

二輪事業戦略

事業概要 / 外部環境認識

魅力ある商品提供を続け、世界シェア40%を達成

二輪事業は、Hondaのものづくりと価値創造の原点です。1949年に「ドリームD型」の生産を開始して以来、日々の生活を支える「スーパーカブ」などの通勤モデル※1から、さまざまなライディングシーンで楽しめるFUNモデル※2まで、多彩なラインアップを通じて移動の喜びと走る楽しさを提供してきました。その魅力的な商品提供を続け、今ではトップメーカーとしてグローバルの二輪市場をリードする役割を担っています。

※1 コミューターモデル：日常の移動や実用性を重視した通勤・通学向けのバイクやスクーターなど

※2 FUNモデル：走る楽しさを重視した中・大型モデル

累計生産5億台達成

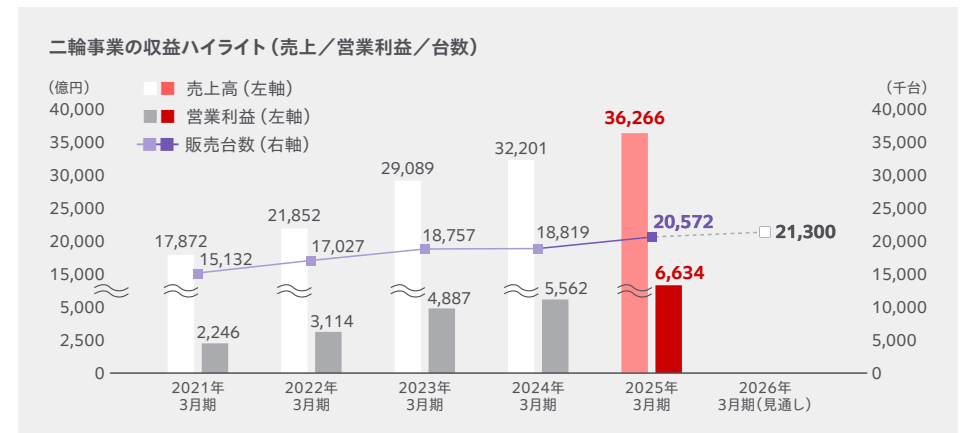
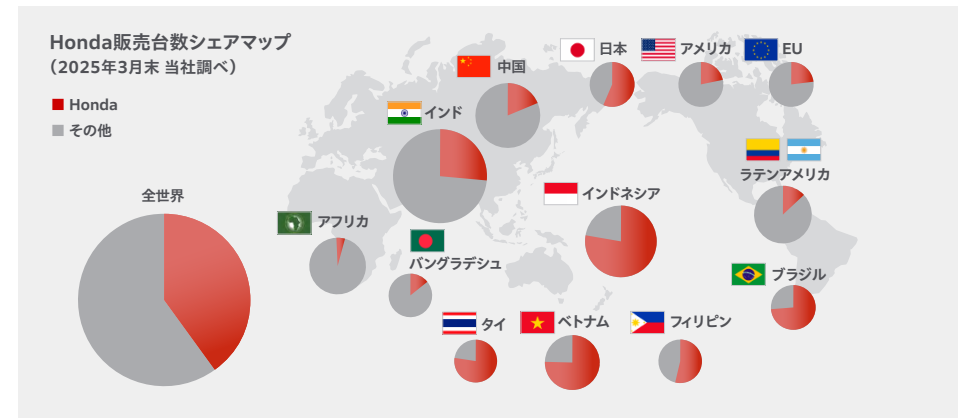
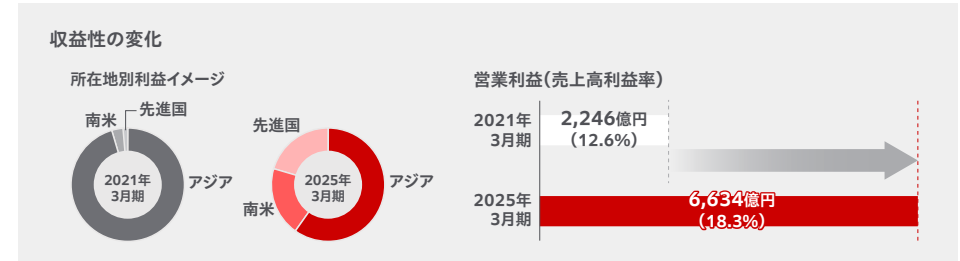
1962年に海外で初となる生産拠点をベルギーに設立して以降、Hondaは「需要のあるところで生産する」という基本理念の下、各国・地域に根差したのものづくりを実践してきました。現在では23ヵ国37拠点で年間2,000万台超の生産体制となり、グローバルで3万店以上となった販売ネットワークを通じて、商品とサービス提供に努めています。2025年3月期には、販売台数は世界シェアの約4割にあたる2,057万台を達成し、37の国と地域で歴代最多の販売台数となりました。そして2025年5月、累計生産台数は5億台突破という歴史的マイルストーンを迎えることができました。



地域バランスの取れた収益体質を実現

過去のアジア比率が高かった収益構造からポートフォリオが大きく改善され、地域バランスの取れた収益体質を実現しています。特にインドネシアやベトナム、タイ、ブラジル市場では極めて高いシェアとなったことに加え、欧州5ヵ国（イタリア、ドイツ、フランス、スペイン、イギリス）

でもシェアNo.1を獲得しました。結果として2020年からの5年間で営業利益は約3倍となり、2025年3月期のROS（売上高営業利益率）は18.3%となっています。



二輪事業戦略

拡大する需要を捉えた市場成長のリーディング

二輪市場は、インドをはじめとするグローバルサウスを中心に需要拡大が続いています。人口増加や経済成長を背景に、現在の年間5,000万台規模から、2030年頃には6,000万台規模へと成長が見込まれています。

Hondaは、この成長市場のダイナミズムを確実に捉え、競争力ある商品の機動的な投入とお客様に寄り添った質の高いサービスの提供により、市場の成長をリードしていきます。

成長市場での取り組み

世界最大の二輪市場となるインドにおいてヴィットルプール工場へ生産ラインを増設し、2027年より稼働予定です。これにより年間65万台の生産能力が追加され、2027年にインド国内4カ所の工場の年間総生産能力は約700万台となる見込みです。特に需要の高い小型モーターサイクルの供給能力を高める一方で、シェアNo.1となったスクーター市場においても、今後さらなる社会参画が期待される女性ユーザーの需要を取り込むことで販売台数の拡大を図ります。

生産能力拡大と同時に、効率的かつ競争力のある生産体制の構築を進めています。部品の内製化や車体のモジュール化に加えて、調達においてもMake in Indiaを徹底追求し、現地調達を加速させることでコスト競争力をいっそう高めています。

さらに、この基盤を活用し中南米市場への輸出を加速します。道路環境やニーズの近い市場に対し、即応性と商品力を兼ね備えた事業展開を行っていきます。また、中近東・アフリカ市場においても、今後の成長が見込まれる地域に向けて現地生産体制の構築を積極的に推進し、グローバル市場におけるHondaのプレゼンスを拡大していきます。

成熟市場での取り組み

Hondaがトップシェアを維持するタイやベトナムなどの成熟市場では、高付加価値モデルへの乗り換えニーズが高まっています。こうしたニーズに応えるため、スマートキーや先進的なコネクテッド機能を搭載した高付加価値モデルの積極的な投入を続けていきます。

欧州市場では、新興メーカーの台頭により競争環境がいっそう厳しさを増しています。Hondaは、アーキテクチャー思想※3に基づく柔軟かつ効率的なプラットフォーム開発を推進し、多様化するニーズに対して適時・適価で商品を展開してきました。機動力と収益性を両立しながら、競争優位の確立に取り組んでいます。

また、2025年3月には、「CB1000F コンセプト」を創業の地・日本で世界初公開しました。Hondaのロードスポーツバイクを代表するプロダクトブランド「CB」として「進化するスポーツバイクの基準」を具現化したコンセプトモデルです。「CBの物語」を想起させるスタイリングで、所有する誇りを感じられる存在となることを目指しました。

※3 アーキテクチャー思想：複数モデルに共通する構造や機能を上位から設計し、部品や開発資産の共通化を通じて、効率性と柔軟性を両立させる設計思想



CB1000F コンセプト

新たな体験提供と新規顧客の拡大に向けて、異なる業界との取り組みを通じて話題の喚起や共感の獲得にも注力しています。



スーパーカブ50・HELLO KITTY



ホンダコライドン

©Pokémon. ©Nintendo/
Creatures Inc./GAME FREAK inc. TM,®,
and character names are trademarks of Nintendo.

二輪事業戦略

事業の目指す姿

世界シェア50%を見据えた事業成長と技術進化

電動化ニーズへの対応と進捗

2024年はHondaの電動二輪車におけるグローバル展開元年で、交換式バッテリー搭載の「CUV e:」、固定式バッテリー搭載の「ICON e:」を、インドネシアを皮切りに販売開始しました。また、2025年2月にはインド専用モデルとなる「ACTIVA e:」と「QC1」を販売しました。2025年末には電動モビリティの象徴となる新たなロゴを採用したFUN領域向けの電動モデルをグローバルで投入予定です。

ICE（内燃機関）事業と同様に、電動事業の拡大において要となるのはインド市場です。政府による積極的な電動化推進政策の下、インド国内の電動二輪車市場は110万台規模（2025年3月期）へ拡大しました。この拡大するニーズに対応するため、2028年から稼働予定の電動二輪車専用工場の新設を計画しています。同工場ではモジュール化技術などの採用により組み立てラインの長さを従来に対し約40%削減し、柔軟で高効率な生産体制を目指します。



ACTIVA e:



EICMA 2024※4で発表した2つの電動コンセプトモデル「EV Fun Concept」（左）「EV Urban Concept」（右）

※4 EICMA 2024：ミラノで毎年11月に開催される世界有数の二輪業界展示会

自動化・省人化を通じた生産効率の向上や地産地消の取り組みによりコスト削減を進め、競争力ある価格水準で電動二輪車を提供していきます。

これら取り組みと合わせて「ICEで培ってきた強み」と「電動独自」の価値の融合によってHondaにしかできない新しい価値を創出し、電動二輪車市場においてもシェアNo.1を目指します。

ICE技術の進展と革新

DCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）※5とE-Clutch（電子制御クラッチ）※6は、スポーティーな走りや「操る楽しさ」をそのままに、快適性・安全性・効率性を両立させたHonda独自の駆動系技術です。世界各国におけるFUNバイク需要の拡大に応え、高い評価を得ています。

※5 DCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）：2組のクラッチを用いてギアの切り替えを自動制御する変速機構

※6 E-Clutch：クラッチ操作なしに発進・停止・変速を可能とするクラッチ制御システム



DCT搭載モデル「X-ADV」



E-Clutch搭載モデル「CB650R」

イタリアのミラノで開催された「EICMA 2024」では、電動過給機を搭載した新型V型3気筒エンジンを発表しました。コンパクトながらパワフルな走行性・操作性を実現し、燃費向上や排出ガス低減といった環境性能を両立する新たな技術です。今後FUNモデルへの搭載を予定しており、量産化に向けて開発を推進していきます。



電動過給機付きV型3気筒エンジン

二輪事業戦略

生産領域の取り組み

生産技術面でも、Hondaは積極的な取り組みを進めています。例えば、製品の軽量化に向けて、アルミ部品の薄肉化や軽量鋼材への材料置換を行い、高度な加工技術によって、軽さと強度を両立した高品質な車体づくりを実現しています。

また、リサイクル材料の適用モデルを順次拡大することにより、環境負荷の低減に取り組んでいます。工場のエネルギー供給においても、太陽光パネルの設置面積を拡大するとともに、発電した電力を蓄電する設備の導入を進めています。

カーボンニュートラルに向けた取り組みを前進させながら、生産・調達といったバリューチェーン全体において、高効率かつ柔軟性の高い生産体制を確立していきます。

コネクティビティの取り組み

Hondaは、四輪車で培ったIVI※7をはじめとするコネクテッド技術を活用した装備を二輪車にも積極的に展開しています。ナビゲーション、音楽、通話などの機能を搭載することで、利便性と安全性の両立を図っています。



Honda RoadSync Duo

「Honda RoadSync」※8は、簡易ナビ機能を備えたライダー向けスマホ連携システムです。今後はこのシステムの適用機種を拡大するとともに、追加機能を備えた「Honda RoadSync Duo」※9を電動車の「CUV e:」より適用し、その後電動車だけでなくICE車にも適用拡大していきます。

コネクティビティの取り組みは、インフォテインメントにとどまりません。電動車においては、バッテリーマネジメントシステムなど車体性能に関わるFOTA※10に対応し、新機能の追加や既存機能の改善を通じて、購入後も継続的に製品価値を進化させていきます。将来に向けては、走行データや利用状況の分析により顧客理解を深め、潜在的なニーズやリスクをいち早く察知することで、より安全で快適な体験の提供を目指します。

※7 IVI：In-Vehicle Infotainment。クルマやバイクの中で提供される情報（Information）と娯楽（Entertainment）を統合したシステムのこと

※8 Honda RoadSync：Bluetooth接続されたスマートフォンを活用し、通話・音楽・ナビゲーション機能を画面表示とハンドルスイッチ操作で実現する、Hondaのコネクティビティ技術を活用したコネクテッドサービス

※9 Honda RoadSync Duo：RoadSyncに加えバッテリー残量や走行距離、充電ステーションの状況などの情報をもとに、最適なルートや充電タイミングをリアルタイムで提案する提案型ナビシステムなどを備えたコネクテッドサービス

※10 FOTA：Firmware Over-The-Air。二輪車や四輪車に搭載されている車載コンピューターや制御システムのソフトウェア（ファームウェア）を、無線通信を使って遠隔でアップデートする技術・仕組みのこと

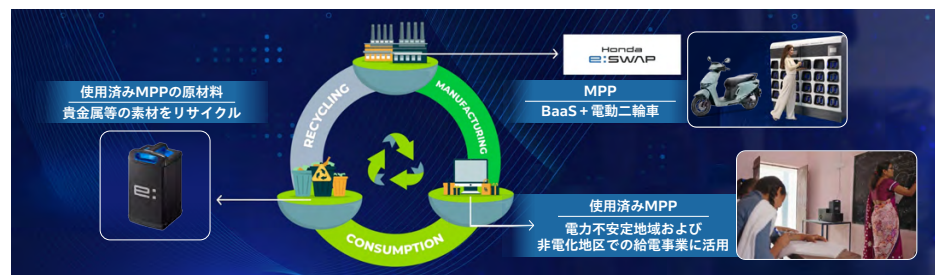
カーボンニュートラルと交通事故死者ゼロに向けた取り組み

各地域の実情やお客様のニーズに応じた形で、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを加速しています。電動二輪車のラインアップ拡充に加え、ICE車においても燃費性能の向上や、フレックスフューエルモデル※11の展開を推進します。特に新興国では、電動化への移行過程を着実に見極めながら、環境性能と利便性の両立を図った製品を提供しています。例えば、バイオエタノール燃料の活用を推進するインド政府のエネルギー政策に対応し、E85燃料※12対応のフレックスフューエルモデル「CB300F」をいち早く導入しました。

また、Hondaは「Triple Action to ZERO」の方針の下、製品と事業活動の両面から包括的なアプローチを展開しています。インドでは外部パートナーと連携し、電力インフラが不安定な地域や非電化地域で、「Mobile Power Pack e:」を個人商店や学校などへの給電に再利用するプロジェクトを始動しています。今後は、バッテリーのレアアースなど素材回収を含めた、循環型バリューチェーンの構築にも取り組んでいく予定です。

※11 フレックスフューエルモデル：ガソリンとエタノールを混合した複数種類の燃料（混合比の異なる燃料）を使用できる内燃機関車のこと

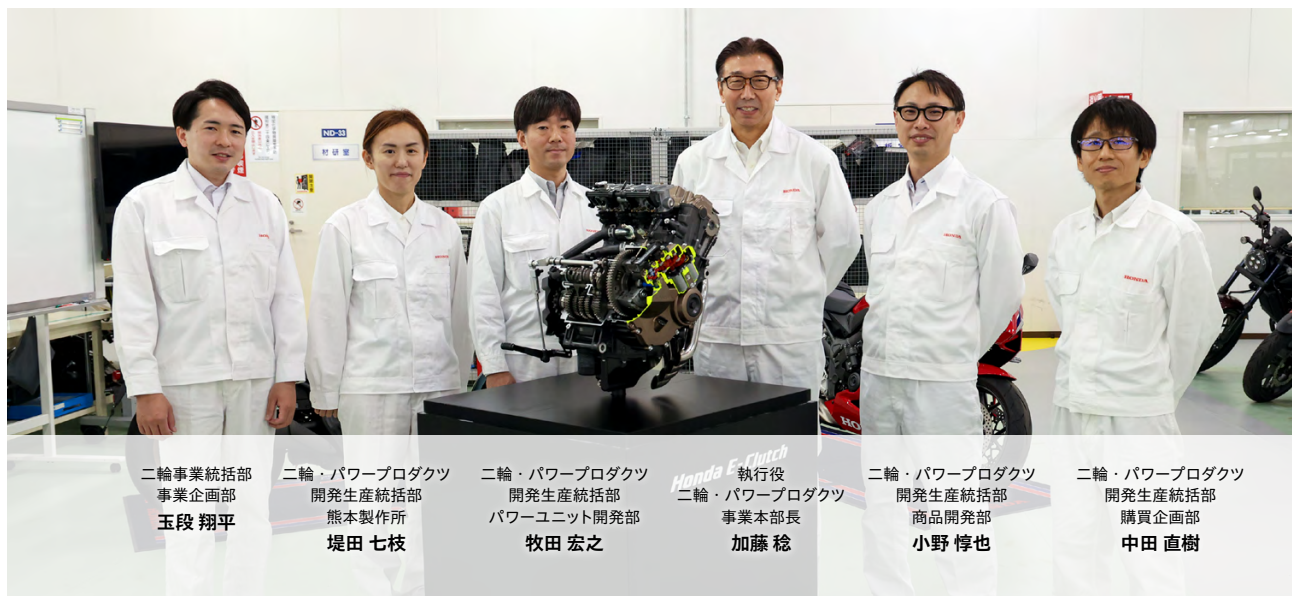
※12 E85燃料：エタノールを85%、ガソリンを15%の比で混合した燃料。フレックスフューエルモデルで使用可能



安全なモビリティ社会の実現に向けて、二輪車に関する交通安全の取り組みも不可欠です。新興国を中心に二輪車の保有台数が拡大する中、Hondaは世界No.1の二輪車メーカーとして、「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」という高い目標を掲げています。業界や行政との連携の下、ハードとソフトの両面からグローバルでの安全施策を推進しています。先進ブレーキシステム、視認性・被視認性を高める灯火器類などの開発を加速しており、2030年までに二輪への搭載率を引き上げる計画です。また、若年層から高齢者までを対象とした交通安全啓発活動の強化を進めています。こうしたライダー教育を通じ、世界各地における安全意識の向上に貢献しています。

二輪座談会

お客様に操る楽しさを広げるE-Clutchの挑戦



二輪事業統括部
事業企画部
玉段 翔平

二輪・パワープロダクツ
開発生産統括部
熊本製作所
堤田 七枝

二輪・パワープロダクツ
開発生産統括部
パワーユニット開発部
牧田 宏之

執行役
二輪・パワープロダクツ
事業本部長
加藤 稔

二輪・パワープロダクツ
開発生産統括部
商品開発部
小野 惇也

二輪・パワープロダクツ
開発生産統括部
購買企画部
中田 直樹

世界初、二輪車向けの電子制御クラッチ技術「E-Clutch」



Hondaは、世界初となる二輪車向けの電子制御クラッチ技術「E-Clutch」を開発しました。この技術により、クラッチレバー操作なしで発進・変速・停止が可能となり、ライダーの心身に余裕生まれ、従来のMT車以上に「操る楽しさ」を体験していただけます。

2024年に「CBR650R」「CB650R」へ初搭載され、発売直後から高い支持を獲得しました。初心者からベテランライダーまで幅広く高評価を受け、MT仕様より高価格でありながらも選択率が高く、Hondaの二輪車を選ぶ理由の一つとして期待されています。さらに、E-Clutchシステムは、既存エンジンへの搭載が可能であり、今後多くのモデルへの展開も計画されています。

E-Clutch開発に向けた想い

加藤：Hondaはトップメーカーとしてグローバルの二輪市場をリードしています。ものづくりの会社として新しい価値を生み出し、お客様に届けたいという想いは変わりありません。このE-Clutchも、まさに新しい価値創造への挑戦でした。

牧田：これまでもHondaはさまざまな二輪車用トランスミッションシステムを開発してきました。Hondaは世界で初めてDCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）という、クラッチ操作とシフト操作を自動化した独自のAT（オートマチック・トランスミッション）システムを二輪車に搭載し、その操作性の良さから多くのお客様に受け入れられています。一方で、二輪車には、身体全体を使い、マシンと一体になって走ることができるという醍醐味もあり、MT（マニュアル・トランスミッション）のクラッチやシフトを自ら操作することは、まさに「操る喜び」につながります。MTの持つ「操る喜び」を大事にしながら、クラッチ操作を自動化することで、より多くのお客様に二輪車を楽しんでいただきたいという想いでE-Clutchの開発を始めました。

小野：E-Clutchは、発進・変速・停止など多様な走行シーンで、適切なクラッチコントロールを提供する電子制御技術です。さらに通常のMTと同様にライダーがクラッチレバーを操作すれば、手動によるクラッチコントロールも可能で、「操る喜び」はそのままに、スムーズなライディングを実現しています。ベテランライダーはより楽しくスポーティーな走行、ビギナーライダーはより楽で快適な走行と、幅広いお客様にMTをさらに楽しく乗っていただくことができます。

二輪座談会 お客様に操る楽しさを広げるE-Clutchの挑戦

お客様に魅力的な価格で、軽くかつコンパクトに

小野：私はこれまでにない新しい駆動システムを開発したいという想いでHondaに入社しました。幸運にも希望の部署に配属されましたが、約10年間、携わった技術を世の中に出すことができず、苦しい想いをしていました。E-Clutchはまさに背水の陣で挑んだ開発で、やれることは全てやるという想いで臨みました。

牧田：E-Clutchの基幹となるモーターを積んだアクチュエーターを、いかに小型化し、軽量化するか。また、このユニットを多様な機種に搭載できるようにすることも重要でした。お客様に乗っていただくためには、コストもしっかり抑えたいですし、越えなければいけない壁がたくさんありました。



中田：私はキャリアの大半を開発領域で積みましたが、その後購買を志望し、今回も自ら希望してプロジェクトに関わらせてもらいました。難しかったのはE-Clutchに搭載するモーターの選定でした。二輪車は温度が高かったり、振動が大きかったりするため、そういった環境でも壊れず、品質保証もしっかりできるモーターを見つけるのに苦労しました。モーターを一から新しく開発するという手段もありましたが、お客様に魅力的な価格で提供することで、多くの方に乗ってもらいたい、という想いがあったので、試行錯誤を繰り返し、最後にはHondaの四輪車で多く使われているモーターに行き着きました。しかし、モーターをそのまま搭載するには、開発図面上のレイアウトの見直しが必要だったため、開発チームへ協力をお願いしました。

小野：開発としては、これまでやってきたことが…という想いも正直ありました。それでも、お客様に魅力のある商品を早くお届けしたいという気持ちは同じでしたので、何度も購買部門と議論し、提案いただいたモーターに合うようレイアウトを検討し直すことに決めました。

牧田：通常は車両側に合わせて部品を変更するというプロセスが一般的ですが、今回は逆のやり方に挑戦しました。

小野：モーターを2個使うのが今回のポイントです。1個でできれば一番良いのですが、それができなかった。2個でいかにコンパクトにできるかという部分にこだわって検討を進めました。条件が限られていたので、知恵を絞り工夫を重ねるしかありませんでしたが、それが結果として新しいものを生み出すことにつながりました。

どこでつくって、どう売るか

牧田：これまで新しい技術の量産は日本からというのがセオリーでしたが、今回はアクチュエーターの組み立てをタイの工場で行うことにしました。これもさまざまな苦労がありましたね。

堤田：各拠点の製造ラインの構成や設備は、実際異なっています。しかもこのアクチュエーターは、他国にも供給するため、部品単体や完成車状態の品質保証だけでなく、供給段階での品質保証も行う必要がありました。新たな挑戦だったので、タイの現地従業員や日本の開発メンバー、ノウハウのある日本の熊本製作所の生産メンバーにも参加してもらい、通訳も入れながら何度もミーティングを行いました。タイのメンバーも「やるからには」と非常に高い目標を設定してくれて、どうやったら実現できるか、国籍や専門性を超えて皆でアイデアを出し合いました。

私は海外で活躍したいという想いで入社を決めたのですが、今回まさにグローバルで新しい仕組みづくりに挑戦できたと感じています。

玉段：営業としても今回、開発の初期段階から参画させてもらい、

どんなお客様にどう販売するか、チームで考えることができたのが良かったと思っています。私が試作車に乗った最初の印象は「これはいけるな」というものでした。各国の販売現場に早くこれを伝えたいと考え、まず欧州に試作車を持ち込み、実際のコースのような場所で試乗会を開催し、販売店の皆さまに体感してもらうことにしました。実際に体感してもらうことによって、価格感度の議論も深まりましたし、まだ乗っていないお客様に対し、どこにフォーカスしてセールスポイントを伝えればその魅力が伝わるか、訴求展開も話し合うことができました。E-Clutchは世界初の新技術ですが、やはりお客様のニーズを的確に捉えていたからこそ、ここまで世界的に受け入れられたのだと思っています。営業としては、今後もっとお客様に魅力を伝えていきたいです。

牧田：新しいシステムをどう使えばいいのか、初めてのお客様にはやはり少し分かりにくいのではという話もありましたよね。新しい価値を簡単に説明できるものをつくりたいといった議論を重ね、実際にクイックスタートガイドを作成しました。

玉段：やはりクラッチレバーを握らないでギアを入れるのは、誰もが勇気があると思います。お客様にうまくお伝えしないといけないと思い、何度もサービス部門にコンタクトし、開発メンバーとも連携しながらガイドを作成しました。複数の言語にも翻訳し、グローバルで展開しています。



二輪座談会 お客様に操る楽しさを広げるE-Clutchの挑戦

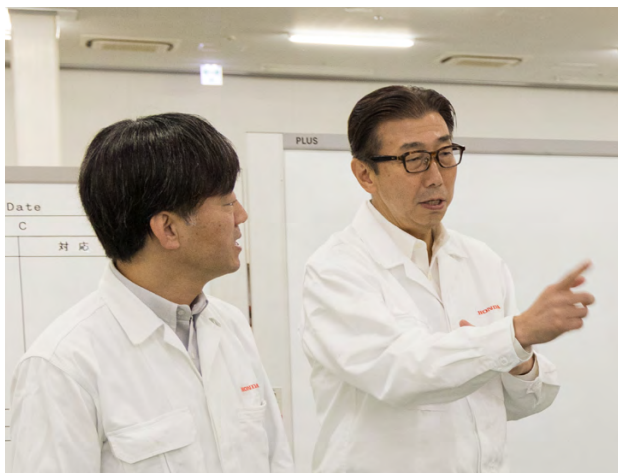
Hondaの二輪の強みとは

小野：今回のE-Clutchはシンプルな構造ですが、その中の制御技術はやはり一朝一夕には真似できないと思っています。私たちとしてはこれまでDCTなどを開発してきたノウハウがありますし、長年の先行研究での積み重ねもあります。また、制御技術については研究所のロボティクス領域からアプローチのヒントを得ました。これは多様なモビリティを生み出しているHondaならではの、他社にはない強みだと思っています。

牧田：実際、クラッチ制御はかなり緻密な技術ですし、正直乗っていただければ圧倒的に違いが分かんと思います。この強みを生かしながら、さらに競合他社を突き放せるような進化に取り組んでいきたいですね。

小野：Hondaは2050年交通事故死者ゼロに向け、さまざまな施策に取り組んでいますが、お客様に安全・安心に二輪車を楽しんでいただきたいという想いは変わりません。

たとえお客様が操作を誤ってしまった場合でも、危険な事象には至らない、また壊れないように、あらゆる場面を想定し、さまざまなテストを繰り返しています。



今後もお客様に新しい価値を届けるために

中田：今回のE-Clutchは、早い段階からS（営業）E（生産）D（開発）B（購買）といった関連部門が一体となり、手探りの中であらゆる問題を解決できたので、こういう連携を他のプロジェクトでもやっていきたいですね。

小野：開発陣だけでは量産化への壁は突破できなかったと思います。新技術を開発する際は、最初の先行研究段階からSEDB領域横断チームを置くなど、各領域の連携をさらに広げることができれば、もっとこれまでにない商品や技術を世の中に送り出せるのではないかと思います。また、今回はロボティクス技術との連携のような、領域を越えた連携の経験を得ることができたことも良かったと思います。これからもAll Hondaでうまく技術を融合さ

せることで、よりお客様にワクワクして喜んでいただける商品を提供できると考えています。

加藤：Hondaはものづくりの会社です。私が入社したとき、創業者の本田宗一郎さんはまだお元気で、ものづくりで世の中の役に立ちたいという想いに、私は強く感銘を受けていました。それから何十年経っても、今回のようにSEDBそれぞれの領域が、お客様に喜ばれる商品をつくり、届けたいという一つの目標に向かって、部門の垣根を越え知恵を出し合い、試行錯誤を繰り返しながらも壁を乗り越え、新しい価値を創造していく。Hondaの強みはまさにこれだと思いますね。



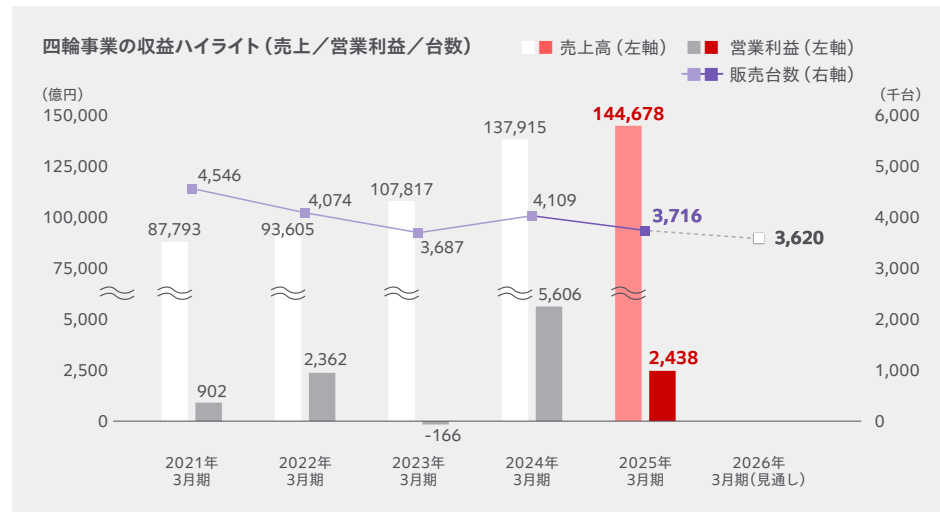
四輪事業戦略

事業概要 / 外部環境認識

変化する市場環境とHondaの挑戦

自動車業界を取り巻く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。世界経済は不安定な状態が続いており、EV（電気自動車）市場も各国の環境規制・通商政策の変化を背景に、その拡大スピードは鈍化傾向にあります。米国では産業政策や関税政策、EV補助金の見直し、化石燃料規制の緩和などが進み、EV普及への機運が弱まっています。欧州などでも経済減速の影響を受けて電動化政策の見直しが進み、中国では新興EVメーカーの台頭により競争が激化しています。

こうした状況下で、Hondaの四輪事業は「市場の変化に柔軟に対応した資源配分の見直し」「将来に向けた仕込みと収益力向上の両立」という課題に直面しています。いかにして「自由な移動の喜び」に満ちあふれた社会を実現するか、それを考え抜いた上で柔軟に対応していく必要があります。



事業の目指す姿

EV普及の取り組み

市場が大きく変化する中でも、「2050年にカーボンニュートラルと交通事故死者ゼロを達成する」という長期目標は揺るぎません。Hondaは長期的なカーボンニュートラル実現に向けて、着実に電動化の取り組みを進めています。

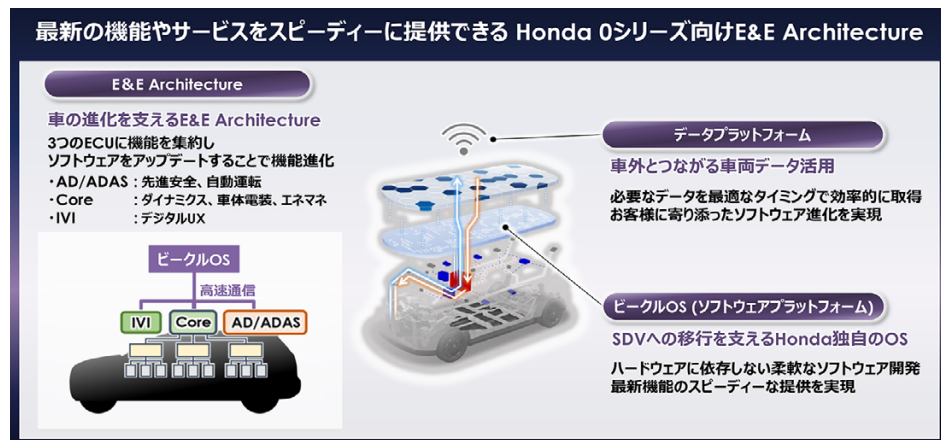
2026年に市場投入予定の「Honda 0シリーズ」は、「Thin, Light, and Wise. (薄い、軽い、賢い)」という新たな開発アプローチに基づく、ゼロからの発想で作り出したまったく新しいEVシリーズです。

シリーズのフラッグシップである「Honda 0 SALOON」、またHonda 0シリーズの第一弾となる中型SUVである「Honda 0 SUV」では、ASIMO OSを基盤としたAD（自動運転）/ADAS（先進運転支援システム）などを通じて、ユーザー一人ひとりに最適化されたSDV（ソフトウェア定義インドビークル）としての新たな価値を提供します。



四輪事業戦略

SDVは、ソフトウェアによってクルマの機能や価値を定義し、アップデートを通じて継続的に機能拡張や性能向上を実現します。Hondaはその基盤となるE&Eアーキテクチャーに加え、ビークルOS、アプリケーションも独自開発することで、最新の機能やサービスを迅速に提供します。



また、Hondaは来るべきEVの時代に備え、お客様に充電の不安なくEVをお使いいただくために、安全・安心な充電環境構築に向けて積極的な関与を続けていきます。2024年3月期には、アメリカにおけるOEMとの協業による急速充電ネットワークの取り組みIONNAへ参加した他、主要チャージングオペレーターとの連携により2030年に10万口のネットワークを構築すべく順次拡大を続けています。

日本においては、株式会社プラゴとの業務提携契約締結により、ユーザーの居住地域を中心に公共充電設置を進めていくとともに、CHAdeMO規格※1に準拠したプラグアンドチャージ機能など、お客様にとっての安全・安心と使いやすさを追求した充電サービス「Honda Charge」※2の展開を2025年9月から開始しました。

Hondaは、こうした次世代EVの開発・普及を通じて、カーボンニュートラル社会の実現と持続的な企業成長を両立させることを目指しています。今後も、電動化を含めた新たな価値を創造し、グローバルでの競争力強化と最適なモビリティ体験の提供に取り組んでいきます。

※1 CHAdeMO 規格：EV向け急速充電の国際規格。車両と充電器間での双方通信に対応し、安全かつ高出力での直流充電が可能

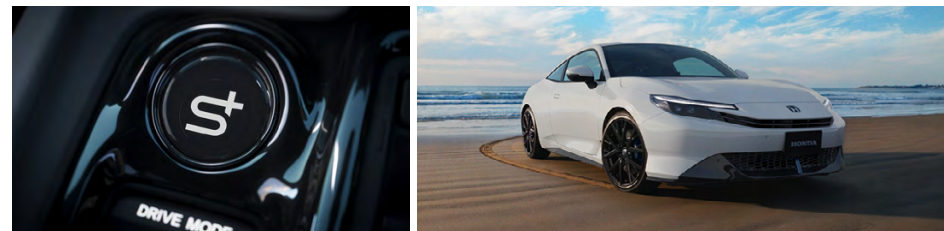
※2 Honda Charge：EVユーザー向けに提供するHonda独自の充電・エネルギー関連サービス。家庭や外出先での充電サポートに加え、充電スポットの検索、決済、CO₂排出量の見える化などを一元管理するモビリティエネルギープラットフォーム

不確実な時代に対応する事業戦略

中長期的なEVへの移行を見据える一方で、足元の体質強化は不可欠です。HondaはHEV（ハイブリッド車）を中核商品と位置付け、これまで培ってきたハイブリッド技術という強みを生かしながら、そのさらなる商品力向上に注力します。同時に次世代ADASの開発と普及を推し進め、足元と将来の両面に対応可能な体制を構築します。

HEVの進化

HEVの特性を生かしながら、五感に響く上質で爽快な走り、ドライバーとクルマの一体感を際立たせる「操る喜び」を追求した新機能「Honda S+ Shift」を新たに追加します。Honda S+ Shiftは加減速時に緻密にエンジン回転数をコントロールすることでダイレクトな駆動レスポンスと鋭い変速を実現します。またエンジンサウンドの音質を高めるアクティブサウンドコントロールシステム、およびこれと協調し俊敏に反応するメーターなどにより五感を刺激し、よりドライバーとクルマが一体化するような、爽快で意のままの走りの提供を目指しました。このHonda S+ Shiftは、2025年に発売開始した「PRELUDE（プレリュード）」を皮切りに順次搭載していく予定です。



Hondaはこれまでも、圧倒的な燃費の良さ（環境性能）と、大出力モーターによる上質で爽快な走り（走行性能）の両立を実現する、Honda独自のハイブリッドシステムを提供してきました。

バッテリー電力のみで走行する「EVドライブモード」、エンジンで発電しモーターで走行する「ハイブリッドドライブモード」に加え、エンジンとクラッチを直結してタイヤを駆動する独自の「エンジンドライブモード」の3つのモードをシームレスに自動で切り換えることで、あらゆるシーンで高効率な走行を実現しています。そしてこのシステムを進化させた次世代ハイブリッドシステムでは、エンジン、ドライブユニットをはじめとする構成部品および制御技術の刷新を行い、10%以上の燃費向上を目指します。

四輪事業戦略

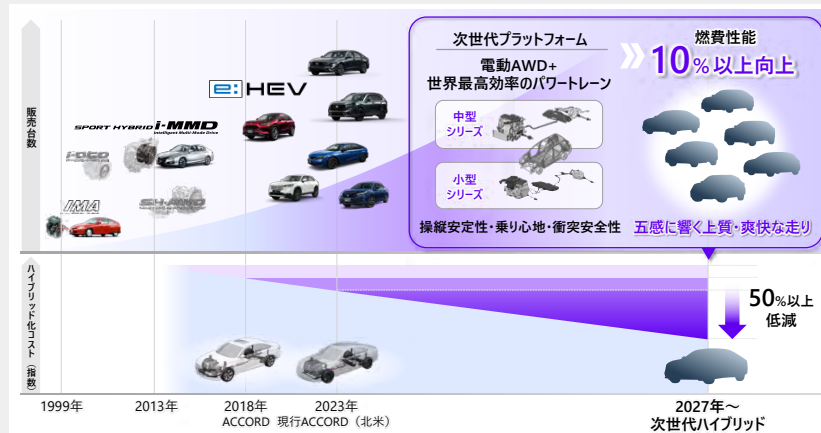
またEVと共用可能な電動AWDユニット※3の採用により、力強い発進加速性能と駆動力配分の最適化に加え、さまざまな路面状態でライントレース性や操縦安定性を向上させ、より安心で意のままの走りを追求します。この次世代ハイブリッドシステムのコストは販売台数の拡大に合わせて2018年モデルに対して50%以上、現行2023年モデルに対しては30%以上の低減を目指し、競争力の強化を図ります。

このようなハイブリッドシステムの進化に合わせ、HEV用の車体プラットフォームも全面的に刷新し、さらなる進化を追求していきます。高い操縦安定性と軽量化を実現する新しいボディ剛性マネジメントを採用した軽量骨格ボディなどの新技術により、重量を現行中型モデル比で約90kg軽量化することでクラストップの軽量プラットフォームを目指します。また、モジュラーアーキテクチャー構想により高い共用率を実現しながら、バッテリー、パワーコントロールユニット、モーターなどの主要部品を中心としてコスト低減を追求することで、収益性向上を図ります。

事業の柱となる北米市場では、広いスペースと高い積載能力を持つ大型車への底堅い需要があり、今後もそのニーズにサステナブルに応えていくため、力強い走行性能と牽引性能、そして高い環境性能を両立する新たなハイブリッドシステムを、2020年代後半の商品投入を目指して開発を進めています。

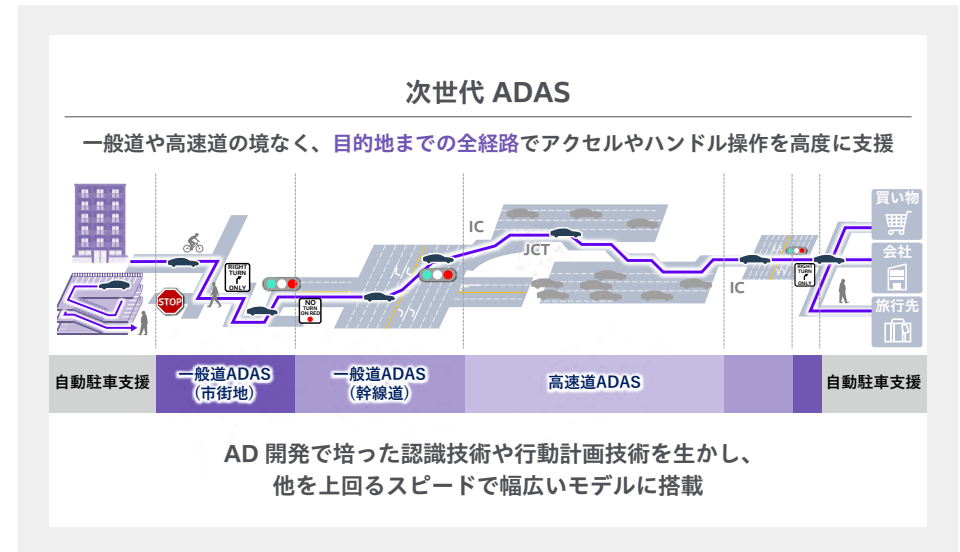
※3 AWDユニット：電子制御により前後輪に駆動力を最適に配分するシステム。滑りやすい路面での発進性や走行安定性を高める

ハイブリッドシステムとプラットフォームを全方位で進化



次世代ADASのEV・HEVラインアップへの幅広い適用

知能化の象徴となる自動運転・運転支援技術は今後の競争環境において重要な技術です。Hondaは次世代ADASをEV・HEVの主力ラインアップに幅広く適用し、「移動の喜び」を競争力ある価格水準でお客様にお届けすることを目指します。



カーナビで目的地を設定すると、一般道が高速道路かを問わず、目的地までの全経路において、クルマがアクセルやハンドルなどの運転操作を支援する次世代ADASの独自開発を進めています。技術的な難易度がとりわけ高いのは、交通参加者が多様で、交差点での右左折が頻繁に発生する市街地ですが、HondaはAD開発で培った認識技術や行動計画技術を生かし、市街地も含めて目的地まで安全、快適に走行できる次世代 ADASを開発します。今後はドライバーが運転を楽しむ「Fun (楽しさ)」の要素とテクノロジーによる「Easy (楽に目的地へ向かう)」を両立した新しい商品体験を届け、デジタルプロダクトを含めたSDVとしての体験価値を拡大していきます。これをEV・HEVの主力ラインアップに幅広く適用することで、より多くのお客様に手の届きやすい形で先進技術を提供し、安全・安心の提供に加え、Hondaらしい価値の拡大を目指します。

四輪事業戦略

現在の市場において、次世代 ADAS は電力確保や SoC (システム・オン・チップ) ※4の冷却といった技術的な課題により、EV・PHEV (プラグインハイブリッド車) の上級モデルを中心に搭載されています。

一方、Honda のハイブリッドシステムは、高効率なエネルギー管理を緻密に実行する本格的なハイブリッドシステムであり、これら技術課題をクリアできる優位性があると考えています。また、関連デバイスを搭載する上でも、Honda 独自の M・M 思想※5に基づいて室内空間を設計しデザインへの影響を最小化することで、小型車への搭載も可能とします。

※4 SoC (システム・オン・チップ) : 従来は別々の半導体で構成されていた計算処理や通信、画像処理などの機能を一つのチップに集約した集積回路

※5 M・M 思想 : 「人のためのスペースは最大に、メカニズムのためのスペースは最小に」を意味する「Man-Maximum, Mecha-Minimum」の考え方



このような技術の提供にあたっては、ソフトウェア領域の変化と普及スピードを踏まえたサービス投入が不可欠です。Honda は次世代 ADAS の一般道適用を加速し、車両データを活用して AI 機能を進化させるデータプラットフォームや、ソフトウェアを高速開発するためのバーチャル開発を含めた開発技術を準備しています。特に技術進化の早い中国では、お客様の期待に応える製品をスピーディーにお届けするため、現地企業との連携を強化しています。

以上のように、Honda はハイブリッド強化と次世代 ADAS の開発を両輪とし、電動化の進展が不透明な中でも、持続的な成長と競争力強化を目指します。この四輪事業の変革のシンボルとして、2027 年以降に投入する次世代モデルからは EV に加え、HEV を含む ICE 車にも新たな「H マーク」を適用していきます。併せて、マーケティング・販売/サービス・オペレーションでの新施策をバリューチェーン全体で実行していきます。今後も、環境変化に柔軟に対応しながら、モビリティの進化を通じて「自由な移動の喜び」と新たな価値を世界中のお客様に提供し続けていきます。



ラインアップ戦略

Honda は、グローバルに広がる既存顧客に対し、効率的なラインアップと多様なタッチポイントを通じて、継続的に価値を提供することを目指しています。変化する需要に柔軟に対応できるよう HEV と EV を合わせた効率的なラインアップを展開し、幅広い顧客層をカバーしながら商品力を強化していきます。

足元の需要が高いハイブリッド車については、2027 年以降に投入する次世代モデルを中心に、EV 普及までの過渡期を担うパワートレインとして商品群を強化していきます。具体的には、2027 年から 4 年間で次世代ハイブリッドモデルをグローバルで 13 モデル投入することで幅広いラインアップを構築し、今後も拡大する需要に着実に応えていきます。

また、EV についても、「Honda 0 シリーズ」「小型 EV」「e:N」「焔 (イエ)」シリーズなど、多様な商品群を段階的に展開していきます。

「Acura」ブランドについては、EV および ICE の両領域で顧客基盤を拡大しながら、統合制御技術や SDV 価値を活用した商品力強化により、パフォーマンスブランドとしての地位の確立を図ります。

生産・調達体制の進化

市場の急速な動向変化に対応するため、柔軟かつ強固な生産・調達体制の構築を進めています。特に、EV および HEV を含む ICE 車の需要変動に即応できるよう、両者を同一ラインで生産できる「混流生産体制」を軸とし、既存設備の最大活用と生産能力の最適化を図っています。これにより各国の政策や市場の変化による影響を最小限に抑えながら、安定した供給体制を維持できます。

四輪事業戦略

特に北米市場においては、HEVの需要増加に対応するため、生産能力の見直しやバッテリー供給体制の強化を推進し、現地生産比率や部品現地調達率の向上に取り組んでいます。

米国オハイオ州内の既存工場を北米におけるEV生産のハブ拠点として進化させることで「混流生産体制」を構築していきます。またHonda 0シリーズの「Thin」「Light」の実現に欠かせない技術であるメガキャスト鋳造などの新技術の導入にも取り組んでいます。

EVの普及に備え、特にバッテリーなどの主要な電動部品については足元の投資を抑えながらも安定した供給を確保することが重要になります。短期的には既存のアセットを活用しながら供給を行い、また長期的には「地産地消」を目指し、現地生産や現地調達の拡大を継続的に検討しています。

LG エナジーソリューションとの合併による米国でのバッテリー工場稼働開始、株式会社 ジーエス・ユアサ コーポレーションと共同開発したバッテリーの将来的な自前生産開始を通じ、EVにおける垂直統合型のバリューチェーンの構築を目指します。これにより、サプライチェーン全体のレジリエンスを高め、コスト競争力の強化とともに、各地域の政策変動にも柔軟に対応できる体制を構築していきます。

このような生産・調達体制の強化は、Hondaが掲げる「需要のあるところで生産する」という創業以来の理念に基づいており、グローバルでの安定供給とコスト競争力の両立に向けた取り組みです。今後も持続的な成長とカーボンニュートラルの実現に向けて事業基盤の強化を図ります。



福祉車両

「Fun for Everyone. Honda ～移動の喜びを一人ひとりに～」のスローガンの下、Hondaは福祉車両を40年以上にわたって開発してきました。その開発は、人々の強い想いが原動力になっています。

「母を自分の力で旅に連れていきたい」という、両上肢のない女性が語った想いは開発者の心を動かし、足だけで運転操作ができる足動運転補助装置「Honda・フランチシステム」が生まれました。この装置の誕生は、「運転したい」という願いに技術で応えるHondaの理念を体現する出来事となりました。

そうした願いを力に変える挑戦を続け、Hondaは独自の技術を発展させてきました。介護を支える「N-BOX スロープ」という商品は、N-BOX本来の使い勝手と外観をそのままに、車いすでの移動のしやすさを両立させた福祉車両技術の結晶です。フラットな荷室の床を引き出すだけでスロープに早変わりする「スーパーフレックススロープ」に加え、技術を結集した電動ウインチにより、車いす乗車時の挙動を安定させて安心感を提供しています。

また、Hondaはお客様の社会活動や交流の広がりへの福祉車両の貢献状況を把握するため、独自指標の構築に取り組んでいます。継続的なモニタリングを通じて提供価値を向上させ、将来にわたる持続可能なWell-beingを目指した活動です。

Hondaは今後も人に寄り添う機能に磨きをかけ、車種や販売国を段階的に広げることでより多くの人へ移動の喜びを届けていきます。そして人の夢と意志を支える商品開発を続けていきます。

四輪座談会 知能化・操る喜びの両立に向けて



四輪事業戦略統括部
商品・事業企画部
江原 翔

SDV統括部
先進安全ソリューション開発部
石川 翔太

取締役
執行役専務
四輪事業本部長
井上 勝史

完成車開発統括部
車両開発四部
大竹 将

完成車開発統括部
LPL室（機種開発LPL）
小只 輝将

Hondaが目指す四輪の姿とは

井上：Hondaはこれまで「操る喜び」を徹底的に追求してきましたが、2050年交通事故死者ゼロに向け、安全も徹底的に突き詰めています。これからの時代を考えると、SDVの時代に入って、これまでの「操る喜び」に加えて「知能化」も、両方を組み合わせたクルマを出していくことが、これから私たちの勝ち技になると思います。どちらかだけをやってもダメだと思っており、ただ、対極にあるこの両面をやることは、とてもチャレンジングなことですよ。

小只：その二面が組み合わさったときに、どんな世界観を提供できるかというのを一生懸命に考えて、Hondaとして創造することが重要だと思っています。お客様に安心してEVに乗っていただくためにも、電費性能や安全なバッテリーも含めて一台分としてのお客様への価値提供をどう高めていくかが重要だと考えています。



知能化と操る喜びとは

小只：Hondaはこれまで何十年も、「人間が操る」ことを重視し、車両の挙動や操作感がドライバーの意図に忠実に反応するように、人間中心の設計・開発をしてきましたよね。一方で自動運転に代表されるような「知能化」を突き詰めていくと、「操る喜び」はoirないのではないか？と思われがちです。しかし、Hondaはそうは思わないんだ、ということをお客様に伝えたいですね。誰にも自分で操りたいときと、誰かに運転を任せたいときがあると思います。ドライバーが望むときには「自分で操る」選択肢を残し、これまでも、これからも、「操る喜び」をお客様に感じていただきたい、私はそう思っています。



どんなところが難しく、なぜそこにこだわるのか

石川：大学で自動運転の研究をしていましたが、研究だけではお客様に価値を届けられないという悔しい思いから、実際に直接お客様の手に価値を届ける仕事をしたいという夢を叶えるべく、Hondaに入社しました。現在、運転支援技術の知能化に取り組んでいますが、この領域において一番大事なのはデータの質だと実感しています。データの量だけに依存せず、少ないデータでも賢く学習できるような独自システムを開発していくことで、低コストでお客様に機能を提供できと思っています。ただし、データに対する再現性が確認できても、本当にそれが実車で再現でき

四輪座談会 知能化・操る喜びの両立に向けて

るか、という判断は難しいです。そこで重要になってくるのは、優良なデータを多く集めることだと考えています。クルマが操りやすく、優良な運転のデータが集めやすいなら、Hondaの自動運転はずっと進化し続けるものになって、お客様に安全・安心・快適な自動運転をお届けできるようになる。「知能化」と「操る喜び」を掛け合わせることのすごさはこれだと信じて、日々頑張っています。



大竹：私は学生時代に乘っていたCIVICがキビキビと軽快に走ることが非常に印象的で、こんなに楽しいクルマがあるんだ、自分もこういう楽しいクルマをつくりたいという想いでHondaに入社しました。現在は車両運動性能を担当しています。これだけハンドルを切ったらこれくらい動く、と直感的に運転できることを目指し、日々取り組んでいるところです。一方で、自動運転や車体の姿勢制御などさまざまな制御に対しては、どうしてもお客様が違和感を覚えてしまうこともあると思います。安全・安心は絶対に守った上で、お客様がクルマが制御されていることを気づかないレベルで、快適に運転できるようにしていきたい、そう思っています。

井上：自動運転で走っていて、峠道のワインディングが現れて、ハンドルを握った瞬間に、自動運転から手動運転に切り替わって気持ちよく走れる。そういうシームレスさも大事だと思います。

自動運転は突き詰めていくと、自動車が無機質になっていくような側面もある気がしています。もしも移動のためのマシンでよければ、お茶の間にタイヤがついていればいいのか、となってしまうのですが、そうではなくて「安全・安心」を最優先した上、自分がハンドルを握りたいときはドライバーズカーとして「操る喜び」を価値としてもたらししてくれる、そんな楽しみのあるクルマをつくっていききたいですね。



小只：私も、運転していても同乗していても、どちらでも単純に面白いと感じていただけるクルマをつくりたいと思っています。人間が何を感じて楽しい、面白いと思うのか、がやはり重要で、それが付加価値になり、お客様の選択範囲が広がると思います。「Honda S+ Shift」などは、やはりHondaだからこそできる技術だと思っています。視覚(メーターディスプレイ)、聴覚(エンジンサウンド)、触覚(パドルシフトや加速フィードバック)を通じて、ドライバーの五感を刺激し、車両との一体感を高めてくれ



る技術だと思っています。

江原：私は直近まで中国の現場にいて、実際に販売店様からは、「Hondaはいつ他メーカーをしのぐようなものを出すんだ」と言われていました。「知能化」と「操る喜び」が融合して一台のクルマになったとき、それをどういう形で、たとえ乗らなくてもお客様に分かってもらうのかという点には、相当苦心するだろうと思っています。どの自動車メーカーも自動運転に取り組んでいくと、各メーカーの独自性が見えにくくなってしまいます。Hondaのクルマは何がすごいかと聞かれたときに、「ココがすごい」と伝えていきたい。ただ、こんなにすごいんだ、他と違うんだ、と乗ったら分かるような感覚的なところを言葉で伝えるのは難しいです。例えば、初めてクルマを買われるお客様は、物価高の中、まだご年齢も若くて、クルマ購入は大変な決断だと思います。初めてでも安心して遠出ができて、移動中も楽しむことができて、究極的に安全で、自己表現にもつながっている、そんな価値を、お客様にどのような言葉でお伝えしたら良いか、というところが営業の最大の付加価値になると思っています。



井上：「知能化」も「操る喜び」も、数値で語るのが非常に難しいですね。みんなで頑張って開発した価値を、いかにお客様に伝えるか。明らかに誰が乗っても違うというのが明確になっていれば分かりやすいんですけどね。

四輪座談会 知能化・操る喜びの両立に向けて

大竹：数値で語ることの難しさは開発の中でも感じています。断片的で機械特性から決まる数値目標を頼りに実車性能のつくり込みを行っても感覚と合わない部分が出てくることが多々あり、人間の感覚には、まだまだ数値化できていない領域が広いことを日々実感しています。

ステアリング・バイ・ワイヤのようにハンドルとタイヤが物理的に切り離されているけれど、つながっている以上に意のままに動かせたり、安心感が得られたりするようなクルマができれば良いと思いますし、その感覚を数値化しシステム設計に落とし込むことができれば開発の精度もスピードも間違いに上げられると思います。その実現に向けて自身の感性や技術を磨き続けることは必要だし、どんな特性が人に喜ばれるかを常に考えることは重要だと考えます。



小只：人間研究って、本当に重要ですよ。人の感覚というのは想像以上に解像度が高くて、それをクルマという工業製品で表現することは簡単ではありません。感じ方も人それぞれで、「自由な移動の喜びを感じる」ポイントも千差万別。私自身も複数のクルマを所有して勉強していますが、Honda車に乗ったときは、他社にはない、なんとも言えないしっくりした感じや楽しいと思うポイントがあるんですよ。

改めて、Hondaの四輪の勝ち技は

石川：クルマの中で過ごす間、特に運転席に座るお客様は、運転に集中しなければなりません。しかし運転支援の知能化によって、運転タスクに集中していた時間を、別のタスクをする時間に置き換えることができます。お客様が選択できるようになり、色々な価値を提供できると考えています。例えば、移動中に映画鑑賞やゲームをしたり、家族や友人と向き合って話したりなど、移動時間をもっと楽しめるようになると考えています。色々な人が色々なことをできるようになる中で、運転すること自体が好きな人もいます。 「操る喜び」を追求しているHondaのクルマであれば、運転を楽しめるけど、運転しなくてもいい。そこにHondaらしい価値を感じていただきたいと思って、私は「知能化」をやり遂げる覚悟です。



小只：このクルマは、人間が運転するよりも安心できます、という価値を提供していきたいですね。

歩いている人同士はすれ違うときに当たらないのに、走っていると当たってしまうことがある。

私たち総合モビリティカンパニーには、これを絶対に克服する責任があると思うし、Hondaの技術をもってやり遂げたいです。クルマが人やものに当たらない世界になれば、クルマは今よりずっと軽くできる。デザインの自由度ももっともっと上がる。まだ世の中に提供できていない移動の喜びを、提供できるようになると信じているんです。

井上：私たちはHondaの商品に絶対的な自信があるし、「知能化」と「操る喜び」の両立も、絶対に成し遂げる、そう思っています。

パワープロダクツ事業戦略（パワーユニット・完成機領域）

事業概要 / 外部環境認識

人々の暮らしと社会を支える製品提供

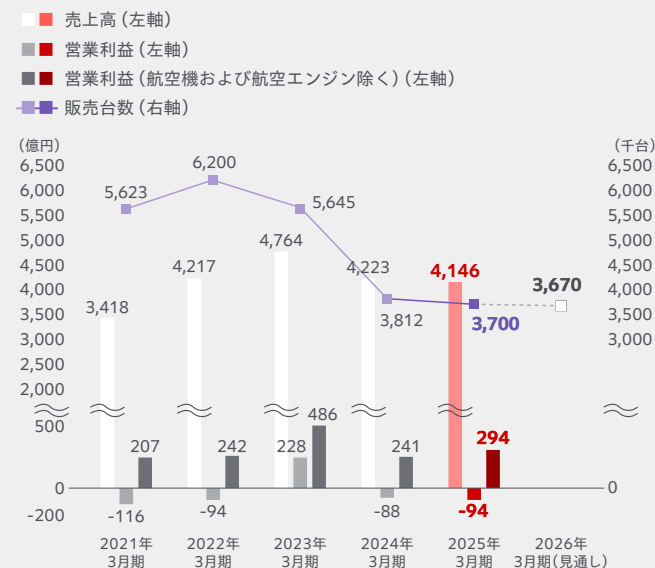
「人々の暮らしを少しでも楽にしたい、豊かにしたい」「技術で生活の役に立ちたい」という創業者の志から生まれた事業、それがパワープロダクツ事業です。

さまざまな作業機械に搭載可能な汎用エンジン「H型エンジン」から、耕うん機、発電機、芝刈機、除雪機、ポンプなど、作業の負荷を軽減して人々に喜んでいただくための「力」を提供してきました。

2025年3月期の販売台数は370万台、累計生産台数は1億7,500万台を突破しました。世界10カ国にある11の生産拠点から、100カ国以上のお客様に喜ばれる商品を提供しています。

現在は完成機メーカーへのエンジン販売や、災害時や工事現場などで活躍する発電機、雪国での生活を支える除雪機などを中心としたICE製品が中核を担っていますが、同時に電動化への開発にも注力し、さらなる利便性の向上とカーボンニュートラルの達成を目指しています。

パワープロダクツ事業およびその他の事業の収益ハイライト
(売上／営業利益／台数)



上記の営業利益合計に含まれる航空機および航空エンジンの営業利益

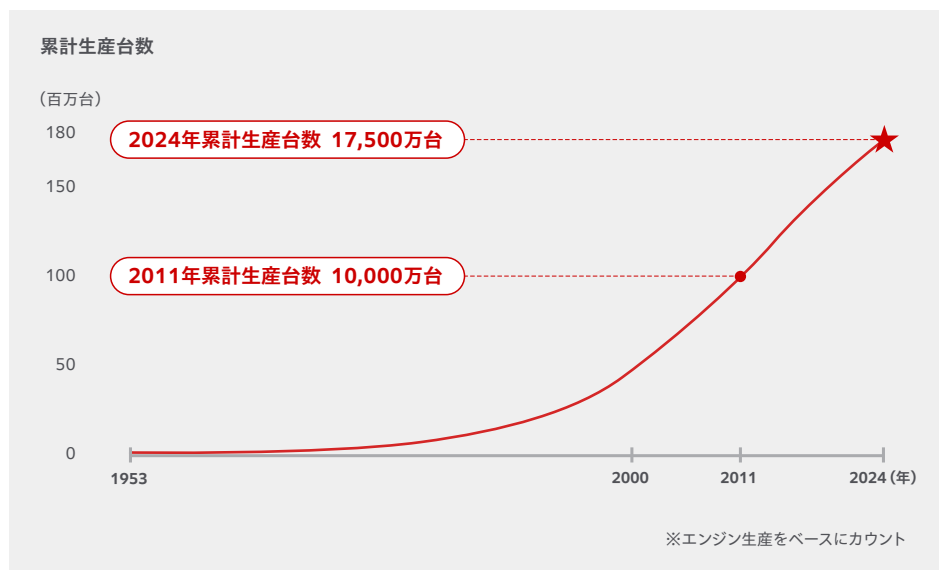
2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
-323	-337	-257	-329	-388



「技術は人のためにある」

1953年
H型エンジン発売

パワープロダクツ事業戦略（パワーユニット・完成機領域）



ICE製品需要の継続と多様化するニーズ

世界的なカーボンニュートラル化の潮流が続く一方で、環境規制の緩和や通商政策の変更などにより、電動化の進展は一部の市場で緩やかになっています。

特に建設機械や産業機械といったプロ向けの業務用機器では、コストと作業効率の観点から依然としてICE製品の需要が根強い状況です。

一方で、長期的には世界的なカーボンニュートラルに向けた動きは今後も変わらないと考えています。個人ユーザー向けの小型製品、とりわけ歩行芝刈機やハンドヘルド製品※1などのガーデン製品では、電動製品の快適性や利便性などを理由に、規制の動向によらず電動製品が選ばれる機会が増えています。

また、高齢化や労働力不足の進行により、ロボット芝刈機をはじめとする自動化製品へのニーズが急速に高まっています。

※1 ハンドヘルド製品:刈払機、チェーンソー、ブロワなど、手で保持して使用する作業機の総称。動力源であるエンジンやモーターと一体の製品となっている

事業の目指す姿

多様化する市場環境を見据えた事業展開

2025年3月に量産を開始した電動歩行芝刈機に続き、北米市場向けに電動乗用芝刈機および自動芝刈機の量産開発を進めています。

また、外部パートナーとの連携により開発の効率化を進めることで、地域ごとに異なる多様な顧客ニーズに迅速かつ柔軟に応える取り組みを始めています。

電動化の中核を担うバッテリーおよびモーターにおいては、二輪製品との共有化を進めることで、開発・生産プロセスの効率化に取り組んでいます。また、調達・供給における安定性と効率性の向上を目的として、バッテリーセルを含むコア部品の規格統合やサプライチェーンの最適化を行い、事業全体の競争力を強化していきます。

社会と事業の持続的発展に向けた技術進化

環境問題を含む社会課題の解決と企業の持続的な成長を実現するには、パワーユニットおよび完成機の両領域での進化が欠かせません。市場環境の多面的な変化に対応するためにも、ICEと電動の両軸を戦略的に強化し、柔軟性の高い事業基盤を構築していく必要があります。

Hondaは、今後ICE事業のさらなる体質強化によって安定的な収益基盤の確立を図るとともに、電動化および将来技術への資源投入を加速し、次世代を見据えた競争力の向上に取り組めます。

パワーユニット領域

ICE製品の需要が高い新興国を中心とした市場には、Hondaの単気筒汎用エンジンでは最大排気量となる「GX430」の販売を開始しました。これまでのエンジンでは対応ができなかった高出力帯の作業機への搭載が可能になり、パワーユニット事業※2の基盤をより強固にしました。

また、FI技術※3の導入により始動性を向上させるとともに、電子ガバナ―※4の採用により燃費向上と騒音低減を実現する「iGXシリーズ」のラインアップを今後拡充し、Hondaの汎用エンジンの付加価値をさらに高めていきます。さらに、汎用エンジンのトップメーカーとしての強みを生かし、パワーユニット供給先企業を積極的に巻き込みながら、電動化を力強くリードしていきます。

※2 パワーユニット事業：世界各国の多種多様な完成機メーカーに対して動力源としてエンジンやモーター、バッテリーを供給する事業

※3 FI技術：燃料供給を電子制御にすることで、始動性や燃費、環境性能を向上させる技術

※4 電子ガバナ―：エンジンの回転数や出力を電子制御で調整する装置

パワープロダクツ事業戦略（パワーユニット・完成機領域）

電動パワーユニット「eGX」は、主力エンジンであるGXシリーズとの互換性を保ちつつ、ゼロエミッション、低騒音、高いメンテナンス性といった電動化の利点を融合した次世代モデルです。屋内や夜間といった、従来のエンジンの使用が適さない環境での活用が可能である点が大きな特長です。

また、モバイルバッテリー「Honda Mobile Power Pack e:」は、電動化を目指す建設機器メーカーの製品に2022年に初搭載されて以降、用途の拡大が進行しています。



iGX430 コンセプト



電動パワーユニット「eGX」



Honda Mobile Power Pack e:

完成機領域

完成機においても、独自の技術を進化させることで、各地域の排出ガス規制に対応しながら、人々の暮らしに役立つ製品を提供しています。クロスオーガ機構※5や除雪部をエンジン、走行部をモーターで駆動する独自のハイブリッド機構を備える除雪機は、強固な販売・サービス網を基盤に多くのお客様から高い評価をいただいています。

除雪機
「HSS1370i (JX)」電動自動芝刈機
プロトタイプロボット芝刈機 Miimo
「HRM2200i」

またガーデン製品を通じて、高齢化や労働力不足といった社会課題の解決にも貢献していきます。造園業者向けの電動自動芝刈機やロボット芝刈機「Miimo」の機能性を向上させることで、暮らしに溶け込みながら人々の生活を支える力を提供します。

※5 クロスオーガ機構：刃の正転と逆転を同時に行うことでより除雪力を高める機構

作業機の自動化・知能化による新しい豊かさの提供

人々の暮らしにこれまでにない価値を提供し、社会課題の解決にも貢献するため、Hondaは知能化技術の強化に挑戦しています。

2026年には、知能化・自動化技術を搭載した電動自動芝刈機を北米市場へ投入する計画です。周囲の障害物を検知する360°の全方位センシングと、傾斜地での高いトラクションコントロール技術※6により、高い安全性と信頼性を実現し、北米造園市場における人手不足の解消や、真夏の炎天下など過酷な作業環境からの解放にも貢献していきます。

またロボット芝刈機 Miimo は、ネットワーク RTK※7を用いた高精度の位置認識技術や、アプリを通じたユーザーインターフェースの進化により、作業効率と利便性の向上を図っていきます。

Honda のパワープロダクツは、これらの製品にとどまらず、今後も自動化・知能化技術の進化と搭載の拡大を進め、より多くの場面で人々の生活に貢献する製品づくりを推進します。

※6 トラクションコントロール技術：過剰な駆動力を抑え、車体の挙動（ふらつき）を抑制する技術

※7 ネットワーク RTK：衛星からの位置情報を補正し、センチメートル単位でリアルタイムな測位ができる方式

カーボンニュートラルに向けた取り組み

多くの地域や用途において ICE 製品が依然として必要とされている市場環境を踏まえ、Honda は ICE と電動、双方の技術を進化させながら、環境負荷ゼロに向けた挑戦を続けています。

ICE 製品においては、燃費性能のさらなる向上と排出ガス規制への対応を通じて環境負荷の低減を追求するとともに、電動製品のラインアップ拡充とグローバル展開を加速し、カーボンニュートラル実現に向けた市場の変革を牽引していきます。

パワープロダクツ事業戦略（マリン領域）

事業概要 / 外部環境認識

水上の可能性を広げる豊かなマリンライフの提供

1964年に船外機「GB30」で市場に参入して以来、Hondaは環境性能と走行性能を両立させた船外機を世に送り出してきました。現在では、中小型の馬力帯を中心に、2〜350馬力の計25モデルをグローバルで展開し、2025年3月期の販売台数は4万5,000台となっています。2024年には、最高馬力となる「BF350」を発売しました。市場拡大を続ける大型船外機市場へ本格的に参入し、事業の収益基盤を強化しています。

近年は、ボートの大型化に伴う高度な操船支援技術のニーズと、欧米を中心とする排出ガス規制への対応ニーズが見られます。Hondaは、こうした環境変化を見据え、船上の体験価値の最大化を目指しています。



事業の目指す姿

体験価値向上に向けた高出力モデルと操船支援技術の融合

フラッグシップモデル「BF350」は、力強い駆動力による高い走破性に加え、新設計のクランクシャフト※1による高い静粛性・低振動と、新搭載の「トリムサポート機能」※2により、乗船者の快適性を大きく向上させるとともに、より簡単な操船を可能にしています。今後は、これらの技術を他モデルにも段階的に展開し、新モデルを順次投入していきます。

※1 クランクシャフト：ピストンの上下運動を回転運動に変換するエンジン内部の主要部品。回転の滑らかさや振動の抑制に関わるため、静粛性や快適性に大きく影響する

※2 トリムサポート機能：船外機の角度（トリム角）を自動で調整し、最適な船体姿勢を保つ機能

また、操船支援技術の開発も進めており、例えば複数のエンジンを統合電子制御する先進システムは、狭い水路や桟橋周辺といった繊細な操船が求められる場面でも、スムーズかつ確かな動作を支援し、ストレスを軽減します。今後も高出力モデルと操船支援技術のさらなる融合を進めることで、船上の体験価値向上を目指します。

「技術は人のために」、そして「人を知ることはHondaのものづくりの根源」という創業以来の企業精神の下、Hondaは乗船体験を通じて人と水上をつなぐ価値提供を目指しています。「安心・簡単・快適」という体験価値を核に、一艇ごとの個性と魅力を最大限に引き出し、マリンライフの可能性を広げていきます。そして、人と自然をつなぎ、水上で過ごす時間をより豊かに、より自由にする体験を、世界中の人々に届けていきます。

環境性能と走行性能の両立を追求

「水上を走るもの、水を汚すべからず」——創業者・本田宗一郎の想いは、今もHondaの環境の取り組みに受け継がれています。1964年、軽量・高出力な2ストロークエンジン※3が主流の中、Hondaは水質汚染の少ない4ストロークエンジンでの参入を決断しました。以来、4ストローク技術を磨き、低燃費・低排出と高出力の両立に挑み続けてきました。今後もこの技術基盤を活用し、高出力モデルでも優れた環境性能と動力性能を備えた製品づくりを推進します。

また、ICEの進化と並行し、電動化にも注力しています。二輪・四輪で培ったバッテリー制御技術を応用し、静かで環境負荷の少ない電動船外機の実証実験を国内で展開するなど、小型艇や短距離遊覧船を中心に、電動化領域での新たな挑戦を続けています。

一方、水上モビリティは航行時の抵抗が大きく、自動車より多くのエネルギーを必要とするため、電動に加え、バイオ燃料、e-fuel※4、水素燃料などのカーボンニュートラル燃料の活用を検討しています。これらの取り組みを通じて、Hondaは水上においてもカーボンニュートラルへの挑戦を続けていきます。



大型船外機「BF350」

※3 2ストロークエンジン：ピストンの上下2行程（1往復）で燃焼サイクルを完結させる内燃機関。構造が簡単で軽量・高出力を実現できる一方、燃費や排出ガスの面では4ストロークエンジンに劣る

※4 e-fuel：再生可能エネルギー由来の水素とCO₂から化学合成された液体燃料