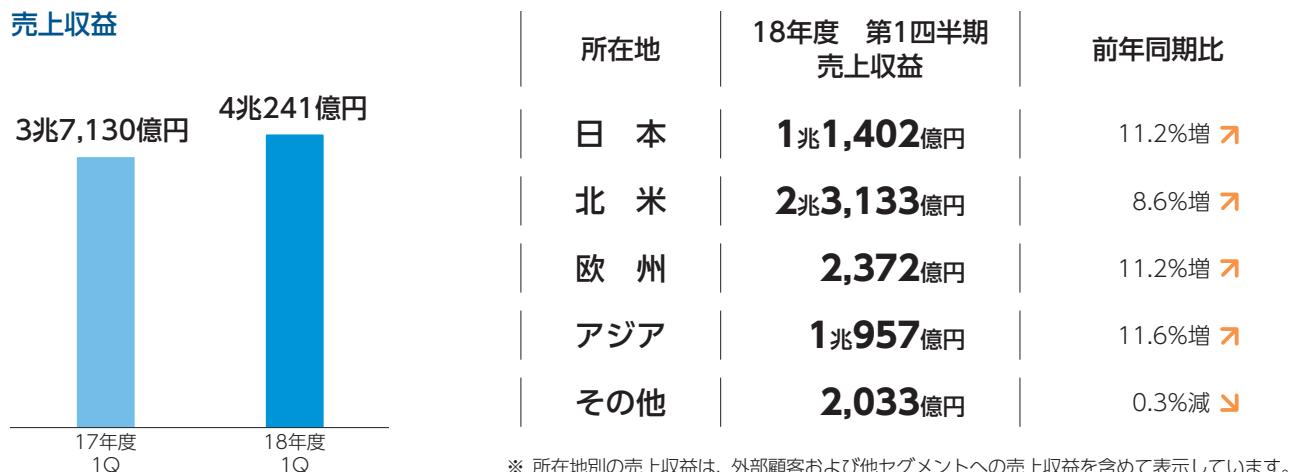
- 決算報告書
- 決算説明会資料
- 有価証券報告書／四半期報告書等
- アニュアルレポート
- FORM 20-F
- FORM SD／Conflict Minerals Report
- 株主通信・事業報告書
- IRロードショーアイ
- 電子公告
- 証券取引所提出資料
- 生産・販売・輸出 月次データ
- etc.

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

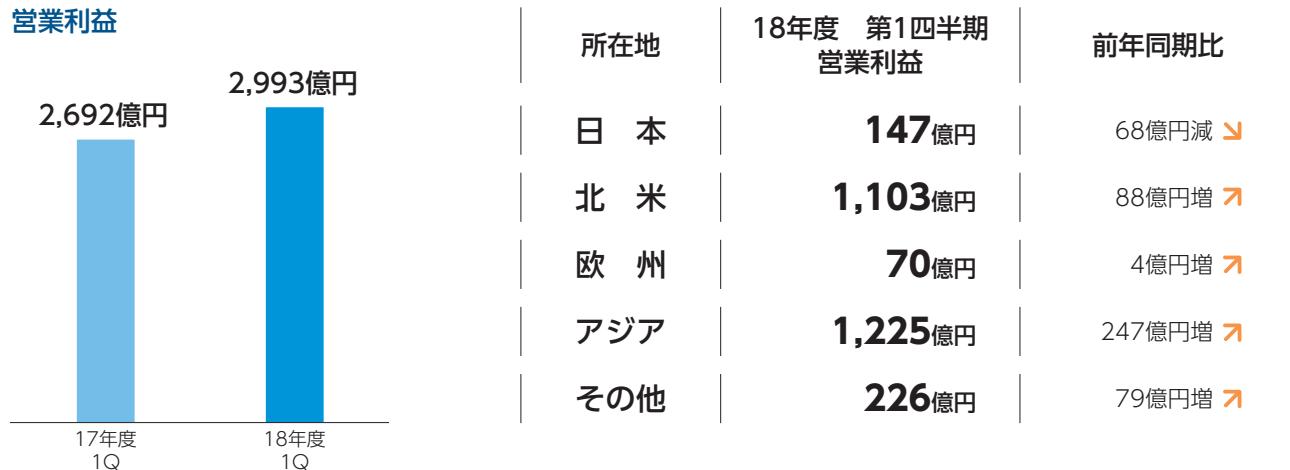
[英 語] <https://world.honda.com/investors/>

■ 所在地別セグメントの状況

売上収益



営業利益



北米：米国、カナダ、メキシコ など

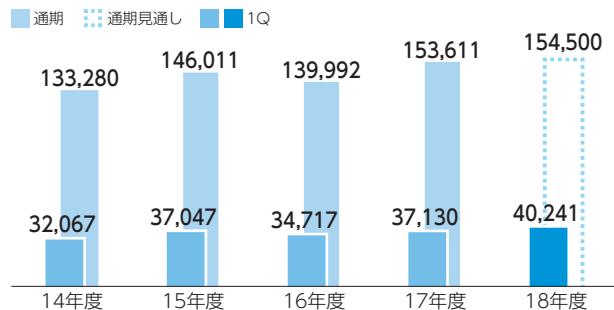
その他：ブラジル、オーストラリア など

欧州：英国、ドイツ、ベルギー、トルコ、イタリア など

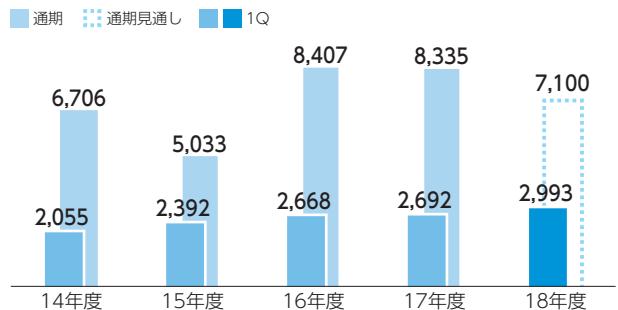
アジア：タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

■ 業績の推移(5ヶ年)

売上収益



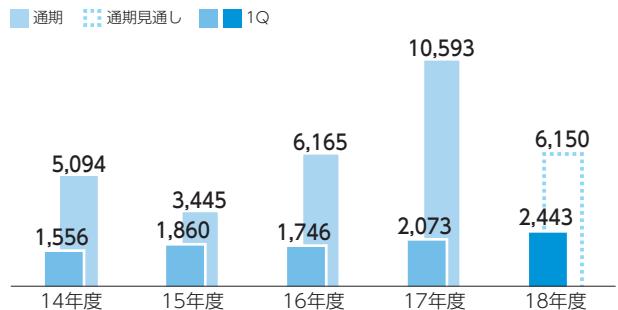
営業利益



税引前利益



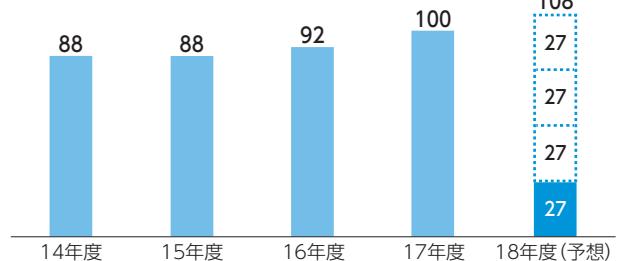
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益



配当金の推移

当社は、2018年7月31日開催の取締役会において、2018年6月30日を基準日とした当第1四半期末配当金を、1株当たり27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108円としています。

配当金



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1四半期 連結会計期間末 2018年6月30日
(資産の部)		
流動資産		
現金及び現金同等物	2,256,488	2,167,105
営業債権	800,463	737,184
金融サービスに係る債権	1,840,699	1,881,179
その他の金融資産	213,177	258,643
棚卸資産	1,523,455	1,521,811
その他の流動資産	291,006	350,579
流動資産合計	6,925,288	6,916,501
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	679,517	714,085
金融サービスに係る債権	3,117,364	3,262,905
その他の金融資産	436,555	439,004
オペレーティング・リース資産	4,088,133	4,262,870
有形固定資産	3,062,433	3,038,773
無形資産	741,514	730,301
繰延税金資産	129,338	120,901
その他の非流動資産	169,022	166,464
非流動資産合計	12,423,876	12,735,303
資産合計	19,349,164	19,651,804

(単位:百万円)

科 目	前連結会計 年度末 2018年3月31日	当第1四半期 連結会計期間末 2018年6月30日
(負債及び資本の部)		
流動負債		
営業債務	1,224,627	1,097,867
資金調達に係る債務	2,917,261	3,000,321
未払費用	404,719	426,923
その他の金融負債	115,405	162,241
未払法人所得税	53,595	62,973
引当金	305,994	281,498
その他の流動負債	602,498	580,034
流動負債合計	5,624,099	5,611,857
非流動負債		
資金調達に係る債務	3,881,749	4,013,858
その他の金融負債	60,005	58,231
退職給付に係る負債	404,401	420,749
引当金	220,625	208,525
繰延税金負債	629,722	665,594
その他の非流動負債	294,468	305,991
非流動負債合計	5,490,970	5,672,948
負債合計	11,115,069	11,284,805
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,118	171,118
自己株式	△113,271	△156,712
利益剰余金	7,611,332	7,760,896
その他の資本の構成要素	178,292	236,262
親会社の所有者に 帰属する持分合計	7,933,538	8,097,631
非支配持分	300,557	269,368
資本合計	8,234,095	8,366,999
負債及び資本合計	19,349,164	19,651,804

要約四半期連結損益計算書

(単位:百万円)

科 目	前第1四半期 連結累計期間 自 2017年 4月 1日 至 2017年 6月30日	当第1四半期 連結累計期間 自 2018年 4月 1日 至 2018年 6月30日
売上収益	3,713,096	4,024,133
営業費用		
売上原価	△2,874,789	△3,162,696
販売費及び一般管理費	△394,823	△371,656
研究開発費	△174,273	△190,398
営業費用合計	△3,443,885	△3,724,750
営業利益	269,211	299,383
持分法による投資利益	52,948	54,302
金融収益及び金融費用		
受取利息	8,997	11,913
支払利息	△2,854	△2,963
その他(純額)	6,723	△4,353
金融収益及び 金融費用合計	12,866	4,597
税引前利益	335,025	358,282
法人所得税費用	△109,517	△91,560
四半期利益	225,508	266,722
四半期利益の帰属		
親会社の所有者	207,335	244,330
非支配持分	18,173	22,392

要約四半期連結包括利益計算書

(単位:百万円)

科 目	前第1四半期 連結累計期間 自 2017年 4月 1日 至 2017年 6月30日	当第1四半期 連結累計期間 自 2018年 4月 1日 至 2018年 6月30日
四半期利益	225,508	266,722
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	—	—
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	5,817	124
持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分	△1,182	△1,284
純損益に振り替えられ 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	—	△1
在外営業活動体の 為替換算差額	6,492	71,534
持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分	3,349	△13,841
その他の包括利益(税引 後)合計	14,476	56,532
四半期包括利益	239,984	323,254
四半期包括利益の帰属		
親会社の所有者	219,855	302,588
非支配持分	20,129	20,666

要約四半期連結持分変動計算書

(単位:百万円)

前第1四半期連結累計期間 自 2017年 4月 1日 至 2017年 6月30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				207,335		207,335	18,173	225,508
その他の包括利益(税引後)					12,520	12,520	1,956	14,476
四半期包括利益合計				207,335	12,520	219,855	20,129	239,984
利益剰余金への振替				412	△412	—	—	—
所有者との取引等								
配当金の支払額				△43,254		△43,254	△35,919	△79,173
自己株式の取得			△3			△3		△3
所有者との取引等合計			△3	△43,254		△43,257	△35,919	△79,176
2017年6月30日残高	86,067	171,118	△26,192	6,877,387	363,514	7,471,894	258,540	7,730,434

(単位:百万円)

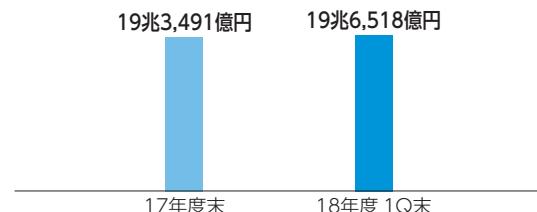
当第1四半期連結累計期間 自 2018年 4月 1日 至 2018年 6月30日	親会社の所有者に帰属する持分						非支配持分	資本合計
	資本金	資本剰余金	自己株式	利益剰余金	その他の資本の構成要素	合計		
2018年4月1日残高(既報告額)	86,067	171,118	△113,271	7,611,332	178,292	7,933,538	300,557	8,234,095
会計方針の変更による影響額				△46,833	△208	△47,041	6	△47,035
2018年4月1日残高(調整後)	86,067	171,118	△113,271	7,564,499	178,084	7,886,497	300,563	8,187,060
四半期包括利益								
四半期利益				244,330		244,330	22,392	266,722
その他の包括利益(税引後)					58,258	58,258	△1,726	56,532
四半期包括利益合計				244,330	58,258	302,588	20,666	323,254
利益剰余金への振替				80	△80	—	—	—
所有者との取引等								
配当金の支払額				△48,013		△48,013	△51,861	△99,874
自己株式の取得			△43,441			△43,441		△43,441
所有者との取引等合計			△43,441	△48,013		△91,454	△51,861	△143,315
2018年6月30日残高	86,067	171,118	△156,712	7,760,896	236,262	8,097,631	269,368	8,366,999

要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書 (単位:百万円)

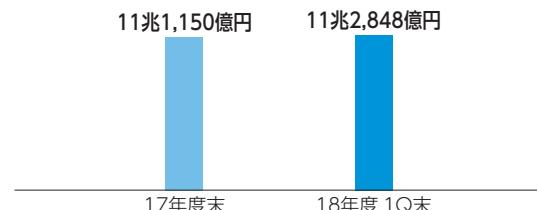
科 目	前第1四半期 連結累計期間 自 2017年4月1日 至 2017年6月30日	当第1四半期 連結累計期間 自 2018年4月1日 至 2018年6月30日
営業活動による キャッシュ・フロー	176,637	214,442
投資活動による キャッシュ・フロー	△178,790	△243,966
財務活動による キャッシュ・フロー	△88,548	△60,356
為替変動による現金及び 現金同等物への影響額	4,143	497
現金及び現金同等物の 純増減額	△86,558	△89,383
現金及び現金同等物の 期首残高	2,105,976	2,256,488
現金及び現金同等物の 四半期末残高	2,019,418	2,167,105

■ 連結財政状況

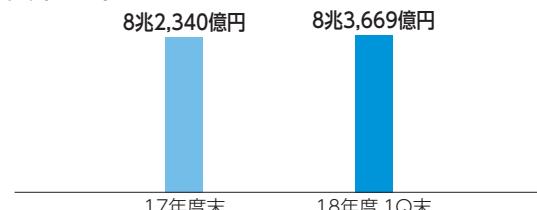
総資産



負債合計

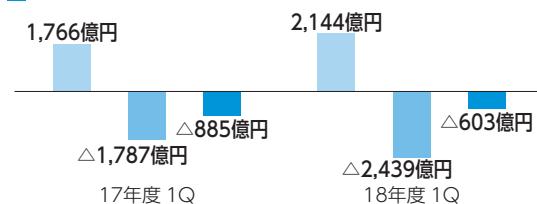


資本合計



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



■ 株主様へのお知らせ

2018年度 株主様ご視察会

株主の皆様にHondaの事業活動をより一層ご理解いただきたく、株主様ご視察会にご招待いたします。ご希望の株主様は株主通信同封の応募ハガキにて、お申し込みください。お申し込みは、工場見学会もしくはレース・イベントのいずれか1つになります。

- ※ 2018年6月末時点で一单元(100株)以上ご所有されている株主様が対象です。
- ※ 応募ハガキには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。
- ※ 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。
- ※ 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。当選案内は、2018年6月末時点の株主名簿記載のご住所にお届けする予定です。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。
- ※ 開催場所または最寄駅までの交通費・駐車料金等は、株主様のご負担とさせていただきます。



工場見学会 A～I

開催場所	開催日・記号	時間	募集人数	生産品目・アクセス
鈴鹿製作所 三重県鈴鹿市	2018年 10/24(水)午前A・午後B 10/25(木)午前C・午後D	午前の部 9:00～11:15頃 午後の部 13:30～15:45頃	午前の部 各80名様 午後の部 各160名様	生産品目 ：四輪車 Nシリーズ 等 アクセス ：近鉄名古屋線「白子駅」より送迎バス有り。 鈴鹿サーキットに駐車場用意
寄居製作所 埼玉県大里郡 寄居町	2018年 10/29(月)午後E 10/30(火)午前F・午後G	午前の部 9:00～11:15頃 午後の部 13:30～15:45頃	各100名様	生産品目 ：四輪車 CR-V、CIVICセダン 等 アクセス ：東武東上線・JR八高線「小川町駅」より送迎バス有り。 寄居工場ウエルカムセンター前に駐車場用意
熊本製作所 熊本県菊池郡 大津町	2018年 11/21(水)午後H 11/22(木)午後I	13:30～15:45頃	各100名様 ※同行者含む	生産品目 ：二輪車、パワープロダクト ゴールドウイング(GL1800)、 CBシリーズ、耕耘機、発電機 等 アクセス ：阿蘇くまもと空港、JR豊肥本線「肥後大津駅」より送迎バス有り。 熊本製作所に駐車場用意

※ ご参加は株主様ご本人のみとさせていただきます。ただし**熊本製作所**については、未就学児を除く同行者1名のご参加が可能です。
応募ハガキの該当欄に同行者有無をご記入ください。



レース・イベント J

募集人数 合計4,000組 (1組あたり大人2名・高校生以下3名まで入場・観戦 無料)

■ スーパーフォーミュラ/ツーリングカーレース

2018年全日本スーパーフォーミュラ選手権最終戦 第17回JAF鈴鹿グランプリ / FIA WTCR Race of Japan

2018年10月27日(土)/28日(日) (2日間ご入場可) 於・鈴鹿サーキット



国内最高峰フォーミュラカーレース / 市販車レースの世界選手権を同日開催

スーパーフォーミュラではHondaが5チーム8台にエンジンを供給。#16山本尚貴(Team MUGEN)を筆頭に活躍が期待される。WTCRは市販車ベースのマシンによるレースで、Honda「シビックTCR」が参戦。

■ ロードレース

2018 MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ 最終戦

2018年11月3日(土)予選/4日(日)決勝 (2日間ご入場可) 於・鈴鹿サーキット



Honda10年ぶりのワークスチーム「Team HRC」より高橋巧が参戦!

国内最高峰の二輪ロードレースにHonda自らが参戦する「ワークスチーム」の体勢を取るのは10年ぶり。ライダーは昨年王者の高橋巧を起用。JSB1000クラスを筆頭に期待の若手からベテランまでが計4クラスで活躍するのも見どころのひとつ。

■ ヒストリックイベント

RICHARD MILLE SUZUKA Sound of ENGINE 2018

2018年11月17日(土)・18日(日) (いずれか1日ご入場可) 於・鈴鹿サーキット



モータースポーツの歴史を振り返る夢の2日間! なつかしのマシンが多数登場

2018年で開場56年を迎える鈴鹿サーキットが、モータースポーツが持つ貴重な歴史的価値にスポットライトを当て、憧れを持っていただくことを目的として開催。なつかしの名車の“Sound of ENGINE”が会場に響き渡る。

■ SUPER GT

2018 SUPER GT Round8 MOTEGI GT GRAND FINAL

2018年11月10日(土)予選/11日(日)決勝 (2日間ご入場可) 於・ツインリンクもてぎ



元F1チャンピオン ジェンソン・バトンが「NSX-GT」を繰る!

Hondaは5チームに「NSX-GT」を車両提供。GT500/GT300の2クラス混走、1台につき2名でのドライバー交代など特徴的なルールの中で見ごたえあるレースが展開される。年間チャンピオン争いやグランドフィナーレなど最終戦ならではの感動も期待できる一戦。

※ 上記4つのレース・イベントJのうちいずれか1つにご入場いただけます。各会場へ当選案内をお持ちいただき、観戦券とお引き換えください。

また、各観戦券には対象アトラクション乗り放題(※1日限り)の「のりものパスポート」が付いております。

他にも楽しみ方盛り沢山!

車・バイクを“自ら操る”ゆうえんち施設も充実。
ご家族でぜひご来場ください。

1日の過ごし方の例

10:00	12:30	13:30
ゆうえんち	昼食	レース観戦



TWIN
RING
MOTEGI

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)

2019年 Hondaカレンダー

来年2019年のHondaカレンダーをお送りいたします。ご希望の株主様は株主通信同封の応募ハガキにて、お申し込みください。

- ※ カレンダーは見開きA3サイズです。
- ※ 写真はイメージです。デザインを一部変更する場合もございますのでご了承ください。



2月(イメージ)



5月(イメージ)

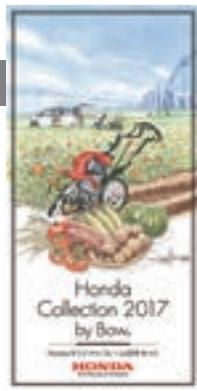


9月(イメージ)

※ 2018年6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。

※ 2018年Hondaカレンダーにご応募いただきました株主様で、株主番号が同一、かつ2018年6月末時点で100株以上ご所有されている株主様には、応募ハガキでお申し込みいただかなくてもカレンダーをご送付いたします。

お届けの方法 ■株主様1名につき1部を、**11月下旬から順次**、2018年6月末時点の株主名簿記載のご住所にお届けする予定です。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。



切手シート台紙(イメージ)

※ 写真は2017年度版です。
2018年度版は新たなデザインでご用意いたします。

2018年度 Hondaオリジナルフレーム切手

長期で保有されている株主様へ感謝の気持ちを込めて**2018年9月末時点**で**3年以上連続で一単元(100株)以上ご所有されている全株主様***にお送りいたします。

※ 2018年9月末時点の株主名簿を基準とし、各四半期ごとの株主名簿において同一株主番号で、連続して13回以上記載又は記録された株主様が対象です。該当の株主様以外にはご送付いたしかねますので、ご了承ください。

お届けの方法 ■株主様1名につき1部を、**2018年11月末に発送予定の第2四半期株主通信に同封**して、2018年9月末時点の株主名簿記載のご住所にお届けする予定です。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。

※ 「フレーム切手」は日本郵便株式会社の登録商標です。「フレーム切手」は郵便物に貼ってご利用いただけます。

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6月30日現在)

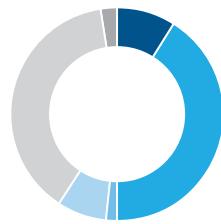
会社概要

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

株式の状況

発行済株式の総数	1,811,428,430 株
株主数	198,249 名

株式の所有者別分布状況



■ 個人・その他	8.9%
■ 金融機関	41.2%
■ 証券会社	1.8%
■ その他国内法人	7.5%
■ 外国人	38.1%
■ 自己名義	2.5%

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)	138,171	7.8
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	107,832	6.1
ステートストリートバンク アンド トラスト カンパニー	63,734	3.6
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	57,853	3.3
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.9
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	41,549	2.4
東京海上日動火災保険株式会社	35,461	2.0
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	34,639	2.0
株式会社三菱UFJ銀行	31,183	1.8
ステートストリートバンク ウエスト クライアントリティー 505234	27,518	1.6

(注) 1. 株数は千株未満を切り捨てて表示しております。

2. 出資比率は、発行済株式の総数から自己株式(45,406千株)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 每年3月31日
期末配当 每年3月31日
第1四半期末配当 每年6月30日
第2四半期末配当 每年9月30日
第3四半期末配当 每年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



証券コード：7267

株主通信 No.178

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：CR-V HYBRID EX・Masterpiece