



2024年12月23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：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)

会社名 日産自動車株式会社
代表者名 代表執行役社長兼最高経営責任者 内田 誠
(コード：7201、東証プライム市場)
問合せ先 I R部理事
ジュリアン クレル
(TEL. 045-523-5523)

本田技研工業株式会社（証券コード7267）と日産自動車株式会社（証券コード7201）との 共同持株会社設立（共同株式移転）による経営統合に向けた検討に関する基本合意書締結のお知らせ

本田技研工業株式会社（以下「Honda」といいます。）と日産自動車株式会社（以下「日産自動車」といいます。）は、両社の経営統合（以下「本経営統合」といいます。）に向けて、協議・検討を開始することについて合意し、本日開催の各社取締役会において本経営統合に向けた検討に関する基本合意書を締結することを決議し、締結しましたので、お知らせします。

記

1. 本経営統合の目的等

(1) 本経営統合の背景

Honda は、1948年に設立以来、「自らの技術で人の役に立ちたい」という創業者の想いのもと、二輪車、四輪車、パワープロダクト、小型ビジネスジェット機の研究開発、製造、販売を行ってきました。現在は総合モビリティカンパニーとして、「人間尊重」と「三つの喜び」（買う喜び、売る喜び、創る喜び）の基本理念のもと、「わたしたちは、地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是を実践しながら、「環境負荷ゼロ」「絶対安全」という大きな課題に真摯に向き合っています。グループとして目指す未来のモビリティや魅力的なモビリティ社会を、「環境・安全」という社会的価値を携えて実現することで、企業としての新たな成長軌道を描いていきたいと考えています。

日産自動車は、1933年の創業以来、自動車及び部品の製造と販売を行ってきました。「人々の生活を豊かに。イノベーションをドライブし続ける。」というコーポレートパーパスのもと、グローバルであらゆる事業活動を通じて企業として成長し、経済に貢献してきました。世界をリードする自動車メーカーとして、社会が直面する課題の解決に貢献することを使命としており、お客さま、株主、従業員、地域社会等すべてのステークホルダーを大切に思い、将来にわたって価値ある持続可能なモビリティの提供に努めています。

このように両社それぞれが事業活動を行い、社会課題に取り組む中で、両社は、カーボンニュートラル及び交通事故死者ゼロ社会の実現に向けた取り組みを更に加速するためには、環境対応技術・電動化

技術・ソフトウェア開発等の領域に関する強化が不可欠であると考え、2024年3月15日に、自動車の知能化・電動化時代に向けた戦略的パートナーシップの検討を開始する覚書を締結し、以降さまざまな領域での協業を見据えた具体的な協議・検討を行ってきました。

また2024年8月1日には、より幅広いスコープで協議・検討を進めるべく、戦略的パートナーシップ深化に関する覚書を締結するとともに、特に知能化・電動化の要となる、次世代ソフトウェア定義自動車（SDV）向けプラットフォームの領域における基礎的要素技術の共同研究契約を締結し、より具体的な協業に向けて集中的に議論を進めてきました。

両社はこれまで、さまざまな可能性、選択肢を持ちながら継続的な議論を重ねてきましたが、その間においても、両社及び自動車業界を取り巻く環境は日々劇的な変化を遂げており、必要とされる技術革新のスピードも加速し続けています。このような環境下でもグローバルで競争力を保ち続け、世界中のお客様に向けて、これまで以上に魅力的な商品・サービスをお届けし、存在を期待される企業であり続けるための選択肢として、本経営統合に向けた協議・検討を開始することで基本的合意に至りました。

(2) 本経営統合の目的

本経営統合が実現すれば、お互いが有する知見や人材、技術等の経営資源を融合し、より深いレベルでのシナジーの創出が可能となり、市場環境の変化への対応力を高めるとともに、中長期的に企業価値の向上が期待できます。また、日産自動車とHondaの四輪事業、さらにHondaの二輪・パワープロダクツ事業や航空機を含むその他事業の融合による、“モビリティの新価値を創造するリーディングカンパニー”として、より一層日本の産業基盤の発展へ貢献するとともに、両社のブランドをより輝かせ、世界中のお客様へこれまで以上に魅力的で、革新的な商品・サービスを提供することが可能となります。

(3) 本経営統合により見込まれるシナジー効果

両社は、本経営統合が実現された後、両社間でのシナジー効果を速やかに実現することで、全体で売上高30兆円、営業利益3兆円を超える世界トップレベルのモビリティカンパニーを目指していきます。現時点で想定される、本経営統合の実現によるシナジー効果は以下のとおりです。今後、両社で設置する統合準備委員会での協議・検討並びに今後実施するデュー・ディリジェンスの結果等を踏まえて、より具体的なシナジー効果について検討・分析していきます。

① 車両プラットフォームの共通化によるスケールメリットの獲得

両社の所有する車両プラットフォームについて、さまざまな商品セグメントにおいて幅広く共通化することで、商品力の向上に加え、原価低減や開発効率の向上、生産プロセスの共通化による投資効率の向上・コスト削減を見込みます。

販売台数・稼働台数の拡大により、将来のデジタルサービスも含め、台当たりの開発コストを低減し、収益の最大化を図ります。

両社がそれぞれグローバルで販売するICE（内燃機関）/HEV（ハイブリッド）/PHEV（プラグインハイブリッド）/EV（電気自動車）等のモデルについて、短期から中長期的な視野で車両の相互補完を加速することで、世界各地の多様なニーズに応え、一人ひとりのお客様に最適な商品を提供することで、顧客満足度の向上に繋げていきます。

② 研究開発機能の統合による開発力向上とコストシナジーの実現

現在両社は、次世代SDV向けプラットフォームの領域における基礎的要素技術の共同研究や、EVのキーコンポーネントとなるバッテリー、次世代EVに搭載を見込むe-Axle等の主要部品の仕様共通化や相互供給に向けて、取り組みを進めています。

本経営統合が実現された後においては、これらの領域に限らず、基礎研究・車両適用技術研究

等を含めた研究開発機能全体において、より一体化した研究開発と協業を行うことで、両社の技術的知見を最も効率的かつスピーディに発展させ、開発力を向上し、重複開発を統合することで開発費も削減していくことを目指します。

③ 生産体制・拠点の最適化

両社が保有する生産拠点やエネルギーサービス拠点等の事業拠点を最適化し、工場の相互利用を進め、工場稼働率を向上させることで固定費の大幅な削減を目指します。

④ 購買機能の統合によるサプライチェーン全体での競争力強化

②及び③で開発・生産能力を最適化していく効果を最大化するため、取引先と協調しながら購買活動と共通部品を共同調達するサプライチェーンの高度化と最適化を進め、さらなる競争力の強化を目指します。

⑤ 業務効率化によるコストシナジーの実現

両社の業務関連システムや間接業務等の統合、機能の高位平準化による大幅な経費削減を見込みます。

⑥ 販売金融機能の統合に伴うスケールメリットの獲得

両社の販売金融機能を統合し、事業規模を拡大することで、両社の自動車ユーザーに対して、自動車のライフサイクルを通じた新たな金融サービス等、モビリティの多様な利用形態の提供を目指します。

⑦ 知能化・電動化に向けた人財基盤の確立

両社の有する人財は両社にとってかけがえのない財産であり、本経営統合に伴う変革のためには、さらなる人財基盤の確立が必須であると考えています。本経営統合後に、両社での人事交流や技術交流を通じた人的スキルの高度化や、それぞれの人財マーケットへの相互アクセスにより、優秀な人財のさらなる確保も期待できます。

2. 本経営統合の要旨

(1) 本経営統合の方式

両社は、本検討の結果及び、日産自動車のターンアラウンド[※]の取り組みが着実に実行されることを前提に、各社の株主総会の承認及び本経営統合を行うにあたり必要な関係当局の許認可等を得ることを条件として、共同株式移転（以下「本株式移転」といいます。）の方法により、両社の完全親会社となる共同持株会社を設立し、両社を共同持株会社の完全子会社とする予定です。

ただし、本株式移転の手續上の必要が生じた場合その他の事由により、両社で協議・合意の上、上記ストラクチャーは今後変更される可能性があります。

[※] 日産自動車が発表した事業構造計画であり、今後のいかなるビジネス環境の変化にも柔軟・機敏に対応できるスリムで強靱なものへと改革していくもの。

(2) 共同持株会社の上場申請に関する事項

新たに設立を検討する共同持株会社の株式については、株式会社東京証券取引所（以下「東京証券取引所」といいます。）プライム市場に新規上場（テクニカル上場）申請を行う予定です。上場日は、2026年8月を予定しています。

また、両社は本株式移転により共同持株会社の完全子会社となるため、共同持株会社の上場に伴い、上場廃止となる予定ですが、共同持株会社の株式が上場されることにより、両社の株主の皆様は引き続き

き東京証券取引所において、本株式移転に際して交付された共同持株会社の株式を取引することができる予定です。

なお、共同持株会社の株式上場日及び両社の上場廃止日については、東京証券取引所の規則に従って決定される予定です。

(3) 本経営統合の日程

取締役会決議日	2024年12月23日(本日)
基本合意書締結日	2024年12月23日(本日)
最終契約書(株式移転計画含む)締結日	2025年6月(予定)
両社臨時株主総会開催日(本株式移転の承認決議)	2026年4月(予定)
東京証券取引所上場廃止日	2026年7月末～8月(予定)
本株式移転の効力発生日	2026年8月(予定)

(注) 上記は現時点での予定であり、両社の今後の協議により変更する場合があります。また、本経営統合の実施に必要な国内外の競争法に係る手続きその他の事情により、本経営統合の日程が変動する事由が生じた場合、または本経営統合の検討を中止する場合には、速やかに公表します。

(4) 本株式移転に係る割当ての内容(株式移転比率)

本株式移転における株式移転比率は、本経営統合に向けた検討に関する基本合意書の公表日前一定期間の各当事者の株式の終値の平均値も参照しつつ、デュー・ディリジェンスの結果及び第三者算定機関による株式移転比率の算定結果等に基づき、本経営統合に関する最終契約書締結時まで決定します。

なお、Honda は野村證券株式会社を、日産自動車はみずほ証券株式会社及び BofA 証券株式会社を本経営統合検討におけるファイナンシャル・アドバイザーに選任しています。

(5) 本株式移転に伴う新株予約権及び新株予約権付社債に関する取扱い

両社は、新株予約権及び新株予約権付社債を発行していません。

(6) 本経営統合の推進体制

今後、両社は、本経営統合の円滑な実現に向け統合準備委員会を設置し、本経営統合に関する協議を集中的に行っていきます。

(7) 本経営統合実現後の経営体制

本経営統合の効力発生日時点における経営体制については、Honda が共同持株会社の社内取締役及び社外取締役のそれぞれの過半数を指名する予定です。また、共同持株会社の代表取締役社長または代表執行役社長は、Honda が指名する取締役の中から選定する予定です。

また、両社のブランドについては、両社が有するブランドを共に存続させ、等しく発展させていく予定です。

その他、共同持株会社の名称、本店所在地、代表者、役員構成、組織等については、今後の統合準備委員会における本経営統合の目的に即した協議・検討並びに今後実施するデュー・ディリジェンスの結果等を踏まえて、最終契約書締結までに決定する予定です。

また、本経営統合実現後の共同持株会社及び完全子会社となる両社の組織体制については、本経営統合後に効率的かつ競争力の高い事業運営が可能な組織体制を構築することを目的とし、特に研究開発機能、購買機能及び生産機能等の統合等を含む、シナジーの創出に向けた最適な体制を、今後統合準備委員会で協議・検討していきます。

(8) 独占交渉権

両社は、本合意書の有効期間中、本経営統合と矛盾する行為その他本経営統合の目的達成に重大な支

障をきたす行為（以下「競合取引」といいます。）を第三者との間で行うこと等を相互に禁止する独占交渉義務を負います。ただし、いずれかの当事者が第三者から競合取引に係る真摯な提案等を受領した場合において、独占交渉義務の遵守や当該提案を検討、協議、賛同せず、または合意しないことが、取締役等の善管注意義務に違反する具体的なおそれがあると判断した場合には、一定の条件のもと、独占交渉義務は免除されます。なお、独占交渉義務を免れた当事者が、第三者からの競合取引の提案に対して賛同または合意し、当該競合取引のクロージングが完了した場合、当該当事者は他の当事者に対して解約手数料として1,000億円を支払う義務を負います。

3. 本株式移転の当事会社の概要

(1) 商号	本田技研工業株式会社	日産自動車株式会社
(2) 所在地	東京都港区南青山二丁目1番1号	神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
(3) 代表者の役職・氏名	取締役 代表執行役社長 三部 敏宏	取締役 代表執行役社長兼最高経営責任者 内田 誠
(4) 事業内容	二輪事業、四輪事業、金融サービス事業およびパワープロダクツ事業及びその他の事業	自動車等の開発、製造、販売等
(5) 資本金 (2024年9月末)	86,067百万円	605,814百万円
(6) 設立年月日	1948年9月24日	1933年12月26日
(7) 発行済株式数 (2024年9月末)	5,280,000,000株	3,909,472,212株
(8) 決算期	3月31日	3月31日
(9) 連結従業員数 (2024年3月末)	194,993人	133,580人
(10) 主要取引先	日立 Astemo 株式会社 株式会社デンソー 株式会社スチールセンター テイ・エス テック株式会社 住友電気工業株式会社 株式会社タチエス パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社 株式会社アイシン 日立 Astemo 上田株式会社 三菱電機株式会社	マレリ株式会社 日立 Astemo 株式会社 フォルシア・ニッパツ株式会社 パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社 株式会社デンソー 住友電気工業株式会社 ボッシュ株式会社 矢崎総業株式会社 東プレ株式会社 株式会社小糸製作所
(11) 主要取引銀行	株式会社三菱UFJ銀行 株式会社みずほ銀行 株式会社三井住友銀行 株式会社埼玉りそな銀行	株式会社みずほ銀行 株式会社三菱UFJ銀行 株式会社三井住友銀行
(12) 大株主及び持株比率 (2024年9月末)	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) 16.81% 株式会社日本カストディ銀行(信託口) 6.65% モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエルシー(常任代理人 株式会社三菱UFJ銀行) 5.55% 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(常任代理人 株式会社みずほ銀行) 2.97% 明治安田生命保険相互会社(常任代理人 株式会社日本カストディ銀行) 2.95% JPモルガン証券株式会社 2.14% 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(常任代理人 株式会社みずほ銀行) 1.99% 日本生命保険相互会社(常任代理人 日本マ	ナティクシス エスエイ アズ トラストイーフォー フィデューシー ニュートン 701910(常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部) 22.8% ルノー エスエイ(常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部) 16.3% 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) 8.6% ジェーピー モルガン エスイー ルクセンブルク ブランチ 381648(常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部) 3.2% サンテラ(ケイマン) リミテッド アズ トラストイー オブ イーシーエム マスター ファンド(常任代理人 ゴールドマン・サックス証券株式会社) 2.5% 株式会社日本カストディ銀行(信託口) 1.6%

	スタートラスト信託銀行株式会社) 1.72% ジェーピー モルガン チェース バンク 385781(常任代理人 株式会社みずほ銀行) 1.49% アクサ生命保険株式会社 1.22%	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(常任代理 人 株式会社みずほ銀行決済営業部) 1.2% 日本生命保険相互会社(常任代理人 日本マス スタートラスト信託銀行株式会社) 1.0% モックスレイ・アンド・カンパニー・エルエ ルシー(常任代理人 株式会社みずほ銀行決済 営業部) 0.9% 野村信託銀行株式会社(投信口) 0.6%
--	--	--

(13) 当事会社間の関係

資 本 関 係	該当事項はありません。
人 的 関 係	該当事項はありません。
取 引 関 係	該当事項はありません。
関連当事者への 該 当 状 況	該当事項はありません。

(14) 最近3年間の経営成績及び財政状態(単位:百万円。特記しているものを除く。)

	Honda (IFRS)				日産自動車(日本基準)		
	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期		2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期
親会社の所有者に帰属する持分合計	10,472,824	11,184,250	12,696,995	連 結 純 資 産	5,029,584	5,615,140	6,470,543
負 債 及 び 資 本 合 計	23,973,153	24,670,067	29,774,150	連 結 総 資 産	16,371,481	17,598,581	19,855,151
1株当たり親会社の所有者に 帰属する持分(円)	2,040.77	2,239.98	2,629.37	1株当たり連結純資産(円)	1,170.17	1,310.74	1,599.28
売 上 収 益	14,552,696	16,907,725	20,428,802	連 結 売 上 高	8,424,585	10,596,695	12,685,716
営 業 利 益	871,232	780,769	1,381,977	連 結 営 業 利 益	247,307	377,109	568,718
連 結 経 常 利 益	-	-	-	連 結 経 常 利 益	306,117	515,443	702,161
親 会 社 の 所 有 者 に 帰 属 す る 当 期 利 益	707,067	651,416	1,107,174	親 会 社 株 主 に 帰 属 す る 当 期 純 利 益	215,533	221,900	426,649
基本的1株当たり当期利益 (親会社の所有者に帰属)(円)	137.03	128.01	225.88	1株当たり連結当期純利益(円)	55.07	56.67	110.47
1株当たり配当金(円)	120.00	120.00	126.00	1株当たり配当金(円)	5	10	20

(注1) Honda の連結決算は国際会計基準(IFRS)を採用しており、「連結経常利益」に該当する項目がないため記載を省略しています。

(注2) Honda は、2023年9月30日を基準日、2023年10月1日を効力発生日として、普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行っています。1株当たり親会社の所有者に帰属する持分及び基本的1株当たり当期利益(親会社の所有者に帰属)については、2022年3月期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して算出しております。1株当たりの配当金については、2024年3月期の中間配当額は当該株式分割前の87円、期末配当額は当該株式分割後の39円とし、年間配当額はその単純合計である126円と記載しています。

両社は、本株式移転が行われる場合、それに伴い、Form F-4 による登録届出書（以下「Form F-4」といいます。）を米国証券取引委員会（以下「SEC」といいます。）に提出する可能性があります。Form F-4 を提出することになった場合、Form F-4 には、目論見書（prospectus）及びその他の文書が含まれることとなります。Form F-4 が提出され、その効力が発生した場合、本株式移転を承認するための議決権行使が行われる予定である株主総会の開催日前に、Form F-4 の一部として提出された目論見書が、両社の米国株主に対し発送される予定です。Form F-4 を提出することになった場合、提出される Form F-4 及び目論見書には、両社に関する情報、本株式移転及びその他の関連情報等の重要な情報が含まれます。両社の米国株主については、株主総会において本株式移転について議決権を行使される前に、本株式移転に関連して SEC に提出される可能性のある Form F-4、目論見書及びその他の文書をご参照ください。本株式移転に関連して SEC に提出されるすべての書類は、提出後に SEC のホームページ（www.sec.gov）にて無料で公開されます。なお、かかる資料については、お申し込みに基づき、無料にて郵送します。郵送のお申し込みは、下記の連絡先にて承ります。

<p>Honda 〒107-8556 東京都港区南青山二丁目1番1号 本田技研工業株式会社 経理財務統括部 統括部長 川口 正雄 (TEL. 03-3423-1111)</p>	<p>日産自動車 〒220-8686 神奈川県横浜市西区高島一丁目1番1号 日産自動車株式会社 IR部理事 ジュリアン クレル (TEL. 045-523-5523)</p>
--	---

将来予想に関する記述について

本書類には、本経営統合及びこれにより得られる可能性のある利益に関する、両社の計画及び予想を反映した「将来予想に関する記述」が含まれます。本開示における記述のうち過去または現在の事実に関するもの以外は、かかる将来予想に関する記述に該当します。これらの将来予想に関する記述は、現在入手している情報を前提とする両社の仮定及び判断に基づくものであり、既知または未知のリスク、不確実性等の要因を内在しています。これらのリスク、不確実性またはその他要因により、将来予想に関する記述に明示的または黙示的に示される両社またはいずれか（または統合後の共同持株会社）の将来における経営結果、業績、成果、財務状態等に関し、本開示の内容と大幅に異なる結果がもたらされる可能性があります。また、両社は本開示日以降において、将来予想に関する記述を更新して公表する義務を負うものではありません。投資家の皆様においては、今後日本国内における公表及びSECへの届出において両社（または統合後の共同持株会社）の行う開示をご参照ください。なお、上記のリスク、不確実性その他の要因の例としては、以下のものが挙げられますが、これらに限られるものではありません。

- ・ 両社が事業を行う自動車市場に影響を与える経済情勢、市場需要、競争環境の変化
- ・ 日本国内外の金融不安、またはその他一般的な経済もしくは業界状況の変化
- ・ 金利及びその他の市場リスク
- ・ 両社の信用格付けの変化
- ・ 両社の事業活動に関連する法律及び規制（環境規制を含む）の変化
- ・ 関税の引き上げ、輸入規制の導入、その他両社の主要市場における変化
- ・ 本経営統合に関する最終契約が締結できない場合
- ・ 本経営統合に必要な関係当局の審査もしくは許認可が遅延する場合、または関係当局の許認可が得られない場合
- ・ 本経営統合によるシナジーまたは付加価値を実現できない可能性またはその実現が困難な場合、及び本経営統合を完了させる上でのその他のリスク

以上