



2026年3月期 中間決算説明資料

2025年11月10日
阪神内燃機工業株式会社
(証券コード 6018)

目次

contents

- 01 業績報告
- 02 トピックス
- 03 中期経営計画について
- 04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について
- 05 参考資料

01 業績報告

02 トピックス

03 中期経営計画について

04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

05 参考資料

決算ハイライト

- 売上高は主機関が伸長し、前年同期比20.4%増加
- 損益面 プラス面：生産量増加による操業度の向上、前年同期に計上した受注損失引当金の影響が解消
- マイナス面：部分品販売において高原価率の機器類が増加し採算が悪化していることや、資材仕入コスト上昇が収まらず苦戦が続いていること、さらに、新規採用や待遇改善に伴い人件費も増加

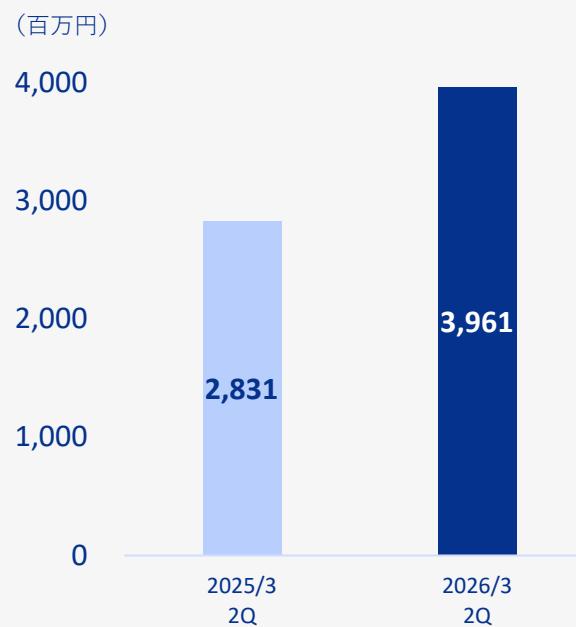
単位：百万円

	2025年3月期 中間期 実績	2026年3月期 中間期 実績	前年同期比	
			増減額	増減率 (%)
売上高	5,570	6,709	1,139	20.4
営業利益	105	309	204	191.6
経常利益	136	362	226	165.9
中間純利益	110	255	145	131.7
1株当たり中間純利益	34円04銭	78円80銭	44円76銭	131.5

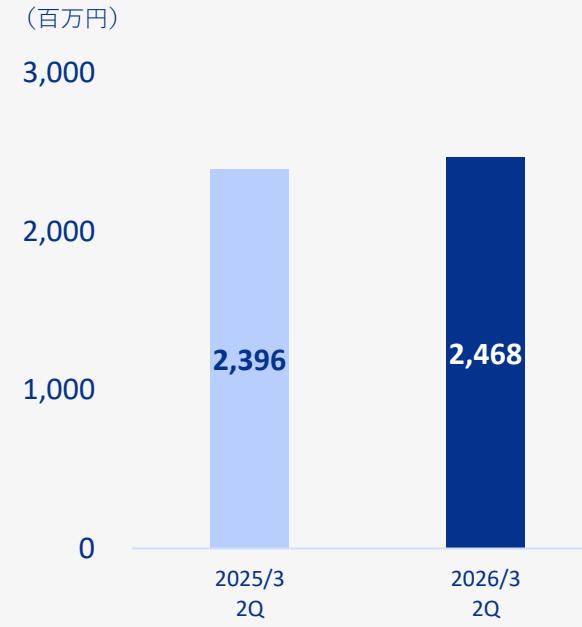
事業区分別売上高

- 主機関は海外向けが伸長し大幅増加
- 部分品売上は小幅増加
- CMRは半導体製造装置や工作機械業界の低迷の影響受け苦戦

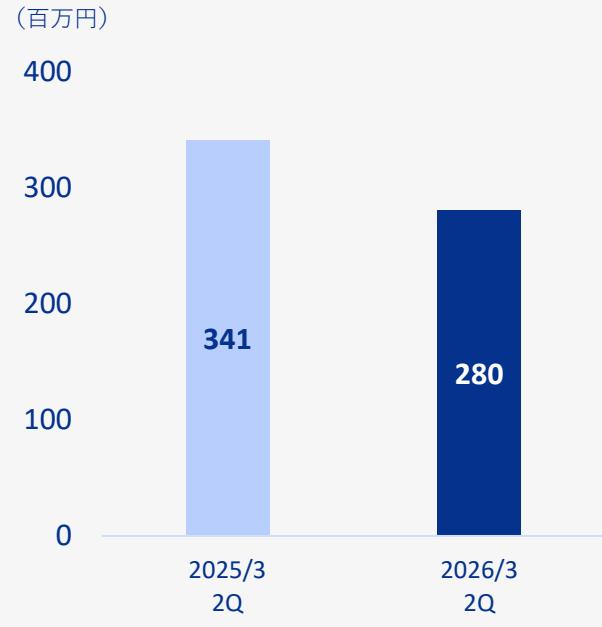
主機関



部分品・修理工事
※CMR除く

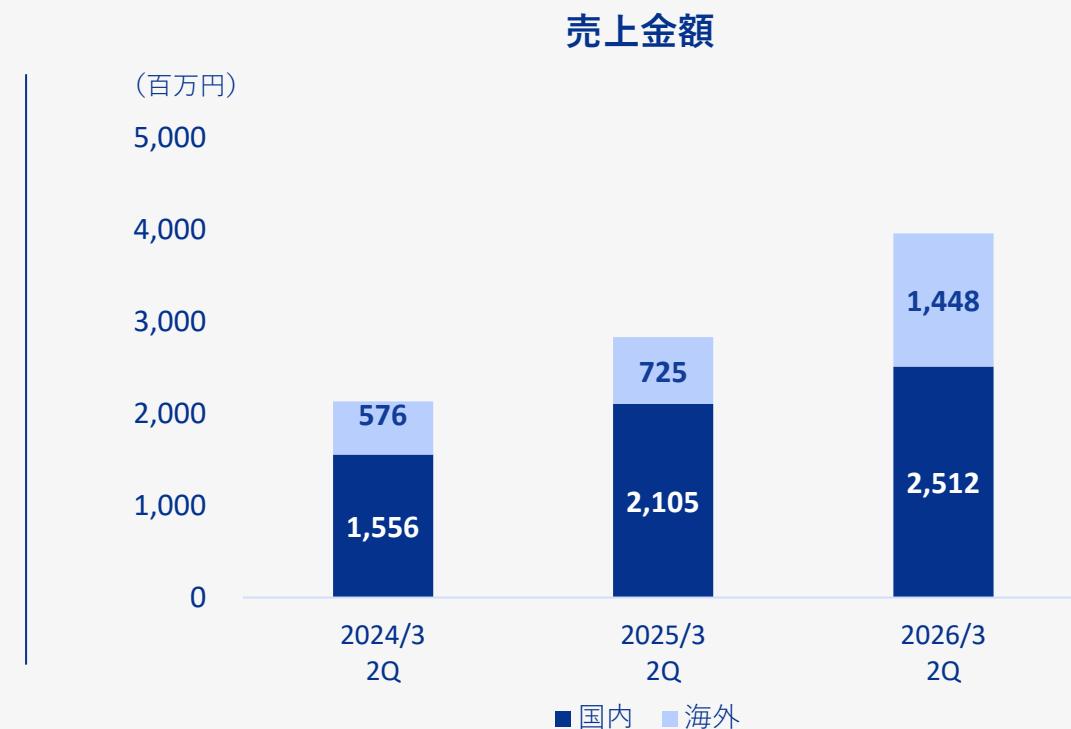
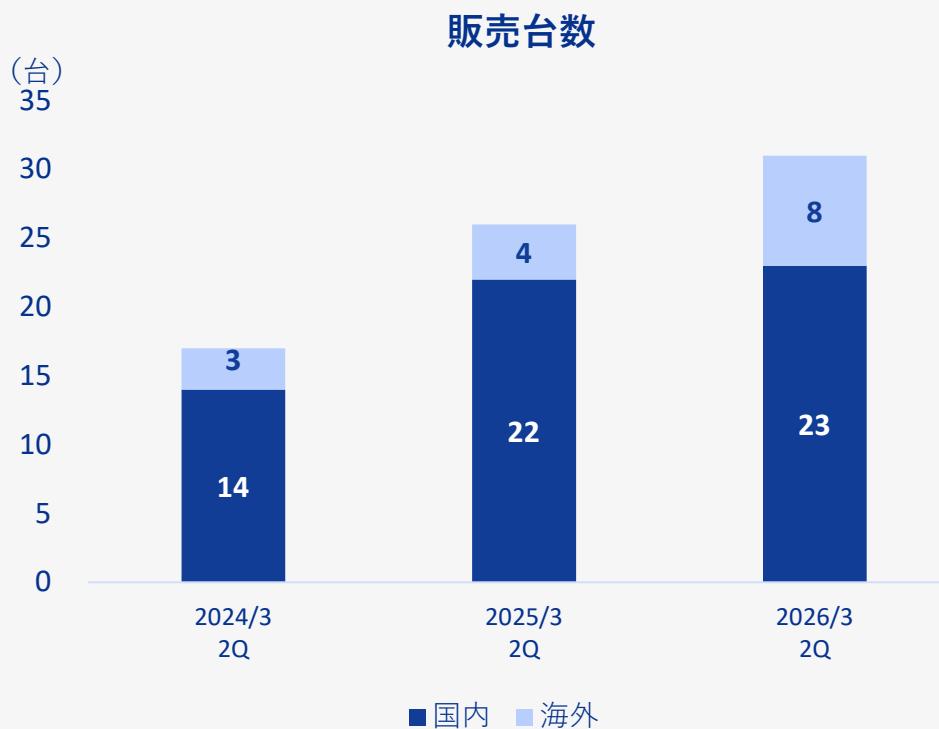


CMR(鋳造・金属機械加工)



主機関（販売台数/売上高）

- 国内向けは横ばい
- 海外は韓国を中心としたアジア圏向けが大きく増加
- 低速4サイクル電子制御エンジン等、大型エンジンも増加（5台→5台→8台）



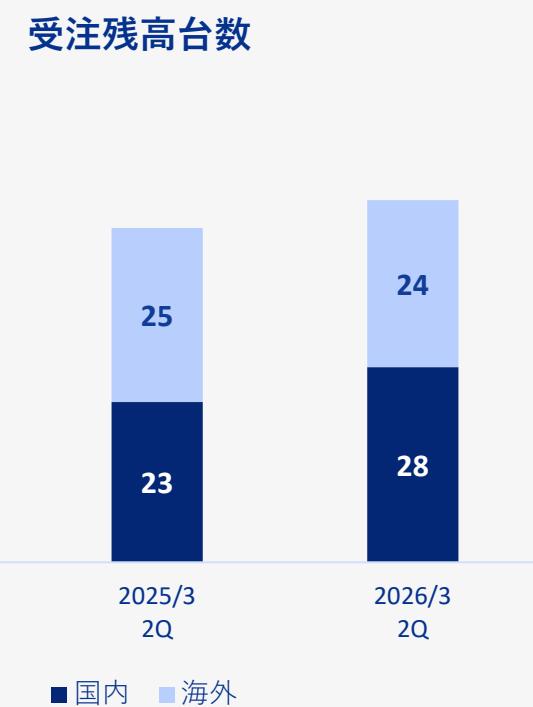
主機関（受注高）

- 受注金額は前年同期比21.9%増加
- 内航船の代替建造案件が着実に増加し、主機関受注が好調に推移
- 未契約の内定案件も急増中
- 契約価格改善の推進と多面的なコストダウンが急務



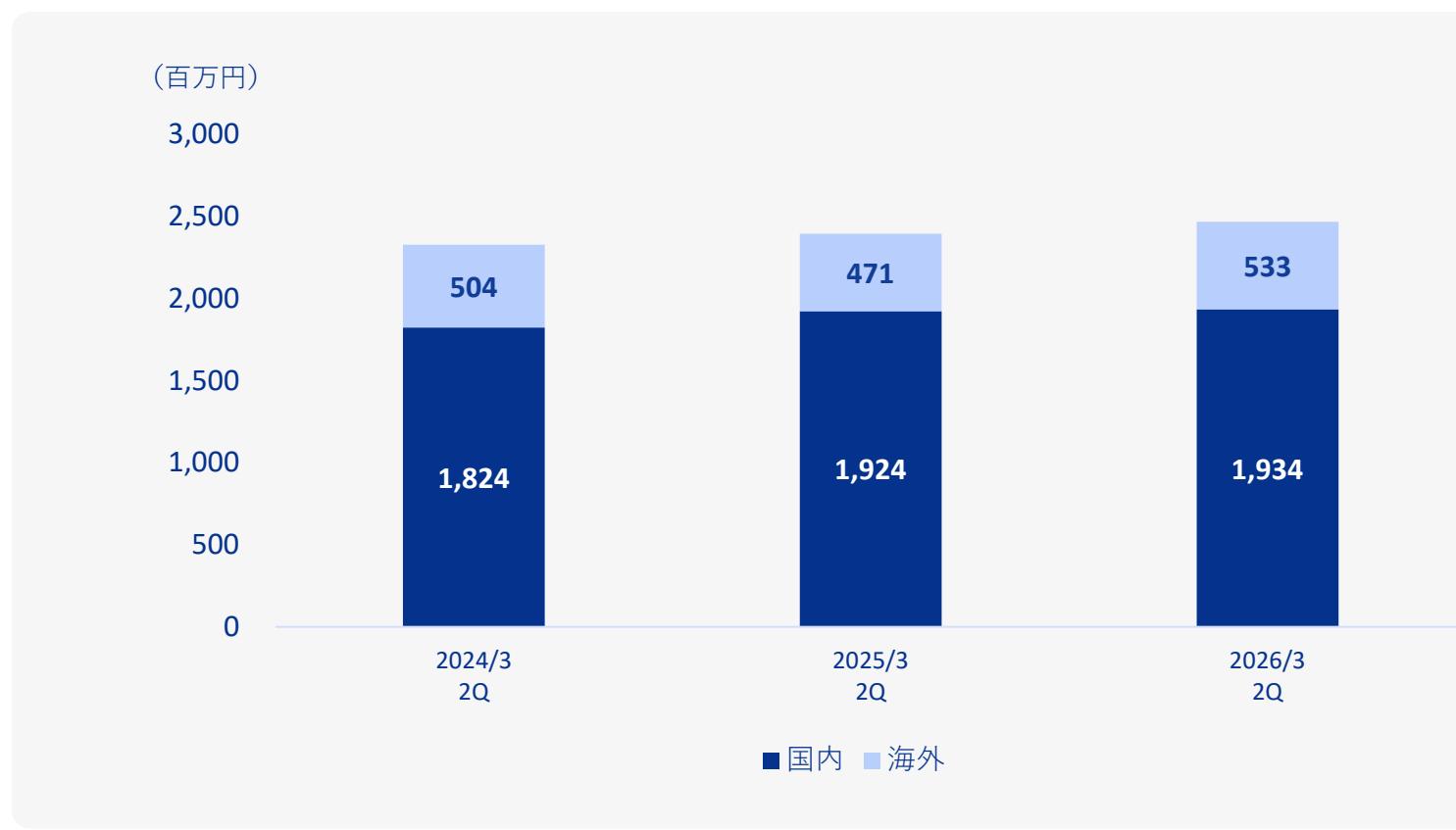
主機関（受注残高）

- 受注残高は前年同期比9.3%増加
- 今後、内定案件の受注による増加を見込む



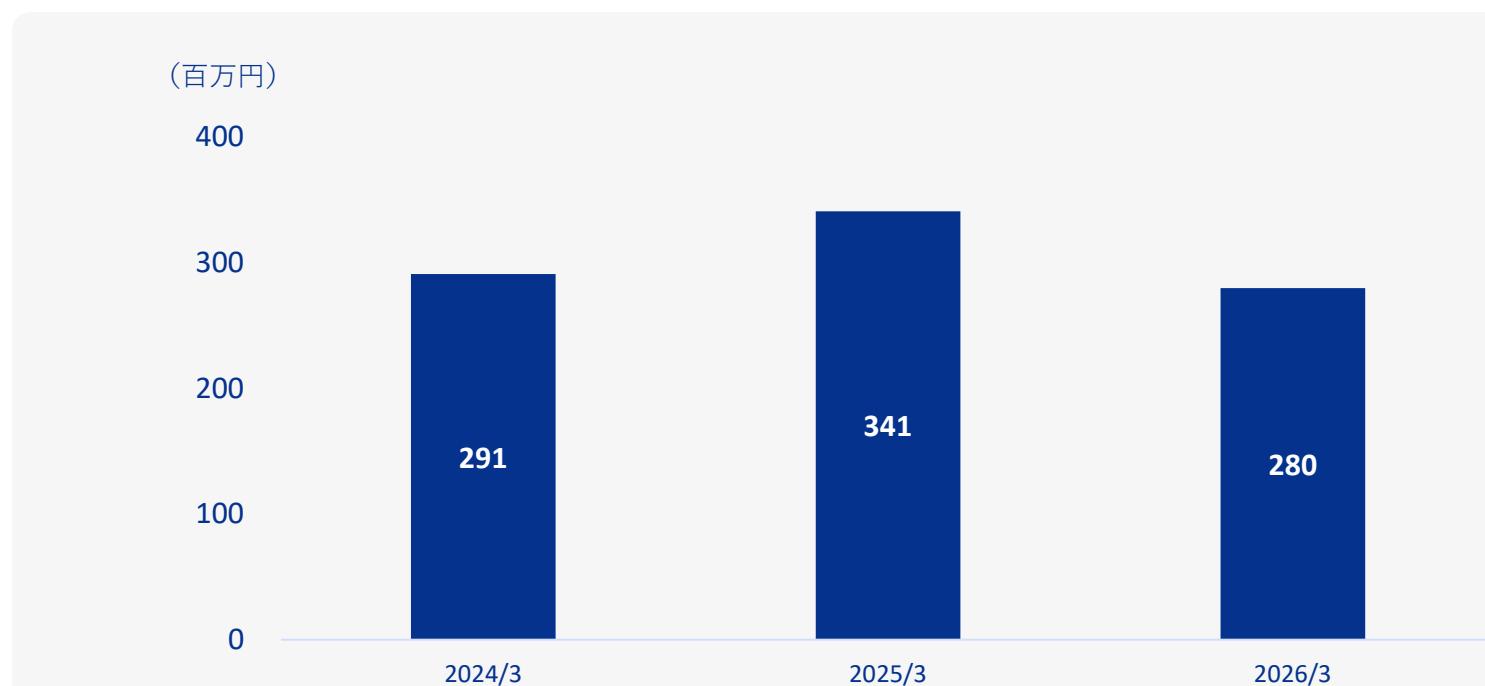
部分品（売上高）内訳 ※CMR除く

- 部分品販売は、前年同期比小幅に増加
- 原価率の高い購入機器類の占有率が増加し、採算が悪化



CMR（売上高）内訳

- 顧客の生産調整や中国製の鋳物製品との競合から低迷
- 下期に大型工作機械による新規案件獲得する等、回復を見込む



業績見通し

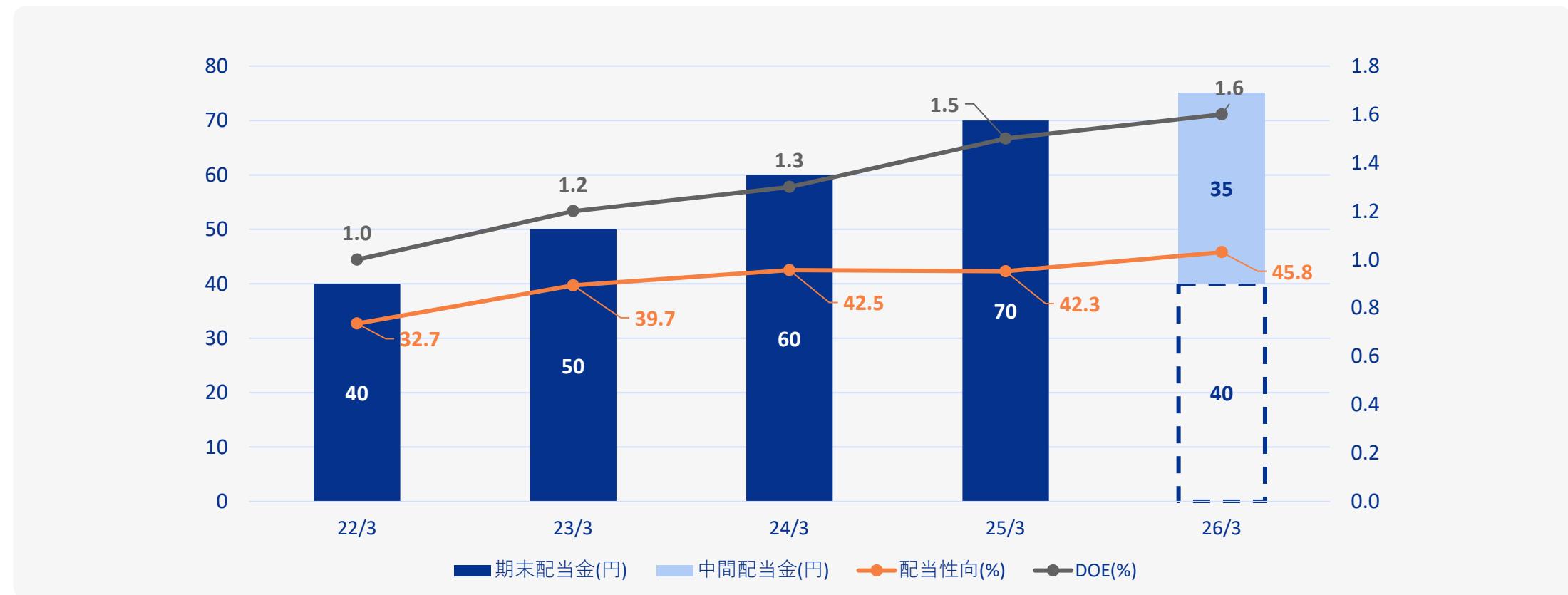
- 中間期の業績は予想を下回るも主機関の契約価格改善を推進し、生産量増加による更なる操業度向上を見込む
- 2025年5月12日公表の業績予想からの修正は無し

単位：百万円

	2025年3月期 実績	2026年3月期予想	
		金額	増減率 (%)
売上高	13,337	13,900	4.2
営業利益	611	700	14.4
経常利益	682	750	9.9
当期純利益	536	530	▲1.2
1株当たり当期純利益	165円65銭	163円63銭	▲1.2

株主還元

- 今期より中間配当を実施し、配当金額は予想通り35円
- 株主還元を重視する配当方針を策定済 ※詳細は次ページに記載



配当方針

2026年3月期より利益還元をより一層充実させるため
新たに株主還元の指標採用と中間配当を実施

従来

配当還元指標

指標の採用無し

配当方針

利益配分について経営の重要課題として
位置づけ、企業体质強化・新規事業活動
のための内部留保とのバランスを保ちな
がら、適正な利益還元を行う

2026年3月期～

配当性向40%

または

DOE 1.5%

いずれか高い金額以上を基本方針として実施

※純資産配当率(DOE) = (年間配当総額 ÷ 期末純資産) × 100(%)

- 利益配分について経営の重要課題と位置づけ、企業の発展拡大とともに積極的な株主還元を目指す
- 利益還元の機会を充実させるため2026年3月期から中間配当を実施

02 トピックス

01 業績報告

03 中期経営計画について

04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

05 参考書類

エンジン関連

高度船舶安全管理システム搭載の「鶴伸丸」が船員安全・労働環境取組大賞(SSS大賞)を受賞



- 当社の高度船舶安全管理システムを搭載した「鶴伸丸」が令和7年度 船員安全・労働環境取組大賞(SSS大賞)※を受賞
- ※船員の安全や労働環境の向上に係る優れた取組を表彰する制度
(Award for Safety and Smart Environment for Seafarers)
- 船－陸間通信によりエンジンの状態を遠隔監視し、異常や故障の予知を検知して重大な故障に発展する前に適切な処置を行うことで、安全性の向上や船内作業の軽減に貢献

※ご参照 鶴見サンマリン株式会社 https://www.trsm.co.jp/_downloads/2025/info_0924.pdf

特許取得（知財力強化）



- メタノール燃料エンジン
発明の名称：燃料噴射制御システム及び二元燃料機関
特許第7678632号
- ガスエンジン
発明の名称：船舶用エンジン
特許第7728036号

CMR関連

- 設備に加え技術が充実→工作機械の精度を上回る0.01mm（コピー用紙の1/10の薄さ）加工を匠の技で実現
- 公共インフラから半導体製作機まで、幅広い分野の製品に貢献

当期の振り返り

- 市況の停滞感があり、大幅な拡販に至らず
- エンジン生産が増加し、CMR案件の社内工程調整が難航



今後の取り組み

- 新規取引先の開拓
- 内・外注品の品質保証体制構築強化
- サプライチェーンの強化
- 加工工程設計できる人材の育成

受注事例



食品業界関係



自動車業界関係



ガス・石油工場関係

03 中期経営計画について

01 業績報告

02 トピックス

04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

05 参考書類

中期経営計画(2025~2027年度)

Go for it! やってみなはれ!!

– 挑戦と革新を通じ未来を拓く –

失敗に屈することなく挑戦し続けることで企業革新を重ねハンシンの未来を拓いていきます

数値目標

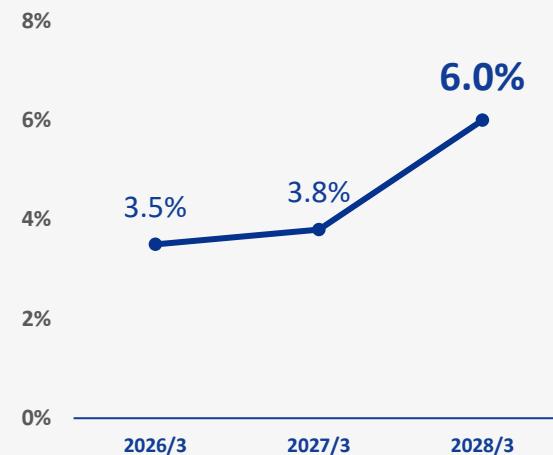
売上高/売上高営業利益率



- エンジンの拡販や価格転嫁およびCMR拡大により
增收と利益率の改善を見込み最終年度には
売上高**150億円**・売上高営業利益率**8.0%**の数値目標を設定

- 売上高営業利益率を拡大し、
資本コスト5.0%を上回る
ROE目標**6.0%**を設定

ROE



中期目標：3つの柱について

中期経営計画・中期目標の詳細はこちら
https://www.hanshin-dw.co.jp/ir/strategy/mid_term_plan/

長期経営ビジョン、ミッションの達成



中期目標 3つの柱

1

ORIGINAL HANSHIN

既存事業の
付加価値最大化

2

NEW HANSHIN

CMR事業の更なる拡大のための
体制構築

生産効率/事務効率のレベルアップと
工場改善(作業・動線削減)

海外市場の開拓および
経営資源の活用検討

3

FUTURE HANSHIN

カーボンニュートラル/
カーボンフリーエンジンの研究開発

新ビジネス/新商品/新サービスの
探求と具現化

共通課題

未来を担う人材開発

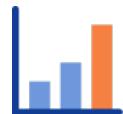
PBR=1倍へ向けての資本コストや 株価を意識した経営の実践

第1の柱 『ORIGINAL HANSHIN』

既存事業の付加価値最大化

- ・円安等による資材コスト上昇に対応
- ・GHG削減目標達成のため内航海運のカーボンニュートラル実現に向けたエンジン開発を推進

製品契約価格改善



資材高騰分を価格反映

既存エンジンのGHG削減



DF[※](デュアルフューエルエンジン)の開発

ディーゼルエンジンの燃費削減

※：2種類の異なる燃料を使用できるエンジン

アクティブ販売



東南アジア・東アジアをターゲットに代理店・サービス営業の三者が一体となった同行営業活動・提案営業活動

大型投資の回収チェック



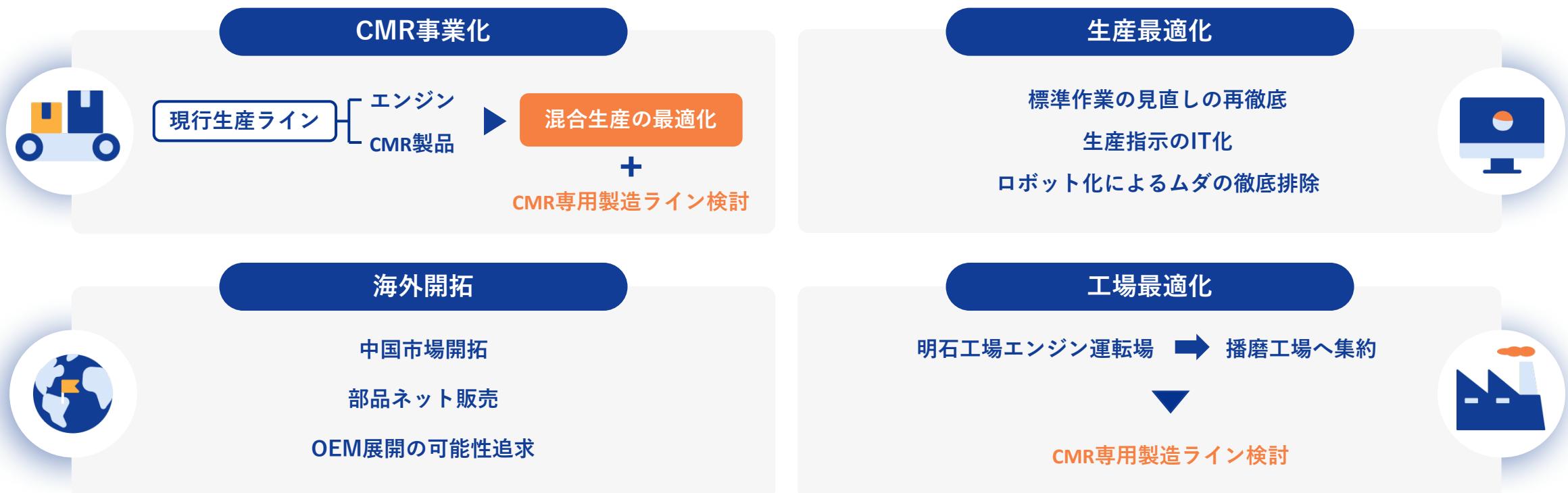
生産性のモニタリング設備投資



今後の設備投資計画に反映

第2の柱 『NEW HANSHIN』

- CMR事業の更なる拡大のための体制構築：エンジン専業に対するリスクヘッジと成長性の拡大
- 生産効率/事務効率のレベルアップと工場改善(ムダの削減)：NPS生産方式の精神の再徹底と推進
- 海外市場の開拓および経営資源の活用検討：国内市場（国内の内航船）偏重に対するリスクヘッジ



第3の柱 『FUTURE HANSHIN』

- カーボンニュートラルエンジン/カーボンフリーエンジンの研究開発：内航海運のGHG削減目標達成のためのエンジン開発を推進
- 新ビジネス/新商品/新サービスの探求と具現化：エンジンとCMRの2本柱に留まらない新分野開拓

新燃料対応エンジンの研究開発

2050年のカーボンニュートラル社会に向けて、内航エンジンのリーディングカンパニーとして環境問題に取り組み、多様な燃料に対応可能なエンジンの開発を行う



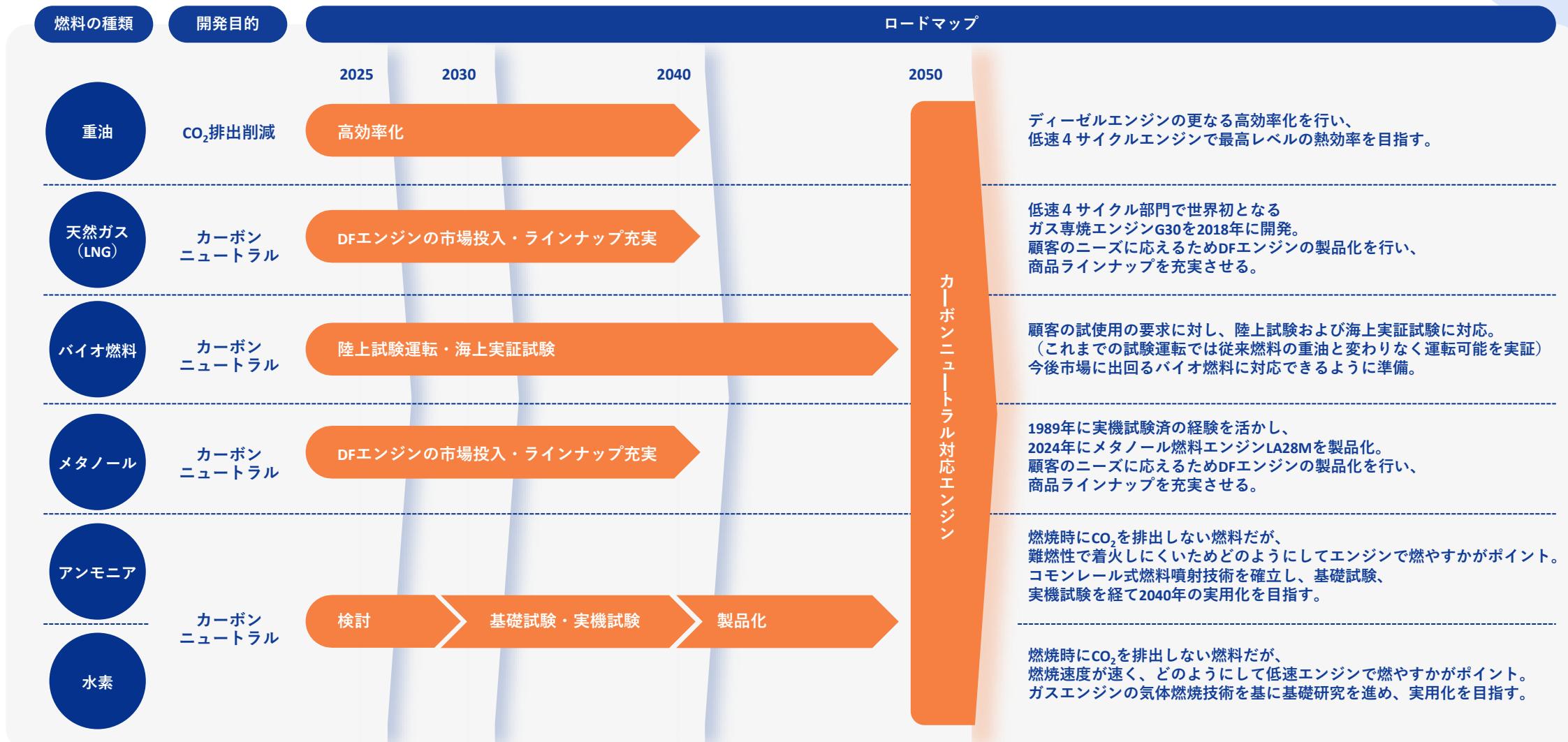
- DF (デュアルフューエル)エンジンの開発
- アンモニア、水素燃焼技術の確立およびエンジン開発 (2040年の実用化目指す)

鋳物新製品の実験販売と市場調査およびAI技術の応用

高度船舶安全管理システムの自動応答化の検討



カーボンニュートラルへのロードマップ



- 01 業績報告
- 02 トピックス
- 03 中期経営計画について
- 04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について**
- 05 参考書類

企業価値に関する現状認識

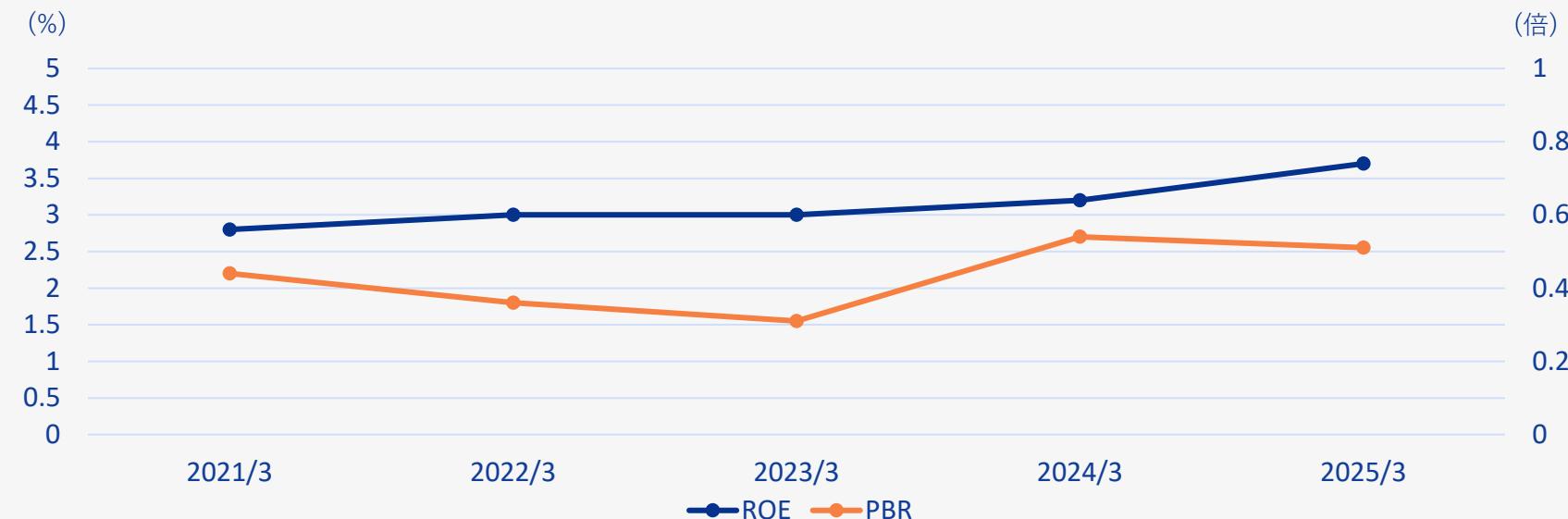
課題・現状

- ROEは2~3%台で推移し、当社が認識している資本コスト約5%を下回っている
- PBRは直近0.5倍と1倍割れの状況が継続

今後の取り組み

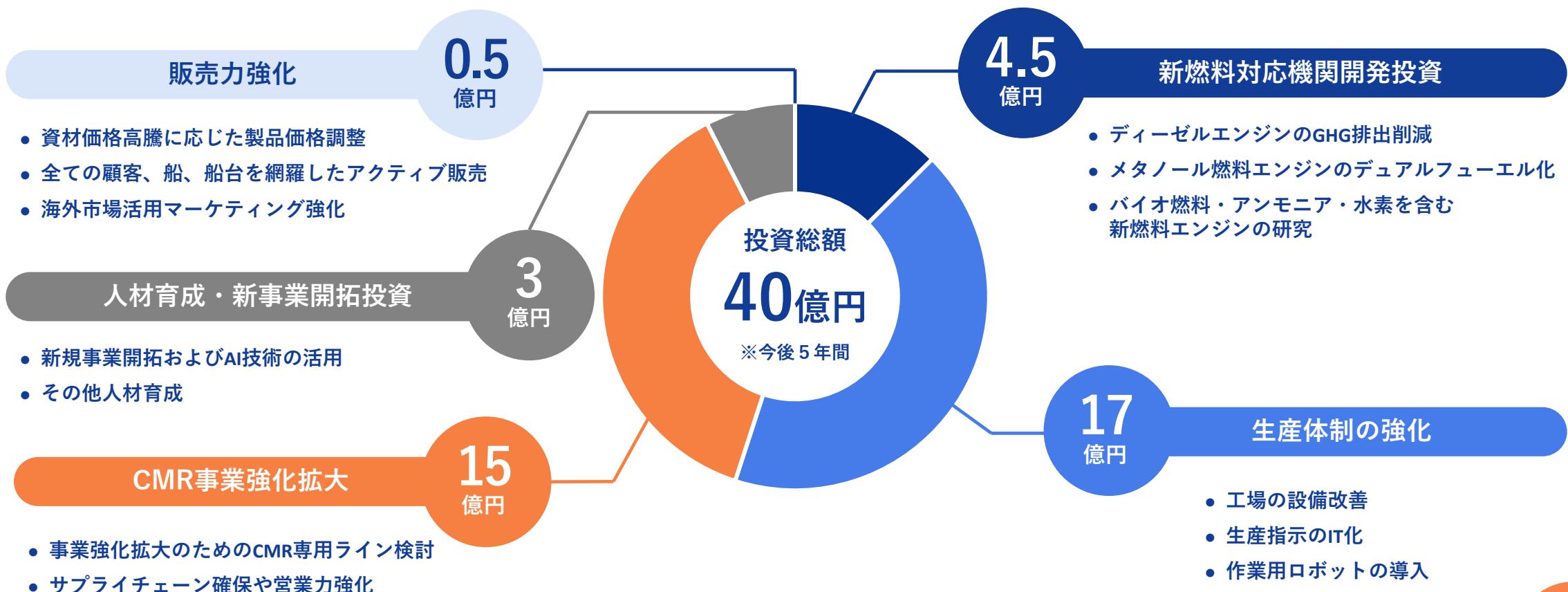
- 成長戦略に関する情報の積極的開示
- 中期経営計画の達成
- 今後5年間で総額40億円の投資

ROE/PBRの推移



各種投資方針

- 先端技術開発投資・新事業強化拡大投資・生産効率化投資・人的資本投資をメインに今後5年間で40億円程度の大型投資を推進する予定
- この投資の償却負担により一時的には減益の可能性もあるが、未来におけるビジネス拡大の礎を築く



ステークホルダー関連

配当方針

従来

企業体質強化ならびに
新規事業活動のための内部留保との
バランスを保ちながら適正な利益還元を実施

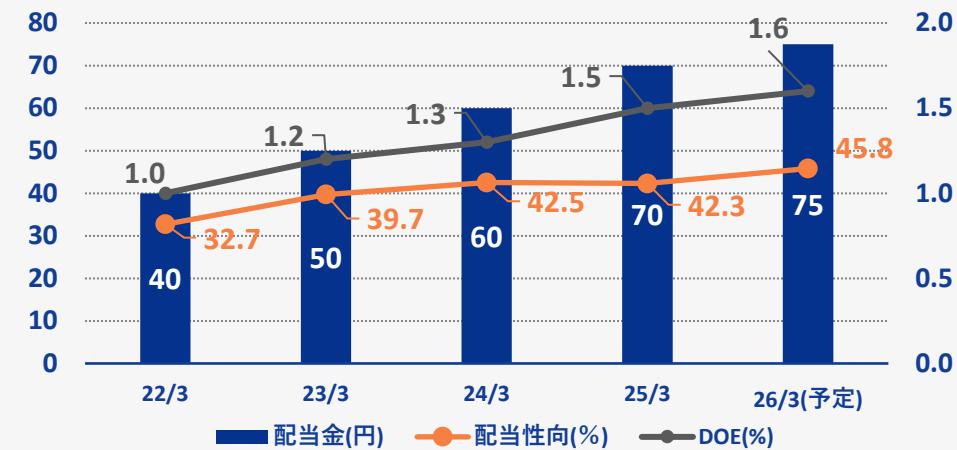
今後

配当性向40%
または
DOE 1.5%

いずれか高い金額以上を基本方針として実施

※純資産配当率 (DOE) = (年間配当総額 ÷ 期末純資産) × 100 (%)

配当性向・DOE推移



IRへの取り組み

- IR資料やHP等の更なる充実を図り、積極的に情報開示
- 機関投資家や個人投資家との積極的な対話
- 株主や投資家の皆様との対話内容やご意見を取締役会に報告

CG強化

- 取締役会実効性評価の導入
- 任意の報酬委員会の設置

05 参考書類

- 01 業績報告
- 02 トピックス
- 03 中期経営計画について
- 04 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

会社概要

2025年9月30日現在

会社名 **阪神内燃機工業株式会社**

本社所在地 **神戸市中央区海岸通8番地 神港ビル4階**

代表者 **代表取締役社長 木下和彦**

創立日 **1918年（大正7年）1月28日**

資本金 **829,055,419円**

上場証券取引所 **東京証券取引所スタンダード市場（証券コード6018）**

従業員数 **301名**

主な事業所 **神戸・明石・東京・福岡**

工場 **明石・玉津・播磨**

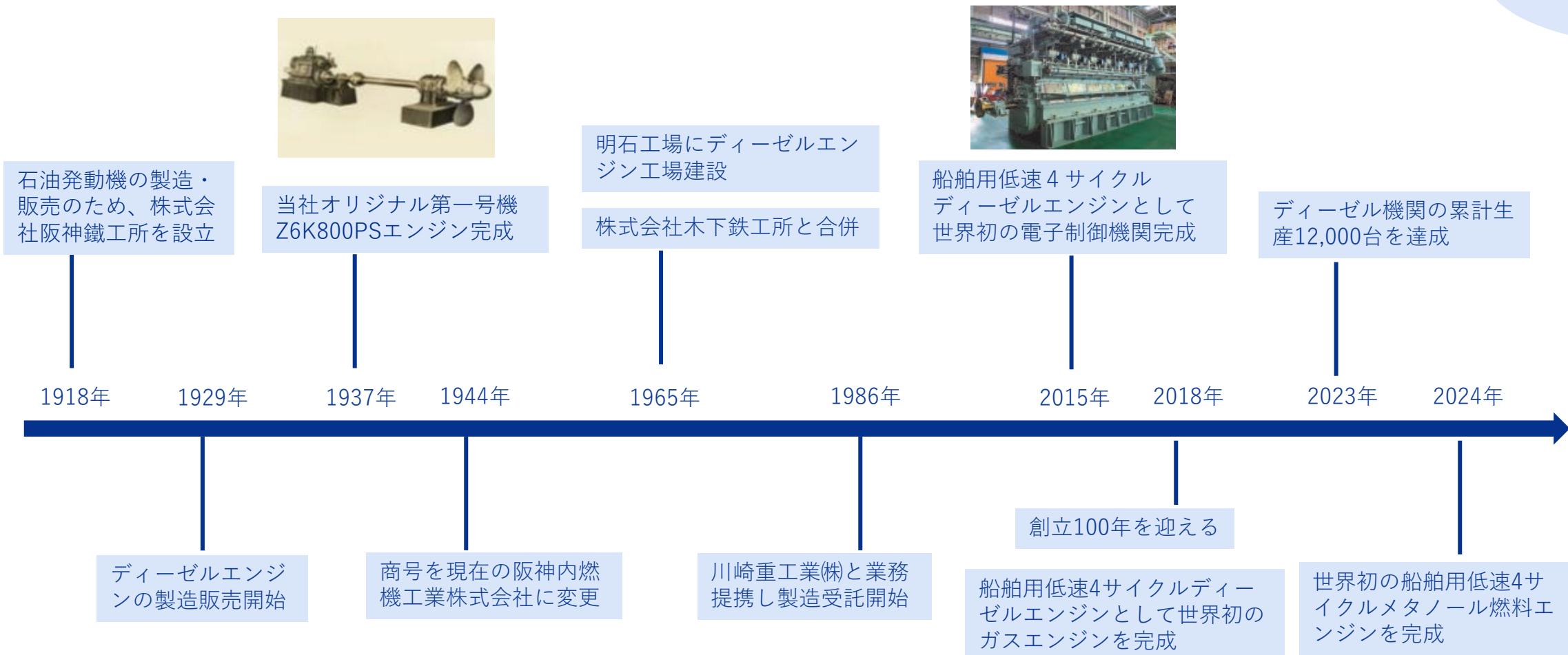


神戸本社 神港ビル



明石工場

沿革（抜粋）



事業内容

船舶推進プラント事業

舶用ディーゼルエンジンの製造、販売、アフターサービスまで自社一貫したサービスを提供する事業
ディーゼルエンジンで国内外の海外物流に貢献しているが、中でも内航船*用のディーゼルエンジンでは長年トップシェアを占めている

*国内の港から港まで荷物を運ぶ船のこと



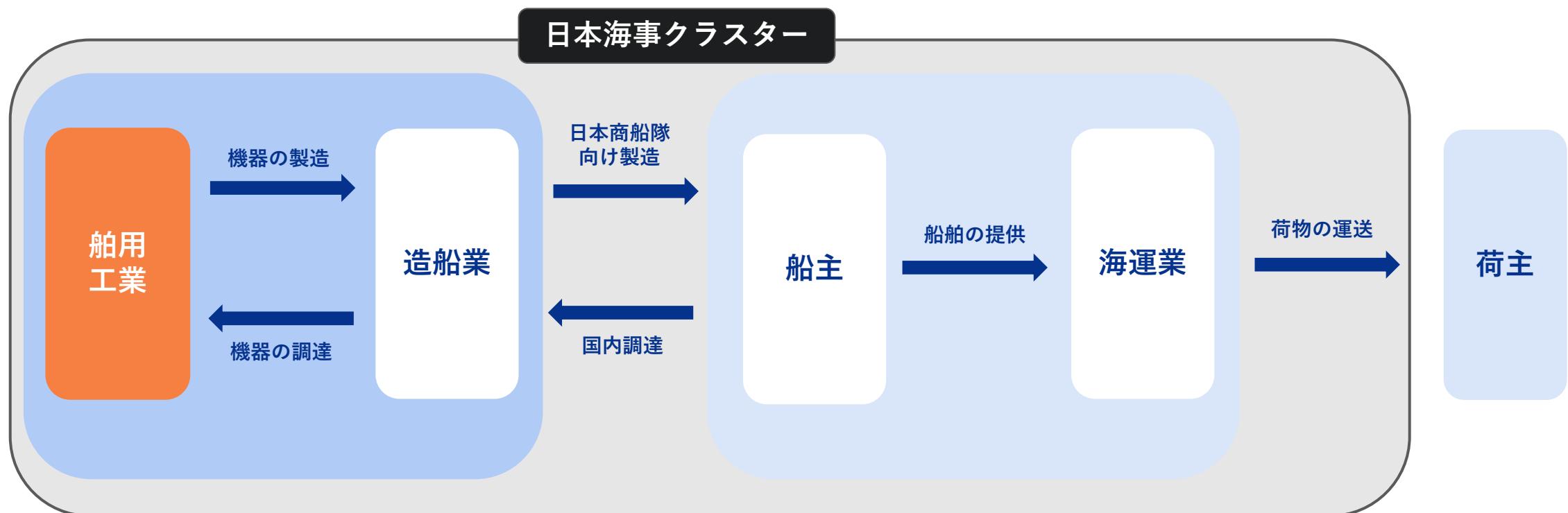
鋳造・金属機械加工 (CMR) 事業

船舶エンジンメーカーとしての技術をベースに自社加工が難しい大型の金属部品、1点ものの試作品や複雑な設計のものなどに対応し、日本のものづくりに貢献した事業



海運業界の中の当社の位置づけ

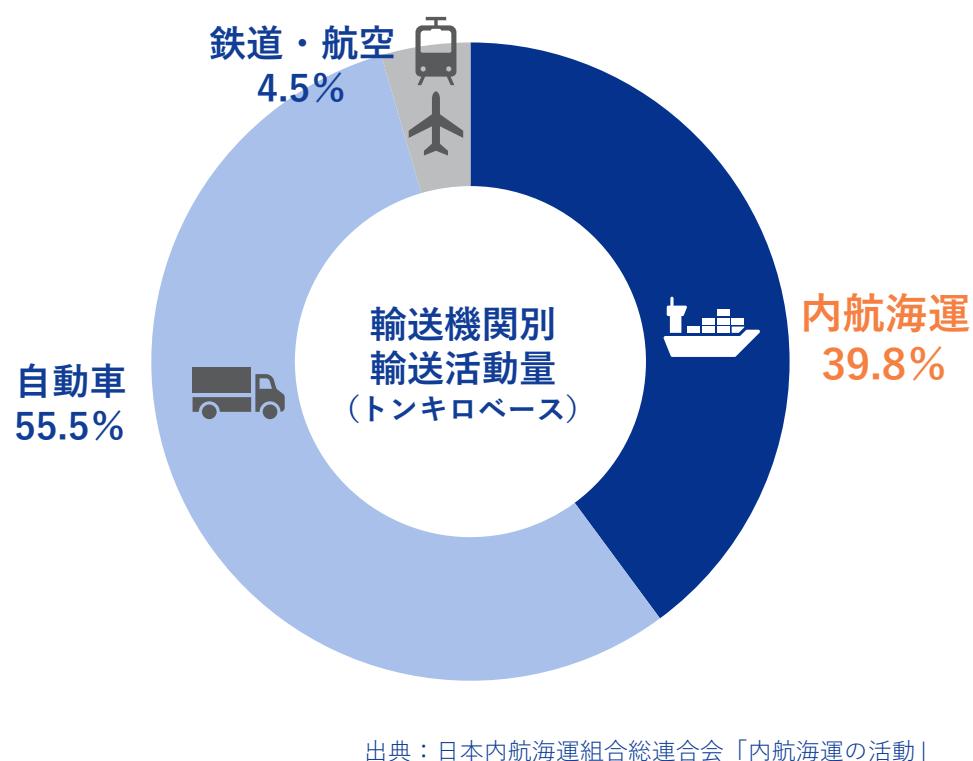
- 日本海事クラスターとは船会社関連の産業群のことを指す
- 当社は船舶エンジンと周辺機器の製造・販売を担い「**舶用工業**」の産業に属している
- 船舶に搭載される舶用機器は数万点と言われており、各専門メーカーで製造を行い造船所へ納品



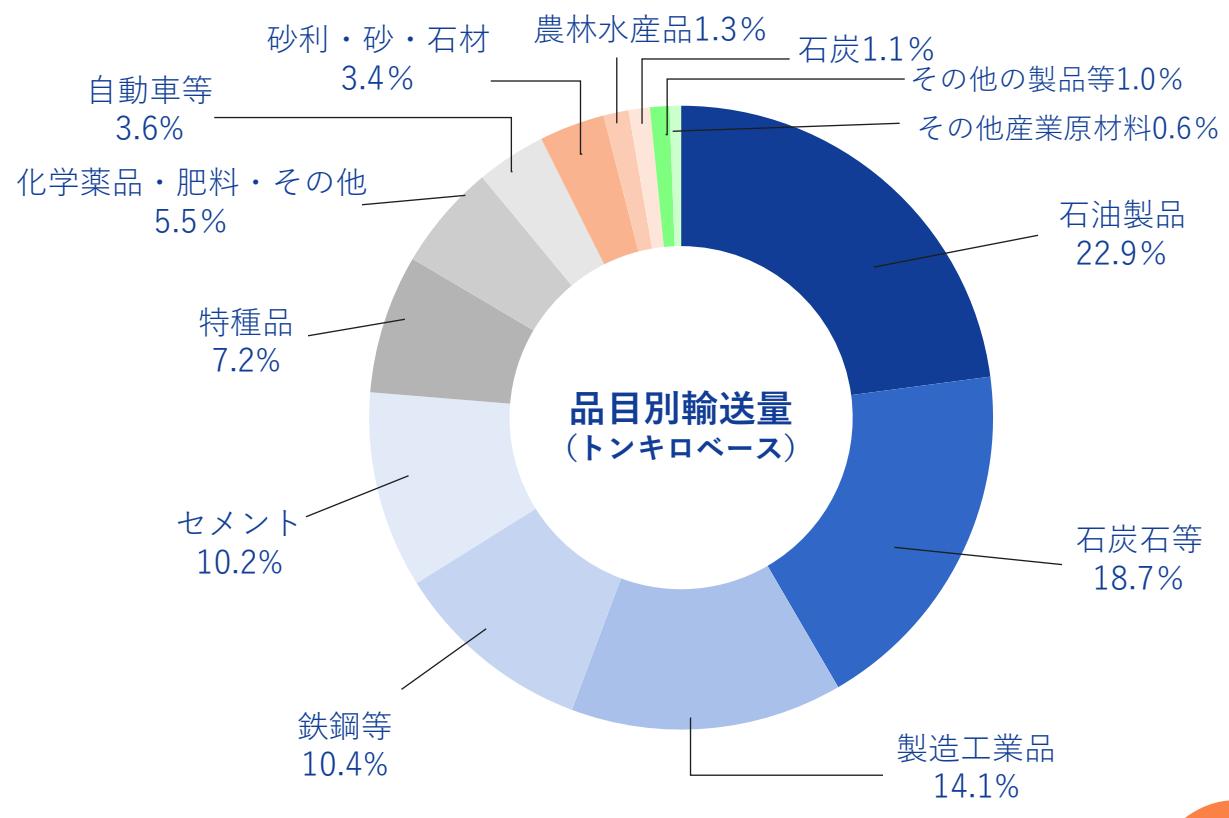
出典：日本船主協会「SHIPPING NOW 2023-2024」

当社を取り巻く内航海運業界について

- 国内貨物輸送の約4割を担っている（トンキロベース）
- 内航海運の平均輸送距離は507kmで、自動車の8.59倍であり、長距離・大量輸送に適した輸送機関である（2023年度）

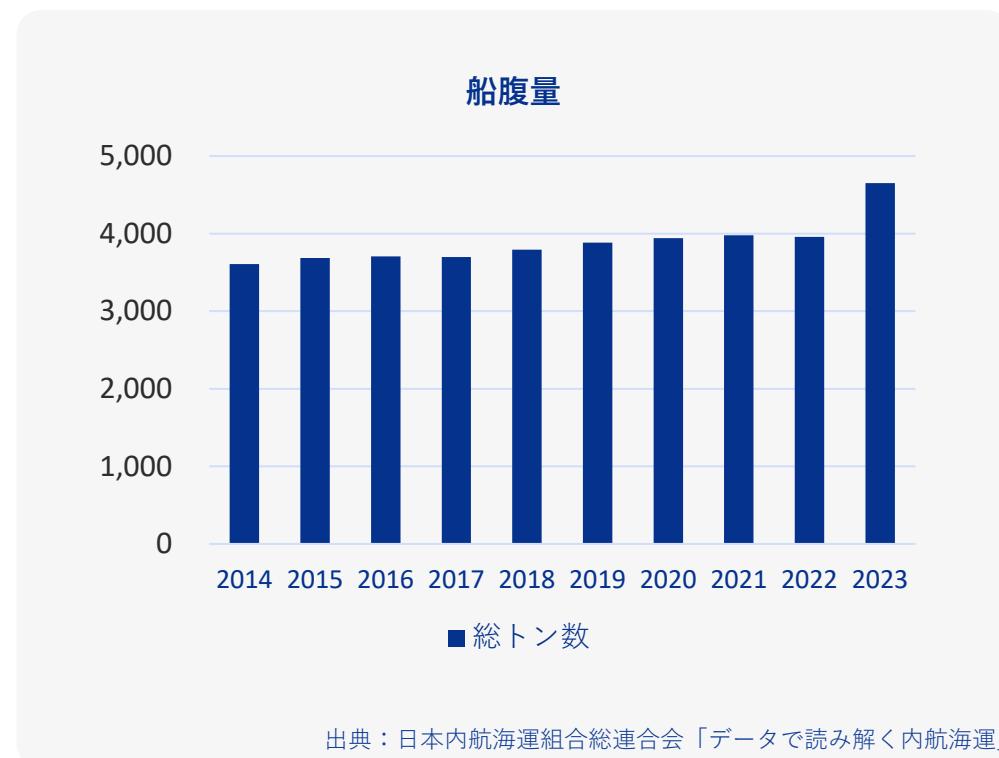
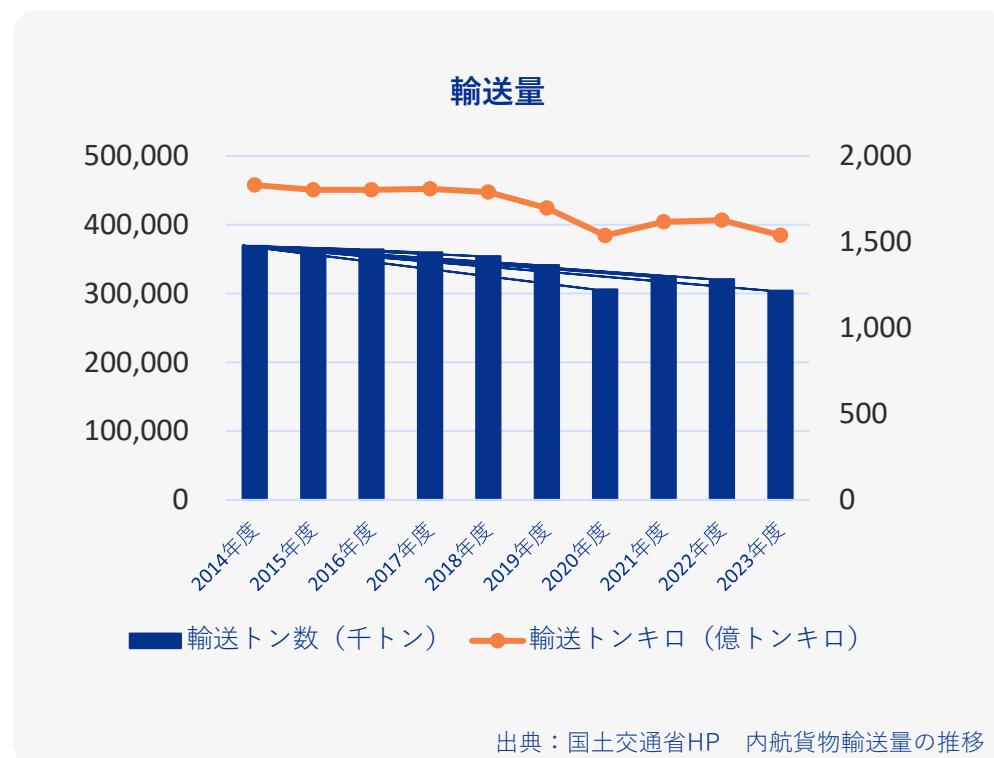


- 鉄鋼やセメント、石油等の産業基礎資材や食料品、日用品の約8割を輸送しており国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである



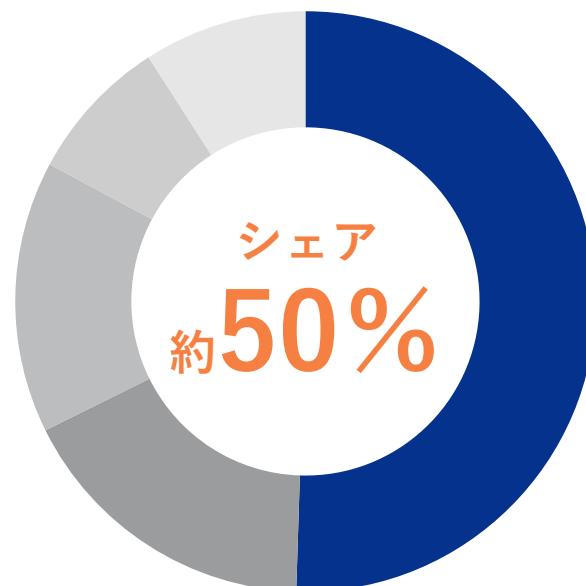
内航海運の市場動向

- 輸送量は2020年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したが、それ以外はほぼ横ばいで安定的な輸送量を確保している
- 船腹量は2000年代に入り公共事業の減少などもあり総トン数の減少が続いたが、今後はモーダルシフトの影響で増加傾向が予想される



当社内航船エンジン市場シェア

- 内航船エンジンシェアは約50%
- 長年、内航船エンジン市場ではトップシェアを占めている
- 特に低速4サイクルエンジンは内航船に適しており、日本にしかない独自のエンジン



※2024.4-2026.3 エンジン納期基準

■ 低速4サイクルエンジンの特長

- ① 燃料を燃やすための空気と排気ガスの交換がしっかりできるため、燃料を安定して燃焼でき燃料の利用効率が上がる
- ② エンジンをかけ、出航し、航路に入り、エンジンの回転数を上げていく低負荷（低回転）から高負荷（高回転）まで安定して燃焼できる
- ③ 回転数が低いことにより、少ない燃料でプロペラを水の中で回し続けることができる
→船舶は大きなプロペラをゆっくり回すほど推進効率が高まり燃費が良い

国内の短距離を頻繁に発進・停止・加速・減速しながら運航される内航船で最適



本資料には、業績予想等や将来の事業戦略に関する記述が含まれております。これらの内容は本資料発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績等は、今後の様々な要因によって大きく異なる可能性があります。

また、本資料は情報提供のみを目的としており、取引の勧誘を目的としておりません。