

HONDA

2016年度 第3 四半期

2016年10月1日▶2016年12月31日

株主通信



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。

さて、私は年初にあたり、本年より事業の基礎となる三つの方針を立てました。その方針とは、「地域の協調と連携」「質の追求」、そして「新たな価値の創造」ということです。

詳しくは、本文の記事をお読みいただければと思いますが、要約すれば、「地域の協調と連携」とは、世界各地域がそれぞれの役割を考えた上で、協調と連携を進めていくことであり、「質の追求」というのは、私たち一人ひとりが、「お客様の喜び」という視点で仕事の意味を考え、仕事の内容を深化させていくこと、そして、「新たな価値の創造」とは、オープンイノベーションを進める、あるいは、二輪・四輪・汎用という製品ラインを持つHondaの強みを活かすことで、これまでにない価値を持った製品やサービスを生み出すということです。

さて、今年の株主総会で、私は株主の皆様へ「チームHondaのよき理解者になっていただきたい」とお伝えしました。昨今は、株主の皆様と企業との対話が重要視されるようになっておりますが、この株主通信においても、株主の皆様へ最新のHondaの状況をお伝えすることで、皆様のご理解を深め、対話の一助ともなる内容にするために一層の努力をしております。

株主の皆様におかれましては、今後とも、こうした当社の姿勢にご理解をいただき、引き続きご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2017年2月

代表取締役社長

八郷隆弘



連結業績ハイライト

(2016年4月1日～2016年12月31日)

売上収益

10兆2,357億円

前年同期比 6.5%減

営業利益

7,026億円

前年同期比 23.9%増

税引前利益

8,199億円

前年同期比 18.1%増

親会社の所有者に帰属する四半期利益

5,206億円

前年同期比 18.9%増

目次

株主の皆様へ……………01

特集……………03
2017年の方針《八郷社長に訊く》

2017年 Hondaモータースポーツ活動計画…09

新製品 & Topics……………11

2016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

株主様へのお知らせ……………25

会社概要 / 株式の状況……………26

■ 特集：2017年の方針《八郷社長に訊く》

チームHondaは次なる進化に向けて舵を切ります。

2016年を振り返って

—— 2016年はどのような一年でしたか？

昨年は、二輪車、四輪車、汎用製品とジェットも含め、全世界で前年を上回る約2,800万人のお客様に商品をお届けすることができました。

また、1963年に四輪車の生産を開始してから、世界での累計生産台数が1億台に達するという記念すべき年でもありました。1台1台を買っていただいたお客様はもちろんのこと、株主の皆様やお取引先様、地域の皆様のご支援に感謝を申し上げたいと思います。

一方、日本国内では4月に発生した熊本地震によって、熊本製作所や販売店様が被害を受けました。しかし、社員の奮闘のみならず、地域の皆様、お取引先様、Hondaファンの皆様からご支援をいただき、9月には、ほぼ通常の稼働に戻すことができました。心よりお礼を申し上げます。中でも地域の方々には「Hondaが元通りに動いてくれることが町の元気印になるから一日でも早く稼働してくれ」という声をいただき、大いに励まされる思いでした。

—— 社長に就任された時から取り組んでおられる「グローバル6極*体制の進化」と「Hondaらしいチャレンジングな商品の開発」に関して、昨年は主にどんな施策を行いましたか？

四輪事業の組織でいえば、まず「Hondaらしいチャレンジングな商品の開発」の領域で、特に商品開発力・技術開発力を強化するために、青山にある商品企画の

*6極とは、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、中国を指します。

機能の一部を研究所に移し、商品と技術それぞれに責任者を設けて、戦略的な特化のできる体制を4月から始動させました。また「グローバル6極体制の進化」については、地域軸と機能軸を基にしたマトリックス経営をしていくうえで、特に役員レベルの責任区分がわかりにくい部分があったので、これも4月から、よりシンプルな組織に改編しました。

—— そうした施策の結果も含めて、事業全体ではどのような成果がありましたか？

二輪車では、CRF1000L Africa Twinを始めとしたFUN領域の商品をタイムリーに世に送り出すことができました。四輪車では、アメリカのリードで開発したシビックの販売をスタートさせることができ、世界的に好評をいただく結果になっております。汎用製品についても、Honda歩行アシストをより多くの方にご紹介することができました。

また、リーマンショック以降、6極各地域の自立化を進めてきましたが、四輪事業ではグローバルモデルと地域専用モデルという両輪が各地域の販売を支える形ができつつあり、自立化という点では一定の成果が得られたと考えています。

—— グローバルモデルと地域専用モデル、それぞれどのようなモデルが該当しますか？

グローバルモデルとは、フィット(海外ではJAZZ)、ヴェゼル(海外ではHR-V)、シビック、CR-V、アコードの5機種を指します。地域によって少しずつ違う味付けを



していますが、基本的には同一のモデルとして全世界で販売しています。例えば、日本やアメリカではハイブリッド車を加えますが、より廉価な普及モデルを要望する地域ではガソリンエンジン車をメインにしています。

一方の地域専用モデルというのは、地域のニーズに合わせて開発・生産するモデルです。日本ではコンパクトなクルマのニーズ、そして家族で使うニーズが高いため、軽自動車とミニバンが専用モデルとなります。また、アメリカではサイズの大きなライトトラックのニーズが高く、アジアでは反対に、フィットよりも小さなサイズが欲しいということで、スモールクラスのプリオ、コンパクトな3列シートのモビリオ、さらに小型のSUVモデルであるBR-Vといったモデルを展開しています。中国ではセダンやSUVのニーズがあり、クライダーというミドルクラスセダンやCR-Vよりもやや大きなアヴェンシアという上級SUVなどを販売しています。ブラジルでもSUVの人気が高まっており、WR-VというコンパクトなSUVモデルの投入を決めました。

2017年の方向性

—— 2017年の経営方針をお聞かせください。

「グローバル6極体制の進化」と「Hondaらしいチャレンジングな商品の開発」というテーマのもと、昨年まで積み上げてきた成果をベースに、2017年は「地域の協調と連携」「質の追求」「新たな価値の創造」という3つの方針を立てています。

1 地域の「自立化」から「協調と連携」へ

—— 1つ目の「地域の協調と連携」について、具体的にお聞かせください。

地域の自立化は昨年までで一定の成果を挙げたも

のと考えています。グローバルモデルに加えてそれぞれの地域専用モデルを投入してきたことが、各地域の事業に貢献するようになりました。しかし一方で、モデル数の増加や、それによって生じる効率の低下という課題も明確になってきました。そこで、今年からはより効率的な6極体制へと進化させるために、地域の「自立化」を「協調と連携」へとシフトすることにしました。

つまり、地域ごとの目標を「自立」といった一律なものにするのではなく、各地域が「グローバルHonda」への貢献という視点に立ち、地域それぞれの特色に合った役割を考え、その役割に応じて相互の補完関係を高めながら、グローバルにより効率的な運営を目指すということです。

—— 各地域はどのような役割を担うのでしょうか？

例えば、北米と中国は、四輪車の世界販売台数で全体の半分以上を占めていますので、この方向性を維持していきます。欧州では、デザインや走りの評価がHonda全体のブランドイメージ向上につながりますので、そうした魅力のある商品を出していきます。アジアは今後も需要が期待できるので、さらに多くのお客様の生活に役立つことを念頭に置いたクルマをお届けし、南米やアフリカのようなこれからの成長が望める市場には、将来への布石を打っていきます。そして日本には、世界のニーズの調整役ではなく、あらゆる面でグローバルHondaをリードする役割を担ってもらいます。これらはあくまでも例えですが、それぞれの地域が役割を認識したうえで連携し、6極全体で支え合っていくことが重要です。

また、自動運転などの新しい技術は、日本、北米、欧州、中国という北半球では足並みを揃えて進める必要がありますが、その一方で、アジア、南米、アフリカなど



シビック(欧州仕様)の生産ライン(イギリス スウィンドン工場)

南半球では、まだクルマを普及させていかなければならない段階です。そのため、北半球では電動化・知能化を進めますが、南半球では既存の技術をこれからのお客様にどう展開していくかを検討するという、2つの異なる対応を進めなければならないと考えています。

——商品開発はどのように進めていくことになりますか？

リードカントリー制を導入していきます。これは、グローバルモデルについて開発担当地域を決め、その地域が他の地域と協調・連携しつつも責任を持って推進していくという取り組みです。新型のシビックはアメリカがリードしながら開発を進めていったモデルであり、リードカントリー制の先例と言えます。

——新型シビックの開発はどのように進められたのですか？

まずは、シビックが最も売れているアメリカに開発の拠点を置くことと決めました。ただし北米市場だけで売ればいいということではないので、欧州でも評価いただけるクルマということも考えなければなりません。その結

果として、コンパクトカーとしてグローバルに闘えるモデルにする、という方向性を決めて開発を進めました。その中で、4ドアは世界中で市場があるのでグローバル展開をする。5ドアは欧州やアジアで需要があるのでイギリス工場で集中的に生産して各地域に輸出していく。というように、生産や営業などを全領域で協調、連携させながらグローバルなフォーメーションを決めていきました。

——6極の中で日本はどのような役割になりますか？

やはり日本のHondaが世界のHondaを主導していかなければなりません。すべての領域において日本がリーダーシップを取るべきだと思っています。これまで各地域の自立化を進めようという狙いから、日本が各地域からの声の聞き役に回っていたため、調整業務に追われすぎたという反省があります。今後は自立化の進んだ各地域を日本のHondaが東ね、商品の企画や開発、生産の技術や体制、販売やサービス、人材施策など、すべての領域で日本のHondaがグローバルHondaを牽引するようにならなければ、世界規模の経済環境や市場の変化に対応できないと思います。



そのためには、日本の市場をもっと元気にしなければなりません。日本の市場は時代とともにセダンからミニバン、スモール、ハイブリッド車や軽自動車と、激しく変化しています。そうした中でもフレキシブルに対応できるようホームマーケットで頑張らなければ、各地域に対して説得力がありません。また、今後は商品だけでなく、生産現場も電動化や智能化が進んでいくので、二輪車、四輪車、汎用製品すべてで先進技術を日本から各地域に発信するようにしたい。日本のHondaにはそれだけのポテンシャルがあり、それを発揮することが本来あるべき姿だと思います。

2 質の追求

—— 2つ目の「質の追求」について詳しくお聞かせください。

ここ数年、より多くのお客様にいち早くHondaの商品をお届けしたいという想いと、規模を拡大しようという考えを同時に追求してきた結果、環境の変化や拡大のスピードに実態が追いつかず、開発や生産部門を中心に業務負荷に偏りが生じてしまいました。日本で四輪車の市場措置を何度か行いお客様にご迷惑をおかけしたことや、北米でIQS(自動車初期品質調査)の順位を下げてしまったことは、その顕れだと認識しています。

こうした事態を踏まえると、今後は量だけではなく、質を上げていくことに、より注力しなければいけません。

具体的には、お客様の「買う喜び」の最大化に向けて、私たち自身が「売る喜び」や「創る喜び」を実感できるよう、一人ひとりが仕事の意味をもっと考え、働くことの質を高めていくことが重要だと考えています。

そうやって一人ひとりが仕事の質を高めていくことで、全従業員のモチベーションが高まり、それが結果として商品の質の向上となり、お客様の喜びにつながっていくのだと思います。

よく、Hondaは年間1,000万台規模のメーカーを目指さないのかと聞かれることがありますが、それよりも大切なことは、一つひとつの商品の価値を上げていくことです。一人ひとりが仕事の質の追求にこだわることで、より重要だと考えています。

—— 昨今、雇用に対する企業姿勢としてダイバーシティの推進が問われていますが、Hondaならではの取り組みはありますか？

Hondaの企業理念のひとつに「人間尊重」というものがあります。これはまさしく、人間の多様性を大切にしていくことだと思います。個人の属性ではなく個性を尊重し、全従業員が最適な仕事をすることで、一人ひとりが輝いていく、という考えですが、この捉え方をさらに時代とともに進化させていくことが大切です。

Hondaは女性の活躍する場の拡大や、海外の人たちの国内採用など、人材の多様化に取り組みつつあり、女性や外国籍の執行役員も登用しています。



今後も多様性という意味も重視した「人間尊重」を、企業文化として深く根づかせていきたいと思っています。

3 新たな価値の創造

—— これからのクルマに求められる価値とは？
また、それを実現するための取り組みについてお聞かせください。

クルマの進化を見れば、もともとは機械そのものだったものが1990年前後から電子化が進み、ハイブリッド車や燃料電池自動車といった新しい領域が生まれることで、技術の幅が大きく広がってきました。Hondaはこうした流れを捉えて、部品メーカーを始めとするさまざまな企業との関係を築きながらHondaらしい価値を創造してきました。

今後は、カーボンフリー社会の実現に向けた電動化技術や、交通事故ゼロ社会の実現に向けた自動運転技術、さらには知能化技術を加速させていく必要があると思います。

これらの技術を活かした商品を開発するには、独自の技術を発展させながら、部品メーカーとの協力、国の機関や他の自動車メーカーとの連携などが必要不可欠であり、社外との関係はさらに広がっていくでしょう。Hondaはオープンイノベーションを視野に入れ、従来は異業種とされてきた企業とも積極的にコラボレー

ションを進め、将来のための新しい価値の創造にチャレンジしていきます。

—— 日本国内では今後どのような商品展開を予定していますか？

Hondaは、S660やシビック・タイプR、NSXなど、操る楽しさを体現したモデルを出す一方、生活の幅を広げるクルマづくりにも力を注いでおり、そのどちらもが、HondaのDNAだと思っています。

今年はシビックがいよいよ国内でも販売されます。4ドア、5ドア、タイプRというラインアップの予定です。そのほかにも、さらに多くのお客様の生活に役立ち、暮らしを豊かにするような商品をご用意いたしますので、どうぞご期待ください。

—— 最後に、株主様にひと言お願いします。

経済環境や市場変化など、世界規模では想定外と思えることが多くありますが、私たちは「Hondaらしさ」を忘れずに、今年の方針である「地域の協調と連携」を進めながら、仕事の質を高め、量の成長だけでなく「質の成長」にも力を注いでいきます。「新たな価値の創造」のためにオープンイノベーションを進め、将来に向けた技術を発展させていきます。さらに、二輪車、四輪車、汎用製品をつくるメーカーである強みを活かした、新たな提案をできるようなチャレンジも続けてまいりますので、今後とも変わらぬご支援、ご協力をお願い申し上げます。

■ 2017年 Hondaモータースポーツ活動計画

Hondaは創業期より、レース活動を通じて技術を研鑽し、人材を育みそこで培ったスピリットやアイデアを多くの製品に活かしてまいりました。今後も「The Power of Dreams」のもと楽しさや喜びを皆様にお届けしてまいります。



MotoGP第15戦日本GP マルク・マルケス(#93)

二輪モータースポーツ参戦体制の概要

2016年は、FIMロードレース世界選手権シリーズのMotoGPクラスではマルク・マルケスがクラス3度目のタイトルを獲得。FIMモトクロス世界選手権最高峰クラスのMXGP(450cc)は同クラス参戦初年度で、ティム・ガイザーがタイトルを獲得。FIMトライアル世界選手権シリーズではトニー・ボウが前人未踏の10連覇を達成しました。同じ年に、3つの世界選手権の最高峰クラスで個人タイトルを獲得したのは、世界初の快挙となります。

2017年のFIMロードレース世界選手権シリーズMotoGPクラスは、昨年と同様にワークスチーム「レプソル・ホンダ・チーム」からマルク・マルケスとダニ・ペドロサの2選手が、2017年型のワークス

マシンRC213Vで参戦。Hondaは、MotoGPクラスに3チーム5台体制で、ライダーズタイトルおよびコンストラクターズ、チームの3冠獲得を目指します。

FIMモトクロス世界選手権MXGP(450cc)は、ワークスチーム「チーム・エイチアールシー」に、チャンピオンのティム・ガイザーが移籍。イブジェニー・ボブリシエフとともに2017年型のワークスマシンCRF450RWを駆ってクラス連覇を目指します。

FIMトライアル世界選手権は、引き続きワークスチーム「レプソル・ホンダ・チーム」から、チャンピオンのトニー・ボウ、ハイメ・ブスト、そして2004年に日本人初のチャンピオンを獲得した、藤波貴久の3名で、ワークスマシンCOTA4RTで参戦します。

また7月に開催される鈴鹿8時間耐久ロードレースには、新型CBR1000RRでタイトル奪還に挑みます。



F1第18戦アメリカGP フェルナンド・アロンソ(#14)

四輪モータースポーツ参戦体制の概要

FIAフォーミュラ・ワン世界選手権 (F1) にパワーユニットサプライヤーとして参戦 3年目となる「マクラーレン・ホンダ」は、2017年はフェルナンド・アロンソ、ストフェル・バンドーンの2名で参戦します。

FIA世界ツーリングカー選手権 (WTCC) には、日本人初のレギュラーワークスドライバーとなる道上龍を含む、Hondaワークス2チーム3台の体制で挑みます。

国内レース参戦カテゴリーとしては、SUPER GT シリーズのGT500クラスに、新型NSXをベースとした「NSX-GT」を投入し新たな陣容の5チームで、また全日本スーパーフォーミュラ選手権に、5チーム8台体制で参戦。すべてのカテゴリーで、ファンの皆様の期待にお応えできるよう、「勝ち」にこだわって戦っていきます。

2017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
一輪	FIMロードレース世界選手権シリーズ MotoGPクラス	レプソル・ホンダ・チーム	マルク・マルケス ダニ・ペドロサ
		エルシーアール・ホンダ エストレーリャ・ガリシア・ゼロ・ポイント・ゼロ・マーク・ブイディエス	カル・クラッチロー ジャック・ミラー テイ・ラバト
	FIMモトクロス世界選手権シリーズ MXGPクラス	チーム・エイチアールシー	ティム・ガイザー
	AMAスーパークロス世界選手権シリーズ	チーム・ホンダ・エイチアールシー	イブジェニー・ポプリシエフ ケン・ロクスン コール・シーリー
	FIMトライアル世界選手権シリーズ	レプソル・ホンダ・チーム	トニー・ボウ 藤波 貴久 ハイメ・ブスト
四輪	FIAフォーミュラ・ワン世界選手権	マクラーレン・ホンダ	フェルナンド・アロンソ ストフェル・バンドーン 道上 龍
	FIA世界ツーリングカー選手権	ホンダレーシング・チーム・ヤス カストロール・ホンダ・ワールド・ツーリング・カー・チーム オートバックス・レーシング・チーム・アグリ ケービン・リアル・レーシング	ティアゴ・モンテyro ノルベルト・ミケリス 野尻 智紀 小林 崇志 塚越 広大 小暮 卓史
	SUPER GTシリーズ GT500クラス	チーム・クニミツ チーム・ムゲン	山本 尚貴 伊沢 拓也 武藤 英紀 中嶋 大祐
		エプソン・ナカジマ・レーシング	ベルトラン・バゲット 松浦 孝亮 塚越 広大
	全日本スーパーフォーミュラ選手権	リアル・レーシング	山本 尚貴
チーム・ムゲン		ピエール・ガスリー 中嶋 大祐	
ナカジマ・レーシング ドコモチーム・ダンディアアム・レーシング ピーマックス・レーシング・チーム		ナレイン・カーティヤヤン 野尻 智紀 伊沢 拓也 小暮卓史	

(2017年2月14日現在)

■ 新製品 & Topics

10月4日 小型4ストローク船外機「BF5」を全面改良し発売、新たに「BF6」を追加



BF5

BF6

運搬しやすくポートへの取り付けが手軽に行える5馬力の「BF5」を31年ぶりに全面改良。6馬力の「BF6」も新たに追加し、小型ラインアップを充実させました。どちらも、大容量内蔵式燃料タンクの採用によりクラス最長*の連続運転時間を実現。高い利便性や優れた始動性、操作性とともに低振動・低騒音などによる快適性も高めています。

*5馬力から6馬力までの4ストローク船外機。Honda調べ(2016年9月末現在)

10月13日 北米向け新型「CR-V」を発表



1997年の米国デビュー以来、SUVセグメントのベストセラーであり続ける「CR-V」。新たに1.5L DOHC直噴ターボエンジンを搭載し、より力強い走りと優れた燃費性能の両立を達成。エクステリア、インテリアともにデザインを刷新し、先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」も採用しています。

*EX以上のグレードに標準設定

10月

4 5

13

24

11月

10月5日 Hondaとヤマハ発動機が原付一種領域における協業の検討を開始

本田技研工業(株)とヤマハ発動機(株)は、日本国内の原付一種*領域での協業に向けた業務提携について、検討を開始することを発表。Hondaからヤマハへの50cc原付スクーターのOEM供給、ビジネススクーター次期

モデルの共同開発、電動二輪車普及に向けた協業など、縮小傾向にある国内の二輪車市場の活性化を目指した取り組みを進めてまいります。



*第一種原動機付自転車。道路運送車両法で定める、総排気量50cc以下のエンジン、または定格出力0.60kW以下の電動モーターを搭載する二輪以上の乗り物

10月24日 高圧水電解型「70MPa スマート水素ステーション」の実証実験を開始

東京都江東区青海に、高圧水電解型として世界初*の充填圧力70MPa(メガパスカル)の小型水素ステーション(SHS)を設置。このSHSと燃料電池自動車「クラリティフューエルセル」、可搬型外部給電器「Power Exporter

9000」を運用し、実際の都市環境下でのCO₂削減効果と緊急時における移動可能な発電設備としての実用性を検証します。



*Honda調べ(2016年10月現在)

11月7日 ハンディータイプのプロウ「HHB25」を発売



360度自在傾斜が可能でどんな角度でも使える超小型4ストロークエンジンを搭載。公園や事業所などでの落葉の清掃作業や、剪定後の枝や葉の処理などに適しています。両手持ちでの作業がしやすい形状で、クラストップレベルの軽さ*を実現。優れた始動性、低振動性、低騒音を兼ね備え、作業者の負荷軽減にも配慮しています。

*乾燥重量、4ストロークエンジン搭載タイプ。Honda調べ(2016年10月末現在)

11月17日 米国で新型クルーザーモデル「Rebel 500」、「Rebel 300」を発売

「SIMPLE」「RAW(未加工の素材)」をデザインコンセプトに、北米の若い世代向けに開発。同一の車体に異なる排気量のエンジンを搭載できるため、体格差や経験差など、さまざま



な使い勝手に対応が可能。感性を刺激するタフでCOOLなスタイリングと、気軽に楽しめるサイズ感を目指しました。日本では「Rebel 500」「Rebel 250」として発売を計画しています。

7 10

17

12月

22

11月10日 ブラジルで二輪車生産開始40周年記念式典を開催



1976年の生産開始以来CGシリーズを中心に生産台数を伸ばし、2007年には累計1千万台、2014年には2千万台を達成。現在ではブラジル二輪車市場全体の8割にあたる台数を販売しています。また、交通安全教育センターを国内に3カ所設置し、交通安全普及活動にも力を入れています。

12月22日 四輪車の世界生産累計台数1億台を達成

100
MILLION
-THANKS-
1963-2016
一億台ありがとう！



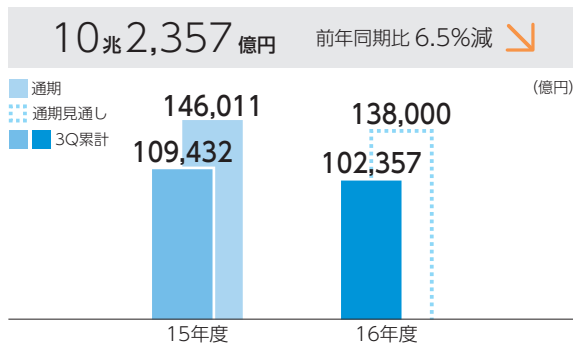
1963年、初の市販モデルとなる軽トラック「T360」の生産を開始。以来、日本メーカーとして初めての、米国における乗用車生産も含め、世界各地に生産拠点を展開。54年目となる2016年9月に、世界生産累計台数1億台を達成しました。二輪車と汎用製品を合わせると、Hondaの世界生産累計台数は5億6千万台を超えました。

2016年度 第3四半期 連結業績ハイライト

(2016年4月1日～2016年12月31日)

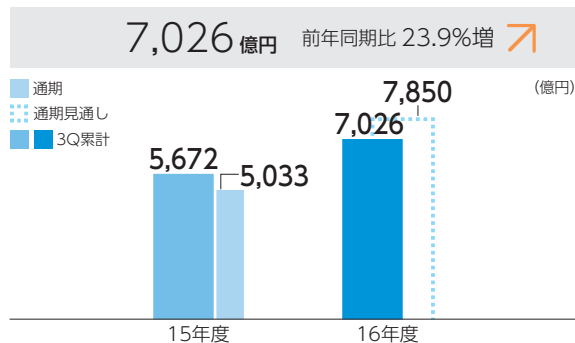
売上収益

四輪事業、金融サービス事業、二輪事業の売上収益の増加などはあったものの、為替換算による売上収益の減少影響などにより減収

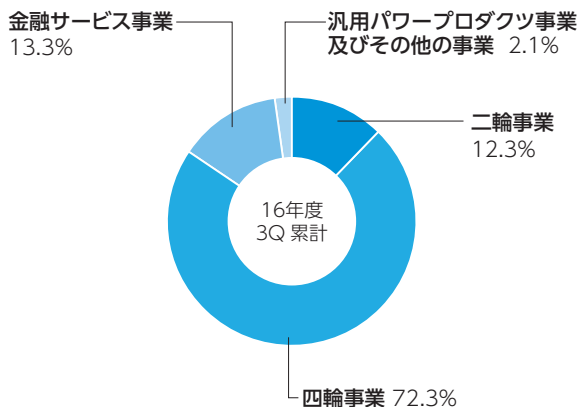


営業利益

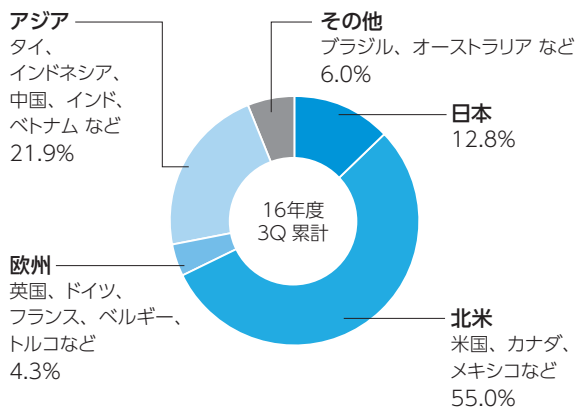
平成28年(2016年)熊本地震の影響や為替影響などはあったものの、コストダウン効果、品質関連費用を含む販売費及び一般管理費の減少、売上変動及び構成差に伴う利益増、年金会計処理影響などにより増益



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



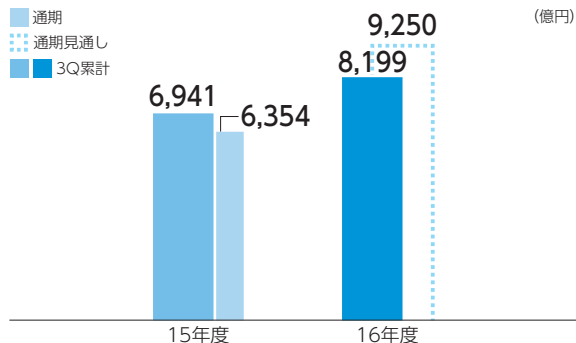
※ 当第3四半期の平均為替レートは1米ドル=109円(前年同期122円)です。

※ 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。

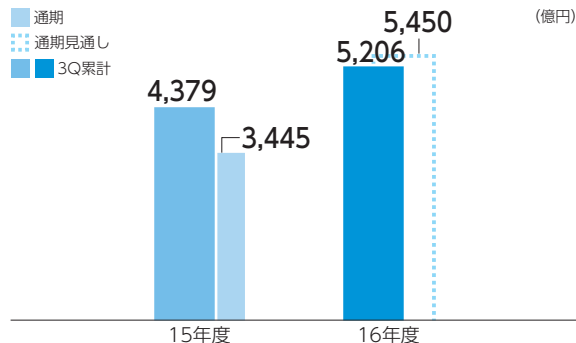
税引前利益

8,199 億円 前年同期比 18.1%増 



親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

5,206 億円 前年同期比 18.9%増 



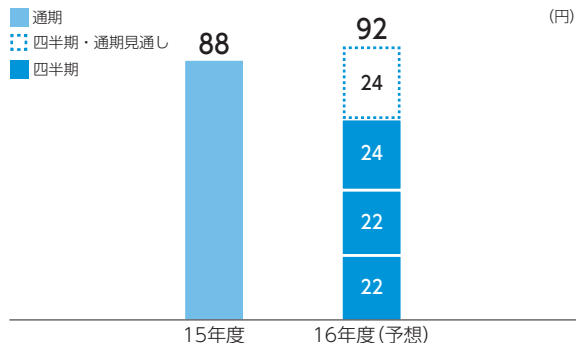
四半期包括利益

15年度3Q累計
2,787億円

16年度3Q累計
7,027億円

配当金

24円



当社IRサイトで第3四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2017年2月3日に開催した、第3四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。本冊子と合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]

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

事業の種類別セグメントの状況

二輪事業



売上収益

1兆2,624億円

前年同期比 7.7%減 ↓

営業利益

1,325億円

前年同期比 14.0%減 ↓

売上収益

13,681 (億円)

12,624 (億円)

15年度 16年度
3Q 累計 3Q 累計

営業利益

1,541 (億円)

1,325 (億円)

15年度 16年度
3Q 累計 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はあったものの、為替換算による売上収益の減少影響などにより、1兆2,624億円と前年同期にくらべ7.7%の減収となりました。営業利益は、コストダウン効果や年金会計処理影響などはあったものの、平成28年(2016年)熊本地震の影響を含む台数変動及び構成差に伴う利益減や為替影響などにより、1,325億円と前年同期にくらべ14.0%の減益となりました。

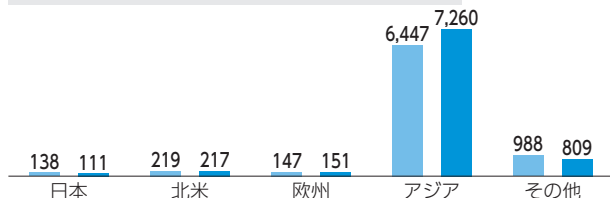
連結売上台数

(千台)

8,548千台

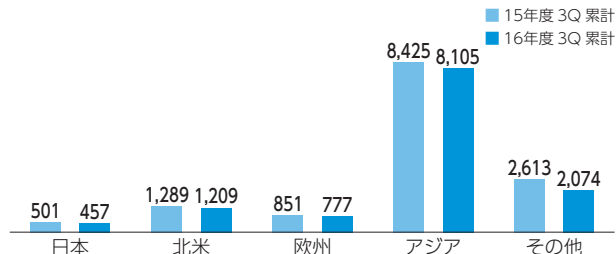
前年同期比 7.7%増 ↑

■ 15年度 3Q 累計
■ 16年度 3Q 累計



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

(億円)



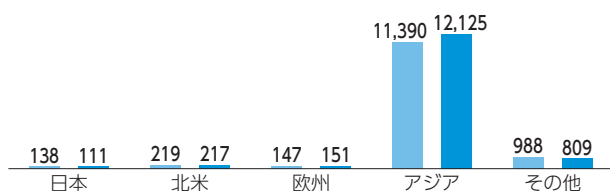
Honda グループ販売台数

(千台)

13,413千台

前年同期比 4.1%増 ↑

■ 15年度 3Q 累計
■ 16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販売台数です。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

7兆3,957億円

前年同期比 7.0%減 ↓

営業利益

4,461億円

前年同期比 66.4%増 ↑

売上収益

79,500 (億円)

73,957

15年度 3Q 累計
16年度 3Q 累計

営業利益

2,681 (億円)

4,461

15年度 3Q 累計
16年度 3Q 累計

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はあったものの、為替換算による売上収益の減少影響などにより、7兆3,957億円と前年同期にくらべ7.0%の減収となりました。営業利益は、為替影響などはあったものの、品質関連費用を含む販売費及び一般管理費の減少、コストダウン効果、台数変動及び構成差に伴う利益増、年金会計処理影響などにより、4,461億円と前年同期にくらべ66.4%の増益となりました。

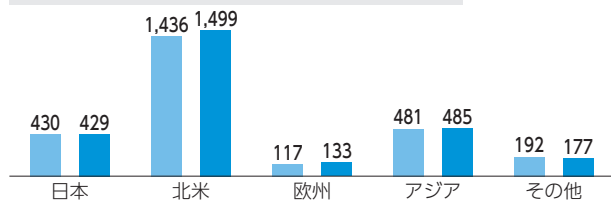
連結売上台数

(千台)

2,723千台

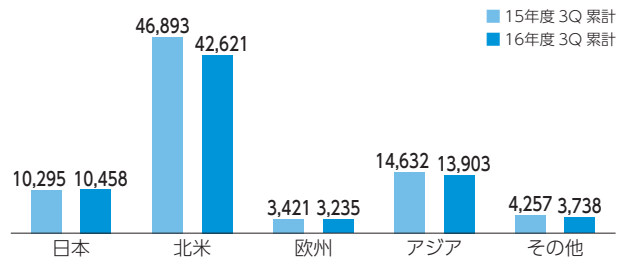
前年同期比 2.5%増 ↑

■ 15年度 3Q 累計
■ 16年度 3Q 累計



仕向地別 (外部顧客の所在地別) 売上収益

(億円)



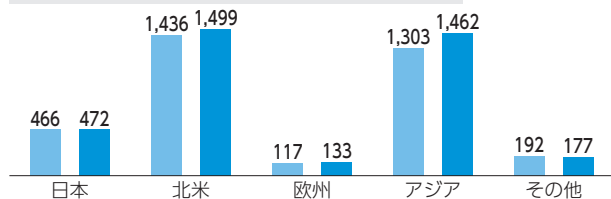
Honda グループ販売台数

(千台)

3,743千台

前年同期比 6.5%増 ↑

■ 15年度 3Q 累計
■ 16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販売台数です。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。

事業の種類別セグメントの状況

汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業



売上収益

2,172億円

前年同期比 11.3%減 ↓

営業利益

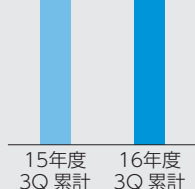
△68億円

前年同期比 39億円改善 ↑

売上収益

2,447

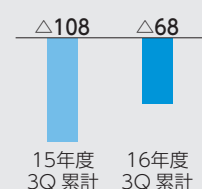
2,172



営業利益

△108

△68



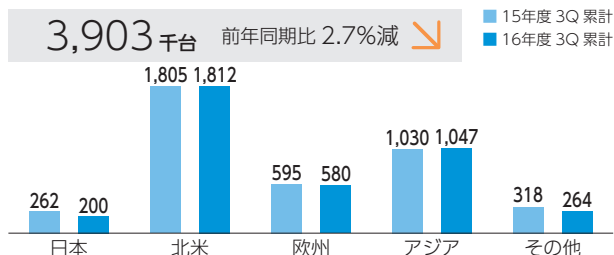
汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、汎用パワープロダクツ事業の連結売上台数の減少などにより、2,172億円と前年同期にくらべ11.3%の減収となりました。営業損失は、台数変動及び構成差に伴う利益減などはあったものの、その他の事業に関する費用の減少や年金会計処理影響などにより、68億円と前年同期にくらべ39億円の改善となりました。なお、汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、317億円と前年同期にくらべ99億円の改善となりました。

連結売上台数

(千台)

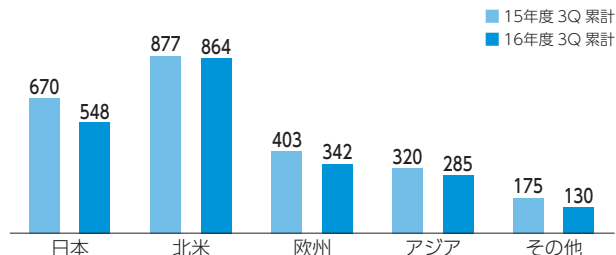
3,903千台

前年同期比 2.7%減 ↓



仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益

(億円)

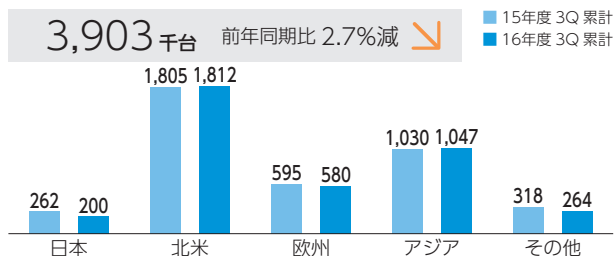


Honda グループ販売台数

(千台)

3,903千台

前年同期比 2.7%減 ↓



※ 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汎用パワープロダクツ販売台数です。連結売上台数は、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。

金融サービス事業



売上収益

1兆3,603億円

前年同期比 1.4%減 ↓

営業利益

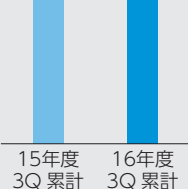
1,307億円

前年同期比 16.1%減 ↓

売上収益

13,802 (億円)

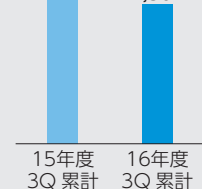
13,603 (億円)



営業利益

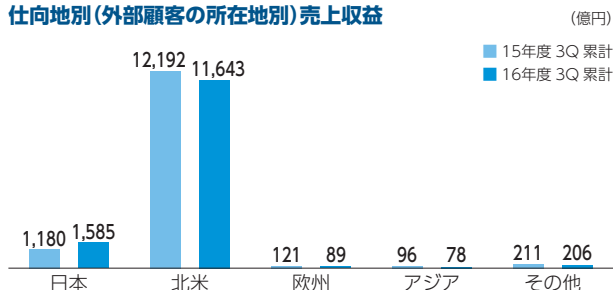
1,558 (億円)

1,307 (億円)



金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、オペレーティング・リース売上やリース車両売却売上の増大などはあったものの、為替換算による売上収益の減少影響などにより、1兆3,603億円と前年同期に比べ1.4%の減収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の増加や為替影響などにより、1,307億円と前年同期に比べ16.1%の減益となりました。

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。

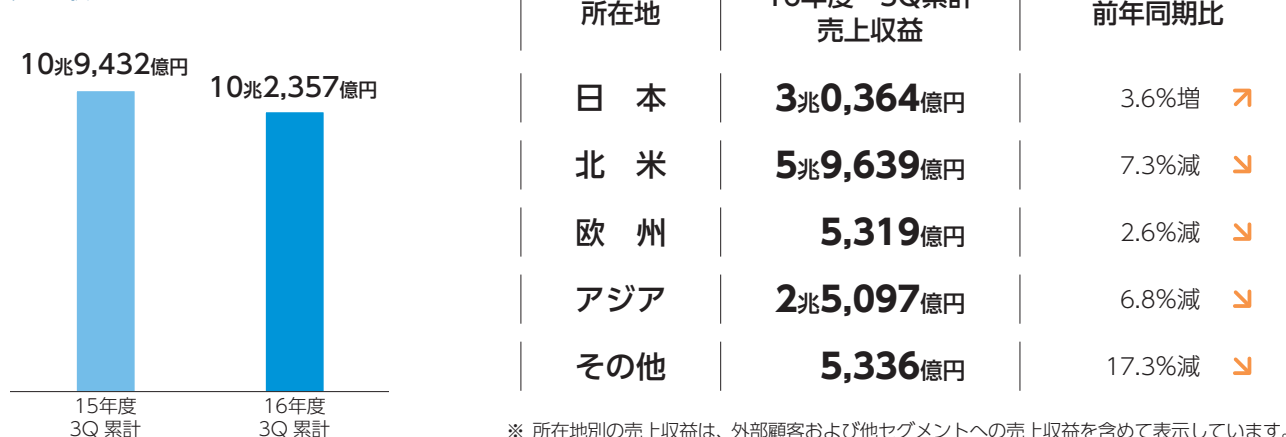
- 決算報告書
- FORM 20-F
- 電子公告
- 決算説明会資料
- FORM SD / Conflict Minerals Report
- 証券取引所提出資料
- 有価証券報告書／四半期報告書等
- 株主通信・事業報告書
- 生産・販売・輸出 月次データ
- アニュアルレポート
- IRロードショー資料
- etc.

【日本語】 <http://www.honda.co.jp/investors/>

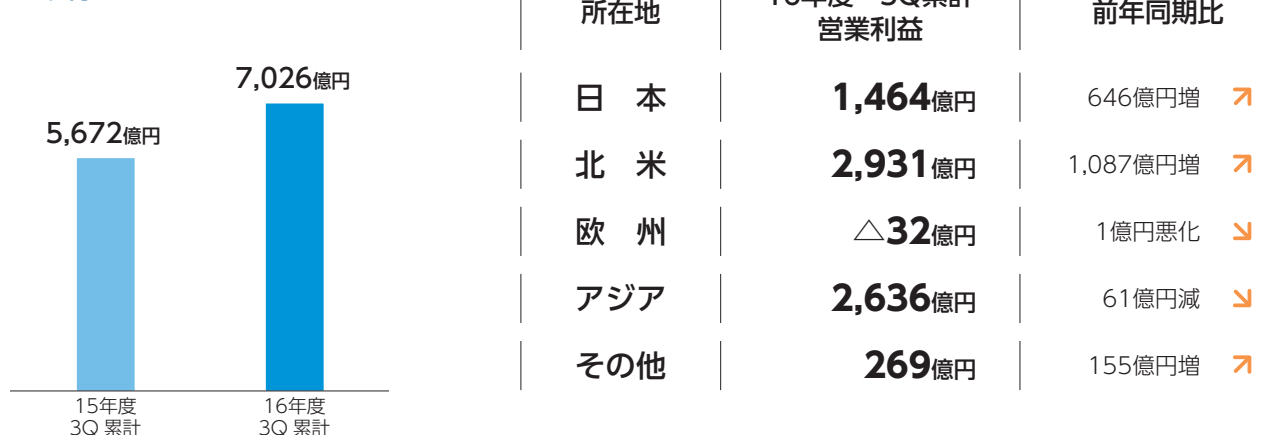
【英語】 <http://world.honda.com/investors/>

■ 所在地別セグメントの状況

売上収益



営業利益



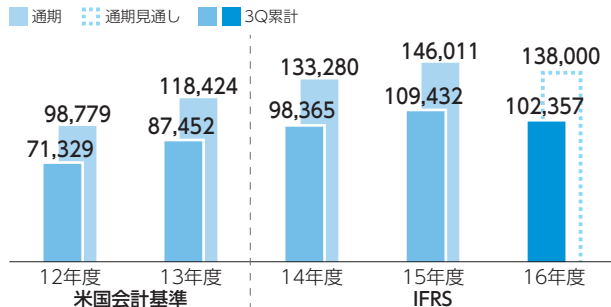
北米：米国、カナダ、メキシコ など 欧州：英国、ドイツ、フランス、ベルギー、トルコ など アジア：タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など
 その他：ブラジル、オーストラリア など

業績の推移(5ヶ年)

売上収益

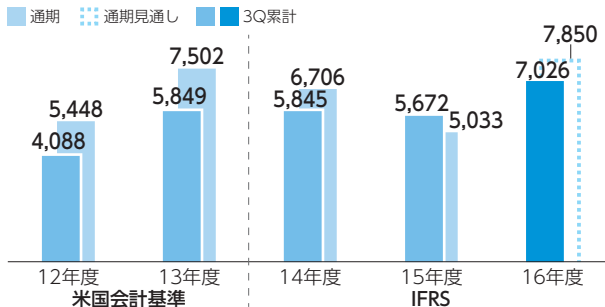
(億円)

※ 12年度～13年度は、米国会計基準に基づいた「売上高及びその他の営業収入」を記載しております。



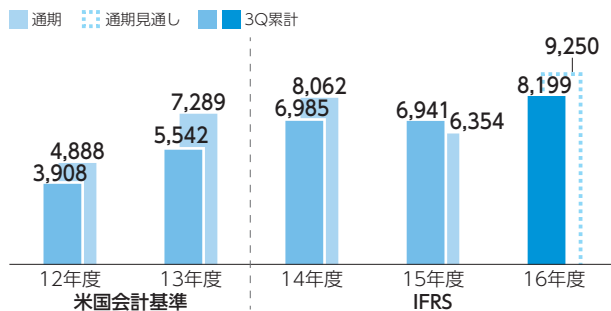
営業利益

(億円)



税引前利益

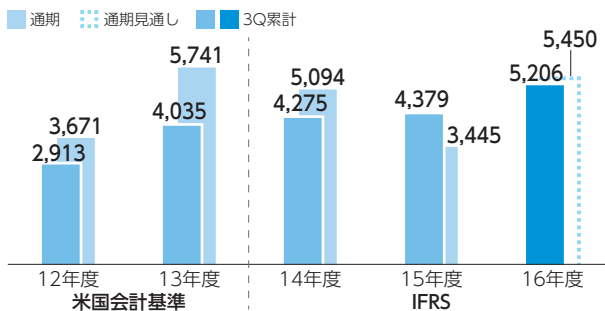
(億円)



親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

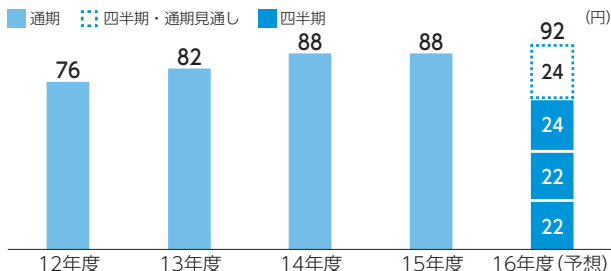
(億円)

※ 12年度～13年度は、米国会計基準に基づいた「当社株主に帰属する四半期(当期)純利益」を記載しております。



配当金の推移

当社は、2017年2月3日開催の取締役会において、2016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24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92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 2016年3月31日	当第3四半期 連結会計期間末 2016年12月31日
(資産の部)		
流動資産		
現金及び現金同等物	1,757,456	1,800,011
営業債権	826,714	714,973
金融サービスに係る債権	1,926,014	1,922,220
その他の金融資産	103,035	202,798
棚卸資産	1,313,292	1,386,055
その他の流動資産	315,115	309,554
流動資産合計	6,241,626	6,335,611
非流動資産		
持分法で会計処理されて いる投資	593,002	564,571
金融サービスに係る債権	3,082,054	3,167,587
その他の金融資産	335,203	357,891
オペレーティング・リース 資産	3,678,111	4,160,460
有形固定資産	3,139,564	3,205,523
無形資産	824,939	797,314
繰延税金資産	180,828	124,802
その他の非流動資産	153,967	158,058
非流動資産合計	11,987,668	12,536,206
資産合計	18,229,294	18,871,817

(単位：百万円)

科目	前連結会計 年度末 2016年3月31日	当第3四半期 連結会計期間末 2016年12月31日
(負債及び資本の部)		
流動負債		
営業債務	1,128,041	996,623
資金調達に係る債務	2,789,620	3,032,889
未払費用	384,614	346,448
その他の金融負債	89,809	111,378
未払法人所得税	45,872	35,994
引当金	513,232	404,507
その他の流動負債	519,163	479,926
流動負債合計	5,470,351	5,407,765
非流動負債		
資金調達に係る債務	3,736,628	3,892,909
その他の金融負債	47,755	45,595
退職給付に係る負債	660,279	567,758
引当金	264,978	229,343
繰延税金負債	789,830	901,959
その他の非流動負債	227,685	245,054
非流動負債合計	5,727,155	5,882,618
負債合計	11,197,506	11,290,383
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,118	171,118
自己株式	△26,178	△26,185
利益剰余金	6,194,311	6,612,800
その他の資本の構成要素	336,115	459,935
親会社の所有者に 帰属する持分合計	6,761,433	7,303,735
非支配持分	270,355	277,699
資本合計	7,031,788	7,581,434
負債及び資本合計	18,229,294	18,871,817

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 2015年 4月 1日 至 2015年12月31日	自 2016年 4月 1日 至 2016年12月31日
売上収益	10,943,262	10,235,766
営業費用		
売上原価	△8,503,957	△7,937,259
販売費及び一般管理費	△1,410,722	△1,126,640
研究開発費	△461,376	△469,258
営業費用合計	△10,376,055	△9,533,157
営業利益	567,207	702,609
持分法による投資利益	117,611	116,212
金融収益及び金融費用		
受取利息	21,312	23,139
支払利息	△13,538	△8,784
その他(純額)	1,564	△13,183
金融収益及び 金融費用合計	9,338	1,172
税引前利益	694,156	819,993
法人所得税費用	△208,818	△251,911
四半期利益	485,338	568,082
四半期利益の帰属		
親会社の所有者	437,975	520,610
非支配持分	47,363	47,472

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 2015年 4月 1日 至 2015年12月31日	自 2016年 4月 1日 至 2016年12月31日
四半期利益	485,338	568,082
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	—	11,561
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	△2,303	18,042
持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分	△319	1,643
純損益に振り替えられる 可能性のある項目		
在外営業活動体の 為替換算差額	△185,534	135,535
持分法適用会社の その他の包括利益に 対する持分	△18,452	△32,088
その他の包括利益(税引 後)合計	△206,608	134,693
四半期包括利益	278,730	702,775
四半期包括利益の帰属		
親会社の所有者	247,632	661,259
非支配持分	31,098	41,516

要約四半期連結財務諸表の概要

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 2015年 4月 1日 至 2015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		
2015年 4月 1日残高	86,067	171,118	△26,165	6,083,573	794,034	7,108,627	274,194	7,382,821
四半期包括利益								
四半期利益				437,975		437,975	47,363	485,338
その他の包括利益(税引後)					△190,343	△190,343	△16,265	△206,608
四半期包括利益合計				437,975	△190,343	247,632	31,098	278,730
利益剰余金への振替				△253	253	-		-
所有者との取引等								
配当金の支払額				△118,950		△118,950	△35,251	△154,201
自己株式の取得			△11			△11		△11
資本取引及びその他							△2,815	△2,815
所有者との取引等合計			△11	△118,950		△118,961	△38,066	△157,027
2015年12月31日残高	86,067	171,118	△26,176	6,402,345	603,944	7,237,298	267,226	7,504,524

(単位：百万円)

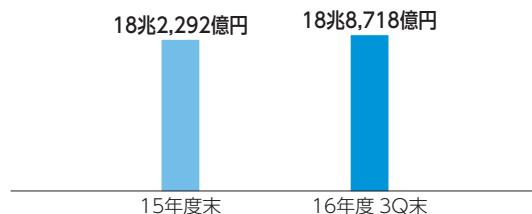
当第3四半期連結累計期間 自 2016年 4月 1日 至 2016年12月31日	親会社の所有者に帰属する持分						非支配持分	資本合計
	資本金	資本剰余金	自己株式	利益剰余金	その他の資本 の構成要素	合計		
2016年 4月 1日残高	86,067	171,118	△26,178	6,194,311	336,115	6,761,433	270,355	7,031,788
四半期包括利益								
四半期利益				520,610		520,610	47,472	568,082
その他の包括利益(税引後)					140,649	140,649	△5,956	134,693
四半期包括利益合計				520,610	140,649	661,259	41,516	702,775
利益剰余金への振替				16,829	△16,829	-		-
所有者との取引等								
配当金の支払額				△118,950		△118,950	△34,172	△153,122
自己株式の取得			△7			△7		△7
資本取引及びその他								
所有者との取引等合計			△7	△118,950		△118,957	△34,172	△153,129
2016年12月31日残高	86,067	171,118	△26,185	6,612,800	459,935	7,303,735	277,699	7,581,434

要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書 (単位:百万円)

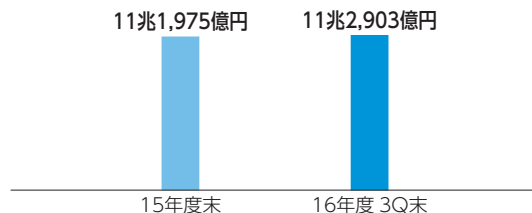
科 目	前第3四半期 連結累計期間	当第3四半期 連結累計期間
	自 2015年4月1日 至 2015年12月31日	自 2016年4月1日 至 2016年12月31日
営業活動による キャッシュ・フロー	958,655	458,276
投資活動による キャッシュ・フロー	△682,865	△531,989
財務活動による キャッシュ・フロー	△48,795	89,124
為替変動による現金及び 現金同等物への影響額	△65,272	27,144
現金及び現金同等物の 純増減額	161,723	42,555
現金及び現金同等物の 期首残高	1,471,730	1,757,456
現金及び現金同等物の 四半期末残高	1,633,453	1,800,011

■ 連結財政状況

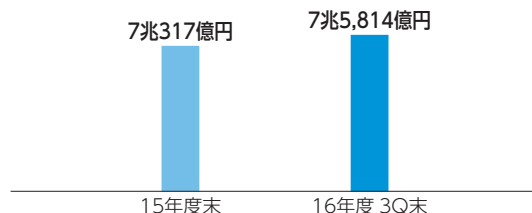
総資産



負債合計

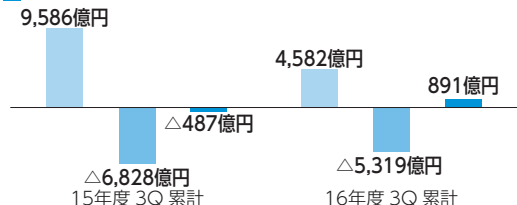


資本合計



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

2017年度 Enjoy Hondaへのご招待について

Enjoy Hondaは、Hondaのモータースポーツやバイク、クルマ、汎用製品といったHondaの魅力をフル体感できる、ファンの皆様への感謝イベントです。大人はもちろん小さなお子様も一緒に楽しめるプログラムをご用意してお待ちしております。対象の株主様は以下の応募要領をご確認の上、お申し込みください。



記号	開催日	イベント名称	開催場所	応募締切日 (当日必着)	当選時のご案内 発送日
A	2017年 5月13日(土)・14日(日)	Enjoy Honda 2017 アイテムえひめ	アイテムえひめ[愛媛国際貿易センター] (愛媛県松山市)		
B	2017年 7月8日(土)・9日(日)	Enjoy Honda 2017 富士スピードウェイ	富士スピードウェイ (静岡県駿東郡小山町)	2017年 3月21日(火)	2017年 4月下旬頃
C	2017年 7月15日(土)・16日(日)	Enjoy Honda 2017 アクセスサッポロ	アクセスサッポロ (北海道札幌市)		

- ※ 一単元(100株)以上保有の株主様が対象です。
- ※ 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。
- ※ ご応募はいずれか1つとさせていただきます。
- ※ 各会場までの交通費・各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。

Enjoy Honda 公式ウェブサイト

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

各イベントの詳細は、上記ウェブサイトでも順次公開いたします。

Enjoy Honda

検索

募集人数 各300組(1組あたり大人4名様分まで、受付で当選案内と引き換えに入場チケットをお渡しします)

※ 会場ごとに同伴者様の条件が異なりますのでご注意ください。

●(Aアイテムえひめ) / ○(Cアクセスサッポロ)

高校生以下は入場チケットなしで入場できます。ただし、小学生以下は入場チケットをお持ちの大人(保護者)同伴が必要となります。

●(B富士スピードウェイ)

中学生以下は、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できます。

応募方法

- ① 同封の応募ハガキに、参加ご希望のイベントの記号(A~C)のいずれか1つに○をつけてご郵送ください。
- 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招待以外の目的では使用いたしません。

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。
- お届け先は2016年12月末時点の株主名簿記載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)

■ 会社概要 / 株式の状況 (2016年12月31日現在)

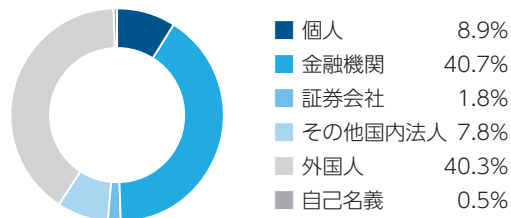
会社概要

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・汎用パワープロダクト

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株
株主数 196,599 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)	126,613	7.0
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	87,684	4.8
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	70,025	3.9
明治田舎生命保険相互会社	51,199	2.8
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー	45,720	2.5
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	39,532	2.2
東京海上日動火災保険株式会社	38,120	2.1
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー 505223	37,995	2.1
株式会社三菱東京UFJ銀行	36,686	2.0
日本生命保険相互会社	27,066	1.5

- (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(9,147千株)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] 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

HONDA

The Power of Dreams

証券コード：7267

株主通信 No.172

本田技研工業株式会社

発行 総務部 SRブロック

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

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

表紙の写真：シビック ハッチバック プロトタイプモデル

UD FONT

