

**HONDA**

2019年度 第3四半期

2019年10月1日▶2019年12月31日

# 株主通信



## 株主の皆様へ

春寒ようやくゆるむ候、株主の皆様におかれましては、益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。

おかげさまで昨年は、二輪車、四輪車、パワープロダクツ、そして航空機を合わせてグローバルで3,000万人を超える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、より多くのお客様にHondaの製品とサービスをお届けできるよう、努力を続ける所存です。

さて、前回の株主通信の特集においては、2030年ビジョンのステートメントである「すべての人に“生活の可能性が広がる喜び”を提供する」の実現に向けて、Hondaが中長期視点で描くビジネスモデルのコンセプト、「モビリティとエネルギーの循環型エコシステム」の概要についてお話ししました。今号では、このコンセプトの基点となる、クリーンで安全・安心な社会の実現を目指す取り組みをお伝えします。人々の夢と可能性を広げようとする価値を提供する、そのために熱き想いで新しいことに挑戦するという、Honda普遍の想いを踏まえた、重点分野における研究開発の進捗状況と目指す方向性について、ご理解を深めていただければ幸いです。

2019年度第3四半期累計の営業利益は6,392億円と、前年同期に比べ447億円の減益となりましたが、為替影響や一過性影響を除くと、コストダウン効果や販売費及び一般管理費の減少などにより、前年同期に比べ682億円の増益となりました。

当年度の営業利益の見通しは、前回公表した見通しに対して400億円増益の7,300億円を見込んでいます。前年度に対しては、為替影響に加え、インドの景気悪化、日本での部品供給制限影響に伴う販売台数の減少などはあるものの、収益改善に向けた取り組みを着実に実行し、前年度を上回る計画とします。

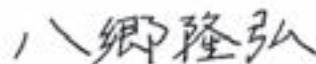
2019年度第3四半期末の配当金は1株当たり28円、2019年度の年間配当金の予想につきましては、前回公表した通り1株当たり112円としております。

私たちを取り巻く事業環境が大きな転換期を迎えている現在、2030年ビジョンを実現するためには、「既存事業の盤石化」と「将来の成長に向けた仕込み」の両方をやりきることが必要です。そのため、事業体質のさらなる強化のための四輪事業体制、ならびに、新しい価値創造を実現するための研究所の改革を主軸とする新しい事業運営体制を決定しました。

Hondaの強みである「強い商品、強いものづくり、強い事業」を再構築して、成長に向けた進化を遂げられるよう、チームHonda一丸で、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理解と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2月

代表取締役社長





目次

株主の皆様へ 01

特集

世界中の一人ひとりの  
「移動」と「暮らし」の進化を  
リードするために 03

Hondaの  
サステナビリティ 09

新製品&Topics 11

2019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

要約四半期  
連結財務諸表の概要 19

Enjoy Honda  
ご招待のご案内 21

会社概要  
／株式の状況 22

## ■ 特集：世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードするために クリーンで安全・安心な社会の実現を目指す取り組み

Hondaは、すべての人に“生活の可能性が広がる喜び”を提供するために取り組む方向性の一つとして、クリーンで安全・安心な社会の実現を目指しています。環境・安全に関わる社会課題に最優先で取り組み、適切な解をできるだけ早く社会に提供することは、人々が自由で楽しい移動の喜びを感じ、豊かな生活を送る上での大前提となるからです。

そこで今回の特集では、「技術で人の生活を豊かにする」という想いで、カーボンフリー社会と交通事故ゼロ社会の実現をリードする存在となることを目指す、研究開発の現場の取り組みについて、株式会社本田技術研究所の松尾 歩 常務執行役員、ならびに玉川 裕 執行役員よりご紹介させていただきます。





株式会社本田技術研究所 常務執行役員  
オートモービルセンター パワーユニット開発統括  
松尾 歩

## カーボンフリー技術を通じて 移動の喜びと豊かな暮らしを提供する

Hondaはモビリティの提供を通じて、人々が興味や関心を持ったことを実現するために外に出るきっかけを作りたい、そして、家族や友人とリアルな体験を共有することで、生活を豊かにするお手伝いをしたいと考えています。そこには、社会にできる限り環境負荷を与えない、持続可能なモビリティを提供する責任が伴います。

お客様の心を掴むような技術を生み出し、Honda製品を手にとったすべてのお客様に、移動の喜びを実感していただけるのであれば、研究者にとってこれ以上の喜びはありません。そうした想いと将来世代への責任を心に刻み、私たちは日々、課題の解決に向け、カーボンフリー技術の研究開発に取り組んでいます。

## Hondaの描く「マルチパスウェイ」

クリーンな社会の実現にとって最適なモビリティと

しては、バッテリーEV(BEV)が注目されがちです。しかし、現時点であらゆるモビリティを一律に電動化する技術は開発途上です。モビリティはそれぞれの用途によってエネルギーとの親和性が異なります。二輪車、四輪車、パワープロダクト、そして航空機と、陸海空で大小様々で多様なモビリティを持つHondaとしては、社会をカーボンフリーに近づけていく第一歩として、それぞれのモビリティの用途に応じた環境負荷の低い「エネルギーキャリア」※1を使うことができるパワーユニットを搭載した製品をお客様に提供していくことを考えています。

風力、太陽光、水力発電やバイオマスなどの再生可能エネルギーを使って発電した電気は、そのままBEVに提供することも可能ですが、電気を水素に変えて燃料電池車(FCV)に供給することもできますし、水素とCO<sub>2</sub>を結合させて合成燃料(e-fuel)にしてハイブリッド車(HEV)や航空機に供給することも考えられます。再生可能エネルギーを運ぶ道筋は、必ずしも電気だけではありません。

また、芝刈機、発電機などのパワープロダクトや、主に近距離移動用に使われる小型の二輪車など、小さなバッテリーを積んで稼働させることができる小型のモビリティは、今後電動化が進むとみられますが、長距離を移動することが求められる四輪車においては、多くのバッテリー搭載が必要で、コストの面で課題があることも認識しています。

電動化に欠かせない電池は、その製造過程で多くのCO<sub>2</sub>を排出します。電気自体の発電、送電、充電時のエネルギー効率も勘案する必要があります。電気以外の選択肢として、どのエネルギーキャリアがカー

※1 エネルギーの輸送・貯蔵を担う化学物質の総称

ボンフリー社会の実現に最も相応しいか、現時点でその答えは出ていません。将来に向けては、あらゆる手段を準備しておく必要があるのです。研究開発の過程で最もエネルギー効率が高い技術の道筋が見えた時に、その技術を使った製品をいち早くお客様に提供し、自由な移動の喜びを感じていただけるように、様々なエネルギーキャリアに対応したパワーユニットを展開していく。私たちはこの戦略を、複数の経路でカーボンフリー社会を目指すという意味で、「マルチパスウェイ」※2と呼んでいます。

マルチパスウェイにはもう一つ大きな利点があります。それは多様なニーズへの柔軟な対応力です。世界

※2 multi-(複数の)pathway(経路)

の各国・地域それぞれに、最適と考えるエネルギーキャリアやエネルギー政策に合ったパワーユニットのニーズがあり、個別の対応が必要です。例えば、中国では国を挙げた政策として導入が義務付けられるBEVへの対応が中心になります。また、電動化が難しい大型車のニーズが高い一方で、燃費規制が厳しい州もある米国や、CO<sub>2</sub>削減政策で世界をリードする欧州に対しては、BEV、HEV、プラグインハイブリッド車(PHEV)と、幅広いパワーユニットが必要となります。さらに、国のエネルギー政策の一環としてアルコール燃料を活用しているブラジルにはフレックス燃料車(FFV)を提供する、といった具合です。



グローバルで事業を展開する以上、各国・地域のニーズに適材適所で応えられるカーボンフリー技術を準備するのは、企業としての務めです。Hondaは、マルチパスウェイという戦略を通じて、すべてのお客様に最適なモビリティを提供してまいります。

## 移動と暮らしの価値を創造し その喜びを次世代へつなげていく

Hondaはかねてより、環境課題の解決に向けて積極的にチャレンジしてきました。1970年、公害問題がクローズアップされていた米国の議会に、極めて厳しい自動車の排気ガス規制強化法案(通称「マスキー法」)が提案されました。この時、クリアするのは不可能だと言われていた高い規制のハードルに真正面から取り組み、世界で初めて適合審査に合格したのがHondaのCVCCエンジンです。これは、空気を汚さない、世界一きれいなクルマをつくり、子どもたちのために青く美しい空を取り戻したいと、研究者が心一つにして生まれた成果でした。当時の想いは、50年を経て現代の研究者の心の中にも、脈々と受け継がれています。

環境負荷をできる限り低減することはもちろんですが、モビリティとしての利便性も同時に高めていかなければ、お客様に選んでいただけず、結果として持続可能な社会の実現にもつながりません。

お客様の生活の可能性を拓ける製品を通じて、「乗る喜び、操る喜び」を提供し、かつ、将来を担う次の世代に青空を残す。そのために最適な解を求めて、私たちはチャレンジを続けてまいります。



株式会社本田技術研究所 執行役員  
オートモービルセンター 統合制御開発担当  
玉川 裕

## 好奇心をかきたて、出会いや発見を後押しする 安全・安心なモビリティを提供したい

モビリティには、人々に移動の喜びや利便性を提供する一方で、交通事故の要因となってしまう側面もあります。創業者の本田宗一郎さんは、安全こそお客様に対する最大のサービスであり、安心して乗れる良いクルマをつくるため、自分の仕事に責任を持ち、全力を尽くせと叱咤していたと聞いています。この想いは今も、安全技術の開発に携わる研究者の胸に深く刻まれています。誰もがより安全で、運転が喜びになる先進技術を、できる限り早くお届けしたいという強い信念で、私たちは日々、研究開発に取り組んでいます。

Hondaの安全技術が目指すこと。それは、道を使うすべての人が安全で安心な生活を送れる、「思わず出かけたくなるクルマ」をつくることです。そこには、クルマが人々の好奇心をかきたて、新たな出会いや発見のきっかけとなる、人に寄り添うモビリティでなければな

らないという意志が込められています。

## Honda SENSINGの機能を高め 早期に、広く普及させる

今、取り組んでいるのは、後方も含めた誤発進抑制機能を持つ安全運転支援システムHonda SENSINGを、できるだけ早く、できるだけ多くのお客様に提供することです。そのために、新型車の発売やモデルチェンジに合わせ、Honda SENSINGの標準装備化を着実に進めていくと共に、予防安全装備が搭載されていない既販車に対しては、後付けできる「踏み間違い抑制機能」の市販に向け、急ピッチで開発に取り組んでいます。

近年、日本では高齢ドライバーによるペダルの踏み間違い等による誤発進事故が社会問題となっています。

一般的に、年齢を重ねるにつれて、認知能力や瞬時の判断力が落ち、本人ができると思っていることと、実際にできることの間ギャップが生じ、運転時にヒューマンエラーを起こす確率が高まるという研究結果が出ています。しかし、アクティブに様々な場所に出かけたいと思う気持ちを、加齢により移動が不安になったことだけで諦めてしまつては、豊かな人生を送ることはできません。だからこそ、安全・安心な技術を通じて、年齢に関係なく、人々に行動に踏み出すきっかけと、自由な移動の喜びを提供することには、大きな価値があると考えています。

カメラを広角化し、高齢化によって狭くなる視野角をサポートすることで、ドライバーは、横から来る歩行者や交差点で横断してくる自転車などの動きをより検知しやすくなります。また、見極めが難しい夜間運転の際に、歩行者や自転車を検知しやすくする性能も飛躍的に向上させています。これまで人間が、視力、聴力といった五

感や経験に基づく勘を駆使して運転していた点を、いかにセンシング能力の向上でサポートできるかが、将来に向けた技術進化の重要な方向性の一つです。そのためにも、あらゆる交通状況を詳細に分析し、それに対応できる解決策を一つひとつ積み上げて技術に反映する必要があります。安全運転支援システムの機能を高度化し、標準装備化していくことによって、初心者、高齢者や個々のドライバーの運転技術の上手下手をより平準化することができれば、交通事故のない社会の実現にまた一歩近づくことができると考えています。

## 高度なAI技術を用いて 複雑な交通状況に的確に対応

人工知能(AI)を用いて予知、予測、判断能力を向上させる技術開発にも積極的に取り組んでいます。人間の頭脳は、過去の経験則から「ここから人が飛び出してくるかもしれない」というように、様々な事故の可能性を予見して運転し、いざという時には瞬時に対応する能力を持っています。こうした、人が持つ膨大な認知・行動パターンのデータを蓄積し、標準化してAIに学習させることで、「ぶつからない技術」を進化させることができれば、より複雑な交通状況への対応も可能になっていきます。例えば、歩行者や自転車が多い商店街を車で走る場面で、狭い道路の脇からの急な飛び出しを予測し、危険を先読みして回避したり、混雑時の高速道路で合流する際に、本線にいる車が車間距離を空けて譲る意思があるかを見極めて、安全なタイミングで合流するといった、他の交通参加者との協調が必要な場面で、あたかも運転の上手な熟練ドライバーのように、周囲の動きを予測して危険を回避できるスムーズな運転を実現できるようになります。

## 自動運転技術を活用し 様々な事故シーンへの対応を拡大



## 移動を喜びにする自動運転技術

究極の安全運転支援技術は自動運転です。私たちはこれまで日本全国の高速道路100万km以上を走行して、様々な交通環境や天候の影響を勘案した膨大なデータを網羅的に検証してきました。現在は今年中に「レベル3」の自動運転技術を確立することを目指して、開発は最終段階を迎えています。レベル3とは、「システムが全ての運転操作を行うが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応する」条件付きの自動運転です。例えば、帰省や行楽シーズンの高速道路が渋滞する場面で、この技術がドライバーに代わって、車線や安全な車間距離を維持したり、周辺の安全を監視します。するとドライバーは、いつ先行車がブレーキを踏むか、いつ隣の車線から急な割り込みがあるかといったリスクに常に気を配り続ける緊張感から解放されます。また、時に目線を前方から逸らす「アイズオフ」や、両手でハンド

ルをしっかりと握り続けることなく走行する「ハンズオフ」の機能を活用することによって、ドライバーは走行中にテレビを視聴したり、心からリラックスして同乗者と会話を楽しむことができるようになります。交通事故のリスクを減らすと共に、運転中のストレスを軽減し、出かける楽しみに変える。その一助となるのが自動運転機能です。

## 終わりのない、安全技術の進化への取り組み

交通事故ゼロ社会の実現に向けた、安全で確実にドライバーを見守る運転支援技術の進歩に終わりはありません。

安全に携わる研究者一人ひとりが、常に人間中心の製品づくりという観点を失わず、Hondaならではの新価値を創造できるよう、これからも腕を磨いていく努力を続けていきます。そしてお客様から、「大切な人と大切な時間を共有したい」と感じていただけるような、生活が豊かになるモビリティを提供してまいります。

## ■ Hondaのサステナビリティ

# 一人ひとりが輝く、 Hondaらしい多様性の実現を目指して

Hondaは2015年より、「人」総合力の発揮に向け、全社重点課題として「人材多様性の進化」に取り組んできました。「人間尊重」の理念に基づき、一人ひとりの属性や価値観を最大限輝かせるために、どのような取り組みを行ってきたのか、Hondaが目指す多様性の方向性とはどのような形なのか。多様性推進室 向後 睦子 参与に聞きました。

本田技研工業株式会社  
人事部 多様性推進室 参与 向後 睦子



### 企業の持続的な成長を支えるのは 多様な“個”の活躍

Hondaが人材多様性を経営戦略の一つと位置づけ、本格的に施策に着手し始めた背景は3つありました。1つ目に、グローバルにビジネス展開をする中で、多様化、複雑化するお客様の要望に対応できる人材を早急に必要としたこと。2つ目に、国や地域ごとの文化・習慣、世代間の価値観、ジェンダーによる視点などの「違い」を踏まえ、多様な価値観の融合を通じたイノベーション喚起が企業の持続的な成長に不可欠となったこと。3つ目に、日本のHondaでは女性従業員の活用や女性管理職の登用に不十分な面があったことです。

推進母体として多様性推進室が新設され、人事は未経験だった私が室長として施策の推進を任されることになりました。私自身、男性が多数の組織の中でキャリア形成の難しさを感じてきた経験もあり、誰もが等しくキャリアを描けるHondaにしたい思いもありまし

たので、ここは会社から背中を押されたのだと理解し、新しいこの領域にチャレンジすることを決めました。

まずは女性活躍、特に管理職を増やす目標を立てて、現場にヒアリングをしたのですが、「数ありきか」「女性だけに下駄を履かせるのか」という抵抗感がものすごく強くて驚きました。Hondaという会社は現場が強く、目的を理解し納得してくれない限り、テコでも動きません。単なる目標値だけではなく、フィロソフィーを基点に目指す方向性を明確に整理しなければ、現場の理解は得られないと痛感しました。そこで、「全従業員一人ひとりの個が輝くことで企業総合力の発揮を目指す」というありたき姿を定めると共に、多様性拡大のステップを明確化したロードマップを描き、これを持って改めて一つひとつの現場を回ることになりました。

ロードマップの最初の3年間は意識醸成に取り組むステップと位置づけ、3つの柱として、多様性に対する意識・風土改革、女性一人ひとりの意向を踏まえたキャリア形成支援、仕事と育児・介護の両立をはじめ

とした諸制度の整備を掲げました。当初は肝心の女性にも施策の意図が正しく伝わらないこともあり、女性からの思いがけない反応に心が折れそうになったことも幾度となくありました。しかし、試行錯誤する中で気がついたのは、まずはマネジメント層の意識が変わらないと何も始まらないということでした。職場の風土と制度が合わさって初めて女性も活躍できる、そういう土俵をまずHondaの中につくる必要があるということで、マネジメント層とはとことん議論を積み重ねました。社長の八郷さんからも、「現場にわかってもらえ」「役員が率先して企画を支援するぞ」と、色々な場面で後押しをしてもらいました。そこまでの段階で、当初疑念を持っていた女性たちもやっと「会社は本気なんだ」と実感し、施策に共感してくれるようになっていったように思います。

キャリア形成への期待や不安を抱える女性とは1対1の面談を行い、本人の想いを傾聴し支援することを常に心がけました。一人ひとりの人生への想いと対峙するには命がけの覚悟が必要です。多様性を進めることは決して容易ではありません。10年かけて意を固め取り組むような仕事ですから、絶対に諦めないこと、諦めないで対話を繰り返すことが一番大切なことだと、今、改めて感じています。

## 多様性への取り組みの進化・拡大

現在は女性活躍に集中する段階から、より幅広い属性の方たちを対象に取り組みを拡大しています。

誰しも、組織の中での自身の存在価値を感じて仕事をしたい、自分らしく会社に貢献したいと考えています。これを実現するためにはやはり上司の姿勢が極め

て大事です。そこでマネジメント層に対して勉強の場を設け、無意識のうちに持っている固定観念を取り除き、部下のモチベーションを上げて主体性を発揮してもらうコツを理解してもらおうとしています。これは、部下を率いるマネジメントの一人として、私自身も常々必要だと感じている課題です。

## 個の主体的な活躍を、Hondaの力に

職場の特性や地域の生活環境は様々ですから、各現場のマネジメントが主導して、性別や年齢、置かれた立場にかかわらず、一人ひとりが生き生き働ける最適な職場を育てていくのがベストです。

互いの個や意見の違いを尊重し合い、価値観が融合することで、新しいイノベーションにつながる。その結果、お客様の期待を超える価値を生み、提供し、世の中をわくわくさせる。そんなHondaであってほしいと期待しています。



多様な部下を育て活かす、マネジメント対象の「上司力研修」や、職業観を振り返りこれからの人生に活かす、ベテラン層対象の「キャリアストーリー研修」を行っています。

Hondaの多様性への取り組みの詳細はこちらをご覧ください。

Honda 多様性 検索

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



## ■ 新製品 & Topics

### 10月7日 ドライバー向け スマートフォンアプリの開発会社 Drivemode社を完全子会社化

株式会社本田技術研究所は、スマートフォンを活用したコネクテッドサービスの開発・運営を行っているDrivemode社を、デジタル・コネクテッド領域における新価値創造の強化に向け、完全子会社化。本田技術研究所内に新設されたデジタルソリューションセンターと連携し、コネクテッド・モビリティサービス領域の新価値創造を加速し、すべての人に「生活の可能性が広がる喜び」を提供することを目指していきます。

### 10月23日 新型「FIT」を「第46回東京モーターショー 2019」で世界初公開 コネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」を開始

2020年2月発売の新型「FIT」より、Honda車専用の通信機を含む車載通信モジュール「Honda CONNECT」を日本初搭載。今後発売する新型車、フルモデルチェンジ車にも順次搭載予定です。また、このHonda CONNECTを活用して、お客様のカーライフをより安心、快適にするコネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」を開始します。お客様に24時間365日、より安全・安心なサービスを提供すると共に、スマートフォンで離れた場所から操作できる「Hondaリモート操作」機能を新規開発。お客様に快適で便利なカーライフをお届けします。



10月

7

23

30 11月

### 10月30日 日立オートモティブシステムズ株式会社、 株式会社ケーヒン、株式会社ショーワ及び 日信工業株式会社の経営統合について

自動車・二輪車業界には、環境負荷の軽減や交通事故削減、快適性のさらなる向上が求められており、電動化や自動運転、コネクテッドカー等の分野で競争が激化する中、サプライヤーにおいても、製品の枠組みを超え、ソフトウェアを組み合わせた、グローバルで競争力のある包括的なソリューションの提供が求められています。日立オートモティブシステムズ、ケーヒン、ショーワ及び日信工業は、経営統合を行うことで、連結売上収益1.7兆円規模のグローバルメカサプライヤーとなります。各社が持つ強みを組み合わせ、スケールメリットを活かして世界中のお客様へ提供することで、安全で快適な社会の実現と、人々の移動する喜びの拡大を目指すと共に、自動車・二輪車業界の発展に貢献していきます。

### 12月5日 11月末時点で「N」シリーズの累計販売 台数が250万台を突破。また「N-BOX」シリーズが 2019年暦年で新車販売台数第1位を獲得

2011年12月の「N-BOX」発売以来96ヵ月目となる2019年11月末時点で「N」シリーズ\*1の累計販売台数が250万台\*2を突破。また「N-BOX」シリーズ\*3の2019年暦年(1~12月)販売台数がHondaとして過去最高台数を記録し、登録車を含む新車販売台数第1位\*4を獲得。新車販売台数では3年連続、軽四輪車新車販売台数では5年連続の首位獲得となります。今後も様々なライフスタイルにあわせたラインアップを揃え、「Nのある豊かな生活」を提供していきます。



\*1 N-BOX + は2017年8月に販売終了 \*2 2011年12月発売から2019年11月までの(N-BOX、N-BOX+、N-ONE、N-WGN、N-BOX SLASH、N-VAN)国内累計販売台数(一般社団法人 全国軽自動車協会連合会(全軽自協)調べ) \*3 N-BOX、N-BOX+、N-BOX SLASH \*4 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会および全軽自協調べ

## 12月18日「CES 2020」Honda出展概要公開

2020年1月に米国ネバダ州ラスベガス市で開催された世界最大級の家電見本市「CES 2020」に出展。研究開発・事業化パートナーを募る技術として、再生可能エネルギーを身近な暮らしの中で活用できる技術や、コネクテッドカー技術を活用して安全でスムーズな交通の流れの実現を目指す技術のコンセプトを紹介。オープンイノベーションで取り組んでいる技術として、運転中でもスマートフォンを操作できる技術や、AIを活用したつなぐ技術などを、また将来のオープンイノベーションを見据えた、完全自動運転が実現する時代の自由運転のコンセプトなどの提案を行いました。



## 12月19日 ビジネス用電動二輪車 「BENLY e:」シリーズを発表。郵便配達業務用に導入

「毎日のデリバリーにちょうどいい ビジネスe:スクーター」をコンセプトに、各種集配業務に求められる取り回しの良い車体サイズに納まるコンパクトなEVシステムを搭載したビジネス用電動二輪車「BENLY e:」シリーズを発表。また、郵便配達業務でBENLY e:を使用することで日本郵便株式会社と合意しました。環境性能に優れた電動二輪車がより身近な存在となるよう、普及に向けた取り組みを進め、より静かでクリーンな生活環境の提供に寄与していきます。



12月

5

18 19

## 12月19日 Honda 二輪車の 世界生産累計4億台を達成

1949年に「ドリーム D型」で二輪車の量産を開始して以来70年目となる2019年12月初旬の達成となりました。「需要のあるところで生産する」という基本理念に基づき、現在21か国35拠点で、50ccのコミューターから1,800ccの大型モデルまでを生産。各国・地域のニーズにあった製品を提供し、アジアを中心に高い支持をいただいています。今後も世界各地のお客様の夢に応えられる魅力ある製品の提供に向けて全力を尽くします。

## MotoGP/F1 2019シーズントピックス

FIM<sup>\*1</sup>ロードレース世界選手権 MotoGPクラスでは、Repsol Honda Teamのマルク・マルケスが、第15戦タイGPで4年連続6回目のチャンピオンを獲得。続く第16戦日本GPでも勝利し、Hondaは4年連続25回目のコンストラクターズタイトル獲得を決めました。また復帰以来初の2チーム供給となったFIA<sup>\*2</sup>フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)では、Aston Martin Red Bull Racingのマックス・フェルスタッペンが第9戦オーストリアGP、第11戦ドイツGPに続き、故・本田宗一郎氏の誕生日である11月17日の第20戦ブラジルGPで今季3勝目を決めました。同GPではRed Bull Toro Rosso Hondaのピエール・ガスリーも2位に入り、Honda F1として1991年以来的1-2フィニッシュを飾りました。



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/>



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/>

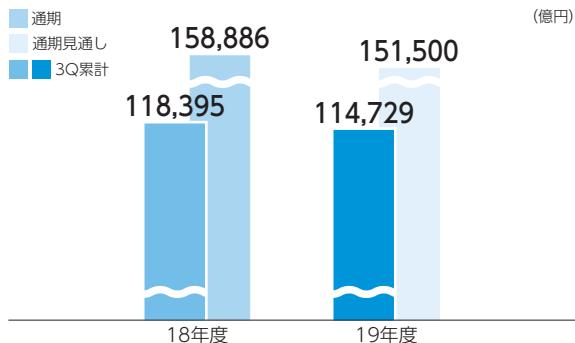


# 2019年度 第3四半期 連結業績ハイライト

(2019年4月1日～2019年12月31日)

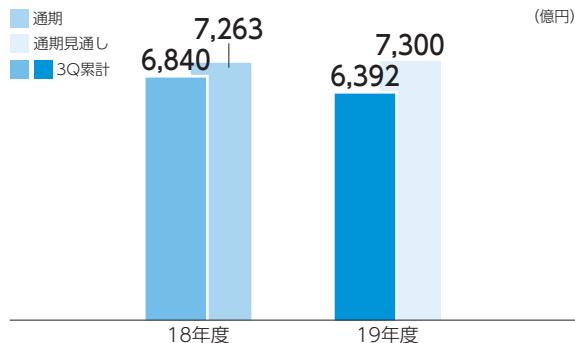
## 売上収益

11兆4,729億円 前年同期比 -3.1%

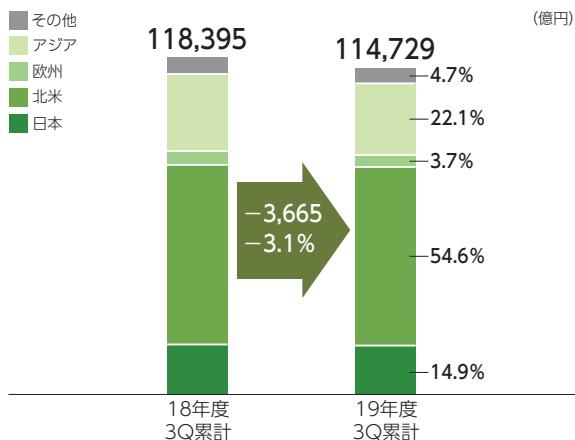


## 営業利益

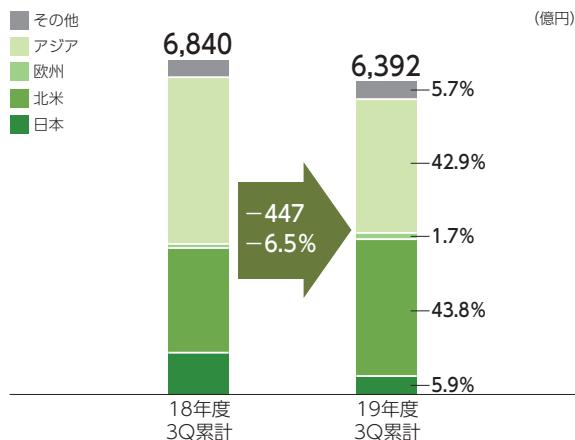
6,392億円 前年同期比 -6.5%



## 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

※ 19年度3Q累計の%は所在地別の構成比

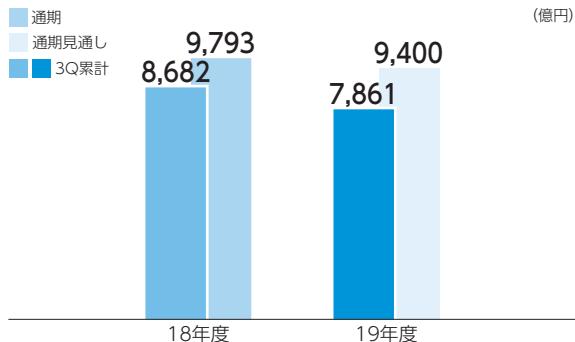
※ 19年度3Q累計の%は「消去または全社」を除く所在地別の

構成比

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

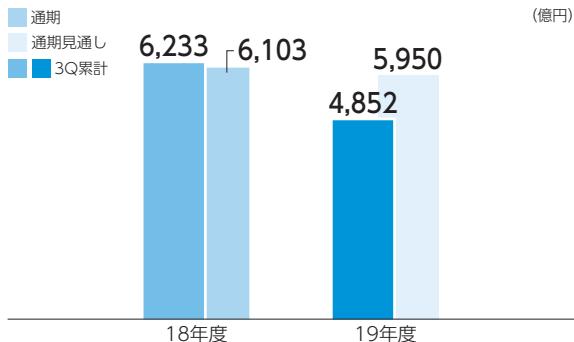
## 税引前利益

7,861 億円 前年同期比 -9.5%

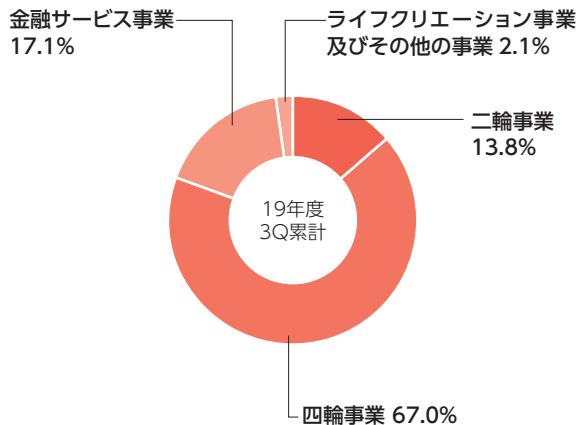


## 親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

4,852 億円 前年同期比 -22.1%

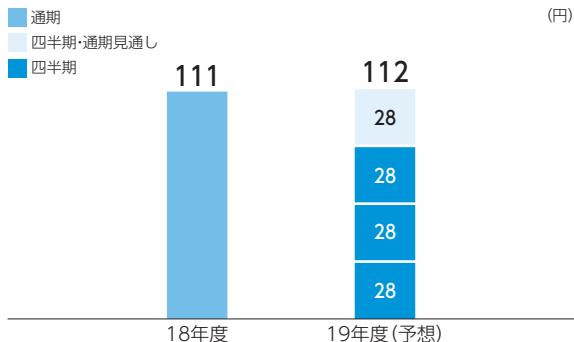


## 事業別売上収益構成



## 配当金

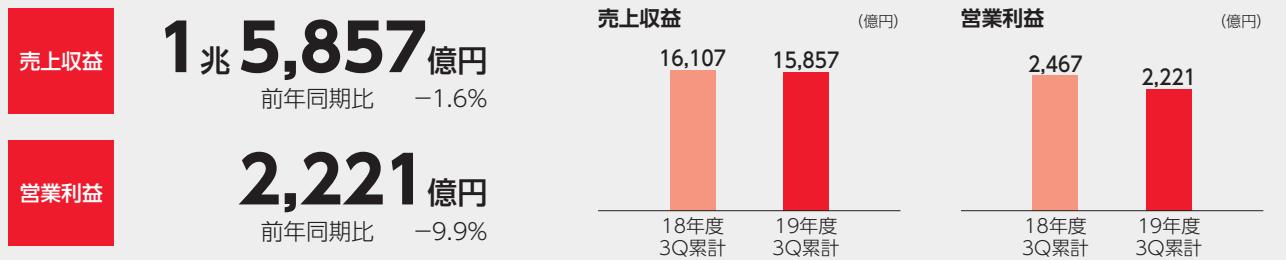
28 円



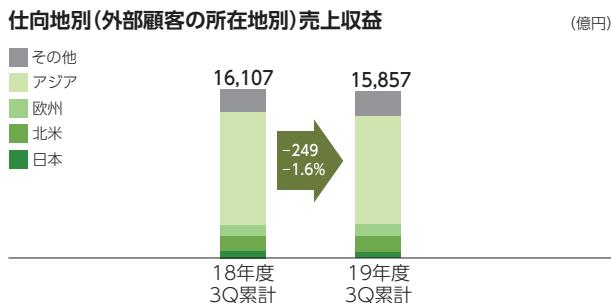
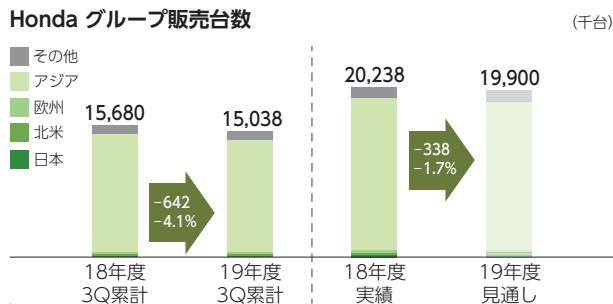
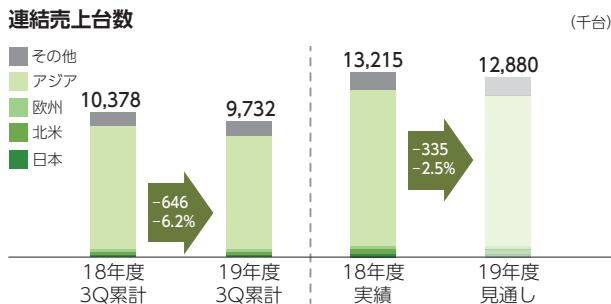
- ※ 当第3四半期の平均為替レートは1米ドル=109円(前年同期113円)です。
- ※ 業績見通しは、現時点で入手可能な情報に基づき当社の経営者が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。  
新型コロナウイルスの感染拡大に伴う影響については、見通しには含めていません。
- ※ 見通しの為替レートは、通期平均で1米ドル=108円を前提としています。
- ※ ライフクリエーション事業は、2019年4月1日より、パワープロダクツ事業が名称変更したものです。

# 事業の種類別セグメントの状況

## 二輪事業



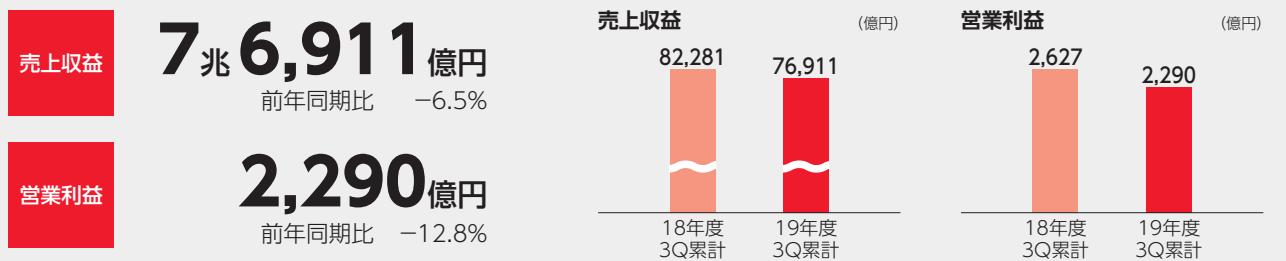
二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少や為替換算による減少影響などにより、1兆5,857億円と前年同期に比べ1.6%の減収となりました。営業利益は、コストダウン効果などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減や為替影響などにより、2,221億円と前年同期に比べ9.9%の減益となりました。



- 当第3四半期の主要市場における販売実績  
インドなどでの減少はあったものの、中国、タイ、ブラジルなどで増加
- 2019年度販売見通し  
前回見通しから変化なし
  - ▶ インドでは、個人消費の落ち込みが続く中、短期間での全体市場の回復は難しいが、新法規に対応したActiva125に続き、新型SP125やActiva 6Gの販売で更なる成長を目指す
  - ▶ ブラジルでは、全体市場が回復基調な中、通勤用モデルを中心に販売を強化していく

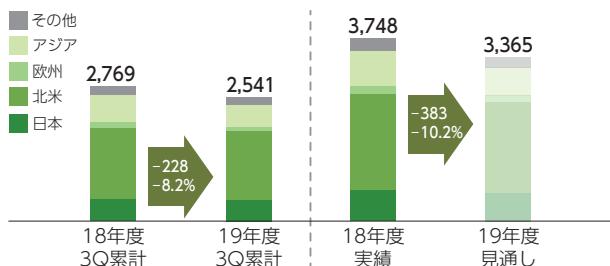
※ Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・Side-by-Side)販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

## 四輪事業

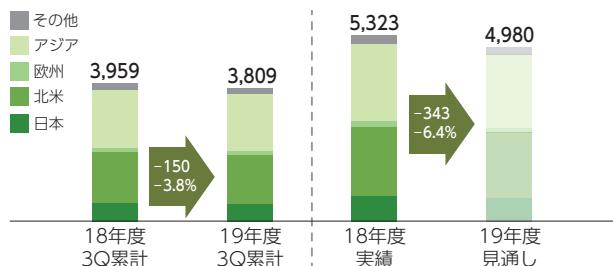


四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、7兆6,911億円と前年同期に比べ6.5%の減収となりました。営業利益は、コストダウン効果や販売費及び一般管理費の減少などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減や為替影響などにより、2,290億円と前年同期に比べ12.8%の減益となりました。なお、四輪事業と金融サービス事業に含まれる四輪車の販売に関連する営業利益を合算すると4,172億円と試算されます。

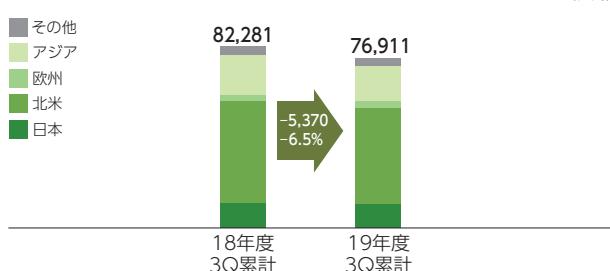
### 連結売上台数



### 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

- 米国、中国、日本などで減少
- 【北米】 米国でAccordなどの減少はあったが、HR-Vなどが増加。Passportの投入効果継続
- 【アジア】 中国ではCR-Vなどが増加。新型車Breezeの投入やEnvix、Inspireなどの投入効果継続
- 【日本】 部品供給制限影響のあった新型N-WGNなどが減少

#### ■2019年度販売見通し

- 日本でのN-BOXやFreedなどの好調な販売を踏まえ、前回見通しから5,000台上方修正
- 米国では好調なHR-VやCR-Vなどライトトラックの販売増を目指す
- 中国では新型コロナウイルスの感染拡大影響を引き続き見極めていくが、主要モデルの販売増加や新型車投入効果などにより販売増を目指す

※ 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、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

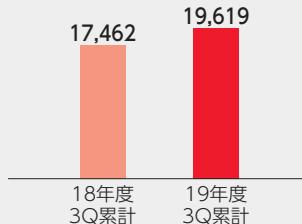
**1兆9,619**億円  
前年同期比 +12.4%

営業利益

**1,967**億円  
前年同期比 +11.3%

売上収益

(億円)



営業利益

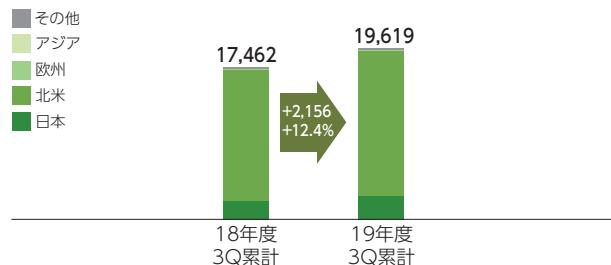
(億円)



金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上やオペレーティング・リース売上の増加などにより、1兆9,619億円と前年同期に比べ12.4%の増収となりました。営業利益は、増収に伴う利益の増加などにより、1,967億円と前年同期に比べ11.3%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

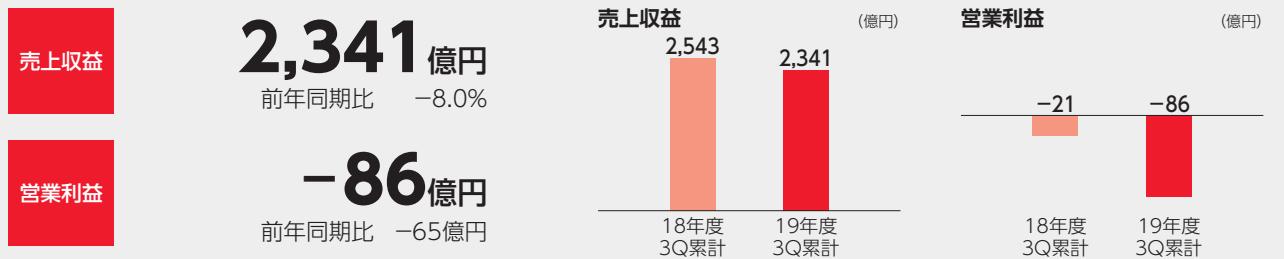
(億円)



### 金融サービス事業とは(ご参考)

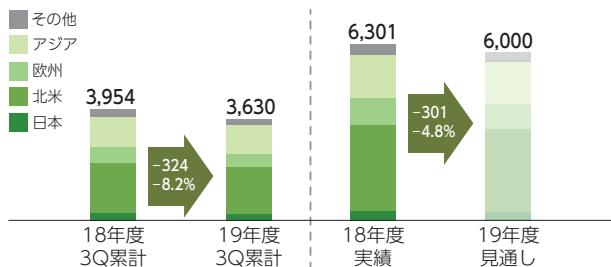
お客様が製品を購入する際のローンやリースなどのサービスの提供を行っており、主に四輪車の販売に関連するものです。

## 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、ライフクリエーション事業の連結売上台数の減少などにより、2,341億円と前年同期に比べ8.0%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により86億円と前年同期に比べ65億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、284億円と前年同期に比べ8億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】 芝刈機搭載用OEM向けGCVエンジンなどが減少
- 【欧州】 芝刈機搭載用OEM向けGCVエンジンなどが減少

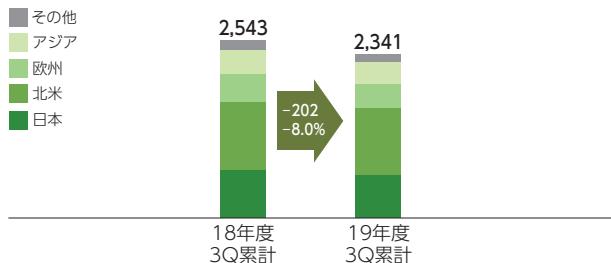
#### 2019年度販売見通し

- 北米や欧州の芝刈機搭載用OEM向けエンジンの減少などにより、前回見通しから27万台下方修正

\* OEM: 汎用エンジンの供給先である相手先ブランド

※ 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。

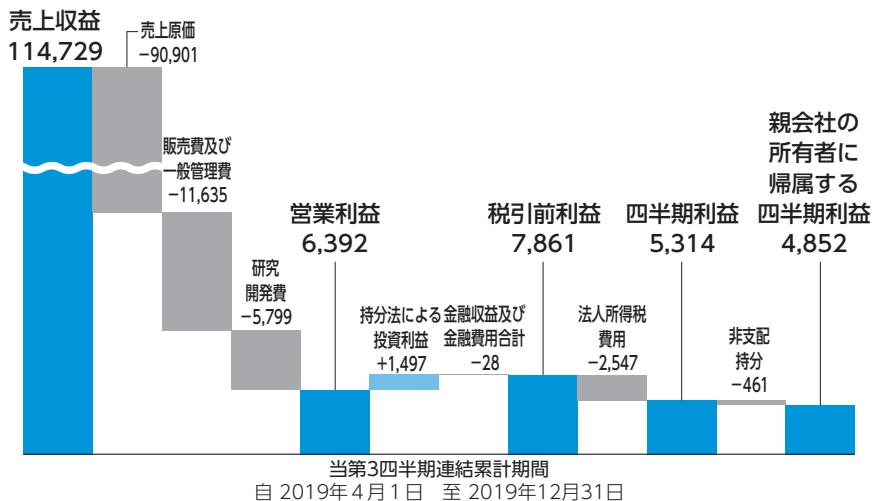
### 仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益





## 要約四半期連結損益計算書

(億円)

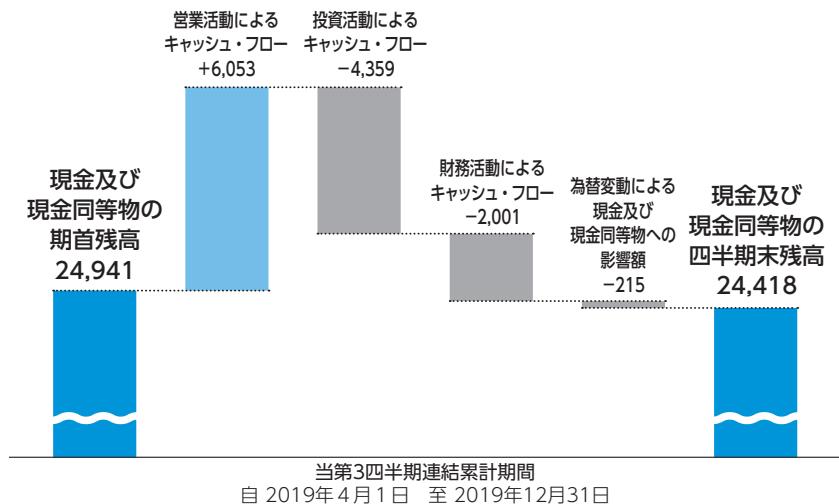


## 連結経営成績の概況 (前年同期との比較)

- ✓ **売上収益**  
金融サービス事業における増加などはあったものの、四輪事業における減少や為替換算による減少影響などにより、3.1%の減収
- ✓ **営業利益**  
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、売上変動及び構成差に伴う利益減や為替影響などにより、6.5%の減益
- ✓ **税引前利益**  
9.5%の減益
- ✓ **親会社の所有者に帰属する四半期利益**  
22.1%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**  
オペレーティング・リース資産購入の支払いの増加などはあったものの、金融サービスに係る債権の減少などにより、1,067億円の増加
- ✓ **投資活動によるキャッシュ・フロー**  
有形固定資産の取得による支出の減少などにより、601億円の減少
- ✓ **財務活動によるキャッシュ・フロー**  
資金調達に係る債務の返済の増加などにより、1,459億円の増加



**Enjoy Honda 公式ウェブサイト**  
<https://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ご招待のご案内

Enjoy Hondaは、モータースポーツやバイク、クルマ、パワープロダクツといったHondaの魅力を凝縮した体感イベントです。ご家族揃ってお楽しみいただけます。皆様のご来場を心よりお待ちしております。

ご希望の株主様は下記のお申し込み方法をご確認の上、「インターネット」または同封の「応募ハガキ」のいずれかの方法でお申し込みください。

受付で当選券と引き換えに、入場チケット(1組あたり大人4名様分まで/中学生以下無料)と、場内で飲食ブースやグッズ購入に使用できる金券1,500円分をお渡しします。

開催日	イベント名称	開催場所(所在地)	募集人数	当選ご案内発送時期
A 2020年5/9(土)・10(日)	Enjoy Honda 2020 サンメッセ香川	香川県高松市	600組	2020年4月中旬
B 2020年8/29(土)・30(日)	Enjoy Honda 2020 ツインリンクもてぎ	栃木県芳賀郡茂木町	800組	2020年7月下旬
C 2020年9/19(土)・20(日) ※仮日程	Enjoy Honda 2020 万博記念公園	大阪府吹田市	1,000組	2020年8月中旬
D 2020年10/24(土)・25(日)	Enjoy Honda 2020 マリンメッセ福岡	福岡県福岡市	600組	2020年9月下旬
E 2020年11/14(土)・15(日)	Enjoy Honda 2020 岩手産業文化センター アピオ	岩手県滝沢市	600組	2020年10月中旬

- ※ 2019年12月末時点で一単元(100株)以上ご所有されている株主様が対象です。
- ※ B会場(ツインリンクもてぎ)での開催につきましては、併催レースの全日本スーパーフォーミュラ選手権も入場チケットで観戦可能です。
- ※ 厳正なる抽選の上、当選発表につきましては当選者へのご連絡をもってかえさせていただきます。当選案内のお届け先は、2019年12月末時点の株主名簿記載の住所・氏名とさせていただきます。転居等でご住所に変更がある場合は、「Honda株主優待係」までご連絡ください。
- ※ 各会場までの交通費・各会場の駐車料金は、株主様のご負担とさせていただきます。
- ※ 中学生以下のお子様は、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ご入場いただけます。

**お申し込み方法 | 応募締切日 2020年3月23日(月) ※当日必着**

### インターネットの場合

スマートWeb

検索

右記のQRコードまたはURL(<https://smartweb1.eventissimo.jp/>)よりお申し込みページにお入りいただき、応募ハガキに記載のID・パスワードをご入力の上、お申し込みください。



### 応募ハガキの場合

参加希望のEnjoy Hondaの記号(A~E)のうち、いずれか1つを○で囲み、ご郵送ください。

インターネットと応募ハガキの両方でお申し込みがあった場合は、インターネットでのお申し込みを有効とさせていただきます。

株主優待に関するお問合せは「Honda株主優待係」まで ☎ **03-6743-3226** (平日9:00~17:00 土・日・祝日を除く)

### 資産形成情報提供サイト「東証マネ部！」にて当社の株主優待が取り上げられました

株主優待導入の背景や現在の優待に決まった経緯などについてご紹介しておりますので、ぜひご覧ください。

東証 マネ部

検索

<https://money-bu-jpx.com/news/article022479/>

# ■ 会社概要 / 株式の状況 (2019年12月31日現在)

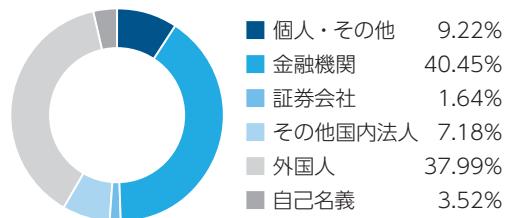
## 会社概要

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 207,815 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)	126,942	7.26
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	123,502	7.07
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	58,945	3.37
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	55,155	3.16
明治安田生命保険相互会社	51,199	2.93
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	48,454	2.77
東京海上日動火災保険株式会社	35,461	2.03
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口5)	31,954	1.83
日本生命保険相互会社	28,666	1.64
株式会社三菱UFJ銀行	28,432	1.63

- (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(63,827千株)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] <a href="https://www.honda.co.jp/investors/library/notice.html">https://www.honda.co.jp/investors/library/notice.html</a>
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.184

## 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：FIT e:HEV HOME

UD FONT

