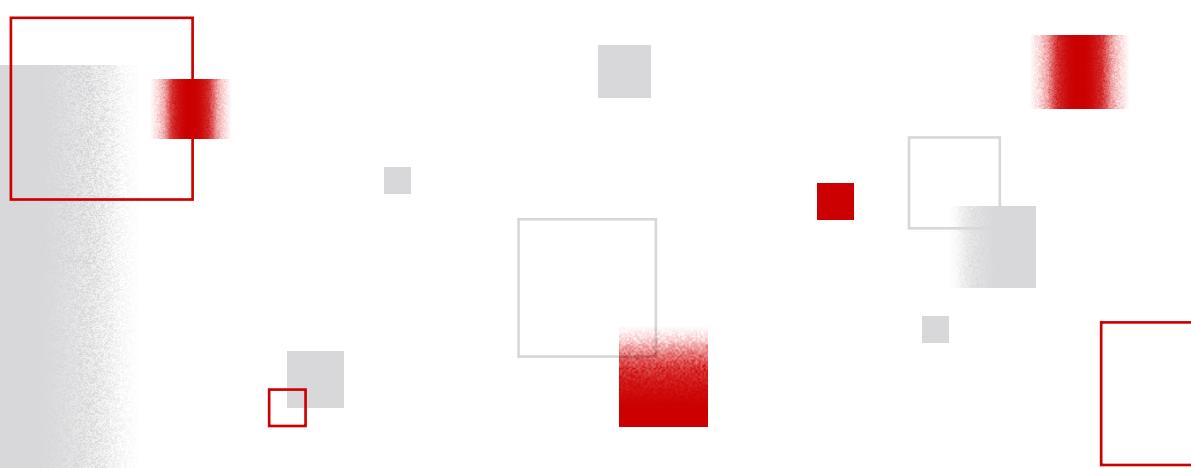


関連データ



10年間の主要詳細データ

IFRS (単位:百万円)

	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期	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
損益状況										
売上収益	14,601,151	13,999,200	15,361,146	15,888,617	14,931,009	13,170,519	14,552,696	16,907,725	20,428,802	21,688,767
営業利益	503,376	840,711	833,558	726,370	633,637	660,208	871,232	780,769	1,381,977	1,213,486
税引前利益	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375	789,918	914,053	1,070,190	879,565	1,642,384	1,317,640
親会社の所有者に帰属する当期利益	344,531	616,569	1,059,337	610,316	455,746	657,425	707,067	651,416	1,107,174	835,837
キャッシュ・フロー状況 (金融サービス事業を除く事業会社)										
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,430,526	1,079,340	1,149,458	1,138,346	1,055,023	1,050,956	1,051,818	1,352,796	2,288,129	1,883,139
投資活動によるキャッシュ・フロー	-709,088	-511,411	-589,344	-524,825	-584,351	-747,138	-373,695	-666,929	-827,156	-1,217,274
フリー・キャッシュ・フロー	721,438	567,929	560,114	613,521	470,672	303,818	678,123	685,867	1,460,973	665,865
財務活動によるキャッシュ・フロー	-306,812	-231,219	-369,094	-397,507	-302,557	-328,121	-81,812	-564,865	-712,572	-1,390,352
財政状況										
総資産	18,229,294	18,958,123	19,349,164	20,419,122	20,461,465	21,921,030	23,973,153	24,670,067	29,774,150	30,775,867
現金および現金同等物	1,757,456	2,105,976	2,256,488	2,494,121	2,672,353	2,758,020	3,674,931	3,803,014	4,954,565	4,528,795
資金調達に係る債務 (非流動負債)	3,736,628	4,022,190	3,881,749	4,142,338	4,221,229	4,715,361	4,984,252	4,373,973	6,057,967	6,953,520
親会社の所有者に帰属する持分	6,761,433	7,295,296	7,933,538	8,267,720	8,012,259	9,082,306	10,472,824	11,184,250	12,696,995	12,326,529
株主還元										
株主還元総額	158,615	165,821	266,062	260,102	292,155	190,005	269,144	359,135	580,881	1,029,712
うち、自己株式取得額	14	12	87,083	64,557	96,284	6	62,758	157,001	250,513	722,365
1株当たり配当金(円)	29	31	33	37	37	37	40	40	68	68
配当性向	46.0%	26.9%	16.9%	32.1%	43.1%	28.9%	29.2%	31.2%	30.1%	38.0%
株主資本配当率(DOE)	2.3%	2.4%	2.4%	2.4%	2.4%	2.2%	2.1%	1.9%	2.8%	2.5%
その他財務データ										
営業利益率	3.4%	6.0%	5.4%	4.6%	4.2%	5.0%	6.0%	4.6%	6.8%	5.6%
R&D調整後キャッシュ・フロー	1,959,344	1,618,221	1,747,392	1,797,151	1,684,104	1,629,132	1,696,669	2,084,052	3,056,976	2,806,661
投下資本利益率(ROIC)	4.9%	8.4%	9.0%	7.3%	5.6%	7.4%	6.9%	5.9%	9.1%	6.7%
株主資本利益率(ROE)	5.0%	8.8%	13.9%	7.5%	5.6%	7.7%	7.2%	6.0%	9.3%	6.7%
研究開発支出	719,810	659,918	730,734	820,037	821,478	780,065	804,025	852,067	976,366	1,210,620
減価償却費※	486,410	484,133	513,455	499,036	470,320	428,063	438,269	512,501	563,954	531,809
設備投資額	647,498	541,041	433,892	426,519	375,643	321,294	278,405	493,908	387,986	537,427
為替レート 期中平均 対米ドル(円)	120	108	111	111	109	106	112	136	145	153

※ 使用権資産含む

会社概要

会社概要 (2025年3月31日現在)

会社名	本田技研工業株式会社	従業員数	連結: 194,173名 単独: 32,088名
本社所在地	東京都港区虎ノ門二丁目2番3号※		
設立	1948年9月	連結子会社	284社
資本金	860億円	持分法適用会社	73社
※ 2025年6月より移転			

株式情報

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

証券コード 7267

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5号 三菱UFJ信託銀行株式会社

株式の状況 (2025年3月31日現在)

発行可能株式総数 7,086,000,000株

発行済株式総数 5,280,000,000株



■ 個人・その他	13.1%
■ 金融機関	26.3%
■ 証券会社	0.4%
■ その他国内法人	6.2%
■ 外国人	31.5%
■ 自己名義	22.5%

大株主 (2025年3月31日現在)

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)	773,501	17.77
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	282,587	6.49
モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー	247,552	5.69
ステートストリートバンク アンド トラストカンパニー 505001	143,430	3.30
明治安田生命保険相互会社	138,237	3.18
ステートストリートバンク ウエスト クライアントリーティー 505234	91,703	2.11
ジェーピー モルガン チェース バンク 385781	69,455	1.60
JPモルガン証券株式会社	64,730	1.49
日本生命保険相互会社	58,565	1.35
アクサ生命保険株式会社	57,000	1.31

制作体制

経営企画部が主体となり、「Honda Report」の企画立案と全体構成の策定を行っています。

社内の各部門を交えて価値創造プロセス・コンセプト・構成・コンテンツ・デザインについて検討し、経営陣の承認を得て発行を行いました。

本レポートはHondaのさらなる企業価値向上に向けた取り組みと、どのようにして社会に「喜び」を提供し続けていくのかを、社内外の全てのステークホルダーの皆さんへお伝えすることを目指して編集にあたりました。

編集委員会

コーポレート戦略本部	本部長 小澤 学 (委員長)
経営企画部	部長 鈴木 理香子
経営企画推進課	課長 大野 博
	上野 祐揮
	増澤 崇
	桐原 夏実
経営企画管理課	中野 果歩
技術戦略課	佐藤 龍
ブランド・コミュニケーションセンター	センター長 千田 隆作
ブランドプランニング スタジオ	平野 友也 多田 千晴



コーポレートサイト
<https://global.honda/jp/>



サステナビリティサイト
<https://global.honda/jp/sustainability/>

編集方針

Hondaは、持続的な成長と中長期的な企業価値向上を目指し、株主・投資家の皆さまをはじめとした全てのステークホルダーに向けて、グローバルに展開する当社およびグループの活動を示すとともに、独自の提供価値と、それを実現するための価値創造プロセスおよびその進化をお伝えするために、統合報告書を作成しています。

「Honda Report 2025」では、事業環境が大きく変わる中、自らの強みを生かし、迅速かつ柔軟に変化を乗り越えていくこと、および「環境」と「安全」という社会課題に対しては、モビリティを通じて社会に貢献したいという想いを持つHondaとして徹底的に取り組み続けることを、改めて打ち出しています。誰もが難しいと思う壁に対しても、夢の力を信じ、情熱を絶やすことなく努力を重ね、仲間とともに挑み、乗り越えていく。HondaのDNAは今も、経営陣から現場の従業員まで脈々と受け継がれており、本レポートでは、従業員一人ひとりの「夢や挑戦の姿」を紹介しています。

これからも、当社は全てのステークホルダーに対し、情報開示や対話の機会を拡充し、建設的な対話を通じた相互理解の醸成に努めます。皆さまから寄せられたご意見・ご要望は、経営陣へ適宜・適切にフィードバックし、企業価値向上に向けた議論に活用していきます。

参考フレームワーク

本レポートの編集にあたっては、2022年8月1日にIFRS財団へ統合されたValue Reporting Foundationから公表されている「国際統合報告フレームワーク」および経済産業省「価値協創ガイドライン」を参照しています。

対象組織

本田技研工業株式会社および国内外357社の関係会社（連結子会社284社、持分法適用会社73社）により構成されたHondaグループ全体を報告対象組織としています。Hondaグループ全体を対象にしている場合は、個々に対象範囲を記載しています。

報告期間

2024年4月1日～2025年3月31日の活動を中心に、一部に過去の経緯や発行時期まで行った活動、将来の見通し・予定などについて記載しています。

免責事項

本レポートには、本田技研工業株式会社の過去と現在の事実だけでなく、発行日時点における計画や見通し、経営方針・経営戦略に基づいた将来予測が含まれています。この将来予測は、記述した時点で入手できた情報に基づいた仮定ないし判断であり、諸条件の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なるものとなる可能性があります。過去の報告書で提供した情報を修正、再記述する場合や、重要な変更がある場合は、その内容を本レポートに記載します。読者の皆さまには、以上をご了解いただきますようお願いします。

開示資料の位置付け

任意開示	本レポート	Honda Report (統合報告書)		Honda Report 2025
	WEB SITE	投資家情報	QRコード	
法定開示	Honda ESG Report		QRコード	サステナビリティ
	有価証券報告書		QRコード	コーポレートガバナンス報告書
	株主総会招集通知		QRコード	財務
				非財務

Honda History

詳しくはこちら
>>>



1948



本田技研工業株式会社
浜松で創立

1949



A 本田宗一郎と
藤澤武夫の出会い



初の本格的オートバイ
ドリームD型 生産・販売

1963



四輪進出

1962



日本初の本格的な国際コース
鈴鹿サーキット完成
初の海外現地生産を
ベルギーで開始

1960



D (株)本田技術
研究所の設立
1961年に新社屋完成

1959



初の海外現地法人を
アメリカに設立

1958



C スーパーカブ
発売

1954



B マン島TTレース出場宣言
1959年に初出場
1961年に初優勝

1953

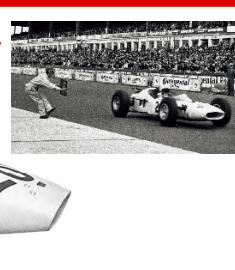


汎用事業開始(汎用エンジンH型)

1964



E FIA
フォーミュラ・ワン
世界選手権(F1)
初出場
翌年初優勝を
達成



ホンダ初の
船外機GB30
(4ストローク)
発売

1965・1967



'65 ホンダ初の
携帯用発電機
E300発売
'67 N360発売

1970



安全運転普及本部発足

1972



F 低公害CVCCエンジン発表
アメリカのマスキー法を
世界で初めてクリア

1978



米国に二輪車生産会社、
ホンダ・オブ・アメリカ・
マニュファクチャリング(HAM)を設立



A つくる人、本田宗一郎。
売る人、藤澤武夫。

初対面はD型が生まれた年と同じ1949年8月。互いにひと目で気に入ったという。性格がまったく違い仕事の得意分野もまるで違っていたが、気の合った理由を「こつちの持っていないものを、あっちが持っていたからだ」と異口同音に語った。つくる人、本田宗一郎。売る人、藤澤武夫。まさに適材適所の極みであり、見果てぬ夢を本気で語り合い共有できるコンビの誕生だった。



B 若い力で挑んだ世界の壁。

1954年、ホンダは当時世界最高峰と言われていたマン島TTレースへの出場を宣言。社運をかけた大プロジェクトを任せられたのは、後の社長となる河島喜好を監督とする20代の若者たちであった。世界との力の差を痛感しながらも、1959年のマン島TTレース初参戦ではメーカー賞を獲得。その後も勢いは止まらず、1961年にはついに悲願の優勝を果たした。



C 「良品に国境なし」を
証明する。

「手の内に入るものをつくれ」という本田宗一郎の言葉の下、誰にでも扱いやすいサイズや機能的なデザインを追求。スーパークーパーはそれまでにない新しい乗りものとして誕生した。50ccでは量産が困難とされていた4ストロークエンジン、レバー操作不要の自動遠心クラッチなど、数々の新機軸を投入。今なお一貫したコンセプトを守り続け、世界中で愛されている。



D 「研究所は技術を研究するところ
ではない。人を研究するのだ。」

1960年、本田技研工業株式会社から研究開発部門を分離・独立させ、独自の研究開発機構である株式会社本田技術研究所が設立された。「研究所は人を研究するところだ」、「人が何を必要としているか分かった時、技術がいるのだ」という本田宗一郎の考えに基づき、今も人の役に立つ技術を開発し続けている。



E 二輪に続き、四輪でも
世界の覇者を目指す。

最後発メークとして四輪車を発売したばかりのホンダが挑んだのが、四輪車レースの最高峰FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)だった。エンジンのみならず、わずか半年で車体も自らつくり上げるという常識破りの参戦だったが、全力で挑んだ初参戦ドライ GPは惨敗という結果に。それでも困難な道を諦めずに歩き続け、参戦2年目の最終戦メキシコGPでホンダは初優勝の快挙を成し遂げた。



F 社会的責任においてやる。

1970年、米国で從来の大気清浄法の改正案「マスキー法」が提出された。どの自動車メーカーも厳しい規制に背を向ける中、ホンダの若手技術者たちは「企業のためではなく、社会的責任においてやるべきだ」と断言。画期的な燃焼システムで誕生した低公害エンジン「CVCC(複合渦流調速燃焼方式)」は世界で初めてマスキー法をクリア。搭載したシビックは日本で大ヒットした。

1981

世界初の自動車用地図型
カーナビゲーションシステム
発表



G

1982

日本初の足だけで運転できる
フランツシステム車発表

アメリカで日本メーカー初の
四輪車現地生産を開始



1983



FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)
へ再び参戦(第二期)

1987

日本初の
SRS(運転席用)エアバッグシステムを
搭載したレジェンドを販売



1988

H 可変バルブタイミングリフト機構
(VTEC)発表



1988

FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)
史上初の16戦15勝



1997~1998

'97 ツインリンクもてぎがオープン
'98 世界初の歩行者ダミー開発



2011~2010

'10 世界初二輪車用
デュアル・クラッチ・
トランスミッション(DCT)を
搭載するVFR1200Fを発売

'11 被災地域の移動支援を
目的としてインターナビの
通行実績情報マップ公開

2007

世界初の二輪車用
エアバッグシステム
搭載車を発売



J

2005~2003

'03 世界初の
衝突軽減ブレーキを
開発

'05 世界初
電子制御技術採用の
次世代式汎用エンジン
iGX440を発売



2002

燃料電池自動車FCXが
世界初の米国政府認定取得



2001

人のスペースを最大化した
革新のスマートカー、
フィットを発売

WGP S500
バレンティーノ・ロッシ11勝
個人タイトル・
メーカータイトル獲得
およびWGPホンダ通算500勝
日本GPで達成



2000

人間型
ロボット
ASIMO
発表



2000

世界初の屋内型
全方位衝突実験施設完成



1999

ホンダ初のハイブリッドカー
インサイトを日米同時発売



2014~2015

'14 安全運転支援システム
Honda SENSING発表

'15 FIAフォーミュラ・ワン
世界選手権(F1)に
マクラーレン・ホンダで参戦

2015

K HondaJet
引き渡し開始



2017

スーパーカブシリーズ60周年・
世界生産累計1億台を達成



2020

電気自動車Honda eを
発売

WGP800勝
二輪のロードレース史上初



2021

L 世界初 自動運転レベル3対応
レジェンドを発表



2023

シビックTYPE Rが
ニュルブルクリンクで
FFモデルの
最速ラップタイムを記録



2025

再使用型ロケット実験機の
離着陸実験に成功



G 気づきから生まれた
世界初の「カーナビゲーション」。

あるとき、研究所の専務は自衛隊の見学の機会を得た際、戦車が走行しながらも砲身は常に標的を捉え続けていることに気が付く。この技術をクルマに応用できないか、研究所のメンバーはあらゆる可能性を探求し、走行しながら地図上に自車の位置を表示し続ける「ナビゲーションシステム」を開発。それこそが、今や世界中で当たり前となつた「カーナビゲーション」の原型だった。

H リッター100馬力に
挑戦した夢のエンジン。

次世代のエンジン技術は何か。ホンダが自らに課したその命題に応えるべく、さまざまな困難を乗り越え、「パワー」と「環境性能」を両立させた「VTECエンジン」が誕生。1989年、フルモデルチェンジしたインテグラに初搭載されたこのエンジンは、市販四輪車用エンジン世界初の「リッターあたり100馬力」を実現。世界からの注目を集めた。

I 技術で人を幸せにする
ための未来を描く。

人に寄り添い、人の役に立ち、生活の質を向上させ、人の可能性を拡大すること目的として生み出されたASIMO。一般的な生活空間で使用されることを前提に、歩行自在性の向上およびシステムの簡素化を実現。階段や斜面を自在に移動できる他、ピンを手に取ってふたをひねる、液体が注がれる柔らかい紙コップを漬さずに持つなどの器用な作業や手話表現も可能だった。

J ホンダがやらないで
誰がやる。

バイクにエアバッグは付けられないか。二輪車・四輪車の両方を手掛けるホンダとしては当然の発想だった。これまで二輪車の安全教育に力を入れてきながら、事故を未然に防ぐだけではなく、事故が起こったときのことも考えるべきだ。全てが一からのスタートとなり、量産まで技術開発に16年。そしてついに2006年、世界初の二輪車用エアバッグ搭載車が発売された。

K 自由な移動の喜びを、
空にまで。

航空機の世界に新規参入するからには、まったく新しい航空機でなければならない。HondaJetは航空工学の常識を覆し、ビジネスジェットでは世界で初めて主翼上面にエンジンを配置した。これにより静かで大きな室内空間と荷物室を確保し、高い燃費性能を実現。ホンダは世界で唯一、航空機の機体とエンジンの両方を開発し米国連邦航空局認定を獲得した。

L 運転支援で、
人間の能力を拡張させる。

自由な移動の喜びを、安全安心な形で提供するため、センシング技術で人間の能力を超えた範囲をカバーしたい。「なぜ事故が起こるのか」から研究を始め、事故シミュレーションを1,000万通り以上実施。こうして誕生した革新的な安全運転支援システム「Honda SENSING Elite」は、世界で初めて自動運転レベル3を達成した。