

HONDA

2021年度 第3 四半期

2021年10月1日▶2021年12月31日

株主通信



Safety for Everyone

株主の皆さまへ

早春の候、株主の皆さまにおかれましては、ますますご清栄のことと存じます。

昨年4月に新たな経営体制でスタートし、2050年にカーボンニュートラルと交通事故死者ゼロを実現するという長期の目標を掲げました。これらの目標を達成することでHondaが真に目指すのは、モビリティを通じて、移動と暮らしの領域で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です。この考えに基づく取り組みとして、今回の特集では、すべての交通参加者が交通事故のリスクから解放され、安心して自由に移動できる社会の実現に向けた先進安全技術開発の方向性、そしてHondaが描く未来の交通社会の姿についてご紹介いたします。

2021年度第3四半期累計の連結経営成績は、半導体を含む部品供給不足による四輪車販売台数の減少や、原材料価格高騰の影響などはあったものの、コストダウンやインセンティブの抑制効果、為替影響などで、営業利益は前年同期に比べ2,246億円増益の6,716億円となりました。また、親会社の所有者に帰属する四半期利益は、1,380億円増益の5,821億円となりました。

2021年度の連結業績見通しは、新型コロナウイルス感染症の再拡大や半導体を含む部品の供給不足、さらなる原材料価格の高騰など、厳しい外部環境は続く

見込まれますが、販売費及び一般管理費やインセンティブの抑制など、収益改善への取り組みをさらに進め、営業利益は前回見通しに比べ1,400億円増益の8,000億円に上方修正、また、親会社の所有者に帰属する当期利益は、1,150億円増益の6,700億円に上方修正しました。

2021年度の年間配当金の予想は110円と、前回公表から変更ありません。

私は従業員に、「変化の著しい環境下で現状維持は後退と同じである。常に新しい視点とアイデアで過去の自分を超えていく姿勢がイノベーションの源泉となる」と話しています。

ものづくりに徹底的にこだわり、既存事業を盤石にすることがHondaの存続にとっての大前提です。その上で、変革期を生き抜いていくために、従来の延長線上にはない全く新しい視点を持ち、製品中心のビジネスの枠を超え、ソフトやサービスも融合した新たな価値を提供できるようなモビリティカンパニーに進化すべく、舵を切ってまいりたいと考えています。

株主の皆さまにおかれましては、提供価値を高めるべくチャレンジを続けるHondaに、引き続き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。

2022年3月

取締役
代表執行役社長

三部 敏宏



目次

株主の皆さまへ 01

特集

2050年交通事故死者
ゼロに向けたHondaの
安全への取り組み 03

Hondaの
サステナビリティ 07

新製品&Topics 11

2021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

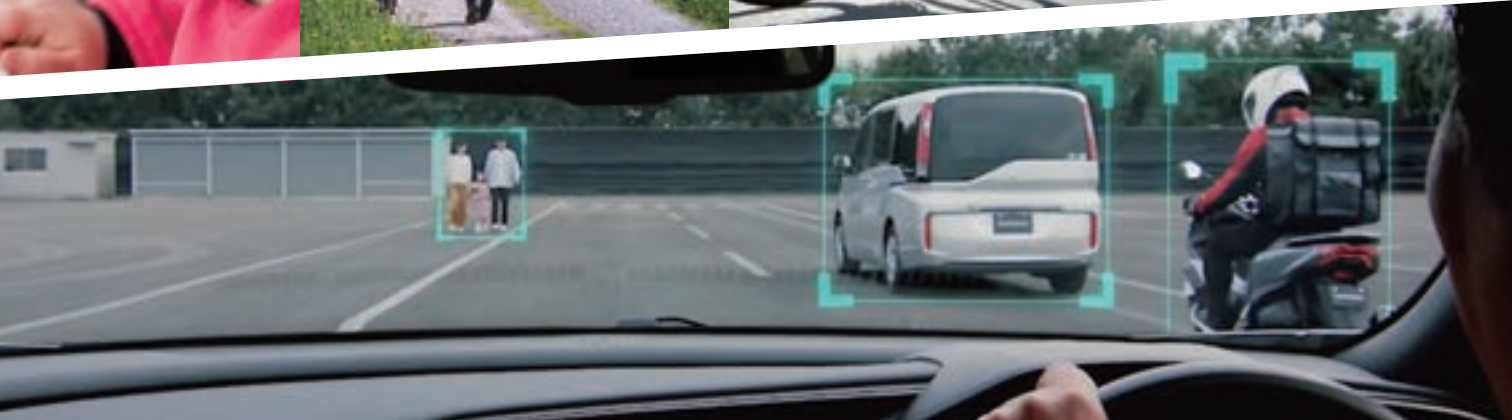
要約四半期
連結財務諸表の概要 19

株主様への
お知らせ 21

会社概要
／株式の状況 22

■ 特集：2050年交通事故死者ゼロに向けたHondaの安全への取り組み すべての人が安心して自由に移動できる社会へ

昨年4月、Hondaは「2050年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロを目指す」という目標を新たに掲げて、現在取り組みを進めています。今回の特集では、すべての交通参加者が交通事故のリスクから解放され、安心して自由に移動できる社会の実現に向けた基本的な考え方、安全技術を通じて提供したい新価値、そしてHondaが描く未来の交通社会の姿について、株式会社本田技術研究所 代表取締役社長の天津啓司よりご説明します。





本田技研工業株式会社 執行役常務
株式会社本田技術研究所 代表取締役社長 大津 啓司

創業者の想いを引き継ぐ Hondaの安全の考え方

創業以来Hondaには、安全に対して積極的に取り組み、不安なく運転を楽しめる社会に変えていきたいという想いがあります。今のHondaの安全理念、すなわち、道を使う誰もが事故に遭わない交通社会の実現を目指すという「Safety for Everyone」も、創業者の想いである「人命尊重」「積極安全」の考え方を引き継いだものです。

昨年、世界保健機関(WHO)は、2030年までに交通事故死者数と負傷者数をそれぞれ最低でも50%削減する目標を掲げ、その達成のために、車両だけでなく社会システム全体を安全にしていくという「セーフシステムアプローチ」を提言しました^{※1}。

Hondaとしては、国ごとの実状に合わせ、先進国では先進安全技術をいち早く実用化していく一方で、新興国では運転スキル向上施策や交通安全教育、インフラ整備といった土壌づくりから事故を減らす取り組みを進め

ていきます。安全は普及しなければ意味がありません。それぞれの社会や人が受け入れやすい取り組みで世界全体をより安全な社会に近づけることができれば、誰もが自由な移動の喜びを感じることができる、豊かで持続可能な社会の実現にもつながっていくと考えています。

ヒューマンエラーゼロを目指す 「知能化運転支援技術」

交通事故の原因の90%以上を占めるヒューマンエラー^{※2}をなくすためには、操作ミスや見落としだけでなく、高齢者の機能低下や体調変化、若者や初心者の運転経験不足、歩行者の飛び出しから他者の起因によるもらい事故に至るまで、個々人の行動に起因するあらゆるエラーに対応できる技術が求められます。そこでHondaは、ヒューマンエラーの根本的な要因を解明するため脳研究にまで踏み込み、fMRI^{※3}を活用することで、運転時の脳活動とリスク行動の因果関係を明確にしました。

2020年代後半の実用化に向け開発中の「知能化運転支援技術」では、人を理解する技術として、AIによる運転リスクの検出と最適な運転行動の算出が可能になりました。それぞれのドライバーの認知状態と交通

<p>運転操作ミスしない ～操作アシスト～</p>  <p>AIによるふらつき低減/ 操作遅れ防止</p>	<p>見落とし 予知予測ミスしない ～認知アシスト～</p>  <p>視覚・触覚・聴覚で リスクを伝える</p>	<p>漫然運転によるミスしない ～覚醒アシスト～</p>  <p>振動刺激 眠気や疲労を 軽減してくれる</p>
--	---	---

< 次世代の運転支援技術 ※研究開発中 >

<p>リスクインジケータ</p> 	<p>立体音響</p> 	<p>シートベルト制御</p> 	<p>バイオフィードバック</p>  <p>シートバックから振動刺激</p>
--	--	---	---

※1 2021年10月発表 グローバルプラン「第2次 道路交通安全のための行動の10年(2021-2030)」より
※2 平成29年版交通安全白書 法令違反別死亡事故発生件数より
※3 磁気共鳴機能画像法(脳が機能している活動部位を、血流の変化から画像化する方法の1つ)

シーンに応じた適切な運転支援を提供することで、運転時のヒューマンエラーゼロを実現していきます。

例えば、運転経験が浅く、前を見るだけで精一杯な初心者、若年層のドライバーには、先読みしたリスクを伝えることで、早期に「自ら」安全行動をすることへ導きます。また、高齢ドライバーに多いふらつきやブレーキの踏み遅れを把握した場合は、最適な運転行動になるように操作をアシストします。一人ひとりに合わせた安心を提供する技術で、「運転操作ミスをしなさい」、「見落とし、予知予測ミスをしなさい」、「漫然運転によるミスをしなさい」という新たな価値の提供を目指します。

一人ひとりに合わせた安心：

「知能化運転支援技術」映像



すべての交通参加者が通信でつながる 「安全・安心ネットワーク技術」

お互いが思いやり、誰もぶつからない協調安全社会を実現する手段として、Hondaは歩行者や自転車も含めたすべての交通参加者が通信によってつながり、共存する「安全・安心ネットワーク技術」の構築にも取り組んでいます。

この技術は、路側や車載のカメラ、スマートフォンの

すべての交通参加者が通信でつながる社会



情報から交通参加者の行動、状態を推定し、その情報をサーバーに集約して統合的に判断することで、道路環境におけるリスクを予兆します。ドライバーの注意力の低下や集団登校している園児の存在など、交通事故につながり得る行動や状態を先読みした場合、それぞれの交通参加者の状況に合わせてリスク情報を知らせることで、事故を未然に回避します。

通信キャリアやそれを支えるインフラ、制度改革など社会システム全体に及ぶ改革にはなりますが、2020年代前半にシステム構築と効果検証を完了させ、2020年代後半に標準化し、2030年以降の社会実装を目指します。

すべての交通参加者との共存：

「安全・安心ネットワーク技術」映像



問題の本質を捉え その解決につながる技術を開発する

Hondaは、二輪車・四輪車が関与したすべての交通死亡事故で得たデータを徹底的に分析し、次の技術開発に生かすという地道な作業を続けてきました。Hondaが脳研究の分野にまで踏み込んだ理由も、事故分析の結果、人を科学的に深く理解することがヒューマンエラーをゼロにするために必要不可欠なプロセスだと判断したからです。

いかなる研究開発においても、徹底的に考え抜いて、問題の本質を捉えることができれば、必ず解決策が見えてきます。本質を見極めるアプローチこそが、交通事故死者ゼロという高い目標の達成に寄与する新技術を生む鍵になると考えています。

「もしもの1%」に備えるために 安全技術開発に力を注ぐ

痛ましい事故やあおり運転による被害の報道など、交通事故の危険を身近に感じる機会は頻繁にあります。一方で、運転中にヒヤリ・ハット^{*4}を経験したことがある人でも、自分自身については「事故を起こさない」、「事故に巻き込まれることはない」と当たり前のように考えていることが多いものです。

何事もなく安全に運転ができている限り、衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能の効果を実感する場面はありません。しかし、99%のシーンで大丈夫であったとしても、残り1%の確率で交通事故が発生してしまう可能性があります。多種多様な「もしもの1%」に幅広く備える、それが安全技術開発という領域の特質でもあります。

モビリティカンパニーとしての「志」と「責務」

Hondaの行動の出発点には、「人の役に立ちたい」という志があります。世界中の誰もが、交通事故のない社会の実現を希求しています。そのような期待に応え、人に寄り添う技術で「もっと行動したくなる、温かみのある社会」の実現に貢献する、それがHondaの基本的なスタンスです。

他方で、交通事故という社会課題を解決するために、技術というハードと教育や啓発というソフトの両面で必要なあらゆる手を打つことは、Hondaの責務でもあります。二輪車と四輪車の両方を製造・販売するモビリティカンパニーとして、自社の製品が人々の不安や危険につながる可能性が残っているのであれば、たと

え技術開発の難易度が高くても、世界をリードして交通事故そのものをなくしていくしかありません。

これまでHondaは、SRSエアバッグに始まりHonda SENSINGに至るまで、様々な安全の課題に挑み、実現してきました。この結果、Hondaの四輪車が関与する交通事故死者数を過去20年で50%以上減少^{*5}させることができました。

新車だけでなく保有車も含めて、さらには他社も含めて、市場に現存する車両による交通事故死者をゼロにすることが今後のステップであり、そこには官民一体での取り組みが不可欠です。Honda独自の安全技術で市場価値を高め、他社との競争の中で業界全体の技術が高度化していけば、それが交通事故全体の減少や安全技術の標準化を進める結果となり、WHOが目指す「社会システム全体としての安全」にもつながっていくと考えています。

「安心」という新価値を提供し 誰もが安心して自由に行動できる世界へ

すべての交通参加者が共存し、移動リスクから解放される社会とは、誰もが不安を感じることなく、リアルな世界を感性・五感で豊かに感じて、自由や豊かさが広がる喜びを享受できる社会です。Hondaは、交通事故死者ゼロで実現する「安全」のその先にある一人ひとりの「安心」を、新たな価値として全世界に提供することを目指してまいります。

Hondaの安全への取り組みの詳細はこちらをご覧ください。

Honda 安全 検索

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



^{*4} 事故には至らなかったものの、ヒヤリとした、あるいはハットとしたできごと(国土交通省ホームページより)

^{*5} Honda調べ。販売台数あたりの交通事故死者数は、日本では乗員で68%削減、対歩行者で50%削減。北米では乗員で65%削減

■ Hondaのサステナビリティ

「個の力」が切り拓くHondaの未来

～一人ひとりが輝く先進領域の研究開発現場から～

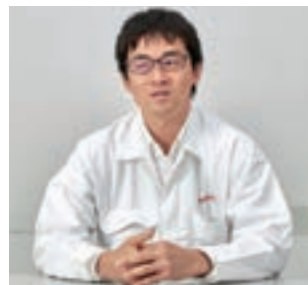
2020年4月、本田技術研究所の再編とともに本格化した小型ロケット開発プロジェクト。先進領域に果敢に挑戦する若手技術者と彼らを陰に日向に支えるベテラン、それぞれの視点から話を聞きました。

写真左から笹原、兼井、柚沢、柴田



失敗や苦しさも糧に 諦めることなく前進する

株式会社本田技術研究所 先進技術研究所
アシスタントチーフエンジニア 柚沢 誠



自動運転技術や宇宙領域に興味があり、7年ほど前にHondaに中途入社しました。当時、宇宙産業に参入する民間企業が少しずつ増えてきていて、Hondaもモビリティカン

パニーとして新たな世界に参入する可能性があると期待したからです。自動運転システムの研究開発に従事するうちに、打ち上げ後に着陸させて再使用できるタイプのロケットに自動運転技術が活用できそうだとわかってきたので、本業の合間を縫って、研究所の社内公募制度*を利用して提案を重ねながら、研究の中身をブラッシュアップしていきました。

*本業以外の領域で開発企画提案する「チャレンジ20」と、新事業創出プログラム「IGNITION」

転機となったのは、研究所の組織再編です。これを機にロケット開発チームの発足が決まり、私もメンバーの1人としてチームに異動することになりました。諦めずに何年も提案を続け、いよいよすべての時間をロケットの研究開発に注げる環境に身を置くことができた時は本当に嬉しかったですね。自分以外にも、チームへの異動を志願した仲間たちが次々とメンバーに加わるようになり、改めて、個人の意志がより尊重される組織になったのだと実感しました。

失敗が続き悔しい想いをすることは多々あります。挑戦は苦しいものですが、つらい経験でも忘れず心に留めて、次のステップに生かし、目の前の課題を一步一步乗り越えていきます。

経験も知識も異なる多様な人材が集まっているチームですので、当然意見が食い違うことはありますが、メンバーそれぞれの専門性を踏まえた多様な視点や考え方から、自らが取り組むべき課題に気づかされる部分が大きいと感じます。また、ベテランの上司が私たち

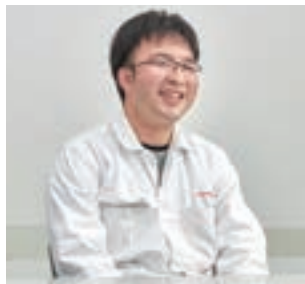
若手のやり方を尊重し、自主性に任せてくださっていることにも非常に感謝しています。要所要所的確にいただく有意義なアドバイスを自分なりに消化しながら、一歩ずつですが前進できている実感があります。

最初は個人の夢でしかなかったものが少しずつ形になり、事業化を見据えた正式なプロジェクトとなった今、自分たちの立場や行動により責任を持たなければならない、と考えるようになりました。新しい取り組みにはとかく厳しい視線が注がれるものですが、研究を進める中での厳しい指摘も自分自身とチームの成長のために必要な経験と受け止め、どうアウトプットにつながるかを常に考えながら、諦めることなく、宇宙へのチャレンジを続けていきたいと考えています。

士気の高いこの現場からHondaの新たな事業の柱を生み出し、より多くの人々が宇宙をより身近に感じられるような社会をつくっていくことが私の目標です。

技術に専念できる環境のもとで 腕を磨き、成果につなげる

株式会社本田技術研究所 先進技術研究所
スタッフエンジニア 兼井 宏嘉



学生の頃から宇宙への夢を漠然と抱いていましたが、Hondaに中途入社し柚沢さんと出会ったことで、「自分も宇宙の領域にチャレンジしたい」という想いが一気に強まりました。

実際にプロジェクトとしてチームが発足すると決まった時は、こんな突拍子もないテーマに本気で取り組もうとするHondaという会社の姿勢に正直驚きました。そし

て、ロケットの企画でリードしていた柚沢さんがプロジェクトの初期メンバーとなったことで、自分にもきっとチャンスはあるはずだと信じ、上司に何度も直談判した結果、半年遅れで私もやっとメンバーに加わることができました。

ロケット開発には幅広い技術が必要です。そのため、メンバー一人ひとりが責任を持って受け持つ範囲が大きく、それだけ個々人の能力が求められるので、非常にやりがいがあります。Hondaは良くも悪くも、業界内では当たり前とされる常識や手法を持ち合わせていないので、何でも自分たちで考え、試行錯誤しながら1つずつ課題を解決していくしかありません。しかし、既成概念に囚われないからこそ突破できることもあるのではないかと、失敗を繰り返しながら自分たちのやり方を構築していく開発スタイルがHondaらしいのではないかと、思っています。

ただ、私たちが研究を継続できるのは、バイクやクルマ、パワープロダクツといったHonda製品を買っていただいて生まれた利益があってこそです。ですから、失敗したとしてもその経験を忘れず、かつそこから必ず何かしらの気づきや成果を得ようと常に意識して取り組むことが大切です。材料1つ購入するにしても、それに見合うアウトプットを出せるのか、技術者としての責任を常に自分自身に問いかけています。

開発責任者(LPL)の柴田さんやマネージャーの笹原さんは経験豊富ですから、私たちメンバーの未熟な部分も当然見えていると思います。しかし、必要な時にアドバイスや軌道修正をしてくださる以外は、基本的に私たちのやり方を温かく見守ってくださっているので、メンバーは皆自由に創意工夫し、失敗を恐れることなく提案することができます。私たちが技術研究に専念できる職場環境づくりに向けて様々な配慮をしてくださ

ていることも、大変ありがたく思っています。

一人ひとりの意志や情熱を形にするチャンスがあり、それを見守ってくれる人がいる。そんな現場で働けることに感謝しながら、今はまず着実に自分の技術を積み重ね、チャレンジを続けて、良いものをつくり上げていきたいと思っています。

最良の環境で最良の経験を積ませ 若い技術者が新たな扉を開く後押しをする

株式会社本田技術研究所 先進技術研究所
エキスパートエンジニア 柴田 光弘



宇宙という途方もない領域へのチャレンジのLPLに任命された時はまさに青天の霹靂であり、私自身にとっても新たな挑戦となりました。

宇宙領域においてHondaは後発企業ですから、追いつき追い越すためにはスピードが何よりも大事です。社内の都合で開発が遅れるようなことがあってはならないと思っています。研究所が新価値商品・技術の研究開発に集中する体制になってから、組織の階層がシンプルになり、プロジェクトに与えられる裁量の幅も広がりました。このような変化が研究開発のスピードアップにもつながっていると感じています。若い技術者たちが社内ベンチャーのようなダイナミックな雰囲気です仕事に取り組める環境もつくりやすくなりました。プロジェクトチームのメンバーは皆、自分の子どもに近い世代ですが、ロケット開発に関して初心者なのは私も同じです。同じ土俵で彼らと同じ目線に立ち、一緒に模索しながら研究を進めています。

私は新入社員時代、少人数のF1レースエンジンの設計チームに配属され、最初から新人もベテランも分け隔てなく色々な領域を任せられました。常にスピードと結果が求められる現場で、時に修羅場をくぐり抜けながら積んだ数々の貴重な経験が、後の自分にとって大きな糧となっています。ですから今のプロジェクトメンバーにも、自分が若い頃に与えてもらったような環境で、良い経験を積んでもらいたいと考えています。彼らの熱意にブレーキをかけることなく、のびのびと打ち込める研究現場をつくること。そして若い彼らと、Hondaの強みである多岐にわたるエキスパートのネットワークをつないで研究を加速させるとともに、技術を伝承する機会を増やしていくこと。これが、私の今の役割です。

今までの経験から、時に現場を見ていて「これはうまくいかないんじゃないか」と予想できることもありますが、彼らが可能性を感じて試してみようと考えているのであれば、型破りでもまずは思うようにやらせてみるようにしています。失敗したとしても、その経験から次に生かすヒントを見つけて、前に進む材料にしてもらうことが大事だからです。必要に応じてアドバイスはしますが、上司がこうしろ、ああしろと言いだめれば、部下はその枠の中にしか留まれませんし、どうしても「やらされている」と感じるところが出てきます。そうではなく、「自分の頭で考え、自分の責任の中でやる」意識で、仕事に取り組んでほしいと考えています。

今は、私が口を出さなくても自力で学び、前進する意欲のある頼もしいメンバーたちが、レースエンジンの開発やベンチャー企業のスピードに勝るとも劣らない勢いで着実に成果を出してくれています。このチームを率いていることを誇りに思うと同時に、自分が過去育てられて

きた経験も振り返りながら、Hondaの人づくりはこうやって継承されていくのだと改めて実感しているところです。

若い技術者の情熱を守る環境をつくり 一人ひとりが持つ無限の可能性を引き出す

株式会社本田技術研究所 先進技術研究所
チーフエンジニア マネジメント管理担当 笹原 潤



宇宙領域をやるという話が出た時、研究所全体で最初に検討したことは「Hondaがやる意義」でした。Hondaとしてどう宇宙に向き合うのか。Hondaだからこそやれることとは何か。どのような切り口で取り組むのか。事業としての将来性はあるのか。出発点から徹底的に議論した結果、1つの領域として、小型衛星の打ち上げをターゲットにしたロケットの研究に着手することを決め、先進領域での戦略立案の経験があった私が、このプロジェクトのマネジメントを担当することになりました。

プロジェクト発足にあたり一番に考えたのは、前例のない取り組みにチャレンジする若手の情熱を何としても成就させたいということです。彼らがスピード感を持って研究に専念できるよう、私自身は、社内のノイズをいかにミニマムにするかを第一に考え、できるだけ彼らの貴重な時間と体力を技術に集中できるような環境づくりをしてきたつもりです。

私にとってありがたかったことは、ロケット技術を研究する上で大事なエンジン燃焼のエキスパートで、LPLとしての経験も豊富な柴田さんがプロジェクトに参加したこ

とです。柴田LPLがチームを率いるようになってから、現場の雰囲気、研究の進捗ともがらっと変わりました。今、プロジェクトがこれだけ力強く進捗しているのも、柴田さんの存在があつてこそと、全幅の信頼を寄せています。

様々なコア技術を持っているとはいえ、ロケット開発において後発であるHondaには、スピードが何よりも大事です。メンバーには、まずは安全に健康に、そしてスピードと情熱を失うことなく突っ走ってほしい。そして、一度やりたいと思ったことは、安易な理由で引込めないでほしい。彼らが突っ走れる万全の環境をつくるために、限界ぎりぎりまで力を尽くすのが、私たちマネジメントをする側の役割です。

目指す目標に向かって個々人が創意工夫できる環境。熱意ある若手がひらめき、新しいアイデアを生み出し、それを専門性を持つベテランが深い知識と経験で積極的にサポートし、伝承していける環境。これこそがHondaらしさであり、Hondaの強みです。

今回のプロジェクトでは、自分がチャレンジしたいことをアピールし続ければいつか夢を実現できるチャンスが生まれる、そんな機会を若手に提供することができました。しかし同時に、やりたいことができて今の立場に満足し安住することなく、夢を実現させた先の世界にも常に想いを馳せながら、日々の研究に取り組んでほしいとも思っています。これからのHondaを担う若手が情熱と未来への想いを持って自分の技術を磨き、チャレンジを続けてくれることを、心から願っています。

小型ロケット開発プロジェクトについては
こちらをご覧ください。

<https://www.honda.co.jp/news/2021/c210930b.html>



「Hondaのサステナビリティ」では、Hondaの持続的成長・企業価値向上を支える、従業員一人ひとりの「個の力」をご紹介します。

■ 新製品 & Topics

10月13日「中国電動化戦略発表会」発信概要について

2021年4月、Hondaは中国を含む先進国での電気自動車(EV)・燃料電池車(FCV)販売比率を「2030年に40%、2035年に80%、2040年に100%」とする電動化目標を発表しました。この目標をスピーディーかつ着実に実現するために、中国では2030年以降、新型ガソリンモデルの投入を行わず、新たに発売する四輪車をすべてハイブリッド車や電気自動車(EV)などの電動車とします。

今回の発表会では、EVの市販予定モデル2車種とコンセプトモデル3車種を世界初公開。中国初のHondaブランドEV「e:N」シリーズの第1弾として2022年春に「e:NS1」「e:NP1」を発売すると発表しました。また、本格的なEV事業展開に向けた販売網の拡充、EVの生産体制構築に向けたEV専用新工場の建設などの方針も示しました。

2024年の稼働開始を目指して建設予定のEV工場は、完

成車一貫生産が可能な高効率・スマート工場として、組み立て工程などを中心に業界トップ水準の自動化率を目指します。またソーラー発電などの再生可能エネルギー活用など、サステナブルな取り組みも積極的に進めていきます。



10月 4 13 21 29 11月

10月4日 国内自動車メーカー初 新車オンラインストア 「Honda ON」オープン

ホンダオンラインストア

Honda ON

Honda ONは、販売店を訪問することなく、いつでも気軽に購入を検討いただける新車オンラインストアです。お手持ちのスマートフォンで、商談、見積り、買取車の査定、契約、自動車保険の手続きまですべてオンライン上で対応できます。

Honda ONについては
こちらをご覧ください。

<https://on.honda.co.jp/>



《モビリティサービスの新たな取り組み》

10月21日 モバイルバッテリーを活用した「シェアサイクル用2電源システム」を開発

10月29日 インドの電動三輪タクシー向けバッテリーシェアリングサービスを 2022年前半に開始

「シェアサイクル用2電源システム」は、スマートフォン等の充電用モバイルバッテリーを電動アシストシェアサイクルに接続し、充電切れの心配なく走れるようにします。2022年中にシェアサイクル事業者と共同で、事業化に向けた検討を進めていきます。インドでは、電動三輪タクシー(リキシャ)に新型の着脱式可搬バッテリー「Honda Mobile Power Pack e:」を活用。街中にバッテリー交換ステーションを設置し、ドライバーが充電待ちで利用客を失うリスクを軽減。電動モビリティが抱える「短い航続距離、長い充電時間、高いバッテリーコスト」の課題も解消します。



「Honda Mobile Power Pack」で
拡がる移動と暮らしについては
こちらをご覧ください。

<https://youtu.be/a7RU2eMSL54>



10月13日 全方位安全運転支援システム Honda SENSING 360を発表

Honda SENSING 360 は、センシングの範囲を車両の前後のみならず全方位に広げました。単眼カメラに加え、フロントと各コーナーに計5台のミリ波レーダーを新たに装備することで、360度センシングを実現しています。目視での確認が難しかった車両周辺の死角をカバーし、他の車両や歩行者との衝突回避や運転に伴うドライバーの負荷の軽減をサポート。2022年に中国で発売する四輪車から適用を開始し、2030年までに先進国で発売する全モデルへの展開を目指します。



11月17日 ソフトバンクとHondaが5G SA^{*1}および セルラーV2X^{*2}を活用して、歩行者とクルマによる 事故低減に向けた技術のユースケース検証を開始

ソフトバンク株式会社と株式会社本田技術研究所は、「車両から目視できる歩行者の事故低減」、「車両から目視できない歩行者の事故低減」、「車両から目視できないエリア内の情報の共有による歩行者の事故低減」の3つのユースケースにおける技術検証を進めています。歩行者とクルマがつながることで生まれるネットワーク技術により、安全で安心して移動できる社会の実現に向けて、2021年度中に技術検証の完了を目指します。

※1 スタンドアローン(Stand Alone)方式による第5世代移动通信システム。新たな5G専用のコア設備と5Gの基地局を組み合わせた最先端の技術

※2 セルラーV2X通信システム。モバイルネットワークを用いて車両間、交通インフラと車両間、ネットワークと車両間、歩行者と車両間などで通信をする技術

17

22

12月

13

《モータースポーツ活動トピックス》

2021 FIM^{*1}X-Trial世界選手権で、レプソル・ホンダ・チームのトニー・ボウ選手が15回目のシリーズチャンピオンを獲得。FIMトライアル世界選手権とあわせて、世界選手権で前人未達の30連覇を達成しました。また、2021年シーズンのFIA^{*2}フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)では、レッドブル・レーシング・ホンダのマックス・フェルスタッペン選手が自身にとって初の総合優勝を果たしました。Honda F1としては1991年のアイルトン・セナ選手以来30年ぶりの栄冠となります。

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

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

EV用バッテリー 研究開発会社SESと リチウム金属二次電池^{*}に 関する共同開発契約を締結

グローバルで電動化に向けた取り組みを加速する中で、安全で高い耐久性を持つ大容量のEV用次世代バッテリーの実現に向けて、米国SES Holdings Pte. Ltd.社と共同研究を進めていきます。

※負極にリチウム金属を用いることで、リチウムイオン電池(通常、負極は炭素系材料)に比べ、より高いエネルギー密度が期待できる電池

ソフトウェア技術の開発強化に向け、 米国Helm.ai社に出資

HondaはAI画像認識技術に強みを持ち2019年からコラボレーションしている米国Helm.ai社に出資しました。AI技術やコンピュータビジョン^{*}領域のソフトウェア技術の開発を強化し、モビリティの知能化領域での価値創出で成果を上げていくのが目的です。両社の関係をさらに強化し、Helm.ai社のAI技術とHondaの技術を融合した独自のソリューションの研究開発を加速させます。

※コンピュータによる視覚情報から特定の要素を認識し、その結果から必要となる情報を提供する技術

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/>

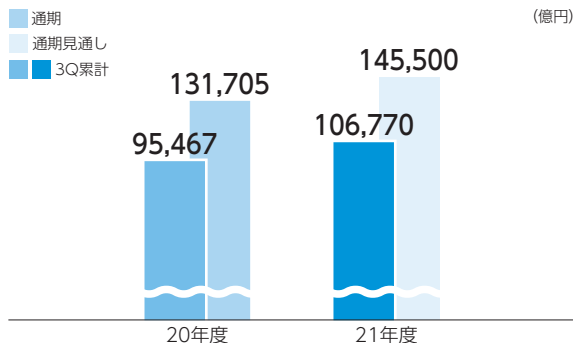


2021年度 第3四半期 連結業績ハイライト

当第3四半期連結累計期間(2021年4月1日から2021年12月31日までの9ヵ月間)／当連結会計年度(2021年4月1日から2022年3月31日までの12ヵ月間)の連結業績の見通し

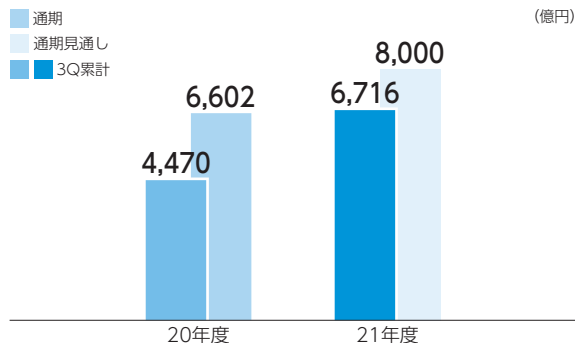
売上収益

10兆6,770億円 前年同期比 +11.8%

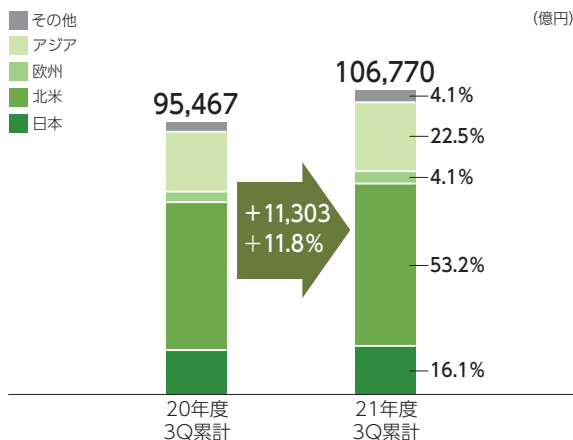


営業利益

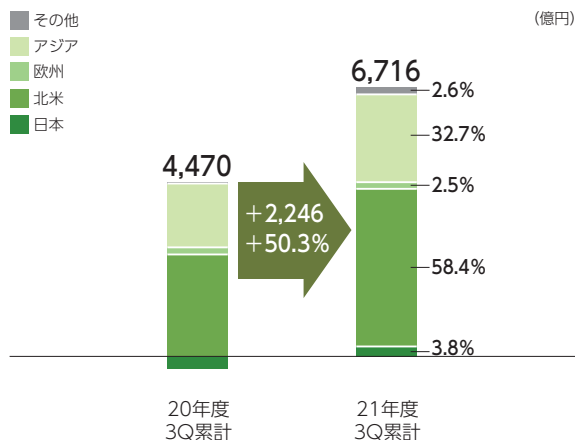
6,716億円 前年同期比 +50.3%



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

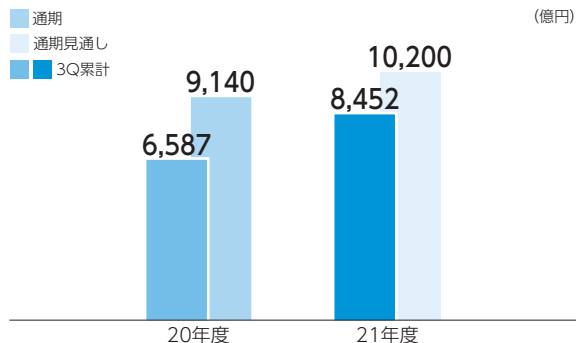
※ 21年度3Q累計の%は所在地別の売上収益構成比

※ 21年度3Q累計の%は所在地別の営業利益構成比（「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、中国、インド、ベトナム、マレーシア など その他：ブラジル、オーストラリア など

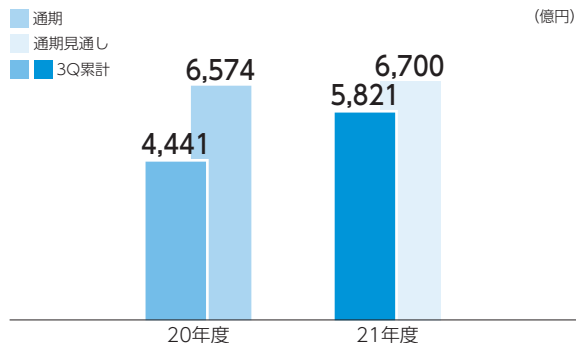
税引前利益

8,452 億円 前年同期比 +28.3%

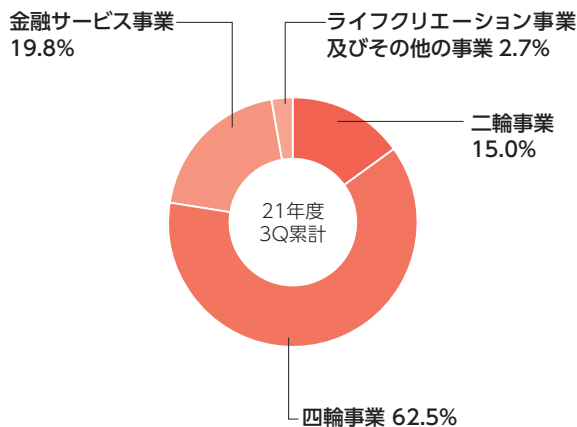


親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

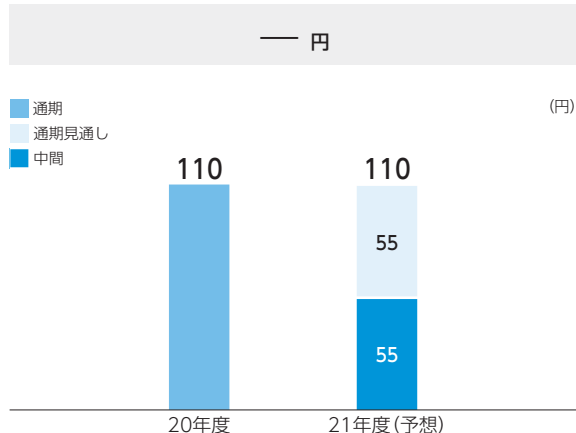
5,821 億円 前年同期比 +31.1%



事業別売上収益構成



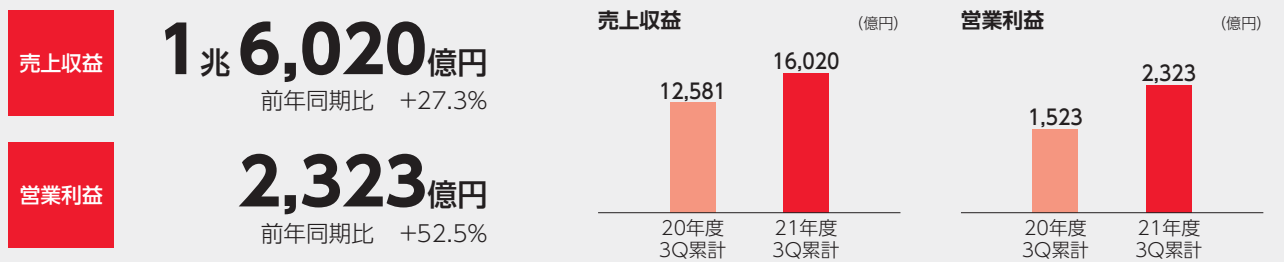
配当金



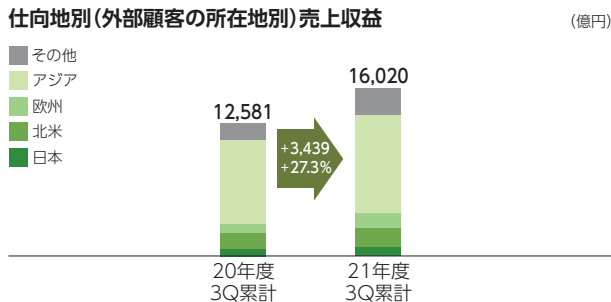
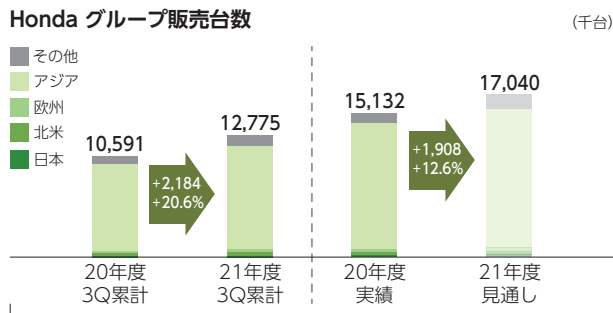
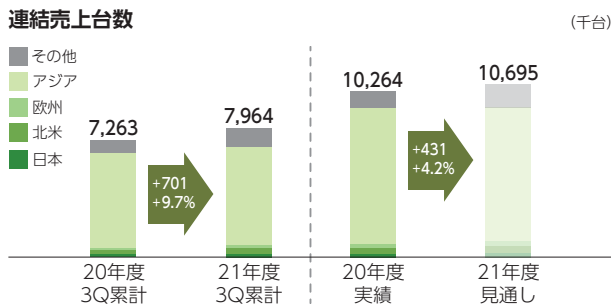
- ※ 当第3四半期連結会計期間(2021年10月1日から2021年12月31日までの3ヵ月間)の平均為替レートは1米ドル=114円(前年同期104円)です。
- ※ 業績見通しは、現時点で入手可能な情報に基づき当社の経営者が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。
- ※ 見通しの為替レートは、通期平均で1米ドル=111円を前提としています。

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、連結売上台数の増加などにより、1兆6,020億円と前年同期に比べ27.3%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などにより、2,323億円と前年同期に比べ52.5%の増益となりました。

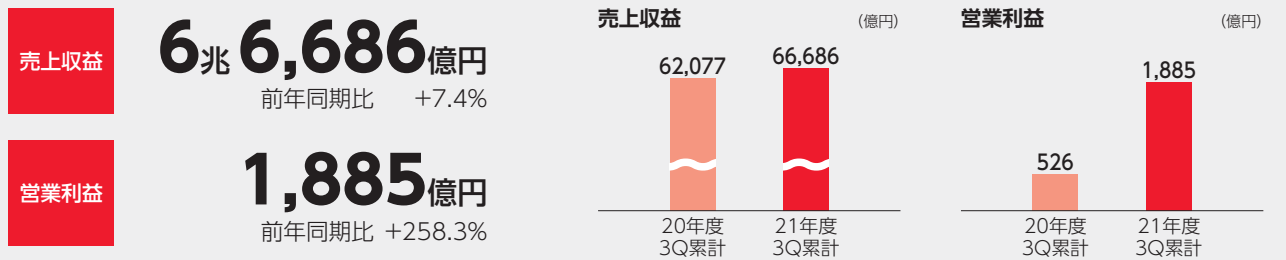


■当第3四半期(3ヵ月間)の主要市場における販売実績
インドネシアなどで増加したことにより、前年同期を上回る

■2021年度販売見通し
インドでの販売状況や半導体の供給不足による影響を反映し、前回見通し*より46万台下方修正
※2021年11月5日発表

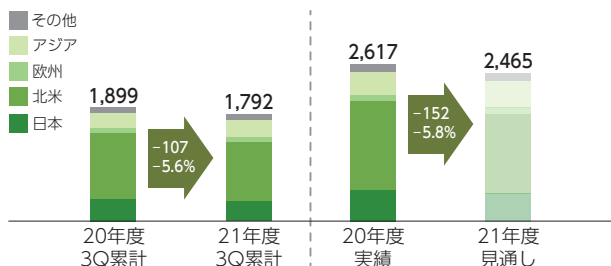
※ Hondaグループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車(二輪車・ATV・Side-by-Side)販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

四輪事業

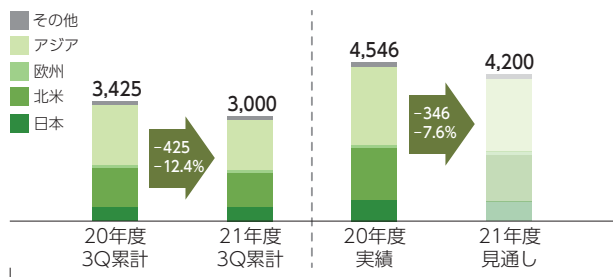


四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などはあったものの、為替換算による増加影響などにより、6兆6,686億円と前年同期に比べ7.4%の増収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少などにより、1,885億円と前年同期に比べ258.3%の増益となりました。

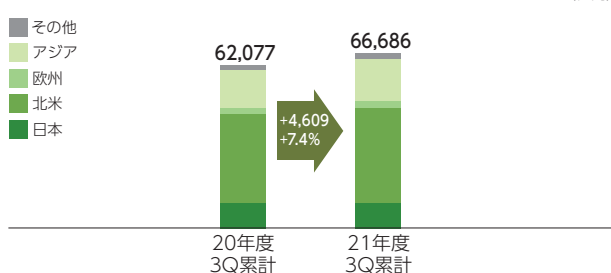
連結売上台数



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(3ヵ月間)の主要市場における販売実績

- 米国や中国などで減少したことにより、前年同期を下回る
- 【北米】米国では半導体供給不足の影響などにより、前年同期を下回る
- 【アジア】中国ではHR-Vなどが増加したものの、前年同期を下回る
- 【日本】Vezelなどが増加したものの、前年同期を下回る

■2021年度販売見通し

- 半導体の供給不足や新型コロナウイルス感染症の再拡大影響はあるものの、前回見通しを維持
- 中国では前回より見通しを上方修正。電動化ラインアップのさらなる拡充など、魅力ある商品を提供していく
- 日本では生産の挽回に努め、前回見通しを維持

※ 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等が、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提供された四輪車は、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

2兆1,143億円

前年同期比 +14.1%

営業利益

2,581億円

前年同期比 +3.0%

売上収益

(億円)

18,536

21,143

20年度
3Q累計

21年度
3Q累計

営業利益

(億円)

2,505

2,581

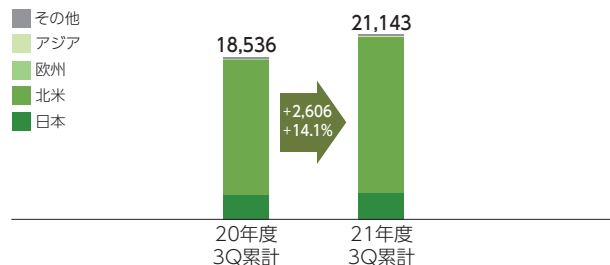
20年度
3Q累計

21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、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、2兆1,143億円と前年同期に比べ14.1%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、2,581億円と前年同期に比べ3.0%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

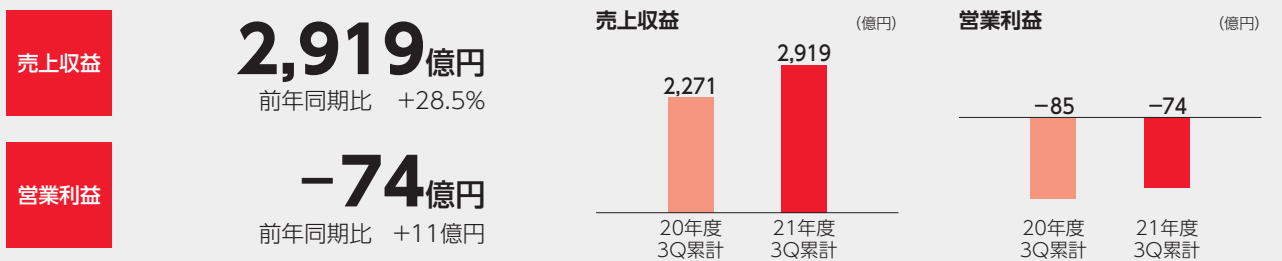
(億円)



金融サービス事業とは(ご参考)

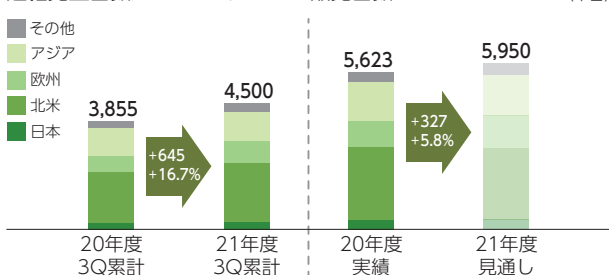
お客様が製品を購入する際のローンやリースなどのサービスの提供を行っており、主に四輪車の販売に関連するものです。

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増加などにより、2,919億円と前年同期にくらべ28.5%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減少などにより、74億円と前年同期にくらべ11億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、236億円と前年同期にくらべ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(3ヵ月間)の主要市場における販売実績

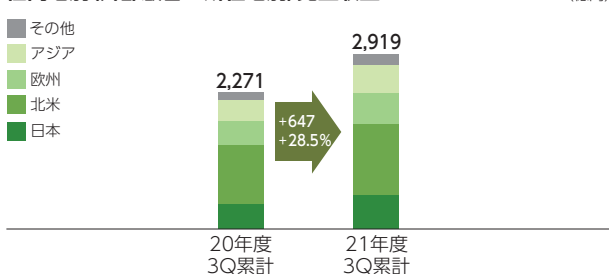
- 米国などで減少したことにより、前年同期を下回る
- 【北米】 高圧洗浄機搭載用のエンジンなどが減少
- 【欧州】 芝刈機搭載用のエンジンなどが増加

■2021年度販売見通し

主に北米での減少を反映し、前回見通しより15万台下方修正

※ 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。

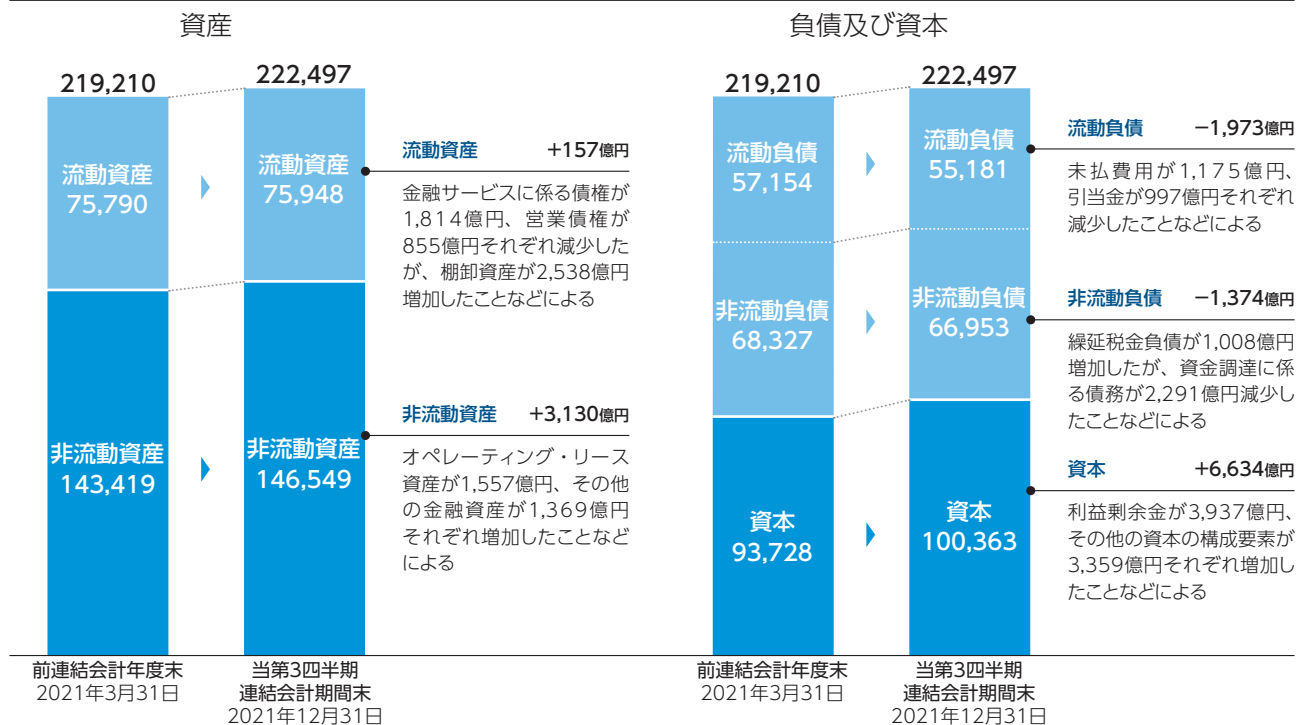
仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益



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

(前連結会計年度末との比較)

✓ 総資産

金融サービスに係る債権や現金及び現金同等物の減少などはあったものの、その他の金融資産の増加や為替換算による資産の増加影響などにより、3,287億円の増加

✓ 負債

資金調達に係る債務や引当金の減少などにより、3,347億円の減少

✓ 資本

四半期利益による利益剰余金の増加により、6,634億円の増加



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>

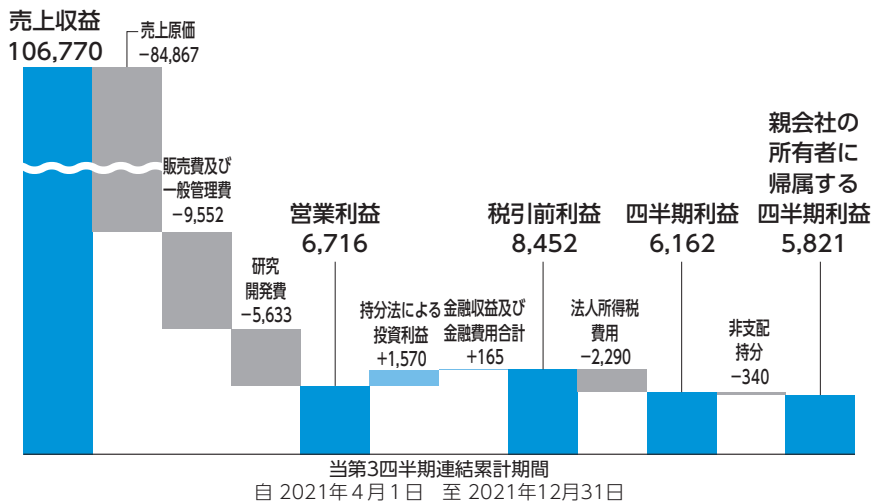
QRコードはこちら➔



※ QRコードは、株式会社デンソーウェブの登録商標です。

要約四半期連結損益計算書

(億円)

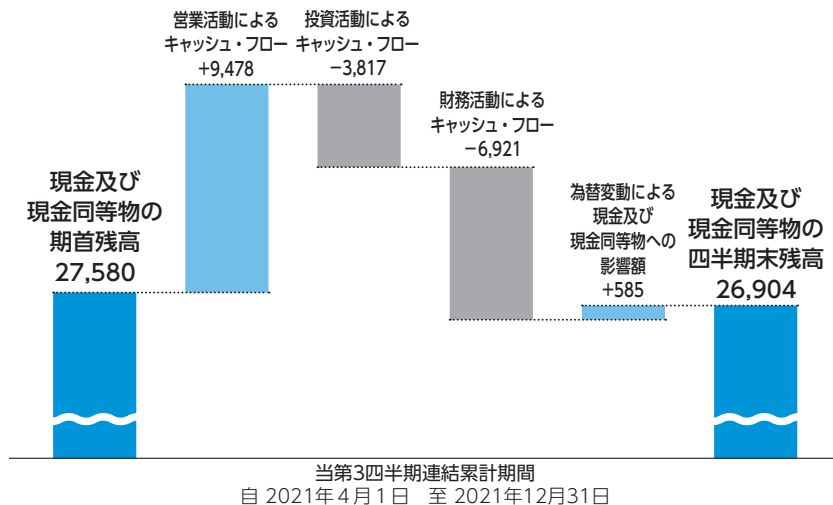


連結経営成績の概況 (前年同期との比較)

- ✓ **売上収益**
二輪事業や金融サービス事業における増加や為替換算による増加影響などにより、11.8%の増収
- ✓ **営業利益**
売上変動及び構成差に伴う利益増や販売費及び一般管理費の減少などにより、50.3%の増益
- ✓ **税引前利益**
28.3%の増益
- ✓ **親会社の所有者に帰属する四半期利益**
31.1%の増益

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)

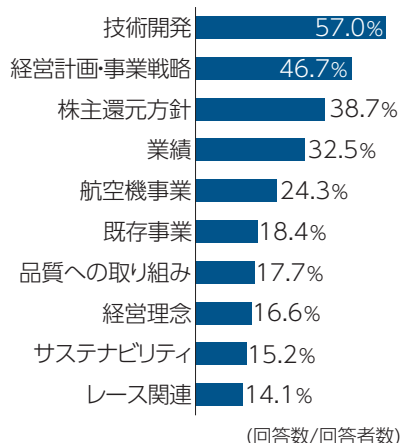
- ✓ **営業活動によるキャッシュ・フロー**
部品や原材料の支払いの増加などはあったものの、顧客からの現金回収の増加などにより、1,216億円の増加
- ✓ **投資活動によるキャッシュ・フロー**
持分法で会計処理されている投資の取得による支出の減少やその他の金融資産の売却及び償還による収入の増加などにより、2,818億円の減少
- ✓ **財務活動によるキャッシュ・フロー**
資金調達による収入の減少や配当金の支払いの増加などにより、7,736億円の増加

株主様へのお知らせ

アンケート結果のご報告

「2021年度 第2四半期株主通信」でご案内したアンケートでは27,885名の株主の皆さまからご回答をいただきました。皆さま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さまとの対話や株主総会の企画・運営に反映してまいります。

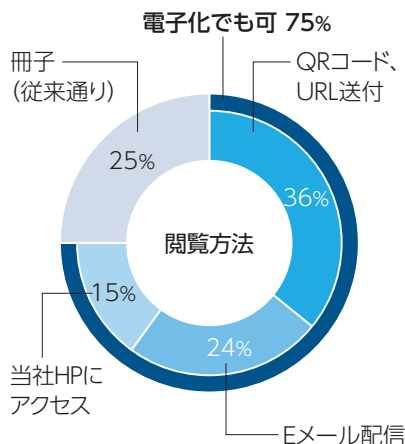
株主様関心事項



株主様のご関心について、特に「技術開発」、「経営計画・事業戦略」のご関心が高いことが分かりました。



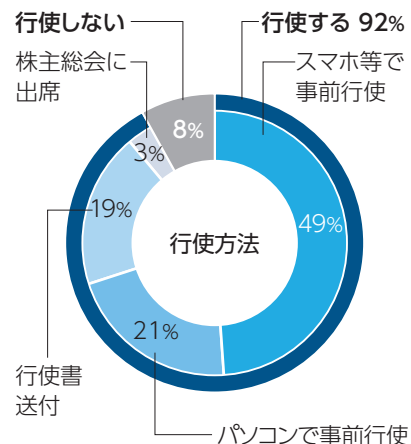
株主通信の電子化へのご意向



多くの株主様が株主通信の電子化について肯定的であることがわかりました。



議決権行使のご意向



昨年と比較して、「スマホ等で事前行使」が大きく増加(15%増)していることがわかりました。



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2021年度第3四半期株主通信では株主様のEnjoy Honda 2022へのご招待を中止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 ☎ **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 (2021年9月30日現在)

会社概要

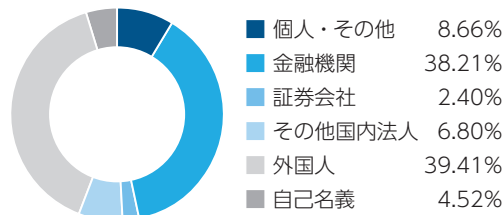
社名	本田技研工業株式会社	設立年月日	1948年(昭和23年)9月24日
英文社名	HONDA MOTOR CO., LTD.	資本金	86,067,161,855円
本社	東京都港区南青山二丁目1番1号(〒107-8556)	主な製品	二輪車・四輪車・パワープロダクツ

株式の状況

発行済株式の総数 1,811,428,430 株

株主数 201,175 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)	244,356	14.13
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	115,033	6.65
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	103,699	6.00
エスエスピーティシークライアント オムニバス アカUNT	58,530	3.38
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
日本生命保険相互会社	28,666	1.66
ステートストリートバンクウェストクライアントトリーティ 505234	27,361	1.58
株式会社三菱UFJ銀行	25,680	1.48
ジェーピー モルガン チェース バンク 385781	22,465	1.30

- (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(81,788千株)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 毎年3月31日 期末配当 毎年3月31日 中間配当 毎年9月30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信託銀行株式会社にお申し出ください。

☎ 0120-232-711 (通話料無料)

HONDA

The Power of Dreams

証券コード：7267

株主通信 No.192

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：Hondaの安全理念「Safety for Everyone」

UD FONT

