

HONDA

2020年度 第2四半期

2020年7月1日▶2020年9月30日

株主通信



株主の皆様へ

初冬の候、株主の皆様におかれましては、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

前回の株主通信の特集では、事業環境における大転換期や新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う人々の価値観の変化の中で、Hondaが生き残っていくために、今までの考えややり方にとらわれない改革を各事業で進める「成長に向けた進化」の取り組みについて、私からご紹介いたしました。

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つの方針の下で、Hondaの将来を支える「成長に向けた進化」を実現していくためには、研究開発の領域についてもさらなる進化が必要だと考え、今年4月より新たな体制と取り組みをスタートさせています。今回の特集では、この研究開発体制の再編と狙い、そして創業100年を超える2050年を見据えてHondaの研究開発が進んでいくべき方向性について、ご紹介いたします。

2020年度第2四半期累計の経営成績は、ウィズコロナの厳しい環境下で、既存事業の盤石化をさらに進めるとともに、将来成長を支える強い事業体質を構築するため、すべての領域で抜本的に事業活動の見直しを行った結果、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1,692億円の黒字となりました。四半期利益は、持分法による投資利益の貢献もあり、1,600億円となりました。

当年度の業績見通しは、上期に構築した事業体質を反映し、営業利益は4,200億円と、前回見通しから2,200億円の上方修正を計画しています。販売費及び一般管理費の抑制や、コストダウン努力を一層強化するなど、さらなる事業体質改善を目指します。税引前利益は、持分法による投資利益の増加などにより、6,600億円を計画しています。

当第2四半期の配当金は1株当たり19円、2020年度の年間配当金の予想につきましては、営業利益や持分法による投資利益の増加により、前回公表した予想に比べ、1株当たり24円増配の68円としました。

新型コロナウイルス感染症の影響により、市場の先行きは依然として不透明な状況が続きますが、Hondaは「既存事業の盤石化」を着実に進め、厳しい事業環境を生き抜くことができる強い体質の実現に、引き続き取り組みます。そして、その先にあるアフターコロナの世界においても、新たな技術・サービスを通じて新価値を提供し続けていけるよう、研究開発、事業の各領域で「将来の成長に向けた仕込み」にしっかりと取り組んでまいります。

株主の皆様におかれましては、今後とも変わらぬご指導ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2020年12月

代表取締役社長

八郷隆弘



目次

株主の皆様へ 01

特集

「未知の世界の開拓を通じた新価値創造」のさらなる強化に向けて 03

Hondaのサステナビリティ 10

新製品&Topics 13

2020年度 第2四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

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：「未知の世界の開拓を通じた新価値創造」のさらなる強化に向けて 将来の成長に向けた研究開発体制の再編

Hondaは持続的成長に向けた基盤づくりとして「既存事業の盤石化」と「将来の成長に向けた仕込み」を掲げ、今までの考え方ややり方にとらわれない改革に取り組んできました。その一環として2020年4月から、研究所組織の抜本的な見直しを含む新たな研究開発体制をスタートさせています。今回の特集では、組織運営体制の変更の狙いや目指す効果、さらには2050年を見据えてこれからHondaが進んでいくべき道筋について、研究開発担当の専務取締役 三部敏宏よりご紹介します。





本田技研工業株式会社 専務取締役
株式会社本田技術研究所 代表取締役社長
三部 敏宏

新価値創造を支えてきた 本田技術研究所

未知の世界の開拓を通じて新しい価値を創造することを目的に、本田技術研究所(以下、「研究所」)が本田技研工業から分離、独立したのは1960年のことでした。研究開発とビジネスを分けることで、事業の浮き沈みに影響を受けることなく自由に研究が行える環境を整え、斬新で独創的な技術を生み育てたいという創業者の想いがあったと聞いています。私も長く研究所で育ってきましたが、研究員の多様性を重んじつつ、自ら社会課題を明確に見極め、そこに向かって研究開発に打ち込める自由度の高い組織の中で、自分自身、伸び伸びと研究開発に携わることができていたと感じています。

このような環境のもと、数多くの研究チームのそれ

ぞれが、「世の中にない新しいものをつくるんだ、世界一を目指すんだ」という気概を持ち、次、また次、と自由で新しいアイデアを生み出していきました。そのような、新しいものを生み出すダイナミズムが研究所の中にあったからこそ、私たちは、Hondaの強みと言える多様な技術を蓄えることができているのだと思っています。

もちろん、エンジニアの思い込み、技術ありきの研究開発であってはなりません。場合によっては非常に革新的な技術を生み出せる可能性もありますが、やはり、これから自分たちがつくるものが果たしてお客様や社会にとって本当に役立つものなのかを常に意識し、そこに向かって開発を進めることが基本です。

私は、Hondaの研究開発を統括する立場として、変化の激しい世の中の方向性から戦略が外れていないか常に見るようにしています。せっかくの研究開発の努力が負け戦につながっては絶対にいけません。社外の方々との情報交換をはじめ、外部環境をしっかりと把握した上で社内の動きに目を配り、必要に応じて軌道修正をすることが、今の私の役目です。

「成長に向けた進化」を実現できる 組織の在り方の模索

今回、研究開発体制を大きく見直す転機となった契機は2つありました。

まず、Hondaを取り巻く事業環境の変化として、CASE^{*1}、MaaS^{*2}と言われる新しいコンセプトの実現を早急に求められるようになったことです。このコンセプトにおいては、「製品を開発し、生産し、売って完結する」だけでなく、そこにサービスやエネルギー、インフ

※1 CASE : **C**onected, **A**utonomous, **S**hared & Services, **E**lectricの頭文字を結び付けた造語 ※2 MaaS : **M**obility **as a** **S**ervice. 次世代移動サービス

ラとの連携といった要素が加わってきます。こうしたコンセプトが生まれる中で、将来に向けて、今まで以上にスピーディに新価値を創造していくためには、失敗を恐れずに未知の世界にチャレンジできる場としての研究所の在り方を改めて定義する必要があると考えました。

他方、既存事業の領域では、特に四輪事業の体質を強化し、事業基盤を盤石化する必要がありました。そのため、より効率がよく、無駄のないクルマづくりを目指して、従来より「営業(S)・生産(E)・開発(D)・購買(B)」の各領域が自立し、協調して運営する体制へと進化を図ってきました。しかし、体質強化の施策を一段と加速させるに当たっては、この体制をさらに一步深めて、研究所に属していたD部門を組織として本田技研工業に統合し、「S」「E」「D」「B」の全領域が組織として一体となって事業を運営する体制にすることが、将来の成長にとって不可欠であるとの判断に至りました。

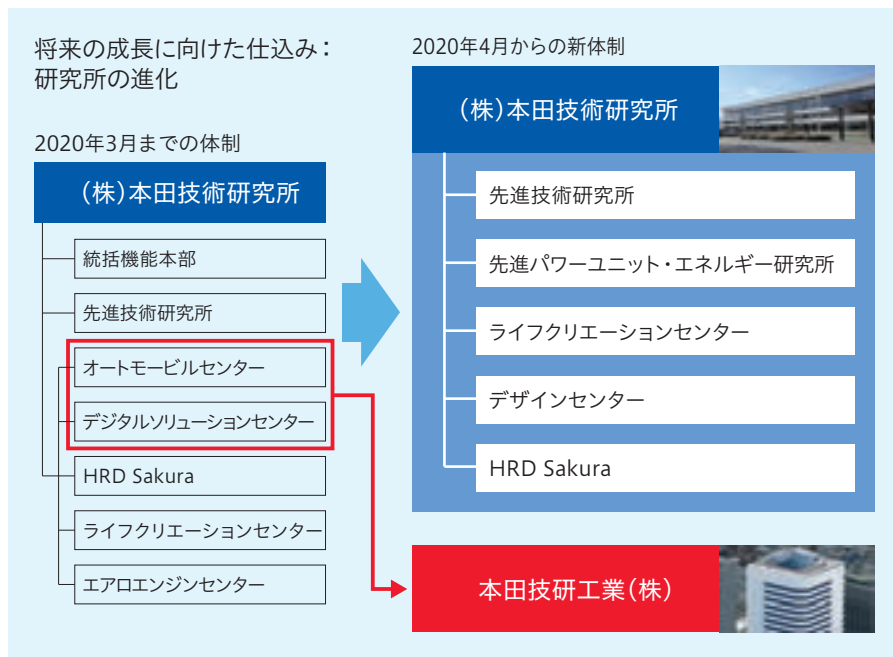
「成長に向けた進化」とは、産業構造が変容する中で、今までの体制の延長線上にあっては会社の将来はない、という厳しい環境認識のもとに掲げた方向性です。これからのHondaの存在価値は、二輪や四輪、パワープロダクトといった既存の製品の枠を超えたモビリティ企業として、新しいビジネスの枠組みをいかに早急につくり、その中でイノ

ベーションを生み出し、成長し続けることができるか否かで決まります。

そこでHondaは、既存事業の基盤を盤石化し、収益力、競争力をより強固にする深化のための組織と、未知の世界を開拓する先端研究開発機能を担う探索のための組織、それぞれの役割をより明確にし、いわゆる「両利きの経営^{*3}」が行える運営体制へと舵を切ることを決定したのです。

新価値創造に集中する 新しい研究所体制

先進技術研究(R)と量産車の商品開発(D)の各機能の在り方については、昨年度から組織の見直しを進めていました。昨年度はまず、研究所の中で、先進技術研



^{*3} オライリー、タッチマン著『両利きの経営』(2019年)では、「不確実性の高い「探索」を行いながらも、「深化」によって安定した収益を確保しつつ、そのバランスを取って二兎を追いながら両者を高いレベルで行う経営」とされる

究を担う組織と商品開発を担う組織を分けて、役割を明確化し、それぞれの領域に集中できるようにしました。そして今年度にこのうち前者を研究所に残し、新価値商品・技術の研究開発に集中する組織へと刷新する一方、後者を本田技研工業に統合することとしたのです。

研究所組織の大きな変化点としては、まず、昨年度に立ち上げた「先進技術研究所」からパワーユニット部門を切り離し、「先進パワーユニット・エネルギー研究所」を新設しました。ここに二輪、四輪、パワープロダクツ、航空機のパワーユニット・エネルギー技術の研究開発機能を統合しています。Hondaの競争力の源泉であるパワーユニット領域で、スピード感をもって技術を突き詰めることで将来のHondaを支えるという強い意志を持って立ち上げた組織です。「パワーを生み出すユニット」というくくりで、内燃機関だけでなく、航空機エンジンや燃料電池などすべての動力源の領域のR部隊を1つの組織に集約したことにより、エンジニアには、自身の領域以外のパワーユニット技術を知る機会が生まれます。それぞれの部隊はライバルでもありますから、1つの組織になって、お互いに相手の技術が見えやすくなれば、自分の担当領域の立ち位置を客観的に把握しやすくなります。それを今後の研究開発への示唆としたり、新しいアイデアの創造につなげてくれるようになれば、人の育成にもつながります。

そして、スリム化した「先進技術研究所」では、自動運転、先進運転支援システムや脳科学を取り入れた知能化など、新たなモビリティやロボティクスの領域で、幅広く新価値創造に挑戦します。

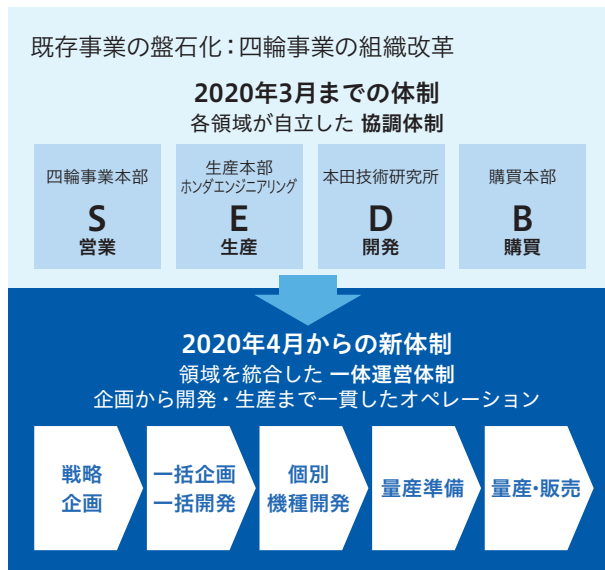
デザイン部門については、従来、製品ごとに分かれていたデザイン機能を、新設の「デザインセンター」に

統合しました。今後、二輪、四輪、パワープロダクツの枠組みを超える新たなモビリティが増えていくことなどを見据え、「Hondaのモビリティ」として一貫したブランドの強化を図ります。

最先端を探索し、どこよりも早く時代のニーズを先読みできるような組織としたことにより、自由な発想と独創的なアイデアで、様々な新しい技術を生み出し、「移動」と「暮らし」を進化させ、新価値創造を研究所がリードしていく体制が整ったと考えています。

「強い商品、強いものづくり、強い事業」を実現する新しい商品開発体制

一方、四輪商品開発機能を本田技研工業に統合したことにより、四輪事業全体を捉え、環境変化にフレキシブルに対応できる事業戦略を立案し、より精度の高い企画に基づく競争力のある商品開発を実現する



とともに、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行える体制が整いました。

この新体制のもと、お客様の期待の一步先に行く魅力ある「強い商品」、それをタイムリーに効率よくお届けできる「強いものづくり」、その結果として、将来の成長に必要な原資を生み出せる「強い事業」の実現を目指していきます。

今後、先進技術領域は研究所、商品開発領域は本田技研工業と、別の組織に所属することになりますが、研究開発に携わる人材の行き来は継続させます。エンジニアには、自分でつくったものを自分で世に出すという経験も必要であり、人材のローテーションによって、それぞれの組織の鮮度も保っていけると考えています。

新しい研究開発体制のもとでの Honda eMaaSの進捗

新しい研究所が目指す新価値創造への取り組みの1つが、昨年ご紹介したコンセプト「Honda eMaaS^{*4}」です。これは、電動モビリティとエネルギーサービスをつなぎ、人々に自由な移動を提供するとともに、再生可能エネルギーの拡大に貢献するという構想で、現在、3つの領域で研究を進めています。

1つ目は、電気を手軽に持ち運べる着脱式バッテリー「モバイルパワーパック(MPP)」を、より広範囲に活用する取り組みです。MPPは主に小型モビリティの原動力として、またキャンプや屋外イベント、電力が不安定な地区における補助電源に利用できるだけでなく、緊急時には例えば災害地区での医療用電源として、様々な場面で幅広く活用できる可能性を秘めています。昨年からフィリピンで、風力発電で創出したク

リーンエネルギーを蓄電しモビリティや家電の電源として活用する実証実験を、インドネシアでは街中に充電ステーションユニットを設置して電動二輪車のバッテリーシェアリングを行う研究を進めており、現在、実験の成果を見極めているところです。

2つ目はV2X^{*5}という、電動車両のバッテリーをバッファにして、家庭や電力系統との間で電力の相互供給を行う技術の研究です。これも、平時のエネルギー有効利用としてだけでなく、有事には動く蓄電池、発電機として、クルマごと災害拠点に移動して電気を供給するといった利用方法が考えられます。昨年、ドイツやイギリスの企業とパートナーシップを組み、都市部での路上充電やバッテリーの充放電の管理といったエネルギーマネジメントについての実証実験を進めています。

そして3つ目が、社会における水素の利用に関する研究です。Hondaには、水素技術で30年以上培ってきた経験があります。今後はクラリティ フューエル セ



フィリピン ロンブロン島での実証実験

島内5カ所の充電ステーションで、「PCX ELECTRIC」のモバイルパワーパックの交換ができる。

^{*4} Honda energy Mobility as a Serviceの頭文字を結び付けた造語

^{*5} V2H(Vehicle to Home、車両の電力を家庭用の電力供給源として利用する)、V2G(Vehicle to Grid、車両から電力系統に電力を供給する)などの機能が期待されている

ルのような燃料電池自動車だけではなく、様々な産業に燃料電池ユニットを有効活用するところにも力を入れていきたいと考えています。これに関しては、今年、いすゞ自動車(株)と共同研究契約を締結し、同社の大型トラックにHondaの燃料電池を搭載し、実証実験を行う準備を進めています。

燃料電池には、船や飛行機の電源として、さらには宇宙での活用に至る非常に幅広い可能性があります。Hondaとしても、水素社会の早期実現に貢献できるよう、広く検討を進めていきます。

将来的には、これら3領域における研究の成果を都市の中に取り込み、スマートシティの実現を図ります。そして、ここから得られる多岐にわたる情報を収集してコネクテッドプラットフォームで一元化し、さらに先進的なサービスの展開にビッグデータを活かし、円滑な社会システムの運営に貢献したいと考えています。

ただし、eMaaSの世界は、Honda単独で成立させる



イギリス ロンドンに設置された双方向充電器

電力需要が少ない時間帯に電気自動車を充電し、電力需要が高まる時間帯に電気自動車に充電した電力を建物や電力系統へ供給する。

※6 需要家とバーチャルパワープラント (VPP) サービス契約を直接締結してリソース制御を行う事業者のこと

ことはできません。電力事業者やリソースアグリゲーター^{※6}といった、エネルギーに関わる様々な企業とのパートナーシップに加え、エネルギーインフラや都市インフラの整備といった国の戦略も見据えていく必要があります。したがって、eMaaS実現に向けては、ある程度時間をかけて取り組んでいくことになると考えています。

また、コネクテッド技術については、新機種の開発と連動して順次搭載モデルを拡充していく予定です。自由で楽しい移動の喜び、生活が変わる・豊かになる喜びを提供するコネクテッドサービスへのお客様からの期待が大きいことは間違いありませんが、国によって交通事情が違ったり、個人でも求めるアプリケーションやサービスが異なります。今後、高速大容量の第5世代移动通信システム(5G)の利用が広がれば、さらに提供できるサービスの幅が広がりますが、一方でコストも上がります。そこでHondaとしては、今までにない新しいサービスに対して、お客様が真に求めている価値を見出すべく、自社の中だけでなく、パートナーシップ企業とともに試行錯誤を重ねています。

既存の商品や技術の枠を超え 発想の転換で新価値を生む

二輪、四輪、パワープロダクトといった既存事業は成熟産業といわれる領域に入ってきていると認識しています。また、これからの「人を移動させる道具」は、必ずしも二輪や四輪とは限りません。電動化も進んでいきます。

このような時代に私が研究所に期待することは、これまでの常識を覆す、画期的な新しい価値を生み出すこと、Hondaらしいイノベーションの発揮です。Hondaが今まで積み上げてきた、モビリティ、ロボティクス、エ

エネルギーのどのコア技術にも潜在的な競争力があります。こうした技術の蓄積があることで、現在のHondaは相対的に有利なポジションに立っていると考えています。ですから、今後の戦い方においては、これらの技術から、いかに新価値を生み、それをビジネスに結びつけていくかが重要になってきます。時代のニーズに合わせて、時には、その技術が生まれた当初には想定していなかったドメインに切り替え、そこで新たな価値を創造していく。Hondaの成長戦略には、こうした発想の転換も必要だと考えています。

2050年を見据え 新しいHondaに向けた道筋をつくる

「100年に一度の変革期」とただ言うだけなら簡単なことですが、その変革期の中で自社が具体的にどう戦っていくのかについての将来像を明確に示さないと、生き残るのは難しいと思っています。

デジタルトランスフォーメーション(DX)^{*7}という言葉があります。今や企業には、デジタル技術を駆使して新しい価値を創造できる体制が当然のように求められる時代になっています。しかしながら、現在Hondaが置かれている競争環境とモビリティの将来を踏まえれば、トランスフォームする範囲はデジタルだけにとどまらず、場合によっては、これまでのHondaのビジネスモデル自体をも変える、「コーポレート・トランスフォーメーション(CX)^{*8}」の可能性までを視野に入れ、段階を踏んで戦略的な進化の道筋を定める必要があるとも考えています。

今年の株主総会では、八郷社長が「今までの考え方ややり方にとらわれない改革を進める」とお伝えしました。トップが強い意志を持ち、それを明確に発信

することで、私たちの組織も、形だけの変革ではなく、社会から存在を期待される企業として、真の進化に向けて動きを加速させることができると考えています。

私自身も、戦いに勝ち続けていくために、既存の枠にとらわれずにHondaの進むべき道筋を明確にしたいと思っています。その際、時間軸の右端にあるのは2050年です。Hondaが2050年にも強い企業であり続けているために、2040年にやるべきことは何か、2030年にやるべきことは何かというバックキャスト^{*9}の視点でロードマップを描いていきます。

もちろん、Hondaが描く将来図には「夢」がなくては いけません。子供の頃にSF映画を観て、「未来はこんな世界になるのか」とワクワクした記憶をお持ちの方は多いのではないのでしょうか。人間がそうやって頭に描くことができるものは、必ず実現できると思っています。

近々、Hondaが皆様にお見せしようと考えている世界観があります。これをご覧になった時、「こんな所詮、夢に過ぎない」と思われる方がおられるかもしれません。しかしこの変革期、時代はあつという間に進みますから、そんな夢のような技術もすぐに当たり前のものになります。

振り返れば、いつの時代にもHondaには、その時々 の夢を形にする力が期待されてきました。今後も、新しい研究所には、二次元、三次元の様々な新しいモビリティにHondaのロゴがついているような将来社会の実現に向けて、フロンティアを切り拓く努力を続けてもらいます。そして本田技研工業も、研究所が生み出す新価値を最適な形でアウトプットできる企業へと進化させてまいります。

*7 企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること *8 冨山和彦著「コーポレート・トランスフォーメーション」(2020年)では、「日本企業の在り方の根幹にかかわる大変容」とされる *9 未来のある時点で目標を設定しておき、そこから振り返って現在すべきことを考える方法

■ Hondaのサステナビリティ 「人のために、できること」

～感染者搬送用車両を提供し、医療現場を支援する～

「Hondaの持つ技術を活かし、“町工場のような機動力”で新型コロナウイルス感染症の拡大防止に貢献する」。コロナ禍という特殊事情の中で様々な制約に直面しながらも、この想いを胸に立ち上がったプロジェクト。

製作した車両は現在、全国の自治体で活躍しています。

今回は、このプロジェクトチームの中心メンバーから、Hondaの「現場力」をご紹介します。

本田技研工業株式会社

四輪事業本部 生産統括部

埼玉製作所 狭山完成車工場

工場長 シニアチーフエンジニア ほりいづる堀出 写真左

狭山プレスモジュール 1級登録員 かない ひでき金井 英城 写真右



工場長 堀出

「技術で人の役に立つ」 日頃の想いから生まれた取り組み

2020年3月、新型コロナウイルス感染症の拡大は、いよいよ日本やHondaにも大きな影響を及ぼしつつありました。医療現場を支援するために、何か自分たちにできることはないだろうか。そう考えていた矢先に、別の部門にいる親友から「医療現場支援のためのアイデアを出しあおう」と声がかかり、それぞれが案を持ち寄った結果、軽症・無症状の感染者を搬送する車両を製作することに決めました。話を始めてから3日後、4月1日のことです。

様々なアイデアの中から車両製作を選んだ理由は、やはり、自動車をつくる会社が持っている技術や経験を活かせることでした。加えて私には、「もし自分が感染

してしまった場合、どうやって公共交通機関を使わずに隔離先となるホテルに行けばよいのだろうか」という疑問もありました。ですから、「近い将来、ドライバーさんも患者さんも安心して移動できる乗り物が必ず多く求められるようになる、であれば、それを世の中に先駆けてつくりたい」と考えるに至ったのです。

実を言うと、我々はこの時点で、自治体に本当にニーズがあるのかどうかを確認できてはいませんでした。しかし、東京都内の救急車の数と、日々の感染者数の増加状況のデータから、救急車だけでは車両が不足し始めるタイミングが4月16日になると計算し、この日を車両完成のターゲットと設定しました。

発案から納車まで2週間でのスピード実現

まずは、プレス、生産技術、組立の各領域で働く3人

に声をかけ、隔壁の型づくりや感染を防ぐ陰圧機構の構造調査を始めてもらいました。そして、彼らの分析の結果、車載のエアコンを使って圧力差をつくれることがわかると、エアコンの専門家が手を挙げて制御方法を考えてくれたり、データ分析部門が全国で必要な台数の算出を担ってくれたり、必要な時に必要な領域の応援者が、通常業務の合間を利用してどんどんアイデアを出して協力してくれるようになりました。

納車2日前になって、それまで認識できていなかった別の陰圧ガイドラインを県から知らされ、急遽県の要望に合わせるなど、最後までぎりぎりの調整を続けながら、4月13日、最初の納車日を迎えることができました。発案からおよそ2週間でのスピード実現です。若手もベテランも関係なく、一人ひとりが「自分ができることは何か」を考え、個の力を発揮して完成に至ったという、まさに「チームHonda」が体現された瞬間だったのですが、その時の私は、あまりの作業の膨大さに、感動よりも「とにかく納車して早く明日以降のことを考えよう」という意識の方が強かったことを記憶しています。

「技術者の原点」に立ち返り 「自分事」の意識を持って仕事に取り組む

その後、予測していた通り、多数の自治体から納車の要請をいただきました。Hondaの事業所のない道府県では、販売店のご協力により、店頭で隔壁を取り付け搬送用車両に仕立てて自治体に納車しました。こうして、これまでに全国28都道府県に約150台の車両を提供しています。

実際にお使いいただいた方々からは「ドライバーさんと患者さんが接触することなく安心して乗れる」と

の声を、またSNSでは「緊急時に日本企業の底力が発揮された事例だ」と、我々の想像を超える多数の応援、共感のメッセージをいただきました。

私は、今回のプロジェクトには2つの大きな意味があったと考えています。1つ目は、「技術者の原点」を再認識する機会になったことです。困っている人を技術やものづくりで助けられることほど、技術者冥利に尽きることはありません。このプロジェクトは、我々を普通の業務の中で忘れがちな技術者の原点に立ち返らせ、これからの仕事の道しるべとなる機会をつくったのではないかと思います。それはHondaにとっても、関わった従業員一人ひとりにとっても、貴重な財産になっているはずです。

もう1つは、従業員のモチベーションへのプラスの効果です。コロナ禍で自粛や規制が求められる中で、ただ我慢をしているだけではなく、自分たちにもできることがあると実感することができれば、気持ちが前向きになるはず。そうならば、心に余裕が生まれ、結果として、大きな課題でも「これは自分がなすべき仕事だ」と受け止めて、自分ができることを見出そうとする力につながります。

今回のプロジェクトを通じて、チームのメンバーが、自分に何ができるかを常に考える力を得たことが、今後、我々が飛躍する上で、大切な財産になったと確信しています。

————— プレスモジュール 金井 英城

一人ひとりがプライドをかけ 一切の妥協を許さない現場

ある日、工場長が社有車を持ってきて、私に「この車の中に壁をつくってくれ」と言った時は驚きました。しかし、コロナ禍で世の中には通常業務もできない方がたくさんおられる中で、「自分たちは、悪戦苦闘は予想されるにせよ、新



運転席と後席を仕切る隔壁を、ボンネットに
使われるアルミ素材から切り出す。この後、塗
装担当が明るい印象のホワイトパールで丁寧に
塗装し、塗装検査、ポリッシュ仕上げを実施。



隔壁を車内にセット。ドア枠のゴム素材を一
度外し、隔壁を組み込んでから再び取り付
けることで、着脱がしやすく、隙間をなくす
仕組み。



隔壁を固定し完成。差圧計で合格基準に達
しているかを検査してから洗車と内装掃除
をして納車。

しいものづくりに挑戦できるのだ。これはできるかどうかで
はなく、やるしかないことなのだ」という想いがこみ上げて
きて、すぐに隔壁の形状の検討に取りかかりました。

とはいえ見本はありませんから、まずは、身の回り
にある素材を使って「どうすれば車に傷をつけず、簡単
に着脱できる隔壁がつかれるか」という課題に始まり、試
行錯誤を繰り返す日々でした。段ボールで型を何枚も切
り出して隔壁の形を調整し、内窓は、運転席から後席
が確認しやすく、外からは後席が見えにくいサイズに
なるまで、何度も車を乗り降りし、ドライバーさんと患者
さん、それぞれの気持ちになって試作を重ねました。

たとえ市販車でなくても、Honda車に乗ってくださ
る方はすべてお客様です。ですから、そのお客様にお届
ける車は絶対に良いものでなければなりません。チーム
のメンバー一人ひとりがプライドを持って、細部の磨き
から走行テストまで、真剣勝負で製作に取り組みました。
早く組み立てないと納車に間に合わないという限られ
た時間の中でも、それぞれの技術屋さんたちが最後の
最後まで、塗装面を完璧に磨き上げたい、もう少しネジ
の調整をしておきたいと、見えないところまでこだわり
抜いて、1台1台つくりあげた自信作です。品質につい

ては、皆、ぎりぎりまで妥協ができなかったですね。

Hondaでこそ実感できたものづくりの醍醐味

Hondaには「技術の前ではみな平等」という考え
があります。私は今回のプロジェクトの初期メンバー
の中で最年少でしたが、年齢や職位に関係なくお互いの
専門性を尊重しあい、意見を出しあって一つのものをつ
くりあげようとする開発・製作の体験を通じて、この「技
術の前ではみな平等」を実感することができました。

自分たちのつくったものでお客様に喜んでもらいた
い。技術で誰かの役に立ちたい。そんな想いで日々調
整や改良を重ねていましたので、やり残したことはあり
ません。「できることはすべてやり切った」と言い切れる
現場で働けてよかった、Hondaに入ってよかったと、
今、改めて実感しています。

Hondaの新型コロナウイルス
感染防止にむけた支援活動については
こちらをご覧ください。

※製作過程を記録した動画もご覧いただけます。



Honda 新型コロナウイルス感染防止にむけた支援活動 検索

<https://www.honda.co.jp/philanthropy/saigai/covid-19-support/>

■ 新製品 & Topics

7月10日 CATL*とHonda、 新エネルギー車用バッテリーに関する 包括的戦略アライアンス契約を締結

バッテリーの共同開発、安定供給、リサイクルとリユースの幅広い領域を対象とし、電動車普及加速に向けたCATLとの戦略パートナーシップを強化。CATLは2022年を目途にHondaの中国生産モデルに電気自動車を中心とした新エネルギー車用バッテリーを供給開始する予定です。両社は技術協力および競争力の高いバッテリー供給体制を強化し、グローバルでの電動化目標達成を目指していきます。

※ 寧徳時代新能源科技股份有限公司 (中国)

8月27日 新型電気自動車 「Honda e」を発売

Hondaが提案する都市型コンピューターとしてこれまでのクルマにはない魅力を追求すると共に、電気自動車の本質を見つめ、柔軟な発想で、未来を見据えてつくりあげたHonda e。シンプルでモダンなデザインと、クリーンな走りや取り回しの良さ、そして多彩な先進機能を搭載し、お客様の移動と暮らしをシームレスに繋げる生活のパートナーとなることを目指しました。



9月3日 GM*1とHonda、北米での 戦略的アライアンスに向けて合意

車両のプラットフォームやパワートレーンの共有、共同購買による両社の知見の活用でコスト効率の向上を図り、次世代の先進技術領域への投資を可能とします。さらに、お客様や時代変化への対応として、電子プラットフォーム*2、次世代ADAS*3、インフォテインメント、コネクティビティ、V2X(車車間/路車間通信)などの先進技術分野の研究開発での協業の可能性も検討していきます。

※1 ゼネラルモーターズ (米国) ※2 自動車の電子制御部品やソフトウェアなどの配置と構成の規則 (基盤) ※3 Advanced Driver Assistance System (先進運転支援システム)

7月

10

8月

19

27

31

8月19日 バッテリー交換式 電動二輪車 実証実験 「eやん OSAKA」と連携

二輪業界4社*で設立した「電動二輪車用交換式バッテリーコンソーシアム」は「eやん OSAKA」と連携し、電動二輪車の普及と認知度向上、その活用による持続可能な都市交通戦略の検討を目的とした実証実験を行います。また交換式バッテリーの利便性・有用性の確認や、バッテリー交換システムの共通仕様検証などの活動を通じて業界全体で議論を進め、低炭素社会の実現を目指します。

※ 川崎重工工業、スズキ機、ヤマハ発動機(株)とHonda

8月31日 災害時の電力確保を目指し、 移動式発電・給電システムを構築して 電気を届ける実証実験を開始

災害により送電網がダメージを受け家庭や避難所に電気が届かないという問題に対して、Hondaはトヨタ自動車(株)と技術を持ち寄り、大容量水素を搭載する燃料電池バスと可搬型外部給電器・可搬型バッテリーを組み合わせた移動式発電・給電システム「Moving e」を構築し、いつでも・どこでも電気を届ける実証実験を開始します。



9月10日 サブスクリプションサービス 「Honda Monthly Owner」の 展開エリアを拡大

2020年1月に埼玉県でサービスを開始。最短1カ月から利用できる「気軽さ」や、手続きの「手軽さ」などを評価いただいています。2020年中に全国の主要都市を中心に展開エリアを拡大。Honda製品をより気軽に体感いただくサービスを通じ、一人ひとりのお客様に自由で楽しい移動の喜びを提供していきます。



9月17日 Honda Carsで「お取り寄せ車両」の販売を開始

全国のHonda Carsの在庫の中から、お客様の条件に合う中古車を最寄りのHonda Carsに取り寄せて購入、納車できるようになりました。良質な中古車を提供するため、車両はHondaの認定中古車基準*をクリアした「Honda認定中古車U-Select」に限定しています。



* Honda車であること、修復歴がないこと、第三者機関による車両状態証明書が発行されていること

9月24日 法人企業向け二輪車用コネクテッドサービス「Honda FLEET MANAGEMENT」を開始

ビジネスユースの二輪車に車載通信機を取り付け、位置情報や加速・減速などの運転状況、訪問地点や走行距離などを記録。事前登録した地点への接近・到着を管理者へ通知する機能なども備えています。リアルタイムで稼働状況を把握することで、業務効率化に活用できるほか、業務スタッフの負荷軽減や安全運転啓発などにも役立てていただけます。

9月26日 2020年北京モーターショーで「Honda SUV e:concept」を世界初公開

中国で初となるHondaブランド電気自動車の将来の量産方向性を示すコンセプトモデル。次世代のHonda SENSINGとして認識・予測・判断性能を向上させた「全方位ADAS」の搭載や、先進のコネクティビティ機能を備えた次世代の「Honda CONNECT」により、新鮮でFUNに溢れるモビリティ価値の提供を目指して開発を進めています。



9月

3

10

17

24

26

モータースポーツ活動トピックス

8月23日に行われた2020インディカー・シリーズ第7戦 第104回インディアナポリス500マイルレースにて、佐藤琢磨選手が2017年大会に続き2度目の優勝を果たし、史上20人目の複数回優勝者となりました。Hondaエンジンとしては3年ぶり、通算13勝目を挙げました。また9月6日に行われたFIA*フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)第8戦イタリアグランプリでスクーデリア・アルファタウリ・ホンダのピエール・ガスリー選手が初優勝。Hondaとして今シーズン2勝目、通算では77度目のグランプリ制覇となりました。



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

Hondaのモータースポーツ活動の詳細はこちらをご覧ください。

Honda モータースポーツ 検索

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



安全運転普及本部 発足から50年

1970年に二輪車・四輪車メーカーで初めて*「安全運転普及本部」を設立。以来、日本を含む世界41の国と地域で活動を展開し、今年10月1日に発足50年を迎えました。「Safety for Everyone」というグローバル安全スローガンのもと、「ヒト」に焦点を当て、交通社会に参加するすべての人の体験、知識、意識の向上を支援。日本国内では、販売会社や企業、行政、学校などと協力しながら、延べ657万人以上*の方々交通安全・運転教育を実施してきました。これからも、安全・安心で自由な移動の喜びをお届けできる社会の実現を目指し、培ったノウハウを活用して活動を継続・進化させていきます。

* Honda調べ。2020年9月時点



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/>

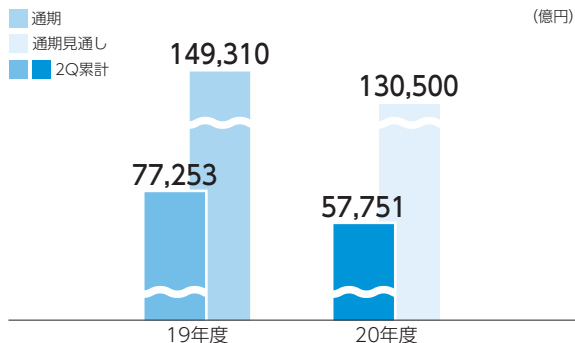


2020年度 第2四半期 連結業績ハイライト

(2020年4月1日～2020年9月30日)

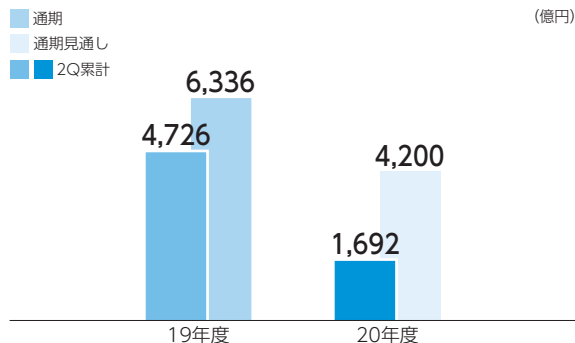
売上収益

5兆7,751 億円 前年同期比 -25.2%

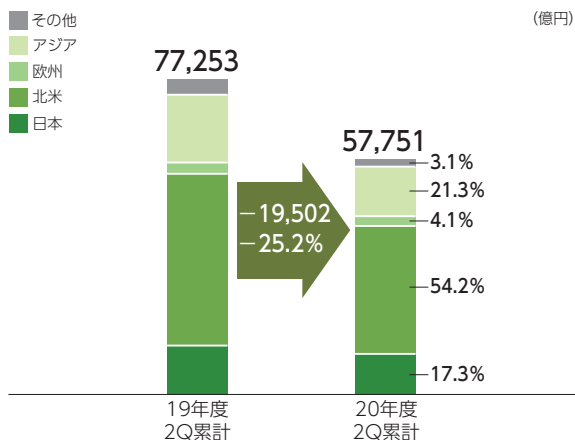


営業利益

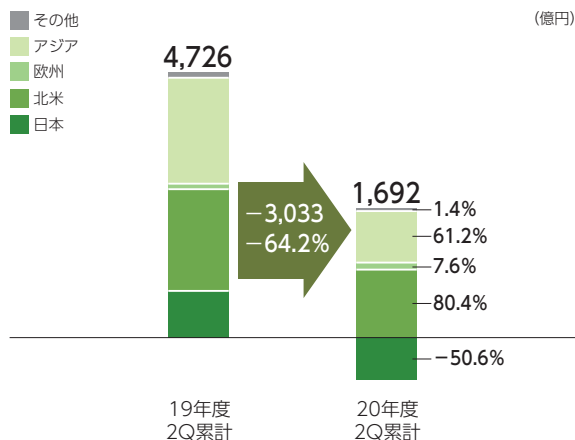
1,692 億円 前年同期比 -64.2%



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

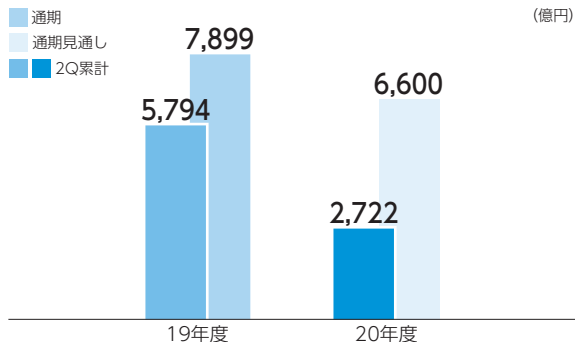
※ %は売上収益構成比

※ %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

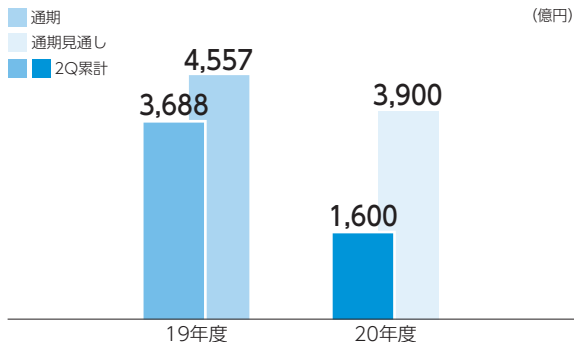
税引前利益

2,722 億円 前年同期比 -53.0%

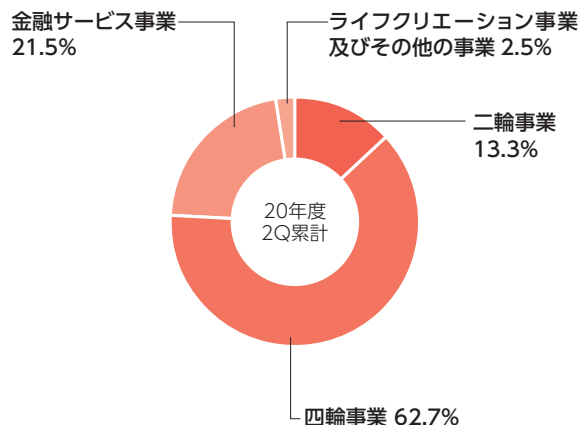


親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

1,600 億円 前年同期比 -56.6%

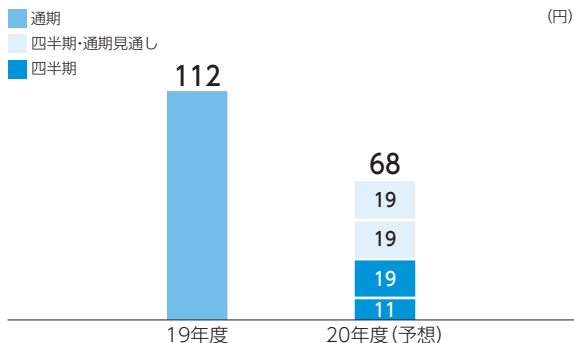


事業別売上収益構成



配当金

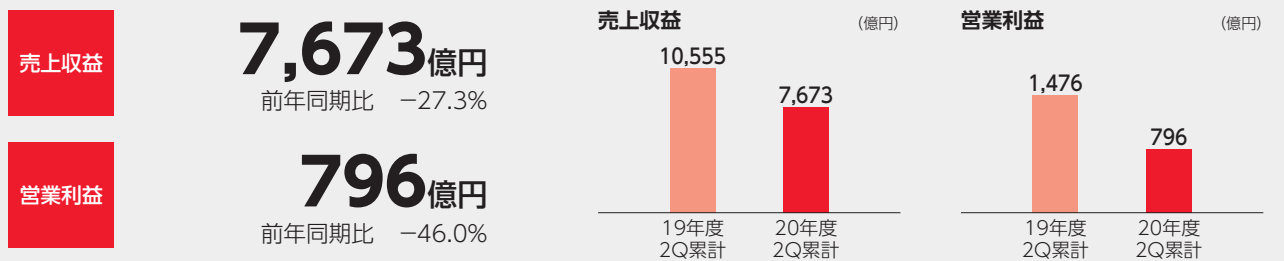
19 円



- ※ 当第2四半期の平均為替レートは1米ドル=106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=106円を前提としています。

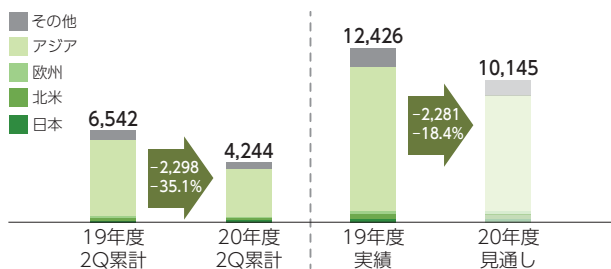
事業の種類別セグメントの状況

二輪事業

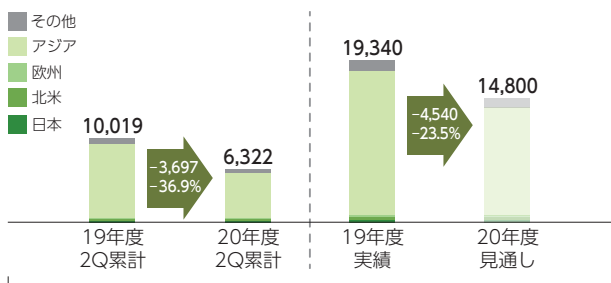


二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、7,673億円と前年同期にくらべ27.3%の減収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、796億円と前年同期にくらべ46.0%の減益となりました。

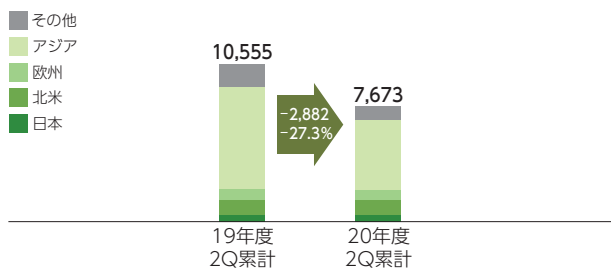
連結売上台数



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2四半期の主要市場における販売実績

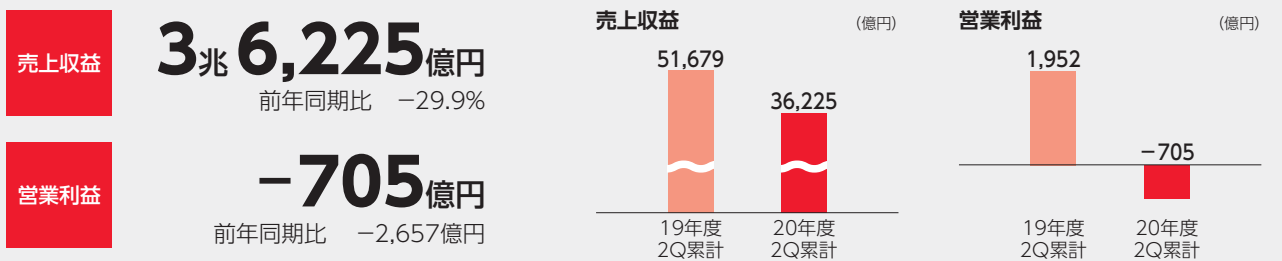
パキスタン、フィリピン、ブラジルなどで増加はあったものの、インドネシア、インドなどで減少

2020年度販売見通し

インドネシアなどでは販売減を見込むが、インド、ブラジル、米国などでの販売増により、前回見通しから変化なし

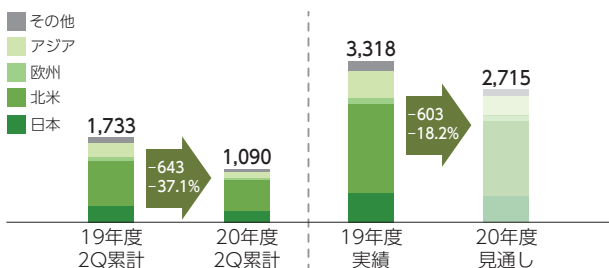
※ Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・Side-by-Side)販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

四輪事業

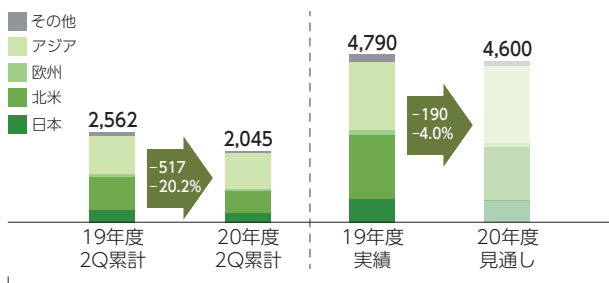


四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、3兆6,225億円と前年同期にくらべ29.9%の減収となりました。営業損失は、販売費及び一般管理費の減少などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、705億円と前年同期にくらべ2,657億円の減益となりました。

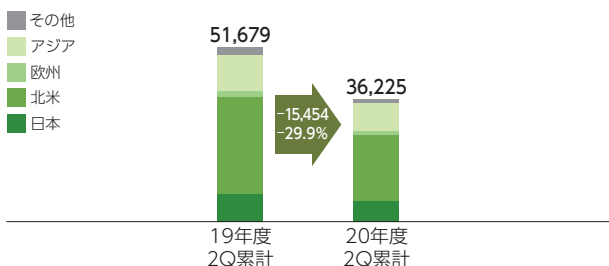
連結売上台数



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2四半期の主要市場における販売実績

- 日本、インドネシアなどで減少はあったものの、中国、米国などで増加
- 【北米】米国ではCivicが高い商品力でセグメント首位を堅持
- 【アジア】中国ではBreeze、Vezel、XR-Vが好調。3ヵ月連続で単月の販売実績が過去最高を更新
- 【日本】N-WGNや新型Fitなどが前年同期を上回る

■2020年度販売見通し

- 中国でのBreeze、Vezel、XR-Vなどの好調な販売を踏まえ、前回見通しより10万台上方修正
- 中国では新型車投入効果や工場フル稼働による市場への供給増加などによる販売の拡大を目指す

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

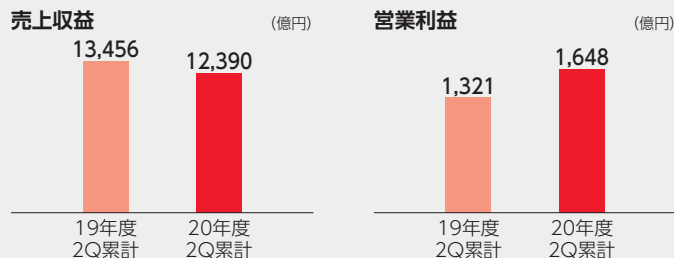
金融サービス事業

売上収益

1兆2,390億円
前年同期比 -7.9%

営業利益

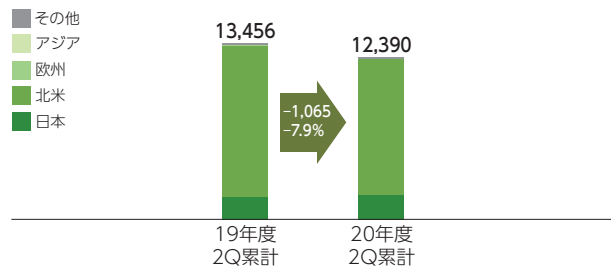
1,648億円
前年同期比 +24.7%



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、1兆2,390億円と前年同期にくらべ7.9%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、1,648億円と前年同期にくらべ24.7%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

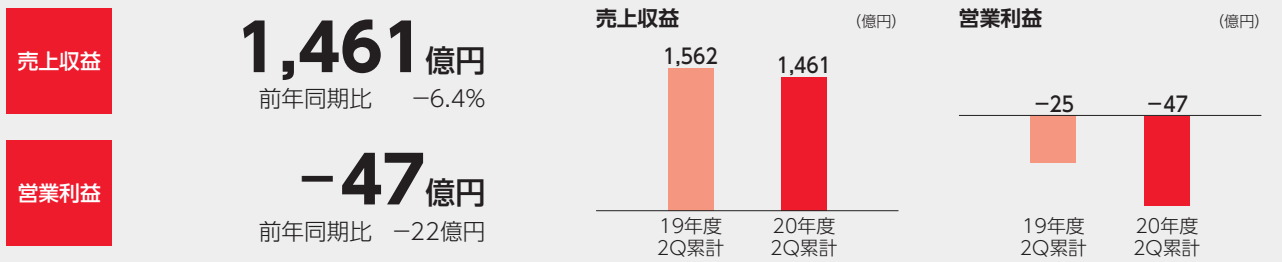
(億円)



金融サービス事業とは (ご参考)

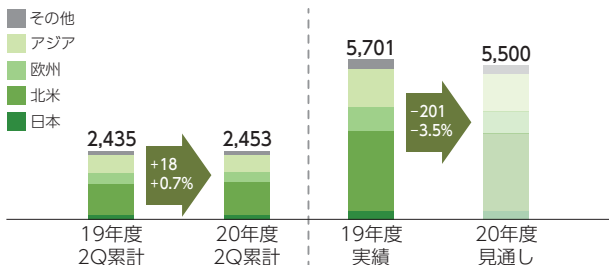
お客様が製品を購入する際のローンやリースなどのサービスの提供を行っており、主に四輪車の販売に関連するものです。

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、その他事業の売上収益の減少などにより、1,461億円と前年同期に比べ6.4%の減収となりました。営業損失は、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47億円と前年同期に比べ22億円の悪化となりました。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、153億円と前年同期に比べ30億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 (千台)



当第2四半期の主要市場における販売実績

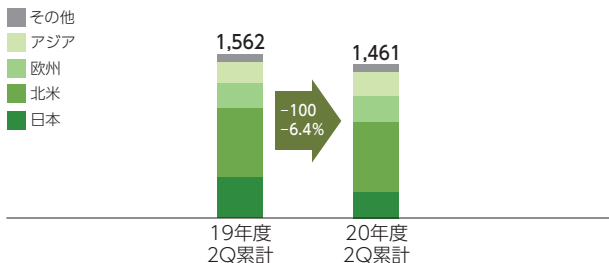
- 【北米】 芝刈機・高圧洗浄機向けGCVエンジンや芝刈機、発電機などが好調
- 【欧州】 芝刈機OEM向けエンジンなどが増加

2020年度販売見通し

北米でのOEM向けエンジンなどの増加により、前回見通しより19万台上方修正

* OEM：汎用エンジンの供給先である相手先ブランド

仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益 (億円)

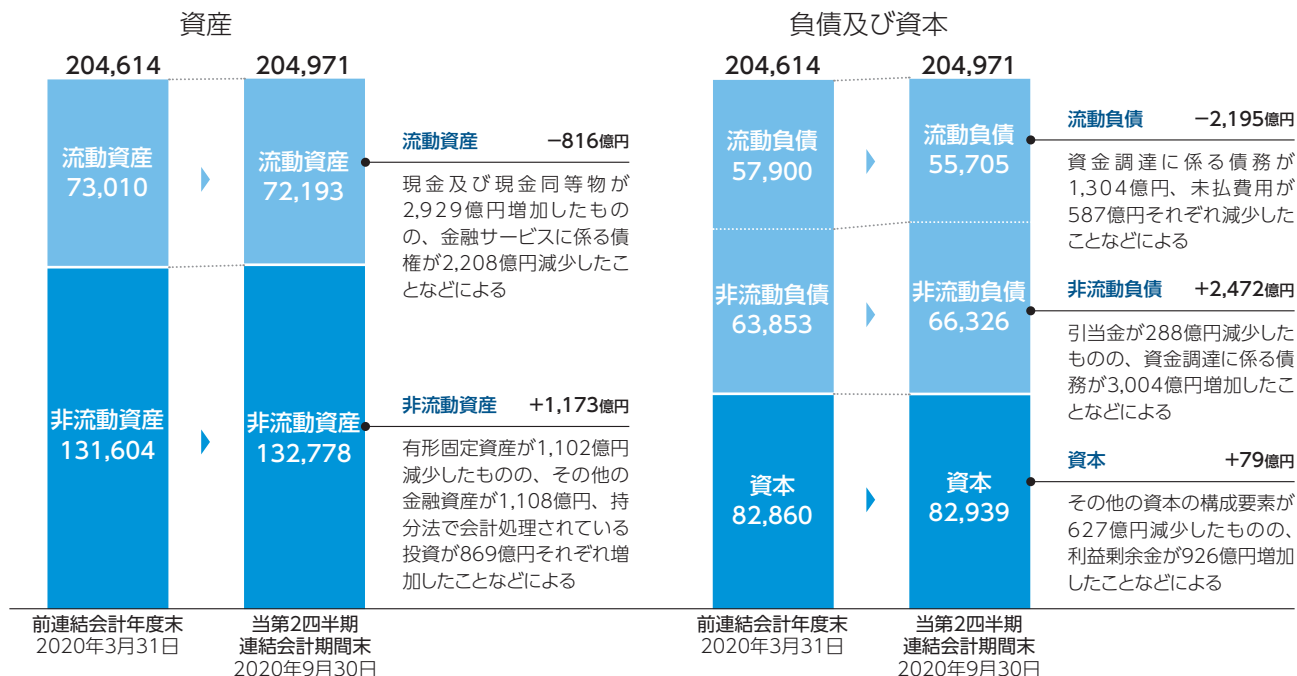


※ Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社のパワープロダクツ販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社のパワープロダクツ販売台数です。なお、当社は、パワープロダクツを販売している持分法適用会社を有しないため、ライフクリエーション事業においては、Hondaグループ販売台数と連結売上台数に差異はありません。

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の増加などにより、357億円の増加
- ✓ **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、277億円の増加
- ✓ **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、79億円の増加



決算関連資料は、当社Webサイトにてご覧いただけます。

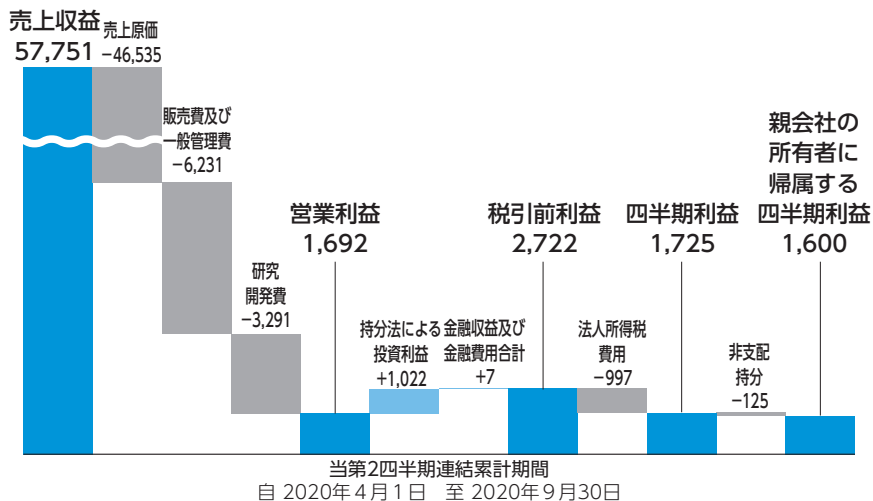
<https://www.honda.co.jp/investors/library/financialresult.html>

アクセスは
こちら➡



要約四半期連結損益計算書

(億円)

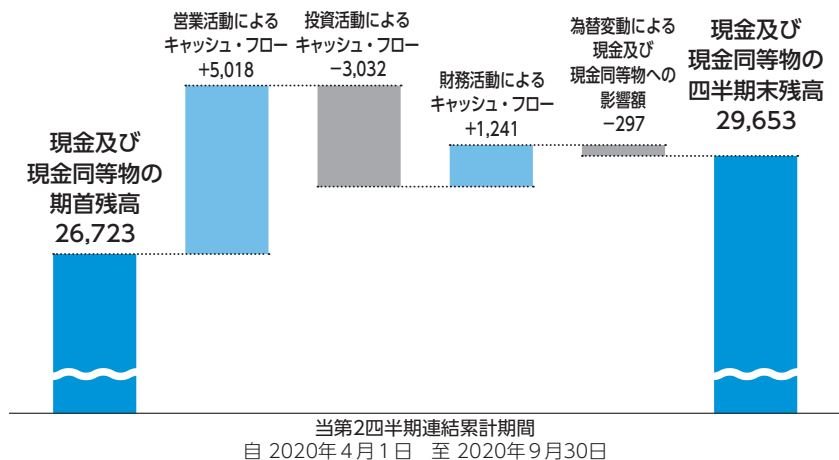


連結経営成績の概況 (前年同期との比較)

- ✓ **連結売上収益**
全ての事業における減少などにより、25.2%の減収
- ✓ **営業利益**
販売費及び一般管理費の減少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、64.2%の減益
- ✓ **税引前利益**
53.0%の減益
- ✓ **親会社の所有者に帰属する四半期利益**
56.6%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、919億円の増加
- ✓ **投資活動によるキャッシュ・フロー**
その他の金融資産の取得による支出や有形固定資産の取得による支出の減少などにより、723億円の減少
- ✓ **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、2,583億円の増加

重要な後発事象

(株式公開買付けの結果)

当社は、2019年10月30日開催の取締役会において、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、公開買付け(以下「本公開買付け」という。)を実施することを決議し、本公開買付けを2020年9月2日から2020年10月15日の期間で実施しました。その結果、本公開買付けの応募株券等の総数が買付予定数の下限以上となったことから、応募株券等の全部の買付けを行いました。

(1) 対象者の概要

名称	事業内容
株式会社ケーヒン	二輪車・四輪車部品の製造販売
株式会社ショーワ	二輪車・四輪車部品及びボート用部品の製造・販売
日信工業株式会社	二輪車用・四輪車用ブレーキ装置及びアルミ製品等の製造・販売

(2) 買付け等の期間

2020年9月2日から2020年10月15日まで

(3) 買付け等の価格

名称	公開買付価格
株式会社ケーヒン	普通株式1株につき、金2,600円
株式会社ショーワ	普通株式1株につき、金2,300円
日信工業株式会社	普通株式1株につき、金2,250円

(4) 買付け等を行った株券等の数

名称	株券等種類	買付け等を行った株券等の数
株式会社ケーヒン	普通株式	38,617,812株
株式会社ショーワ	普通株式	44,542,441株
日信工業株式会社	普通株式	37,457,221株

(5) 買付け等を行った後における株券等所有割合

名称	買付け等前における株券等所有割合	買付け等後における株券等所有割合
株式会社ケーヒン	41.35%	93.57%
株式会社ショーワ	33.50%	92.13%
日信工業株式会社	34.86%	92.44%

- (注) 1. 「株券等所有割合」の計算においては、2020年6月30日現在の対象者の発行済株式総数から、同日現在の対象者の所有する自己株式数を控除した株式数に係る議決権の数を分母として計算しています。
2. 「株券等所有割合」は、小数点以下第三位を四捨五入しています。

(6) 今後の見通し

本公開買付けの結果を受け、当社は会社法第179条の規定に基づく対象者の普通株式の全て(当社が所有する対象者株式および対象者が所有する自己株式を除く。)を取得することを目的とした手続きを開始しています。

対象者の普通株式の全てを取得した後、当社および株式会社日立製作所は、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、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、日立オートモティブシステムズ株式会社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。)を実施します。本吸収合併の効力発生日は2021年1月から2月頃になる予定です。

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を合併対価として当社に割り当てる旨を合意しており、本統合会社は、当社の持分法適用会社となる予定です。

なお、本吸収合併の効力発現時点での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株式会社の株式価値の比率が必ずしも上記の合併比率と一致しないため、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株式会社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う予定です。

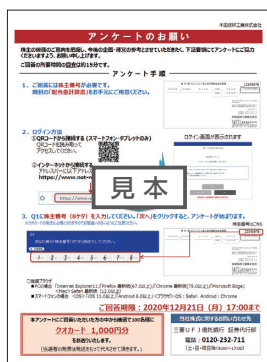
株主様へのお知らせ

株主様Webアンケートへのご回答のお願い

株主の皆様のご意向を把握し、今後の企画・運営の参考とさせていただきます。Webアンケートにご協力くださいますよう、お願い申し上げます。
ご回答の所要時間の目安は約15分です。

- ※ アンケートへのご回答の手順につきましては、同封のご案内リーフレット(図1)をご参照ください。
- ※ ご回答の際は、株主番号が必要となります。同封の配当金計算書(図2)をお手元にご用意の上、アンケートサイトにアクセスをお願いいたします。

(図1)
ご案内リーフレット



(図2)
配当金計算書



株主番号が
記載されています



アンケートサイトには、右記のQRコードまたは以下のURLよりお入りください。アクセスは
<https://www.net-research.jp/1049580/> はこちら➡



ご回答期限：2020年12月21日(月) 17:00まで

本アンケートにご回答いただいた方の中から抽選で100名様に
クオカード 1,000円分をお送りいたします。
※当選者の発表は発送をもって代えさせていただきます。(2021年2月中旬発送予定)

本アンケート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)

※ QRコードは、株式会社デンソーウェブの登録商標です。

■ 会社概要 / 株式の状況 (2020年9月30日現在)

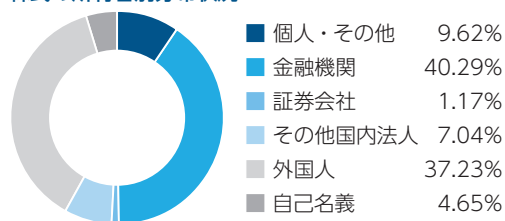
会社概要

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

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株
株主数 220,483 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)	161,870	9.37
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	123,801	7.17
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	57,604	3.34
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	56,708	3.28
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	35,461	2.05
株式会社日本カストディ銀行(信託口5)	32,826	1.90
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
ジェーピー モルガン チェース バンク 385781	28,254	1.64

- (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(84,156千株)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.187

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：Honda e サイドカメラミラーシステム

UD FONT

