



2019年10月30日

各位

上場会社名	株式会社ケーヒン
代表者名	取締役社長 相田 圭一
(コード番号)	7251、東証一部
問合せ先	経理部長 佐藤 光俊
(TEL)	03-3345-3411)

**日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に向けた当社関係会社である本田技研工業株式会社による当社株式に対する公開買付けの開始予定に関する意見表明のお知らせ**

当社は、本日開催の当社取締役会において、当社、日立オートモティブシステムズ株式会社（以下「日立オートモティブシステムズ」といいます。）、株式会社ショーワ（東京証券取引所市場第一部（以下「東証第一部」といいます。）、証券コード7274、以下「ショーワ」といいます。）、日信工業株式会社（東証第一部、証券コード7230、以下「日信工業」といい、当社及びショーワと併せて、以下「本対象3社」といいます。）、株式会社日立製作所（東証第一部、証券コード：6501、以下「日立製作所」といいます。）及び当社の関係会社である本田技研工業株式会社（以下「公開買付者」といいます。）が本日付で公表した「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン、株式会社ショーワ及び日信工業株式会社の経営統合に関するお知らせ」（以下「本統合プレスリリース」といいます。）に記載の経営統合（以下「本統合」といいます。）に向けた一連の取引の一環として、当社の完全子会社化を目的として、上記の6社の間で本日締結された経営統合に関する基本契約（以下「本基本契約」といいます。）に基づき実施される、公開買付者による当社の普通株式（以下「当社株式」といいます。）に対する公開買付け（以下「本公開買付け」といいます。）に関して、本日時点における当社の意見として、本公開買付けが開始された場合、これに賛同の意見を表明するとともに、当社の株主の皆様に対して、本公開買付けへの応募を推奨することを決議いたしましたので、以下のとおり、お知らせいたします。

なお、公開買付者が本日付で公表した「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード7251）、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に伴う株式会社ケーヒンの完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」（以下「公開買付者プレスリリース」といいます。）によれば、本公開買付けは、本基本契約に基づき、①各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること、②当社が本公開買付けの賛同及び応募推奨に関する決議を実施し、その公表を行っており、かつ本基本契約締結日から公開買付者が本公開買付けの開始を決定する日（以下「本公開買付開始決定日」といいます。）までの間、当該決議を変更せず、それと矛盾する内容の取締役会決議を行っていないこと等の一定の前提条件（詳細は、下記「10. その他」の「(1) 公開買付者と当社又はその役員との間の合意の有無及び内容」をご参照ください。以下「本前提条件」といいます。）が充足された後に実施する予定とのことです。また、本公開買付けは、本前提条件が充足された場合、速やかに開始することを予定しているとのことです。各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られるために必要な期間を正確に予想することは困難であるとのことです。そのため、本公開買付けの具体的な日程につきましては、本日現在、見通しを立てることが困難であり未定ですが、決定次第速やかにお知らせするとのことです。

このため、上記の当社取締役会においては、下記「3. 本公開買付けに関する意見の内容、根拠及び理由」の「(2) 意見の根拠及び理由」の「③ 当社が本公開買付けに賛同するに至った意思決定の過程及び理由」に記載のとおり、本公開買付けが開始される際に、当社が設置した特別委員会に対して、特別委員会が本日付

で当社取締役会に対して表明した意見に変更がないか否か検討し、当社取締役会に対し、変更がない場合にはその旨、変更がある場合には変更後の意見を述べるよう諮問すること、及びかかる意見を踏まえて、本公開買付けが開始される時点で、本基本契約に基づき、改めて本公開買付けに関する意見表明を行うことを併せて決議しております。

また、上記取締役会決議は、公開買付者が本公開買付け及びその後の手続により当社を公開買付者の完全子会社とすることを目的としていること、並びに当社株式が上場廃止となる予定であることを前提として行われたものです。

## 1. 公開買付者の概要

(1) 名 称	本田技研工業株式会社	
(2) 所 在 地	東京都港区南青山二丁目1番1号	
(3) 代表者の役職・氏名	取締役社長 八郷 隆弘	
(4) 事 業 内 容	二輪事業、四輪事業、金融サービス事業、ライフクリエーション事業及びその他の事業	
(5) 資 本 金	86,067 百万円 (2019年3月31日)	
(6) 設 立 年 月 日	1948年9月24日	
(7) 大株主及び持株比率 (2019年3月31日現在) (注)	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	7.30%
	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	7.10%
	エスエスピーティシー クライアント オムニバス アカウント (常任代理人 香港上海銀行)	3.35%
	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)	3.30%
	明治安田生命保険相互会社 (常任代理人 資産管理サービス信託銀行株式会社)	2.91%
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口9)	2.67%
	東京海上日動火災保険株式会社	2.01%
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口5)	1.88%
	株式会社三菱UFJ銀行	1.77%
	日本生命保険相互会社	1.63%
(8) 当社と公開買付者の関係		
	資 本 関 係	公開買付者は、当社の発行済株式総数の 41.33%に相当する当社株式 30,581,115 株 (本日現在) を所有しております。
	人 的 関 係	公開買付者の従業員 13 名が当社に出向しております。
	取 引 関 係	当社は、公開買付者に対し、自動車部品を販売しております。
	関 連 当 事 者 へ の 該 当 状 況	当社は、公開買付者の持分法適用関連会社であり、公開買付者は、関連当事者に該当します。

(注) 公開買付者が 2019 年 6 月 19 日に提出した第 95 期有価証券報告書より引用しております。

## 2. 買付け等の価格

普通株式 1 株につき、金 2,600 円 (以下「本公開買付価格」といいます。)

## 3. 本公開買付けに関する意見の内容、根拠及び理由

### (1) 意見の内容

当社は、本日開催の取締役会において、下記「(2) 意見の根拠及び理由」に記載の根拠及び理由に基づき、本日時点における当社の意見として、本公開買付けが開始された場合、これに賛同の意見を表明するとともに、当社の株主の皆様に対して、本公開買付けへの応募を推奨することを決議いたしました。

なお、公開買付者プレスリリースによれば、上記のとおり、本公開買付けは、本前提条件が充足された場合、速やかに開始することを予定しているとのことですが、各国の関係当局の許認可等が得られるために必要な期間を正確に予想することは困難であるとのことです。そのため、本公開買付けの具体的な日程につきましては、本日現在、見通しを立てることが困難であり未定ですが、決定次第速やかにお知らせするとのことです。

このため、当社は、上記取締役会において、下記「(2) 意見の根拠及び理由」の「③ 当社が本公開買付けに賛同するに至った意思決定の過程及び理由」に記載のとおり、本公開買付けが開始される際に、当社が設置した特別委員会に対して、特別委員会が本日付で当社取締役会に対して表明した意見に変更がないか否か検討し、当社取締役会に対し、変更がない場合にはその旨、変更がある場合には変更後の意見を述べるよう諮問すること、及びかかる意見を踏まえて、本公開買付けが開始される時点で、本基本契約に基づき、改めて本公開買付けに関する意見表明を行うことを併せて決議しております。

なお、当社の上記取締役会決議は、下記「(6) 本公開買付けの公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「⑤ 当社における利害関係を有しない取締役全員の承認及び利害関係を有しない監査役全員の異議がない旨の意見」に記載の方法により決議しております。

## (2) 意見の根拠及び理由

### ① 本公開買付けの概要

当社は、公開買付者より、本公開買付けの概要につき、以下の説明を受けております。

公開買付者は、本日現在、東証第一部に上場している当社株式 30,581,115 株（所有割合（注）41.35%）を所有しており、当社を持分法適用関連会社としております。

公開買付者は、本統合プレスリリースにてお知らせしておりますとおり、本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、日立製作所の完全子会社である日立オートモティブシステムズを存続会社、本対象3社を消滅会社とする吸収合併（以下「本吸収合併」といいます。）を実施することにより本統合を行うことについて、本日付で、当社、日立オートモティブシステムズ、ショーワ、日信工業及び日立製作所との間で、本基本契約を締結いたしました。本基本契約の詳細は、下記「10. その他」の「(1) 公開買付者と当社又はその役員との間の合意の有無及び内容」をご参照ください。

公開買付者は、本日開催の取締役会において、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、当社株式の全て（但し、公開買付者が所有する当社株式及び当社が所有する自己株式を除きます。以下同じです。）を取得し、当社を公開買付者の完全子会社とするために、本前提条件が充足された場合に、当社株式を対象とする本公開買付けを実施することを決定したとのことです。

なお、本日付「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード 7251）、株式会社ショーワ（証券コード 7274）及び日信工業株式会社（証券コード 7230）の経営統合に伴う株式会社ショーワの完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」、及び、「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード 7251）、株式会社ショーワ（証券コード 7274）及び日信工業株式会社（証券コード 7230）の経営統合に伴う日信工業株式会社の完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」（以下「その他対象2社プレスリリース」といいます。）にてお知らせしておりますとおり、公開買付者は、本日開催の取締役会において、本公開買付けと同様に、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、ショーワ及び日信工業の2社を公開買付者の完全子会社とするために、ショーワ及び日信工業それぞれの普通株式を公開買付けにより取得することも決定しているとのことです。なお、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けにおいても、各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項が充足されることが開始の前提条件となっているとのことです（詳細は、その他対象2社プレスリリースをご参照ください。）。

公開買付者は、本公開買付けにおいては、買付予定数の下限を 18,724,185 株（所有割合 25.32%）と設定しており、本公開買付けに応募された当社株式（以下「応募株券等」といいます。）の総数が買

付予定数の下限に満たない場合には、応募株券等の全ての買付け等を行わないとのことです。他方、公開買付者は、本公開買付けにおいて当社を完全子会社化することを目的としておりますので、買付予定数の上限は設けておらず、応募株券等の総数が買付予定数の下限以上の場合は、応募株券等の全ての買付け等を行うとのことです。なお、買付予定数の下限（18,724,185株）は、当社が本日公表した「2020年3月期第2四半期決算短信〔IFRS〕（連結）」（以下「当社決算短信」といいます。）に記載された2019年9月30日現在の発行済株式総数（73,985,246株）から同日現在の当社が所有する自己株式数（27,332株）を控除した株式数（73,957,914株）に係る議決権の数（739,579個）の3分の2（493,053個）（小数点以下切り上げ）に、当社の単元株式数である100株を乗じた数を基礎として、これから公開買付者が本日現在所有する当社株式（30,581,115株）を控除した数に設定しているとのことです。

（注）本日現在の「所有割合」については、当社決算短信に記載された2019年9月30日現在の発行済株式総数（73,985,246株）から、同日現在の当社が所有する自己株式数（27,332株）を控除した株式数（73,957,914株）に対する割合（小数点以下第三位を四捨五入しております。以下、所有割合の計算において同様です。）を記載しておりますが、本公開買付けの開始時点では、所有割合の数値は変更される可能性があります。以下同じとします。

公開買付者は、当社を完全子会社化することを目的としているため、本公開買付けが成立し、公開買付者が、当社株式の全てを取得できなかった場合には、当社の株主を公開買付者のみとするための一連の手続（以下「本完全子会社化取引」といい、本公開買付けと併せて、「本取引」といいます。）を実施する予定とのことです。詳細については、下記「（5）本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」をご参照ください。

## ② 公開買付者が本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針

当社は、公開買付者より、公開買付者が本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針につき、以下の説明を受けております。

### （i）本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程

公開買付者グループは、2019年3月31日現在、公開買付者、連結子会社364社及び本対象3社を含む持分法適用関連会社71社（公開買付者と併せて、以下「公開買付者グループ」といいます。）で構成されており、事業別には、二輪事業、四輪事業、金融サービス事業、ライフクリエーション事業（注1）及びその他の事業から構成されているとのことです。公開買付者は、1946年10月に本田宗一郎氏が静岡県浜松市に本田技術研究所を開設したことに始まり、1948年9月に本田技術研究所を継承して本田技研工業株式会社として設立され、1957年12月に東京証券取引所に上場し、本日現在においては、東証第一部に上場しているとのことです。

（注1）発電機、芝刈機、汎用エンジン等のパワープロダクツ商品の提供及びエネルギービジネスを営む事業

公開買付者グループは、「人間尊重」と「三つの喜び」（買う喜び・売る喜び・創る喜び）を基本理念としているとのことです。これらの基本理念に基づき、「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。」という社是を定め、これらを「Honda フィロソフィー」として公開買付者グループで働く従業員一人ひとりの価値観として共有しているだけでなく、行動や判断の基準として日々の企業活動を実践し、株主の皆様をはじめとする全ての人々と喜びを分かち合い、企業価値の向上に努めているとのことです。

また、2017年6月に制定した「2030年ビジョン」においては、「すべての人に“生活の可能性が広がる喜び”を提供する」、そのために「移動と暮らしの進化をリードする」というビジョンステートメントを定め、このステートメントを実現するために、『移動』と『暮らし』の価値創造、「多様な社会・個人への対応」及び「クリーンで安全・安心な社会へ」という3つの視点で取り組みの方向性

を定めたとのことです。

一方、本日現在、当社グループは、当社、当社の連結子会社 30 社（当社と併せて、以下「当社グループ」といいます。）で構成されており、二輪車・四輪車部品の製造販売を主な事業としております。また、公開買付者に製品の販売を行っており、継続的で緊密な事業上の関係にあります。当社は 1956 年 12 月に神奈川県川崎市に設立され、1964 年 12 月に東京証券取引所市場第二部に上場し、1994 年 9 月には東証第一部に指定されました。そして、1997 年 4 月に株式会社ハドシス、株式会社電子技研と合併し、同時に商号を株式会社ケーヒンに変更し、現在に至っております。

当社グループは、「人間尊重」（企業の中で一番大切な財産は「人」であり、一人ひとりが生き活きと輝いていることがパワーの源であるという信念を表しております。）と「5つの喜び」（良き企業市民の模範となり社会と分かち合う喜び・高い技術と細やかな対応によりお客様と分かち合う喜び・良い共創関係により取引先様と分かち合う喜び・魅力ある企業であり続けることにより株主様と分かち合う喜び・皆様からの共感と信頼により私たち全員で分かち合う喜び）（「人間尊重」に基づいて当社グループの企業活動に関わりを持つすべての人たち一人ひとりと、いかに喜びを分かち合えたかが、行動の成果であるという信念を表わしております。）を基本理念とし、世界中の人々の生活が便利に豊かになるとともに、地球環境に影響の少ないモビリティ（注2）社会に貢献するために、創業以来 60 年にわたり、クルマやバイクの「走る」に関する製品を数多く生み出してまいりました。

一方で、当社グループを取り巻く事業環境は、二輪車・四輪車ともにグローバルの環境規制がより一層強化されていくことが予想され、なかでも、二輪車においては、インドで 2020 年以降に FI（電子制御燃料噴射システム）（注3）化が拡大するとともに、将来的には日本やアジアを中心に電動化に向けた取り組みが進展していくことが、四輪車においては、先進国を中心に電動化の取り組みが一層加速し、特に中国においては電動車の販売が急速に拡大していくことが見込まれているなど、各種環境規制の世界的な厳格化に伴う電動化の進展に加えて、安全性能向上、並びに車載センサーやカメラ等で認識した周囲の状況に応じた車体制御及び道路インフラや周囲の走行車両との通信といった自動車から収集されるデータを活用する情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化等が複雑に絡み合い、業界そのものが大きな変革の時期を迎えております。

（注2）自動二輪車、自動車を含む移動機能の総称

（注3）エンジンに入る空気の量をセンサーにて計測し、コンピューターが必要な燃料を計算して噴射する装置

こうした状況の中、当社グループは、2017 年度から 2019 年度の 3 か年計画である第 13 次中期経営計画を策定し、特に最終年度である 2019 年度においては同中期経営計画におけるグローバル方針である「成長する強い会社・誇れる良い会社の実現」に向けて、以下の課題に取り組んでおります。

#### ア 二輪車の環境対応

タイ、インドネシア、中国に続いて FI 化が始まる世界最大の二輪車市場であるインドにおいて、完成した新工場を含む、インド国内の 5 つの工場の従業員とお取引先様が一体となり、FI システムの 4 製品それぞれを約 1,000 万台規模で一斉に生産を始めこれを確実に実行し、二輪車・汎用製品事業を盤石なものとしていくこと

#### イ 四輪車の電動化対応

電気自動車やハイブリッド車など電動車の販売の急速な拡大に対応するため、日本で電動車の心臓部として駆動を制御する中核製品である次世代パワーコントロールユニット（注4）の生産を開始し、さらに、電動化がいち早く拡大すると見込まれる中国においても現地生産の開始に向けた準備を進めていくこと。今後、グローバルでますます拡大すると見込まれる四輪車の電動化に向け、開発と生産の両面で経営資源を集中させ、準備を進めていくこと

#### ウ 事業基盤の強化

国内外での生産拠点において、工程の合理化や設備の自動化などを進め、製品のコスト競争力を高めていくこと。また、次世代型の電動車製品や、お客様のニーズに合わせた競争力のあがるガソリンエンジン用製品を開発するため、研究開発を強化していくとともに、新たなお客様の拡大に向けて、グローバルに展開した営業と開発が一体となり提案・サポート活動にも取り

組むことで、持続的な成長を目指していくこと

## エ 環境負荷低減に向けた取り組み

地球環境に優しいモビリティを実現する製品開発を進めるほか、生産、購買、物流などの事業活動においても環境負荷低減に向けた取り組みを強化することで、ステークホルダーの皆様から共感と信頼を得られる企業へと進化できるよう取り組んでいくこと

(注4) ハイブリッド車や電気自動車の発進、加速、減速時に発電用及び走行用モーターをコントロールする装置

しかしながら、このような状況において、当社グループは、パワーコントロールユニットの生産に着手するなど電動化に向けた対応を進めているものの、多額の設備投資が必要であることや、ソフト開発などに携わる技術者の確保について課題となっているほか、電動車用製品領域のモジュール化(注5)、システム化の動向へのキャッチアップが必要な状況にあります。

また、完成車メーカーにおけるコスト削減ニーズの高まり、海外現地生産へのシフト等に対応するため、完成車部品メーカーにおいては、生産量の増大に伴う規模の効果によるコスト低減やグローバルな拠点でのタイムリーな供給体制の構築が求められていることを受け、近年ではメガサプライヤー(注6)がその販売量を拡大させており、これまで当社グループが競争力を有していた製品領域において、そのようなメガサプライヤーとの競争が厳しくなっているなど、競争環境のさらなる激化も見込まれております。

(注5) 新車開発時に他の車種にも応用可能な標準化された部品構成とすること

(注6) 大手自動車メーカーにグローバルに部品を供給する、売上規模が大きい企業の通称

公開買付者及び当社の関係については1957年に自動二輪車用気化器で取引を開始し、1965年には、公開買付者が当社株式 35,200株(当該時点における持株比率(自己株式を含む発行済株式総数に対する割合。小数点以下第三位を四捨五入しております。以下本項において同じです。)11.73%)を取得、1969年、1971年に株主割当の方法により35,200株、35,200株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する当社株式は105,600株(当該時点における持株比率11.73%)となりました。その後、1972年には第三者割当の方法により314,900株、1973年に57,400株、1974年に26,500株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する当社株式は504,400株(当該時点における持株比率45.85%)となりました。1978年には30,000株を処分し、公開買付者が所有する当社株式は474,400株(当該時点における持株比率43.13%)となりました。さらに、1980年には公募等により32,200株、1981年には無償交付の方法により132,420株、1982年には95,200株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する当社株式は734,220株(当該時点における持株比率40.79%)となりました。1983年の額面変更により、公開買付者が所有する当社株式は7,342,200株(当該時点における持株比率40.79%)となりました。1985年には65,000株、1986年には公募により1,035,000株、1987年、1988年、1989年には無償交付の方法により844,220株、464,321株、292,522株をそれぞれ取得し、さらに、1990年には公募により1,448,000株を取得し、公開買付者が所有する当社株式は11,491,263株(当該時点における持株比率34.82%)となりました。1997年4月の株式会社ハドシス、株式会社電子技研との合併により15,993,000株を取得、2000年には2,000,000株を処分、2001年には株式分割により5,096,852株を取得し、同年以降は30,581,115株を所有し、現在の所有割合(41.35%)に至っており、当社が公開買付者の持分法適用関連会社となっております。事業面においては、当社が手掛けるエンジンマネジメントシステムは、公開買付者の主力製品である二輪車及び四輪車における主要部品ということもあり、公開買付者と当社は、お互いに重要なビジネスパートナーとして、従来から密接な関係を構築してまいりました。なお、2019年3月31日現在、公開買付者より当社に対して13名の従業員が向しておりますが、公開買付者から当社に対して役員の出向は行われておりません。

近年、CO<sub>2</sub>(二酸化炭素)排出規制をはじめとした各種環境規制の世界的な厳格化、安全性能向上、及び車載センサーやカメラ等で認識した周囲の状況に応じた車体制御及び道路インフラや周囲の走行車両との通信といった自動車から収集されるデータを活用する情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化等が複雑に絡み合い、自動車を中心とする世界のモビリティ業界そのものが大きな変革期を迎えているとのことです。このような外部環境の変化に対応するため、国内外の完成車部品

メーカーにおいては、業務提携、資本提携や事業買収等による合従連衡が進められており、モビリティ業界における企業間の競争環境は今後一層激化していくことが見込まれているとのことです。

上記のような環境規制の厳格化、安全性能向上及び情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化を受け、公開買付者は、モビリティメーカーの責務として環境・安全・情報化への対応に注力しており、カーボンフリー社会と事故ゼロ社会の実現を目指し、「電動化技術の導入」と「先進安全技術の導入」を最重要項目として積極的に取り組んでいるとのことです。しかし、ハイブリッド車や電気自動車等の電動車両を実現するための電動化技術や、安全運転支援システム・自動走行システム（注7）等を実現するための先進安全技術といった、完成車の開発に求められる次世代技術は、高度化・複雑化・多様化が進んでおり、従来完成車メーカーが単独で対応してきた技術開発・商品開発のスピードと経営資源を大きく超える取り組みが必要となっていると考えているとのことです。また、これらの次世代技術領域においては、情報・システム技術をはじめとする、従来の二輪車、四輪車に対しては十分に活用されていなかった新しい技術が要求されることから、様々な異業種企業が進出するなど、競合他社の取り組みが加速しているとのことです。このような状況の中で、公開買付者グループとして他社に先んじて優位なポジションを確立するためには、当該領域に機動的・集中的・効率的に経営資源を投下する必要があると考えているとのことです。

（注7）安全運転支援システム・自動走行システムの定義（出所：2016年12月7日 「自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応（案）」内閣官房IT総合戦略室）

分類		概要	左記を実現するシステム
情報提供型		ドライバーへの注意喚起等	「安全運転支援システム」  「自動走行システム」
自動制御活用型	レベル1： 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	
	レベル2： システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	
	レベル3： システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	
	レベル4： 完全自動走行	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	

また、完成車メーカーにおいては、グローバルな競争に勝ち残るべく、低コストでの製品提供を実現することも重要となってきており、完成車部品メーカーと協同し、開発体制のモジュール化、複数の車種間での車台や部品の共通化等への取り組みを強化することが急務となっているとのことです。そうした中、完成車メーカーにおけるコスト削減ニーズの高まり、海外現地生産へのシフト等に対応するため、完成車部品メーカーにおいては、生産量の増大に伴う規模の効果によるコスト低減やグローバルな拠点でのタイムリーな供給体制の構築が求められており、近年ではメガサプライヤーがその販売量を拡大させているとのことです。公開買付者グループにおいては、完成車を開発するに際し、市場のニーズに合致した最適な製品供給体制を目指し、個々の部品領域毎に公開買付者と本対象3社を含む完成車部品メーカーとの間で綿密に連携してきたとのことです。また、公開買付者グループとして最適なサプライチェーンの確立が必要と考えているとのことです。また、公開買付者グループとして、部品生産量の増大に伴う調達・生産コストの低減を実現するためには、本対象3社において、公開買付者以外の完成車メーカーへの販売をさらに強化することが課題であると考えているとのことです。

（注8）既存部品に用いられている技術

さらに、モビリティ産業における今後の成長市場であるアジアを中心とする新興国においては、引き続き底堅い二輪車需要が見込まれるとともに、エントリー層を中心とした四輪車の普及が進んでおり、市場・貿易の自由化、海外完成車メーカーのプレゼンス拡大、現地新興メーカーの台頭等による競争激化は不可避の状況にあるとのことです。このような成長市場でのグローバルな競争に勝ち残るためには、多様化する市場のニーズにスピーディーに対応し、コスト競争力の高い製品をタイムリーに提供することが求められるとのことです。また、昨今の世界経済においては、中国と米国の間での貿易摩擦や、英国のEU離脱等による不確実性が増しており、市場動向の予測が困難になってきているとのことです。このように多様化、複雑化する市場環境に柔軟かつ迅速に対応するためには、公開買付者グループとして、開発・調達・生産・販売の各領域において地域・サプライヤー間の協調と連携を推進し、グローバルサプライチェーンをさらに強化することが必要と考えているとのことです。

このような事業環境において、公開買付者は、日立製作所の完全子会社であり、小型・軽量化、高出力化を推し進めた電動車両用モーターを国内外の自動車メーカーに提供してきた日立オートモティブシステムズとの間で、事業上の協力関係を模索してきたとのことです。具体的には、2017年3月24日に日立オートモティブシステムズとの間で合弁契約を締結し、同年7月3日に電動車両用モーターの開発、製造及び販売を事業として行う合弁会社として日立オートモティブ電動機システムズ株式会社を設立しているとのことです。当該合弁会社において、日立オートモティブシステムズと公開買付者の技術を結集し、電動車両の基幹部品であるモーターの共同研究開発を進めることで、グローバルに拡大する完成車メーカー各社の電動車両用モーター需要に対応できる体制の構築を目指しているとのことです。その他にも、公開買付者は、電動化技術、先進安全システム等の次世代技術領域の研究開発を本対象3社及び日立オートモティブシステムズと共同で行っているとのことです。競合他社も当該領域において大規模かつスピーディーな研究開発投資を進めており、公開買付者グループとして他社に先んじて優位なポジションを確立するためには、このような共同開発をより一層深化させる必要があると考えているとのことです。とりわけ、二輪車においてもハイブリッド車や電気自動車等の電動車両を実現するための電動化技術や、安全運転支援システム・自動走行システム等を実現するための先進安全技術といった次世代技術の開発が必要となってくることが予想されており、本対象3社が日立オートモティブシステムズの四輪車向け電動化技術、先進安全システム等の次世代技術を二輪車領域の開発に活用することで、二輪車の完成車部品メーカーとしても他社に先んじて優位なポジションを確立し、優れた競争力の実現を見込めるものと考えているとのことです。

このような事業環境の大きな変革を背景に、公開買付者は、本対象3社を含む公開買付者グループの持続的な成長及び収益力の向上のためには、公開買付者、パワートレインにおいて優れた技術を持つ当社、サスペンション及びステアリングにおいて優れた技術を持つショーワ、ブレーキシステムにおいて優れた技術を持つ日信工業、並びにパワートレインシステム、シャシーシステム及び安全システムにおいて優れた技術を持つ日立オートモティブシステムズの技術を結集し、強固な共同研究開発体制を構築することで、電動化や自動運転等の次世代技術分野において、本対象3社を含む公開買付者グループ単独では獲得が困難と考えられる競争力のある技術（勝ち技）を早期に確立するとともに、コンベンショナルな技術領域における効率的な開発・生産体制を築き、高付加価値かつコスト競争力のある製品の供給を実現することが必要不可欠であるとの認識に至ったとのことです。

一方で、電動化技術、先進安全システム等の次世代技術領域は、モビリティ業界が従来は十分には取り組んでこなかった新たな分野であり、大規模かつタイムリーな投資が必要となる一方で、今後の市場の動向や要求される技術に不確定要素が多い等、これまでのモビリティビジネスに比して相対的にリスクが高く、短期的な業績変動や株式市場からの評価によっては本対象3社の市場株価が悪影響を受けることも想定されるとのことです。そのため、公開買付者は、当社を含む公開買付者グループの中長期的な競争力強化のために必要と思われる経営施策を機動的に実施していくにあたり、本対象3社の一般株主に対して将来の経営施策実現に伴う大幅な株価変動のリスクを負担させることなく合理的な株式売却の機会を与えることが、本対象3社の少数株主の利益にも資するものと考えたとのことです。



以上の検討を踏まえ、公開買付者は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として野村證券株式会社（以下「野村證券」といいます。）を、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したリーガル・アドバイザーとして西村あさひ法律事務所をそれぞれ選任した上で、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所とともに、本公開買付けを含む本統合に関する初期的な検討・協議を開始したとのことです。その後、当該検討・協議の結果を踏まえ、公開買付者は、2019年5月下旬、本対象3社の普通株式（以下「本対象3社株式」といいます。）の全て（但し、公開買付者が所有する本対象3社株式及び本対象3社が所有する自己株式を除きます。以下同じです。）を取得する方法により、当社を含む本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、当社を含む公開買付者グループの中長期的な競争力強化のために必要と思われる経営施策を機動的に実施し得る体制の構築を目的として、日立オートモティブシステムズを存続会社とする本吸収合併を行うことが公開買付者グループにとって最善の選択肢であるとの結論に至ったとのことです。そこで、公開買付者、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所は、2019年6月初旬に当社に対して本統合に関し、本対象3社株式を公開買付け等の手続を通じて公開買付者が取得し、本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、日立オートモティブシステムズと本対象3社が日立オートモティブシステムズを存続会社とする吸収合併等の方法により統合し、統合の結果、本吸収合併後の存続会社（以下「本統合会社」といいます。）の議決権の66.6%を保有する日立製作所の連結子会社及び33.4%を保有する公開買付者の持分法適用関連会社とすること等を内容とする初期的な提案（以下「本提案」といいます。）を行ったとのことです。

他方、当社は、2019年6月初旬の公開買付者からの本提案を受け、本公開買付けにおける買付け等の価格及びその他の本取引の公正性を担保すべく、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として株式会社経営共創基盤（以下「経営共創基盤」といいます。）を、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したリーガル・アドバイザーとしてTMI総合法律事務所をそれぞれ選任するとともに、本提案を検討するための当社の取締役会の諮問機関として、2019年7月30日に特別委員会を設置いたしました（特別委員会の詳細は、下記「(6)本公開買付けの公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「③当社における独立した特別委員会の設置」をご参照ください。）。

そして、公開買付者は、当社の了解を得て、2019年7月中旬から同年9月上旬にかけて、当社に関するデュー・ディリジェンスを実施するとともに、公開買付者及び当社は両社の企業価値を一層向上させることを目的として、本公開買付けを含む本統合の目的、本統合後の経営体制・方針、本統合における諸条件等についての協議を続けてきたとのことです。さらに、公開買付者は、2019年10月上旬以降、当社との間で、本公開買付けにおける買付け等の価格に関して複数回に亘る協議・交渉を重ねてきたとのことです。その後、公開買付者は、2019年10月下旬に当社に対して、本公開買付けについて価格を含む諸条件の最終提案を行い、当社との間で協議・交渉したとのことです。

その結果、2019年10月下旬、公開買付者と当社は、当社を含む本対象3社を完全子会社化した上で、日立オートモティブシステムズを存続会社とする本吸収合併を実行し、本統合を実施することが公開買付者グループを取り巻く事業環境の変化に対応し、当社を含む公開買付者グループ全体の企業価値向上に資する最善の方策であるとの考えで一致いたしました。そこで、公開買付者は、本日付で、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、本前提条件が充足された場合に、当社株式を対象とする本公開買付けを実施することを決定したとのことです。

なお、その他対象2社プレスリリースにてお知らせしておりますとおり、公開買付者は、ショーワ及び日信工業との間でも同様に本統合の実施について複数回に亘る協議・交渉を重ねた結果、本日開催の取締役会において、本統合に向けた一連の取引の一環として、ショーワ及び日信工業それぞれの普通株式を公開買付けにより取得することも決定しているとのことです。なお、上記「①本公開買付けの概要」に記載のとおり、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けにおいても、各国の競争当

局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項が充足されることが開始の前提条件となっているとのことです。

なお、本統合による当社を含む公開買付者グループとして想定される具体的なシナジー効果は以下のとおりとのことです。

ア 開発・生産体制の効率化と次世代技術の開発強化

本対象3社と日立オートモティブシステムズの連携により、電動化技術、先進安全技術、車両制御技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来公開買付者グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において日立オートモティブシステムズの技術の提供を受けることで、公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現を見込んでいるとのことです。また、本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となる他、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となるとのことです。

イ 公開買付者以外の完成車メーカーへの部品販売の増大による調達・生産コストの低減

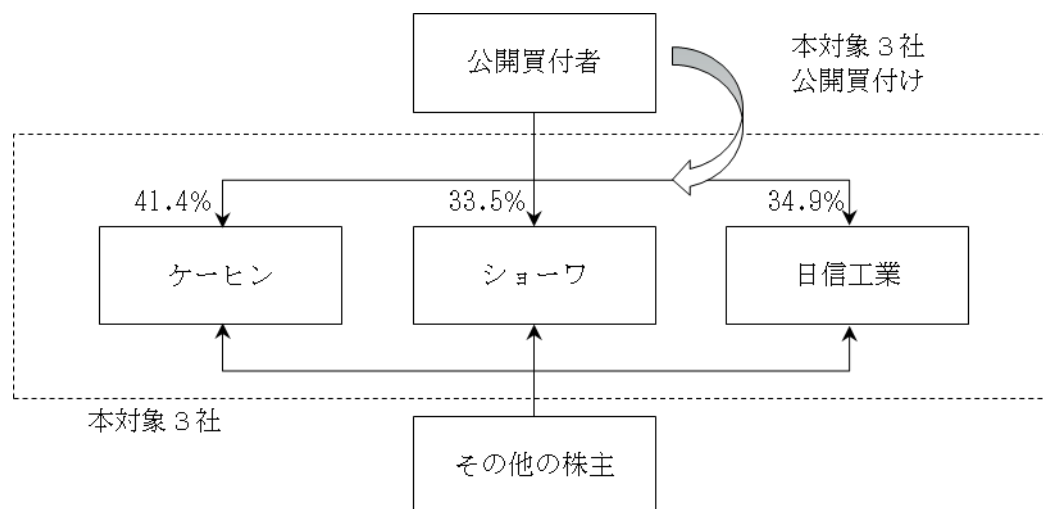
本統合会社においては、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対する販売の拡大が可能となるとのことです。これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現を見込んでいるとのことです。

(ii) 本統合のストラクチャー

本統合のストラクチャーは、以下のとおりです。

ア 本対象3社公開買付けの実施

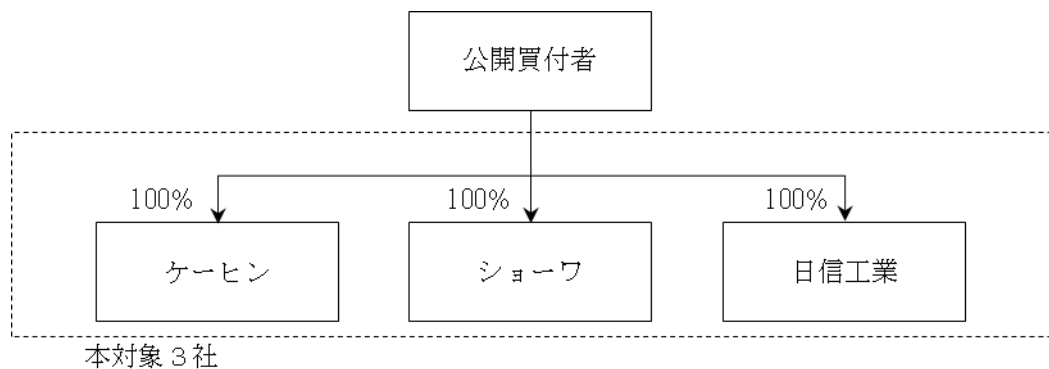
各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項（詳細は、下記「10. その他」の「(1) 公開買付者と当社又はその役員との間の合意の有無及び内容」、及び、その他対象2社プレスリリースをご参照ください。）が充足されることを開始の前提条件として、公開買付者が本対象3社公開買付けをそれぞれ実施することとのことです。



(注) 図中の％は総株主の議決権に対する当該株主の保有議決権の割合を示しております。  
本項において以下同じです。

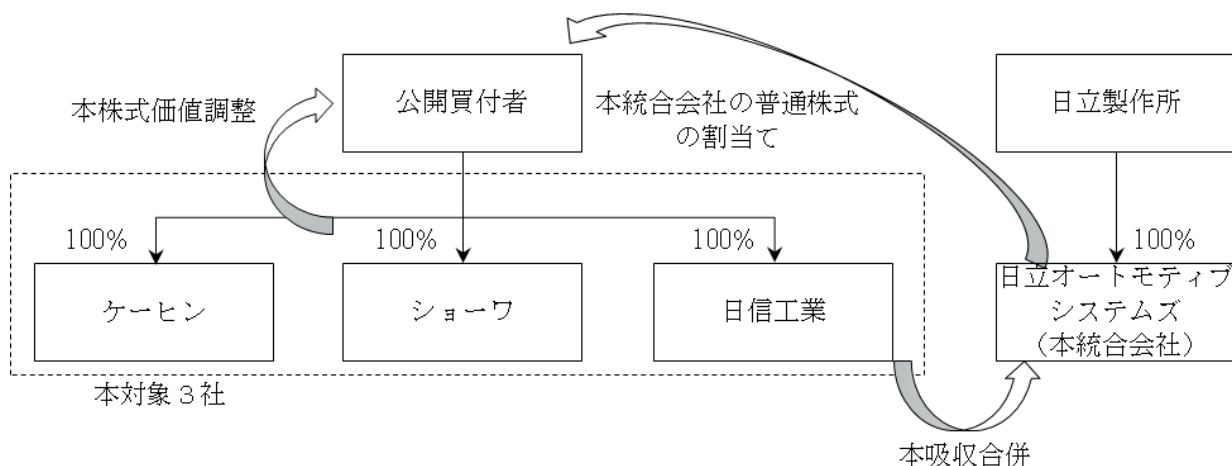
#### イ 本対象3社完全子会社化取引の実施

本対象3社公開買付けのそれぞれが成立し、かつ公開買付者が本対象3社公開買付けが成立した本対象3社の普通株式の全てを取得することができなかった場合には、当該本対象3社の株主を公開買付者のみとするための一連の手続を実施する予定とのことです。当社に対する本完全子会社化取引の詳細については、下記「(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」をご参照ください。ショーワ及び日信工業についても本完全子会社化取引と同様の方法で公開買付者の完全子会社とするための一連の手続（本完全子会社化取引と併せて、以下「本対象3社完全子会社化取引」といいます。）をそれぞれ実施する予定とのことです。



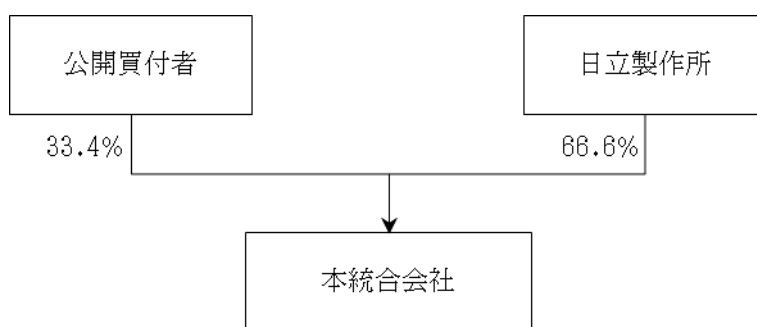
#### ウ 本吸収合併の実施

上記アの本対象3社公開買付け、上記イの本対象3社完全子会社化取引の完了後、日立製作所の完全子会社である日立オートモティブシステムズを存続会社、本対象3社を消滅会社とする本吸収合併を行うとのことです。公開買付者及び日立製作所は、下記「10. その他」の「(1) 公開買付者と当社又はその役員との間の合意の有無及び内容」に記載のとおり、本基本契約において、本吸収合併に際して、公開買付者が保有する本統合会社の議決権の数が本統合会社の総株主の議決権の数の 33.4%となるような合併比率で、本統合会社の普通株式を合併対価として公開買付者に割り当てる旨を合意しているとのことです。日立製作所及び公開買付者は、本対象3社に対する公開買付けのうちの一部が成立しなかった場合その他本対象3社のうちの1社又は2社の完全子会社化が他の会社の完全子会社化よりも相当期間遅れることが見込まれる場合には、本対象3社のうち完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間で各本吸収合併を実施する予定とのことです。なお、本吸収合併の効力発生時点での本対象3社の株式価値の合計と日立オートモティブシステムズの株式価値の比率が必ずしも上記の合併比率と一致しない可能性があることに鑑み、本対象3社完全子会社化取引の完了後、本吸収合併の効力発生までの間に、本対象3社の株式価値の合計と日立オートモティブシステムズの株式価値の比率を上記の合併比率と一致させることを目的として、本対象3社による自己株式の取得により本対象3社の株式価値の調整を行う予定とのことです。



エ 本統合完了後

本統合の完了後、公開買付者の本統合会社に対する議決権の保有割合は 33.4%となり、本統合会社は公開買付者の持分法適用関連会社となる予定とのことです。公開買付者は、本統合の完了後においても本統合会社について引き続き公開買付者の重要なサプライヤーであると考えており、事業上の取引関係を継続することを予定しているとのことです。



(iii) 本統合に伴う事業再編

本統合会社と業容が異なる当社が営む空調事業に関しては、本吸収合併の効力発生時点までに第三者に対して譲渡を実施する予定となっており、その譲渡先及び対価につきましては現時点で未定です。当該譲渡に関し、当社が本日付けで公表しております「空調事業の譲渡予定に関するお知らせ」をご参照ください。

なお、当社は、本公開買付価格の検討にあたって、空調事業の譲渡によって当社において空調事業が営まれなくなること及び当社に対して譲渡の対価として現金が支払われることを考慮しております。公開買付者は、本公開買付価格の検討にあたって、空調事業の譲渡により、当社において空調事業が営まれなくなること及び当社に対して譲渡の対価として現金が支払われることを考慮しているとのことです。

また、ショーワがその完全子会社である株式会社ホンダカーズ埼玉北（以下「ホンダカーズ埼玉北」といいます。）を通して営むカーディーラー事業に関しては、本統合会社と業容が異なることから、本吸収合併の効力発生時点までに、第三者に対してホンダカーズ埼玉北の株式譲渡を実施する予定となっており、その譲渡先及び対価につきましては現時点で未定であるとのことです。

さらに、日信工業が本日付の「合弁会社（持分法適用関連会社）の合弁解消と株式取得（子会社化）に関するお知らせ」にて公表しておりますとおり、公開買付者及び日信工業は、日信工業の持分法適用関連会社であるヴィオニア日信ブレーキシステムジャパン株式会社（以下「VNB J」といいます。）及びVEONEER NISSIN BRAKE SYSTEMS (ZHONGSHAN) CO., LTD.（以下「VNBZ」といいます。）について、日信工業の合弁パートナーであるVeoneer

r, Inc.の完全子会社であるVeoneer ABが所有するVNB J及びVNB Zの全株式を公開買付者と日信工業が共同で取得することについて、Veoneer ABとの間で株式譲渡契約を締結しているとのことです。近年の排気ガス及び燃費に対する厳しい環境規制や、長距離航続可能な電気自動車、ハイブリッド車に対する需要の高まりを受け、VNB J及びVNB Zが主力製品とする回生ブレーキの市場規模は今後も拡大していくことが見込まれており、公開買付者及び日信工業において、日信工業を含む公開買付者グループ全体としての企業価値向上の観点から慎重に検討を重ねた結果、VNB J及びVNB Zの全株式を、公開買付者及び日信工業にて共同で取得することが適当と判断したとのことです。

#### (iv) 本公開買付け後の経営方針

上記「(ii) 本統合のストラクチャー」に記載のとおり、本完全子会社化取引により当社が公開買付者の完全子会社となった後、日立オートモティブシステムズを存続会社として本対象3社を消滅会社とする本吸収合併を行うとのことです。上記の一連の取引を含む本統合の完了後、本対象3社の企業文化を尊重しつつ、日立オートモティブシステムズとの一体化を進め、公開買付者グループ全体としての持続的な成長、企業価値の最大化を実現していくとのことです。

具体的な本統合後の本統合会社の経営方針等については、本日現在詳細は未定とのことです。本統合を通じて公開買付者グループとしてのシナジー効果を最大限実現できる体制作りを目指し、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所との間で協議していくとのことです。

#### ③ 当社が本公開買付けに賛同するに至った意思決定の過程及び理由

当社は、上記「② 本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程」に記載のとおり、2019年6月初旬に公開買付者から本提案を受け、社内体制の整備及び本提案の初期的検討を行った上で、下記「(6) 本公開買付けの公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」に記載のとおり、本公開買付けの公正性その他の本取引の公正性を担保すべく、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として経営共創基盤を、リーガル・アドバイザーとしてTMI総合法律事務所をそれぞれ選任するとともに、本提案を検討するために当社の諮問機関として2019年7月30日に特別委員会を設置し、本取引の目的、本取引後の経営体制・方針、本取引の諸条件等について、公開買付者との間で、複数回に亘る協議・検討を重ねてまいりました。

その結果、①本対象3社と日立オートモティブシステムズとの連携により、電動化技術、先進安全技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来当社グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において日立オートモティブシステムズの技術の提供を受けることで、公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現が可能となること、②本統合後の本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となる他、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となること、③本統合会社においては、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対する販売の拡大が可能となることから、これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現を見込まれることなど、本統合は、当社グループの企業価値向上に資する極めて有効な手段であるとの認識を有するに至りました。

その上で、当社グループを取り巻く事業環境や当社グループの経営課題を踏まえれば、完成車部品メーカーとして他社に先んじて優位なポジションを確立し、優れた競争力の実現を図ることで、当社グ

ループの企業価値の最大化、ひいては当社グループの従業員、お取引先様、少数株主といったステークホルダーの利益を中長期的に確保していくためには、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の技術を結集し、強固な共同研究開発体制を構築することで、電動化や自動運転等の次世代技術分野において、当社単独では獲得が困難と考えられる競争力のある技術（勝ち技）を早期に確立するとともに、コンベンショナルな技術領域における効率的な開発・生産体制を築き、高付加価値かつコスト競争力のある製品の供給を実現することが必要不可欠であること、一方で、これらの体制の下で、電動化や自動運転等の次世代技術分野における研究開発等、積極的な施策を実施していく場合には、大規模かつタイムリーな投資が必要となる一方で、今後の市場の動向や要求される技術に不確定要素が多い等、これまでの当社グループビジネスに比して相対的にリスクが高く、短期的な業績変動や株式市場からの評価によっては当社の市場株価が悪影響を受けることも想定されるなど、短期的なリスクに当社の少数株主を晒すことは適切ではなく、当社の少数株主に対して将来の経営施策実現に伴う株価下落のリスクを負担させることなく合理的な株式売却の機会を与えることが、当社の少数株主の利益にも資するとの認識に至りました。

また、本公開買付価格については、(i)本公開買付価格が、下記「(6)本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「② 当社における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得」に記載のとおり、経営共創基盤による当社株式の株式価値の算定結果のうち、市場株価法及び類似企業比較法による算定結果の範囲を上回っており、また、ディスカунテッド・キャッシュ・フロー法（以下「DCF法」といいます。）の算定結果の範囲内にあること、(ii)本公開買付価格が、東証第一部における、本公開買付けの実施についての公表日の前営業日である2019年10月29日の当社株式の終値1,898円に対して36.99%（小数点以下第三位を四捨五入。本項において以下、プレミアムの計算において同じです。）、同日までの過去1ヶ月間（2019年9月30日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,696円（小数点以下を四捨五入。本項において以下、終値の単純平均値の計算において同じです。）に対して53.30%、同日までの過去3ヶ月間（2019年7月30日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,550円に対して67.74%、同日までの過去6ヶ月間（2019年5月7日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,537円に対して69.16%のプレミアムがそれぞれ加算されており、完全子会社化を目的とした他の公開買付けの事例におけるプレミアム水準との比較においても相応のプレミアムが付されていると考えられること、(iii)本公開買付価格の決定に際しては、下記「(6)本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」に記載の本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置が採られており、少数株主の利益への配慮がなされていると認められること、(iv)本公開買付価格が、上記利益相反を回避するための措置が採られた上で、公開買付者と当社の間で独立当事者間の取引における協議・交渉と同等の協議・交渉が行われ、より具体的には経営共創基盤による当社株式の株式価値に係る算定結果の内容や特別委員会との協議等を踏まえながら、真摯かつ継続的に協議・交渉が行われた結果として提案された価格であること等を踏まえ、本日開催の取締役会において、本公開買付けは当社の株主の皆様に対して、相当なプレミアムを付した価格での合理的な当社株式の売却の機会を提供するものであると判断いたしました。

以上より、本日開催の取締役会において、本日時点における当社の意見として、本公開買付けが開始された場合、これに賛同の意見を表明するとともに、当社の株主の皆様に対して、本公開買付けへの応募を推奨することを決議いたしました。

### (3) 算定に関する事項

#### ① 算定機関の名称並びに公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所との関係

当社は、本公開買付けに関する意見表明を行うにあたり、公開買付者から提示された本公開買付価格に対する意思決定の過程における公正性を担保するために、公開買付者、本対象3社、日立オートモ

ティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関としてファイナンシャル・アドバイザーである経営共創基盤に対して、当社株式の価値算定を依頼し、2019年10月29日付で、株式価値算定書（以下「当社株式価値算定書」といいます。）を受領いたしました。経営共創基盤は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。なお、当社は、経営共創基盤から本公開買付けの公正性に関する意見（フェアネス・オピニオン）は取得しておりません。

## ② 算定の概要

経営共創基盤は、当社株式が東証第一部に上場しており、市場株価が存在することから市場株価法を、当社と比較的類似する事業を手がける上場会社が複数存在し、類似上場会社比較による株式価値の類推が可能であることから類似企業比較法を、また、将来の事業活動の状況を評価に反映するためDCF法を採用して、当社株式の価値算定を行っております。

経営共創基盤が上記各手法に基づき算定した当社株式の1株当たりの価値は以下のとおりです。

市場株価法	1,537円～1,898円
類似企業比較法	1,974円～2,515円
DCF法	2,157円～2,787円

市場株価法においては、2019年10月29日を基準日として、東証第一部における当社株式の基準日の終値1,898円、直近1ヶ月の終値単純平均値1,696円（小数点以下四捨五入。本項において以下終値単純平均値の計算について同じです。）、直近3ヶ月の終値単純平均値1,550円、直近6ヶ月の終値単純平均値1,537円を基に、当社株式の1株当たりの株式価値の範囲を1,537円から1,898円までと算定しております。

類似企業比較法では、当社と比較的類似する事業を営む上場企業の市場株価や収益性等を示す財務指標との比較を通じて当社株式の株式価値を計算し、当社株式の1株当たりの株式価値の範囲を1,974円から2,515円までと算定しております。

DCF法では、当社が作成した2020年3月期から2025年3月期までの事業計画、一般に公開された情報等の諸要素を前提として、当社が2020年3月期第2四半期以降生み出すと見込まれるフリー・キャッシュ・フローを一定の割引率で現在価値に割り引いて当社の企業価値や株式価値を計算し、当社株式の1株当たりの株式価値の範囲を2,157円から2,787円までと算定しております。経営共創基盤がDCF法による算定に用いた当社作成の事業計画においては、2022年3月期の税引前当期利益が20,413百万円(2021年3月期比35.9%増加)、当期純利益が13,819百万円(2021年3月期比47.9%増加)と大幅に増加しており、かつ、2024年3月期の当期純利益が17,931百万円(2023年3月期比32.8%増加)と大幅に増加となることを見込んでおります。この理由は、環境規制の高まりに対応した二輪自動車向けのFI生産及び、電動化に対応した四輪自動車向けのパワーコントロールユニット生産の拡大による事業成長及び、生産効率化によるものです。また、本公開買付けを含む本統合の実行により実現することが期待されるシナジー効果については、現時点において収益に与える影響を具体的に見積もることが困難であるため、反映しておりません。

## (4) 上場廃止となる見込み及びその事由

当社株式は、本日現在、東証第一部に上場されておりますが、公開買付者は、本公開買付けにおいて買付予定数の上限を設定していないため、本公開買付けの結果次第では、当社株式は、東京証券取引所の上場廃止基準に従い、所定の手続きを経て上場廃止となる可能性があるとのことです。また、本公開買付けの完了時点で当該基準に該当しない場合でも、公開買付者は、本公開買付けの成立後に、下記「(5)本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」に記載のとおり、適用法令に従い、当社株式の全ての取得を目的とした取引を実施することを予定しているとのことです。その場合、当社株式は東京証券取引所の上場廃止基準に従い、所定の手続きを経て上場廃止となります。なお、

上場廃止後は、当社株式を東京証券取引所において取引することはできません。

(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）

当社は、公開買付者より、本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）につき、以下の説明を受けております。

公開買付者は、上記「(2) 意見の根拠及び理由」の「④ 本公開買付けの概要」に記載のとおり、当社を公開買付者の完全子会社とする方針であり、本公開買付けが成立し、公開買付者が、当社株式の全てを取得できなかった場合には、以下の方法により、当社の株主を公開買付者のみとするための一連の手続を実施する予定とのことです。

具体的には、公開買付者は、本公開買付けの成立後に、その保有する当社の議決権の合計数が当社の総株主の議決権の数の90%以上となり、公開買付者が会社法第179条第1項に規定する特別支配株主となる場合には、本公開買付けの決済の完了後速やかに、会社法第2編第2章第4節の2の規定に基づき、本公開買付けに応募しなかった当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）全員（以下「売渡株主」といいます。）に対し、その所有する当社株式の全てを売り渡すことを請求（以下「本株式売渡請求」といいます。）することを予定しているとのことです。

本株式売渡請求においては、当社株式1株当たりの対価として、本公開買付価格と同額の金銭を売渡株主に対して交付することを定める予定とのことです。この場合、公開買付者は、その旨を当社に通知し、当社に対し本株式売渡請求の承認を求めるとのことです。当社がその取締役会の決議により本株式売渡請求を承認した場合には、関係法令の定める手続に従い、売渡株主の個別の承諾を要することなく、公開買付者は、本株式売渡請求において定めた取得日をもって、売渡株主が所有する当社株式の全てを取得するとのことです。そして、公開買付者は、売渡株主が所有していた当社株式1株当たりの対価として、売渡株主に対し、当社株式1株当たり本公開買付価格と同額の金銭を交付する予定とのことです。なお、公開買付者より本株式売渡請求をしようとする旨の会社法第179条の2第1項各号の事項について通知を受けた場合には、当社の取締役会は、公開買付者による本株式売渡請求を承認する予定です。

本株式売渡請求に関連する少数株主の権利保護を目的とした会社法上の規定として、会社法第179条の8その他の関係法令の定めに従って、売渡株主は、裁判所に対して当社株式の売買価格の決定の申立てを行うことができる旨が定められています。なお、上記申立てがなされた場合の当社株式の売買価格は、最終的には裁判所が判断することになります。

他方で、本公開買付けの成立後に、公開買付者の保有する当社の議決権の合計数が当社の総株主の議決権の数の90%未満である場合には、公開買付者は、会社法第180条に基づき当社株式の併合（以下「本株式併合」といいます。）を行うこと及び本株式併合の効力発生を条件として単元株式数の定めを廃止する旨の定款の一部変更を行うことを付議議案に含む臨時株主総会（以下「本臨時株主総会」といいます。）を開催することを、本公開買付けの決済の完了後速やかに当社に要請する予定とのことです。なお、公開買付者は、本臨時株主総会において当該各議案に賛成する予定とのことです。本臨時株主総会において本株式併合の議案についてご承認いただいた場合、本株式併合がその効力を生じる日において、当社の株主は、本臨時株主総会においてご承認をいただいた株式併合の割合に応じた数の当社株式を所有することとなるとのことです。本株式併合をすることにより株式の数に1株に満たない端数が生じるときは、当社の株主（公開買付者を除きます。）の皆様に対して、会社法第235条その他の関係法令の定める手続に従い、当該端数の合計数（合計した数に1株に満たない端数がある場合には、当該端数は切り捨てられます。以下同じです。）に相当する当社株式を当社又は公開買付者に売却すること等によって得られる金銭が交付されることになるとのことです。当該端数の合計数に相当する当社株式の売却価格については、当該売却の結果、本公開買付けに応募されなかった当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）の皆様へ交付される金銭の額が、本公開買付価格に当該各株主が所有していた当社株式の数に乗じた価格と同一となるよう算定した上で、裁判所に対して任意売却許可の申立てを行うことを当社に要請する予定とのことです。本株式併合の割合は、本日現在において未定ですが、公開買付者のみが当社株



式の全てを所有することとなるよう、本公開買付けに応募されなかった当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）の皆様が所有する当社株式の数が1株に満たない端数となるように決定する予定とのことです。

また、本株式併合に関連する少数株主の権利保護を目的とした会社法上の規定として、本株式併合がなされた場合であって、本株式併合をすることにより株式の数が1株に満たない端数が生じるときは、会社法第182条の4及び第182条の5その他の関係法令の定めに従い、当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）は、当社に対し、自己の所有する普通株式のうち1株に満たない端数となるものの全てを公正な価格で買い取ることを請求することができる旨及び裁判所に対して当社株式の価格決定の申立てを行うことができる旨が定められているとのことです。上記のとおり、本株式併合においては、本公開買付けに応募されなかった当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）の皆様が所有する当社株式の数は1株に満たない端数となる予定とのことです。本株式併合に反対する当社の株主（公開買付者及び当社を除きます。）は、価格決定の申立てを行うことができることになる予定とのことです。なお、上記申立てがなされた場合の買取価格は、最終的には裁判所が判断することになります。

上記本株式売渡請求及び本株式併合の各手続については、関係法令についての改正、施行、当局の解釈等の状況等によっては、実施に時間を要し、又はそれと概ね同等の効果を有するその他の方法に変更する可能性があります。但し、その場合でも、本公開買付けに応募されなかった当社の各株主（公開買付者及び当社を除きます。）に対しては、最終的に金銭を交付する方法が採用される予定であるとのことであり、その場合に当該各株主に交付される金銭の額については、本公開買付価格に当該各株主が所有していた当社株式の数を乗じた価格と同一になるよう算定する予定とのことです。以上の場合における具体的な手続及びその実施時期等については、公開買付者と協議の上、決定次第、当社が速やかに公表する予定です。

なお、本公開買付けは、本臨時株主総会における当社の株主の皆様への賛同を勧誘するものではないとのことです。加えて、本公開買付けへの応募又は上記の各手続における税務上の取扱いについては、当社の株主の皆様が自らの責任において税理士等の専門家にご確認いただきたいとのことです。

#### (6) 本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置

本日現在において、当社は公開買付者の子会社ではなく、本公開買付けは支配株主による公開買付けには該当しません。もっとも、本日現在、公開買付者は当社の主要株主である筆頭株主及びその他の関係会社であり、当社株式 30,581,115 株（所有割合 41.35%）を所有しております。また、公開買付者は当社を完全子会社とすることを目的としていること等を踏まえ、公開買付者及び当社は、本公開買付価格の公正性を担保しつつ、本公開買付けの実施を決定するに至る意思決定の過程における恣意性の排除及び利益相反を回避する観点から、それぞれ以下のような措置を実施いたしました。

なお、公開買付者は、本公開買付けにおいて、いわゆる「マジョリティ・オブ・マイノリティ」(Majority of Minority) の応募を本公開買付け成立の条件とはしておりませんが、下記①から⑥までの措置を通じて、当社の少数株主の利益には十分な配慮がなされていると考えているとのことです。

また、以下の記述中の公開買付者において実施した措置については、公開買付者から受けた説明に基づくものです。

##### ① 公開買付者における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

公開買付者は、本公開買付価格の公正性を担保するため、本公開買付価格を決定するにあたり、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関として、ファイナンシャル・アドバイザーである野村證券に対し、当社株式の株式価値の算定を依頼したとのことです。なお、野村證券は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有していないとのことです。

野村證券は、複数の株式価値算定手法の中から、当社株式の株式価値算定にあたり採用すべき算定手法を検討の上、当社が継続企業であるとの前提の下、当社株式の価値について多面的に評価することが適切であるとの判断に基づき、当社株式が東証第一部に上場していることから市場株価平均法を、当社と比較可能な上場会社が複数存在し、類似会社比較による当社株式の株式価値の類推が可能であることから類似会社比較法を、将来の事業活動の状況を算定に反映するためにDCF法を算定手法として用いて、当社株式の株式価値の算定を行ったとのことです。公開買付者は、野村證券から、2019年10月29日付で株式価値算定書（以下「公開買付者株式価値算定書」といいます。）を取得したとのことです。なお、公開買付者は、本公開買付価格の公正性に関する評価（フェアネス・オピニオン）を取得していないとのことです。

野村證券による当社株式の1株当たり株式価値の算定結果は以下のとおりとのことです。

市場株価平均法	1,537円～1,898円
類似会社比較法	1,326円～1,893円
DCF法	1,803円～3,235円

市場株価平均法では、2019年10月29日を基準日として、東証第一部における当社株式の基準日終値1,898円、直近5営業日の終値単純平均値1,834円（小数点以下四捨五入。本項において以下終値単純平均値の計算について同じです。）、直近1ヶ月間の終値単純平均値1,696円、直近3ヶ月間の終値単純平均値1,550円、及び直近6ヶ月間の終値単純平均値1,537円を基に、当社株式の1株当たり株式価値の範囲を1,537円から1,898円までと算定しているとのことです。

類似会社比較法では、当社と比較的類似する事業を営む上場会社の市場株価や収益性等を示す財務指標との比較を通じて、当社株式の株式価値を算定し、当社株式の1株当たり株式価値の範囲を1,326円から1,893円までと算定しているとのことです。

DCF法では、当社の2020年3月期から2026年3月期までの7期分の事業計画における収益や投資計画、一般に公開された情報等の諸要素を前提として、2020年3月期以降に当社が将来創出すると見込まれるフリー・キャッシュ・フローを、一定の割引率で現在価値に割り引いて当社の企業価値や株式価値を算定し、当社株式の1株当たり株式価値の範囲を1,803円から3,235円までと算定しているとのことです。なお、DCF法において前提とした事業計画においては、大幅な増減益を見込んでいないとのことです。また、本公開買付けを含む本統合の実行により実現することが期待されるシナジー効果については、現時点において収益に与える影響を具体的に見積もることが困難であるため、反映していないとのことです。

公開買付者は、野村證券から取得した公開買付者株式価値算定書の算定結果に加え、公開買付者において実施した当社に対するデュー・ディリジェンスの結果、過去に行われた本公開買付けと同種の発行者以外の者による株券等の公開買付けの事例（完全子会社化を前提とした公開買付けの事例）において買付け等の価格決定の際に付与されたプレミアムの実例、当社の取締役会による本公開買付けへの賛同の可否、当社株式の市場株価の動向及び本公開買付けに対する応募の見通し等を総合的に勘案し、当社との協議・交渉の結果等も踏まえ、最終的に本日開催の取締役会の決議によって、本公開買付価格を1株当たり2,600円と決定したとのことです。

なお、本公開買付価格である1株当たり2,600円は、本公開買付けの公表日の前営業日である2019年10月29日の東証第一部における当社株式の終値1,898円に対して36.99%（小数点以下第三位を四捨五入。本項において以下プレミアムの数値（%）の計算について同じです。）、2019年10月29日までの直近1ヶ月間の終値単純平均値1,696円に対して53.30%、2019年10月29日までの直近3ヶ月間の終値単純平均値1,550円に対して67.74%、2019年10月29日までの直近6ヶ月間の終値単純平均値1,537円に対して69.16%のプレミアムをそれぞれ加えた価格であります。

（注）野村證券は、当社株式の株式価値の算定に際して、公開情報及び野村證券に提供された一切の情報が正確かつ完全であることを前提としており、独自にそれらの正確性及び完全性についての検証は行っていないとのことです。当社及びその関係会社の資産又は負債（金融派生商品、

簿外資産及び負債、その他の偶発債務を含みます。)について、個別の資産及び負債の分析及び評価を含め、独自に評価、鑑定又は査定を行っておらず、第三者機関への鑑定又は査定への依頼も行っていないとのことです。当社の財務予測(利益計画その他の情報を含みます。)については、当社の経営陣により現時点で得られる最善かつ誠実な予測及び判断に基づき合理的に検討又は作成されたことを前提としているとのことです。野村證券の算定は、2019年10月29日までに野村證券が入手した情報及び経済条件を反映したものであるとのことです。なお、野村證券の算定は、公開買付者の取締役会が当社株式の株式価値を検討するための参考に資することを唯一の目的としているとのことです。

## ② 当社における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

上記「(3) 算定に関する事項」に記載のとおり、当社は、本公開買付けに関する意見表明を行うにあたり、公開買付者から提示された本公開買付価格に対する意思決定の過程における公正性を担保するために、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関としてファイナンシャル・アドバイザーである経営共創基盤に対して、当社株式の価値算定を依頼し、2019年10月29日付で、当社株式価値算定書を取得いたしました。経営共創基盤は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。なお、当社は、経営共創基盤から本公開買付価格の公正性に関する意見(フェアネス・オピニオン)は取得しておりません。当社が経営共創基盤から取得した当社の株式価値に関する当社株式価値算定書の概要については、上記「(3) 算定に関する事項」をご参照ください。

## ③ 当社における独立した特別委員会の設置

当社は、本取引に係る当社の意思決定に慎重を期し、当社取締役会の意思決定過程における恣意性及び利益相反のおそれを排除し、その公正性を担保するとともに、当社取締役会における意思決定が、当社の少数株主にとって不利益なものでないか否かを確認することを目的として、2019年7月30日に、公開買付者及び当社を含む本対象3社、日立オートモティブシステムズ並びに日立製作所から独立した山本光太郎氏(当社の社外取締役・独立役員、弁護士)、辻千晶氏(当社の社外取締役・独立役員、弁護士)、水野太郎氏(当社の元社外取締役・FCOM SERVICES CO., LTD. President)及び笠原真人氏(公認会計士、笠原公認会計士事務所)の4名から構成される特別委員会を設置しております。

当社は、特別委員会に対し、(a) 本取引の目的は合理的か否か、(b) 本取引における買付条件(公開買付価格を含みます。)の公正性が確保されているか、(c) 本取引において公正な手続を通じた株主の利益への十分な配慮がなされているか、(d) (a)乃至(c)その他の事項を前提に、本取引が当社の少数株主にとって不利益であるか否か(総称して、以下「本諮問事項」といいます。)について諮問いたしました。

特別委員会は、2019年8月22日から同年10月30日までの間に合計11回開催され、本諮問事項に関し、慎重に協議及び検討を行いました。具体的には、特別委員会は、当社が選任した第三者算定機関及びリーガル・アドバイザーにつき、いずれも独立性及び専門性に問題がないことを確認し、それぞれを当社の第三者算定機関及びリーガル・アドバイザーとして承認するとともに、公開買付者との交渉過程への関与方法として、直接の協議・交渉は当社及びそのアドバイザーが行うこととしつつ、当社から適時に状況の報告を受け、必要に応じて意見を述べ、指示や要請を行うことなどにより本取引の取引条件に実質的に関与することができることを確認しております。そして、特別委員会は、当社より提出された各資料に基づき、当社から、公開買付者の提案内容、本取引の目的、本取引に至る背景、本取引により向上することが見込まれる当社の企業価値の具体的内容、当社の事業計画、本取引の条件及びその決定プロセス等について説明を受けるとともに、これらに関する質疑応答を行いました。また、特別委員会は、公開買付者から、本取引の概要、本取引に至る背景、本取引の目的、本取引後の経営方針、本取引の諸条件等について説明を受けるとともに、質疑応答を行いました。さらに、特別委員会は、経営共創基盤より、当社株式の価値評価についての説明を受け、これらに関する質疑応答を行うとともに、

TMI 総合法律事務所より、本取引の手続面における公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置の内容について説明を受け、これらに関しても質疑応答を行っております。

特別委員会は、かかる手続を経て、本諮問事項について慎重に協議及び検討を重ねた結果、2019年10月30日付で、委員全員一致の決議により、当社取締役会に対し、大要、以下の内容の答申書（以下「本答申書」といいます。）を提出いたしました。

(a) 本取引の目的

近年のモビリティ産業を取り巻く環境が変化し、自動車業界各社が電動化、自動運転技術の実現に向けて動き、業界全体での競争激化に伴い、各社ともに技術的、組織的な変革が迫られる中で、公開買付者への依存度が高い当社においても、単独での技術力には限界があり、また、研究開発に要するリソースの確保、特にアジアにおける戦略投資による負担等、当社特有の課題が存在する。かかる事業環境下において、当社としては、本取引により、以下のような効果が期待される。

(i) 技術面での効果—開発・生産体制の効率化と次世代技術の開発強化

自動車の電動化先端技術の強化が必要となっている現状において、電動化技術、先進安全技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来、当社を含む公開買付者グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において、日立製作所傘下の本統合会社の技術の提供を受けることで、当社を含む公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、当社を含む公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現が見込まれる。

また、本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となるほか、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となる。すなわち、当社の二輪事業も含め、電動化、シャーシ制御、自動運転における勝ち技で業界をリードし広く拡販できる「メガサプライヤー」を編成することができ、本対象3社、公開買付者及び本統合会社に日立製作所も加えた当事者間において総合的なシナジー効果が生じ、これをもって競争力を盤石化することが可能となる。

(ii) 販売面での効果

本統合会社においては、公開買付者以外の完成車メーカーへの部品販売の増大による調達・生産コストの低減が見込まれることになる。本統合会社は、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対する販売の拡大が可能となる。これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現が見込まれる。

(iii) 本統合会社による統合のメリット

当社が本統合会社に統合されることにより、公開買付者と日立製作所が株主である本統合会社の施策に基づき、短期的な収益力の向上に左右されることなく、中長期的な成長を目指して安定的な経営を行うことが可能となる。また、当社が本統合会社に統合されることにより組織体制を簡素化することが可能であり、外部環境に左右されない迅速な意思決定が可能となるため、最も適切な時期に大胆な設備投資策等を実施する意思決定が可能となり、事業基盤の強化の達成可能性が高まるといえ、このような体制を構築することが、当社の企業価値の向上に資するといえる。さらに、上場会社であることによるコストの削減が可能となるとともに、当社として積極的な施策を実施する場合に、株価が低迷するおそれがある中で上場を継続すると、当社の少数株主の投資回収の機会も失われるおそれがある。

本取引の実施のほか、上場廃止を伴わない業務提携の方法もあるものの、公開買付者グループの部品メーカーであるというブランドイメージを払拭し、メガサプライヤーになるためには、

業務提携ではなく本取引による統合が効果的であること、また、従業員に対する影響、公開買付者による当社に対する影響力の低下、資金調達、本取引による少数株主への影響等、想定される懸念点はあるものの、上記のとおり、本取引は当社の企業価値向上に資するものと考えられ、本取引の目的に合理性が認められる。

(b) 本公開買付けを含む本取引における買付条件の公正性

(i) 当社は、公開買付者との間に重要な利害関係のない経営共創基盤をファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関に選定し、経営共創基盤による当社株式の客観的評価に依拠して、本公開買付価格を含む取引条件の交渉を行うことができること、(ii) 当社のファイナンシャル・アドバイザーである経営共創基盤による当社株式の算定結果によれば、当社株式1株当たりの価値は、市場株価法においては1,537円から1,898円、類似企業比較法においては1,974円から2,515円、DCF法においては2,157円から2,787円であり、本公開買付価格は当該算定結果のレンジに含まれていること、(iii) 経営共創基盤は、公開買付者による本公開買付価格の提案の内容について、公開買付者のファイナンシャル・アドバイザーである野村證券に質問をして内容を確認し、公開買付者と当社との間で本公開買付価格の交渉がなされていること、及び(vi) 第二段階目のスクイーズ・アウトにおける対価は、本公開買付価格と同一価格となる予定が表明されていること等からすれば、本公開買付価格には合理性があり、公正性が認められる。

(c) 本公開買付けを含む本取引の公正な手続を通じた株主の利益への配慮

(i) 本取引に係る当社の意思決定に慎重を期し、当社取締役会の意思決定過程における恣意性及び利益相反のおそれを排除し、その公正性を担保するとともに、当社取締役会における意思決定が当社の少数株主にとって不利益なものでないか否かを確認することを目的として、独立した4名から構成される特別委員会を設置したこと、(ii) 公開買付者と重要な利害関係のない第三者算定機関である経営共創基盤によって当社株式の価値算定が行われたこと、(iii) 独立した外部のリーガルアドバイザーである TMI 総合法律事務所から法的助言を受けていること、(iv) 公開買付期間を比較的長期に設定することにより、当社株主に本公開買付けに対する応募について適切な判断機会を確保し、当社株式について公開買付者以外の他の買付者が買付け等を行う機会がある程度確保されていること、及び(v) 本基本契約について、当社のリーガル・アドバイザーである TMI 総合法律事務所の助言に従って交渉したこと等からすれば、これらの手続がいずれも実施されている限り、本取引における手続の公正性及び適正性が認められる。

(d) 少数株主にとっての不利益性

上記のとおり、本取引の目的、本公開買付価格その他の買付条件は、いずれも妥当性があると認められ、かつ、本取引の手続の公正性も担保されていること、本取引のスキームの妥当性も認められることから、本取引は、当社の少数株主にとって不利益であるとは認められないと判断する。

④ 当社における独立した法律事務所からの助言

当社は、本公開買付けに関する当社取締役会の意思決定の過程等における透明性及び公正性を確保するため、外部のリーガル・アドバイザーとして TMI 総合法律事務所を選任し、同事務所から、本公開買付けに関する当社取締役会の意思決定の過程、方法その他の留意点について、法的助言を受けております。なお、TMI 総合法律事務所は、公開買付者及び当社を含む本対象3社、日立オートモティブシステムズ並びに日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。

⑤ 当社における利害関係を有しない取締役全員の承認及び利害関係を有しない監査役全員の異議がない旨の意見

当社は、上記「(2) 意見の根拠及び理由」の「③ 当社が本公開買付けに賛同するに至った意思決定の過程及び理由」に記載の根拠及び理由に基づき、本日開催の当社取締役会において、当社の取締役11名のうち、代表取締役社長である相田圭一氏（以下「相田氏」といいます。）を除く全員が出席し、

審議及び決議に参加した出席取締役の全員一致で、本日時点における当社の意見として、本公開買付けが開始された場合には、本公開買付けに賛同の意見を表明するとともに、当社の株主の皆様に対して、本公開買付けに応募することを推奨する旨の決議をいたしました。

また、上記取締役会においては、当社の監査役3名の全員が出席し、上記決議に異議がない旨の意見を述べております。

なお、当社は、上記取締役会において、本公開買付けが開始される際に、特別委員会に対して、本答申書に記載された意見に変更がないか否か検討し、当社取締役会に対し、変更がない場合にはその旨、変更がある場合には変更後の意見を述べるよう諮問すること、及び本公開買付けが開始される時点で、改めて本公開買付けに関する意見表明を行うことを併せて決議しております。

なお、利益相反の疑いを回避し、本公開買付けを含む本取引の公正性を確保する観点から、当社の取締役のうち、公開買付者に在籍していた当時、本統合の検討に関与していた相田氏は、当社取締役会における本公開買付けを含む本取引の検討に関する議題の審議には一切参加しておらず、当社の立場において本統合の検討、本統合に係る公開買付者との協議・交渉に参加しておりません。

他方で、相田氏のほか、当社の取締役のうち、阿部智也氏、伊藤康利氏、高山雄介氏及び鈴木真志氏、当社の監査役のうち、内田尚良氏が公開買付者の出身者であります。いずれの者に関しても、当社に転籍してから相当期間が経過しており、また、公開買付者に在籍していた当時、本統合の検討に関与していた事実は一切なく、また、関与できる立場にもないことから、当社の取締役又は監査役として、当社取締役会における本公開買付けを含む本取引の検討に関する議題の審議に参加しております。

#### ⑥ 他の買付者からの買付機会を確保するための措置

公開買付者は、当社の株主の皆様の本公開買付けに対する応募について適切な判断機会を確保するとともに、当社株式について公開買付者以外の者にも対抗的な買付け等を行う機会を確保し、もって本公開買付け価格の適正性を担保することを意図して、公開買付期間を法令に定められた最短期間である20営業日より長期の30営業日に設定することを予定しているとのことです。

また、当社は、公開買付者との間で、当社が対抗的買収提案者と接触することを禁止するような取引保護条項を含む合意等、当該対抗的買収提案者と接触することを制限するような内容の合意を行っておりません。

4. 公開買付者と当社の株主との間における公開買付けへの応募に係る重要な合意に関する事項  
該当事項はありません。

5. 公開買付者又はその特別関係者による利益供与の内容  
該当事項はありません。

6. 会社の支配に関する基本方針に係る対応方針  
該当事項はありません。

7. 公開買付者に対する質問  
該当事項はありません。

8. 公開買付期間の延長請求  
該当事項はありません。

9. 今後の見通し

上記「3. 本公開買付けに関する意見の内容、根拠及び理由」の「(2) 意見の根拠及び理由」の「② 公開買付者が本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買

付け後の経営方針」及び「(4) 上場廃止となる見込み及びその事由」及び「(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針 (いわゆる二段階買収に関する事項)」をご参照ください。

## 10. その他

### (1) 公開買付者と当社又はその役員との間の合意の有無及び内容

公開買付者、当社を含む本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所は、本日(以下本項において「本基本契約締結日」といいます。)付で本基本契約を締結しております。本基本契約の詳細は以下のとおりです。

#### ① 公開買付者による本公開買付けの実施

公開買付者は、以下の各号記載の条件の全てが充足されていることを前提条件として、本公開買付けを実施する。

- (1) 当社が、本公開買付けの賛同及び応募推奨に関する決議を実施し、その公表を行っており、かつ、本基本契約締結日から本公開買付開始決定日までの間、当該決議を変更せず、それと矛盾する内容の取締役会決議を行っていないこと
- (2) 当社が、自らの株式を対象とする公開買付けが当社の少数株主にとって不利益でない旨の第三者意見(注1)を取得しており、かつ、当該意見が維持されていること  
(注1) 当社において設置された特別委員会の意見を意味します。以下同じです。
- (3) 本基本契約にける当社の表明及び保証が重要な点において真実かつ正確であること
- (4) 本基本契約に基づき、日立製作所、日立オートモティブシステムズ及び当社が履行し又は遵守すべき義務が、重要な点において全て履行され、又は遵守されていること
- (5) 公正取引委員会が、本取引について、独占禁止法第50条第1項に基づく通知をしない旨の通知をしていること
- (6) 公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所(以下「全当事者」といいます。)が合意した日本以外の法域における競争法に基づき本取引について必要となる、外国競争法当局への届出又は待機期間の満了若しくは早期終了、外国競争法当局による承認その他の手続が完了していること
- (7) 本取引を制限又は禁止する旨のいかなる法令等又は関係当局等の判断等も存在していないこと
- (8) 当社又は日立オートモティブシステムズの連結ベースでの事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフロー若しくは将来の収益計画に重大な悪影響を与える事由又は事象が生じていないこと、その他本公開買付けの実行の判断に重要な影響を与える事象が当社グループ各社又は日立オートモティブシステムズ、子会社及び関連会社(日立オートモティブシステムズと併せて、以下「日立オートモティブシステムズグループ」といいます。)において生じていないこと
- (9) 天災地変その他公開買付者の責に帰さない事由により、本公開買付けの開始が社会通念上不可能と認められる影響が生じていないこと
- (10) 当社及びその子会社に関する重要事実で、未公表のものが存在しないこと
- (11) 当社から公開買付者に対して重要事実差入書(本公開買付開始決定日において、当社又はその子会社に関する重要事実で未公表のものが存在しない旨を表明し保証する差入書)が提出されていること
- (12) 公開買付者によるショーワ及び日信工業に対する公開買付けの開始の前提条件の充足又は放棄が合理的に見込まれていること
- (13) 日立製作所と公開買付者との間で締結された2019年10月30日付「子会社経営統合に関する基本合意書」が有効に存続していること
- (14) 日立製作所が、公開買付者に対して、本公開買付けを開始しないように求める通知を行っていないこと、又は、日立製作所が公開買付者に対して行ったかかる通知に記載された条件が、充足若しくは放棄されたこと

## ② 当社による賛同

当社は、以下の各号記載の条件の全てが充足されていることを前提条件として、本公開買付けへの賛同及び応募推奨に関する決議を行う。但し、これらの決議を行うことが当社の取締役としての善管注意義務に違反すると合理的に判断される場合はこの限りではない。

- (1) 当社が、本公開買付けが当社の少数株主にとって不利益でない旨の第三者意見を取得しており、かつ、当該意見が維持されていること
- (2) 本公開買付けの要綱が本基本契約で合意した内容及び条件に従っていること
- (3) 公開買付者によるショーワ及び日信工業に対する公開買付けが開始されることが合理的に見込まれていること
- (4) 本基本契約における日立製作所の表明及び保証、日立オートモティブシステムズの表明及び保証並びに公開買付者の表明及び保証が重要な点において真実かつ正確であること
- (5) 本基本契約に基づき、日立製作所、日立オートモティブシステムズ及び公開買付者が履行し又は遵守すべき義務が、重要な点において全て履行され、又は遵守されていること
- (6) 公正取引委員会が、本取引について、独占禁止法第 50 条第 1 項に基づく通知をしない旨の通知をしていること
- (7) 本公開買付開始決定日までに、全当事者が合意した日本以外の法域における競争法に基づき本取引について必要となる、外国競争法当局への届出又は待機期間の満了若しくは早期終了、外国競争法当局による承認その他の手続が完了していること
- (8) 本公開買付けを制限又は禁止する旨のいかなる法令等又は関係当局等の判断等も存在していないこと
- (9) 日立オートモティブシステムズの連結ベースでの事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフロー若しくは将来の収益計画に重大な悪影響を与える事由又は事象が生じていないこと、その他本公開買付けへの賛同及び応募推奨に関する決議の実行の判断に重要な影響を与える事象が日立オートモティブシステムズグループ各社において生じていないこと

## ③ 完全子会社化の実施

公開買付者は、本公開買付けが完了し、公開買付者が本公開買付けによって当社株式の全てを取得できなかった場合には、株式売渡請求又は株式併合の方法により、当社を公開買付者の完全子会社とするために必要な措置を行う。

## ④ 吸収合併

日立製作所は日立オートモティブシステムズをして、公開買付者は当社、ショーワ及び日信工業をして、公開買付者による当社、ショーワ及び日信工業の完全子会社化後速やかに、日立オートモティブシステムズを最終的な吸収合併存続会社とし、当社、ショーワ及び日信工業をそれぞれ最終的な吸収合併消滅会社とする一連の吸収合併を実施させるものとする。

日立製作所及び公開買付者は、当社、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けのうちの一部が成立しなかった場合その他当社、ショーワ及び日信工業のうち 1 社又は 2 社の完全子会社化が他の会社の完全子会社化よりも相当期間遅れることが見込まれる場合には、当社、ショーワ及び日信工業のうち完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間で各本吸収合併を実施するものとし、当該完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間の吸収合併の条件については、日立製作所及び公開買付者の間で合意された日立オートモティブシステムズ、当社、ショーワ及び日信工業の企業価値に基づき誠実に協議の上、決定するものとする。

## (2) 投資者が買付け等への応募の是非を判断するために必要と判断されるその他の情報

### ① 「2020 年 3 月期 第 2 四半期決算短信〔IFRS〕(連結)」の公表

当社は、本日付で、「2020 年 3 月期第 2 四半期決算短信〔IFRS〕(連結)」を公表しております。当該当社決算短信の概要は以下のとおりです。なお、当社決算短信の内容につきましては、金融商品取引法



第193条の2第1項の規定に基づく監査法人の四半期レビューを受けておりません。また、以下の公表内容の概要は、当社決算短信の内容を一部抜粋したものです。詳細につきましては、当該公表の内容をご参照ください。

(i) 損益の状況（連結）

決算年月	2020年3月期第2四半期連結累計期間
売上収益	164,127百万円
売上原価	△140,949百万円
販売費及び一般管理費	△16,646百万円
その他の収益	300百万円
その他の費用	△234百万円
金融収益	1,518百万円
金融費用	△2,524百万円
四半期利益	2,974百万円

(ii) 1株当たりの状況（連結）

決算年月	2020年3月期第2四半期連結累計期間
基本的1株当たり四半期利益	24.20円
1株当たり配当額	23円

② 配当予想の修正

当社は、本日開催の当社取締役会において、2020年3月期の期末配当を行わないことを決議致しました。詳細につきましては、当社公表の本日付「2020年3月期の期末配当予想の修正（無配）に関するお知らせ」をご参照ください。

以 上

(参考) 買付け等の概要（別添）

公開買付者が本日公表した添付書類（「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード7251）、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に伴う株式会社ケーヒンの完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」）をご参照ください。

#### 【勧誘規制】

このプレスリリースは、本公開買付けへの意見表明を一般に公表するための記者発表文であり、売付けの勧誘を目的として作成されたものではありません。売付けの申込みをされる際は、必ず本公開買付けに関する公開買付説明書をご覧いただいた上で、株主ご自身の判断で申込みを行ってください。このプレスリリースは、有価証券に係る購入申込み若しくは売却の申込みの勧誘に該当する、又はその一部を構成するものではなく、このプレスリリース（若しくはその一部）又はその配布の事実が本公開買付けに係るいかなる契約の根拠となることもなく、また、契約締結に際してこれらに依拠することはできないものとします。

#### 【将来予測】

このプレスリリースには公開買付者、その他の企業等の今後のビジネスに関するものを含めて、「予期する」、「予想する」、「意図する」、「予定する」、「確信する」、「想定する」等の、将来の見通しに関する表現が含まれている場合があります。こうした表現は、公開買付者の現時点での事業見通しに基づくものであり、今後の状況により変わる可能性があります。公開買付者は、本情報について、実際の業績や諸々の状況、条件の変更等を反映するための将来の見通しに関する表現の現行化の義務を負うものではありません。

このプレスリリース中の記載には、米国 1933 年証券法 (Securities Act of 1933。その後の改正を含みます。) 第 27A 条及び米国 1934 年証券取引所法第 21E 条で定義された「将来に関する記述」(forward-looking statements) が含まれています。既知若しくは未知のリスク、不確実性又はその他の要因により、実際の結果が「将来に関する記述」として明示的又は黙示的に示された予測等と大きく異なることがあります。公開買付者又は関連者 (affiliate) は、「将来に関する記述」として明示的又は黙示的に示された予測等が結果的に正しくなることをお約束することはできません。このプレスリリース中の「将来に関する記述」は、本日時点で公開買付者が有する情報を基に作成されたものであり、法令又は金融商品取引所規則で義務付けられている場合を除き、公開買付者又はその関連者は、将来の事象や状況を反映するために、その記述を更新したり修正したりする義務を負うものではありません。

#### 【米国規制】

本公開買付けは、日本の金融商品取引法で定められた手続及び情報開示基準を順守して実施されますが、これらの手続及び基準は、米国における手続及び情報開示基準とは必ずしも同じではありません。特に米国 1934 年証券取引所法 (Securities Exchange Act of 1934。その後の改正を含み、以下「米国 1934 年証券取引所法」といいます。) 第 13 条 (e) 又は第 14 条 (d) 及び同条の下で定められた規則は本公開買付けには適用されず、本公開買付けはこれらの手続及び基準に沿ったものではありません。このプレスリリースに含まれる全ての財務情報は国際会計基準 (IFRS) に基づいており、米国の会計基準に基づくものではなく、したがって米国の財務情報と同等の内容とは限りません。また、当社及び公開買付者は米国外で設立された法人であり、その役員が米国外の居住者であるため、米国の証券関連法を根拠として主張し得る権利又は要求を行使することが困難となる可能性があります。また、米国の証券関連法の違反を根拠として、米国外の法人又はその役員に対して、米国外の裁判所において法的手続を開始することができない可能性があります。さらに、米国外の法人又はその役員について米国の裁判所の管轄が認められるとは限りません。

本公開買付けに関する全ての手続は、特段の記載がない限り、全て日本語において行われるものとします。本公開買付けに関する書類の全部又は一部については英語で作成されますが、当該英語の書類と日本語の書類との間に齟齬が存した場合には、日本語の書類が優先するものとします。

#### 【その他の国】

国又は地域によっては、このプレスリリースの発表、発行又は配布に法律上の制限が課されている場合があります。かかる場合はそれらの制限に留意し、遵守してください。本公開買付けに関する株券の買付け等の申込み又は売付け等の申込みの勧誘をしたことにはならず、単に情報としての資料配布とみなされるものとします。



2019年10月30日

各 位

会 社 名 本田技研工業株式会社  
代 表 者 名 取締役社長 八郷 隆弘  
(コード番号 7267 東証第一部)  
問 合 せ 先 事業管理本部経理部長  
内藤 浩  
(TEL. 03-3423-1111)

**日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード7251）、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に伴う株式会社ケーヒンの完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ**

本田技研工業株式会社（以下「公開買付者」といいます。）は、日立オートモティブシステムズ株式会社（以下「日立オートモティブシステムズ」といいます。）、株式会社ケーヒン（東京証券取引所市場第一部（以下「東証第一部」といいます。）、証券コード7251、以下「対象者」といいます。）、株式会社ショーワ（東証第一部、証券コード7274、以下「ショーワ」といいます。）、日信工業株式会社（東証第一部、証券コード7230、以下「日信工業」といい、対象者及びショーワと併せて、以下「本対象3社」といいます。）、株式会社日立製作所（東証第一部、証券コード：6501、以下「日立製作所」といいます。）及び公開買付者が本日付で公表した「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン、株式会社ショーワ及び日信工業株式会社の経営統合に関するお知らせ」（以下「本統合プレスリリース」といいます。）に記載の経営統合（以下「本統合」といいます。）に向けた一連の取引の一環として、本日開催の取締役会において、対象者の完全子会社化を目的として、上記の6社の間で本日締結された経営統合に関する基本契約（以下「本基本契約」といいます。）に基づき、対象者の普通株式（以下「対象者株式」といいます。）を公開買付け（以下「本公開買付け」といいます。）により取得することを決定いたしましたので、下記のとおり、お知らせいたします。なお、本公開買付けと同様に、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、ショーワの完全子会社化のための公開買付けによるショーワの普通株式に対する公開買付け、及び、日信工業の完全子会社化のための公開買付けによる日信工業の普通株式に対する公開買付け（本公開買付けと併せて、以下「本対象3社公開買付け」といいます。）の実施が予定されております。それぞれの詳細は、公開買付者が本日付で公表した「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード7251）、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に伴う株式会社ショーワの完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」、及び、「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン（証券コード7251）、株式会社ショーワ（証券コード7274）及び日信工業株式会社（証券コード7230）の経営統合に伴う日信工業株式会社の完全子会社化のための公開買付けの開始予定に関するお知らせ」（以下「その他対象2社プレスリリース」といいます。）をご参照ください。

本公開買付けは、本基本契約に基づき、①各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること、②対象者が本公開買付けの賛同及び応募推奨に関する決議を実施し、そ

の公表を行っており、かつ本基本契約締結日から公開買付者が本公開買付けの開始を決定する日（以下「本公開買付開始決定日」といいます。）までの間、当該決議を変更せず、それと矛盾する内容の取締役会決議を行っていないこと等の一定の前提条件（詳細は、下記「1. 買付け等の目的等」の「（3）本公開買付けに関する重要な合意」をご参照ください。以下「本前提条件」といいます。）が充足された後に実施する予定です。また、本公開買付けは、本前提条件が充足された場合、速やかに開始することを予定しておりますが、各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られるために必要な期間を正確に予想することは困難です。そのため、本公開買付けの具体的な日程につきましては、本日現在、見通しを立てることが困難であり未定ですが、決定次第速やかにお知らせいたします。

## 記

### 1. 買付け等の目的等

#### （1）本公開買付けの概要

公開買付者は、本日現在、東証第一部に上場している対象者株式 30,581,115 株（所有割合（注）41.35%）を所有しており、対象者を持分法適用関連会社としております。

公開買付者は、本統合プレスリリースにてお知らせしておりますとおり、本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、日立製作所の完全子会社である日立オートモティブシステムズを存続会社、本対象3社を消滅会社とする吸収合併（以下「本吸収合併」といいます。）を実施することにより本統合を行うことについて、本日付で、日立オートモティブシステムズ、対象者、ショーワ、日信工業及び日立製作所との間で、本基本契約を締結いたしました。本基本契約の詳細は、下記「（3）本公開買付けに関する重要な合意」をご参照ください。

公開買付者は、本日開催の取締役会において、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、対象者株式の全て（但し、公開買付者が所有する対象者株式及び対象者が所有する自己株式を除きます。以下同じです。）を取得し、対象者を公開買付者の完全子会社とするために、本前提条件が充足された場合に、対象者株式を対象とする本公開買付けを実施することを決定いたしました。

なお、その他対象2社プレスリリースにてお知らせしておりますとおり、公開買付者は、本日開催の取締役会において、本公開買付けと同様に、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、ショーワ及び日信工業の2社を公開買付者の完全子会社とするために、ショーワ及び日信工業それぞれの普通株式を公開買付けにより取得することも決定しております。なお、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けにおいても、各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項が充足されることが開始の前提条件となっております（詳細は、その他対象2社プレスリリースをご参照ください。）。

公開買付者は、本公開買付けにおいては、買付予定数の下限を 18,724,185 株（所有割合 25.32%）と設定しており、本公開買付けに応募された対象者株式（以下「応募株券等」といいます。）の総数が買付予定数の下限に満たない場合には、応募株券等の全ての買付け等を行いません。他方、公開買付者は、本公開買付けにおいて対象者を完全子会社化することを目的としておりますので、買付予定数の上限は設けておらず、応募株券等の総数が買付予定数の下限以上の場合は、応募株券等の全ての買付け等を行います。なお、買付予定数の下限（18,724,185 株）は、対象者が本日公表した「2020年3月期 第2四半期決算短信〔IFRS〕（連結）」（以下「対象者決算短信」といいます。）に記載された 2019年9

月 30 日現在の発行済株式総数（73,985,246 株）から同日現在の対象者が所有する自己株式数（27,332 株）を控除した株式数（73,957,914 株）に係る議決権の数（739,579 個）の 3 分の 2（493,053 個）（小数点以下切り上げ）に、対象者の単元株式数である 100 株を乗じた数を基礎として、これから公開買付者が本日現在所有する対象者株式（30,581,115 株）を控除した数に設定しております。

（注）本日現在の「所有割合」については、対象者決算短信に記載された 2019 年 9 月 30 日現在の発行済株式総数（73,985,246 株）から、同日現在の対象者が所有する自己株式数（27,332 株）を控除した株式数（73,957,914 株）に対する割合（小数点以下第三位を四捨五入しております。以下、所有割合の計算において同様です。）を記載しておりますが、本公開買付けの開始時点では、所有割合の数値は変更される可能性があります。以下同じです。

公開買付者は、対象者を完全子会社化することを目的としているため、本公開買付けが成立し、公開買付者が、対象者株式の全てを取得できなかった場合には、対象者の株主を公開買付者のみとするための一連の手続（以下「本完全子会社化取引」といい、本公開買付けと併せて、「本取引」といいます。）を実施する予定です。詳細については、下記「（5）本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」をご参照ください。

一方、対象者によって公表された本日付「日立オートモティブシステムズ株式会社、株式会社ケーヒン、株式会社ショーワ（証券コード 7274）及び日信工業株式会社（証券コード 7230）の経営統合に向けた当社関係会社である本田技研工業株式会社による当社株式に対する公開買付けの開始予定に関する意見表明のお知らせ」（以下「対象者プレスリリース」といいます。）によれば、対象者は、本日開催の対象者取締役会において、本公開買付けに関して、本日時点における対象者の意見として、本公開買付けが開始された場合、これに賛同の意見を表明するとともに、対象者の株主の皆様に対して、本公開買付けへの応募を推奨することを決議したとのことです。対象者取締役会は、本公開買付けが開始される際に、対象者が設置した特別委員会に対して、特別委員会が本日付で対象者取締役会に対して表明した意見に変更がないか否かを検討し、対象者取締役会に対し、変更がない場合にはその旨、変更がある場合には変更後の意見を述べるよう諮問すること、及びかかる意見を踏まえて、本公開買付けが開始される時点で、本基本契約に基づき、改めて本公開買付けに関する意見表明を行うことを併せて決議しているとのことです。但し、下記「（3）本公開買付けに関する重要な合意」に記載のとおり、本公開買付けへの賛同及び応募推奨に関する決議を行うことが対象者の取締役としての善管注意義務に違反すると合理的に判断される場合は、本前提条件が充足された場合であっても、対象者は、これらの決議を行う義務を負いません。

なお、対象者の上記取締役会決議は、公開買付者が本公開買付け及びその後の手続により対象者を公開買付者の完全子会社とすることを目的としていること、並びに対象者株式が上場廃止となる予定であることを前提として行われたものとのことです。

（2）本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針

① 本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程

公開買付者グループは、2019年3月31日現在、公開買付者、連結子会社364社及び本対象3社を含む持分法適用関連会社71社（公開買付者と併せて、以下「公開買付者グループ」といいます。）で構成されており、事業別には、二輪事業、四輪事業、金融サービス事業、ライフクリエーション事業（注1）及びその他の事業から構成されております。公開買付者は、1946年10月に本田宗一郎氏が静岡県浜松市に本田技術研究所を開設したことに始まり、1948年9月に本田技術研究所を継承して本田技研工業株式会社として設立され、1957年12月に東京証券取引所に上場し、本日現在においては、東証第一部に上場しております。

（注1）発電機、芝刈機、汎用エンジン等のパワープロダクツ商品の提供及びエネルギービジネスを営む事業

公開買付者グループは、「人間尊重」と「三つの喜び」（買う喜び・売る喜び・創る喜び）を基本理念としております。これらの基本理念に基づき、「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。」という社是を定め、これらを「Honda フィロソフィー」として公開買付者グループで働く従業員一人ひとりの価値観として共有しているだけでなく、行動や判断の基準として日々の企業活動を実践し、株主の皆様をはじめとする全ての人々と喜びを分かち合い、企業価値の向上に努めております。

また、2017年6月に制定した「2030年ビジョン」においては、「すべての人に“生活の可能性が広がる喜び”を提供する」、そのために「移動と暮らしの進化をリードする」というビジョンステートメントを定め、このステートメントを実現するために、「『移動』と『暮らし』の価値創造」、「多様な社会・個人への対応」及び「クリーンで安全・安心な社会へ」という3つの視点で取り組みの方向性を決めました。

一方、本日現在、対象者グループは、対象者、対象者の連結子会社30社（対象者と併せて、以下「対象者グループ」といいます。）で構成されており、二輪車・四輪車部品の製造販売を主な事業としているとのことです。また、公開買付者に製品の販売を行っており、継続的で緊密な事業上の関係にあるとのことです。対象者は1956年12月に神奈川県川崎市に設立され、1964年12月に東京証券取引所市場第二部に上場し、1994年9月には東証第一部に指定されたとのことです。そして、1997年4月に株式会社ハドシス、株式会社電子技研と合併し、同時に商号を株式会社ケーヒンに変更し、現在に至っているとのことです。

対象者グループは、「人間尊重」（企業の中で一番大切な財産は「人」であり、一人ひとりが生き生きと輝いていることがパワーの源であるという信念を表しているとのことです。）と「5つの喜び」（良き企業市民の模範となり社会と分かち合う喜び・高い技術と細やかな対応によりお客様と分かち合う喜び・良い共創関係により取引先様と分かち合う喜び・魅力ある企業であり続けることにより株主様と分かち合う喜び・皆様からの共感と信頼により私たち全員で分かち合う喜び）（「人間尊重」に基づいて対象者グループの企業活動に関わりを持つすべての人たち一人ひとりと、いかに喜びを分かち合えたかが、行動の成果であるという信念を表わしているとのことです。）を基本理念とし、世界中の人々の生活が便利に豊かになるとともに、地球環境に影響の少ないモビリティ（注2）社会に貢献するために、創業以来60年にわたり、クルマやバイクの「走る」に関する製品を数多く生み出してきたとのことです。

一方で、対象者グループを取り巻く事業環境は、二輪車・四輪車ともにグローバルの環境規制がより一層強化されていくことが予想され、なかでも、二輪車においては、インドで2020年以降にFI（電子制御燃料噴射システム）（注3）化が拡大するとともに、将来的には日本やアジアを中心に電動化に向

けた取り組みが進展していくことが、四輪車においては、先進国を中心に電動化の取り組みが一層加速し、特に中国においては電動車の販売が急速に拡大していくことが見込まれているなど、各種環境規制の世界的な厳格化に伴う電動化の進展に加えて、安全性能向上、並びに車載センサーやカメラ等で認識した周囲の状況に応じた車体制御及び道路インフラや周囲の走行車両との通信といった自動車から収集されるデータを活用する情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化等が複雑に絡み合い、業界そのものが大きな変革の時期を迎えているとのことです。

(注2) 自動二輪車、自動車を含む移動機能の総称

(注3) エンジンに入る空気の量をセンサーにて計測し、コンピューターが必要な燃料を計算して噴射する装置

こうした状況の中、対象者グループは、2017年度から2019年度の3か年計画である第13次中期経営計画を策定し、特に最終年度である2019年度においては同中期経営計画におけるグローバル方針である「成長する強い会社・誇れる良い会社の実現」に向けて、以下の課題に取り組んでいるとのことです。

(i) 二輪車の環境対応

タイ、インドネシア、中国に続いてFI化が始まる世界最大の二輪車市場であるインドにおいて、完成した新工場を含む、インド国内の5つの工場の従業員とお取引先様が一体となり、FIシステムの4製品それぞれを約1,000万台規模で一斉に生産を始めこれを確実に実行し、二輪車・汎用製品事業を盤石なものとしていくこと

(ii) 四輪車の電動化対応

電気自動車やハイブリッド車など電動車の販売の急速な拡大に対応するため、日本で電動車の心臓部として駆動を制御する中核製品である次世代パワーコントロールユニット(注4)の生産を開始し、さらに、電動化がいち早く拡大すると見込まれる中国においても現地生産の開始に向けた準備を進めていくとのことです。今後、グローバルでますます拡大すると見込まれる四輪車の電動化に向け、開発と生産の両面で経営資源を集中させ、準備を進めていくこと

(iii) 事業基盤の強化

国内外での生産拠点において、工程の合理化や設備の自動化などを進め、製品のコスト競争力を高めていくこと。また、次世代型の電動車製品や、お客様のニーズに合わせた競争力のあるガソリンエンジン用製品を開発するため、研究開発を強化していくとともに、新たなお客様の拡大に向けて、グローバルに展開した営業と開発が一体となり提案・サポート活動にも取り組むことで、持続的な成長を目指していくこと

(iv) 環境負荷低減に向けた取り組み

地球環境に優しいモビリティを実現する製品開発を進めるほか、生産、購買、物流などの事業活動においても環境負荷低減に向けた取り組みを強化することで、ステークホルダーの皆様から共感と信頼を得られる企業へと進化できるよう取り組んでいくこと

(注4) ハイブリッド車や電気自動車の発進、加速、減速時に発電用及び走行用モーターをコントロールする装置

しかしながら、このような状況において、対象者グループは、パワーコントロールユニットの生産に着手するなど電動化に向けた対応を進めているものの、多額の設備投資が必要であることや、ソフト開発などに携わる技術者の確保について課題となっているほか、電動車用製品領域のモジュール化(注5)、システム化の動向へのキャッチアップが必要な状況にあるとのことです。

また、完成車メーカーにおけるコスト削減ニーズの高まり、海外現地生産へのシフト等に対応するため、完成車部品メーカーにおいては、生産量の増大に伴う規模の効果によるコスト低減やグローバルな拠点でのタイムリーな供給体制の構築が求められていることを受け、近年ではメガサプライヤー(注6)がその販売量を拡大させており、これまで対象者グループが競争力を有していた製品領域において、そのようなメガサプライヤーとの競争が厳しくなっているなど、競争環境のさらなる激化も見込まれているとのことです。

(注5) 新車開発時に他の車種にも応用可能な標準化された部品構成とすること

(注6) 大手自動車メーカーにグローバルに部品を供給する、売上規模が大きい企業の通称

公開買付者及び対象者の関係については1957年に自動二輪車用気化器で取引を開始し、1965年には、公開買付者が対象者株式35,200株(当該時点における持株比率(自己株式を含む発行済株式総数に対する割合。小数点以下第三位を四捨五入しております。以下本項において同じです。))11.73%)を取得、1969年、1971年に株主割当の方法により35,200株、35,200株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する対象者株式は105,600株(当該時点における持株比率11.73%)となりました。その後、1972年には第三者割当の方法により314,900株、1973年に57,400株、1974年に26,500株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する対象者株式は504,400株(当該時点における持株比率45.85%)となりました。1978年には30,000株を処分し、公開買付者が所有する対象者株式は474,400株(当該時点における持株比率43.13%)となりました。さらに、1980年には公募等により32,200株、1981年には無償交付の方法により132,420株、1982年には95,200株をそれぞれ取得し、公開買付者が所有する対象者株式は734,220株(当該時点における持株比率40.79%)となりました。1983年の額面変更により、公開買付者が所有する対象者株式は7,342,200株(当該時点における持株比率40.79%)となりました。1985年には65,000株、1986年には公募により1,035,000株、1987年、1988年、1989年には無償交付の方法により844,220株、464,321株、292,522株をそれぞれ取得し、さらに、1990年には公募により1,448,000株を取得し、公開買付者が所有する対象者株式は11,491,263株(当該時点における持株比率34.82%)となりました。1997年4月の株式会社ハドシス、株式会社電子技研との合併により15,993,000株を取得、2000年には2,000,000株を処分、2001年には株式分割により5,096,852株を取得し、同年以降は30,581,115株を所有し、現在の所有割合(41.35%)に至っており、対象者が公開買付者の持分法適用関連会社となっております。事業面においては、対象者が手掛けるエンジンマネジメントシステムは、公開買付者の主力製品である二輪車及び四輪車における主要部品ということもあり、公開買付者と対象者は、お互いに重要なビジネスパートナーとして、従来から密接な関係を構築してまいりました。なお、2019年3月31日現在、公開買付者より対象者に対して13名の従業員が出向しておりますが、公開買付者から対象者に対して役員の出向は行われていません。

近年、CO<sub>2</sub>(二酸化炭素)排出規制をはじめとした各種環境規制の世界的な厳格化、安全性能向上、及び車載センサーやカメラ等で認識した周囲の状況に応じた車体制御及び道路インフラや周囲の走行車両との通信といった自動車から収集されるデータを活用する情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化等が複雑に絡み合い、自動車を中心とする世界のモビリティ業界そのものが大きな変革期を迎えております。このような外部環境の変化に対応するため、国内外の完成車部品メーカーにおいては、業務提携、資本提携や事業買収等による合従連衡が進められており、モビリティ業界における企業間の競争環境は今後一層激化していくことが見込まれております。



上記のような環境規制の厳格化、安全性能向上及び情報化への取り組みの活発化、市場ニーズの多様化を受け、公開買付者は、モビリティメーカーの責務として環境・安全・情報化への対応に注力しており、カーボンフリー社会と事故ゼロ社会の実現を目指し、「電動化技術の導入」と「先進安全技術の導入」を最重要項目として積極的に取り組んでおります。しかし、ハイブリッド車や電気自動車等の電動車両を実現するための電動化技術や、安全運転支援システム・自動走行システム（注7）等を実現するための先進安全技術といった、完成車の開発に求められる次世代技術は、高度化・複雑化・多様化が進んでおり、従来完成車メーカーが単独で対応してきた技術開発・商品開発のスピードと経営資源を大きく超える取り組みが必要となっていると考えております。また、これらの次世代技術領域においては、情報・システム技術をはじめとする、従来の二輪車、四輪車に対しては十分に活用されていなかった新しい技術が要求されることから、様々な異業種企業が進出するなど、競合他社の取り組みが加速しております。このような状況の中で、公開買付者グループとして他社に先んじて優位なポジションを確立するためには、当該領域に機動的・集中的・効率的に経営資源を投下する必要があると考えております。

（注7）安全運転支援システム・自動走行システムの定義（出所：2016年12月7日「自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応（案）」内閣官房IT総合戦略室）

分類		概要	左記を実現するシステム
情報提供型		ドライバーへの注意喚起等	「安全運転支援システム」
自動制御活用型	レベル1： 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	
	レベル2： システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	
	レベル3： システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	
	レベル4： 完全自動走行	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	
			「自動走行システム」

また、完成車メーカーにおいては、グローバルな競争に勝ち残るべく、低コストでの製品提供を実現することも重要となっており、完成車部品メーカーと協同し、開発体制のモジュール化、複数の車種間での車台や部品の共通化等への取り組みを強化することが急務となっております。そうした中、完成車メーカーにおけるコスト削減ニーズの高まり、海外現地生産へのシフト等に対応するため、完成車部品メーカーにおいては、生産量の増大に伴う規模の効果によるコスト低減やグローバルな拠点でのタイムリーな供給体制の構築が求められており、近年ではメガサプライヤーがその販売量を拡大させております。公開買付者グループにおいては、完成車を開発するに際し、市場のニーズに合致した最適な製品供給体制を目指し、個々の部品領域毎に公開買付者と本対象3社を含む完成車部品メーカーとの間で綿密に連携してまいりましたが、上記のような状況の中、今後は公開買付者と公開買付者グループ内の完成車部品メーカーとの共同開発体制をさらに発展させ、モジュール化、部品の共通化に対応すべく、機械部品等のコンベンショナルな技術（注8）から電動化・情報技術まで幅広い領域での技術を持ったサプライヤーとの包括的な開発体制を構築するとともに、公開買付者グループ全体として最適なサプライチェーンの確立が必要と考えております。また、公開買付者グループとして、部品生産量の増大に伴

う調達・生産コストの低減を実現するためには、本対象3社において、公開買付者以外の完成車メーカーへの販売をさらに強化することが課題であると考えております。

(注8) 既存部品に用いられている技術

さらに、モビリティ産業における今後の成長市場であるアジアを中心とする新興国においては、引き続き底堅い二輪車需要が見込まれるとともに、エントリー層を中心とした四輪車の普及が進んでおり、市場・貿易の自由化、海外完成車メーカーのプレゼンス拡大、現地新興メーカーの台頭等による競争激化は不可避の状況にあります。このような成長市場でのグローバルな競争に勝ち残るためには、多様化する市場のニーズにスピーディーに対応し、コスト競争力の高い製品をタイムリーに提供することが求められます。また、昨今の世界経済においては、中国と米国の間での貿易摩擦や、英国のEU離脱等による不確実性が増しており、市場動向の予測が困難になってきております。このように多様化、複雑化する市場環境に柔軟かつ迅速に対応するためには、公開買付者グループとして、開発・調達・生産・販売の各領域において地域・サプライヤー間の協調と連携を推進し、グローバルサプライチェーンをさらに強化することが必要と考えております。

このような事業環境において、公開買付者は、日立製作所の完全子会社であり、小型・軽量化、高出力化を推し進めた電動車両用モーターを国内外の自動車メーカーに提供してきた日立オートモティブシステムズとの間で、事業上の協力関係を模索してきました。具体的には、2017年3月24日に日立オートモティブシステムズとの間で合弁契約を締結し、同年7月3日に電動車両用モーターの開発、製造及び販売を事業として行う合弁会社として日立オートモティブ電動機システムズ株式会社を設立しております。当該合弁会社において、日立オートモティブシステムズと公開買付者の技術を結集し、電動車両の基幹部品であるモーターの共同研究開発を進めることで、グローバルに拡大する完成車メーカー各社の電動車両用モーター需要に対応できる体制の構築を目指しております。その他にも、公開買付者は、電動化技術、先進安全システム等の次世代技術領域の研究開発を本対象3社及び日立オートモティブシステムズと共同で行っておりますが、競合他社も当該領域において大規模かつスピーディーな研究開発投資を進めており、公開買付者グループとして他社に先んじて優位なポジションを確立するためには、このような共同開発をより一層深化させる必要があると考えております。とりわけ、二輪車においてもハイブリッド車や電気自動車等の電動車両を実現するための電動化技術や、安全運転支援システム・自動走行システム等を実現するための先進安全技術といった次世代技術の開発が必要となってくることが予想されており、本対象3社が日立オートモティブシステムズの四輪車向け電動化技術、先進安全システム等の次世代技術を二輪車領域の開発に活用することで、二輪車の完成車部品メーカーとしても他社に先んじて優位なポジションを確立し、優れた競争力の実現を見込めるものと考えております。

このような事業環境の大きな変革を背景に、公開買付者は、本対象3社を含む公開買付者グループの持続的な成長及び収益力の向上のためには、公開買付者、パワートレインにおいて優れた技術を持つ対象者、サスペンション及びステアリングにおいて優れた技術を持つショーワ、ブレーキシステムにおいて優れた技術を持つ日信工業、並びにパワートレインシステム、シャシーシステム及び安全システムにおいて優れた技術を持つ日立オートモティブシステムズの技術を結集し、強固な共同研究開発体制を構築することで、電動化や自動運転等の次世代技術分野において、本対象3社を含む公開買付者グループ単独では獲得が困難と考えられる競争力のある技術(勝ち技)を早期に確立するとともに、コンベンショ

ナルな技術領域における効率的な開発・生産体制を築き、高付加価値かつコスト競争力のある製品の供給を実現することが必要不可欠であるとの認識に至りました。

一方で、電動化技術、先進安全システム等の次世代技術領域は、モビリティ業界が従来は十分には取り組んでこなかった新たな分野であり、大規模かつタイムリーな投資が必要となる一方で、今後の市場の動向や要求される技術に不確定要素が多い等、これまでのモビリティビジネスに比して相対的にリスクが高く、短期的な業績変動や株式市場からの評価によっては本対象3社の市場株価が悪影響を受けることも想定されます。そのため、公開買付者は、対象者を含む公開買付者グループの中長期的な競争力強化のために必要と思われる経営施策を機動的に実施していくにあたり、本対象3社の一般株主に対して将来の経営施策実現に伴う大幅な株価変動のリスクを負担させることなく合理的な株式売却の機会を与えることが、本対象3社の少数株主の利益にも資するものと考えました。

以上の検討を踏まえ、公開買付者は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として野村證券株式会社（以下「野村證券」といいます。）を、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したリーガル・アドバイザーとして西村あさひ法律事務所をそれぞれ選任した上で、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所とともに、本公開買付けを含む本統合に関する初期的な検討・協議を開始いたしました。その後、当該検討・協議の結果を踏まえ、公開買付者は、2019年5月下旬、本対象3社の普通株式（以下「本対象3社株式」といいます。）の全て（但し、公開買付者が所有する本対象3社株式及び本対象3社が所有する自己株式を除きます。以下同じです。）を取得する方法により、対象者を含む本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、対象者を含む公開買付者グループの中長期的な競争力強化のために必要と思われる経営施策を機動的に実施し得る体制の構築を目的として、日立オートモティブシステムズを存続会社とする本吸収合併を行うことが公開買付者グループにとって最善の選択肢であるとの結論に至りました。そこで、公開買付者、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所は、2019年6月初旬に対象者に対して本統合に関し、本対象3社株式を公開買付け等の手続を通じて公開買付者が取得し、本対象3社を公開買付者の完全子会社とした上で、日立オートモティブシステムズと本対象3社が日立オートモティブシステムズを存続会社とする吸収合併等の方法により統合し、統合の結果、本吸収合併後の存続会社（以下「本統合会社」といいます。）を議決権の66.6%を保有する日立製作所の連結子会社及び33.4%を保有する公開買付者の持分法適用関連会社とすること等を内容とする初期的な提案（以下「本提案」といいます。）を行いました。

他方、対象者は、2019年6月初旬の公開買付者からの本提案を受け、本公開買付けにおける買付け等の価格（以下「本公開買付価格」といいます。）及びその他の本取引の公正性を担保すべく、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として株式会社経営共創基盤（以下「経営共創基盤」といいます。）を、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したリーガル・アドバイザーとしてTMI 総合法律事務所をそれぞれ選任するとともに、本提案を検討するための対象者の取締役会の諮問機関として、2019年7月30日に特別委員会を設置したとのことです（特別委員会の詳細は、下記「(4) 本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「③ 対象者における独立した特別委員会の設置」をご参照ください。）。

そして、公開買付者は、対象者の了解を得て、2019年7月中旬から同年9月上旬にかけて、対象者に関するデュー・ディリジェンスを実施するとともに、公開買付者及び対象者は両社の企業価値を一層向上させることを目的として、本公開買付けを含む本統合の目的、本統合後の経営体制・方針、本統合における諸条件等についての協議を続けてまいりました。さらに、公開買付者は、2019年10月上旬以降、対象者との間で、本公開買付価格に関して複数回に亘る協議・交渉を重ねてまいりました。その後、公開買付者は、2019年10月下旬に対象者に対して、本公開買付けについて価格を含む諸条件の最終提案を行い、対象者との間で協議・交渉いたしました。

その結果、2019年10月下旬、公開買付者と対象者は、対象者を含む本対象3社を完全子会社化した上で、日立オートモティブシステムズを存続会社とする本吸収合併を実行し、本統合を実施することが公開買付者グループを取り巻く事業環境の変化に対応し、対象者を含む公開買付者グループ全体の企業価値向上に資する最善の方策であるとの考えで一致いたしました。そこで、公開買付者は、本日付で、本基本契約に基づき、本統合に向けた一連の取引の一環として、本前提条件が充足された場合に、対象者株式を対象とする本公開買付けを実施することを決定いたしました。

なお、その他対象2社プレスリリースにてお知らせしておりますとおり、公開買付者は、ショーワ及び日信工業との間でも同様に本統合の実施について複数回に亘る協議・交渉を重ねた結果、本日開催の取締役会において、本統合に向けた一連の取引の一環として、ショーワ及び日信工業それぞれの普通株式を公開買付けにより取得することも決定しております。なお、上記「(1) 本公開買付けの概要」に記載のとおり、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けにおいても、各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項が充足されることが開始の前提条件となっております。

なお、本統合による対象者を含む公開買付者グループとして想定される具体的なシナジー効果は以下のとおりです。

#### (i) 開発・生産体制の効率化と次世代技術の開発強化

本対象3社と日立オートモティブシステムズの連携により、電動化技術、先進安全技術、車両制御技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来公開買付者グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において日立オートモティブシステムズの技術の提供を受けることで、公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現を見込んでおります。また、本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となる他、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となります。

#### (ii) 公開買付者以外の完成車メーカーへの部品販売の増大による調達・生産コストの低減

本統合会社においては、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対す

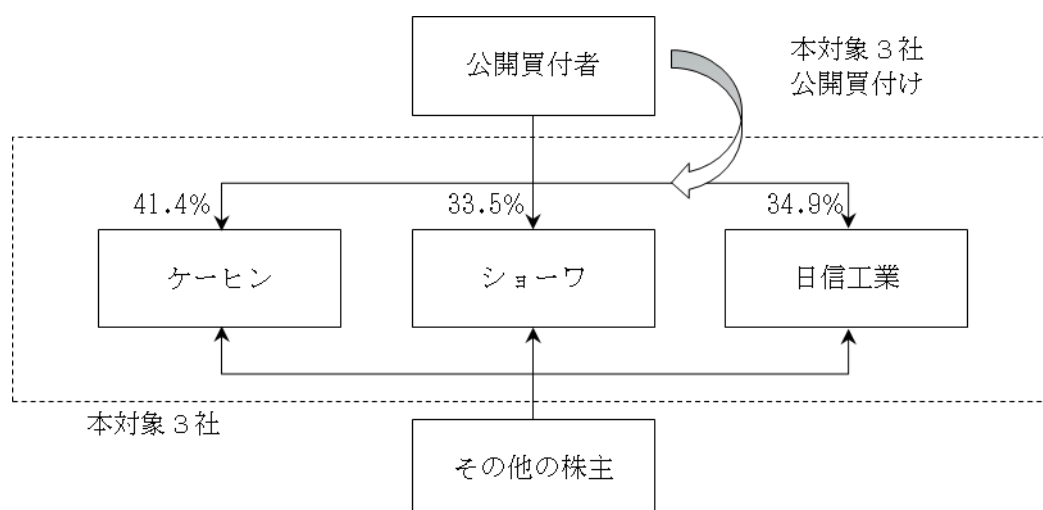
る販売の拡大が可能となります。これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現を見込んでおります。

## ② 本統合のストラクチャー

本統合のストラクチャーは、以下のとおりです。

### (i) 本対象3社公開買付けの実施

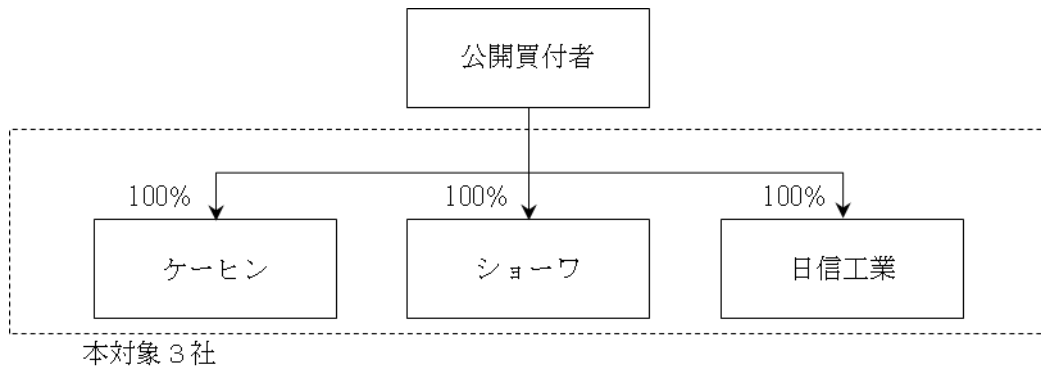
各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項（詳細は、下記「(3) 本公開買付けに関する重要な合意」、及び、その他対象2社プレスリリースをご参照ください。）が充足されることを開始の前提条件として、公開買付者が本対象3社公開買付けをそれぞれ実施いたします。



(注) 図中の％は総株主の議決権に対する当該株主の保有議決権の割合を示しております。本項において以下同じです。

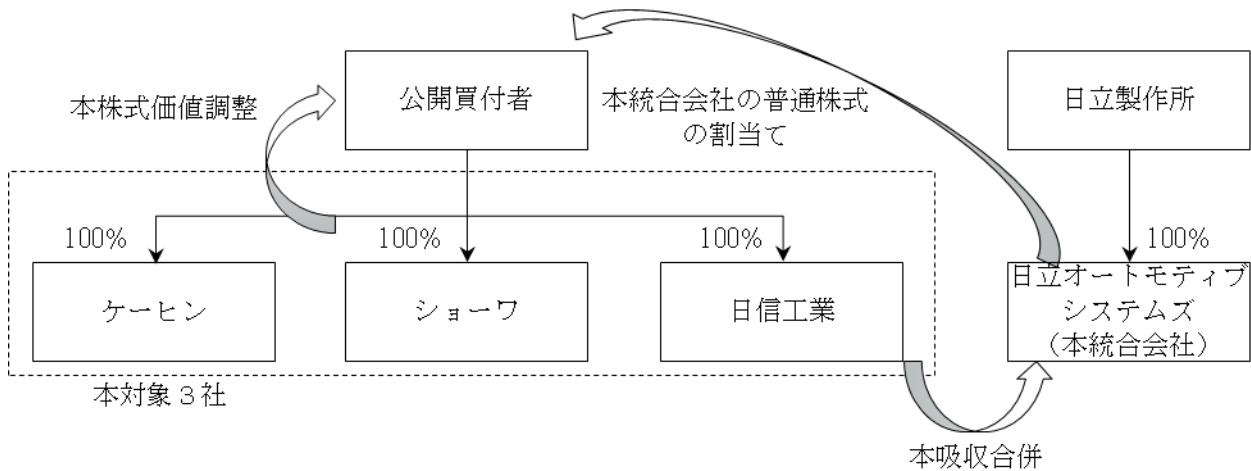
### (ii) 本対象3社完全子会社化取引の実施

本対象3社公開買付けのそれぞれが成立し、かつ公開買付者が本対象3社公開買付けが成立した本対象3社の普通株式の全てを取得することができなかった場合には、当該本対象3社の株主を公開買付者のみとするための一連の手続を実施する予定です。対象者に対する本完全子会社化取引の詳細については、下記「(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」をご参照ください。ショーワ及び日信工業についても本完全子会社化取引と同様の方法で公開買付者の完全子会社とするための一連の手続（本完全子会社化取引と併せて、以下「本対象3社完全子会社化取引」といいます。）をそれぞれ実施する予定です。



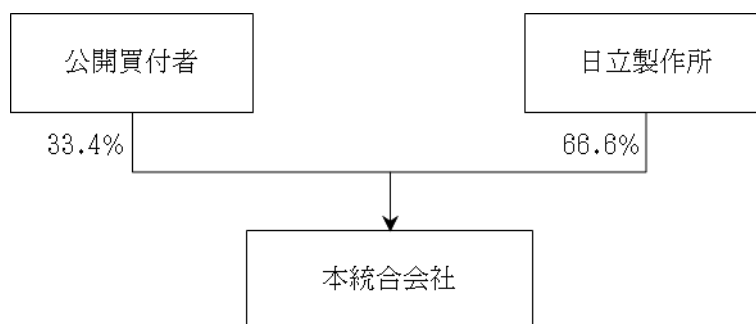
(iii) 本吸収合併の実施

上記 (i) の本対象3社公開買付け、(ii) の本対象3社完全子会社化取引の完了後、日立製作所の完全子会社である日立オートモティブシステムズを存続会社、本対象3社を消滅会社とする本吸収合併を行います。公開買付者及び日立製作所は、下記「(3) 本公開買付けに関する重要な合意」に記載のとおり、本基本契約において、本吸収合併に際して、公開買付者が保有する本統合会社の議決権の数が本統合会社の総株主の議決権の数の 33.4%となるような合併比率で、本統合会社の普通株式を合併対価として公開買付者に割り当てる旨を合意しております。日立製作所及び公開買付者は、本対象3社に対する公開買付けのうちの一部が成立しなかった場合その他本対象3社のうちの1社又は2社の完全子会社化が他の会社の完全子会社化よりも相当期間遅れることが見込まれる場合には、本対象3社のうち完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間で各本吸収合併を実施する予定です。なお、本吸収合併の効力発生時点での本対象3社の株式価値の合計と日立オートモティブシステムズの株式価値の比率が必ずしも上記の合併比率と一致しない可能性があることに鑑み、本対象3社完全子会社化取引の完了後、本吸収合併の効力発生までの間に、本対象3社の株式価値の合計と日立オートモティブシステムズの株式価値の比率を上記の合併比率と一致させることを目的として、本対象3社による自己株式の取得により本対象3社の株式価値の調整（以下「本株式価値調整」といいます。）を行う予定です。



(iv) 本統合完了後

本統合の完了後、公開買付者の本統合会社に対する議決権の保有割合は33.4%となり、本統合会社は公開買付者の持分法適用関連会社となる予定です。公開買付者は、本統合の完了後においても本統合会社について引き続き公開買付者の重要なサプライヤーであると考えており、事業上の取引関係を継続することを予定しております。



③ 本統合に伴う事業再編

本統合会社と業容が異なる対象者が営む空調事業に関しては、本吸収合併の効力発生時点までに第三者に対して譲渡を実施する予定となっており、その譲渡先及び対価につきましては現時点で未定であるとのことです。当該譲渡に関し、本日付で対象者がお知らせしております「空調事業の譲渡予定に関するお知らせ」をご参照ください。

なお、対象者は、本公開買付価格の検討にあたって、空調事業の譲渡によって対象者において空調事業が営まれなくなること及び対象者に対して譲渡の対価として現金が支払われることを考慮しているとのことです。公開買付者は、本公開買付価格の検討にあたって、空調事業の株式譲渡により、対象者において空調事業が営まれなくなること及び対象者に対して株式譲渡の対価として現金が支払われることを考慮しております。

また、ショーワがその完全子会社である株式会社ホンダカーズ埼玉北（以下「ホンダカーズ埼玉北」といいます。）を通して営むカーディーラー事業に関しては、本統合会社と業容が異なることから、本吸収合併の効力発生時点までに、第三者に対してホンダカーズ埼玉北の株式譲渡を実施する予定となっており、その譲渡先及び対価につきましては現時点で未定であるとのことです。

さらに、日信工業が本日付の「合弁会社（持分法適用関連会社）の合弁解消と株式取得（子会社化）に関するお知らせ」にて公表しておりますとおり、公開買付者及び日信工業は、日信工業の持分法適用関連会社であるヴィオニア日信ブレーキシステムジャパン株式会社（以下「VNB J」といいます。）及びVEONEER NISSIN BRAKE SYSTEMS (ZHONGSHAN) CO., LTD.（以下「VNB Z」といいます。）について、日信工業の合弁パートナーであるVeoneer, Inc.の完全子会社であるVeoneer ABが所有するVNB J及びVNB Zの全株式を公開買付者と日信工業が共同で取得することについて、Veoneer ABとの間で株式譲渡契約を締結しております。近年の排気ガス及び燃費に対する厳しい環境規制や、長距離航続可能な電気自動車、ハイブリッド車に対する需要の高まりを受け、VNB J及びVNB Zが主力製品とする回生ブレーキの市場規模は今後も拡大していくことが見込まれており、公開買付者及び日信工業において、日信工業を含む公開買付者グ

グループ全体としての企業価値向上の観点から慎重に検討を重ねた結果、VNB J及びVNB Zの全株式を、公開買付者及び日信工業にて共同で取得することが適当と判断いたしました。

#### ④ 本公開買付け後の経営方針

上記「②本統合のストラクチャー」に記載のとおり、本完全子会社化取引により対象者が公開買付者の完全子会社となった後、日立オートモティブシステムズを存続会社として本対象3社を消滅会社とする本吸収合併を行います。上記の一連の取引を含む本統合の完了後、本対象3社の企業文化を尊重しつつ、日立オートモティブシステムズとの一体化を進め、公開買付者グループ全体としての持続的な成長、企業価値の最大化を実現してまいります。

具体的な本統合後の本統合会社の経営方針等については、本日現在詳細は未定ですが、本統合を通じて公開買付者グループとしてのシナジー効果を最大限実現できる体制作りを目指し、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所との間で協議してまいります。

#### ⑤ 対象者における意思決定の過程及び理由

対象者プレスリリースによれば、対象者は、2019年6月初旬に公開買付者から本提案を受け、社内体制の整備及び本提案の初期的検討を行った上で、下記「(4)本公開買付けの公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」に記載のとおり、本公開買付けの公正性その他の本取引の公正性を担保すべく、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として経営共創基盤を、リーガル・アドバイザーとしてTMI 総合法律事務所をそれぞれ選任するとともに、本提案を検討するために対象者の諮問機関として2019年7月30日に特別委員会を設置し、本取引の目的、本取引後の経営体制・方針、本取引の諸条件等について、公開買付者との間で、複数回に亘る協議・検討を重ねてきたとのことです。

その結果、I本対象3社と日立オートモティブシステムズの連携により、電動化技術、先進安全技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来対象者グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において日立オートモティブシステムズの技術の提供を受けることで、公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現が可能となること、II本統合後の本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となる他、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となること、III本統合会社においては、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対する販売の拡大が可能となることから、これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現を見込まれることなど、本統合は、対象者グループの企業価値向上に資する極めて有効な手段であるとの認識を有するに至ったとのことです。

その上で、対象者グループを取り巻く事業環境や対象者グループの経営課題を踏まえれば、完成車部品メーカーとして他社に先んじて優位なポジションを確立し、優れた競争力の実現を図ることで、対象



者グループの企業価値の最大化、ひいては対象者グループの従業員、お取引先様、少数株主といったステークホルダーの利益を中長期的に確保していくためには、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の技術を結集し、強固な共同研究開発体制を構築することで、電動化や自動運転等の次世代技術分野において、対象者単独では獲得が困難と考えられる競争力のある技術（勝ち技）を早期に確立するとともに、コンベンショナルな技術領域における効率的な開発・生産体制を築き、高付加価値かつコスト競争力のある製品の供給を実現することが必要不可欠であること、一方で、これらの体制の下で、電動化や自動運転等の次世代技術分野における研究開発等、積極的な施策を実施していく場合には、大規模かつタイムリーな投資が必要となる一方で、今後の市場の動向や要求される技術に不確定要素が多い等、これまでの対象者グループビジネスに比して相対的にリスクが高く、短期的な業績変動や株式市場からの評価によっては対象者の市場株価が悪影響を受けることも想定されるなど、短期的なリスクに対象者の少数株主を晒すことは適切ではなく、対象者の少数株主に対して将来の経営施策実現に伴う株価下落のリスクを負担させることなく合理的な株式売却の機会を与えることが、対象者の少数株主の利益にも資するとの認識に至ったとのことです。

また、本公開買付価格については、(a) 本公開買付価格が、下記「(4) 本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「②対象者における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得」に記載のとおり、経営共創基盤による対象者株式の株式価値の算定結果のうち、市場株価法及び類似企業比較法による算定結果の範囲を上回っており、また、ディスカунテッド・キャッシュ・フロー法（以下「DCF法」といいます。）の算定結果の範囲内にあること、(b) 本公開買付価格が、東証第一部における、本公開買付けの実施についての公表日の前営業日である2019年10月29日の対象者株式の終値1,898円に対して36.99%（小数点以下第三位を四捨五入。本項において以下、プレミアムの計算において同じです。）、同日までの過去1ヶ月間（2019年9月30日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,696円（小数点以下を四捨五入。本項において以下、終値の単純平均値の計算において同じです。）に対して53.30%、同日までの過去3ヶ月間（2019年7月30日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,550円に対して67.74%、同日までの過去6ヶ月間（2019年5月7日から同年10月29日まで）の終値の単純平均値1,537円に対して69.16%のプレミアムがそれぞれ加算されており、完全子会社化を目的とした他の公開買付けの事例におけるプレミアム水準との比較においても相応のプレミアムが付されていると考えられること、(c) 本公開買付価格の決定に際しては、下記「(4) 本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」に記載の本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置が採られており、少数株主の利益への配慮がなされていると認められること、(d) 本公開買付価格が、上記利益相反を回避するための措置が採られた上で、公開買付者と対象者の間で独立当事者間の取引における協議・交渉と同等の協議・交渉が行われ、より具体的には経営共創基盤による対象者株式の株式価値に係る算定結果の内容や特別委員会との協議等を踏まえながら、真摯かつ継続的に協議・交渉が行われた結果として提案された価格であること等を踏まえ、本日開催の取締役会において、本公開買付けは対象者の株主の皆様に対して、相当なプレミアムを付した価格での合理的な対象者株式の売却の機会を提供するものであると判断したとのことです。

以上より、本日開催の取締役会において、本日時点における対象者の意見として、本公開買付けが開始された場合、これに賛同の意見を表明するとともに、対象者の株主の皆様に対して、本公開買付けへの応募を推奨することを決議したとのことです。

### (3) 本公開買付けに関する重要な合意

公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所は、本日（以下本項において「本基本契約締結日」といいます。）付で本基本契約を締結しております。本基本契約の詳細は以下のとおりです。

#### ① 公開買付者による本公開買付けの実施

公開買付者は、以下の各号記載の条件の全てが充足されていることを前提条件として、本公開買付けを実施する。

- イ) 対象者が、本公開買付けの賛同及び応募推奨に関する決議を実施し、その公表を行っており、かつ、本基本契約締結日から本公開買付開始決定日までの間、当該決議を変更せず、それと矛盾する内容の取締役会決議を行っていないこと
- ロ) 対象者が、自らの株式を対象とする公開買付けが対象者の少数株主にとって不利益でない旨の第三者意見（注1）を取得しており、かつ、当該意見が維持されていること  
（注1）対象者において設置された特別委員会の意見を意味します。以下同じです。
- ハ) 本基本契約における対象者の表明及び保証が重要な点において真実かつ正確であること
- ニ) 本基本契約に基づき、日立製作所、日立オートモティブシステムズ及び対象者が履行し又は遵守すべき義務が、重要な点において全て履行され、又は遵守されていること
- ホ) 公正取引委員会が、本取引について、独占禁止法第50条第1項に基づく通知をしない旨の通知をしていること
- ヘ) 公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所（以下「全当事者」といいます。）が合意した日本以外の法域における競争法に基づき本取引について必要となる、外国競争法当局への届出又は待機期間の満了若しくは早期終了、外国競争法当局による承認その他の手続が完了していること
- ト) 本取引を制限又は禁止する旨のいかなる法令等又は関係当局等の判断等も存在していないこと
- チ) 対象者又は日立オートモティブシステムズの連結ベースでの事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフロー若しくは将来の収益計画に重大な悪影響を与える事由又は事象が生じていないこと、その他本公開買付けの実行の判断に重要な影響を与える事象が対象者グループ各社又は日立オートモティブシステムズ、子会社及び関連会社（日立オートモティブシステムズと併せて、以下「日立オートモティブシステムズグループ」といいます。）において生じていないこと
- リ) 天災地変その他公開買付者の責に帰さない事由により、本公開買付けの開始が社会通念上不可能と認められる影響が生じていないこと
- ヌ) 対象者及びその子会社に関する重要事実で、未公表のものが存在しないこと

- ル) 対象者から公開買付者に対して重要事実差入書（本公開買付開始決定日において、対象者又はその子会社に関する重要事実で未公表のものが存在しない旨を表明し保証する差入書）が提出されていること
- ヲ) 公開買付者によるショーワ及び日信工業に対する公開買付けの開始の前提条件の充足又は放棄が合理的に見込まれていること
- ワ) 日立製作所と公開買付者との間で締結された 2019 年 10 月 30 日付「子会社経営統合に関する基本合意書」が有効に存続していること
- カ) 日立製作所が、公開買付者に対して、本公開買付けを開始しないように求める通知を行っていないこと、又は、日立製作所が公開買付者に対して行ったかかる通知に記載された条件が、充足若しくは放棄されたこと

## ② 対象者による賛同

対象者は、以下の各号記載の条件の全てが充足されていることを前提条件として、本公開買付けへの賛同及び応募推奨に関する決議を行う。但し、これらの決議を行うことが対象者の取締役としての善管注意義務に違反すると合理的に判断される場合はこの限りではない。

- イ) 対象者が、本公開買付けが対象者の少数株主にとって不利益でない旨の第三者意見を取得しており、かつ、当該意見が維持されていること
- ロ) 本公開買付けの要綱が本基本契約で合意した内容及び条件に従っていること
- ハ) 公開買付者によるショーワ及び日信工業に対する公開買付けが開始されることが合理的に見込まれていること
- ニ) 本基本契約における日立製作所の表明及び保証、日立オートモティブシステムズの表明及び保証並びに公開買付者の表明及び保証が重要な点において真実かつ正確であること
- ホ) 本基本契約に基づき、日立製作所、日立オートモティブシステムズ及び公開買付者が履行し又は遵守すべき義務が、重要な点において全て履行され、又は遵守されていること
- ヘ) 公正取引委員会が、本取引について、独占禁止法第 50 条第 1 項に基づく通知をしない旨の通知をしていること
- ト) 本公開買付開始決定日までに、全当事者が合意した日本以外の法域における競争法に基づき本取引について必要となる、外国競争法当局への届出又は待機期間の満了若しくは早期終了、外国競争法当局による承認その他の手続が完了していること
- チ) 本公開買付けを制限又は禁止する旨のいかなる法令等又は関係当局等の判断等も存在していないこと
- リ) 日立オートモティブシステムズの連結ベースでの事業、資産、負債、財政状態、経営成績、キャッシュフロー若しくは将来の収益計画に重大な悪影響を与える事由又は事象が生じていないこと、その他対象者による本公開買付けへの賛同及び応募推奨に関する決議の実行の判断に重要な影響を与える事象が日立オートモティブシステムズグループ各社において生じていないこと

## ③ 完全子会社化の実施

公開買付者は、本公開買付けが完了し、公開買付者が本公開買付けによって対象者株式の全てを取得できなかった場合には、株式売渡請求又は株式併合の方法により、対象者を公開買付者の完全子会社とするために必要な措置を行う。

#### ④ 吸収合併

日立製作所は日立オートモティブシステムズをして、公開買付者は対象者、ショーワ及び日信工業をして、公開買付者による対象者、ショーワ及び日信工業の完全子会社化後速やかに、日立オートモティブシステムズを最終的な吸収合併存続会社とし、対象者、ショーワ及び日信工業をそれぞれ最終的な吸収合併消滅会社とする一連の吸収合併を実施させるものとする。

日立製作所及び公開買付者は、対象者、ショーワ及び日信工業に対する公開買付けのうちの一部が成立しなかった場合その他対象者、ショーワ及び日信工業のうち1社又は2社の完全子会社化が他の会社の完全子会社化よりも相当期間遅れることが見込まれる場合には、対象者、ショーワ及び日信工業のうち完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間で各本吸収合併を実施するものとし、当該完全子会社化が完了した会社と日立オートモティブシステムズとの間の吸収合併の条件については、日立製作所及び公開買付者の間で合意された日立オートモティブシステムズ、対象者、ショーワ及び日信工業の企業価値に基づき誠実に協議の上、決定するものとする。

#### (4) 本公開買付価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置

本日現在において、対象者は公開買付者の子会社ではなく、本公開買付けは支配株主による公開買付けには該当しません。もともと、本日現在、公開買付者は対象者の主要株主である筆頭株主及びその他の関係会社であり、対象者株式30,581,115株（所有割合41.35%）を所有しております。また、公開買付者は対象者を完全子会社とすることを目的としていること等を踏まえ、公開買付者及び対象者は、本公開買付価格の公正性を担保しつつ、本公開買付けの実施を決定するに至る意思決定の過程における恣意性の排除及び利益相反を回避する観点から、それぞれ以下のような措置を実施いたしました。

なお、公開買付者は、本公開買付けにおいて、いわゆる「マジョリティ・オブ・マイノリティ」(Majority of Minority) の応募を本公開買付け成立の条件とはしておりませんが、下記①から⑥までの措置を通じて、対象者の少数株主の利益には十分な配慮がなされていると考えております。

##### ① 公開買付者における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

公開買付者は、本公開買付価格の公正性を担保するため、本公開買付価格を決定するにあたり、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関として、ファイナンシャル・アドバイザーである野村證券に対し、対象者株式の株式価値の算定を依頼いたしました。なお、野村證券は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。

野村證券は、複数の株式価値算定手法の中から、対象者株式の株式価値算定にあたり採用すべき算定手法を検討の上、対象者が継続企業であるとの前提の下、対象者株式の価値について多面的に評価することが適切であるとの判断に基づき、対象者株式が東証第一部に上場していることから市場株価平均法

を、対象者と比較可能な上場会社が複数存在し、類似会社比較による対象者株式の株式価値の類推が可能であることから類似会社比較法を、将来の事業活動の状況を算定に反映するためにDCF法を算定手法として用いて、対象者株式の株式価値の算定を行いました。公開買付者は、野村証券から、2019年10月29日付で株式価値算定書（以下「本株式価値算定書」といいます。）を取得いたしました。なお、公開買付者は、本公開買付価格の公正性に関する評価（フェアネス・オピニオン）を取得しておりません。

公開買付者が野村証券から取得した本株式価値算定書の概要については、下記「2. 買付け等の概要」の「（4）買付け等の価格の算定根拠等」をご参照ください。

## ② 対象者における独立した第三者算定機関からの株式価値算定書の取得

### （i）算定機関の名称並びに公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所との関係

対象者プレスリリースによれば、対象者は、本公開買付けに関する意見表明を行うにあたり、公開買付者から提示された本公開買付価格に対する意思決定の過程における公正性を担保するために、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関としてファイナンシャル・アドバイザーである経営共創基盤に対して、対象者株式の価値算定を依頼し、2019年10月29日付で、株式価値算定書を受領したとのことです。経営共創基盤は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有していないとのことです。なお、対象者は、経営共創基盤から本公開買付価格の公正性に関する意見（フェアネス・オピニオン）は取得していないとのことです。

### （ii）算定の概要

経営共創基盤は、対象者株式が東証第一部に上場しており、市場株価が存在することから市場株価法を、対象者と比較的類似する事業を手がける上場会社が複数存在し、類似上場会社比較による株式価値の類推が可能であることから類似企業比較法を、また、将来の事業活動の状況を評価に反映するためDCF法を採用して、対象者株式の価値算定を行っているとのことです。

経営共創基盤が上記各手法に基づき算定した対象者株式の1株当たりの価値は以下のとおりとのことです。

市場株価法	1,537円～1,898円
類似企業比較法	1,974円～2,515円
DCF法	2,157円～2,787円

市場株価法においては、2019年10月29日を基準日として、東証第一部における対象者株式の基準日の終値1,898円、直近1ヶ月の終値単純平均値1,696円（小数点以下四捨五入。本項において以下終値単純平均値の計算について同じです。）、直近3ヶ月の終値単純平均値1,550円、直近6ヶ月の終値単純平均値1,537円を基に、対象者株式の1株当たりの株式価値の範囲を1,537円から1,898円までと算定しているとのことです。

類似企業比較法では、対象者と比較的類似する事業を営む上場企業の市場株価や収益性等を示す財務指標との比較を通じて対象者株式の株式価値を計算し、対象者株式の1株当たりの株式価値の範囲を1,974円から2,515円までと算定しているとのことです。

DCF法では、対象者が作成した2020年3月期から2025年3月期までの事業計画、一般に公開された情報等の諸要素を前提として、対象者が2020年3月期第2四半期以降生み出すと見込まれるフリー・キャッシュ・フローを一定の割引率で現在価値に割り引いて対象者の企業価値や株式価値を計算し、対象者株式の1株当たりの株式価値の範囲を2,157円から2,787円までと算定しているとのことです。経営共創基盤がDCF法による算定に用いた対象者の事業計画においては、2022年3月期の税引前当期利益が20,413百万円(2021年3月期比35.9%増加)、当期純利益が13,819百万円(2021年3月期比47.9%増加)と大幅に増加しており、かつ、2024年3月期の当期純利益が17,931百万円(2023年3月期比32.8%増加)と大幅に増加となることを見込んでいるとのことです。この理由は、環境規制の高まりに対応した二輪自動車向けのFI生産及び、電動化に対応した四輪自動車向けのパワーコントロールユニット生産の拡大による事業成長及び、生産効率化によるものとのことです。また、本公開買付けを含む本統合の実行により実現することが期待されるシナジー効果については、現時点において収益に与える影響を具体的に見積もることが困難であるため、反映していないとのことです。

### ③ 対象者における独立した特別委員会の設置

対象者プレスリリースによれば、対象者は、本取引に係る対象者の意思決定に慎重を期し、対象者取締役会の意思決定過程における恣意性及び利益相反のおそれを排除し、その公正性を担保するとともに、対象者取締役会における意思決定が、対象者の少数株主にとって不利益なものでないか否かを確認することを目的として、2019年7月30日に、公開買付者及び対象者を含む本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した山本光太郎氏(対象者の社外取締役・独立役員、弁護士)、辻千晶氏(対象者の社外取締役・独立役員、弁護士)、水野太郎氏(対象者の元社外取締役・FCOM SERVICES CO., LTD. President)及び笠原真人氏(公認会計士、笠原公認会計士事務所)の4名から構成される特別委員会を設置しているとのことです。

対象者は、特別委員会に対し、(a)本取引の目的は合理的か否か、(b)本取引における買付条件(公開買付価格を含みます。)の公正性が確保されているか、(c)本取引において公正な手続を通じた株主の利益への十分な配慮がなされているか、(d)(a)乃至(c)その他の事項を前提に、本取引が対象者の少数株主にとって不利益であるか否か(総称して、以下「本諮問事項」といいます。)について諮問したとのことです。

特別委員会は、2019年8月22日から同年10月30日までの間に合計11回開催され、本諮問事項に関し、慎重に協議及び検討を行ったとのことです。具体的には、特別委員会は、対象者が選任した第三者算定機関及びリーガル・アドバイザーにつき、いずれも独立性及び専門性に問題がないことを確認し、それぞれを対象者の第三者算定機関及びリーガル・アドバイザーとして承認するとともに、公開買付者との交渉過程への関与方法として、直接の協議・交渉は対象者及びそのアドバイザーが行うこととして、対象者から適時に状況の報告を受け、必要に応じて意見を述べ、指示や要請を行うことなどにより本取引の取引条件に実質的に関与することができることを確認しているとのことです。そして、特別委員会は、対象者より提出された各資料に基づき、対象者から、公開買付者の提案内容、本取引の目的、

本取引に至る背景、本取引により向上することが見込まれる対象者の企業価値の具体的内容、対象者の事業計画、本取引の条件及びその決定プロセス等について説明を受けるとともに、これらに関する質疑応答を行ったとのことです。また、特別委員会は、公開買付者から、本取引の概要、本取引に至る背景、本取引の目的、本取引後の経営方針、本取引の諸条件等について説明を受けるとともに、質疑応答を行ったとのことです。さらに、特別委員会は、経営共創基盤より、対象者株式の価値評価についての説明を受け、これらに関する質疑応答を行うとともに、TMI 総合法律事務所より、本取引の手段面における公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置の内容について説明を受け、これらに関する質疑応答を行っているとのことです。

特別委員会は、かかる手続を経て、本諮問事項について慎重に協議及び検討を重ねた結果、2019年10月30日付で、委員全員一致の決議により、対象者取締役会に対し、大要、以下の内容の答申書（以下「本答申書」といいます。）を提出したとのことです。

(i) 本取引の目的

近年のモビリティ産業を取り巻く環境が変化し、自動車業界各社が電動化、自動運転技術の実現に向けて動き、業界全体での競争激化に伴い、各社ともに技術的、組織的な変革が迫られる中で、公開買付者への依存度が高い対象者においても、単独での技術力には限界があり、また、研究開発に要するリソースの確保、特にアジアにおける戦略投資による負担等、対象者特有の課題が存在する。かかる事業環境下において、対象者としては、本取引により、以下のような効果が期待される。

A) 技術面での効果—開発・生産体制の効率化と次世代技術の開発強化

自動車の電動化先端技術の強化が必要となっている現状において、電動化技術、先進安全技術といった、今後需要が広く見込まれる次世代技術領域での開発体制の強化が可能となると同時に、従来、対象者を含む公開買付者グループ単独で開発をせざるを得なかったシステム・ITの分野において、日立製作所傘下の本統合会社の技術の提供を受けることで、対象者を含む公開買付者グループとして開発投資の選択と集中を図ることが可能となり、対象者を含む公開買付者グループ全体として最適な経営資源の配分の実現が見込まれる。

また、本統合会社での開発・生産分野において、技術領域間、地域拠点間での相互補完を推進することで、より高付加価値でコスト競争力のある製品の供給が可能となるほか、公開買付者をはじめとする完成車メーカーの需要増減に対して迅速かつ柔軟に対応できる供給体制の構築が可能となる。すなわち、対象者の二輪事業も含め、電動化、シャーシ制御、自動運転における勝ち技で業界をリードし広く拡販できる「メガサプライヤー」を編成することができ、本対象3社、公開買付者及び本統合会社に日立製作所も加えた当事者間において総合的なシナジー効果が生じ、これをもって競争力を盤石化することが可能となる。

B) 販売面での効果

本統合会社においては、公開買付者以外の完成車メーカーへの部品販売の増大による調達・生産コストの低減が見込まれることになる。本統合会社は、機械部品等のコンベンショナルな技術から電動化・情報技術まで幅広い領域における業界最先端の技術を基に、完成車メーカーとの包括的な開発体制を構築することが可能となり、世界的メガサプライヤーの一角として、公開買付者以外の完成車メーカーに対する販売の拡大が可能となる。これによる部品生産量の増大に伴い、規模の効果による調達・生産コストの低減が可能となり、国際的な競

争優位に基づく優れた収益力と競争力の実現が見込まれる。

C) 本統合会社による統合のメリット

対象者が本統合会社に統合されることにより、公開買付者と日立製作所が株主である本統合会社の施策に基づき、短期的な収益力の向上に左右されることなく、中長期的な成長を目指して安定的な経営を行うことが可能となる。また、対象者が本統合会社に統合されることにより、組織体制を簡素化することが可能であり、外部環境に左右されない迅速な意思決定が可能となるため、最も適切な時期に大胆な設備投資策等を実施する意思決定が可能となり、事業基盤の強化の達成可能性が高まるといえ、このような体制を構築することが、対象者の企業価値の向上に資するといえる。さらに、上場会社であることによるコストの削減が可能となるとともに、対象者として積極的な施策を実施する場合に、株価が低迷するおそれがある中で上場を継続すると、対象者の少数株主の投資回収の機会も失われるおそれがある。

本取引の実施のほか、上場廃止を伴わない業務提携の方法もあるものの、公開買付者グループの部品メーカーであるというブランドイメージを払拭し、メガサプライヤーになるためには、業務提携ではなく本取引による統合が効果的であること、また、従業員に対する影響、公開買付者による対象者に対する影響力の低下、資金調達、本取引による少数株主への影響等、想定される懸念点はあるものの、上記のとおり、本取引は対象者の企業価値向上に資するものと考えられ、本取引の目的に合理性が認められる。

(ii) 本公開買付けを含む本取引における買付条件の公正性

(a) 対象者は、公開買付者との間に重要な利害関係のない経営共創基盤をファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関に選定し、経営共創基盤による対象者株式の客観的評価に依拠して、本公開買付価格を含む取引条件の交渉を行うことができること、(b) 対象者のファイナンシャル・アドバイザーである経営共創基盤による対象者株式の算定結果によれば、当社株式1株当たりの価値は、市場株価法においては1,537円から1,898円、類似企業比較法においては1,974円から2,515円、DCF法においては2,157円から2,787円であり、本公開買付価格は当該算定結果のレンジに含まれていること、(c) 経営共創基盤は、公開買付者による本公開買付価格の提案の内容について、公開買付者のファイナンシャル・アドバイザーである野村證券に質問をして内容を確認し、公開買付者と対象者との間で本公開買付価格の交渉がなされていること、及び(vi)第二段階目のスクイズ・アウトにおける対価は、本公開買付価格と同一価格となる予定が表明されていること等からすれば、本公開買付価格には一定の合理性があり、公正性が認められる。

(iii) 本公開買付けを含む本取引の公正な手続を通じた株主の利益への配慮

(a) 本取引に係る対象者の意思決定に慎重を期し、対象者取締役会の意思決定過程における恣意性及び利益相反のおそれを排除し、その公正性を担保するとともに、対象者取締役会における意思決定が対象者の少数株主にとって不利益なものでないか否かを確認することを目的として、独立した4名から構成される特別委員会を設置したこと、(b) 公開買付者と重要な利害関係のない第三者算定機関である経営共創基盤によって対象者株式の価値算定が行われたこと、(c) 独立した外部のリーガルアドバイザーであるTMI総合法律事務所から法的助言を受けていること、(d) 本公開買付けの買付け等の期間（以下「公開買付期間」といいます。）を比較的長期に設定することにより、対象者株主に本公開買付けに対する応募について適切な判断機会を確保し、対象者株式について公開買付者以外の他の買付者が買付け等を行う機会がある程度確保されていること、及び(e)



本基本契約について、対象者のリーガル・アドバイザーである TMI 総合法律事務所の助言に従って交渉したこと等からすれば、これらの手続がいずれも実施されている限り、本取引における手続の公正性及び適正性が認められる。

(iv) 少数株主にとっての不利益性

上記のとおり、本取引の目的、本公開買付け価格その他の買付条件は、いずれも妥当性があると認められ、かつ、本取引の手続の公正性も担保されていること、本取引のスキームの妥当性も認められることから、本取引は、対象者の少数株主にとって不利益であるとは認められないと判断する。

④ 対象者における独立した法律事務所からの助言

対象者プレスリリースによれば、対象者は、本公開買付けに関する対象者取締役会の意思決定の過程等における透明性及び公正性を確保するため、外部のリーガル・アドバイザーとして TMI 総合法律事務所を選任し、同事務所から、本公開買付けに関する対象者取締役会の意思決定の過程、方法その他の留意点について、法的助言を受けているとのこと。なお、TMI 総合法律事務所は、公開買付者及び対象者を含む本対象 3 社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有していないとのこと。

⑤ 対象者における利害関係を有しない取締役全員の承認及び利害関係を有しない監査役全員の異議がない旨の意見

対象者プレスリリースによれば、対象者は、上記「(2) 本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針」の「⑤ 対象者における意思決定の過程及び理由」に記載の根拠及び理由に基づき、本日開催の対象者取締役会において、対象者の取締役 11 名のうち、代表取締役社長である相田圭一氏（以下「相田氏」といいます。）を除く全員が出席し、審議及び決議に参加した出席取締役の全員一致で、本日時点における対象者の意見として、本公開買付けが開始された場合には、本公開買付けに賛同の意見を表明するとともに、対象者の株主の皆様に対して、本公開買付けに応募することを推奨する旨の決議をしたとのこと。

また、上記取締役会においては、対象者の監査役 3 名の全員が出席し、上記決議に異議がない旨の意見を述べているとのこと。

なお、対象者は、上記取締役会において、本公開買付けが開始される際に、特別委員会に対して、本答申書に記載された意見に変更がないか否か検討し、対象者取締役会に対し、変更がない場合にはその旨、変更がある場合には変更後の意見を述べるよう諮問すること、及び本公開買付けが開始される時点で、改めて本公開買付けに関する意見表明を行うことを併せて決議しているとのこと。

なお、利益相反の疑いを回避し、本公開買付けを含む本取引の公正性を確保する観点から、対象者の取締役のうち、公開買付者に在籍していた当時、本統合の検討に関与していた相田氏は、対象者取締役会における本公開買付けを含む本取引の検討に関する議題の審議には一切参加しておらず、対象者の立場において本統合の検討、本統合に係る公開買付者との協議・交渉に参加していないとのこと。

他方で、相田氏のほか、対象者の取締役のうち、阿部智也氏、伊藤康利氏、高山雄介氏及び鈴木真志氏、対象者の監査役のうち、内田尚良氏が公開買付者の出身者であります。いずれの者に関しても、

対象者に転籍してから相当期間が経過しており、また、公開買付者に在籍していた当時、本統合の検討に関与していた事実は一切なく、また、関与できる立場にもないことから、対象者の取締役又は監査役として、対象者取締役会における本公開買付けを含む本取引の検討に関する議題の審議に参加しているとのことです。

#### ⑥ 他の買付者からの買付機会を確保するための措置

公開買付者は、対象者の株主の皆様にも本公開買付けに対する応募について適切な判断機会を確保するとともに、対象者株式について公開買付者以外の者にも対抗的な買付け等を行う機会を確保し、もって本公開買付価格の適正性を担保することを意図して、公開買付期間を法令に定められた最短期間である20営業日より長期の30営業日に設定することを予定しております。

また、対象者は、公開買付者との間で、対象者が対抗的買収提案者と接触することを禁止するような取引保護条項を含む合意等、当該対抗的買収提案者と接触することを制限するような内容の合意を行っておりません。

#### (5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）

公開買付者は、上記「(1) 本公開買付けの概要」に記載のとおり、対象者を公開買付者の完全子会社とする方針であり、本公開買付けが成立し、公開買付者が、対象者株式の全てを取得できなかった場合には、以下の方法により、対象者の株主を公開買付者のみとするための一連の手続を実施する予定です。

具体的には、公開買付者は、本公開買付けの成立後に、その保有する対象者の議決権の合計数が対象者の総株主の議決権の数の90%以上となり、公開買付者が会社法第179条第1項に規定する特別支配株主となる場合には、本公開買付けの決済の完了後速やかに、会社法第2編第2章第4節の2の規定に基づき、本公開買付けに応募しなかった対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）全員（以下「売渡株主」といいます。）に対し、その所有する対象者株式の全てを売り渡すことを請求（以下「本株式売渡請求」といいます。）することを予定しております。

本株式売渡請求においては、対象者株式1株当たりの対価として、本公開買付価格と同額の金銭を売渡株主に対して交付することを定める予定です。この場合、公開買付者は、その旨を対象者に通知し、対象者に対し本株式売渡請求の承認を求めます。対象者がその取締役会の決議により本株式売渡請求を承認した場合には、関係法令の定める手続に従い、売渡株主の個別の承諾を要することなく、公開買付者は、本株式売渡請求において定めた取得日をもって、売渡株主が所有する対象者株式の全てを取得いたします。そして、公開買付者は、売渡株主が所有していた対象者株式1株当たりの対価として、売渡株主に対し、対象者株式1株当たり本公開買付価格と同額の金銭を交付する予定です。なお、対象者によれば、公開買付者より本株式売渡請求をしようとする旨の会社法第179条の2第1項各号の事項について通知を受けた場合には、対象者の取締役会は、公開買付者による本株式売渡請求を承認する予定であるとのことです。

本株式売渡請求に関連する少数株主の権利保護を目的とした会社法上の規定として、会社法第179条の8その他の関係法令の定めに従って、売渡株主は、裁判所に対して対象者株式の売買価格の決定の申立てを行うことができる旨が定められています。なお、上記申立てがなされた場合の対象者株式の売買価格は、最終的には裁判所が判断することになります。

他方で、本公開買付けの成立後に、公開買付者の保有する対象者の議決権の合計数が対象者の総株主の議決権の数の90%未満である場合には、公開買付者は、会社法第180条に基づき対象者株式の併合（以下「本株式併合」といいます。）を行うこと及び本株式併合の効力発生を条件として単元株式数の定めを廃止する旨の定款の一部変更を行うことを付議議案に含む臨時株主総会（以下「本臨時株主総会」といいます。）を開催することを、本公開買付けの決済の完了後速やかに対象者に要請する予定です。なお、公開買付者は、本臨時株主総会において当該各議案に賛成する予定です。本臨時株主総会において本株式併合の議案についてご承認いただいた場合、本株式併合がその効力を生じる日において、対象者の株主は、本臨時株主総会においてご承認をいただいた株式併合の割合に応じた数の対象者株式を所有することとなります。本株式併合をすることにより株式の数に1株に満たない端数が生じるときは、対象者の株主（公開買付者を除きます。）の皆様に対して、会社法第235条その他の関係法令の定める手続に従い、当該端数の合計数（合計した数に1株に満たない端数がある場合には、当該端数は切り捨てられます。以下同じです。）に相当する対象者株式を対象者又は公開買付者に売却すること等によって得られる金銭が交付されることとなります。当該端数の合計数に相当する対象者株式の売却価格については、当該売却の結果、本公開買付けに応募されなかった対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）の皆様には、本公開買付けに当該各株主が所有していた対象者株式の数を乗じた価格と同一となるよう算定した上で、裁判所に対して任意売却許可の申立てを行うことを対象者に要請する予定です。本株式併合の割合は、本日現在において未定ですが、公開買付者のみが対象者株式の全てを所有することとなるよう、本公開買付けに応募されなかった対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）の皆様の所有する対象者株式の数が1株に満たない端数となるように決定する予定です。

また、本株式併合に関連する少数株主の権利保護を目的とした会社法上の規定として、本株式併合がなされた場合であって、本株式併合をすることにより株式の数に1株に満たない端数が生じるときは、会社法第182条の4及び第182条の5その他の関係法令の定めに従い、対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）は、対象者に対し、自己の所有する普通株式のうち1株に満たない端数となるものの全てを公正な価格で買い取ることを請求することができる旨及び裁判所に対して対象者株式の価格決定の申立てを行うことができる旨が定められています。上記のとおり、本株式併合においては、本公開買付けに応募されなかった対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）の皆様が所有する対象者株式の数は1株に満たない端数となる予定ですので、本株式併合に反対する対象者の株主（公開買付者及び対象者を除きます。）は、価格決定の申立てを行うことができることになる予定です。なお、上記申立てがなされた場合の買取価格は、最終的には裁判所が判断することとなります。

上記本株式売渡請求及び本株式併合の各手続については、関係法令についての改正、施行、当局の解釈等の状況等によっては、実施に時間を要し、又はそれと概ね同等の効果を有するその他の方法に変更する可能性があります。但し、その場合でも、本公開買付けに応募されなかった対象者の各株主（公開買付者及び対象者を除きます。）に対しては、最終的に金銭を交付する方法が採用される予定であり、その場合に当該各株主に交付される金銭の額については、本公開買付け価格に当該各株主が所有していた対象者株式の数を乗じた価格と同一になるよう算定する予定です。以上の場合における具体的な手続及びその実施時期等については、対象者と協議の上、決定次第、対象者が速やかに公表する予定です。

なお、本公開買付けは、本臨時株主総会における対象者の株主の皆様のご賛同を勧誘するものではありません。加えて、本公開買付けへの応募又は上記の各手続における税務上の取扱いについては、対象者の株主の皆様が自らの責任において税理士等の専門家にご確認いただきますようお願いいたします。

#### (6) 上場廃止となる見込み及びその事由

対象者株式は、本日現在、東証第一部に上場されておりますが、公開買付者は、本公開買付けにおいて買付予定数の上限を設定していないため、本公開買付けの結果次第では、対象者株式は、東京証券取引所の上場廃止基準に従い、所定の手続を経て上場廃止となる可能性があります。また、本公開買付けの完了時点で当該基準に該当しない場合でも、公開買付者は、本公開買付けの成立後に、上記「(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」に記載のとおり、適用法令に従い、対象者株式の全ての取得を目的とした取引を実施することを予定しておりますので、その場合、対象者株式は東京証券取引所の上場廃止基準に従い、所定の手続を経て上場廃止となります。なお、上場廃止後は、対象者株式を東京証券取引所において取引することはできません。

## 2. 買付け等の概要

### (1) 対象者の概要

① 名 称	株式会社ケーヒン	
② 所 在 地	東京都新宿区西新宿一丁目 26 番 2 号	
③ 代 表 者 の 役 職 ・ 氏 名	代表取締役 取締役社長 相田 圭一	
④ 事 業 内 容	二輪車・四輪車部品の製造販売	
⑤ 資 本 金	6,932 百万円 (2019 年 9 月 30 日現在)	
⑥ 設 立 年 月 日	1956 年 12 月 19 日	
⑦ 大 株 主 及 び 持 株 比 率 (2019 年 9 月 30 日現在)	本田技研工業株式会社	41.35%
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	3.66%
	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	3.33%
	株式会社三菱UFJ銀行	2.62%
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口9)	1.88%
	松井証券株式会社	1.87%
	野村信託銀行株式会社 (投信口)	1.86%
	エスエスピーティーシー クライアント オムニバス アカウンド (常任代理人 香港上海銀行東京支店)	1.75%
	デイエフエイ インターナショナル スモールキャップ バリュウ ポートフォリオ (常任代理人 シティバンク、エヌ・エイ東京支)	1.54%

	店)	
	ステート ストリート バンク アンド トラ スト カンパニー 505103 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	1.37%
⑧ 公開買付者と対象者の関係		
資 本 関 係	公開買付者は、対象者株式 30,581,115 株 (所有割合 41.35%) を所有しております。	
人 的 関 係	公開買付者の従業員 13 名が対象者に出向しております。	
取 引 関 係	対象者は、公開買付者に対し、自動車部品を販売しております。	
関 連 当 事 者 へ の 該 当 状 況	対象者は、公開買付者の持分法適用関連会社であり、関連当事者に該当します。	

## (2) 日程等

本公開買付けの開始につきましては、各国の競争当局の企業結合に関する届出許可等、各国の関係当局の許認可等が得られること等の一定の事項を前提条件としております。公開買付者は、本前提条件が充足された場合、速やかに、公開買付期間が 30 営業日となるような日程で本公開買付けを開始する予定です。日程については決定次第お知らせいたします。

## (3) 買付け等の価格

普通株式 1 株につき、金 2,600 円

## (4) 買付け等の価格の算定根拠等

### ① 算定の基礎

公開買付者は、本公開買付価格の公正性を担保するため、本公開買付価格を決定するにあたり、公開買付者、本対象 3 社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立した第三者算定機関として、ファイナンシャル・アドバイザーである野村證券に対し、対象者株式の株式価値の算定を依頼しました。なお、野村證券は、公開買付者、本対象 3 社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。

野村證券は、複数の株式価値算定手法の中から、対象者株式の株式価値算定にあたり採用すべき算定手法を検討の上、対象者が継続企業であるとの前提の下、対象者株式の価値について多面的に評価することが適切であるとの判断に基づき、対象者株式が東証第一部に上場していることから市場株価平均法を、対象者と比較可能な上場会社が複数存在し、類似会社比較による対象者株式の株式価値の類推が可能であることから類似会社比較法を、将来の事業活動の状況を算定に反映するために DCF 法を算定手法として用いて、対象者株式の株式価値の算定を行いました。公開買付者は、野村證券から、2019 年 10 月 29 日付で本株式価値算定書を取得いたしました。なお、公開買付者は、本公開買付価格の公正性に関する評価 (フェアネス・オピニオン) を取得しておりません。

野村證券による対象者株式の 1 株当たり株式価値の算定結果は以下のとおりです。

市場株価平均法	1,537円～1,898円
類似会社比較法	1,326円～1,893円
D C F 法	1,803円～3,235円

市場株価平均法では、2019年10月29日を基準日として、東証第一部における対象者株式の基準日終値1,898円、直近5営業日の終値単純平均値1,834円（小数点以下四捨五入。本項において以下終値単純平均値の計算について同じです。）、直近1ヶ月間の終値単純平均値1,696円、直近3ヶ月間の終値単純平均値1,550円、及び直近6ヶ月間の終値単純平均値1,537円を基に、対象者株式の1株当たり株式価値の範囲を1,537円から1,898円までと算定しております。

類似会社比較法では、対象者と比較的類似する事業を営む上場会社の市場株価や収益性等を示す財務指標との比較を通じて、対象者株式の株式価値を算定し、対象者株式の1株当たり株式価値の範囲を1,326円から1,893円までと算定しております。

D C F 法では、対象者の2020年3月期から2026年3月期までの7期分の事業計画における収益や投資計画、一般に公開された情報等の諸要素を前提として、2020年3月期以降に対象者が将来創出すると見込まれるフリー・キャッシュ・フローを、一定の割引率で現在価値に割り引いて対象者の企業価値や株式価値を算定し、対象者株式の1株当たり株式価値の範囲を1,803円から3,235円までと算定しております。なお、D C F 法において前提とした事業計画においては、大幅な増減益を見込んでおりません。また、本公開買付けを含む本統合の実行により実現することが期待されるシナジー効果については、現時点において収益に与える影響を具体的に見積もることが困難であるため、反映しておりません。

公開買付者は、野村證券から取得した本株式価値算定書の算定結果に加え、公開買付者において実施した対象者に対するデュール・ディリジェンスの結果、過去に行われた本公開買付けと同種の発行者以外の者による株券等の公開買付けの事例（完全子会社化を前提とした公開買付けの事例）において買付け等の価格決定の際に付与されたプレミアムの実例、対象者の取締役会による本公開買付けへの賛同の可否、対象者株式の市場株価の動向及び本公開買付けに対する応募の見通し等を総合的に勘案し、対象者との協議・交渉の結果等も踏まえ、最終的に本日開催の取締役会の決議によって、本公開買付価格を1株当たり2,600円と決定いたしました。

なお、本公開買付価格である1株当たり2,600円は、本公開買付けの公表日の前営業日である2019年10月29日の東証第一部における対象者株式の終値1,898円に対して36.99%（小数点以下第三位を四捨五入。本項において以下プレミアムの数値（%）の計算について同じです。）、2019年10月29日までの直近1ヶ月間の終値単純平均値1,696円に対して53.30%、2019年10月29日までの直近3ヶ月間の終値単純平均値1,550円に対して67.74%、2019年10月29日までの直近6ヶ月間の終値単純平均値1,537円に対して69.16%のプレミアムをそれぞれ加えた価格であります。

（注）野村證券は、対象者株式の株式価値の算定に際して、公開情報及び野村證券に提供された一切の情報が正確かつ完全であることを前提としており、独自にそれらの正確性及び完全性についての検証は行っておりません。対象者及びその関係会社の資産又は負債（金融派生商品、簿外資産及び負債、その他の偶発債務を含みます。）について、個別の資産及び負債の分析及び評価を含め、独自に評価、鑑定又は査定を行っておらず、第三者機関への鑑定又は査定の依頼も行っておりません。対象者の財務予測（利益計画その他の情報を含みます。）については、対象者の経営陣により現時点で得られる最善かつ誠実な予測及び

判断に基づき合理的に検討又は作成されたことを前提としております。野村証券の算定は、2019年10月29日までに野村証券が入手した情報及び経済条件を反映したものです。なお、野村証券の算定は、公開買付者の取締役会が対象者株式の株式価値を検討するための参考に資することを唯一の目的としております。

## ② 算定の経緯

(本公開買付価格の決定に至る経緯)

公開買付者は、2018年2月中旬に、本統合の検討を開始し、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として野村証券を、リーガル・アドバイザーとして西村あさひ法律事務所をそれぞれ選任し、本公開買付けを含む本統合に関する初期的な検討・協議を開始し、2019年6月初旬に、対象者に対し、本提案を行いました。

他方、対象者は、2019年6月初旬の公開買付者からの本提案を受け、本公開買付価格その他の本取引の公正性を担保すべく、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として株式会社経営共創基盤を、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したリーガル・アドバイザーとしてTMI 総合法律事務所をそれぞれ選任するとともに、本提案を検討するための対象者取締役会の諮問機関として、2019年7月30日に特別委員会を設置したとのことです。

そして、公開買付者は、対象者の了解を得て、2019年7月中旬から同年9月上旬にかけて、対象者に関するデュー・ディリジェンスを実施するとともに、公開買付者及び対象者は両社の企業価値を一層向上させることを目的として、本公開買付けを含む本統合の目的、本統合後の経営体制・方針、本統合における諸条件等についての協議を続けてまいりました。さらに、公開買付者は、2019年10月上旬以降、対象者との間で、本公開買付価格に関して複数回に亘る協議・交渉を重ねてまいりました。その後、公開買付者は、2019年10月下旬に対象者に対して本公開買付けの最終提案を行い、対象者との間で協議・交渉いたしました。

その結果、公開買付者は、本日付で、本取引の一環として、本前提条件が充足された場合に、対象者株式を対象とする本公開買付けを実施することを決定し、以下の経緯により本公開買付価格を決定いたしました。なお、公開買付者が本公開買付けの実施を決定するに至った経緯の詳細につきましては、上記「1. 買付け等の目的等」の「(2) 本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針」をご参照ください。

### (i) 算定の際に意見を聴取した第三者の名称

公開買付者は、本公開買付価格を決定するに際し、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所から独立したファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として野村証券に対して、対象者株式の株式価値の算定を依頼しており、公開買付者は野村証券から2019年10月29日付で本株式価値算定書を取得しております。なお、野村証券は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。

(ii) 当該意見の概要

本株式価値算定書によると、採用した手法及び当該手法に基づいて算定された対象者株式の1株当たり株式価値の範囲はそれぞれ以下のとおりです。

市場株価平均法	1,537円～1,898円
類似会社比較法	1,326円～1,893円
DCF法	1,803円～3,235円

(iii) 当該意見を踏まえて本公開買付価格を決定するに至った経緯

公開買付者は、野村証券から取得した本株式価値算定書の算定結果に加え、公開買付者において実施した対象者に対するデュール・ディリジェンスの結果、過去に行われた本公開買付けと同種の発行者以外の者による株券等の公開買付けの事例（完全子会社化を前提とした公開買付けの事例）において買付け等の価格決定の際に付与されたプレミアムの実例、対象者の取締役会による本公開買付けへの賛同の可否、対象者株式の市場株価の動向及び本公開買付けに対する応募の見通し等を総合的に勘案し、対象者との協議・交渉の結果等も踏まえ、最終的に本日開催の取締役会の決議によって、本公開買付価格を1株当たり2,600円と決定いたしました。

③ 算定機関との関係

公開買付者のファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関である野村証券は、公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所の関連当事者には該当せず、本公開買付けを含む本統合に関して重要な利害関係を有しておりません。

(5) 買付予定の株券等の数

買付予定数	買付予定数の下限	買付予定数の上限
43,376,799株	18,724,185株	一株

(注1) 公開買付者は、対象者を完全子会社化することを目的としているため、応募株券等の総数が買付予定数の下限（18,724,185株）に満たない場合は、応募株券等の全部の買付け等を行いません。応募株券等の総数が買付予定数の下限（18,724,185株）以上の場合は、応募株券等の全部の買付け等を行います。

(注2) 単元未満株式についても、本公開買付けの対象としております。なお、会社法上の規定に基づいて株主による単元未満株式買取請求権が行使された場合には、対象者は法令の手續に従い公開買付期間中に自己の株式を買い取ることがあります。

(注3) 本公開買付けを通じて、対象者が所有する自己株式を取得する予定はありません。

(注4) 本公開買付けにおいては、買付予定数の上限を設定しておりませんので、買付予定数は本公開買付けにより公開買付者が取得する対象者株券等の最大数である対象者株式数（43,376,799株）を記載しております。当該最大数は、対象者決算短信に記載された2019年9月30日現在の発行済株式総数（73,985,246株）から本日現在の公開買付者が所有する対象者株式数（30,581,115株）及び2019年9月30日現在対象者が所有する自己株式数（27,332株）を控除した株式数（43,376,799株）になります。



(6) 買付け等による株券等所有割合の異動

買付け等前における公開買付者の所有株券等に係る議決権の数	305,811 個	(買付け等前における株券等所有割合 41.35%)
買付け等前における特別関係者の所有株券等に係る議決権の数	未定	(買付け等前における株券等所有割合 未定)
買付け等後における公開買付者の所有株券等に係る議決権の数	739,579 個	(買付け等後における株券等所有割合 100.00%)
買付け等後における特別関係者の所有株券等に係る議決権の数	0 個	(買付け等後における株券等所有割合 0.00%)
対象者の総株主の議決権の数	739,317 個	

(注1) 「買付け等前における公開買付者の所有株券等に係る議決権の数」は、本日現在公開買付者が所有する株券等(30,581,115株)に係る議決権の数(305,811個)を記載しております。

(注2) 「買付け等前における特別関係者の所有株券等に係る議決権の数」及びその「買付け等前における株券等所有割合」は、本日現在未定ですが、本公開買付けの開始までに調査の上開示する予定です。なお、各特別関係者の所有株券等も、本公開買付けの対象としているため、「買付け等後における特別関係者の所有株券等に係る議決権の株」は、0個としております。

(注3) 「対象者の総株主の議決権の数」は、対象者が2019年6月21日に提出した第78期有価証券報告書に記載された2019年3月31日現在の総株主の議決権の数(1単元の株式数を100株として記載されたもの)です。但し、本公開買付けにおいては、単元未満株式を含む対象者の発行している全ての対象者株式を公開買付けの対象としているため、「買付け等前における株券等所有割合」及び「買付け等後における株券等所有割合」の計算においては、対象者決算短信に記載された2019年9月30日現在の発行済株式総数(73,985,246株)から、同日現在の対象者の所有する自己株式数(27,332株)を控除した株式数(73,957,914株)に係る議決権の数(739,579個)を分母として計算しております。

(注4) 「買付け等前における株券等所有割合」及び「買付け等後における株券等所有割合」は、小数点以下第三位を四捨五入しております。

(7) 買付代金 112,779,677,400円

(注) 「買付代金」は、本公開買付けの買付予定数(43,376,799株)に、本公開買付価格(2,600円)を乗じた金額です。

(8) 決済の方法、公開買付開始公告日その他買付け等の条件及び方法

本公開買付けの決済の方法、公開買付開始公告日その他買付け等の条件及び方法については、決まり次第お知らせいたします。なお、公開買付代理人は野村證券を起用する予定です。

### 3. 公開買付け後の方針等及び今後の見通し

#### (1) 本公開買付け後の方針等

本公開買付け後の方針等については、上記「1. 買付け等の目的等」の「(2) 本公開買付けの実施を決定するに至った背景、目的及び意思決定の過程、並びに本公開買付け後の経営方針」、「(5) 本公開買付け後の組織再編等の方針（いわゆる二段階買収に関する事項）」及び「(6) 上場廃止となる見込み及びその事由」をご参照ください。

#### (2) 今後の見通し

本公開買付けを含む本統合による公開買付者の業績への影響については現在精査中であり、今後、業績予想の修正の必要性及び公表すべき事実が生じた場合には速やかに公表いたします。

### 4. その他

#### (1) 公開買付者と対象者又はその役員との間の合意の有無及び内容

##### ① 本公開買付けへの賛同及び応募推奨表明

対象者プレスリリースによれば、対象者は本日開催の対象者取締役会において、本日時点における対象者の意見として、本公開買付けが開始された場合には、本公開買付けへの賛同の意見を表明するとともに、対象者の株主の皆様に対し、本公開買付けに応募することを推奨する旨について決議をしたとのことです。詳細については、上記「1. 買付け等の目的等」の「(4) 本公開買付け価格の公正性を担保するための措置及び利益相反を回避するための措置等、本公開買付けの公正性を担保するための措置」の「⑤ 対象者における利害関係を有しない取締役全員の承認及び利害関係を有しない監査役全員の異議がない旨の意見」をご参照ください。

##### ② 本基本契約の締結

公開買付者、本対象3社、日立オートモティブシステムズ及び日立製作所は、本統合のストラクチャー等に関して、本日付で本基本契約を締結しております。本基本契約の概要については、上記「1. 買付け等の目的等」の「(3) 本公開買付けに関する重要な合意」をご参照ください。

#### (2) 投資者が買付け等への応募の是非を判断するために必要と判断されるその他の情報

##### ① 「2020年3月期 第2四半期決算短信〔IFRS〕（連結）」の公表

対象者は、本日付で対象者決算短信を公表しております。対象者決算短信の概要は以下のとおりです。なお、対象者決算短信の内容につきましては、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査法人の四半期レビューを受けていないとのことです。また、以下の公表内容の概要は対象者が公表した内容を一部抜粋したものであり、詳細につきましては当該公表の内容をご参照ください。

##### (i) 損益の状況（連結）

会計期間	2020年3月期 第2四半期累計期間
売上収益	164,127百万円
売上原価	△140,949百万円
販売費及び一般管理費	△16,646百万円

その他の収益	300 百万円
その他の費用	△234 百万円
金融収益	1,518 百万円
金融費用	△2,524 百万円
四半期利益	2,974 百万円

(ii) 1株当たりの状況（連結）

会計期間	2020年3月期 第2四半期累計期間
基本的1株当たり四半期利益	24.20 円
1株当たり配当金	23 円

② 2020年3月期期末配当

対象者は、本日開催の対象者取締役会において、2020年3月期の期末配当を行わないことを決議したとのことです。詳細につきましては、対象者公表の本日付「2020年3月期の期末配当予想の修正（無配）に関するお知らせ」をご参照ください。

以 上

### 【勧誘規制】

このプレスリリースは、本公開買付けを一般に公表するための記者発表文であり、売付けの勧誘を目的として作成されたものではありません。売付けの申込みをされる際は、必ず本公開買付けに関する公開買付説明書をご覧いただいた上で、株主ご自身の判断で申込みを行ってください。このプレスリリースは、有価証券に係る購入申込み若しくは売却の申込みの勧誘に該当する、又はその一部を構成するものではなく、このプレスリリース（若しくはその一部）又はその配布の事実が本公開買付けに係るいかなる契約の根拠となることもなく、また、契約締結に際してこれらに依拠することはできないものとします。

### 【将来予測】

このプレスリリースには公開買付者、その他の企業等の今後のビジネスに関するものを含めて、「予期する」、「予想する」、「意図する」、「予定する」、「確信する」、「想定する」等の、将来の見通しに関する表現が含まれている場合があります。こうした表現は、公開買付者の現時点での事業見通しに基づくものであり、今後の状況により変わる可能性があります。公開買付者は、本情報について、実際の業績や諸々の状況、条件の変更等を反映するための将来の見通しに関する表現の現行化の義務を負うものではありません。

このプレスリリース中の記載には、米国 1933 年証券法 (Securities Act of 1933。その後の改正を含みます。) 第 27A 条及び米国 1934 年証券取引所法第 21E 条で定義された「将来に関する記述」(forward-looking statements) が含まれています。既知若しくは未知のリスク、不確実性又はその他の要因により、実際の結果が「将来に関する記述」として明示的又は黙示的に示された予測等と大きく異なることがあります。公開買付者又は関連者 (affiliate) は、「将来に関する記述」として明示的又は黙示的に示された予測等が結果的に正しくなることをお約束することはできません。このプレスリリース中の「将来に関する記述」は、本日時点で公開買付者が有する情報を基に作成されたものであり、法令又は金融商品取引所規則で義務付けられている場合を除き、公開買付者又はその関連者は、将来の事象や状況を反映するために、その記述を更新したり修正したりする義務を負うものではありません。

### 【米国規制】

本公開買付けは、日本の金融商品取引法で定められた手続及び情報開示基準を順守して実施されますが、これらの手続及び基準は、米国における手続及び情報開示基準とは必ずしも同じではありません。特に米国 1934 年証券取引所法 (Securities Exchange Act of 1934。その後の改正を含み、以下「米国 1934 年証券取引所法」といいます。) 第 13 条(e)又は第 14 条(d)及び同条の下で定められた規則は本公開買付けには適用されず、本公開買付けはこれらの手続及び基準に沿ったものではありません。このプレスリリースに含まれる全ての財務情報は国際会計基準 (IFRS) に基づいており、米国の会計基準に基づくものではなく、したがって米国の財務情報と同等の内容とは限りません。また、公開買付者及び対象者は米国外で設立された法人であり、その役員が米国外の居住者であるため、米国の証券関連法を根拠として主張し得る権利又は要求を行使することが困難となる可能性があります。また、米国の証券関連法の違反を根拠として、米国外の法人又はその役員に対して、米国外の裁判所において法的手続を開始することができない可能性があります。さらに、米国外の法人又はその役員について米国の裁判所の管轄が認められるとは限りません。

本公開買付けに関する全ての手続は、特段の記載がない限り、全て日本語において行われるものとします。本公開買付けに関する書類の全部又は一部については英語で作成されますが、当該英語の書類と日本語の書類との間に齟齬が存した場合には、日本語の書類が優先するものとします。

### 【その他の国】

国又は地域によっては、このプレスリリースの発表、発行又は配布に法律上の制限が課されている場合があります。かかる場合はそれらの制限に留意し、遵守してください。本公開買付けに関する株券の買付け等の申込み又は売付け等の申込みの勧誘をしたことにはならず、単に情報としての資料配布とみなされるものとします。