



2025年3月期 決算説明資料

2025年5月12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 新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 新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

財務ハイライト

- 売上高は主機関を中心に大幅増加
- 利益面 プラス面 ：販売量増加に伴う生産高増加と各種経費抑制
 マイナス面：資材高騰影響の契約価格転嫁の遅延に加えて、2サイクル電子制御機関の受注損失引当金の多額計上(一過性要因)、賃上げによる人件費増および大型設備投資による償却負担増加
- 賃上げ促進減税および研究開発減税により法人税等が減少し、当期純利益に好影響
- ROEは当期純利益の増加に伴い微増、PBRは株価下落により微減
- 配当は予定通り70円（前年同期比10円増配）

単位：百万円

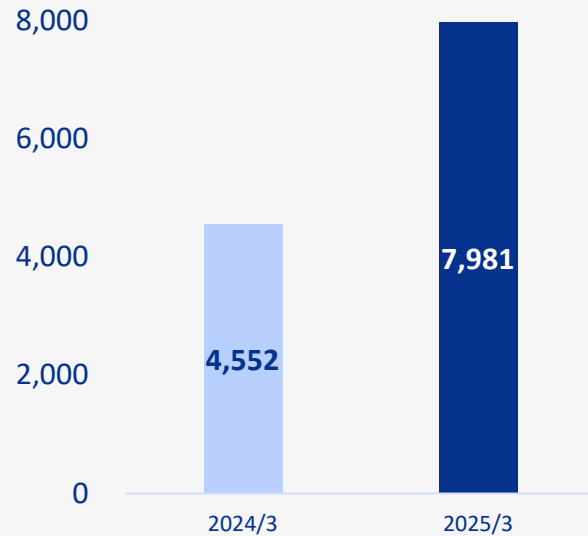
	2024年3月期 実績	2025年3月期 実績	前年同期比	
			増減額	増減率（％）
売上高	9,636	13,337	3,701	38.4
営業利益	551	611	60	11.1
経常利益	643	682	39	6.0
当期純利益	456	536	80	17.6
ROE（％）	3.2	3.7	0.5	-
PBR（倍）	0.54	0.51	▲0.03	-
1株当たり当期純利益	141円06銭	165円65銭	24円59銭	17.4
1株当たり配当	60円	70円	10円	16.7

事業区分別売上高

- 主機関売上は国内代替需要や海外大型案件の増加により大幅増加
- 部分品売上は小幅増加
- CMR売上は半導体や工作機械業界の生産調整の影響で横ばい

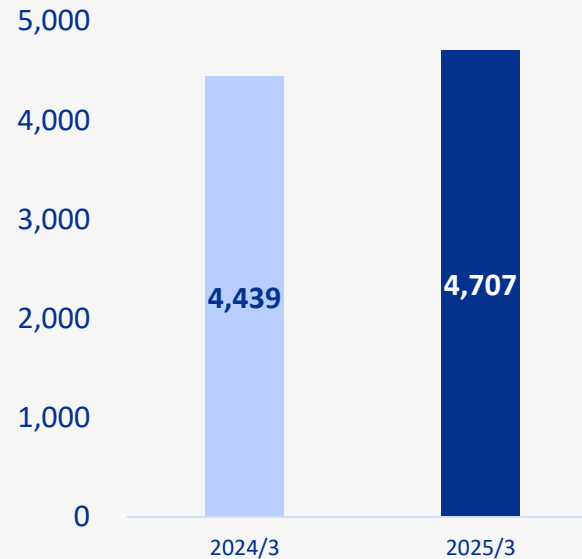
主機関

(百万円)



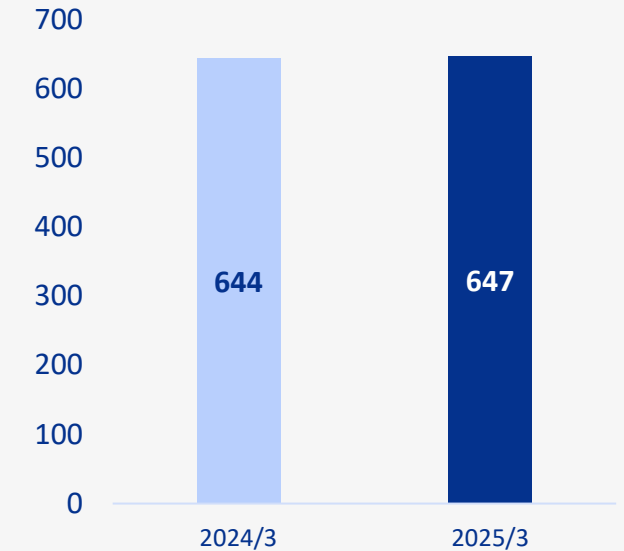
部分品・修理工事
※CMR除く

(百万円)



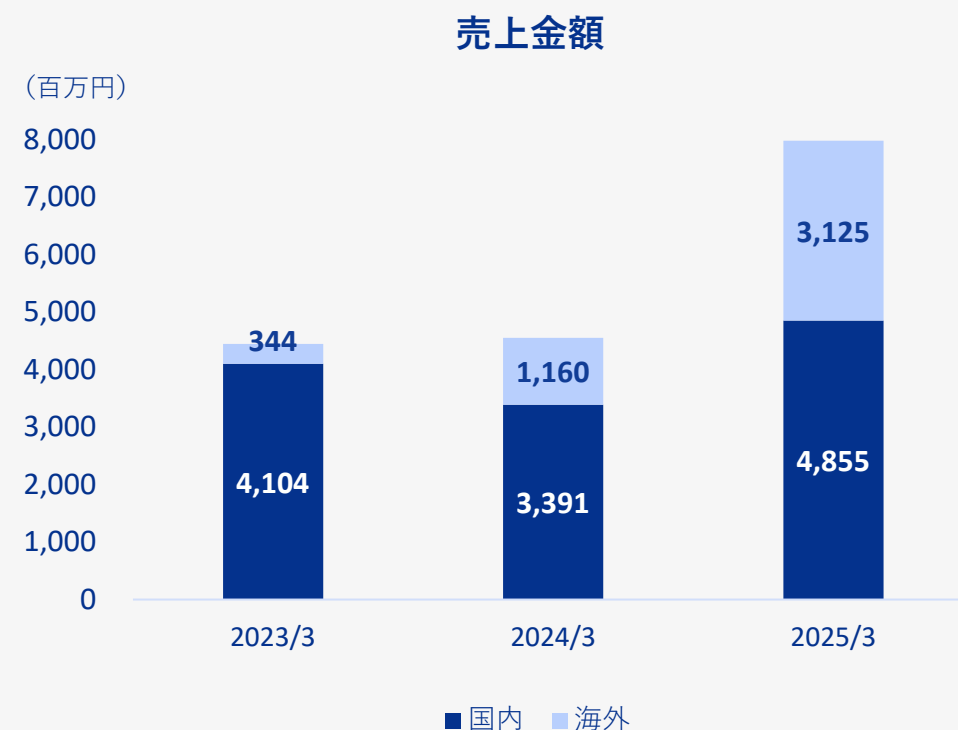
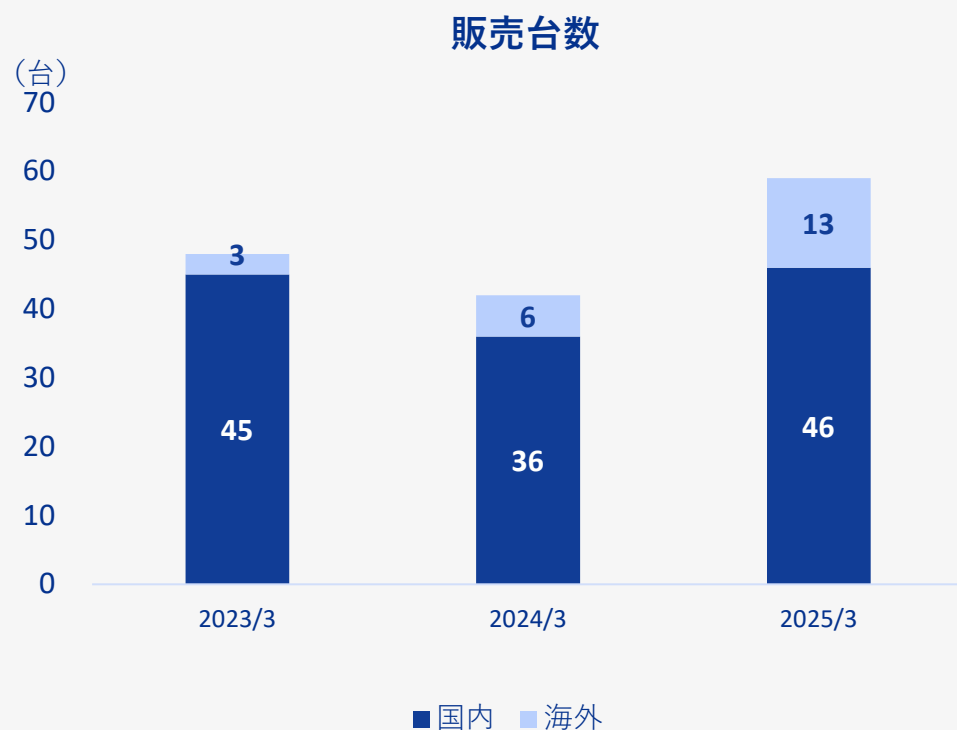
CMR(鋳造・金属機械加工)

(百万円)



主機関（販売台数/売上高）

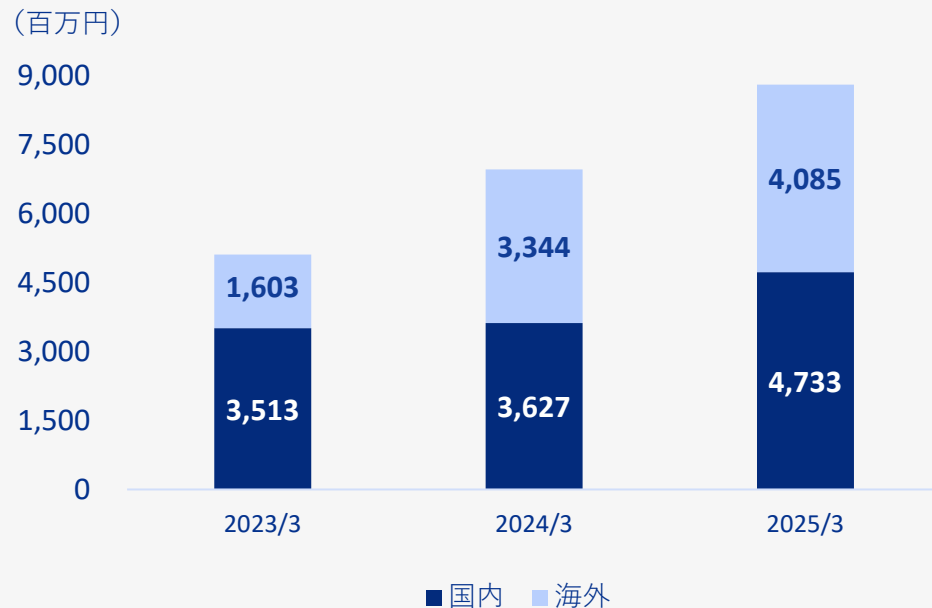
- 販売台数は船主の建造様子見の状況を脱し増加基調、契約価格の改善が喫緊の課題
- 韓国中心にアジア圏への販売が増加したことや、大型エンジンが増加したことも売上に貢献
- メタノール燃料エンジンの初号機を出荷し、後続の案件も決定済



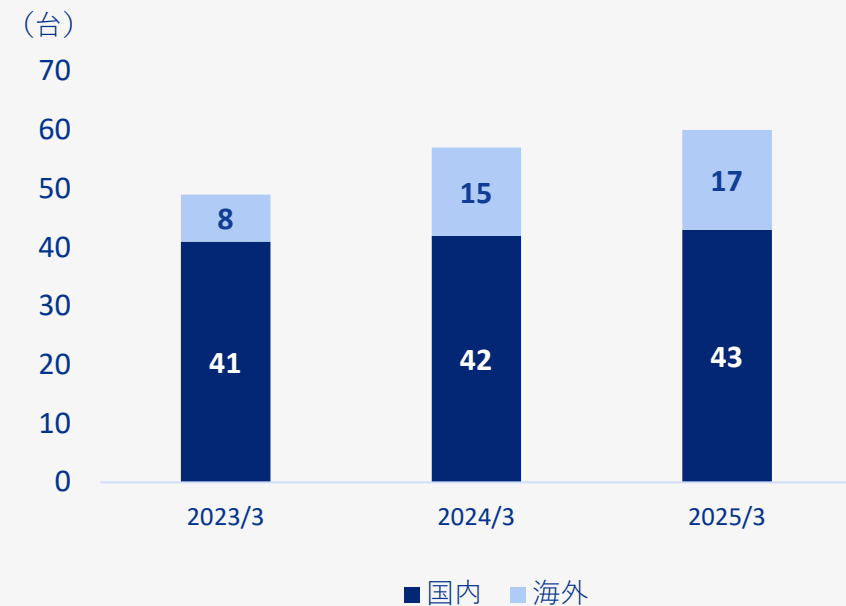
主機関（受注高）

- 受注金額は前期比26.5%増加
- 主な要因 全般：大型エンジンの受注が増加し1台当たりの金額は増加したが利益的には厳しい状況が続く
国内：輸送能力維持・確保に向けた用船料改善による船主の代替建造意欲の向上
海外：アジア圏で引き合いが増加傾向、受注も回復、
- 部材高騰の影響が収益を大きく圧迫、全方位でのコストダウンと価格上昇努力が喫緊の課題

受注金額



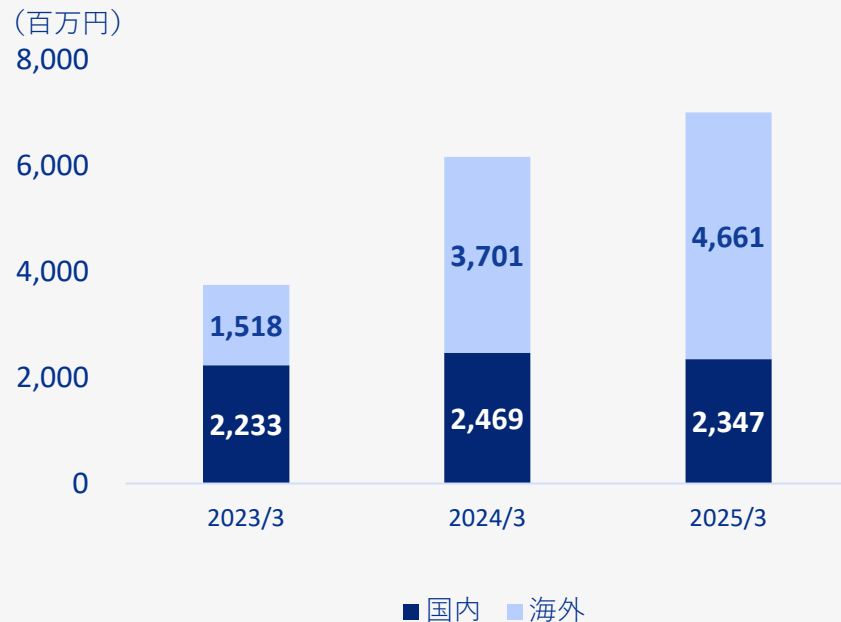
受注台数



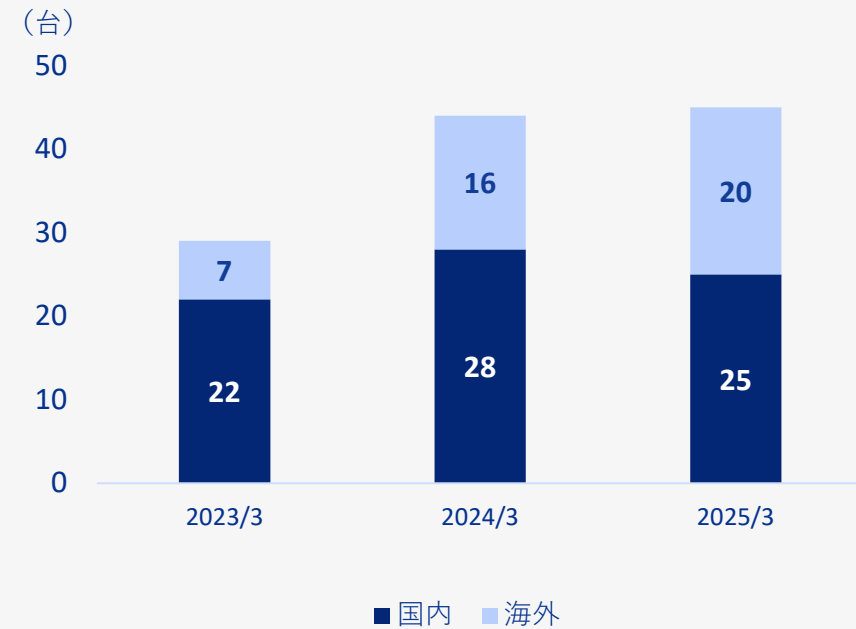
主機関（受注残高）

- 受注残高台数は前期比+1台だが、海外案件の主機関の大型化が進み受注残高金額は前期比13.6%増加

受注残高金額



受注残高台数



部分品（売上高）内訳 ※CMR除く

- 国内販売は期末にかけて拡販活動を強化し、小幅増加にて着地
- 海外販売は全般的に低調に推移し前期比横ばい、海外市場の需要刺激策が課題



CMR（売上高）内訳

- 前期まで順調に売上高を伸ばしてきたが顧客先の生産調整等で伸び悩み
- 当社第2の柱としての成長を目指し投資等を強化する

（百万円）

800

600

400

200

0

2023/3

2024/3

2025/3

439

644

647

業績見通し

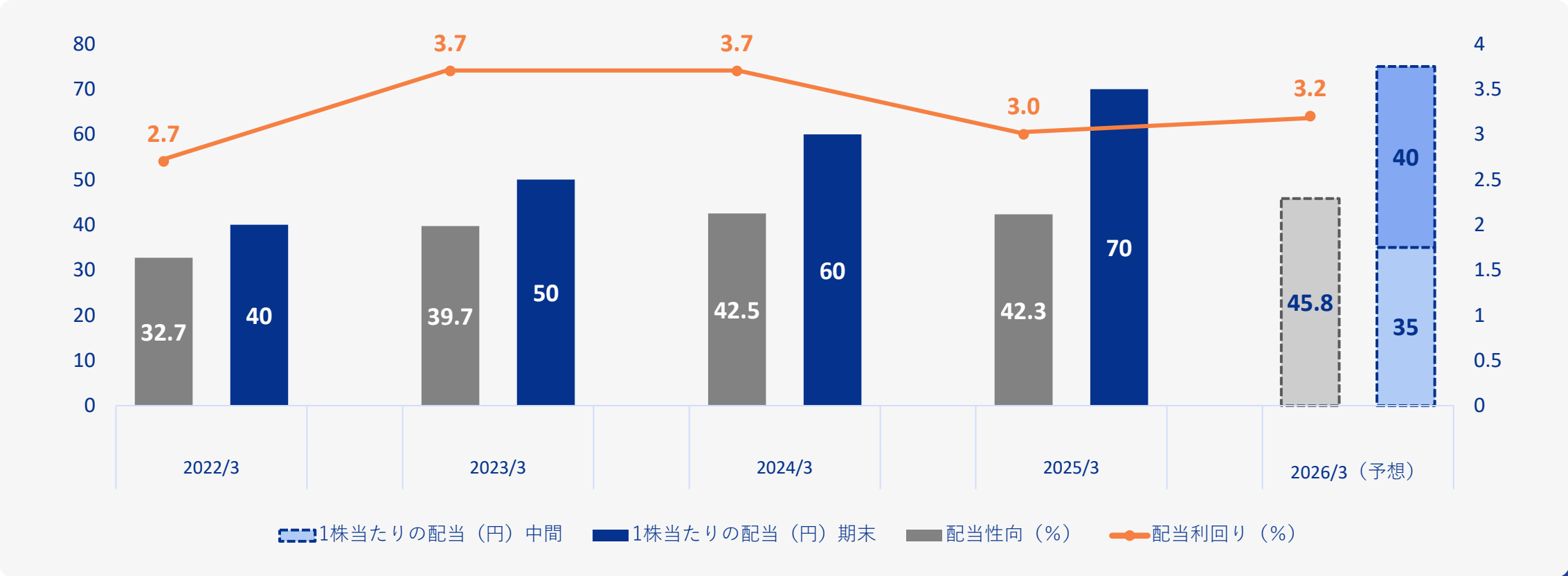
- 主機関の出荷台数増加や大型化に伴い売上高は小幅増加を見込み、利益面についても前期比小幅増益へ
 - 主機関の契約価格改善を見込む
 - 付加価値の高いCMR案件の拡大に取り組む
 - 賃上げによる人件費増加・大型投資による償却負担増大は生産量増加で計画的にカバー

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
1株当たり配当予想	70円	75円	7.1

配当推移

- 当期配当は予定通り1株当たり70円
- 来期以降については、更なる株主還元を重視する配当方針を策定 ※詳細は30ページに記載
- 来期以降、中間配当を実施 ※2026/3（予想） 中間 35円 期末 40円



02 トピックス

01 業績報告

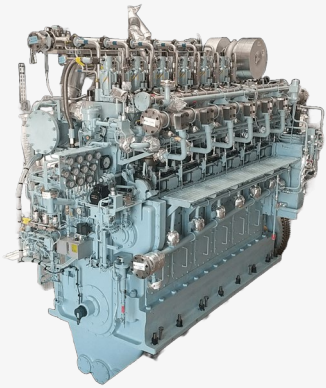
03 新中期経営計画について

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

エンジントピックス (1)

昨年5月 **世界初**の船舶用低速4サイクルメタノール燃料エンジン（形式：LA28M）が完成



■ 基本構造

現ディーゼルエンジン（LA28）の出力/回転数を踏襲

A重油をパイロット燃料とした直接噴射式のメタノール専焼ディーゼルエンジン

■ 当社メタノール燃料エンジンの特長

従来のディーゼルエンジンと比較すると

CO₂排出量最大10%、SO_x排出量最大90%、PM排出量最大95%削減が可能

昨年12月 LA28Mを搭載した内航初のメタノール燃料船「第一めた丸」竣工



LA28M初号機を搭載した内航初のメタノール燃料船「第一めた丸」が竣工

本船は国内メタノール輸送に従事

エンジントピックス (2)

使用済み食用油から生成のバイオ混合燃料を使用した運航実施

当社LH28Gが搭載されている「神威丸」において約10ヶ月間の長期間にわたりバイオ混合燃料を使用し運航試験を実施
寒冷地である北海道にて既存燃料使用時と設備・運転条件等を変えずに支障なく運航できることを確認

※ご参照 出光興産株式会社 <https://www.idemitsu.com/jp/news/2024/240905.pdf>

✓ 2025年3月3日、国土交通省から内航のカーボンニュートラル実現に向けた全体像が発表され、「バイオ燃料の利用」が施策の一つとして公表された

LA28MRGを搭載したメタノール燃料内航ケミカルタンカー建造決定

当社メタノール燃料エンジンLA28MRGを搭載した、メタノール燃料内航ケミカルタンカーの建造が決定

メタノール燃料エンジンの搭載は2隻目

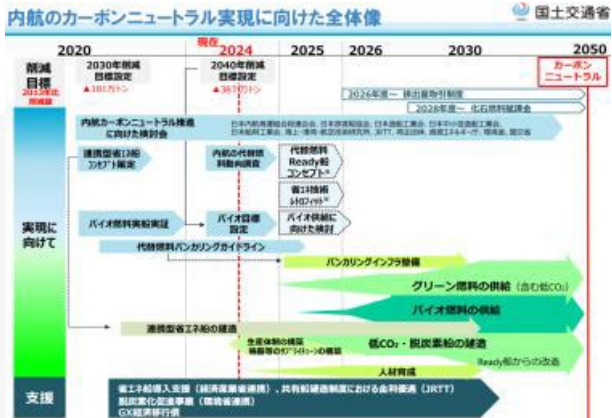
※ご参照 国華産業株式会社 <https://www.kokuka.co.jp/2025/03/25/250325/>

内航船エンジン市場動向（次世代燃料）

- 今後の次世代燃料エンジンの市場動向として、代替燃料船導入やバイオ燃料の利用の方向性が示された
- 当社はメタノール燃料エンジンを開発し搭載実績有り、バイオ混合燃料を用いたエンジンの運航試験成功済み

3/3（月）国土交通省が「内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標」を発表

- ✓ 代替燃料船の導入（LNG・メタノール・水素FC・バッテリー等）
- ✓ バイオ燃料の利用



2040年度削減目標の算出項目と考え方

項目	考え方	削減量（万t-CO ₂ ）
① 更なる省エネの追求 省エネ船建造 + 省エネ運航	● 省エネ船の建造目標を継続して実施。 ● 「経度省エネ特」JRTT共有船制度等を活用し、ハイブリッド船等の導入を支援。 ● 運航改善による更なる省エネの実施（2030年比5%） ● 既存船に適用できる省エネ技術（ハイブリッド船を含む）を整理	70隻×10年船×省エネ率（18%） ▲103.2万t +2030年比改善5% ▲36.7万t 削減分
② バイオ燃料の利用	● バイオ燃料は船舶の大規模な改造が不要なため、既存船や小型船の省CO ₂ に有効。 ● 2040年までにバイオ燃料10%（B10）相当を目標としながら、船舶におけるバイオ燃料供給に向けた課題を整理していく。 ※ 760万t：バイオ燃料の利用開始の2040年度の国内CO ₂ 排出量	内航海運（船代燃料） CO ₂ 排出量760万t ^{※2} ×削減効果8.6% ▲65.4万t 削減分
③ 代替燃料船の導入 （LNG・メタノール・水素FC・バッテリー等）	● 「環境省エネ特」等を活用し、代替燃料船の段階的導入を支援 ● 代替燃料船を見据えた船舶（Ready船）設計の研究を実施	160隻×30% ▲39.3万t 削減分
④ モーダルシフトによる輸送量増加分	● 地球温暖化対策計画における海上輸送へのモーダルシフトの推進計上の内航海運輸送量増加分を計上。 ● 海運分野では+37.8万t-CO ₂ の増加になるが、我が国全体では▲187.9万t-CO ₂ の削減。	モーダルシフト計画における海運増加分を計上 +37.8万t 増加分

一量後50年間の削減目標量：▲2,650万t。燃料：LNG（基準年）：2,000万t-CO₂/年。削減：2030年削減目標と同一。

内航海運新聞による中小造船所を対象とした「次世代内航船の代替燃料として実現・普及可能性の高いもの」アンケート調査を実施

- 1位：バイオ燃料
- 2位：メタノール



3/24（月）内航海運新聞

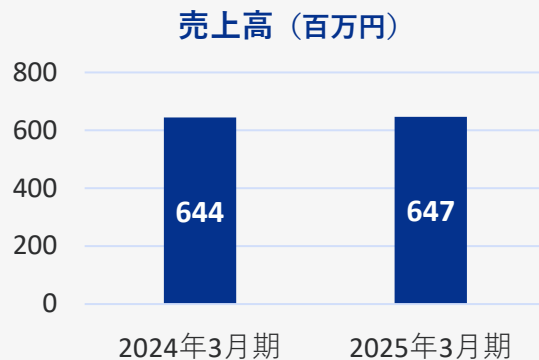
出典：3/3（月）国土交通省発表資料

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）加工を手技で実現
- 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、大幅な拡販に至らなかった
- 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

ステンレス鋳物の模型販売

- ✓ 砂型3Dプリンターを使用し、中子を販売
- ✓ **砂型そのものの販売**を開始

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

当社鋳物の模型販売（中子）の強み

製作
方法

砂型3Dプリンターを使用した模型（中子）販売を実施している企業はまだ多くない

品質

3Dデータから直接砂型作成するため、複雑な形状でも作製が可能

素材

ステンレス以外の鋳鉄でも作成が可能

大型設備投資

新五面加工機稼働開始

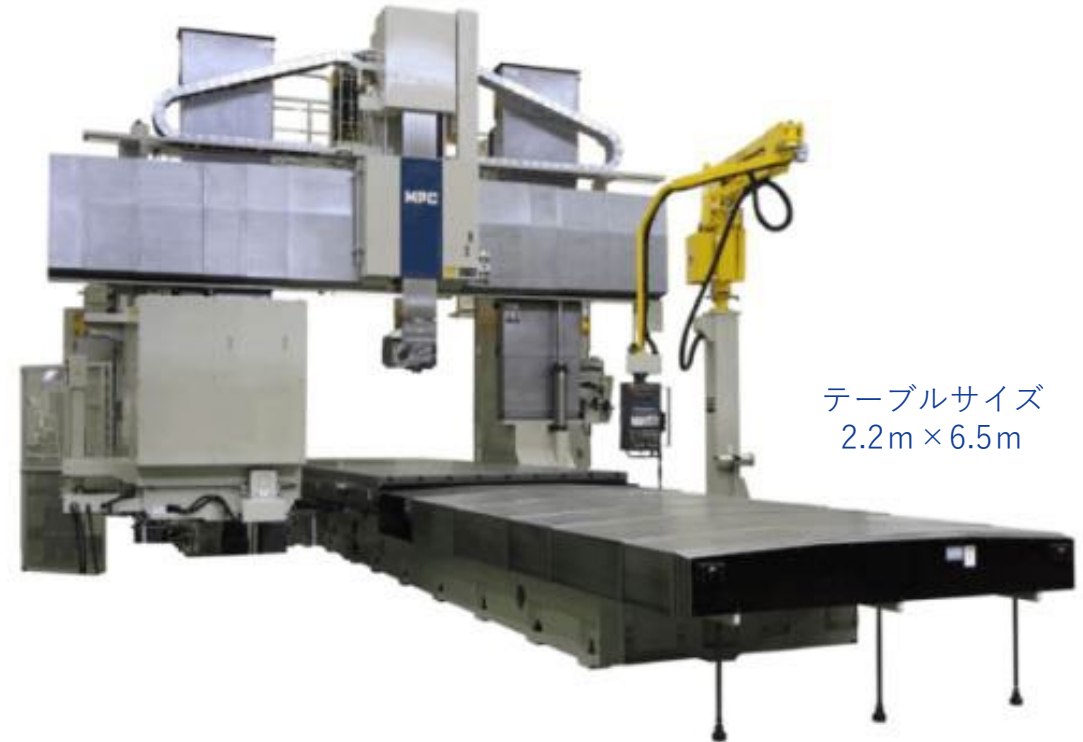
CMR案件受注拡大に対応

- ✓ 既存顧客のリピート案件、類似案件を中心に受注
- ✓ 生産拡大を行うことで、生産効率を追求するとともに受注販売量を拡大

エンジンの大物部品加工も可能

本製品は6台目の増設

2025.4～稼働開始



テーブルサイズ
2.2m × 6.5m

設備投資後の効果予想

年間約50百万円分の売上増加が貢献できる生産体制構築を予想

01 業績報告

02 トピックス

03 新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

前中期経営計画「進化・新加・真価」の振り返り（2023~2024年度）

- 前中計では、メタノール燃料エンジンやHANASYS 5EXの開発、CMR事業の拡大および新事業拡大の基礎を構築し、それらの成果を踏まえ新中計では更なる事業の拡大を目指し、大型設備投資および人的資本投資に経営資源を投入

前中計3つの柱

	実績	課題
1 エンジンの商品力、販売力、コスト力 および人材力の強化による付加価値アップ	● メタノール燃料エンジン開発、出荷完了 ● HANASYS 5EXを完成	● メタノール燃料エンジンの今後の展開 ● エンジンの販売価格改善と海外販売戦略 ● 部品販売における全顧客と船を網羅する施策
2 CMR事業の拡大および全社全体最適化 オリジナル铸件商品の発売および オリジナルリペアサービスの開始	● CMR戦略部設置と事業拡大実現 ● 大型設備投資による生産性拡大	● CMR事業の更なる拡大に向けた取組 ● 生産、情報管理および品質保証体制の構築 ● 大型設備投資回収
3 新ビジネス・新商品・新サービスの探求と サステナビリティ経営の実現	● 技術戦略部新設により、 知財戦略強化と新技術・新事業戦略の 強化推進開始	● 将来の技術、事業戦略方針の立案

新中期経営計画(2025~2027年度)

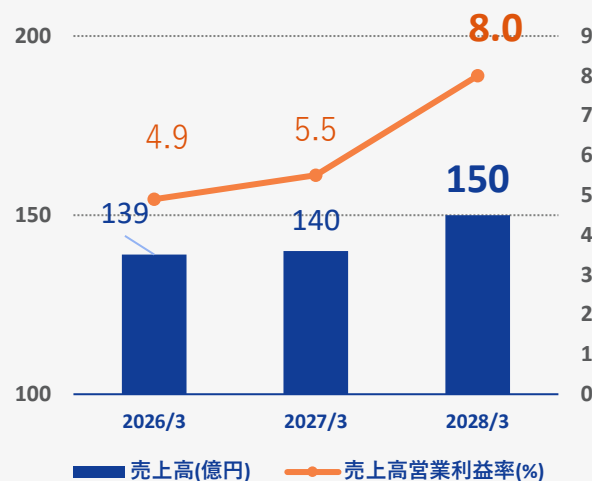
「Go for it! やってみなはれ!!」

－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

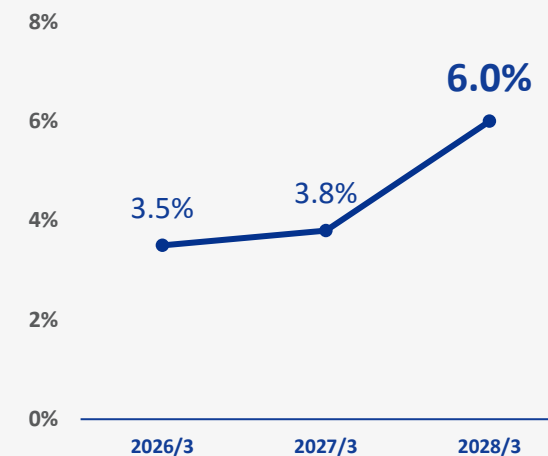
売上高/売上高営業利益率



- エンジンの拡販や価格転嫁およびCMR拡大により増収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

CMR事業化



現行生産ライン

エンジン
CMR製品

混合生産の最適化

+

CMR専用製造ライン検討

生産最適化

標準作業の見直しの再徹底

生産指示のIT化

ロボット化によるムダの徹底排除



海外開拓



中国市場開拓

部品ネット販売

OEM展開の可能性追求

工場最適化

明石工場エンジン運転場 ➡ 播磨工場へ集約



CMR専用製造ライン検討



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年の実用化を目指す)

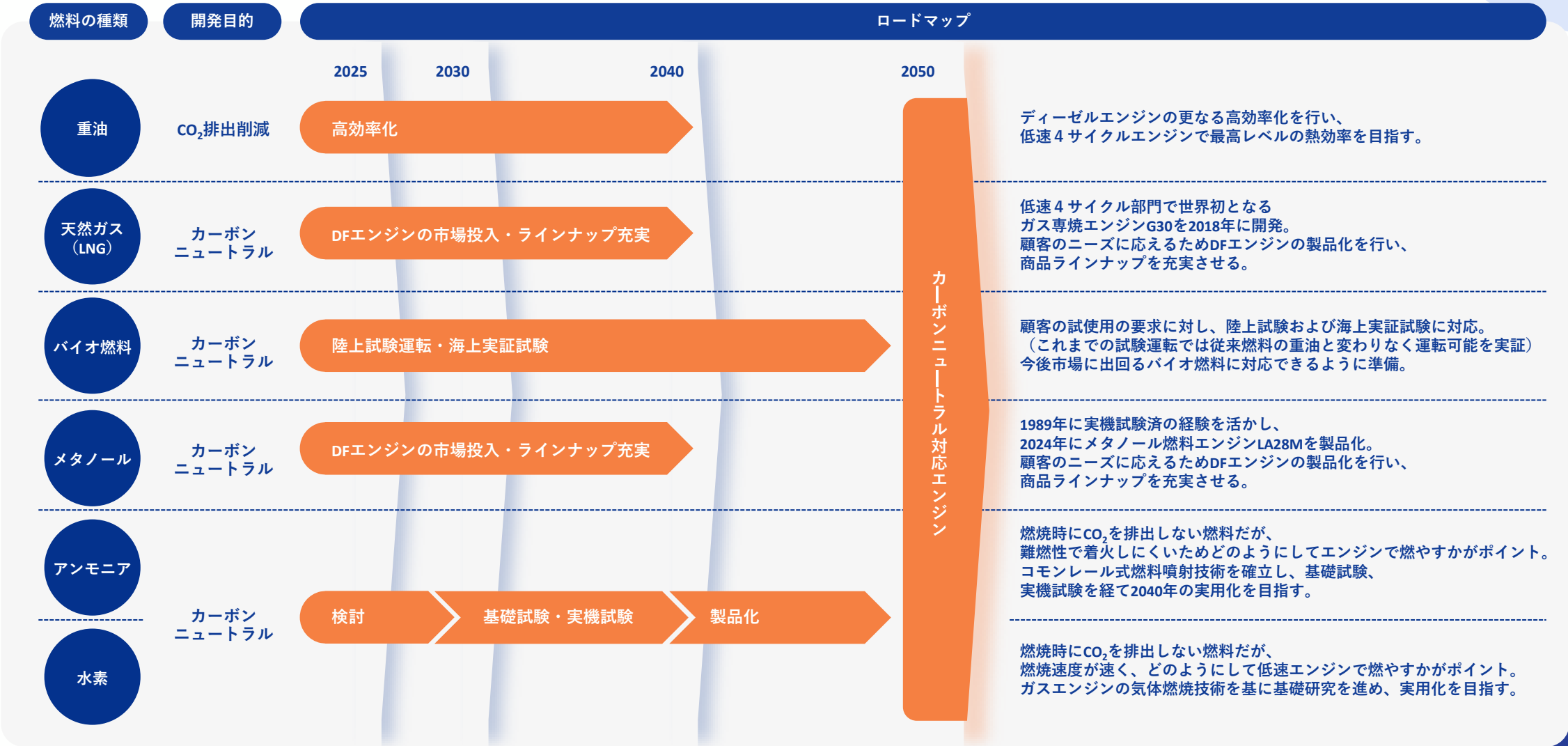


鋳物新製品の実験販売と市場調査およびAI技術の応用

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 新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

現状評価

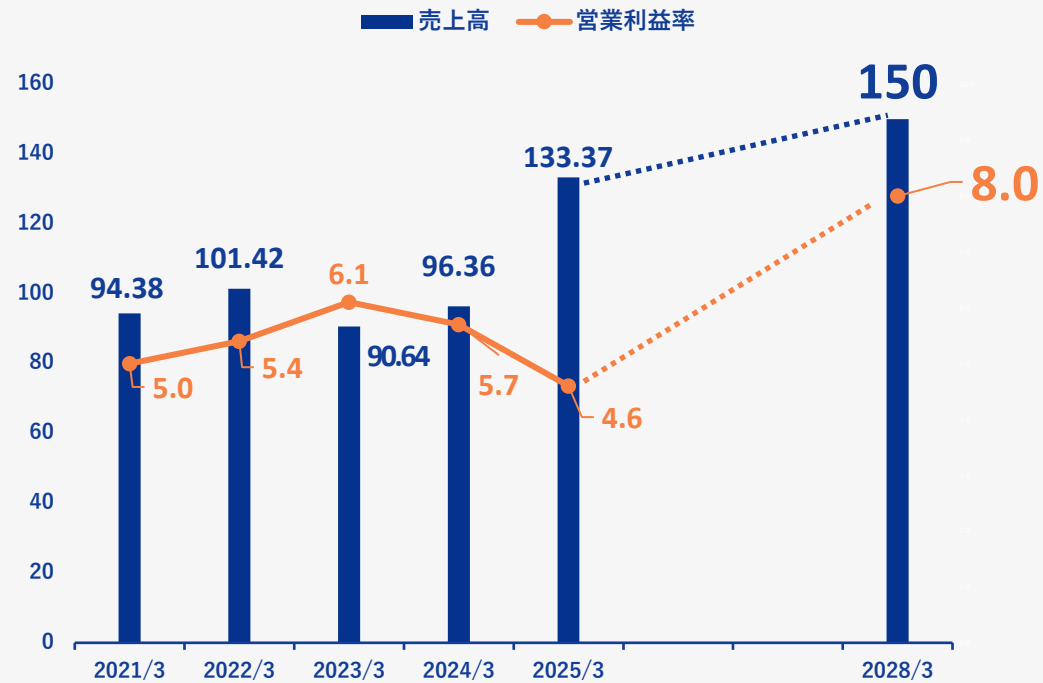
- 2025年3月期のROEは3.7%で、当社が認識している資本コスト約5%を下回っている
- PBRは直近0.5倍と 1 倍割れの状況が継続している
- これらの要因のひとつとして成長戦略の情報発信不足が考えられるため、
 今後は将来性を理解していただけるような情報開示を行っていく

	2021/3月期	2022/3月期	2023/3月期	2024/3月期	2025/3月期
売上高（百万円）	9,438	10,142	9,064	9,636	13,337
営業利益（百万円）	472	549	550	551	611
営業利益率（%）	5.0	5.4	6.1	5.7	4.6
当期純利益（百万円）	358	394	406	456	536
ROE（%）	2.8	3.0	3.0	3.2	3.7
PBR（倍）	0.44	0.36	0.31	0.54	0.51
期末株価（円）	1,802	1,489	1,340	2,391	2,320

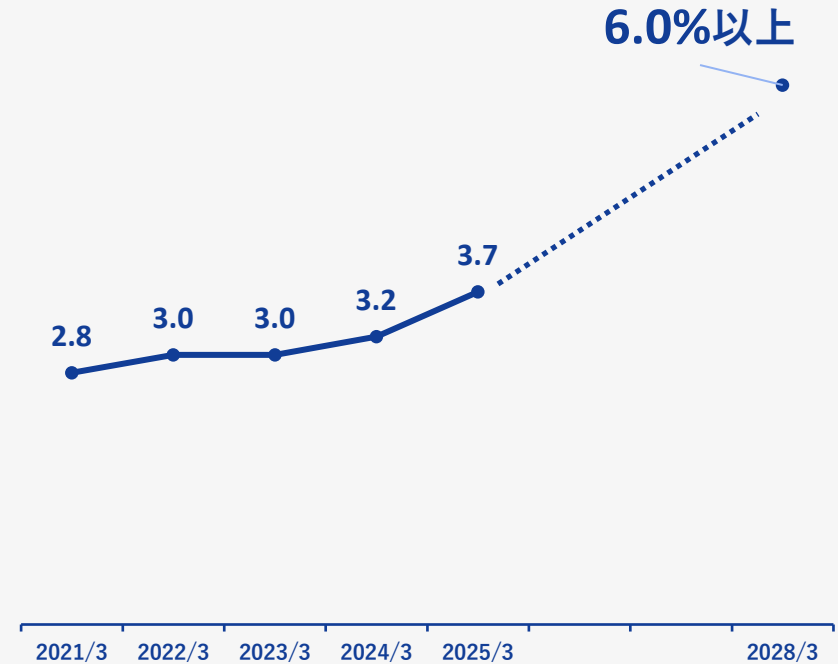
改善に向けた目標

- 2028年3月期までに売上高150億円、売上高営業利益率8.0%、ROE6.0%以上の達成を目指し企業価値向上と持続的成長を図る

売上高・営業利益率推移 (億円・%)

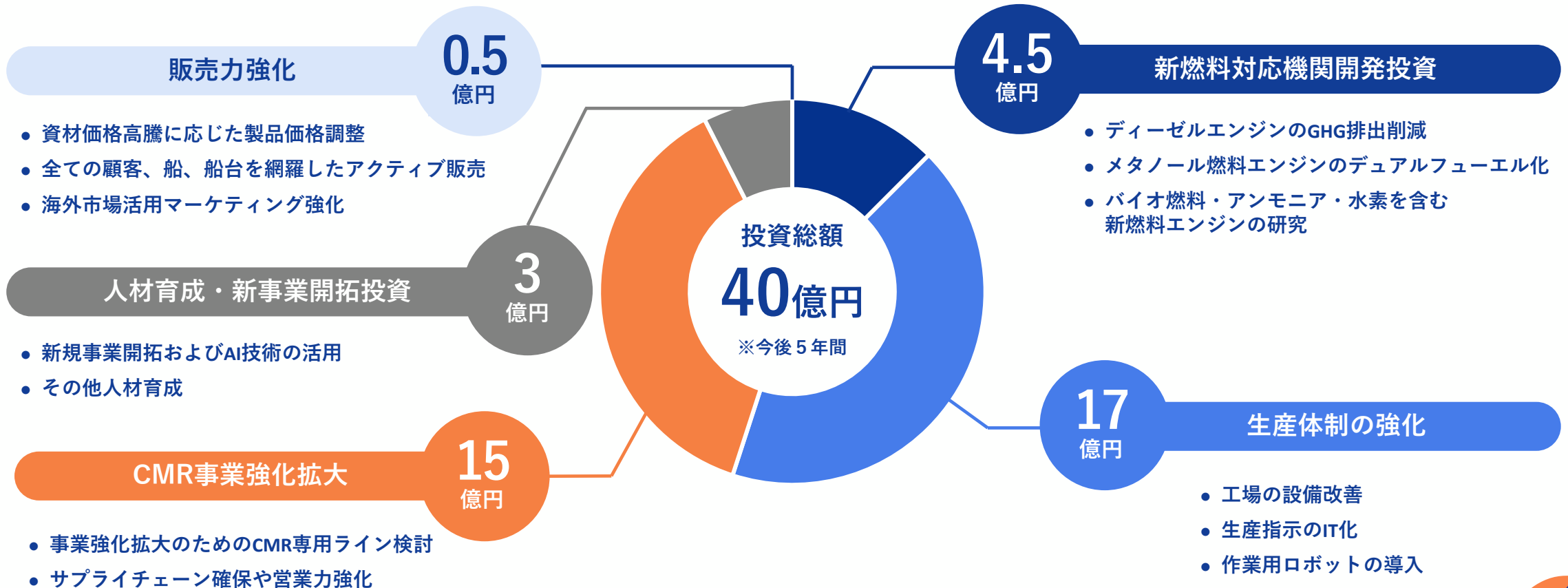


ROE (%)



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%

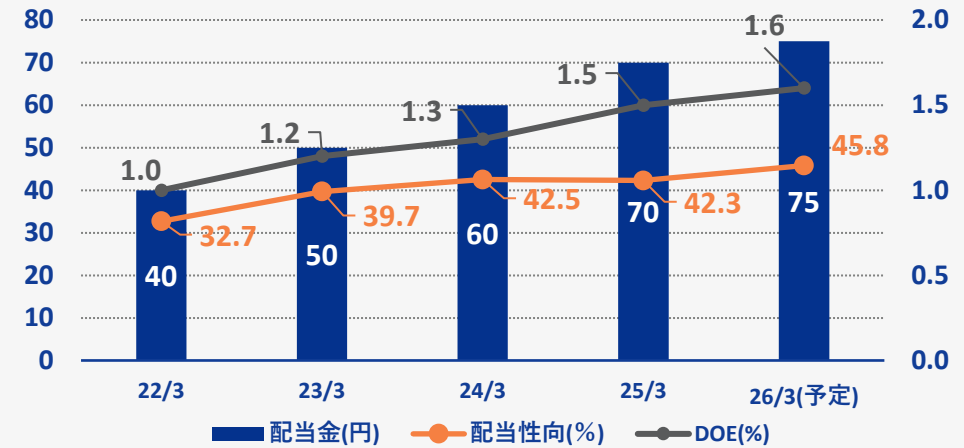
または

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

01 業績報告

02 トピックス

03 新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

会社概要

2025年3月31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	288名
主な事業所	神戸・明石・東京・福岡
工場	明石・玉津・播磨

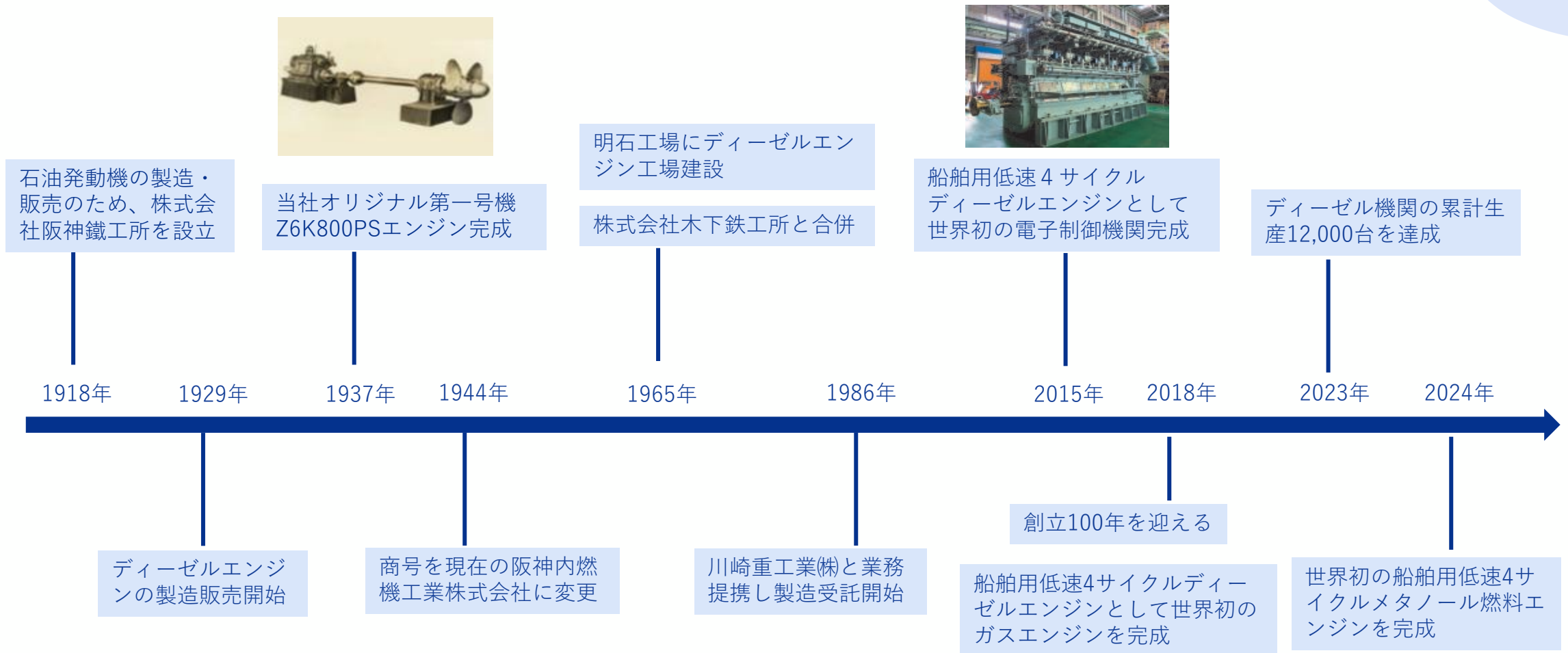


神戸本社 神港ビル



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



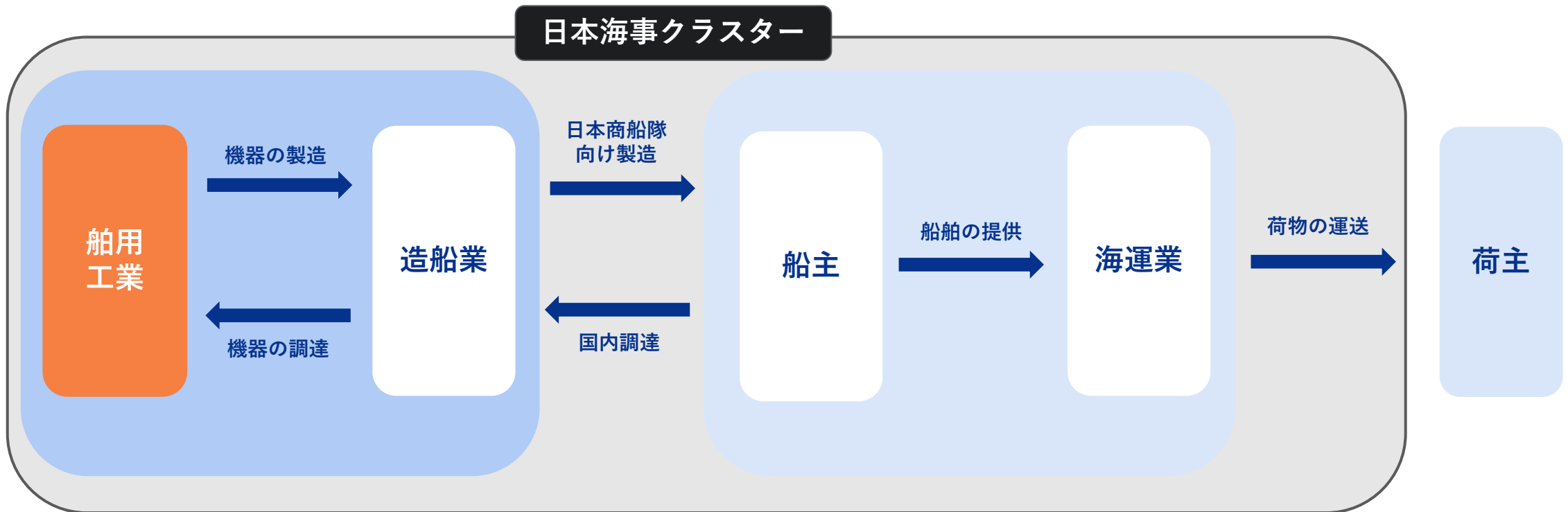
鑄造・金属機械加工（CMR）事業

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

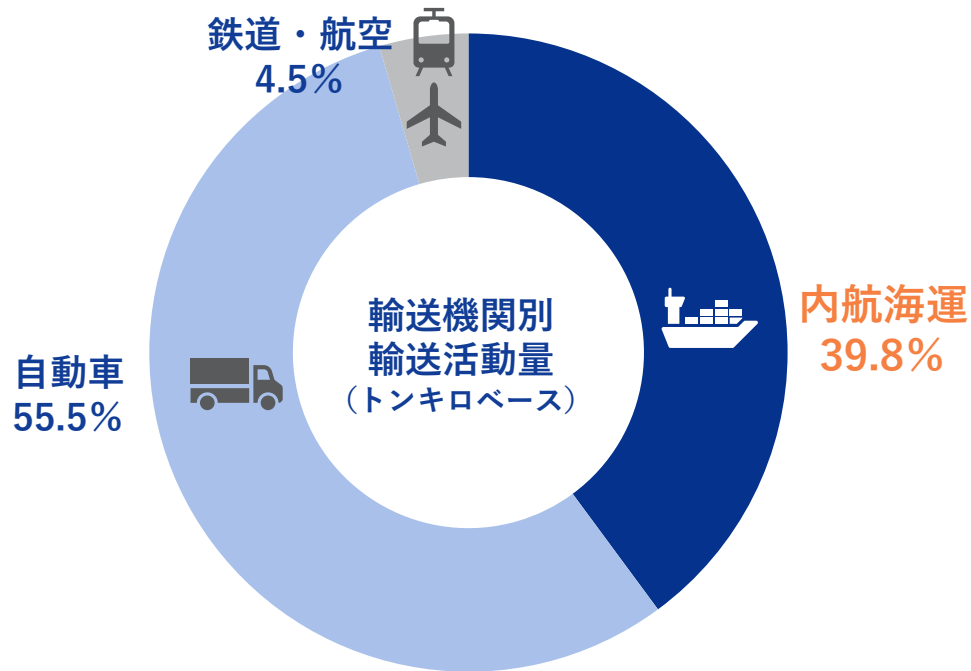
- 日本海事クラスターとは船会社関連の産業群のことを指す
- 当社は船舶エンジンと周辺機器の製造・販売を担い「**船用工業**」の産業に属している
- 船舶に搭載される船用機器は数万点と言われており、各専門メーカーで製造を行い造船所へ納品



出典：日本船主協会「SHIPPING NOW 2023-2024」

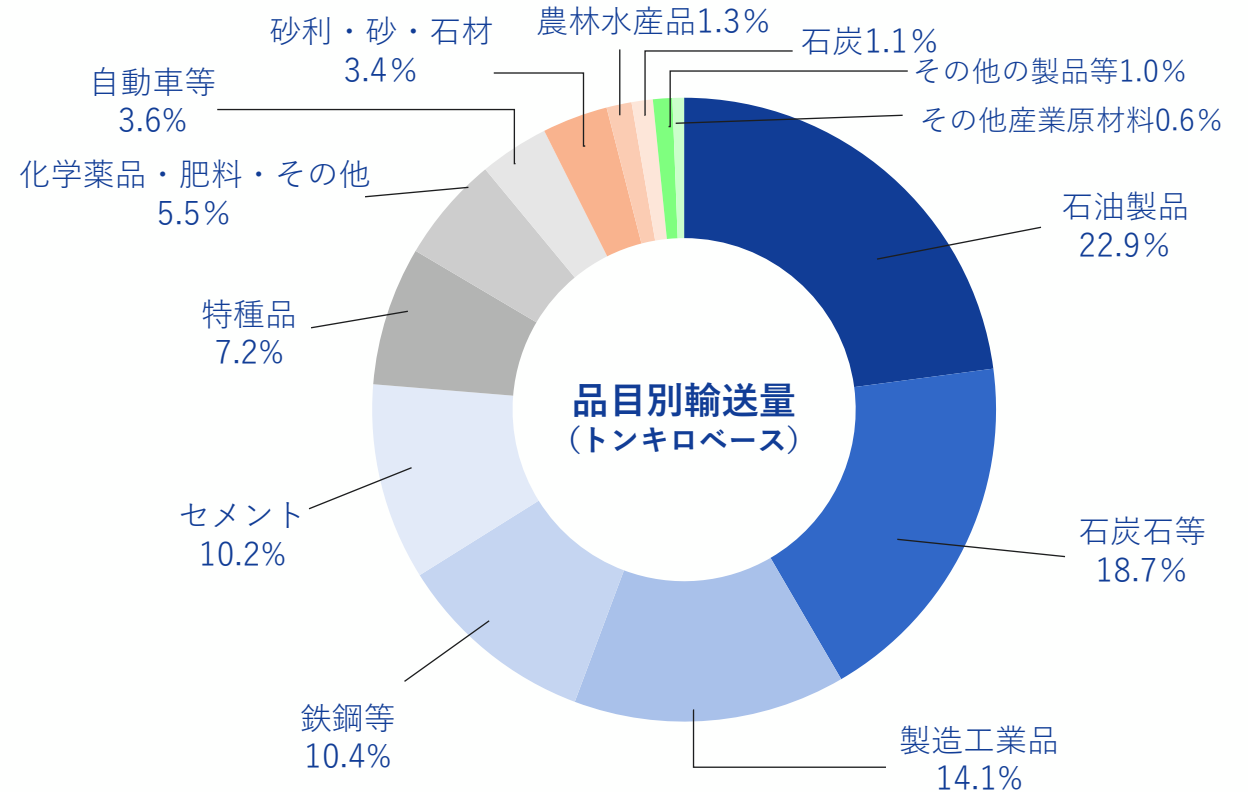
当社を取り巻く内航海運業界について

- 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）



出典：日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」

- 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

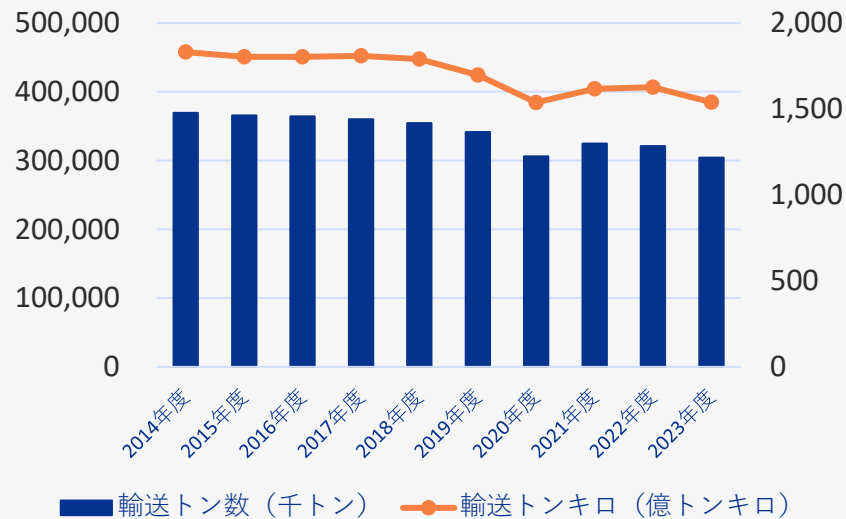


出典：日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」

内航海運の市場動向

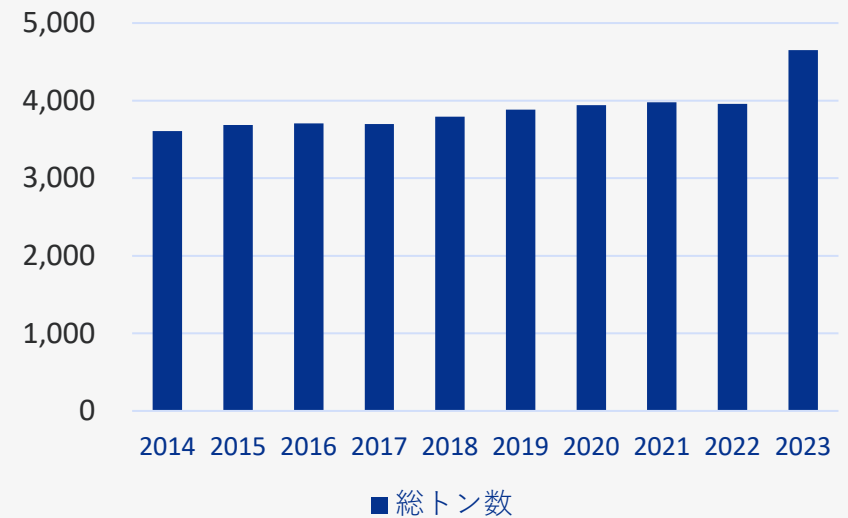
- 輸送量は2020年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したが、それ以外はほぼ横ばいで安定的な輸送量を確保している
- 船腹量は2000年代に入り公共事業の減少などもあり総トン数の減少が続いたが、今後はモーダルシフトの影響で増加傾向が予想される

輸送量



出典：国土交通省HP 内航貨物輸送量の推移

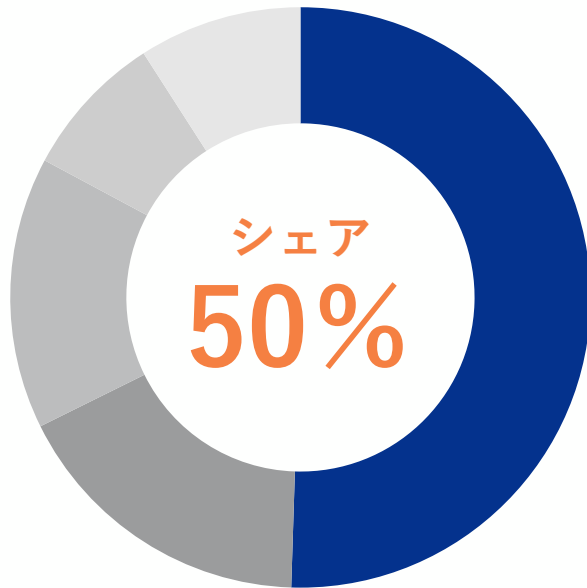
船腹量



出典：日本内航海運組合総連合会「データで読み解く内航海運」

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



■ 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

※2024.4-2026.3 エンジン納期基準



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。