HONDA

2021年度 第2四半期

2021年7月1日▶2021年9月30日

株主通信

株主の皆さまへ

初冬の候、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。

創業以来、Hondaは二輪、四輪、パワープロダクツ、航空機と事業分野を拡げながらチャレンジを重ね、自らの存在価値を高める努力を続けてきました。創立73周年を迎えた今、私たちを取り巻く社会には大きな変革の波が押し寄せています。私は、Hondaがこの変革期から提起される課題に応えることなく、これまでの延長線上を走っているだけのメーカーであるならば、Hondaの存在価値は失われていくと考えています。Hondaが将来にわたり「社会から存在を期待される企業」であり続けるためには、常に移動にまつわる新たな価値を創出していく「チャレンジャー」でなければなりません。

このたび、空、ロボット、宇宙といった領域で新たな一歩を踏み出したのは、このような考え方に基づくものです。これまで蓄積してきたコア技術を生かして、モビリティの新価値を提供し人々の生活を豊かにする。これを実現することこそが、Hondaが変革の時代に生き残るための鍵であると考えています。

2021年度第2四半期累計の連結経営成績は、半導体を含む部品供給不足や原材料価格高騰の影響などはあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた前年同期に対し、販売台数の増加やコストダウン効果、為替影響などで、営業利益は前年同期にくらべ2,729億円増益の4,421億円となりました。また、親会社の所有者に帰属する四半期利益は、持分法による投資利益の増加もあり、2,291億円増益の3,892億円となりました。

2021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を含む部品供給不足、原材料価格の高騰など、厳しい外部環境は続くと見込んでいますが、販売費及び一般管理費の抑制やコストダウンなどの収益改善に継続して取り組み、前年度と同等の6,600億円を計画しています。

2021年度の中間配当金は1株当たり55円、年間配当金の見通しは前回公表から変更ありません。配当については、連結配当性向30%を目安として、株主の皆さまへ安定的、継続的な利益還元に努めてまいります。

Hondaは今、社会環境や価値観の大きな変化に加え、事業の先行きも見通しにくい、厳しい環境下にあります。そのような中で、今最も恐れるべきは「既成概念にとらわれ、変わらないリスク」だと考えています。今の延長線上に未来はありません。変革を通じて新たな価値を提供し続けることで、お客さまにHondaを積極的に選んでいただける、そんなHondaとなれるよう、舵を取っていく所存です。

株主の皆さまにおかれましては、未来を拓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。

2021年12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
新たな移動の価値を提供し、
人々の生活の可能性を
拡げるために 03

Hondaの
サステナビリティ 08

新製品＆Topics 11

2021年度 第2四半期
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

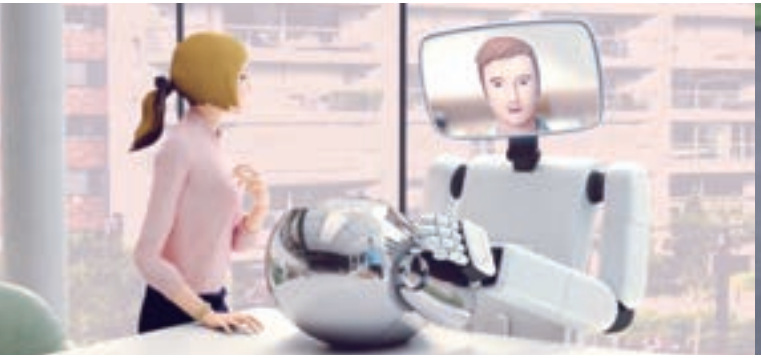
株主様への
お知らせ 21

会社概要
／株式の状況 22

特集：新たな移動の価値を提供し、人々の生活の可能性を拡げるために

Hondaの強みを生かした新領域へのチャレンジ

2021年9月30日、Hondaは新領域における技術開発の方向性を発表しました。これまで培ってきたコア技術を生かし、モビリティの可能性を三次元、時間や空間の制限に縛られない四次元、そして宇宙へと拡大することで、人々の時間や空間に新たな価値を提供することを目指します。今回の特集では、新領域へ取り組むにあたってのビジョンや提供できる価値、新たな挑戦の先に見据える未来の社会の姿について株式会社本田技術研究所 代表取締役社長の大津啓司よりご紹介します。



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

既存事業の枠を超え
新領域でHondaの強みを生かす

Hondaは、経営基盤となる既存事業の盤石化をはかりつつ、社会課題の解決のため、環境負荷ゼロ社会と交通事故死者ゼロ社会を実現することを最優先の課題として、徹底した取り組みを進めています。

他方で、今の社会環境や人々の価値観の変化は極めて速く、また多様化しています。「移動」についても、これまでの移動手段を超える新たなモビリティの価値を創出しなければ、Hondaが生き残りをはかることはできません。こうした危機感を新しいものを生み出すエネルギーに変え、Hondaらしい斬新な提案で社会を変えようとチャレンジを始めたのが、既存事業の枠を超えた新領域での技術開発です。

三次元、四次元のモビリティで人々の自由な時間を創出し、人の活躍できる時間や空間を広げ、自由で行動範囲の制約なく移動できるようにする。Hondaはこのような世界を、絶対的な安全と環境負荷ゼロで具現化することを目指します。

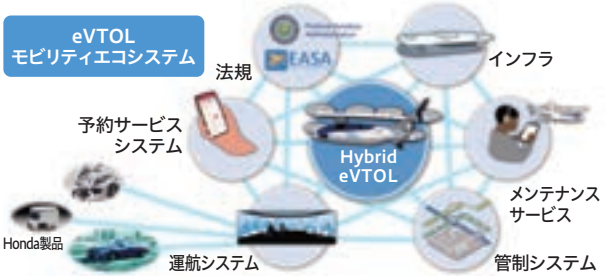
ただし、新領域といっても、まったく新しいことをゼロから始めるというわけではありません。これまでHondaは、一人でも多くのお客さまに喜んでもらいたいという想いを起点に、バイクから航空機まで多岐にわたる製品群を育ててきました。そして技術開発を進める中で、燃焼技術、自動運転の安全論証と制御技術、知能化、電動化、軽量化、製造を含めた商品化技術など、様々なコア技術を蓄積しています。これらの技術を柔軟な発想で見直し、新たに組み合わせることで、空や宇宙にも活動の領域を広げることができます。これは、多面的なものづくりをしてきたHondaだからこそできることであり、Hondaの強みだと考えています。

空の移動を身近にする「Honda eVTOL※1」で
新しいモビリティエコシステムをつくる

Hondaは世界で唯一、航空機の機体とエンジンの両方で、米国連邦航空局の厳しい認定要件をクリアした経験を持つ会社です。加えて、F1の軽量パワーユニット、ハイブリッド車、EV、世界初のレベル3を達成した自動運転車といったコア技術を持っています。これらを生かして開発したのが、出発地から目的地までのプロセスに新たな空のルートを加えることでよりスムーズな移動を可能にする、三次元モビリティ「Honda eVTOL」です。安全性や静粛性に加え、ガスタービンハイブリッドパワーユニットにより航続距離を伸ばすことで、市場拡大が見込まれる都市間移動ニーズに対応しています。

使い方としては、例えば、住みたい場所で普段はテレワークをしているビジネスパーソンが、時に数百キロ遠方の本社に出向いて会議をし、その日のうちに自宅へ戻るようなシーンで、都市間移動の手段にeVTOLを

※1「electrical Vertical Take Off and Landing（電動垂直離着陸機）」の略称

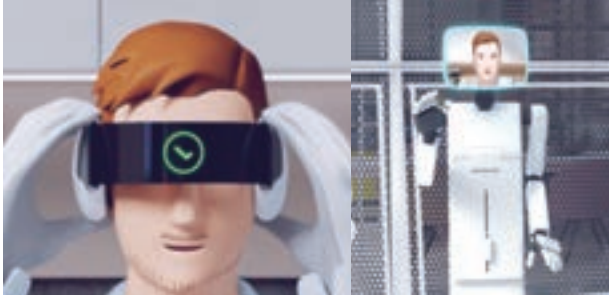


四輪車や航空機などの開発で蓄積したコア技術と経験を組み合わせ、eVTOLを実現。機体設計と合わせてシステム設計を行い、新しいモビリティエコシステムを構築する

活用することで、移動のプロセスを最短化することを想定しています。空港よりも自宅に近くコンパクトな拠点（モビリティハブ）から簡単に乗降ができるので、これまで長距離の移動に費やしていた時間の一部を、仕事や娯楽、家族との団欒に充てる余裕ができます。

実際の活用にあたっては、eVTOLをコアとして、地上の先進モビリティとモビリティサービスがつながる新たなモビリティエコシステムを考えています。このシステムの中では、個人のITデバイスと地上モビリティ、運行サービスを結ぶことで、例えば顔認証での乗車予約、ロボットタクシーを使った快適なラストワンマイル移動、渋滞回避技術による移動時間のロスの短縮など、移動と暮らしをシームレスにつなげる、利便性のよい様々な機能を社会に提供することができます。さらには、緊急輸送や物流など、経済・社会活動に欠かせないインフラの充実にも貢献できると考えています。

まずはアメリカで試験飛行を行い、認定取得を進め、2030年以降に本格的に事業展開するという絵を描いています。また市場調査によると、いずれアメリカ以外にも市場ニーズが拡がることが想定されます。機体を取り巻くインフラや管制、サービスの充実といった課題に対しては、各国の政府や、このモビリティエコシステムに賛同いただける外部パートナーとの連携を視野に、誰もが自由な拠点で自由な生活と自由な働き方


ASIMOで培った技術を発展させ、人間並みの能力を持ったロボットハンドに、意のままに物を扱える操作性を兼ね備えたアバターロボットの開発を目指す

を選択できる社会の実現に向けて、eVTOLの事業化に向けた取り組みを進めてまいります。

Honda eVTOLで実現する世界を
動画でご覧ください

「Hondaアバターロボット」の進化により人の活躍のフィールドを拡げる

Hondaはこれまで、「人の可能性を拡げ、人生を自由で豊かにするロボット」を目指してロボティクス技術に継続的に取り組み、ASIMOやUNI-CUBを生み出してきました。そして今、人がその場にいなくても、分身として体験や作業ができる「Hondaアバターロボット」を四次元のモビリティと位置づけ、実用化に向けた開発を進めています。

人の手は、小さなものをつまめる繊細さと、しっかりと物を握れる力強さを併せ持っています。また人が物を掴む時には、どんな手の形で持つか計画し、実際に手を伸ばして掴んだ後にしっかり持てているか確認し、ずれていれば修正するという複雑な動作を何気なく行っています。このような繊細な人の手の動きを工学的に再現し、複雑な作業を手際よく正確にこなせるアバターロボットが実現できれば、人は移動時間や場所、能力の制約に縛られなくなり、活躍できるフィールドは時空を超えて広がります。

高いスキルを持つ医師やエンジニアがアバターロボッ

燃料電池車の開発で培った、水素を用いたサステナブルなエネルギーシステムを活用し、月面で循環型の再生エネルギーシステムを構築。JAXAの月面探査計画に貢献する

トを使い、地球の反対側から迅速に救急救命や機械の修理を行ったり、高温のプラントや災害現場など危険度の高い場所で安全に活動したりできるならば、安心で利便性の高い社会へと一歩近づくことができます。また、世界中どこに住んでいても就きたい仕事で活躍したり、月面で体験学習ができたりする社会も夢ではありません。どれだけ離れた場所からでも誰もが瞬時にその場でやりたいことができるアバターロボットによって、一人ひとりがより自由なライフスタイルの中で自己実現できる、そんな社会づくりに貢献したいと考えています。

現在、研究開発においては、ASIMOの研究で培った多指ハンド技術にAIのサポートによる遠隔操縦技術を組み合わせ、掴む際の対象物との距離感や接触状態の判断を支援することで、把持(は じ)※2という、ロボットにとっては複雑な作業をよりスムーズに行えるよう技術の進化を目指しているところです。今後はロボットの小型化と精度向上を進め、2023年度中に技術実証を始められるレベルに仕上げていきます。そのうえで、幅広い業種・分野の外部パートナーとともに、2030年代の実用化を視野に、“時空を超える”新たな四次元モビリティをつくりあげたいと考えています。

Hondaアバターロボットで実現する世界を動画でご覧ください →

※2 しっかりと持つこと、かたく握り持つこと

夢と可能性への新たなチャレンジの場
宇宙という究極の環境で新たな価値を生む

Hondaが陸海空の次のフィールドとして取り組むのは、宇宙です。Hondaは宇宙領域を、コア技術を生かした夢と可能性への新たなチャレンジの場と捉え、研究開発を加速しています。

Hondaは長きにわたり水素を用いたエネルギーシステムの研究を進め、燃料電池車などの製品を世の中に送り出してきました。これらのコア技術を宇宙という究極の環境に活用し、人類の生活圏の拡大の一助とすべく、昨年11月から国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構(JAXA)と共同研究を進めています。Hondaの高圧水電解技術と燃料電池システムを組み合わせて水素・酸素・電気をつくり、水素はロケットや月面開発のエネルギーとして、酸素は月に滞在する人の居住領域用としての活用を想定しています。資源が限られている月面で循環型再生エネルギーシステムを構築することで、様々な有人活動に貢献できます。

また、多指ハンドやAIサポート遠隔操縦技術などを搭載した月面用の遠隔操作ロボットは、JAXAの宇宙探査イノベーションハブの研究テーマに選ばれ、こちらも今年2月から共同研究を開始しています。

さらに、再使用型の小型ロケットの開発にも取り組んでいます。これは、コア技術である流体・燃焼技術と誘導・制御技術に着目した若手技術者の発案がきっかけとなりました。このロケットで低軌道向け小型人工衛星を打ち上げることで、コネクテッドサービスをはじめ、Hondaと親和性の高い様々なサービスへの展開が期待できることから、プロジェクト始動の判断をしました。

2019年末から開発を始め、現在はロケットエンジン試作機の燃焼試験を行っている段階です。わずか2年でここまで進捗したことは、非常に大きな成果だと考えています。

宇宙産業は、将来、自動車産業を超えるほどの大きな成長が見込める分野で、民間企業も続々と参画しています。Hondaも基本技術を熟成させ、コストダウン技術を駆使して競争力を上げ、事業化への道を拓くための努力を続けていきます。

先進領域の研究開発を加速させた研究所体制の刷新

時代を先取りした価値を社会へ提供するため、昨年4月、Hondaは研究開発体制を大きく変更しました。既存の量産車開発を本田技研工業株式会社の中で強化する一方、株式会社本田技術研究所は、既存領域にとらわれない新たな成長への仕込みができる組織編成としました。経営者として、「研究所は先進領域に集中して新価値を創造する組織である」ことを明確に社内に意志表明したことで、研究者がより研究開発に没頭できる環境になりました。その結果、eVTOLやアバターロボットのような研究が短期間で加速し、皆さまに形にしてお見せできる成果につながっていると考えています。

研究所のトップとして心がけているのは、組織というのは人、特に未来を担う若い人を大切にするところでなければいけないということです。創業以来、価値の源泉を生み出してきたのは、若い技術者の独創的な発想やアイデアでした。今回の新領域へのチャレンジが加速した理由の1つも、「技術の前では誰もが平等である」というHondaの企業風土が若い研究者の活躍を促したからだと言えます。未来のHondaを支える彼らには、あえて少し難しい課題を与え、失敗と試行錯誤を繰り返し経験させるようにしています。それは物事の本質を見抜く力と最後まで諦めない姿勢を身につけた技術者として成長してもらうためです。技術を生み出す「人」を大切にできる研究所であればこそ、将来私たちからバトンを受け取る若い技術者たちが、唯一無二の技術でHondaという会社の価値を高めていってくれる、そう考えています。

チャレンジャーとして社会課題を解決し存在を期待される企業であり続ける

社会環境が変化する中で、これまでの事業が今後も収益の柱であり続けるとは限りません。ですから、既存事業の盤石化は着実に進めるとともに、新たな事業に向けた研究開発にも資源を振り向け、その芽を育てていくことも、重要な経営課題の1つです。

Hondaは、「社会を変えたい」「暮らしをより良くしたい」という意志を持って動き出そうとしている人々を支える力になることができる会社でありたいと考えています。そのためには、まずHonda自身が意志を持って動き出すチャレンジャーでなくてはいけません。新領域には未知の要素が数多くありますが、「技術で人の役に立つ」というHondaの想いは不変です。「この商品はお客さまが喜んでくれるものだろうか」「人に役立つ技術になっているだろうか」を考え、発想力を駆使して社会課題を解決する。Hondaらしい独創性と技術力で社会が求める新価値を先行して提供することで、より良い社会を実現し、そこに住む人々の生活の可能性を拡げることができてこそ、Hondaは社会から存在を期待される企業として成長し続けられると考えています。

Hondaのサステナビリティ

新価値創造を通じて「新しい風」を起こす

～Honda発ベンチャー Ashiraseの挑戦～

今年6月、Hondaの新事業創出プログラム「IGNITION※1」から、ベンチャー企業第1号となるAshirase（あしらせ）が設立されました。若き挑戦者はどのようなアイデアを形にし、どのような価値を社会へ届けようとしているのか。開発の経緯や今後の展望について、株式会社Ashiraseの千野 歩 代表取締役に聞きました。

株式会社Ashirase 代表取締役　千野（ちの） 歩（わたる）

歩行を1つのモビリティと捉え
日常の歩行の中にある社会課題を解決する

私の「歩」という名前の由来は、「広いフィールドを自分の足で歩いていってほしい」という両親の想いにあり、子供の頃から「移動」というものに関心を持つ環境で育ちました。

2008年にHondaに入社し研究開発に携わる中で、電気自動車や自動運転システム、さらには乗り物自体に本質的に求められる価値とは何なのかについて考え始めていました。そんな矢先、視覚に障がいを持つ義祖母が川に落ちて命を落とすという悲しい出来事に直面し、歩行で事故が起きるのならば、歩行も1つのモビリティとして捉えるべきではないかと考えるに至りました。

以前見たニュースで、点字ブロックが自転車でふさがれて使えないという問題を取り上げていたことを思い出し、「靴の中に点字ブロックを入れたら歩行の助けになるのでは」とひらめきました。そこで視覚障がい者の方にヒアリングをしたところ、歩行中は安全確保とルート確認で常に不安や緊張を強いられているため、外出は苦痛でしかないと思っている人が多いという現実を知りました。

ものづくりに携わる一人として、視覚障がい者の歩行にまつわる課題をなんとか技術で解決したい。「外に出たい」という彼らの気持ちを喚起し、諦めていた「歩く」ことの楽しさ、そこから生まれる生活の喜びを感じてもらいたい。彼らの声を直接聞いて強まった想いが、本格的な製品づくりに踏み出す原動力となりました。

視覚障がい者向けナビゲーションシステム
「あしらせ」の誕生

仕事の合間をぬって開発を進めること2年、ヒアリングと試作を重ねて生まれたのが、視覚障がい者の単独歩行をサポートするシューズイン型のナビゲーションシステム「あしらせ（以下、**あしらせ**と記載）」です。スマートフォンのアプリで移動ルートを設定すると、靴に装着したデバイスがアプリと連動し、直進、右左折、停止の情報を足の甲や側面、かかとに振動で伝えます。白杖を持つ手、周囲の音を聞く耳を妨げることなくナビゲーションを行う仕組みになっています。進行方向を直感的に理解できるため、歩行時に常にルートを気にする必要がなくなり、気持ちに余裕を持って歩くことができる

※1 **IGNITION（イグニッション）** 従業員の独創的な技術・アイデア・デザインを形にし、社会課題の解決と新しい価値の創造につなげることを目的とした新事業創出プログラム。2017年に（株）本田技術研究所で始まり、2021年4月より全社展開を開始。最終審査を通過すると社内、あるいは起業して事業化を目指す

シューズイン型のデバイスとスマートフォンアプリで構成されたナビゲーションシステム「あしらせ」

点字ブロックや白杖への注意を邪魔することなく、振動によるナビゲーションで歩行をサポート

ようになります。

歩きながら風や匂いを五感で吸収することは、脳への刺激となり、健康増進だけでなく創造力の向上、ひいては自己の成長にもつながると言われています。実験に参加していただいた人の中には、**あしらせ**を装着して歩いたら、いつも通る道に花屋があることに初めて気がついたという方もいらっしゃいました。

人間としての豊かさを「歩く」で創造する。これが、**あしらせ**で提供したい価値です。そして、一人ひとりの生活が安全で豊かになることで、社会全体もより暮らしやすいものになっていく。そんな世界を目指していきたいと思っています。

認知と共感を得るカギは
目的と意志を明確に発信すること

あしらせの実用化を検討する段階に入ってから、靴の形に合う柔らかい素材部分の製造方法や型の取り方、耐久性や防水性をどう担保するかなど、自分たちの知識や専門性を超える新たな課題が見えてきました。これらの課題を克服するためには、それぞれの分野のエキスパートの技術やノウハウを取り込む必要がありますが、そのためには、私たちが**あしらせ**で何を目指すのか、目的と意志を明確に発信しなければ、相手に伝わらず、協力を得ることもできません。これはHondaという、誰もが業容を知る大きな組織の中にいる頃には気づけなかったことでした。

自らの夢や、「社会を変えたい」といった大仰なセリフを口にすることに躊躇もありました。しかし今は、想いをはっきりと伝えることこそが、より多くの方々に**あしらせ**の存在を知ってもらい、支援やアドバイスのネットワークを広げるためのカギであると考えています。

あしらせを育て
その先の未来を見据える

起業に至り、やっとスタート地点に立てたという気持ちになりました。現在は、全盲ではないロービジョン※2の方々を**あしらせ**の最初のユーザーと定め、2022年度内の発売を目指して準備を進めている段階にあります。コストを抑えながら、一人ひとり異なる歩行能力、それに伴う安全ニーズに応える機能をどこまで搭載するか。仕様の見極めが難しいところです。

本来、発売当初から完璧な商品を提供できればベストですが、**あしらせ**はこれまでにない、まったく新しい商品です。まずは市場に出して使っていただき、ユーザーの声を反映しながら改良を重ねる。このように、市場の中でユーザーと共に育てていく商品とすることを考えています。

そしてこの先、Ashiraseという会社を持続的に成長させるためには、**あしらせ**という製品を超え、幅広いユーザーを見据え、新たな事業の可能性を見出していくことが不可欠です。将来は、認知機能が未発達な子どもの安全確保や、高齢者のリハビリ支援にビジネスを広げていくことなども視野に入れています。

今、**あしらせ**を手にしながら、「歩く」というモビリティには無限の可能性が広がっていると、改めて感じています。

※2 「【日本眼科医会研究班報告 2006～2008】日本における視覚障害の社会的コスト」において、「よく見える方の眼で、矯正視力が0.1を超えるが、0.5未満」と定義されています

前例がないからこそ、挑む価値がある

スタートアップ企業の生き残りは容易ではなく、また社会福祉というニッチな分野でビジネスを成り立たせることが厳しい挑戦であることも覚悟しています。しかし、Ashiraseのように小さな会社でも結果を出すことができれば、私たちをモデルに市場参入する事業者が増え、福祉市場が拡大し、社会に与えるインパクトも大きなものになると考えています。

2018年、経済産業省のプロジェクトで知り合ったスタートアップ企業の方々から学んだことがあります。それは、ゴールを明確に定め、達成までの過程で直面する失敗を恐れないということです。失敗してもすぐに頭を切り替え、そこからの学びを糧にして、舵を切り直す。こうした彼らの姿勢にならい、私も起業家としての一歩を踏み出しています。

Hondaにとっての「IGNITION」の効用

Hondaには「社会課題を解決するために創意工夫する人を後押しする」という企業文化があります。そして、私のように新しいものをつくろうとする人もいれば、日々の製品の量産を支えている人もいて、それぞれが自分の持ち場で「人の役に立ちたい」という想いで仕事をしています。「IGNITION」は、そんな人たちの持つアイデアの種火を育て、形にできる機会の1つです。種火が新しい価値の創造につながれば、今Hondaの中にいる若い人たちが躊躇せず自分の夢を語り、何かを生み出そうと発奮するきっかけになります。それがまた新たな価値を生み、Hondaの競争力を高める源泉になっていくと思います。

精神的支柱となった「家族」という存在

あしらせのチャレンジを始めてからは昼夜も休日も問わず、本来なら家族のために過ごすべき時間も研究に没頭していました。家族としては、私がHondaを出て起業することに当然戸惑いや不安があり、最初からチャレンジに賛同していたわけではありません。それでも、何としても形にしたいと諦めずに研究を続けていた私を見るうちに、決意が固いことを理解してくれました。

家族という存在は、私にとって精神的な支えです。新事業を立ち上げた今、家族、そして私に大きな一歩を踏み出す気づきを与えてくれた義祖母のためにも、Ashiraseをもっともっと大きくしていきたいという想いを新たにしています。

視覚障がい者の単独歩行を支援するナビゲーションシステム「あしらせ」

GPS機能を内蔵したデバイスが、スマートフォンの地図アプリと連動し、進む方向や一時停止などの指示を振動で直感的に伝える。普段使用している靴に簡単に取り付けられ、装着したまま脱ぎ履きできる。1回2時間の充電で1週間程度の使用が可能。

「あしらせ」の機能や使い方を動画でご覧いただけます。

株式会社Ashiraseの取り組みや「あしらせ」について、ホームページでご紹介しています。
https://www.ashirase.com/

あしらせ 検索

新製品＆Topics

7月12日　中国での四輪車累計販売1,500万台を達成
7月14日　中国でのパワープロダクツの累計生産1,500万台を達成

四輪車では、1999年1月の販売開始以来、グローバルモデルに加えて中国専用モデルや電動車のラインアップを拡充し、地域別販売史上最速ペースの22年6ヵ月での達成となりました。またパワープロダクツでは、2002年の生産開始以来、汎用エンジンを中心に芝刈機や耕うん機、発電機など暮らしを支える製品を提供。100ヵ国以上の国々への輸出も行っています。

7月27日　歩行型電動芝刈機、電動刈払機、電動ブロワおよび共通の充電式バッテリーを発売
7月29日　電動ロボット草刈機「Grass Miimo」を発売

歩行型芝刈機、刈払機、ブロワは、電動化により、素早い始動性と低騒音・低振動での作業を実現。コードレスで使い勝手も向上しています。Grass Miimoは、時間的・身体的負担の大きい草刈作業を省力化。またアプリを通じてスマートフォンなどの端末から遠隔操作や監視ができるため、利便性の向上や作業の効率化にも寄与します。

7月　12　14　19　27　29　8月

7月19日　Hondaと楽天が自動配送ロボットの走行実証実験を共同で開始

「遠隔・非対面・非接触」での配送ニーズの増加や、少子高齢化に伴う配達員不足といった社会課題の解決に向け、株式会社本田技術研究所のロボティクス技術と楽天グループ株式会社の配送サービスのノウハウを活用した検証を行います。本実証実験を通じた技術検証・データ収集・ニーズ把握を踏まえ、自動配送ロボットを活用した商品配送サービスの提供を目指します。

Hondaが開発した自動配送機能を備えた車台に、楽天が開発した商品配送用ボックスを搭載した自動配送ロボット

9月3日　新型「CIVIC（シビック）」を発売

シビックシリーズは、1972年の発売以来、世界で累計約2,700万台を販売しています。11代目となる新型シビックは、「人中心」の考え方を掘り下げることで、親しみやすさと特別な存在感を併せ持ち、乗る人全員が「爽快」になれるクルマを目指しました。質の高く軽快な走行性能に加え、安全運転支援システム「Honda SENSING」にトラフィックジャムアシスト※を追加。操る喜びに加え、安心・快適に移動する喜びを体感できる時間を提供します。

※渋滞運転支援機能

8月19日　Hondaドライブデータサービス「旅行時間表示サービス」を8月より提供開始

日本の自動車メーカー初※となるこの新サービスは、Honda車のリアルタイム走行データを活用し、渋滞路・迂回路通過の所要時間を計算して、道路上に表示します。ドライバーに迂回を促し交通量を分散、渋滞を低減することが目的で、同サービスを用いた実証実験でも渋滞緩和効果が確認されています。

旅行時間表示サービスの表示機

※Honda調べ（2021年8月19日時点）

9月24日　HondaがGoogleと車載向けコネクテッドサービスで協力

Hondaの強みである先進的な四輪開発技術と Google LLCの強みである革新的なIT技術を融合。音声アシスタント、ナビゲーション、車載用アプリケーションなど、お客さまに寄り添う車載ソリューションで、世界中のお客さまの「移動」と「暮らし」をシームレスに繋ぎます。2022年後半に北米で発売する新型車に搭載、その後順次グローバルに展開していきます。

9月24日　MBD（モデルベース開発）※1推進センターへの参画について

MBDを自動車産業に普及させるための組織に、自動車メーカー5社※2と部品メーカー5社※3が運営会員として参画。開発の初期段階から、異なるメーカー間のすりあわせ開発に同じモデルを用いて高効率化することで、世界一の開発効率を実現し、日本の自動車産業の国際競争力向上を目指します。

※1　MBD（**M**odel-**B**ased **D**evelopment）：実物の試作部品ではなくコンピューター上で再現した「モデル」に軸足を置き、効率的に設計開発活動を進める開発スタイル
※2　㈱SUBARU、トヨタ自動車㈱、日産自動車㈱、本田技研工業㈱、マツダ㈱
※3　㈱アイシン、ジャトコ㈱、㈱デンソー、パナソニック㈱、三菱電機㈱

19　9月　3　8　15　19　24

9月8日　日本での自動運転モビリティサービス事業実現に向け、技術実証を9月中に開始

地図作成車両を用いて高精度地図を作成した後、自動運転車両「クルーズAV」による公道走行を通じて、日本の交通環境や関連法令などに合わせた自動運転技術を開発・検証します。将来的には「クルーズ・オリジン※」を活用した自動運転モビリティサービス事業の国内展開を目指します。

地図作成車両

※GMクルーズホールディングス LLC、ゼネラルモーターズとHondaが共同開発している自動運転モビリティサービス事業専用車両

9月15日　トライアル世界選手権
藤波貴久選手が26年間の世界選手権キャリアに終止符
9月19日　トニー・ボウ選手がトライアル世界選手権で15連覇を達成

レプソル・ホンダ・チームの藤波貴久選手が、今シーズン限りでの引退を発表。藤波選手は2004年に日本人初のFIM※トライアル世界選手権のチャンピオンに輝き、その後も2017年まで21年連続でランキングトップ5入りの大記録を樹立しています。また同チームのトニー・ボウ選手は、15年連続15回目のFIMトライアル世界選手権シリーズチャンピオンを獲得。Xトライアル世界選手権とあわせて29連覇を達成し、連覇記録を更新中です。

藤波貴久選手

トニー・ボウ選手

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

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

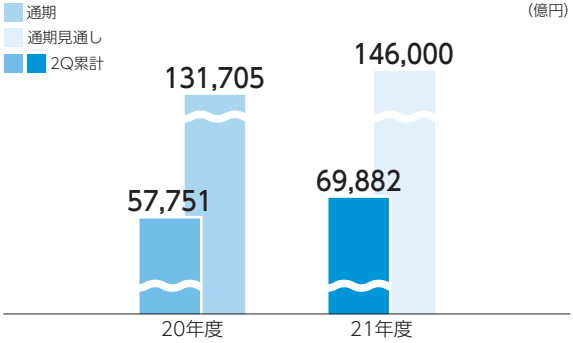
https://www.honda.co.jp/pressroom/

2021年度 第2四半期 連結業績ハイライト

当第2四半期連結累計期間(2021年4月1日から2021年9月30日までの6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

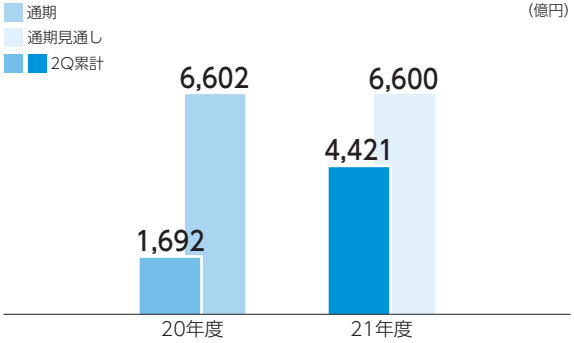
売上収益

6兆9,882億円　前年同期比 +21.0%

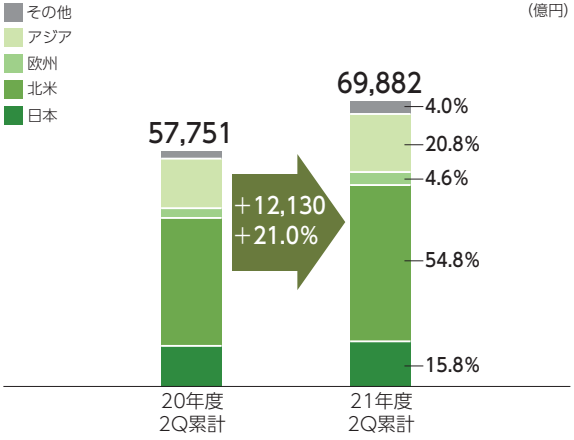


営業利益

4,421億円　前年同期比 +161.2%

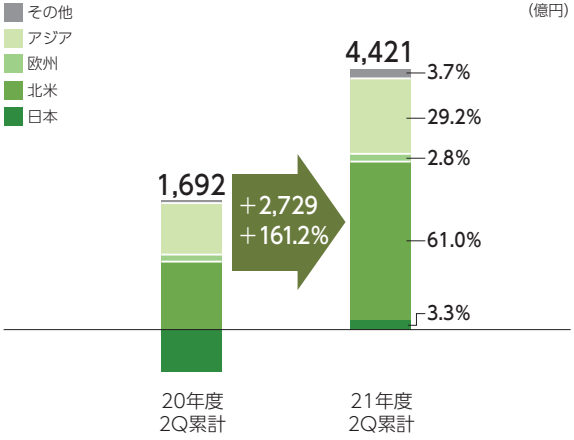


所在地別売上収益



※ 外部顧客への売上収益のみを表示
※ 21年度2Qの%は所在地別の売上収益構成比

所在地別営業利益

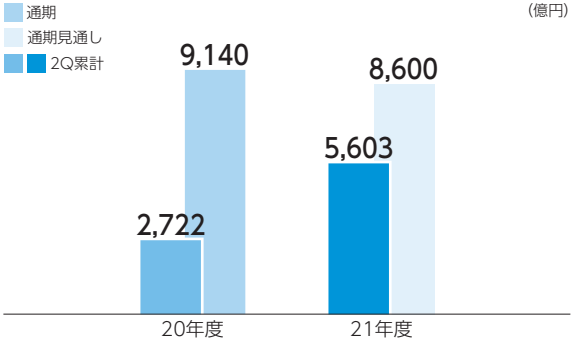


※ 21年度2Qの%は所在地別の営業利益構成比(「消去または全社」を除く)

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

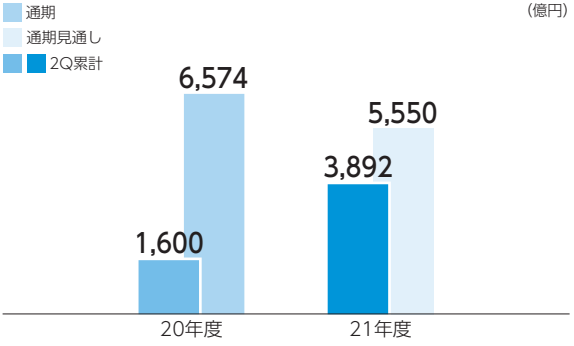
税引前利益

5,603 億円　前年同期比 +105.8%

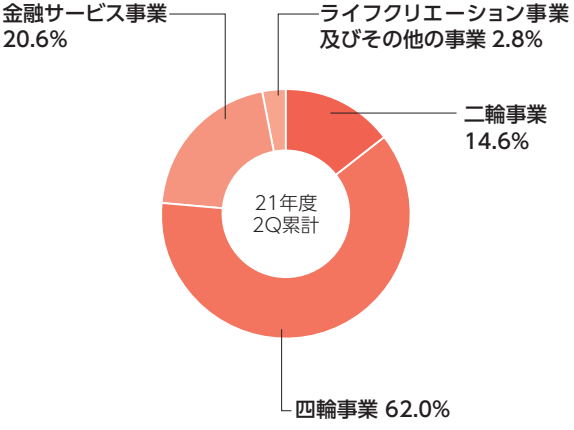


親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益

3,892 億円　前年同期比 +143.2%

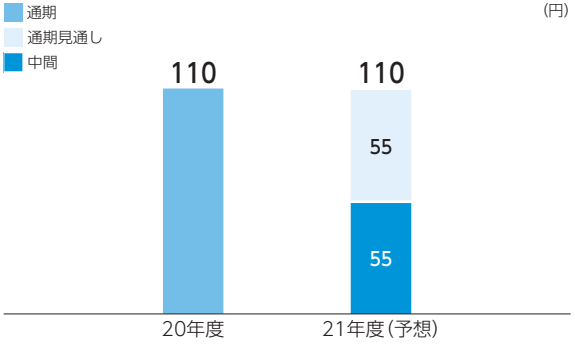


事業別売上収益構成



配当金

55 円



※ 当第２四半期連結会計期間(2021 年７月１日から 2021 年９月 30 日までの３ヵ月間)の平均為替レートは１米ドル＝110 円(前年同期 106 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＝110 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

売上収益

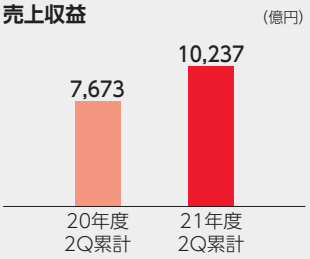
1兆237億円

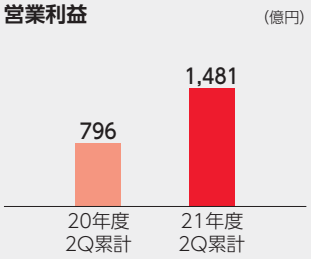
前年同期比　+33.4%

営業利益

1,481億円

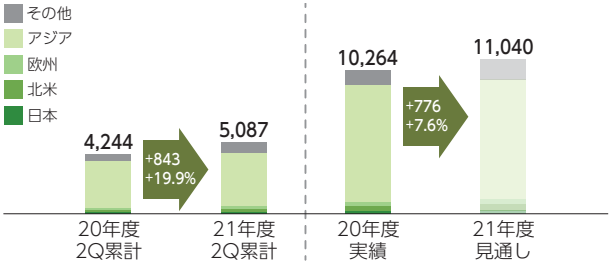
前年同期比　+86.0%



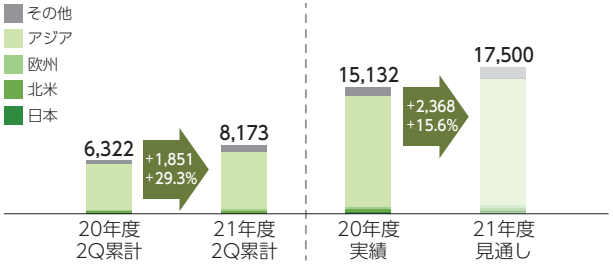


二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、1兆237億円と前年同期にくらべ33.4%の増収となりました。営業利益は、台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、1,481億円と前年同期にくらべ86.0%の増益となりました。

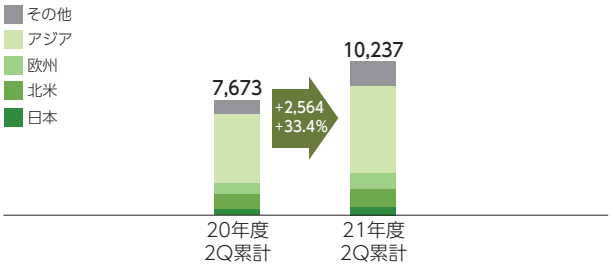
連結売上台数



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2四半期(3ヵ月間)の主要市場における販売実績

ベトナム、タイなどで減少したことにより、前年同期を下回る

■2021年度販売見通し

インドやインドネシアを中心に、前回見通しより10万台上方修正

※ 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

売上収益

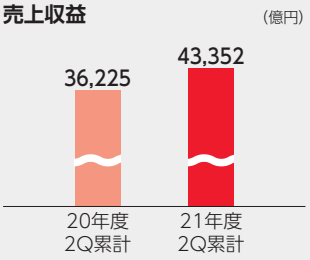
4兆3,352億円

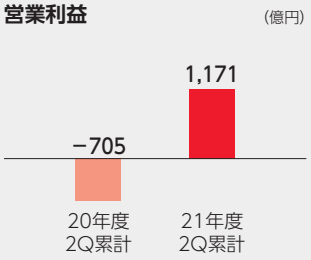
前年同期比　+19.7%

営業利益

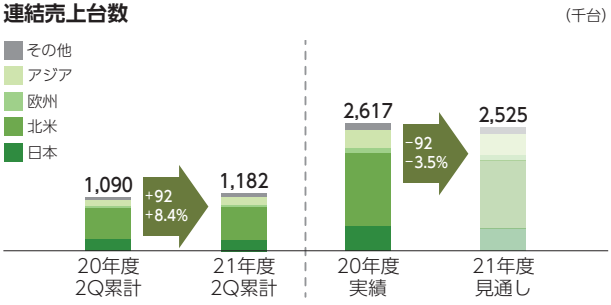
1,171億円

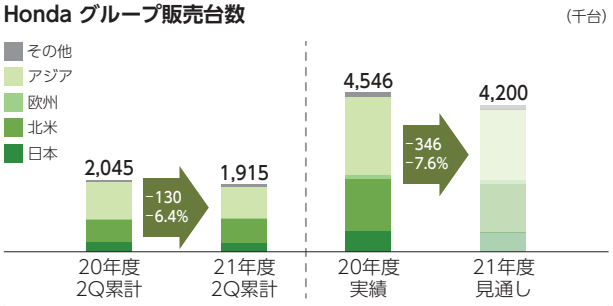
前年同期比　+1,876億円

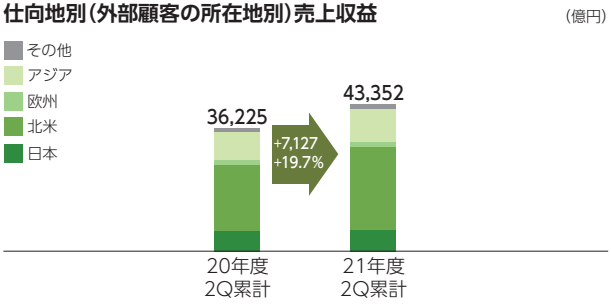




四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、４兆3,352億円と前年同期にくらべ19.7%の増収となりました。営業利益は、台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、1,171億円と前年同期にくらべ1,876億円の増益となりました。







■当第2四半期（3ヵ月間）の主要市場における販売実績

中国や米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HR-VやPassportなどの販売が増加

【アジア】中国ではFitなどの販売が増加

【日本】　Vezelなどの販売が増加

■2021年度販売見通し

半導体を含む部品供給不足や、アジアを中心とした新型コロナウイルス感染症の再拡大に伴うロックダウンなどによる生産影響を踏まえ、前回見通しより65万台下方修正

↗ 中国では電動化ラインアップの更なる拡充など、魅力ある商品を提供していく

※ 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

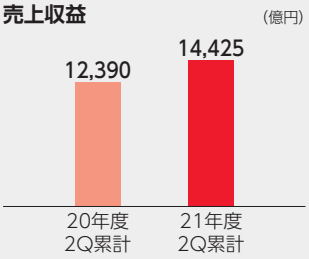
1兆4,425億円

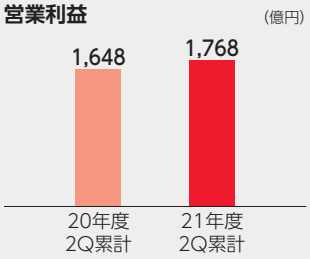
前年同期比　+16.4%

営業利益

1,768億円

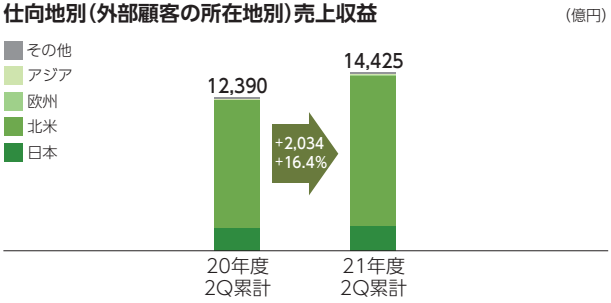
前年同期比　+7.2%





金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、オペレーティング・リース売上の増加などにより、１兆4,425億円と前年同期にくらべ16.4%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、1,768億円と前年同期にくらべ7.2%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



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

売上収益

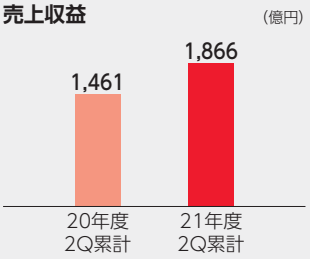
1,866億円

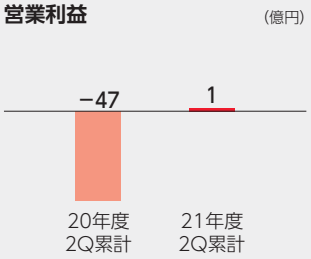
前年同期比　+27.7%

営業利益

1億円

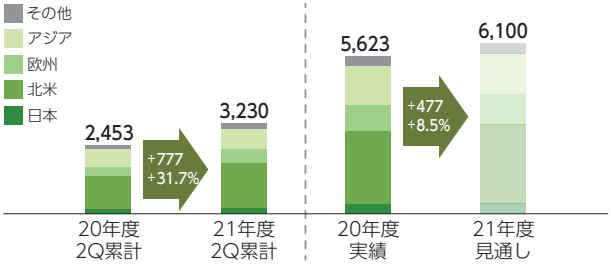
前年同期比　+49億円





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、1,866億円と前年同期にくらべ27.7%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1億円と前年同期にくらべ49億円の増益となりました。

連結売上台数／Honda グループ販売台数



■当第2四半期(3ヵ月間)の主要市場における販売実績

米国などで増加したことにより、前年同期を上回る

【北米】　高圧洗浄機搭載用や芝刈機搭載用のエンジンなどが増加

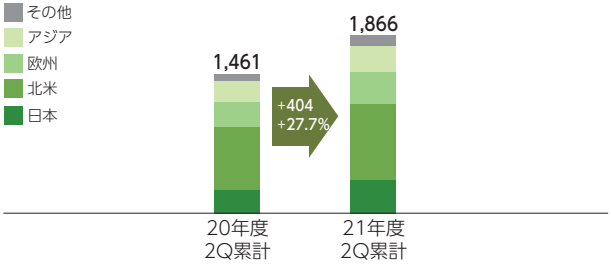
【欧州】　芝刈機搭載用や耕うん機搭載用のエンジンなどが増加

■2021年度販売見通し

前回見通しより20万台下方修正

※ 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。

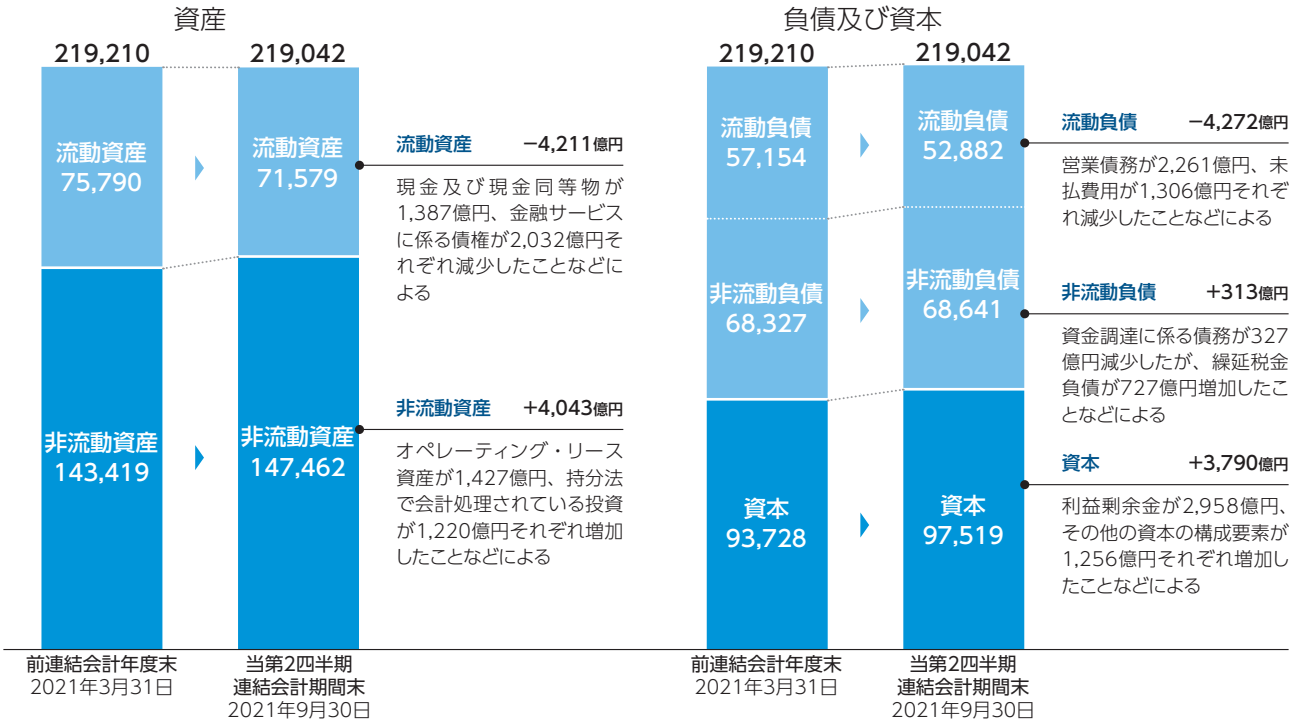
仕向地別(外部顧客の所在地別)売上収益



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
（前会計年度末との比較）

総資産
棚卸資産の増加や為替換算による資産の増加影響などはあったものの、金融サービスに係る債権、現金及び現金同等物、営業債権の減少などにより、167億円の減少

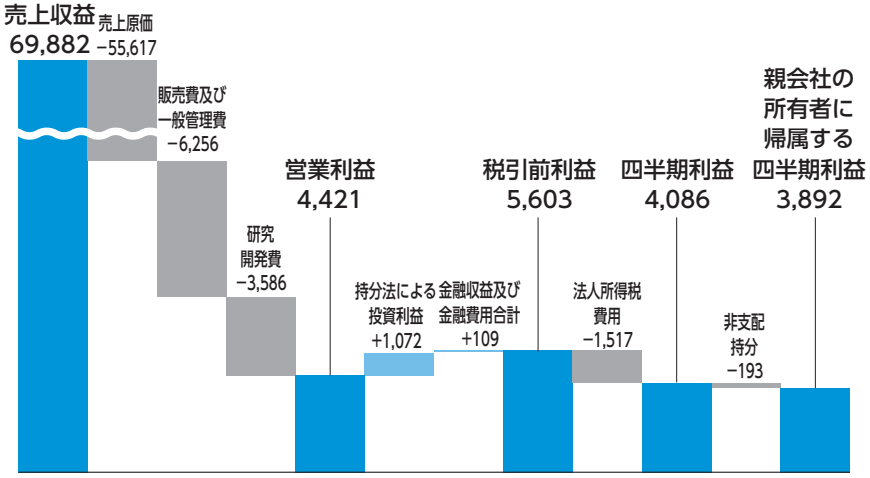
負債
営業債務の減少や未払費用の減少などにより、3,958億円の減少

資本
四半期利益による利益剰余金の増加などにより、3,790億円の増加

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）



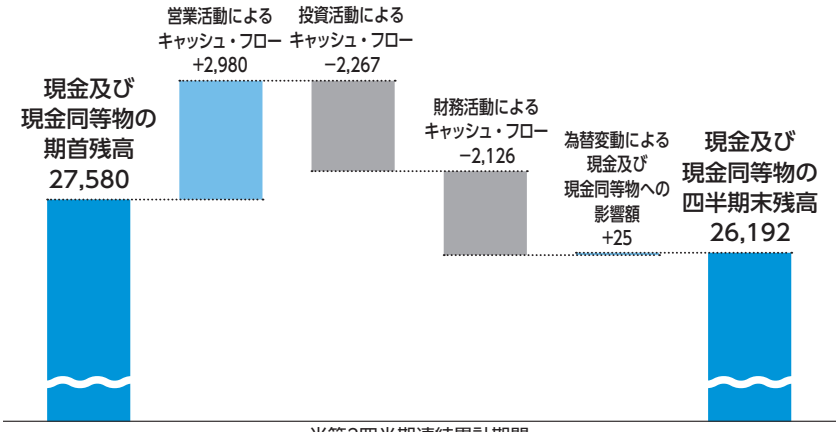
当第2四半期連結累計期間
自 2021年4月1日　至 2021年9月30日

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増加などにより、21.0%の増収
- **営業利益**
  売上変動及び構成差に伴う利益増などにより、161.2%の増益
- **税引前利益**
  105.8%の増益
- **親会社の所有者に帰属する四半期利益**
  143.2%の増益

要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書

（億円）



当第2四半期連結累計期間
自 2021年4月1日　至 2021年9月30日

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増加などはあったものの、部品や原材料の支払いの増加などにより、2,038億円の減少
- **投資活動によるキャッシュ・フロー**
  その他の金融資産の売却及び償還による収入の増加や無形資産の取得及び内部開発による支出の減少などにより、765億円の減少
- **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、3,368億円の増加

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

株主の皆さまのご意向を把握し、今後の企画・運営の参考とさせていただきたく、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

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。 アクセスはこちら➡
https://www.net-research.jp/1106906/

ご回答期限：2021年12月20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
QUO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。（2022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ーブの登録商標です。

会社概要／株式の状況（2021年9月30日現在）

会社概要

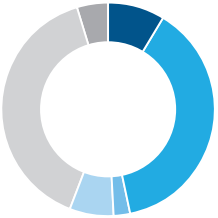
社名	本田技研工業株式会社	設立年月日	1948年（昭和23年）9月24日
英文社名	HONDA MOTOR CO., LTD.	資本金	86,067,161,855円
本社	東京都港区南青山二丁目1番1号（〒107-8556）	主な製品	二輪車・四輪車・パワープロダクツ

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



個人・その他	8.66%
金融機関	38.21%
証券会社	2.40%
その他国内法人	6.80%
外国人	39.41%
自己名義	4.52%

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
エスエスビーティシー クライアント オムニバス アカウント	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 トリーティー 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.191

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：新領域へのチャレンジで描く未来のモビリティ社会（イメージ）

UD FONT
FSC www.fsc.org ミックス 責任ある木質資源を使用した紙 FSC® C022915
VEGETABLE OIL INK