2026 年 3 月 12 日

各　位

会 社 名:　本田技研工業株式会社
代表者名:　取締役 代表執行役社長　三部 敏宏
(コード番号 7267,　東証プライム市場)
問合せ先:　経理財務統括部 統括部長
川口 正雄
(TEL: 03-3423-1111)

四輪電動化戦略の見直しに伴う損失の発生
および通期連結業績予想の修正に関するお知らせ

当社は、2026 年３月 12 日開催の取締役会において、北米で生産予定であった一部の EV(電気自動車)モデルの上市および開発の中止などを決定しました。これを含めた四輪電動化戦略の見直しを行った結果、2026 年３月期連結業績において損失が発生する見通しです。これを受けて、2026 年２月 10 日に公表した 2026 年３月期の通期連結業績予想を下記の通り修正しましたのでお知らせします。

記

１. 四輪電動化戦略の見直しに伴う損失の発生について

(1) 当社を取り巻く環境

当社は、「2050 年に Honda の関わる全ての製品と企業活動を通じたカーボンニュートラルの実現」という目標を定めて、環境負荷低減に向けて活動しています。カーボンニュートラルの実現に向けては、乗用車をはじめとする小型モビリティの領域において、長期的視点では EV が最適解であると考え、その普及に向けて大きく舵を切りました。当社が過去から蓄積してきた技術・知見に基づく ICE(内燃機関)／HEV(ハイブリッド車)ビジネスに加え、強固な顧客基盤を持つ二輪事業や金融サービス事業による安定した収益基盤を基に、EV 化の取り組みを進めてきました。しかしながら、米国での関税政策の変更に伴う ICE／HEV ビジネスへの影響や、EV 開発へのリソースシフトの影響によるアジアでの商品競争力の低下により、足元では四輪事業の収益性が悪化しています。

加えて、当社を取り巻く事業環境は日々激しく変化し、先行きが不透明な状況が続いています。米国では、EV 補助金の見直しや、化石燃料規制の緩和などが進み、EV 市場が鈍化しています。また、中国やアジアにおいては、自動車の顧客価値が燃費や室内空間などのハードウェアから、顧客の好みに合わせて進化し続けるソフトウェアの領域へと移行しつつあり、新興 EV メーカーが、短期間での車両開発や ADAS(先進運転支援システム)をはじめとした SDV(ソフトウェアデファインドビークル)領域での強みを武器に急速に台頭しており、競争が激化しています。

(2) 損失の内容

当社は、北米における EV 市場の鈍化を踏まえ、北米で生産予定であった一部の EV モデルの上市および開発の中止などを決定しました。これを含めた四輪電動化戦略の見直しを行った結果、上記の EV モデル生産に利用予定であった有形固定資産・無形資産の除却損失および減損損失や、販売や開発中止に伴う追加支出に関する損失などを計上する見込みです。また、中国における競争激化などを背景とした回収可能性の見直しにより、中国の持分法で会計処理されている投資に対する減損損失などが発生する見込みです。

これにより、2026 年３月期連結業績において、8,200 億円～１兆 1,200 億円の営業費用、1,100 億円～1,500 億円の持分法による投資損失を計上する見込みです。また、2026 年３月期個別業績においては 3,400 億円～5,700 億円の特別損失を計上する見込みです。なお、これらの金額は本日現在における概算値であり、2026 年３月期連結業績および個別業績において確定予定です。また、次期以降の連結業績において、上記の四輪電動化戦略の見直しに関連し、追加的な費用または損失が計上される可能性があり、2026 年３月期の損失と合わせて最大で２兆 5,000 億円と試算しています。ただし、この金額は、現時点で入手可能な情報および一定の仮定に基づく概算値であり、リスクや不確実性を含むため、実際の計上額は当該概算値とは異なる可能性があります。

(3) 今後の四輪事業の方向性

当社は、足元の急激な事業環境の変化にフレキシブルに対応すべく、戦略枠組みの再整理と競争力の再構築を進めています。

昨今の北米における EV 市場の鈍化を踏まえた EV ラインアップの縮小に伴うリソース配分の見直しにより、HEV モデルを強化していきます。国別には、Honda の主戦場である日本や米国はもちろんのこと、市場の拡大が見込まれるインドでの事業を強化するため、モデルラインアップ拡充やコスト競争力の強化を図ります。アジアにおいても、次世代 HEV モデルの上市や、リソース配分の見直しによる競争力強化を図ります。事業体質強化のために、事業規模に見合った固定費体質を実現していきます。また、EV 化の推進は収益性や需要動向とのバランスを見ながら、長期的な視点で柔軟に行っていきます。

追加的な費用または損失が次期以降において発生する可能性はあるものの、次世代 HEV モデルの上市やラインアップ拡充で四輪事業の収益改善を図り、加えて、二輪事業や金融サービス事業の強固な収益力とキャッシュ創出力を踏まえ、安定的な株主還元を継続していきます。

中長期戦略の再構築の詳細については、次期のしかるべきタイミングで発表を予定しています。

2. 業績予想の修正について

(1)2026 年３月期通期連結業績予想数値の修正(2025 年４月１日～2026 年３月 31 日)

	売上収益	営業利益	税引前利益	当期利益	親会社の所有者に帰属する当期利益	基本的１株当たり当期利益
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	円 銭
前回発表予想(A)	21,100,000	550,000	620,000	360,000	300,000	75 円 05 銭
今回修正予想(B)	21,100,000	△570,000 ～ △270,000	△650,000 ～ △310,000	△630,000 ～ △360,000	△690,000 ～ △420,000	△172 円 62 銭 ～ △105 円 07 銭
増減額(B-A)	0	△1,120,000 ～ △820,000	△1,270,000 ～ △930,000	△990,000 ～ △720,000	△990,000 ～△720,000	
増減率(%)	0.0	-	-	-	-	-
(ご参考)前期実績 (2025 年３月期)	21,688,767	1,213,486	1,317,640	903,034	835,837	178 円 93 銭

※上記(1)の通期連結業績予想数値は、当社が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予想であり、リスクや不確実性を含むため、レンジ形式で開示しています。

(2)修正の理由

北米で生産予定であった一部の EV モデルの上市および開発の中止などの決定、また、これを含めた四輪電動化戦略の見直しを行い、追加で 8,200 億円～１兆 1,200 億円の営業費用、1,100 億円～1,500 億円の持分法による投資損失を織り込んだ結果、2026 年２月 10 日に公表した通期連結業績予想を上記(1)の通り修正しました。

なお、当社は安定的・継続的な配当を実現するため DOE(調整後親会社所有者帰属持分配当率)を還元指標としており、今回の通期連結業績予想の修正はあるものの、配当予想につきましては変更いたしません。

※基本的１株当たり当期利益については、親会社の所有者に帰属する当期利益の数値を基に算出しています。

※前述の業績予想は、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予想であり、リスクや不確実性を含んでいます。従いまして、これらの業績予想のみに全面的に依拠して投資判断を下すことは控えるようお願いいたします。実際の業績は、様々な重要な要素により、これらの業績予想とは大きく異なる結果となり得ることを、ご承知おきください。実際の業績に影響を与え得る重要な要素には、当社、連結子会社および持分法適用会社の事業領域をとりまく経済情勢、市場の動向、為替の変動などが含まれます。

※今回の業績予想については、Honda 投資家情報サイト(URL https://global.honda/jp/investors/)を併せて参照ください。

3. 役員報酬の自主返上および減額

今回の四輪電動化戦略の見直しに伴う損失および修正後の業績予想を踏まえ、一部役員については、2027 年３月期の報酬を以下の通り一部自主返上いたします。

代表執行役社長および代表執行役副社長	月度報酬の 30%（３か月分）
経営会議メンバーおよび四輪事業に関係する執行役常務*	月度報酬の 20%（３か月分）

*2026 年３月期においてその任にあった者、ただし 2026 年３月末での退任役員は除く

加えて、代表執行役社長および代表執行役副社長の 2026 年３月期の業績に連動した STI(Short Term Incentive)につきましては不支給といたします。この結果、代表執行役の年間報酬は基準額に対して 25～30%の減額となります。

以　上