

HONDA

2015年度 第3四半期

2015年10月1日▶2015年12月31日

株主通信





代表取締役社長

八郷 隆弘

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、
厚くお礼申しあげます。

Hondaは、夢の実現を原動力としてビジネスを展開し、今では世界中のお客様と喜びを分かち合うことができるようになってまいりました。二輪・四輪・汎用それぞれの分野で広がりのある事業を展開し、世界中に製品を届けていることは、Hondaの強みとなっています。

Hondaを取り巻く環境に目を向けると、IoT (Internet of things) 化や知能化などの大きな変化が進んでいますが、こうした中でもHondaらしく存在感をもって成長発展していくためには、お客様の期待を超える魅力にあふれる商品の提供と、それを支える新技術への挑戦が必要です。

その一つが、自動運転の技術開発です。これは、クルマ社会が抱える課題である、交通事故や渋滞、高齢化などに伴う移動の問題などにも向き合ったもので、すでに発表している「Honda SENSING」という安全運転支援技術の進化の先にあります。このような技術開発を進めることで、Hondaが目指す安全性の究極の目標である「事故ゼロ」と、「自由な移動の喜び」の提供が可能となるはずです。

Hondaはこれからも社会に貢献できるこうした技術開発を進めてまいります。株主の皆様におかれましては、今後ともご支援を賜りますようよろしくお願い申しあげます。

2016年2月

連結業績ハイライト

(2015年4月1日～2015年12月31日)

売上収益

10兆9,432億円

前年同期比 11.3 %増

営業利益

5,672億円

前年同期比 3.0 %減

税引前利益

6,941億円

前年同期比 0.6 %減

親会社の所有者に帰属する四半期利益

4,379億円

前年同期比 2.4 %増

目次

株主の皆様へ 01

特集 03

Hondaの自動運転技術

2016年 Hondaモータースポーツ活動計画 09

新製品&Topics 11

2015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

会社概要 25

株式の状況 26

■ 特集：Hondaの自動運転技術



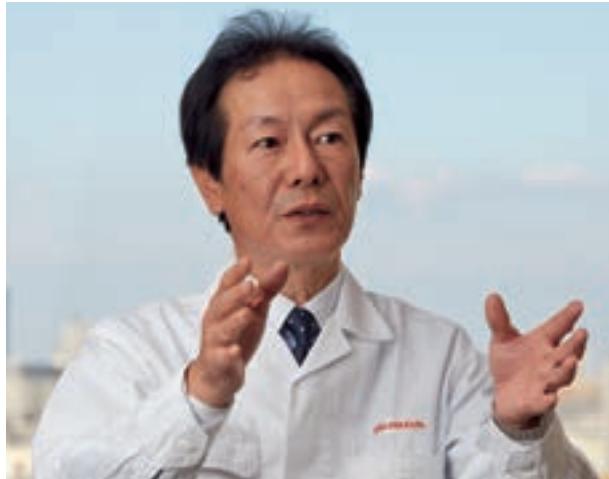
すべての人に、事故ゼロと自由な移動の喜びを。

クルマと交通社会をより安心・快適に変えていける技術として世界的に注目されている自動運転。

Hondaは2014年に自動運転技術のベースとなる先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」を発表すると共に、公道での自動運転を公開するなど、

自動運転の実用化に向けた研究・開発を積極的に進めています。

Hondaは自動運転をどう捉え、どんな価値を創造していくのか。現在の取り組みを紹介します。



本田技術研究所 四輪R&Dセンター
上席研究員 横山利夫

**安全・快適・自由な移動を、パーソナルモビリティ
ならではの魅力で実現したい。**

現在の交通社会はさまざまな課題を抱えています。ここ数年の交通事故件数については、日本をはじめ先進国では減少しているものの減少率が低下し、新興国においてはモータリゼーションの進展と共に増

加しており、世界で年間120万人が交通事故で亡くなっています。そして、その約9割がヒューマンエラーによるものといわれています。

一方、大都市や都市周辺では過密環境による交通渋滞が深刻化し、都市間の交通では長時間運転によるドライバーへの負荷軽減と交通流や輸送の効率化が求められ、地方の特に過疎地では人口減少や高齢化が進むにつれモビリティ・プアといわれる移動困難者の増加が社会問題化しています。

Hondaはこうした課題に対し、クルマがドライバーの運転操作を支援し、さらにはクルマ自らが自動制御によって走行することで、事故の不安を減らすと共に、都市部や都市間での渋滞のない効率の良い移動を実現し、高齢者でも気軽な移動が可能になるなど、さまざまな課題が解決できると考えています。

安全・快適・自由な移動を、他の交通手段にはない魅力で実現したい。いつでもどこへでも誰もがドアtoドアで移動でき、事故のない、なおかつパーソナルな時間と空間を大切にできる乗り物を創造したい。そんな想いで、高度運転支援技術やそれをさらに進化させた自動運転技術の実用化に取り組んでいます。



高度運転支援や、その先の自動運転によって もたらされる価値とは。

Hondaでは高度運転支援技術や自動運転技術を進化・実用化させることで、大きく分けて3つの価値を創出していきたいと考えています。

1つめは、高度運転支援技術を活用した運転する楽しさを提供すること。例えば、高速道路では周辺の交通流に調和した合流や車線変更を支援し、ワインディングやカーブでは安全かつスムーズな速度とハンドル操作で誘導する。通信などを活用することで500m、1km先のまだ見えない危険に備える。他車や路肩との距離を測る視覚支援によって狭い道でのすれ違いや駐車場での不安を解消する。このような支援を行うことで運転初心者や不慣れな人には運転スキルをサポートするなど、より安心・快適に走ってくれるクルマを創造したい。

2つめは、交通事故、渋滞、環境負荷といった交通社会が抱える課題を解消していくこと。交通事故については、危険回避機能と運転支援機能を自動運転技術によって究極まで高めることでドライバーの操作ミスを減らし、さらに通信との連携によって見えない先にある

危険にクルマが近づかないことで事故ゼロを目指す。交通渋滞については、車間制御によって交通群の渋滞を抑制し、クラウドサーバーとの連携などさまざまな情報から渋滞回避やスムーズな交通流を可能にすることで到着時間の安定化や定刻化を実現する。そして環境負荷低減については、路車間通信で信号情報を受け取り、急減速・急加速を抑制して燃費の良い走行速度を維持。また、地図情報と連携し登坂・降坂時の無駄な加減速を抑えることで省燃費を実現できると考えます。

3つめは、高齢者や移動困難者への生活支援といった社会的貢献です。走路の外界認知や地図連携による判断支援によって、信号や歩行者の見落とし防止、車線のはみ出し防止、逆走の防止などが可能となります。また、車両全周囲のセンシング(検知)による視覚支援によって暗くて見えにくい運転シーンでも安心して走行でき、車線変更や合流時などは周囲の安全確認をサポート。さらには、クラウドサーバーとの連携によって安心なルートを案内し、初めて行く道や遠出のような慣れない道でも迷わないように目的地へ誘導するなど、出かけやすい環境を創出することでアクティブな生活を支援していきたい。

Hondaは、高度運転支援技術や自動運転技術に

よって、すべての人に事故ゼロと自由な移動の喜びを提供したいと考えています。

順次採用が進む先進の安全運転支援システム 「Honda SENSING」。

では現在、Hondaは高度運転支援技術や自動運転技術の実用化に向けてどんな取り組みを行っているのか。

Hondaはこれまで他社に先駆けた安全技術を多く世に送り出してきました。同時に、乗員のみならず相手車両や歩行者にも配慮した「被害軽減」、カメラやレーダーを用いた「認知支援」、ブレーキやステアリングなどの制御による「事故回避」といった、実際の事故を見据えた安全を追求してきました。

そして2014年、センサーフュージョン技術(カメラやレーダーの検知情報を融合させた技術)を活用し、より安全な走行や衝突回避を支援するさまざまな機能を総称した、先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」(アキュラブランド「AcuraWatch」)を発表し、現在は順次搭載を広げています。

前方安全では、前走車や対向車に加え歩行者に対し

前方安全

回避支援

- 衝突軽減ブレーキ(CMBS)
 - 誤発進抑制機能
 - 路外逸脱抑制機能
 - 歩行者事故低減ステアリング
- 未然防止**
- 渋滞追従機能付ACC
 - LKAS(車線維持支援システム)
 - 先行車発進お知らせ機能
 - 標識認識機能



側方安全

- ブラインドスポット インフォメーション
- LaneWatch™ (レーン・ウォッチ)

後方安全

- マルチビューカメラシステム
- リアワイドカメラ
- パーキングセンサーシステム
- 後退出庫サポート

ても作動する「衝突軽減ブレーキ(CMBS)」、路側帯の歩行者との衝突回避を支援する世界初の「歩行者事故低減ステアリング」、「路外逸脱抑制機能」、「誤発進抑制機能」といった回避支援を行い、高速道路での渋滞時に運転負荷を軽減する「渋滞追従機能付ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)」、「LKAS(車線維持支援システム)」、「先行車発進お知らせ機能」、「標識認識機能」といった事故の未然防止を支援します。

また、死角となりやすい斜め後方車の存在を知らせる「ブラインドスポットインフォメーション」が側方安全を支援し、車両全周囲の様子を映像で表示する「マルチビューカメラシステム」、車両四隅や後方の障害物の接近を知らせる「パーキングセンサーシステム」、バックで出庫する際に後方からの接近車を検知し知らせる「後退出庫サポート」が後方安全を支援します。

Hondaは「Honda SENSING」を、自動運転技術を構築していくうえでのベースと捉え、まずは個々のクルマが周辺情報をもとに通常走行時から事故回避まで運転を支援する「自律型」のシステムとして重点を置き、さらなる進化に取り組んでいきます。

高速道路における自動運転の早期実用化を目指した取り組み。

自動運転を実現するには「Honda SENSING」の技術に加え、高精度マップやGPSなどを使って自車の現在地を正確に認識する「ローカライゼーション」技術、カメラやミリ波レーダー、レーザーレーダーなどを融合して道路状況や他車、歩行者などを認識する「走路環境の認識」技術、さらにこれらの技術の認識結果をもとに、最適な経路を導く「パス・プランニング」技術と、安心・快適な移動を実現するための「車両制御」技術が必要となります。また、将来的には無線通信を活用しさまざまな道路交通情報をリアルタイムに入手することにより、より高度な自動運転が可能となります。

Hondaは現在、こうした「自律型」システムと通信技術を融合した「協調型」と呼ばれる自動運転技術を、早期に実用化したいと考え、公道での実証実験を行うなど研究・開発を進めています。

2013年「ITS世界会議東京2013」で、特設コースに



2015年に首都高速道路で行われた自動運転のデモンストレーション

おいて自動運転のデモンストレーションを世界初公開。2014年の「ITS世界会議デトロイト2014」では、高速道路での自動運転を公開しました。そして2015年には、政府主導のSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)自動走行プログラムと連携し、首都高速道路における自動運転デモンストレーションを実施しました。

この車両は、カメラ、ミリ波レーダー、レーザーレーダーなどで周辺の車両や道路形状、障害物といった外界を認識し、衛星測位技術や高精度マップなどで自車位置を認識。これらを組み合わせることで目的地までのルートや速度、目標ラインといった行動計画を算出し、パワートレインの出力やステアリング、ブレーキなどを統合的に制御します。実証実験では豊洲ICから本線に進入し、湾岸線への合流、進路変更などを行い、葛西ICで分岐し出口に至るまで、途中の高架陸橋下のような衛星電波が届きにくい状況下でも高精度ジャイロで補正するなど、高速道路における自動運転を実現しました。Hondaはこれらの技術の2020年頃の実用化を目指し、今後も研究・開発を進めています。

オールジャパンでの取り組みが必要不可欠。

自動運転技術は今後どう進んでいくのか。日本自動車工業会やHondaの予測では、2020年前後に自動運転の実用化が開始され(黎明期)、2030年頃には交通流の制御が可能になり、渋滞解消や定時性、省資源の実現性が増していく(普及期)。そして2040~50年には自動運転機能を備えたクルマが主流となる新たな交通社会が実現する(成熟期)と考えています。しかしそ

高速道路における実証実験 首都高速湾岸線 豊洲↔葛西 約8Km



のためには、多くの課題をクリアしなければなりません。

技術的な取り組みとしては、自動車メーカー各社が競い合いながら技術を進化させていく競争領域と共に、メーカーの垣根を越え、さらには官民学一体や異業種との連携による協調領域での取り組みが重要となります。例えば、車車間の通信、バイクや自転車との通信、歩行者のスマートフォンとの通信といったV2X*の通信システムの統一化などが必要です。二輪製品も扱うHondaは、2015年にヤマハ発動機、BMW Motorradとの3社で二輪車向け協調型高度道路交通システム用車載機の共同開発の検討を開始しました。

また同時に、法的・社会的な取り組みも不可欠です。ITS(高度道路交通システム)をはじめとする社会インフラ整備、ドライバーとシステムの責任区分の定義、日本のみならず欧州や米国との国際的なルールづくり、そしてユーザー・歩行者など他の交通参加者に受け容れられるかなど、まさにオールジャパン体制で進めていくことで事故ゼロの実現が可能になるのです。

*V2X(Vehicle to X) = 「クルマ」と「クルマ、人、道路通信システムなどのモノ」をつなぐ通信ネットワーク

社会や暮らしを革新する自動運転に、
どうぞご期待ください。

自動運転が実現すると、社会や暮らしは大きく変わるでしょう。例えば、都会ではクルマ離れが起きているといわれていますが、ドアtoドアで目的地まで渋滞もなく定刻で行けるとなれば、交通手段の新しい選択肢になります。過疎地でも出かけたい時に出かけられ、高齢者でも安心して気軽に外出できる。運転が好きな人は走りを存分に楽しみ、帰りは運転負荷のかからない自動運転モードで走行する。家族の旅行もきっと今より楽しいものになるでしょう。

自動運転が当たり前になる時代には、クルマの新しい時間と空間の使い方が生まれてくるはずです。今は想像もつかないような、まったく新しい乗り物になっているかもしれません。

Hondaはこれからも自動運転技術を着実に一歩ずつ進めていきます。今後のHondaに、そして自動運転に、どうぞご期待ください。

■ 2016年 Hondaモータースポーツ活動計画

Hondaにとってレース活動は“原動力”です。レースに参戦することで技術力を研鑽し、培われたレーシングスピリットやアイデアを、多くの製品に活かしてきました。今後もレース活動を通じ、楽しさや喜びを広く世界の方々に提供し、株主様・お客様とともに夢を実現してまいります。



MotoGP第10戦インディアナポリスGP マルク・マルケス(#93) Hondaの世界選手権シリーズ通算700勝を達成

二輪モータースポーツ参戦体制の概要

昨シーズンの二輪レース活動は、6種目8クラスの二輪世界選手権シリーズとダカールラリー2015に参戦しました。FIMロードレース世界選手権シリーズのMotoGPクラスでは、1959年の初参戦以来、通算700勝を達成。前人未踏の記録を打ち立てました。

2016年シーズンのMotoGPクラスは引き続きワークスチーム「レプソル・ホンダ・チーム」から、2013年、2014年と2年連続チャンピオンのマルク・マルケスとMotoGPクラス11年目となるダニ・ペドロサの2選手が、2016年型のワークスマシン「RC213V」で参戦します。他3チームと共に、Hondaは4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、チームの三冠獲得を目指します。

トライアル世界選手権には、昨年同様ワークス

チーム「レプソル・ホンダ・チーム」から、9年連続チャンピオンのトニー・ボウが10連覇、参戦21年目にして通算300戦をむかえる藤波貴久は2度目、昨シーズン躍進したハイメ・ブストは初タイトルを目指します。またワークスマシン「COTA4RT」で、コンストラクターズタイトル11連覇を狙います。

モトクロス世界選手権最高峰クラスのMXGP (450cc) には、昨シーズンランキング2位のゴティエ・ポーリンと3位のイブジェニー・バブリシェフが、昨シーズンと同様にワークスチーム「チーム・エイチアールシー」から参戦します。また、昨シーズンMX2クラスでチャンピオンを獲得したティム・ガイザー選手が「チーム・ホンダ・ガリボルディ・レーシング」から参戦。3ライダーともマシンは2016年型のワークスマシン「CRF450RW」を駆ってチャンピオン獲得を目指します。



F1第10戦ハンガリー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

2016年シーズンも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2年目となる「マクラーレン・ホンダ」から、フェルナンド・アロンソ、ジェンソン・バトンの2台体制で戦います。F1への登竜門と呼ばれる「GP2シリーズ」には、2015年に続き松下信治が、「エーアールティー・グランプリ」より参戦します。

FIA世界ツーリングカー選手権(WTCC)では2012年度チャンピオンのロブ・ハフを新たに迎え、3名のドライバ体制でダブルタイトル獲得を目指します。

また、SUPER GTシリーズGT500クラスでは、デビューから3年目を迎える「NSX CONCEPT-GT」にて5チーム5台体制でタイトル奪還を目指します。

2016年 Honda参戦チーム ライダー / ドライバー

カテゴリ	チーム	ライダー
二輪	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	カル・クラッチロー
	マーク・ブイ・ディー・エス・レーシング・チーム	ジャック・ミラー
	エストレーリャ・ガジア・ゼロ・ポイント・ゼロ・マーク・ブライエス	ティト・ラバト
二輪	チーム・エイチアールシー	ゴーティエ・ポーリン イブジェニー・パブリシェフ
	チーム・ホンダ・ガリボルディーレーシング	ティム・ガイザー
	チーム・ホンダ・レッドモト・アッソモーター	山本 鯨
	チーム・ホンダ・エイチアールシー	コール・シリー トレイ・カナード トニー・ボウ
四輪	レプソル・ホンダ・チーム	藤波 貴久 ハイメ・ブスト
	マクラーレン・ホンダ	ドライバー
	エーアールティー・グランプリ	フェルナンド・アロンソ ジェンソン・バトン 松下 信治
	カストロール・ホンダ・ワールド・ツーリング・カー・チーム	ティアゴ・モンティロ ロブ・ハフ ノルベルト・ミケリス
四輪	TBD	松浦 孝亮 野尻 智紀 武藤 英紀 オリバー・タペイ
	オートバックス・レーシング・チーム・アグリ	塚越 広大 小畠 卓史
	ドラゴ・モデューロ・ホンダ レーシング	中嶋 大祐 ベルトラン・バゲット
	ケーピン・リアル・レーシング	山本 尚貴
	エプソン・ナカジマ・レーシング	伊沢 拓也
SUPER GTシリーズ GT500クラス	チームクニミツ	(2016年2月12日現在)

■ 新製品 & Topics

10月16日

[CRF1000L Africa Twin]を発表
市街地走行から大陸横断ツーリングまで、幅広いシチュエーションで楽しめる本格的なアドベンチャーモデル、「CRF1000L Africa Twin」。レーシングマシンのノウハウを活用した新開発エンジンや、コントロール性能をより向上させた独自技術「デュアル・クラッチ・トランスマッキシヨン」を採用。デザインや車体色には初代アフリカツインのイメージを継承。欧州で順次発売された後、北米や日本での販売も計画されています。



10月

7

16

28 11月

10月7日 二輪車向け協調型高度道路交通システム(C-ITS)用車載機の共同開発の検討を開始

フランスで開催された「ITS 世界会議」において、本田技研工業(株)、ヤマハ発動機(株)、BMW Motorrad の3社は、二輪車向け協調型高度道路交通システム(C-ITS)の強化と、共同事業体の創設を目指し、協働を



開始することを発表。ITS 技術は、人と道路と車両の間で情報の受発信を行い、交通のさまざまな課題を解決するシステムとして期待されています。

10月28日 新型「CIVIC TYPE R(シビック タイプアール)」を発売



新型「CIVIC TYPE R」を国内750台限定で販売。パワー、トルク、レスポンスが高次元でバランスした新開発「2.0L VTEC TURBOエンジン」を初搭載し、開発車両の走行テストではFF量産車最速*タイムを記録。動力性能を徹底的に磨き上げ、操る喜びを追求しました。

*Honda調べ(2015年10月)

12月1日 HondaがCOP21関連行事に参加



世界各国が抱える気候変動課題の解決手段を提案する展示会に参加。水素を中心としたエネルギーを「つくる・つかう・つながる」技術を搭載したさまざまな製品や、マーシャル諸島共和国政府と共同で開始した電気自動車充電関連技術の実証実験の事例などを紹介しました。

9

12月 1

11月9日 アジア大洋州地域初の四輪テストコースをタイに建設



テストコース建設に向け、タイ副首相や在タイ日本大使館大使らをお招きし地鎮祭を行いました。80万平方メートルの敷地にさまざまな路面条件でテストできる走行路を設置し、アジア大洋州地域における商品開発活動の強化を目指します。稼働開始は2017年を予定しています。

12月21日 4ストローク船外機「BF100」「BF80」を発売



環境性能、燃費性能、充電性能にも優れ、米国船舶用電子機器協会が定める統一通信方式NMEA2000にも対応。独自の加速性能向上技術である「BLAST」^{※1}を搭載。「BF100」はクラストップレベル^{※2}の最高速度と加速性能を実現しています。

※1:急加速時に燃料供給量と点火時期を最適に制御することでトルクを増幅するシステム。
空燃比連動点火時期制御 ※2: Honda調べ(2015年11月末現在)

21 24

12月24日 HondaJet引き渡しを開始



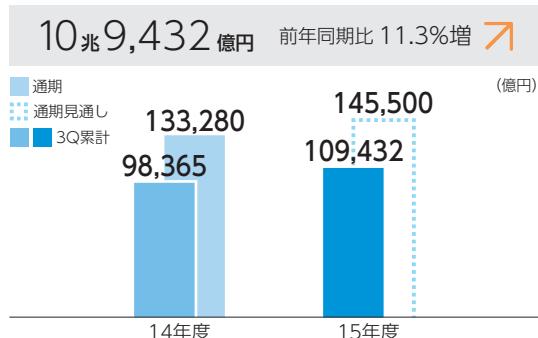
Hondaの航空機事業子会社ホンダ エアクラフト カンパニーは、Hondaが独自開発した小型ビジネスジェット機「HondaJet」の引き渡しを開始。米国の生産工場では量産が行われ、パイロット訓練や各種アフターサービス体制の整備も進められています。

2015年度 第3四半期 連結業績ハイライト

(2015年4月1日～2015年12月31日)

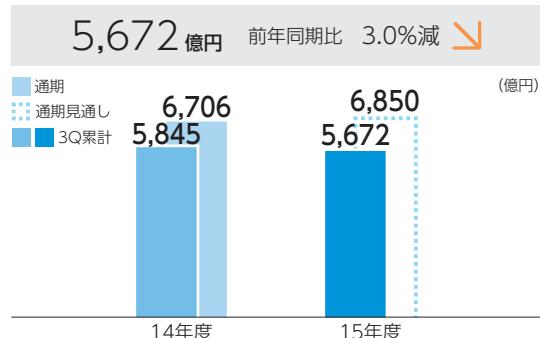
売上収益

四輪事業や金融サービス事業の売上収益の増加、為替換算による売上収益の増加影響など

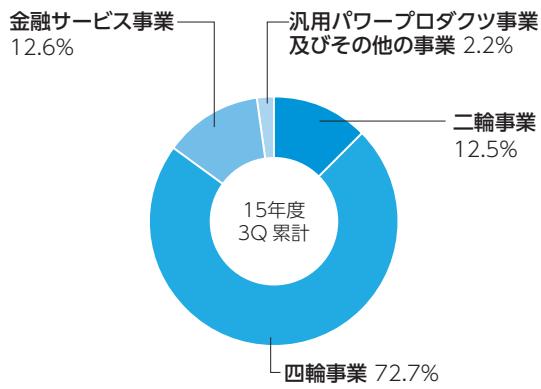


営業利益

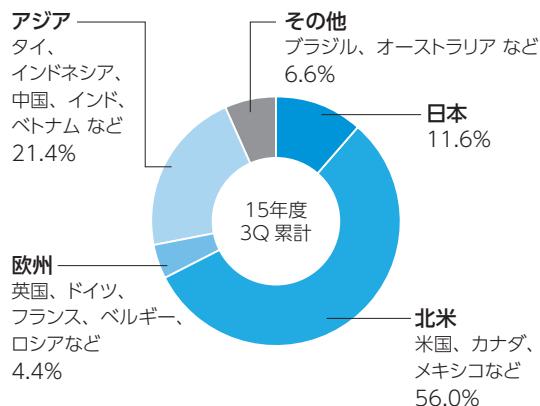
品質関連費用を含む販売費及び一般管理費の増加など



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



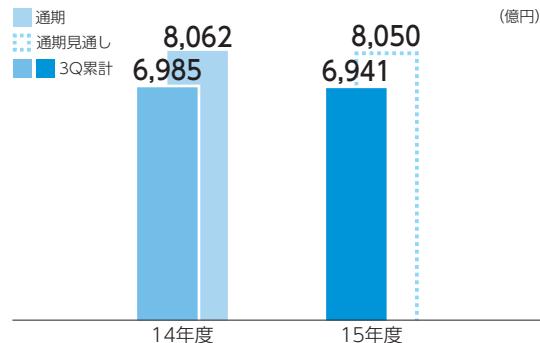
※ 当第3四半期の平均為替レートは1米ドル=122円(前年同期107円)です。

※ 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=120円を前提としています。

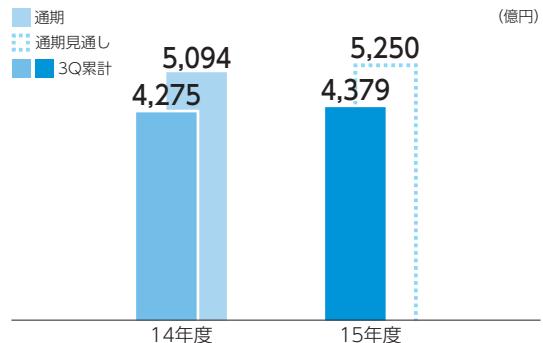
税引前利益

6,941 億円 前年同期比 0.6%減 ↘



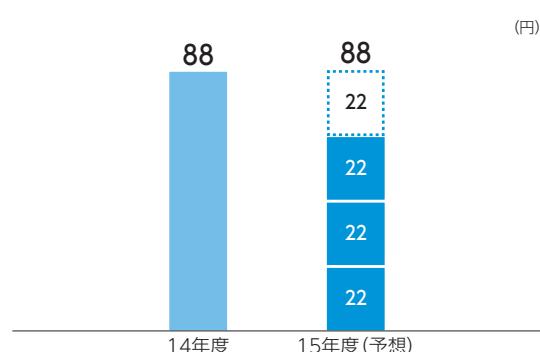
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

4,379 億円 前年同期比 2.4%増 ↗



配当金

22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2016年1月29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

1兆3,681 億円

前年同期比 2.7%増 ↗

営業利益

1,541 億円

前年同期比 11.1%増 ↗

売上収益

13,320

(億円)
14年度
3Q 累計

13,681

(億円)
15年度
3Q 累計

営業利益

1,387

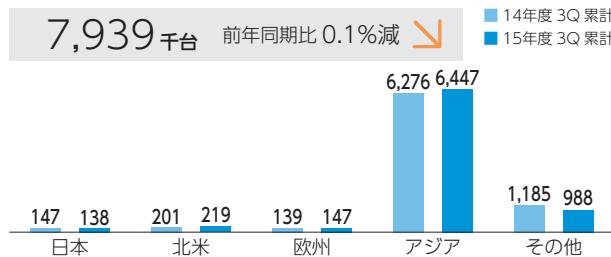
(億円)
14年度
3Q 累計

1,541

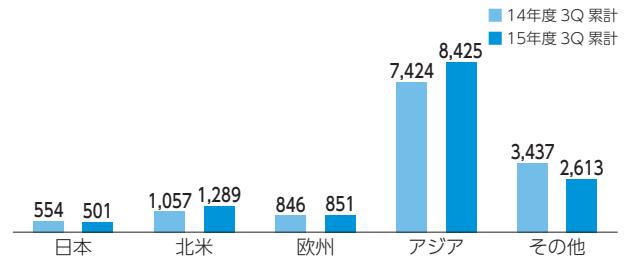
(億円)
15年度
3Q 累計

二輪事業の外部顧客への売上収益は、南米を含むその他の地域の連結売上台数の減少はあったものの、アジアでの連結売上台数の増加などにより、1兆3,681億円と前年同期にくらべ2.7%の増収となりました。営業利益は、為替影響などはあったものの、コストダウン効果や台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、1,541億円と前年同期にくらべ11.1%の増益となりました。

連結売上台数



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



※ 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

7兆9,500億円

前年同期比 10.9%増 ↗

営業利益

2,681億円

前年同期比 10.0%減 ↘

売上収益

71,713 (億円)

14年度 3Q 累計
15年度 3Q 累計

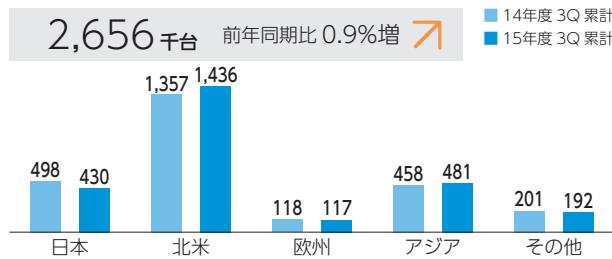
営業利益

2,978 (億円)

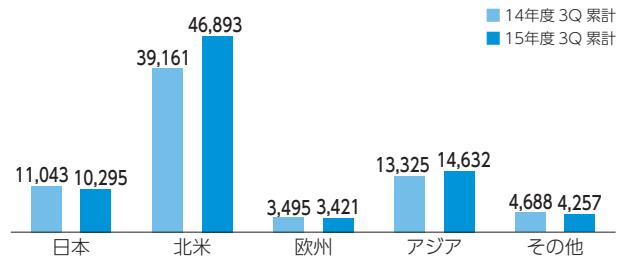
14年度 3Q 累計
15年度 3Q 累計

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や為替換算による売上収益の増加影響などにより、7兆9,500億円と前年同期にくらべ10.9%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やコストダウン効果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増加などにより、2,681億円と前年同期にくらべ10.0%の減益となりました。

連結売上台数



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



※ 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

2,447 億円

前年同期比 7.1%増 ↗

営業利益

△108 億円

前年同期比 103億円悪化 ↘

売上収益

2,286 (億円)

14年度 3Q 累計

2,447 (億円)

15年度 3Q 累計

営業利益

△4 (億円)

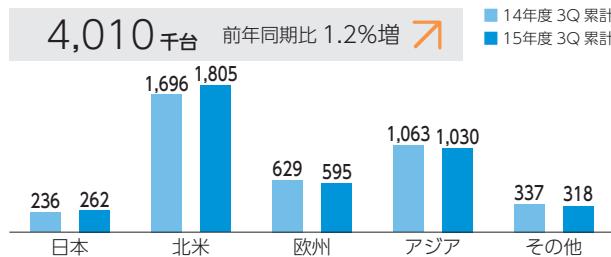
14年度 3Q 累計

△108 (億円)

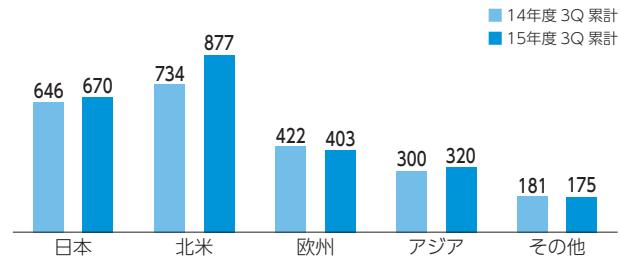
15年度 3Q 累計

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、為替換算による売上収益の増加影響などにより、2,447億円と前年同期にくらべ7.1%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や為替影響などにより、108億円と前年同期にくらべ103億円の悪化となりました。

連結売上台数



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



※ 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。

※ 2015年12月に引き渡しを開始した航空機事業は、汎用パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれます。

金融サービス事業



売上収益

1兆3,802億円

前年同期比 25.0%増 ↗

営業利益

1,558億円

前年同期比 5.0%増 ↗

売上収益

(億円)

13,802

11,045
14年度
3Q 累計

営業利益

(億円)

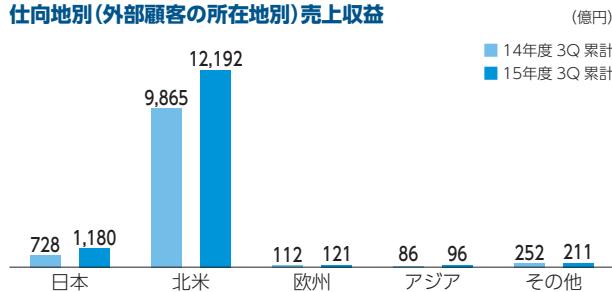
1,558

1,483
14年度
3Q 累計

1,558
15年度
3Q 累計

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、リース車両売却売上の増加、為替換算による売上収益の増加影響などにより、1兆3,802億円と前年同期にくらべ25.0%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増加などはあったものの、為替影響などにより、1,558億円と前年同期にくらべ5.0%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。

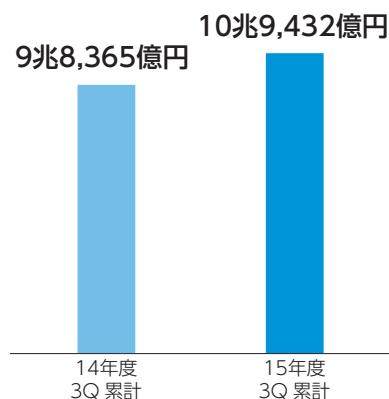
- 決算報告書
- 決算説明会資料
- 有価証券報告書／四半期報告書等
- アニュアルレポート
- FORM 20-F
- FORM SD / Conflict Minerals Report
- 株主通信・事業報告書
- IRロードショーアイ
- 電子公告
- 証券取引所提出資料
- 生産・販売・輸出 月次データ
- etc.

[日本語] <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

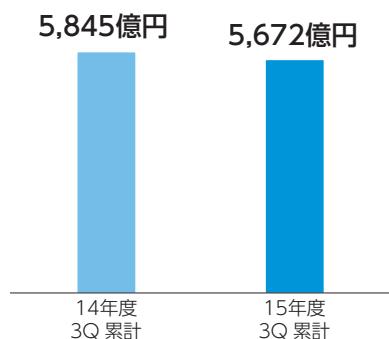
売上収益



所在地	15年度 3Q累計 売上収益	前年同期比
日本	2兆9,313億円	0.5%増 ↗
北米	6兆4,344億円	20.1%増 ↗
欧州	5,462億円	0.5%増 ↗
アジア	2兆6,942億円	11.7%増 ↗
その他	6,451億円	10.5%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	15年度 3Q累計 営業利益	前年同期比
日本	817億円	1,198億円減 ↘
北米	1,843億円	47億円減 ↘
欧州	△31億円	33億円改善 ↗
アジア	2,698億円	626億円増 ↗
その他	114億円	209億円減 ↘

北米：米国、カナダ、メキシコ など

欧州：英国、ドイツ、フランス、ベルギー、ロシア など

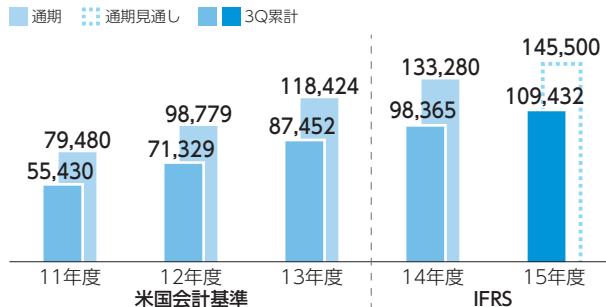
アジア：タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム など

その他：ブラジル、オーストラリア など

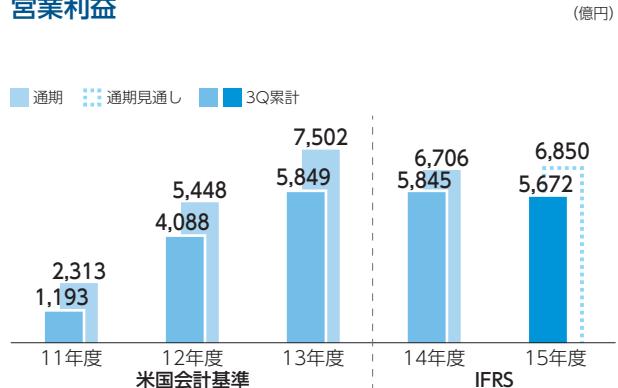
■ 業績の推移(5ヶ年)

売上収益

※ 11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。



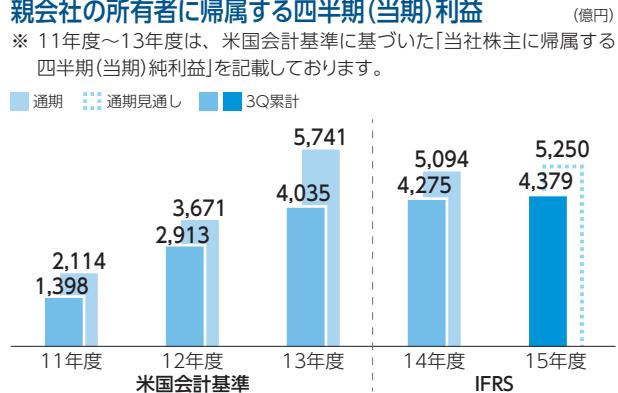
営業利益



税引前利益

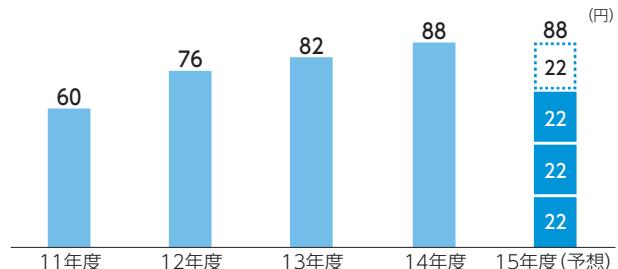


親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益



配当金の推移

当社は、2016年1月29日開催の取締役会において、2015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22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88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 2015年3月31日	当第3四半期 連結会計期間末 2015年12月31日
(資産の部)		
流動資産		
現金及び現金同等物	1,471,730	1,633,453
営業債権	820,681	699,727
金融サービスに係る債権	2,098,951	1,978,602
その他の金融資産	92,708	149,298
棚卸資産	1,498,312	1,396,478
その他の流動資産	313,758	391,771
流動資産合計	6,296,140	6,249,329
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	614,975	621,277
金融サービスに係る債権	3,584,654	3,327,095
その他の金融資産	350,579	361,223
オペレーティング・リース資産	3,335,367	3,741,841
有形固定資産	3,189,511	3,185,734
無形資産	759,535	814,997
繰延税金資産	138,069	125,009
その他の非流動資産	157,007	161,740
非流動資産合計	12,129,697	12,338,916
資産合計	18,425,837	18,588,245

(単位:百万円)

科 目	前連結会計 年度末 2015年3月31日	当第3四半期 連結会計期間末 2015年12月31日
(負債及び資本の部)		
流動負債		
営業債務	1,157,738	987,905
資金調達に係る債務	2,833,563	2,938,445
未払費用	377,372	338,058
その他の金融負債	109,715	83,387
未払法人所得税	53,654	44,042
引当金	294,281	404,734
その他の流動負債	474,731	447,978
流動負債合計	5,301,054	5,244,549
非流動負債		
資金調達に係る債務	3,926,276	3,909,390
その他の金融負債	61,147	55,069
退職給付に係る負債	592,724	591,381
引当金	182,661	169,029
繰延税金負債	744,410	879,589
その他の非流動負債	234,744	234,714
非流動負債合計	5,741,962	5,839,172
負債合計	11,043,016	11,083,721
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,118	171,118
自己株式	△26,165	△26,176
利益剰余金	6,083,573	6,402,345
その他の資本の構成要素	794,034	603,944
親会社の所有者に 帰属する持分合計	7,108,627	7,237,298
非支配持分	274,194	267,226
資本合計	7,382,821	7,504,524
負債及び資本合計	18,425,837	18,588,245

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 自 2014年4月1日 至 2014年12月31日	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
売上収益	9,836,584	10,943,262
営業費用		
売上原価	△7,626,209	△8,503,957
販売費及び一般管理費	△1,185,041	△1,410,722
研究開発費	△440,829	△461,376
営業費用合計	△9,252,079	△10,376,055
営業利益	584,505	567,207
持分法による投資利益	78,143	117,611
金融収益及び金融費用		
受取利息	19,629	21,312
支払利息	△14,664	△13,538
その他(純額)	30,965	1,564
金融収益及び 金融費用合計	35,930	9,338
税引前利益	698,578	694,156
法人所得税費用	△230,815	△208,818
四半期利益	467,763	485,338
四半期利益の帰属		
親会社の所有者	427,530	437,975
非支配持分	40,233	47,363

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 自 2014年4月1日 至 2014年12月31日	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
四半期利益	467,763	485,338
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	△6,162	—
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	17,211	△2,303
持分法適用会社のその他の包括利益に対する持分	△146	△319
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	590,258	△185,534
持分法適用会社のその他の包括利益に対する持分	48,598	△18,452
その他の包括利益(税引後)合計	649,759	△206,608
四半期包括利益	1,117,522	278,730
四半期包括利益の帰属		
親会社の所有者	1,049,833	247,632
非支配持分	67,689	31,098

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 2014年4月1日 至 2014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		
2014年4月1日残高	86,067	171,117	△26,149	5,831,140	273,359	6,335,534	223,394	6,558,928
四半期包括利益					427,530		427,530	40,233 467,763
四半期利益					427,530		427,530	40,233 467,763
その他の包括利益(税引後)					622,303	622,303	27,456	649,759
四半期包括利益合計					427,530	622,303	1,049,833	67,689 1,117,522
利益剰余金への振替				△4,094	4,094	–	–	–
所有者との取引等								
配当金の支払額					△118,951		△118,951	△21,323 △140,274
自己株式の取得			△11				△11	△11
自己株式の処分			1				1	1
資本取引及びその他							△2,924	△2,924
所有者との取引等合計			△10	△118,951		△118,961	△24,247	△143,208
2014年12月31日残高	86,067	171,117	△26,159	6,135,625	899,756	7,266,406	266,836	7,533,242

(単位:百万円)

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	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					437,975		437,975	47,363 485,338
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
自己株式の処分								
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

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 自 2014年4月1日 至 2014年12月31日	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
営業活動による キャッシュ・フロー	561,359	958,655
投資活動による キャッシュ・フロー	△586,512	△682,865
財務活動による キャッシュ・フロー	101,109	△48,795
為替変動による現金及び 現金同等物への影響額	114,617	△65,272
現金及び現金同等物の 純増減額	190,573	161,723
現金及び現金同等物の 期首残高	1,193,584	1,471,730
現金及び現金同等物の 四半期末残高	1,384,157	1,633,453

■ 国際会計基準(IFRS)を任意適用しました

当社グループは、資本市場における財務情報の国際的比較可能性の向上ならびに、グループ会社の財務情報の均質化および財務報告の効率向上を目指し、IFRSを任意適用いたしました。

■ 表示名の違いについて

米国会計基準	IFRS
売上高及び その他の営業収入	売上収益
非支配持分損益控除前 当期純利益	当期利益
当社株主に帰属する 当期純利益	親会社の所有者に 帰属する当期利益
純資産	資本

会社概要

会社概要

社 名 本田技研工業株式会社
英 文 社 名 HONDA MOTOR CO., LTD.
本 社 東京都港区南青山二丁目1番1号
(〒107-8556)

設立年月日 1948年(昭和23年)9月24日
資 本 金 86,067,161,855円(2015年12月31日現在)
主 な 製 品 二輪車・四輪車・汎用パワープロダクツ

取締役および監査役 (2015年12月31日現在)

代表取締役会長 池 史彦

代表取締役社長
社長執行役員 八郷 隆弘

代表取締役
副社長執行役員 岩村 哲夫 ● リスクマネジメントオフィサー
● コーポレートブランドオフィサー

取締役
専務執行役員 福尾 幸一 ● (株)本田技術研究所取締役社長
社長執行役員

取締役
専務執行役員 松本 宜之 ● 四輪事業本部長
● 四輪事業本部品質改革担当

取締役
専務執行役員 山根 康史 ● 生産担当
● 四輪事業本部四輪生産統括責任者
● 四輪事業本部生産統括部長
● 歐州地域生産統括責任者

取締役
常務執行役員 吉田 正弘 ● 管理本部長
● コンプライアンスオフィサー

取締役
常務執行役員 竹内 弘平 ● 事業管理本部長

取締役 畑柳 信雄

取締役 國井 秀子

取締役相談役 伊東 孝紳

取締役
執行役員 青山 真二 ● 二輪事業本部長

取締役
執行役員 貝原 典也 ● 品質担当
● カスタマーサービス本部長
● 四輪事業本部サービス統括部長

取締役
執行役員 五十嵐雅行 ● 汎用パワープロダクツ事業本部長

監査役(常勤) 山下 雅也

監査役(常勤) 遠藤 邦夫

監査役 橋渡 利秋

監査役 高浦 英夫

監査役 田村真由美

(注) ※取締役 畑柳信雄 および 國井秀子 は、会社法第2条第15号に定める社外取締役です。

※監査役 橋渡利秋、高浦英夫 および 田村真由美 は、会社法第2条第16号に定める社外監査役です。

※当社は、國井秀子、橋渡利秋、高浦英夫 および 田村真由美 を、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届け出ています。

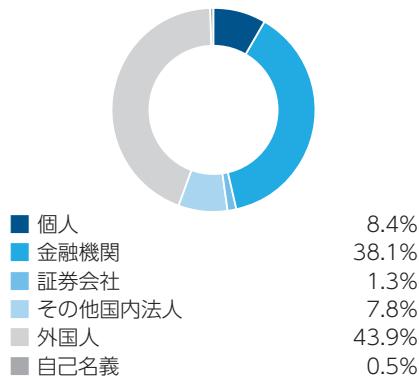
■ 株式の状況 (2015年12月31日現在)

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株

株主数 180,190 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)	112,706	6.2
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	77,364	4.2
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	69,362	3.8
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー-505223	57,755	3.2
明治安田生命保険相互会社	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	46,749	2.5
東京海上日動火災保険株式会社	41,667	2.3
株式会社三菱東京UFJ銀行	36,686	2.0
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	34,646	1.9
ザ・バンク オブ ニューヨーク メロン エスエーエヌブイ 10	28,692	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(9,144千株)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のできない場合は、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



証券コード：7267

株主通信 No.168

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：CIVIC TYPE R

UD FONT

