

HONDA

2020年度 第3 四半期

2020年10月1日▶2020年12月31日

株主通信



株主の皆様へ

早春の候、株主の皆様におかれましては、ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

昨年は、世界的なコロナ禍の中、二輪車、四輪車、パワープロダクツ、航空機を合わせ、グローバルで約2,500万人のお客様へ商品をお届けし、喜んでいただくことができました。本年もまだ先行きが見通しにくい状況が続いていますが、さらに多くのお客様にHondaの製品・サービスを通じて喜びをお届けすることを目指してまいります。

現在、各領域で進める「既存事業の盤石化」と「将来の成長に向けた仕込み」という2つの方針の中で、No.1メーカーとして各地域に合わせた事業を展開する二輪事業は、収益面でも重要な柱となっています。今回の特集では、新興国での人々の生活を支え、可能性を拓ける二輪製品の提供や、先進国を中心とした電動化の対応など、現在、そして今後の二輪事業取り組みの方向性についてご紹介いたします。

2020年度第3四半期累計の経営成績は、新型コロナウイルス感染症の拡大影響による需要の減少があったものの、全社横断で抜本的な事業活動の見直しを継続した結果、販売費及び一般管理費の抑制やコストダウン効果などにより、営業利益は4,470億円となりました。四半期利益は、持分法による投資利益の増加もあり4,441億円となりました。

当年度の業績見通しは、新型コロナウイルス感染症の再拡大や半導体供給不足の影響はあるものの、営業

利益は前回見通しに対し、1,000億円増益の5,200億円に上方修正しました。

当年度の年間配当金の予想は、不透明な事業環境の中ではありますが、事業体質の見直しなどによる収益改善を踏まえ、前回公表した予想にくらべ1株当たり14円増配の82円、当第3四半期末配当金は1株当たり7円増配の26円としました。

「既存事業の盤石化」の打つ手は出揃い、実行と成果を刈り取る段階に入っています。新型コロナウイルス感染症の影響による不透明な状況はまだ続きますが、施策を着実に実行し、厳しい事業環境に打ち勝つ強い体質の実現に取り組みます。そして創業100年を超える2050年に、新たな技術・サービスを通じて「移動」と「暮らし」でお客様に新価値を提供できるよう、「将来の成長に向けた仕込み」を加速させてまいります。

昨年は都市対抗野球大会にて、埼玉製作所の硬式野球部が11年振りの優勝を果たしました。株主の皆様からも多くのご声援をいただき、心より感謝いたします。社内でも応援を通じて強い一体感を生み出すことができました。これを忘れず、今後も株主の皆様も含めたチームHondaとして一丸となり取り組んでまいりたいと存じます。

株主の皆様におかれましては、引き続きご指導ご支援を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

2021年3月

代表取締役社長

八郷隆弘



目次	
<u>株主の皆様へ</u>	<u>01</u>
特集	
<u>持続可能な社会を 実現するために</u>	<u>03</u>
<u>Hondaの サステナビリティ</u>	<u>08</u>
<u>新製品&Topics</u>	<u>11</u>
<u>2020年度 第3四半期 連結業績ハイライト</u>	<u>13</u>
<u>事業の種類別 セグメントの状況</u>	<u>15</u>
<u>要約四半期 連結財務諸表の概要</u>	<u>19</u>
<u>株主様への お知らせ</u>	<u>23</u>
<u>会社概要 ／株式の状況</u>	<u>25</u>

■ 特集：持続可能な社会を実現するために

二輪事業に求められる価値提供のあり方

Hondaは2030年ビジョンにおいて「すべての人に『生活の可能性が広がる喜び』を提供する」というステートメントを掲げています。Hondaのものづくり、そして事業の原点である二輪事業においては、日々の生活の足となる通勤からトップエンドのスポーツモデル、さらに電動二輪車と、国ごとの実状やお客様のニーズにお応えしたモビリティを提供し、世界中の一人ひとりの移動の進化と暮らしの価値創造をリードしてきました。今回の特集では、Hondaが存在を期待される企業であり続けるために、持続可能な社会の実現に向けた社会の要請に二輪事業がどのようにお応えしていくか、事業本部長の安部典明よりお話しさせていただきます。





本田技研工業株式会社 常務執行役員
二輪事業本部長 安部 典明

移動の価値を提供し、人々の生活を変える

二輪車をお買い求めいただくお客様のニーズは国・地域によって大きく異なり、一家に1台自動車があつて趣味で二輪車を買っていただく方もいれば、気軽に二輪車を購入できる状況にない方もいらっしゃいます。そしてHondaの二輪事業が対象とするお客様のうち、先進国にお住まいの方はわずか5%程度にすぎません。残り95%のお客様は、生活に役立つ移動手段としての二輪車を切実に求めておられる方々です。

二輪事業の重要な役割の1つは、四輪車に比べ手の届きやすい製品を通して、より多くの方々に生活の可能性を拡げていただくことにあると考えています。そのためにはまず「質の高い商品を適正な価格で供給する」ことを真摯に突き詰めなければなりません。

新興国のお客様にとって、1台の二輪車を手にすることは、その人の生活の幅を格段に広げることを意味します。それは、恵まれた先進国に生きる人々には計り知れ

ないほどの変革に値するものです。行動範囲が広がり、遠くまで仕事に出かけ、より高い収入を得る手段を確保することで、子どもに一日三食食べさせ、学校に通わせることもできるようになるのです。

私も、かつて赴任したブラジルで、これに類する場面に遭遇したことがあります。苦しい家計を助けるため裁縫仕事をしておられた女性の方が何十か月もかけてお金を貯め、ようやく念願のスーパーカブを購入された喜びを、こうお話しされたのです。「これまでは近所の数軒だけを相手に細々と商売をしていました。今ではバイクがあるので街中の人がお客様です。生活に革命が起きました。」移動の自由を得て生活の可能性が広がるとはこういうことなのかと、目の覚めるような思いをさせられた瞬間であり、二輪事業に携わって間もない当時の私にとっては、原体験ともいえるような経験でした。

まだ1台目を買う段階にたどりつけない人たちにも、二輪車という移動手段を提供し、生活に革命を起こしてもらうために、あと2円でも3円でも販売価格を下げる努力をする。そして、ご購入いただいた車の修理のために仕事を何日も休むことのないような品質を担保し、お客様の日々の生活基盤を守る。私のブラジルでの経験は、我々の持つ知恵と技術を駆使した製品をお届けすることがお客様一人ひとりの生活に無限の可能性をもたらすことを、常に思い起こさせてくれます。

モビリティメーカーに求められる 「環境負荷ゼロ社会」の実現

今、企業に対しては「環境負荷ゼロ社会」実現へのプロセスとして、2050年カーボンニュートラルの実現や再生可能エネルギーへのシフトについて明確なコミッ

トメントをすることが求められています。Hondaとしては、気候変動、エネルギー、資源の効率利用という3つの課題への対応として「トリプルゼロ^{*1}」というコンセプトを掲げ、全社で自由な移動の喜びの提供と持続可能な社会の実現に向けた取り組みを行ってきました。

「環境負荷ゼロ社会」を目指すためには、製品の使用時のみならず、製造段階における原材料や部品の調達、流通段階における物流、販売やサービス、そして最後の廃棄という製品のライフサイクルそれぞれの段階で、CO₂の排出を削減し、再生可能エネルギーを活用する取り組みが重要となります。Hondaではこの考えに基づき、企業活動領域と各製品領域で目標値を定め、事業活動を進めています。

私の担当する二輪の製品領域においては、エンジンの燃焼効率向上や車体の軽量化を進め、燃費性能の高いガソリン車を世界中のお客様にお届けしています。現在、市販車すべてのエンジンの4ストローク化を完了し、さらに全世界で販売する機種²の80%以上にPGM-FI^{*2}を適用しています。また近年は、電動化への関心やご要望にお応えし、交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack(モバイルパワーパック)」を活用した電動二輪車の展開に向けた取り組みも進めています。

グローバルで加速する電動化シフトと新興国の現状

Hondaは早くから「需要のあるところで生産する」という理念のもと、各国に根付いたものづくりを実践してきました。私はこの理念は、「需要のある国の実状やお客様のニーズに合ったビジネスを展開する」という意味でもありと考えています。

現地の政府や企業と共に一国の部品産業を育て、市場規模を拡大することは、一朝一夕にできるものではありません。しかしその国でビジネスをさせていただくメーカーには、雇用を生み、経済発展に貢献する社会的責任があります。また国によっては、SDGs^{*3}が掲げる目標の中で、環境やエネルギー問題への対応に加えて、貧困や飢餓の撲滅、教育機会の提供に寄与することも重要であると考えています。

昨今、グローバルで気候変動問題解決への関心が高まっており、車両の電動化がCO₂の排出削減に有効な施策と考えられています。こうした状況下で、豊かな先進国からこれから発展段階を迎える新興国に至るまで、生活水準の格差が極めて大きい多様なお客様に商品をお届けする二輪事業にはどのような対応が求められるか。それは、より細やかに国の実状やお客様のニーズを見極め、それに即したモデルを的確に投入することで、進出した国の成長に寄与することであると考えます。

例えば、先進国と同様の形で新興国で電動化を進めることは、必ずしもメリットばかりをもたらすとは限りません。電動化によって吸排気系の部品が不要になり、調達する部品点数が格段に減ります。その結果、仕事を失うサプライヤーが多数生まれ、雇用が失われれば、進出して以来我々がその国と一体となって育ててきた産業を破壊してしまうことにもなりかねないからです。

新興国の中には、すべての家庭に電気が行き渡っていない国さえまだ多くあります。そのような国においては、電動車よりも、環境に優しいエンジンを搭載した二輪車を展開する方が国の実状に合い、CO₂の排出削減にも貢献できます。また多くの新興国は農業国でもあり、自国で収穫した植物からバイオエタノール燃料を

※1 ①「気候変動問題」への対応として、再生可能エネルギー活用によるCO₂排出ゼロ化、②「エネルギー問題」への対応として、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化、③「資源の効率利用」への対応として、資源調達段階から使用済み製品の回収、廃棄段階までに発生するリスクのゼロ化
※2 燃費の向上と排出ガスのクリーン化に加え、始動性に優れた電子制御燃料噴射装置(Programmed Fuel Injection System、Hondaの登録商標)の略称

生成し活用すれば、CO₂の排出削減と農家の安定した収入確保を両立させることもできると考えます。

このように、二人三脚で二輪車の普及を進めてきた新興国の政府が電動化を検討するに際して、雇用と産業を共に守れる環境政策の答えが果たして電動化なのか、また仮に電動化を進める場合、現実に即した方法は何で、そのために準備すべきことは何なのかといった提案も行いつつ、各国の産業基盤の維持・成長を共に考えることが、SDGsが本来目指しているところにも合致するものと思います。

日本における ビジネスユース電動二輪車への期待

一方、先進国においては電動車への関心、ニーズが急速に高まっています。日本においても、宅配や配送業界の皆様を中心に、自社で使用する車両からCO₂を出さないことが望ましいという理由から、電動車に関心をお寄せいただいています。このようなご要望に対して速やかにお応えすべく、現在日本では「働く電動バイク」のラインアップを早急に揃えつつあります。2020年4月に発売した二輪スクーター BENLY e:に加え、三輪スクーター GYRO e:、ならびに飲食店のデリバリー用としてご



ビジネス用電動三輪スクーター「GYRO e:」(左)「GYRO CANOPY e:」(右)

※3 「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称。2030年を達成年限に、国連加盟国が「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す目標

期待いただいている屋根付きの三輪スクーター GYRO CANOPY e:を、今後「Honda e: ビジネスバイク」シリーズとして展開していきます。

二輪車の電動化に関する研究で最大の成果は、バッテリーを交換式にした点にあります。小型のバッテリーを積んで走り、電気がなくなれば交換できるという方式は、現時点では車両サイズの大きい四輪車で実現することは難しく、二輪車ならではの利点です。法人利用の場合、営業所に充電ステーションを配置しておけば、ガソリンスタンドに寄る必要もなく、自社に戻って充電済みのバッテリーに差し替え、またすぐに走行できるという簡便さがあります。

このような利用を想定し、将来にわたっても持続可能な郵便の配達手段を実現するために、現在、日本郵便(株)と協業しています。郵便配達業務では、1回当たりの走行距離が短いことなど電動車に適した条件が揃っていることもあり、東京をはじめとした大都市圏を中心に2,000台以上のBENLY e:をお使いいただいています。また近年は小包の配送ニーズが高まっていることから、今後は二輪よりも積載力のある三輪スクーターによる配達需要の拡大にも期待が持てます。

ビジネスユースの展開を進める中で、バッテリーについては、月額あるいは交換するごとに費用をお支払いいただくようなビジネスモデルも現在検討中です。

個人のお客様への電動車普及に向けた課題

日本においてビジネスシーンでの電動車ニーズが高まる一方で、個人のお客様の購入意欲はまだまだ低いのが現状です。その理由は2つあると考えています。第1に、生活者にとって購入の決め手となる「経済的で便

利」という条件をまだ満たせていないという点です。ガソリン車に比べて車両価格やランニングコストが割安である、あるいはバッテリー残量が減ったら近くのコンビニエンスストアでバッテリーを交換できる。このような利用環境が整って初めて、日常の足として安心して電動車をお使いいただけると思います。また、充電ステーションのようなインフラを全国の随所に整備することは、メーカーの努力だけで実現できるものではなく、政府・自治体と連携して課題解決を進めていく必要があります。

そして第2は、バッテリー性能の向上という点です。普及に向けては、現在のバッテリーに比べて3、4倍の航続距離を維持でき、充電時間が短く、小型化・軽量化されたバッテリー開発のための技術革新が不可欠です。こうした課題を克服して初めて、個人のお客様による電動二輪車の利用が進むことになると思います。

バッテリーの課題解決に向けた業界一体での取り組み

交換式バッテリーの課題解決にあたっては、二輪業界一体となって取り組みを進めるべく、2019年4月に国内二輪車メーカー4社で「電動二輪車用交換式バッテリーコンソーシアム」を創設しました。交換式バッテリーの規格を標準化し共通利用することで、技術的なシナジーやスケールメリットによるコストダウンを目指すことが目的です。車両の開発では競争しつつ、バッテリーの領域においては各社が協調してソリューションを見出すという考え方で、現在取り組みを進めています。

また2020年9月からは、大阪で行っている実証実験「^{ええ}eやんOSAKA」とコンソーシアムが連携しました。現在、大阪大学の学生さんに電動車にお乗りいただい



電動二輪車の普及に向けた実証実験「^{ええ}eやんOSAKA」大阪大学の2つのキャンパス内と周辺地域のコンビニエンスストアにバッテリー交換ステーションを設置。アルバイト先や駅までの移動など自由に使ってもらい、利便性や利用者の行動変容などを検証していく

て、バッテリー交換システムの共通仕様に向けた検証を進めているところです。

実験を通じて実際に電動車をお使いいただいた方々には、利便性を実感いただけたと認識しています。しかし、一定のエリア内にとどまらない実用的な移動手段として、個人のお客様に電動車をお選びいただき、かつビジネスとしても成立させるためには、二輪車メーカーや政府・自治体だけでなく、より多くのエネルギー供給関連の事業者の方々にもバッテリー製造やインフラ整備に関心をお持ちいただく必要があります、それには今しばらく時間がかかると見えています。

生活者の目線を忘れずにニーズに合った商品をいち早くお届けする

Hondaの始まりは、創業者の本田宗一郎さんが、遠くまで買い出しに行く奥さんの負担を少しでも減らしたいと、自転車にエンジンをつけたことにありました。すなわち、常に生活者の目線を忘れず、それぞれのお客様の生活に即した二輪車をいち早く提供するのが、創業以来変わることのないHondaの二輪事業の基本姿勢であるということです。そしてこの姿勢は、社会環境がどのように変化しても、揺るぎないものであるべきだと考えています。

■ Hondaのサステナビリティ

「夢みてがんばる10代を、Hondaが応援。」

～次世代育成支援活動の新たな挑戦～

新型コロナウイルス感染症の拡大影響を受け、様々な社会貢献活動が中止となった2020年。夢の力が持つ無限の可能性を子どもたちに伝える新企画「The Power of Teen」が大きな反響をいただきました。

今回は、この企画に携わった担当者2人が、活動に込めた想いをお話します。

本田技研工業株式会社 総務部 社会貢献活動推進室 主任 林 由佳 写真左
総務部 社会貢献活動推進室 チーフ 齊藤 紀恵 写真右

「次世代育成支援」への想い

Hondaの社会貢献活動の起源は1960年代に遡り、現在は「夢のある明日の社会づくり」を掲げて4つの柱^{*1}を定め、多様な活動を展開しています。私たちは2人とも、子どもたちの未来につながる活動に取り組みたいという想いから、自分から手を挙げてこの仕事に携わることとなりました。ただ、一口に子どもたちと言ってもその対象はプログラムによって幼児から大学生まで幅広く、各世代それぞれの心を掴める活動ができているのかどうか、時に学校や教育関係者など教育に携わる様々な機関を訪ねてアドバイスをいただきながら、試行錯誤を続けています。次世代育成という活動は、子どもたちが成長していく過程がリアルに見えるため、手ごたえを実感できるだけでなく、自分たちのもの見方も都度新たにさせられる仕事だと感じています。

楽しみや目標を奪われた子どもたちに「今、Hondaができること」を模索

2020年、私たちが10代の頃に毎年当たり前のように

楽しんでたお祭りや旅行、目標としていた甲子園、吹奏楽の大会などのイベントが次々と中止になりました。Hondaの社会貢献活動も感染状況の深刻化を受け、予定していたプログラムのほぼすべてについて、中止の判断をせざるを得なくなりました。それまでイベントを目標に頑張っていた子どもたちから「企画が中止され悲しい」「前向きな気持ちになれない」という落胆の声が届くたびに胸が痛み、「社会貢献という看板を背負っている以上、子どもたちに元気を届けるために動くのが私たちの使命ではないか」という想いが日に日に強くなりました。

子どもたちに「夢の力」を体感してもらう企画の始まり

夢を原動力として歩んできたHondaだからこそ、先行き不透明なこの時代に生きる多感なティーン^{*2}たちに、夢について考える楽しさ、夢を持つことの大切さを伝えたい。そしてさらにその先、どうすればその夢が誰かの幸せにつながるかまで考えてほしい。この「考える」

^{*1} 「未来を創る子どもの育成支援活動」「地球環境を守る活動」「交通安全の教育・普及活動」「地域に根ざした活動」の4領域

^{*2} 同企画では13-19歳を対象とし、ティーンと定義しました

体験はティーンたちの今後の進路や人生に必ず役立つと、当初から確信していました。この確信を形にし、かつ感染防止対策の徹底にも配慮した新しい次世代育成支援活動として、すべてをオンラインで実施したのが「The Power of Teen」という企画です。

企画にあたって何よりも大変だったのは、コロナ禍に置かれたティーンたちを今すぐ応援するためには、企画から実施まで数か月という短期間で実現しなくてはいけないということでした。6月に企画の大枠を決め、7月から本格始動して12月には発表会を実施するという異例のスケジュールではありましたが、ティーンたちのために何としても実現させたいと2人で訴えたことが実り、上司や関係者の方々が背中を押してくださることになりました。実施が決まった時、任されたからには何が何でも頑張ろうという身の引き締まる思いと、後戻りはできない、失敗はできないという緊張感が交錯していたことを思い出します。

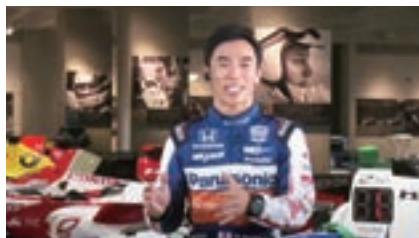
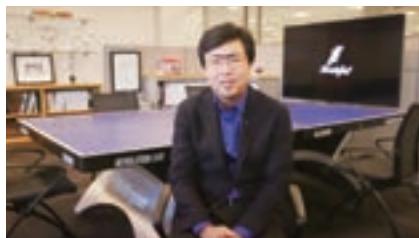
夢を考え共有することで 夢の輪を連鎖させていく

この企画の特徴は、最初にティーン自らが、実現したい夢、夢を実現するためのアイデアや努力していること、その夢が叶った時に社会に与える影響などを書き出し、そ

の上で実際に失敗や挫折を乗り越え夢を掴んだHondaの夢のスペシャリスト*3たちの実体験を学び、最後に他のティーンたちが考えた夢を全員で共有し、夢の輪を連鎖させていく、という3つのステップを踏む点にあります。この一連のプロセスを通じて、夢を持っているティーンたちには心の中の漠然とした想いを整理し形にしてもらう機会を、そしてまだ夢を持っていないティーンたちにも、夢の力に気づいてもらうきっかけを提供することを目指したのです。

企画の第2ステップで、3人のHondaの夢のスペシャリストに夢の力を伝える授業をしていただきたいとお願いした時には、皆さん即座に目的をご理解くださり、「自分ができるとは何でも協力します」「ティーンたちをあとと言わせる授業をします」と快諾してくださいました。

困難な状況をどう打開したのか、夢を諦めそうになった時にどうやって前を向いたのか、夢を実現できた時そこにどんな素晴らしい景色が見えたのか。単なる成功体験の話にならないよう、何度も打ち合わせを重ねる中で、3人それぞれが「自分がティーンたちに伝えられる夢の力とは何か」を真剣に考え、想いを込めて本番直前まで準備を重ねてくださいました。授業を視聴したティーンたちからは、「失敗を恐れて動かないことがいかにもつたいないか気づけた」「可能性がある限り諦めない姿勢を自身に置き換えて、生き方を深く考えるきっかけ



*3 HondaJetの生みの親 藤野道格さん、レーシングドライバー 佐藤琢磨選手、ラグビー Honda HEAT 具 智元選手がYouTubeのオンライン配信で「シェア夢授業」を開催

けになった」など、多数のメッセージをいただいています。

そして企画最後の第3ステップにあたるオンライン発表会では、ティーンたちの代表が、それぞれの夢への想いを、葛藤した過程も含め力強くプレゼンしてくれました。その姿から、夢の形は人それぞれ自由で、たとえ完成していなくても、夢を持つことだけで勇気と前に進む力が得られること、そしてその先には無限の可能性が広がっていることを、視聴したティーンたちだけでなく、その親世代や教育関係者の方々にも感じていただけたと思っています。

発表したティーン本人も、自身を見直し、夢を考え、それを発信する体験を楽しんでくれただけでなく、他のティーンたちの夢に共感し、刺激を受けたことで、自分が将来進みたい道筋についての確かな手ごたえを感じることができたようです。そして私たち自身にとっても、夢を他の人と共有する喜びを感じられる場を提供することで子どもたちの気づきや成長を後押ししてきたこと、そしてそれが子どもたちのみならず大人たちにも活力を与えたことが、今後の活動の方向を考える上で、改めて大きな示唆となりました。

ウィズコロナ時代の 新たな社会貢献活動の可能性が拓けた

今回、異例の短期間で企画を実現できた最大の理由は、テレワークの中でオンラインを駆使し、時間と場所の壁を越えてスピード感を持って準備を進めることができた点にあったと考えています。想いを同じくする方々と、パソコン1台でいつでもどこでもつながり、本質の議論に前向きに取り組み、企画の質を高めていく充実感、コロナ禍の下で思いがけず得られた収穫でした。また、視聴者がチャットを通じてイベントを盛り上

げ、一体感を醸成していくというオンライン配信ならではの面白さも、新たな発見になりました。

社会貢献に携わる他の企業や教育関係者の方々と新しい繋がりを持たせたことも、もう1つの収穫でした。これらの方々には無理を承知で募集の告知をお願いしたところ、初対面でありながら企画の主旨にご理解、ご賛同をいただき、それぞれお持ちのネットワークを通じて協力してくださいました。

コロナ禍の下、社会貢献活動のあり方は大きな見直しを迫られています。そのような中でも、子どもたちの夢を花開かせる支援を続けていくためには、今回の企画で得たノウハウを活かし、新しい活動の形を模索することが急務だと考えています。バーチャルのコミュニケーションツールを活用したり、社内外の組織や部門の垣根を越えて、志を同じくする方々と問題意識を共有しタイアップを深めるなど、知恵を絞り、新たな社会貢献の可能性を拓く試みに、臆せず挑戦を続けていきたいと思っています。



「シェア夢発表会」では、応募したティーンたちの代表6名が自分の夢をプレゼン。発表者と視聴者がそれぞれの夢を共有し、共感しあう場が生まれた

ティーンたちの足跡はこちらをご覧ください。

The Power of Teen

検索

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



■ 新製品 & Topics

10月2日 FIA※フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)への参戦終了について

Hondaは2021年シーズンをもって、F1へのパワーユニットサプライヤーとしての参戦を終了することを決定しました。自動車業界が100年に一度の大転換期に直面する中、最重要課題である環境への取り組みとして、持続可能な社会を実現するために「2050年カーボンニュートラルの実現」を目指し、将来のパワーユニットやエネルギー領域での研究開発に経営資源を重点的に投入していきます。

※Fédération Internationale de l'Automobile (国際自動車連盟)の略称

11月7日 アメリカ現地法人、四輪生産機能と開発機能を一法人に統合

米国法人アメリカン・ホンダ・モーター・カンパニー(AH)は2021年4月1日付でアメリカの四輪生産関連法人と四輪開発機能を統合し、ホンダ・デベロップメント・アンド・マニュファクチュアリング・オブ・アメリカ(HDMA)を設立します。開発から生産まで一貫した効率のよいオペレーションを通じてものづくりを進化させ、激変する市場環境を見据えてお客様と市場のニーズにより早く対応できる体質を北米でも強化していきます。

11月11日 自動運転レベル3※型式指定を国土交通省から取得

レベル3においては、高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となります。今回認可を取得した自動運行装置(名称:Traffic Jam Pilot)を搭載した「LEGEND」は本年度内の発売を予定しています。今後も好奇心をかき立てる自由な移動の喜びを提供することを目指し、安全技術開発の取り組みを進めていきます。



※日本政府が定める自動運転の定義(SAEに準拠)。一定の条件下で、システムが周辺の交通状況を監視すると共に運転操作を代行。システムが使用可能な条件から外れる場合は、警報を発して直ちにドライバーに運転交代をすることが求められる

10月 2

25

11月

7

11 12

10月25日 HondaがFIM※1ロードレース世界選手権で通算800勝を達成

二輪ロードレース最高峰、FIMロードレース世界選手権の第12戦テルエルグランプリのMoto3クラスにおいて、Leopard Racingのハウメ・マシア選手が優勝。これにより、Hondaは、1961年スペイングランプリ125ccクラスでの初優勝以来、通算勝利数を前人未到の800勝※2としました。



※1 Fédération Internationale de Motocyclisme (国際モーターサイクリズム連盟)の略称

※2 勝利数はFIM出典をベースとしたHonda調べ

11月12日 Hondaが日本の職場におけるセクシュアル・マイノリティへの取り組み評価指標「PRIDE指標」において最高ランクの「ゴールド」を受賞

「PRIDE指標」とは、任意団体「work with Pride」が、セクシュアル・マイノリティが働きやすい職場づくりの実現を目的に2016年に日本で初めて策定した指標です。このたびHondaは、基本理念である「人間尊重」に基づき、性自認・性的指向・価値観などの多様性を尊重し、一人ひとりが自分らしく、個々の能力を存分に発揮できる環境づくりに取り組んできたことを評価いただきました。

株式会社ホンダアクセスがエアクリーンフィルター用抗ウイルス用品「くるますく™」を発売

くるますく™は、車内空間に浮遊しているウイルス飛沫をキャッチし減少させます。薬剤を使用しないため、耐性ウイルスが生じるリスクが少ない商品です。N-BOX用に12月25日発売、今後順次他車種へ適用拡大予定です。



11月20日 新型「N-ONE」を発売

新型N-ONEでは、“Nのある豊かな生活”という想いのもとに、日々の生活に寄り添いながら長く使えて飽きがこない、末永く愛せるクルマを目指しました。エクステリアは「丸・四角・台形」を基本のかたちと定めながらデザインに磨きをかけました。またインテリアは、Honda乗用車の原点であるN360から継承する「M・M思想*」から生まれたセンタータンクレイアウトにより、ミニマルで心地よい室内空間を追求。先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」も標準装備しています。



*マン・マキシマム/メカ・ミニマム思想。人間のためのスペースは最大に、機械のためのスペースは最小限にして、クルマのスペース効率を高めようとする、Hondaのクルマづくりの基本的な考え方

20

12月

12月11日 「GYRO e:」「GYRO CANOPY e:」を市販予定車として発表 法人向けビジネス用電動バイクを「Honda e: ビジネスバイク」として展開

交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack」を動力用電源に使用したBENLY e:シリーズ、GYRO e:、GYRO CANOPY e:を、「Honda e: ビジネスバイク」シリーズとして展開。ガソリン車のモデルに加え選択肢を広げることで、様々な業種の事業主の皆様の日々の業務をサポートしていきます。充電済みのバッテリーに交換することで、充電を待つことなく走行が可能になるほか、用途に応じて電動二輪車や三輪スクーターを選択し、バッテリーを共用することができます。



11

ベトナムで二輪車生産累計3,000万台、四輪車生産累計10万台を達成

Hondaは1996年、二輪車の製造・販売会社として現地法人ホンダベトナムを設立。1997年から二輪車の、2006年から四輪車の生産を開始しました。同国での長年にわたる事業活動の成果を表す重要なマイルストーンであり、これからも次の新たな節目に向かって、現地のお客様の期待を上回る品質の高い商品を提供し続け、存在を期待される企業を目指します。



3,000万台目の記念すべきモデルは「Winner X」



10万台目の記念すべきモデルは「City」

Honda独自のAI音声認識システムで、多様な人材が活躍できる職場環境の整備へ

2020年9月より、聴覚障がい者と健聴者の双方向コミュニケーションをサポートする「ホンダ・コミュニケーション・アシスタンス・システム」の社内利用を開始しました。同システムは、AI音声認識技術を利用し、発話内容をリアルタイムでタブレットやスマートフォンに正確にテキスト表示するものです。導入により、聴覚障がい者が会議の流れを把握しやすくなり、タイムリーに発言できるようになったことで、チームの一体感や仕事へのモチベーション向上につながっているほか、筆談負荷が大幅に減少したことで、会議時間が2～3割短縮される効果も確認できています。

最新のニュースはこちらをご覧ください。

Honda ニュースリリース 検索

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

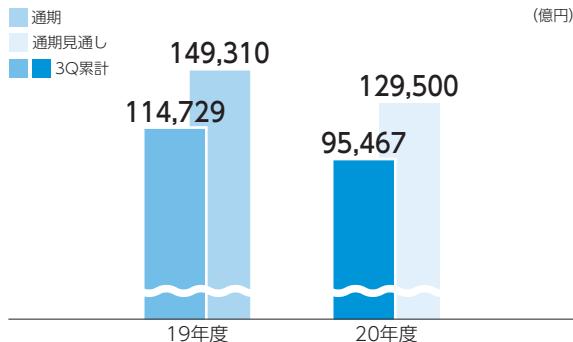


2020年度 第3四半期 連結業績ハイライト

(2020年4月1日～2020年12月31日)

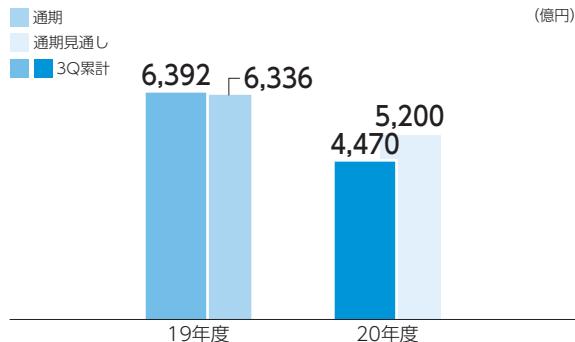
売上収益

9兆5,467 億円 前年同期比 -16.8%

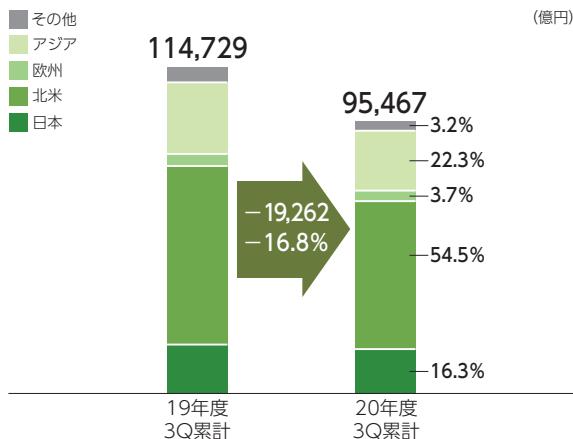


営業利益

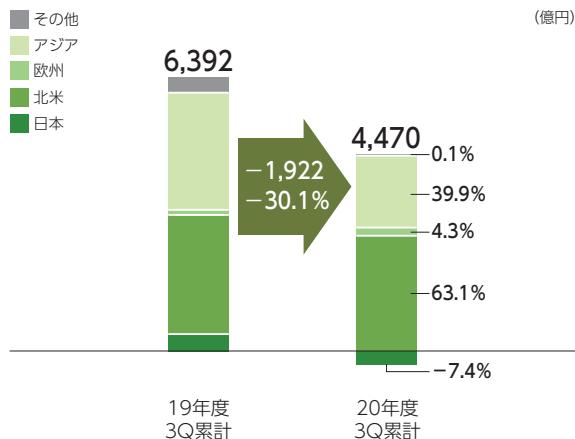
4,470 億円 前年同期比 -30.1%



所在地別売上収益



所在地別営業利益



※ 外部顧客への売上収益のみを表示

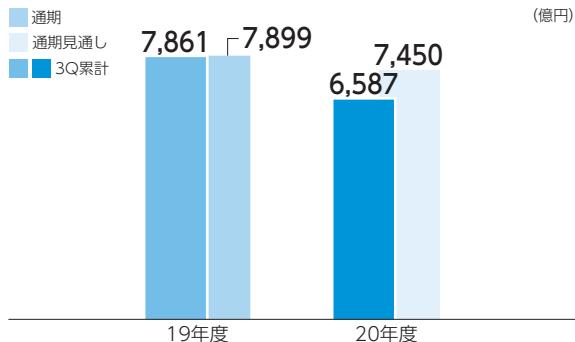
※ 20年度3Q累計の%は所在地別の構成比

※ %は営業利益(損失)構成比(「消去または全社」を除く)

北米：米国、カナダ、メキシコ など 欧州：英国、ドイツ、ベルギー、イタリア、フランス など アジア：タイ、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

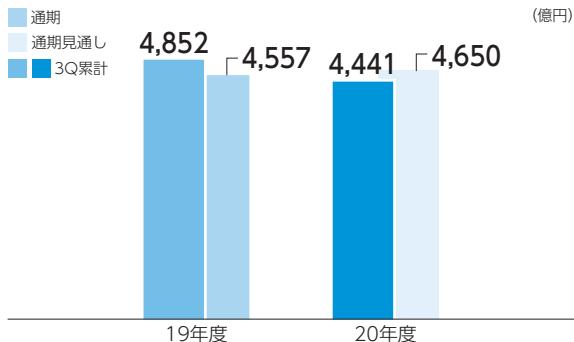
税引前利益

6,587 億円 前年同期比 -16.2%

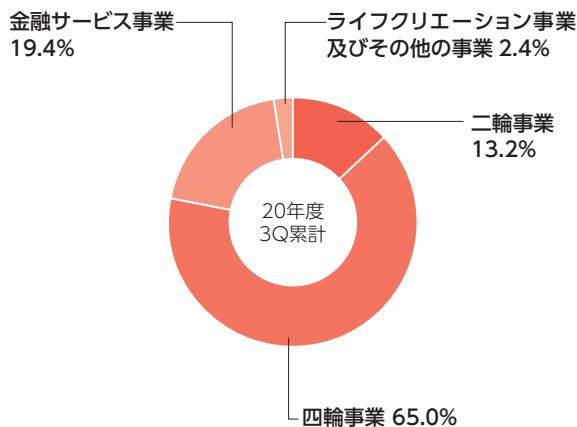


親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

4,441 億円 前年同期比 -8.5%

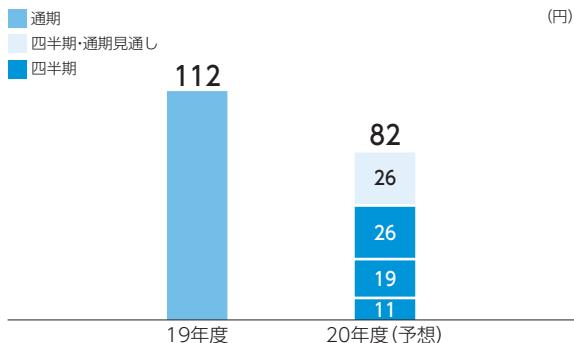


事業別売上収益構成



配当金

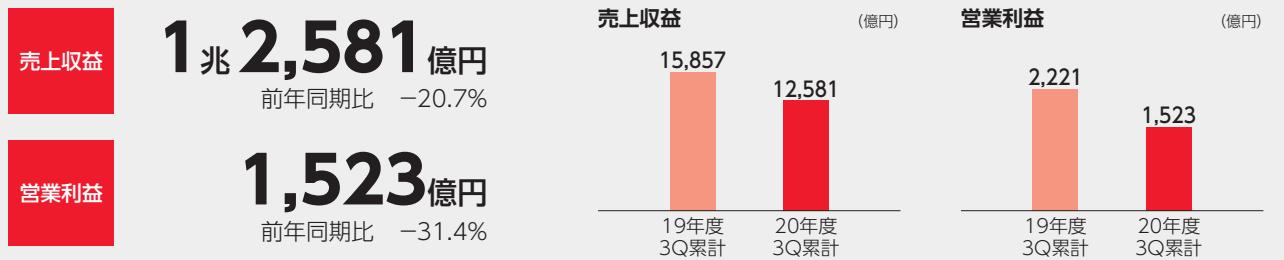
26 円



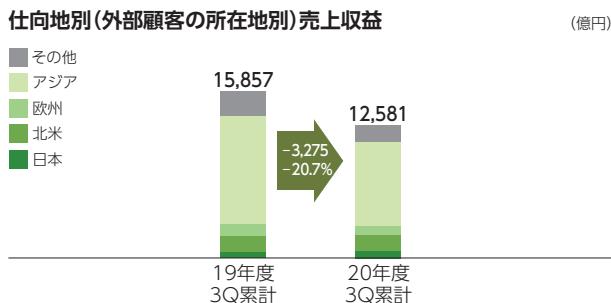
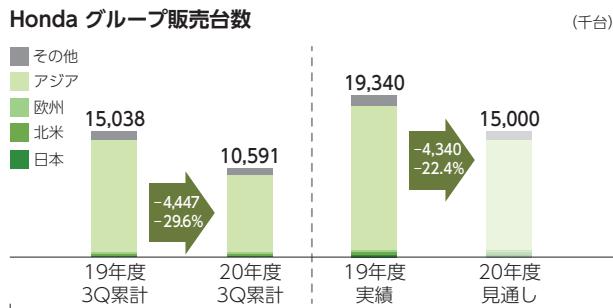
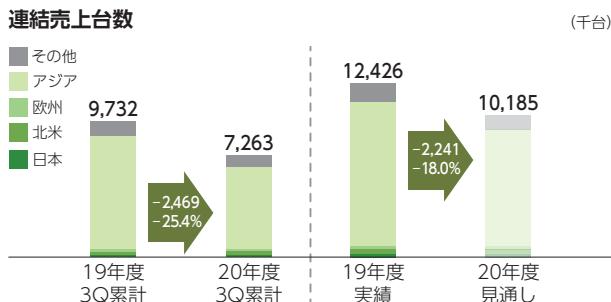
- ※ 当第3四半期の平均為替レートは1米ドル=104円(前年同期109円)です。
- ※ 業績見通しは、現時点で入手可能な情報に基づき当社の経営者が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。
- ※ 見通しの為替レートは、通期平均で1米ドル=105円を前提としています。

事業の種類別セグメントの状況

二輪事業



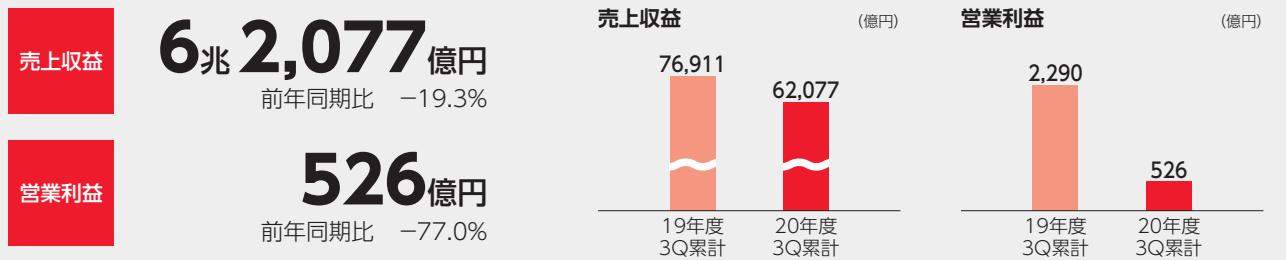
二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、1兆2,581億円と前年同期にくらべ20.7%の減収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、1,523億円と前年同期にくらべ31.4%の減益となりました。



- 当第3四半期の主要市場における販売実績
パキスタン、インドなどで増加はあったものの、インドネシア、ベトナムなどで減少
- 2020年度販売見通し
ブラジルなどで販売減を見込むが、インドやインドネシアなどでの販売増により、前回見通しから20万台上方修正

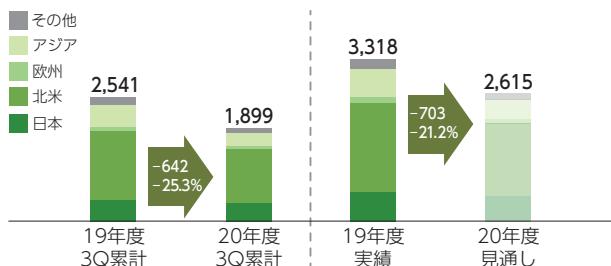
※ Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・Side-by-Side)販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

四輪事業



四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、6兆2,077億円と前年同期にくらべ19.3%の減収となりました。営業利益は、コストダウン効果や販売費及び一般管理費の減少などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、526億円と前年同期にくらべ77.0%の減益となりました。

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



■当第3四半期の主要市場における販売実績

- 中国、米国、日本などで増加
- 【北米】 米国ではCR-V、HR-VやAccordなどが前年同期を上回る
- 【アジア】 中国ではBreeze、CR-V、Civicなどの販売が好調。主力機種種の電動車ラインアップを拡充、11月に量産EV、M-NVを発売
- 【日本】 好調なN-BOXや新型車N-ONEの投入効果などにより前年同期を上回る

■2020年度販売見通し

- 半導体供給不足の影響などにより、前回見通しから10万台下方修正
- 米国では新型MDXを投入するなどライトトラックを中心に販売増を図る
- 中国では主要モデルの販売増や電動車ラインアップの更なる拡充を図る

※ 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、IFRS1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。

金融サービス事業

売上収益

1兆8,536億円
前年同期比 -5.5%

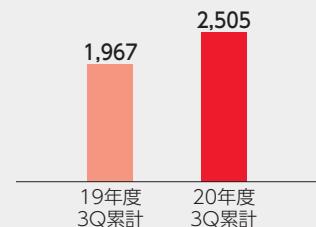
営業利益

2,505億円
前年同期比 +27.4%

売上収益



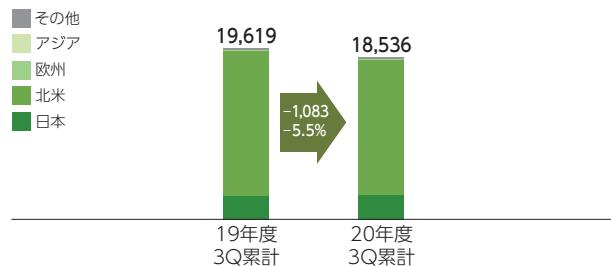
営業利益



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の減少などにより、1兆8,536億円と前年同期にくらべ5.5%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減少などにより、2,505億円と前年同期にくらべ27.4%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

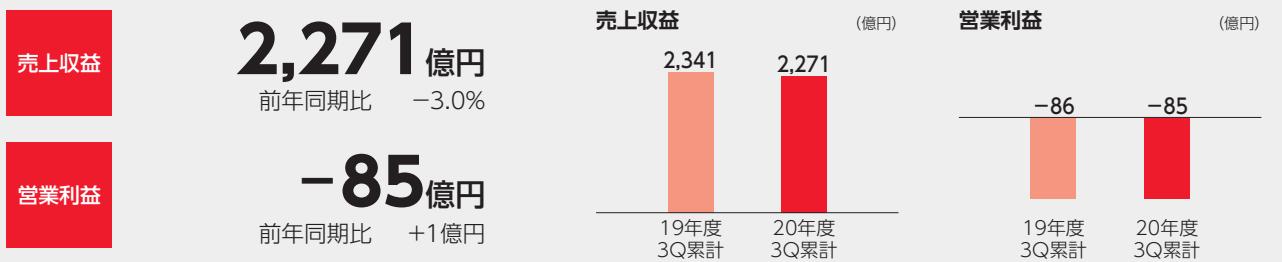
(億円)



金融サービス事業とは(ご参考)

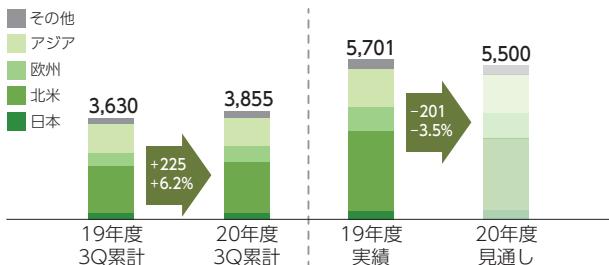
お客様が製品を購入する際のローンやリースなどのサービスの提供を行っており、主に四輪車の販売に関連するものです。

ライフクリエーション事業及びその他の事業



ライフクリエーション事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、その他の事業の売上収益の減少などにより、2,271億円と前年同期に比べ3.0%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、販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などにより85億円と前年同期に比べ1億円の改善となりました。なお、ライフクリエーション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、245億円と前年同期に比べ38億円の改善となりました。

連結売上台数/Honda グループ販売台数



当第3四半期の主要市場における販売実績

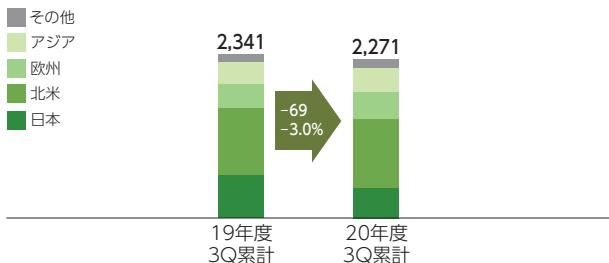
- 北米、欧州などで増加
- 【北米】 芝刈機・高圧洗浄機向けGCVエンジンや芝刈機などが好調
- 【欧州】 芝刈機・農機OEM向けエンジンなどが増加

* OEM：汎用エンジンの供給先である相手先ブランド

2020年度販売見通し
前回見通しから変化なし

※ 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、ライフクリエーション事業においては、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。

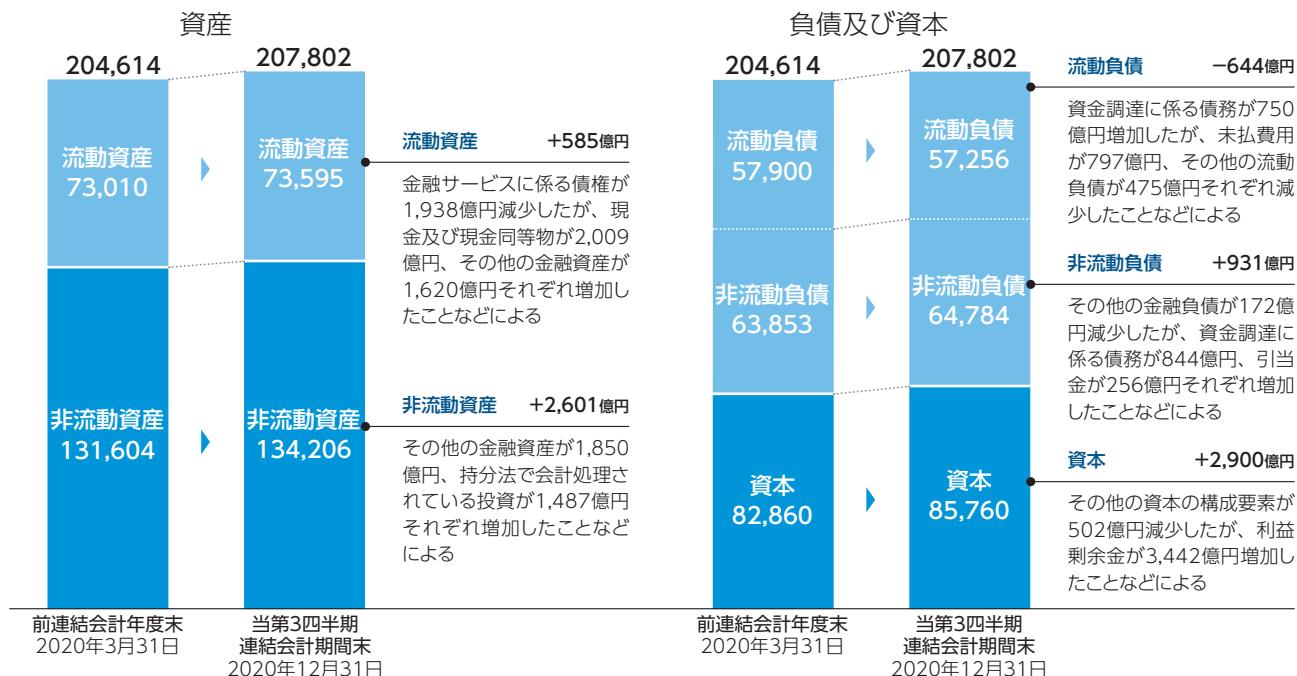
仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益



要約四半期連結財務諸表の概要

要約四半期連結財政状態計算書

(億円)



連結財政状態の概況 (前会計年度末との比較)

- ✓ **総資産**
 為替換算による資産の減少影響などはあったものの、現金及び現金同等物、オペレーティング・リース資産、その他の金融資産の増加などにより、3,187億円の増加
- ✓ **負債**
 為替換算による負債の減少影響などはあったものの、資金調達に係る債務の増加などにより、287億円の増加
- ✓ **資本**
 為替換算による資本の減少影響などはあったものの、四半期利益による利益剰余金の増加などにより、2,900億円の増加



決算関連資料は、当社Webサイトにてご覧いただけます。

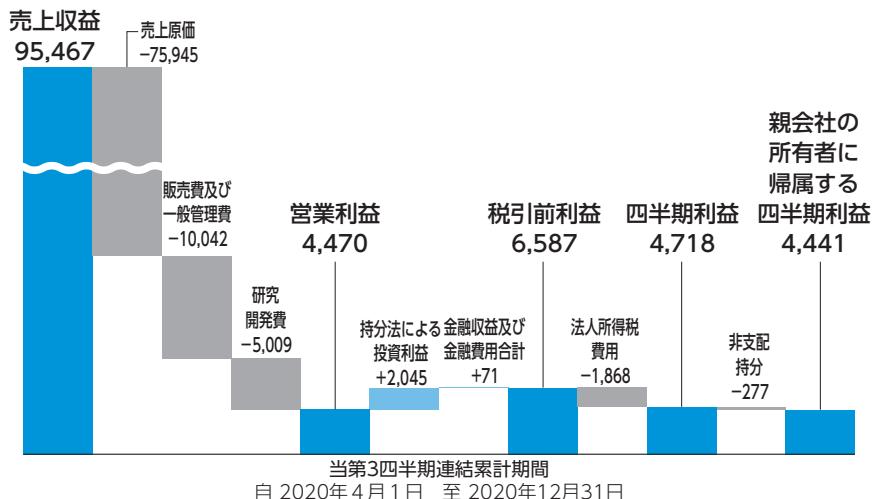
<https://www.honda.co.jp/investors/library/financialresult.html>

QRコードはこちら➡



要約四半期連結損益計算書

(億円)

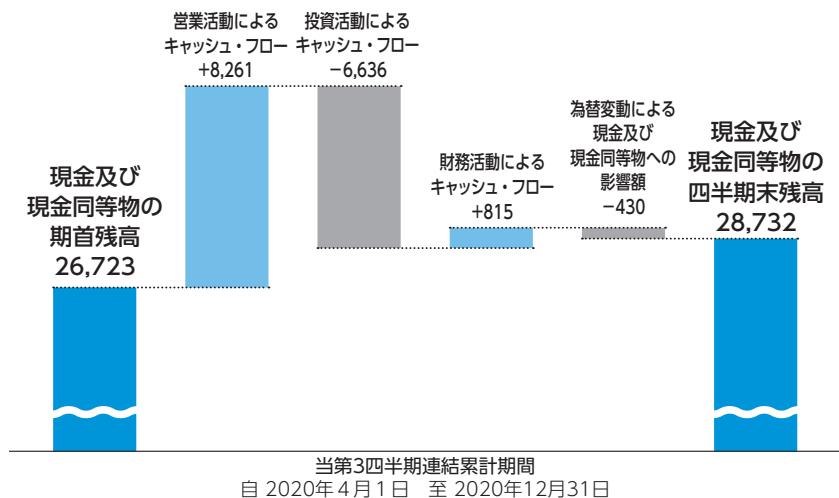


連結経営成績の概況 (前年同期との比較)

- ✓ **売上収益**
全ての事業における減少などにより、16.8%の減収
- ✓ **営業利益**
販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などはあったものの、売上変動及び構成差に伴う利益減などにより、30.1%の減益
- ✓ **税引前利益**
16.2%の減益
- ✓ **親会社の所有者に帰属する四半期利益**
8.5%の減益

要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(億円)



連結キャッシュ・フローの概況 (前年同期との比較)

- ✓ **営業活動によるキャッシュ・フロー**
顧客からの現金回収の減少などはあったものの、部品や原材料の支払いの減少などにより、2,207億円の増加
- ✓ **投資活動によるキャッシュ・フロー**
持分法で会計処理されている投資の取得による支出の増加やその他の金融資産の売却及び償還による収入の減少などにより、2,276億円の増加
- ✓ **財務活動によるキャッシュ・フロー**
資金調達による収入の増加などにより、2,816億円の増加

重要な後発事象

(吸収合併)

当社は、当第3四半期連結累計期間において、2020年9月2日から2020年10月15日の期間で実施した公開買付けおよびその後の会社法第179条の規定に基づく株式売渡請求の実施により、当社の持分法適用会社である株式会社ケーヒン、株式会社ショーワおよび日信工業株式会社(以下「対象者」という。)の普通株式の全て(ただし、当社が所有する対象者の株式並びに対象者がそれぞれ所有する自己株式を除く。)を取得しました。

2019年10月30日付で締結された株式会社日立製作所、株式会社日立製作所の連結子会社である日立オートモティブシステムズ株式会社(以下「日立オートモティブシステムズ」という。)、対象者および当社の6社を当事者とする経営統合に関する基本契約に基づき、対象者と日立オートモティブシステムズは、2020年11月18日付で、日立オートモティブシステムズを吸収合併存続会社、対象者を吸収合併消滅会社とする吸収合併(以下「本吸収合併」という。)に関する契約を締結しました。

本吸収合併に際して、当社が保有する本吸収合併後の存続会社(以下「本統合会社」という。)の議決権の数が本統合会社の総株主の議決権の数の33.4%となるような合併比率で、本統合会社の普通株式が合併対価として当社に割り当てられ、本吸収合併の効力発生日である2021年1月1日付で、本統合会社は、当社の持分法適用会社となりました。同日付で、本統合会社は「日立アステモ株式会社」に名称変更しています。

本吸収合併の効力発生に先立ち、対象者の株式価値の合計と日立オートモティブシステムズの株式価値の比率を上記の合併比率と一致させることを目的として、対象者による自己株式の取得により株式価値の調整を行っています。

■ 株主様へのお知らせ

第97回定時株主総会に関するお知らせ

2021年6月開催予定の第97回定時株主総会については、新型コロナウイルス感染症の状況により、会場への来場を控えるをお願いすることが考えられます。当社としましてはそのような環境下にあっても、Hondaへのご理解を深めていただくため、定時株主総会のインターネットによる同時中継を予定しております。

※2021年3月末時点で当社普通株式を100株以上所有の株主様が対象となります。

※インターネットによる同時中継中に議決権行使をすることはできません。

※議決権の行使につきましては**事前行使をお願いします。**

事前行使のご紹介 議決権の事前行使については、従来通り以下の方法をご準備いたします。

1 書面で議決権を行使する方法



議決権行使書用紙は招集のご通知に同封されます

2 インターネットで議決権を行使する方法

1 パソコン



議決権行使ウェブサイト
にアクセスし「ログインID」及び
「仮パスワード」を入力

2 スマートフォンやタブレット



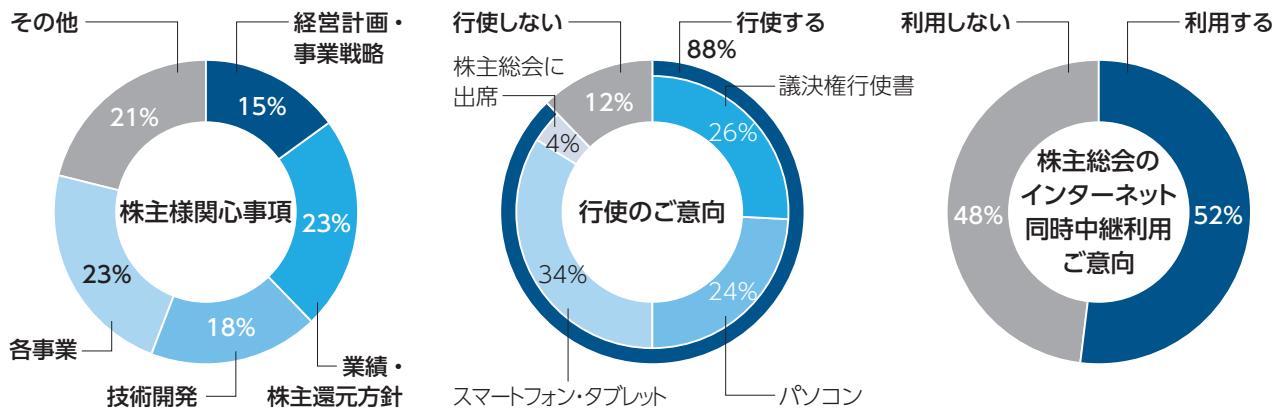
「ログイン用QRコード」
を読み取る

※ QRコードは、株式会社デンソーウェブの登録商標です。

詳細については、定時株主総会招集のご通知にてご案内いたします。

アンケート結果のご報告

「2020年度第2四半期株主通信」でご案内したアンケートでは29,342名の株主の皆様からご回答をいただきました。皆様のご協力に感謝を申し上げますとともに、いただいた貴重なご意見を今後の株主の皆様との対話や株主総会の企画・運営に反映してまいります。



株主様のご関心の内容について把握することができました。今後の株主通信や株主総会での発信のご参考にさせていただきます。



大変多数の株主様が議決権を行使される意向とわかりました。引き続き行使しやすい環境整備を進めてまいります。



同時中継に対して多くのニーズがあることがわかりました。この結果も踏まえ次回株主総会において、同時中継を実施することといたしました。



Enjoy Hondaご招待中止のお知らせ

例年第3四半期株主通信でご招待のご案内をしております、「Enjoy Honda」について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から現在、開催を見合わせております。

つきましては2020年度第3四半期株主通信では株主様のEnjoy Honda 2021へのご招待を中止させていただきます。

詳細が決まりましたら2021年度第1四半期株主通信でお知らせいたします。

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

■ 会社概要 / 株式の状況 (2020年12月31日現在)

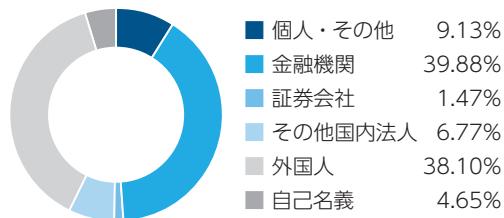
会社概要

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・パワープロダクト

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株
株主数 209,525 名

株式の所有者別分布状況



大株主

氏名または名称	持株数(千株)	出資比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	166,329	9.63
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	122,306	7.08
エスエスピーティシー クライアント オムニバス アカウント	58,375	3.38
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	57,638	3.34
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.96
東京海上日動火災保険株式会社	35,311	2.04
日本生命保険相互会社	28,666	1.66
株式会社三菱UFJ銀行	28,432	1.65
株式会社日本カストディ銀行(信託口5)	24,986	1.45
ジェーピー モルガン チェース バンク 385781	24,752	1.43

- (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(84,157千株)を控除して算出しております。
3. 株式会社日本カストディ銀行は、2020年7月27日にJTCホールディングス株式会社、日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社および資産管理サービス信託銀行株式会社が合併したものです。
4. 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
株主名簿管理人および特別口座管理機関 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
三菱UFJ信託銀行株式会社

郵便物送付先 〒137-8081 新東京郵便局私書箱第29号
三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部

(電話照会先) ☎ 0120-232-711 (通話料無料)

公告方法 電子公告により行います。
ただし、事故その他、やむを得ない事由により電子公告による公告をすることができない場合は、東京都において発行する日本経済新聞に掲載して行います。
〔公告掲載 URL〕
<https://www.honda.co.jp/investors/library/notice.html>

証券コード 7267

住所変更、配当金のお受け取り方法の
指定・変更、単元未満株式の買取・買増

株主様の口座がある証券会社等にお申し出ください。

※特別口座に株式が記録されている場合は、三菱UFJ信託銀行株式会社にお申し出ください。

未払配当金の支払

三菱UFJ信託銀行 ☎ 0120-232-711

HONDA

The Power of Dreams

証券コード：7267

株主通信 No.188

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：BENLY e:

UD FONT

