

株式会社ジャパンエンジンコーポレーション

第2次 中期事業計画（2025年度～2027年度）

造るのは、未来のスタンダード。



J-ENG
ジャパンエンジンコーポレーション

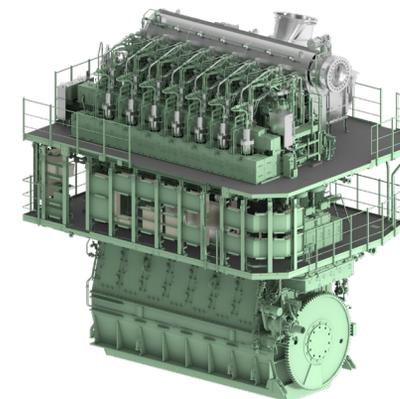
2025年 5月 13日

（証券コード:6016 / 東証スタンダード）

目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
3. 株主還元
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

UE 70th Anniversary



UEエンジンは、
1955年に初号機が完成、
2025年で誕生70周年になりました
そして2025年
燃料転換を実現する
アンモニア燃料エンジンが完成予定です

目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
3. 株主還元
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

1. 第1次 中期事業計画(2022~2024年度)の総括

(1) 経営成績の総括

- ◎増収・増益・増配を実現(3期連続)
- ◎過去最高の売上高・利益を更新(2期連続)
- ◎経営成績は事業計画策定値を大きく超過

事業計画期間外も含めると、増収・増益・増配は5期連続(2019年度~)

⇒中期事業計画の打ち手が的確に奏功することで、船用内燃機関、修理・部品等の双方の事業領域で成長軌道に乗り、当社は「**新たな成長ステージ**」に突入

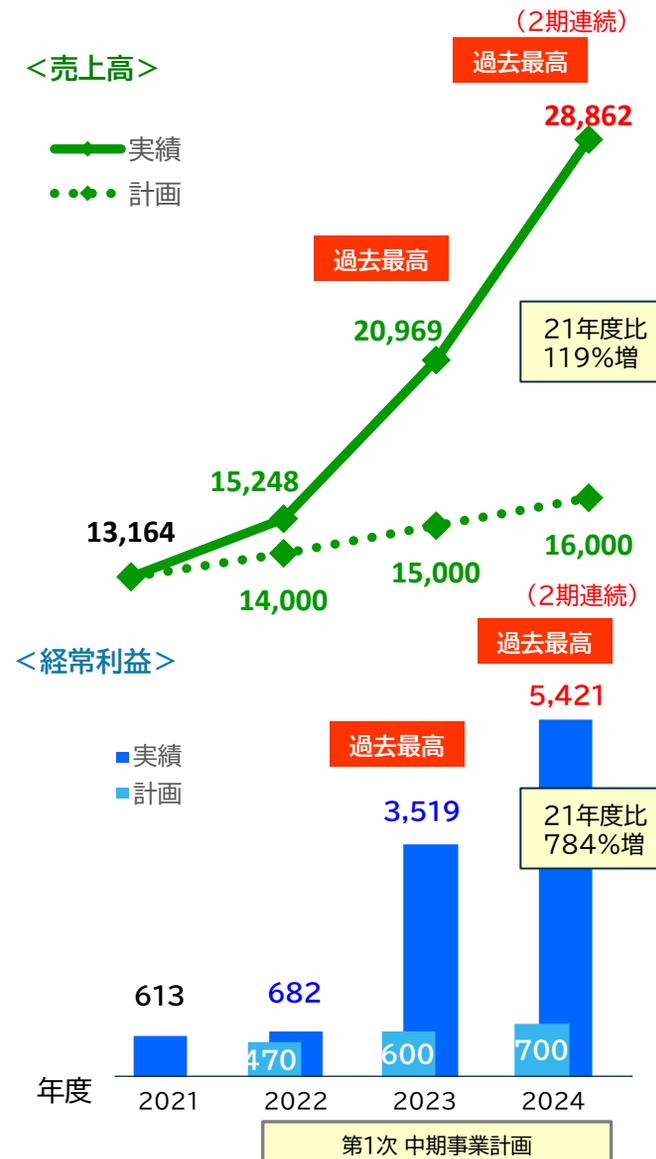
金額単位:百万円

年度	2021	2022		2023		2024	
	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績
		第1次 中期事業計画					
売上高	13,164	14,000	15,248	15,000	20,969	16,000	28,862
経常利益	613	470	682	600	3,519	700	5,421

年間配当金(円/株)	22	—	40	—	130	—	(228)
	(7)	—	(13)	—	(43)	—	(76)

(※上段:株式分割を考慮しない場合 / 下段:2021年度から株式分割を実施と仮定した場合)

※本資料では、2021年度までは連結、2022年度以降は単体の数値を記載しております。



1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括

(2)打ち手の振り返り

	2022	2023	2024	2025～
戦略① 新製品開発 関連する事業領域: 船用内燃機関	既存製品の競争力強化 低燃費化、層状噴射エンジン、EGR/SCR拡充 燃料混焼への取組み 脱炭素燃料エンジン(アンモニア、水素)開発 先行投資 開発設計、工場設備改修 ※グリーンイノベーション基金事業継続(2021～)			アンモニア・水素 燃料エンジン 市場投入 重油燃料エンジン からの置換拡大へ
戦略② ライセンス 事業伸長 関連する事業領域: 修理・部品等	新規ライセンシー開拓 GDFへのライセンス供与 事業規模拡大への備え 組織再編、UETレーニングセンター開設 ライセンシーでの受注/製造支援 50/42LSH連続受注、製造開始 部品供給、アフターサービスへの波及効果刈取り			ライセンス事業 伸長継続 UEファミリーの 更なる受注拡大へ
戦略③ 事業基盤 深耕 関連する事業領域: 全社横断	DX推進 ASシステム高度化、調達システム更新 DX技術の製品への適用推進 社内リソース再配置、組織最適化 連結子会社吸収合併 新職制発足(開発、ライセンス)			システムインテグ レーションによる 自動・自律運航へ

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括

(3)打ち手の主な成果

戦略① 新製品開発

①既存製品の競争力強化 (LSH、LSJ、EGR/SCR)

- ・次世代脱炭素燃料エンジンへの切替が進むと見込まれるも、舶用内燃機関の主力は、足元では重油燃料エンジンとなるため、既存製品についても競争力を継続的に強化。
- ・徹底したマーケットリサーチをもとに開発した最新鋭省エネ主機関である**LSHシリーズ**を市場投入しており、事業計画期間を通じて**受注が好調**に推移。
また、環境対応設備**EGR/SCR**の搭載比率も向上、インフレ動向を踏まえた価格改善も進展し、**販売単価上昇**を実現。
- ・加えて、最先端の層状噴射技術を適用したMGO専焼エンジン**LSJシリーズ**も販売し、増収に寄与。

②次世代脱炭素燃料エンジンの開発 (アンモニア、水素)

- ・**ファーストムーバー**として**アンモニア・水素燃料エンジン**の開発を推進しており、**世界初となる取組み**を継続中。
- ・アンモニア燃料エンジンは、試験機による各種の試験運転を完了し、本船搭載用の**フルスケール実機を製造中**。
- ・並行して水素燃料エンジンの開発も計画に沿って進捗中。
- ・エンジン開発と並行して、実機生産に向けた設備を、本社工場エリアに導入済(燃料供給装置、試運転装置)。

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括

(3)打ち手の主な成果

戦略② ライセンス事業伸長

①新規ライセンシー開拓

- ・これまで推進してきたUEエンジンのグローバル展開が奏功、GDF社への新規ライセンス供与も契機となり、中国ライセンシーが大躍進。
ライセンシーにおけるUEエンジンの受注・製造・販売が急伸しており、連続生産体制に移行することで世界シェアも拡大中。
- ・特にGDF社は、2022年3月の初号機完成から僅か2年4ヶ月で、UEエンジン累計生産100台を突破。GDF社では、更なる事業拡張のため、新工場を建設中。

②事業規模拡大への備え

- ・ライセンス事業拡大にあわせ、ライセンシーへのサポート体制も拡充。
 - ・本社工場内にUEトレーニングセンターを新設(2022年4月)
 - ・中国上海にカスタマーサポートセンターを開設(2023年8月)

③ライセンシーでの受注/製造支援

- ・ライセンシーと一体となったUEエンジンブランドプロモーションを展開、中国における内航船マーケット市場でのリプレース需要を取込み。
- ・UEファミリー(自社及びライセンシー)における戦略的なサプライチェーンマネジメント構築を推進、資機材のロット発注を実現。

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括

(3)打ち手の主な成果

戦略③ 事業基盤深耕

①DX推進

- ・社内にDX推進チームを立ち上げることで、**全社レベルでDX改革**を推進。
社内システムの更新、最適化、製造現場へのITシステム導入、**スマートファクトリー化**などについて取組み中。

②社内リソース再配置、組織最適化

- ・社内リソースを有効活用し、効率的な組織運営を推進するため、外部環境の変化に柔軟に対応しつつ組織を改革。
 - ・2022年 4月 連結子会社を吸収合併
 - ・2022年12月 **GX戦略推進室**設立
 - ・2024年12月 **DX戦略推進室**設立

③事業基盤強化計画 認定取得 ※計画実施期間:2023年8月～2028年3月

- ・海事産業強化法に基づく、事業基盤強化計画認定制度において、当社の計画が国土交通大臣の認定を取得(2023年8月)。船舶用エンジンは、経済安全保障法上の**特定重要物資**に指定されており、当社は、事業基盤強化計画のもとで、次世代脱炭素燃料エンジンの開発・製造・社会実装を推進中。

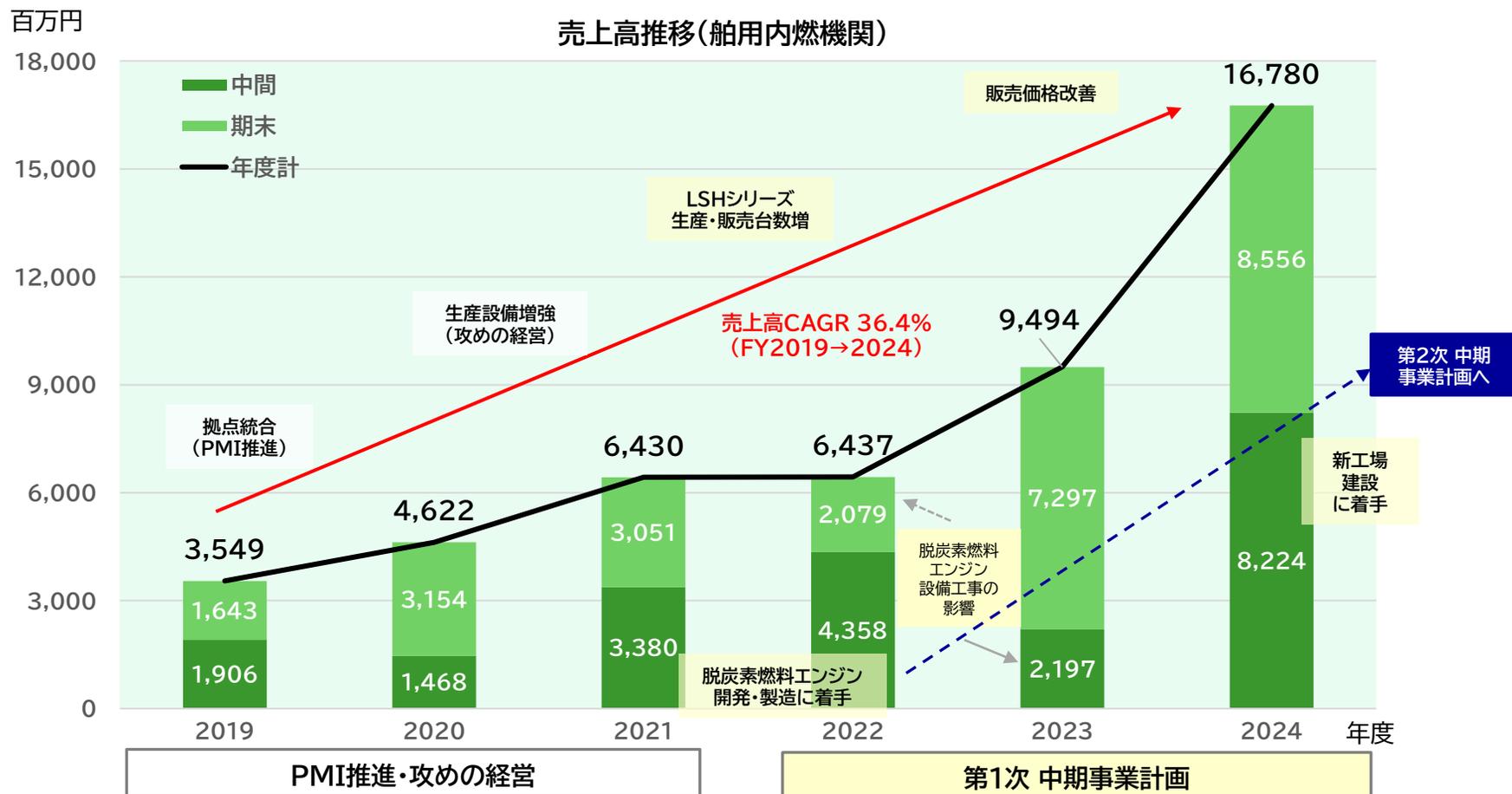
④本社工場底地の所有権を取得

- ・本社工場底地の所有権を取得(2025年2月)、事業基盤の更なる安定化に寄与。

1. 第1次 中期事業計画(2022~2024年度)の総括

(4)売上高の推移(船用内燃機関)

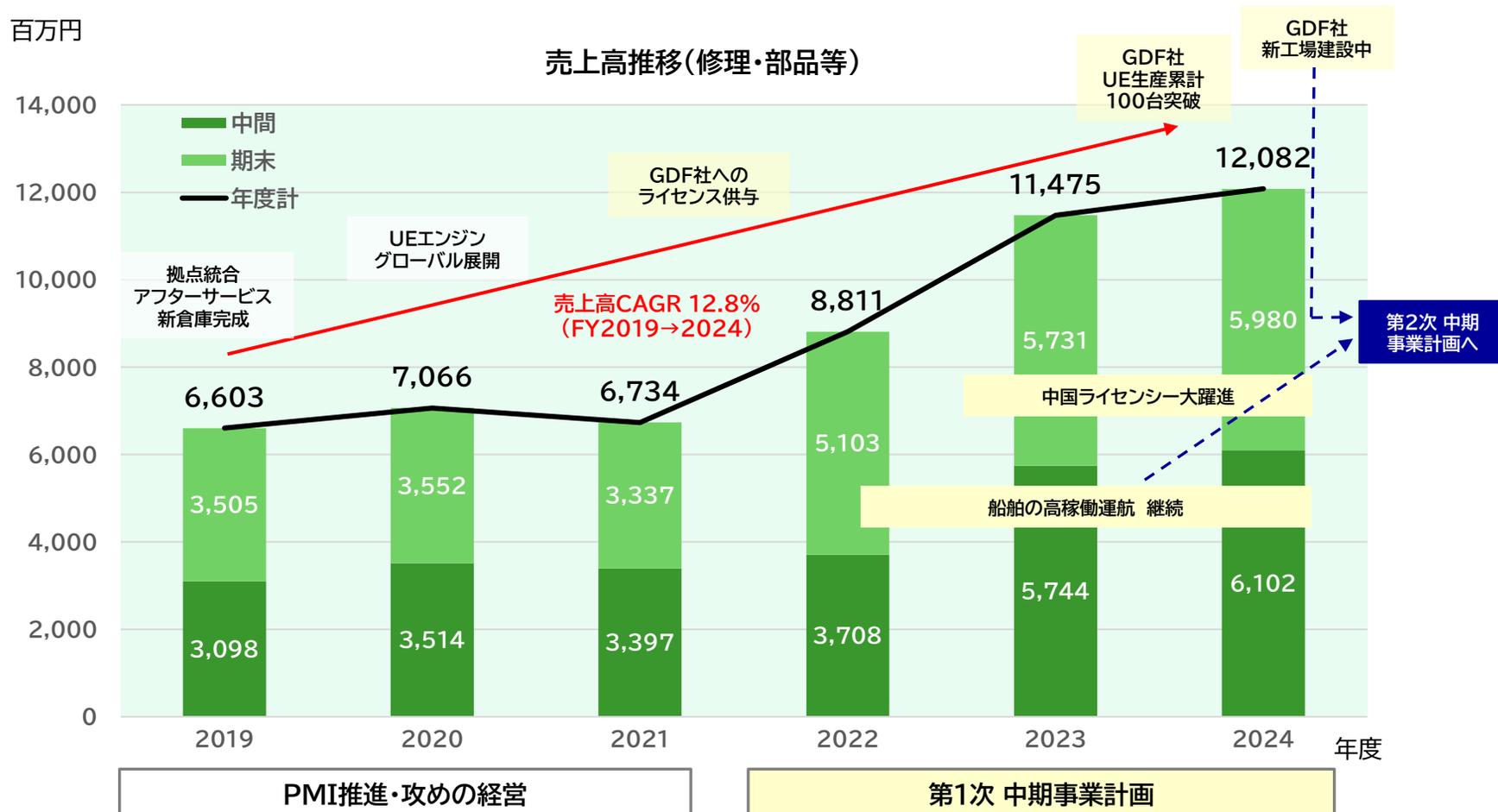
- ・新造船市場の好況局面に先立ち、拠点統合、生産設備増強を実施。これにより、#1中計での打ち手と相俟って売上高が大きく伸長。
- ・並行して、次世代の主力機種となる脱炭素燃料エンジンの開発・製造に着手。



1. 第1次 中期事業計画(2022~2024年度)の総括

(4)売上高の推移(修理・部品等)

- ・アフターサービス:船腹需給の逼迫を背景に船舶の高稼働運航が継続、堅調に推移。
- ・ライセンス:中国GDF社へのライセンス供与を契機に、部品供給及びロイヤリティー収入が大きく伸長。



1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括

(5)受注高・受注残高の推移

①船用内燃機関 先行き3年程度の工事量を確保(生産枠取り/受注残高)

- ・新造船市場の好況局面を追い風に、超先物案件まで生産枠取りを延伸。納入時期や製品原価の動向などを勘案しながら、案件毎に都度、販売価格を交渉し、受注高として順次、計上中。
- ・また、売上高の伸長により、受注高から売上高への転換も加速するなかで、**年度末時点で21,495百万円の受注残高を確保**。これは、2024年度の船用内燃機関の売上高(16,780百万円)の約1.3倍の水準。

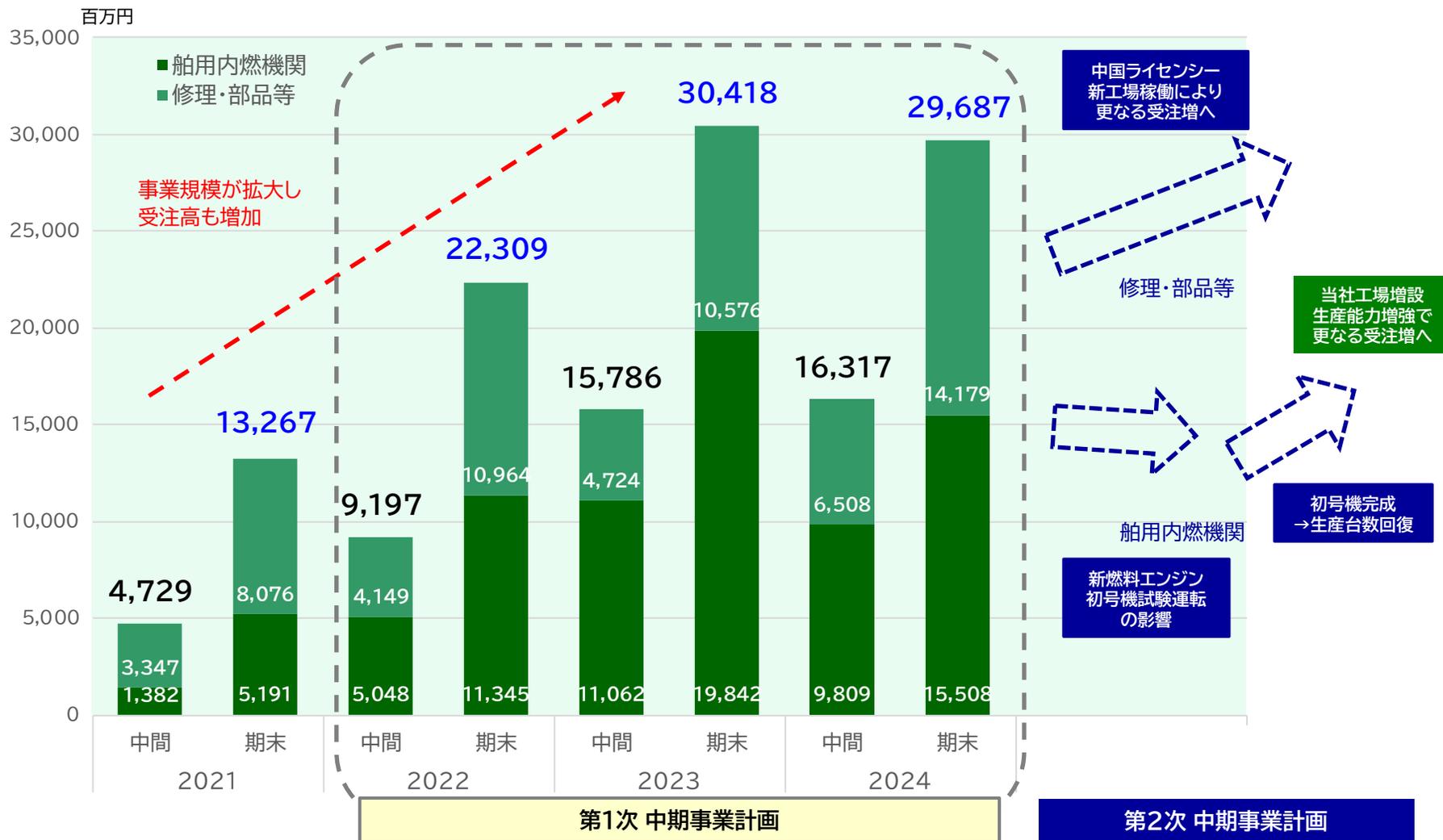
②修理・部品等 アフターサービスは高位保持、ライセンス事業拡大で受注増

- ・アフターサービスは船腹需給の逼迫を背景とする船舶の高稼働運航の継続により、受注高・受注残高ともに堅調に推移。
- ・ライセンス(部品供給、ロイヤリティー)は、中国ライセンシーでの受注・生産・販売が拡大したことにより、受注残・受注残高ともに順調に増加。

1. 第1次 中期事業計画(2022~2024年度)の総括

<受注高>

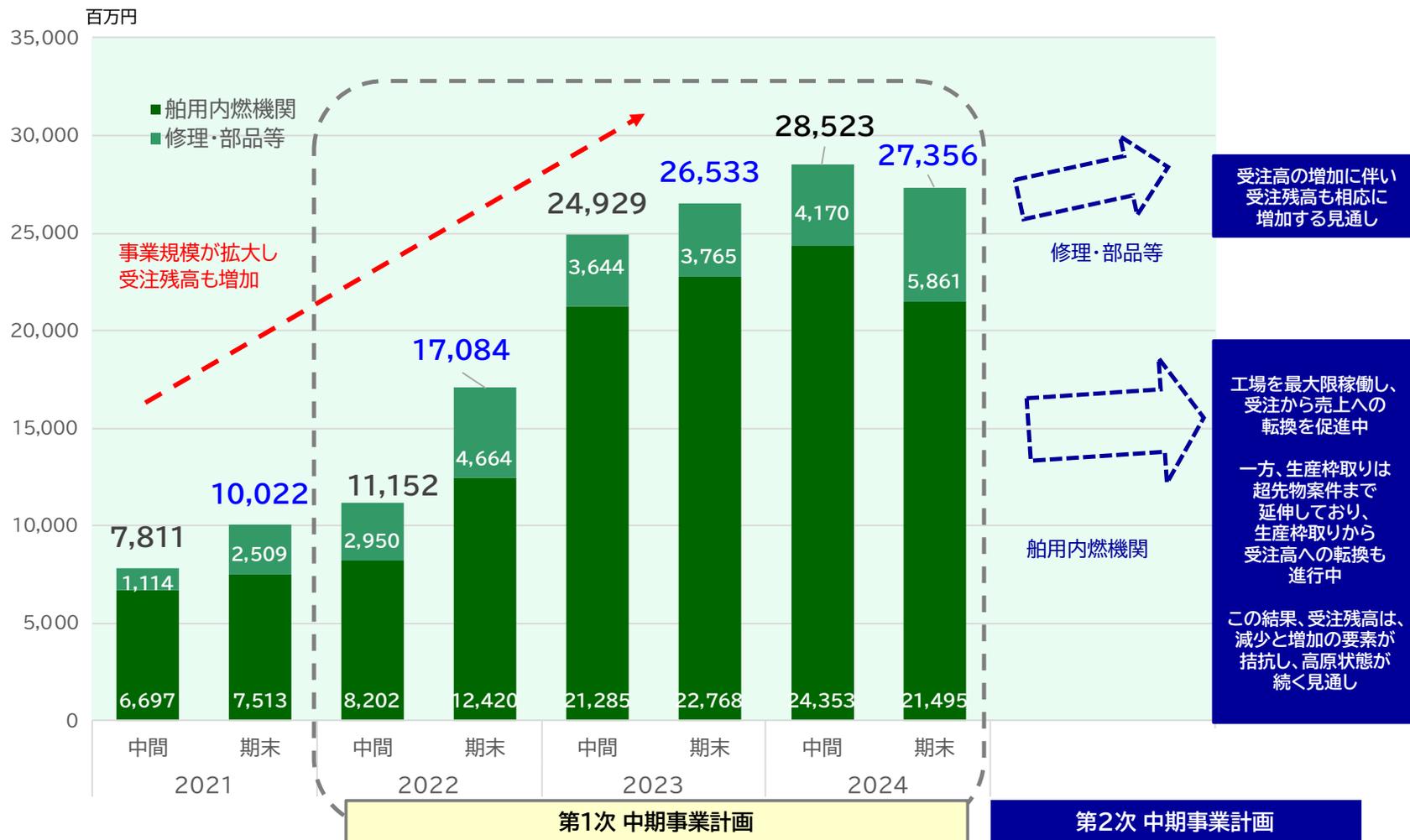
本資料の後半をご参照



1. 第1次 中期事業計画(2022~2024年度)の総括

<受注残高>

本資料の後半をご参照



目次

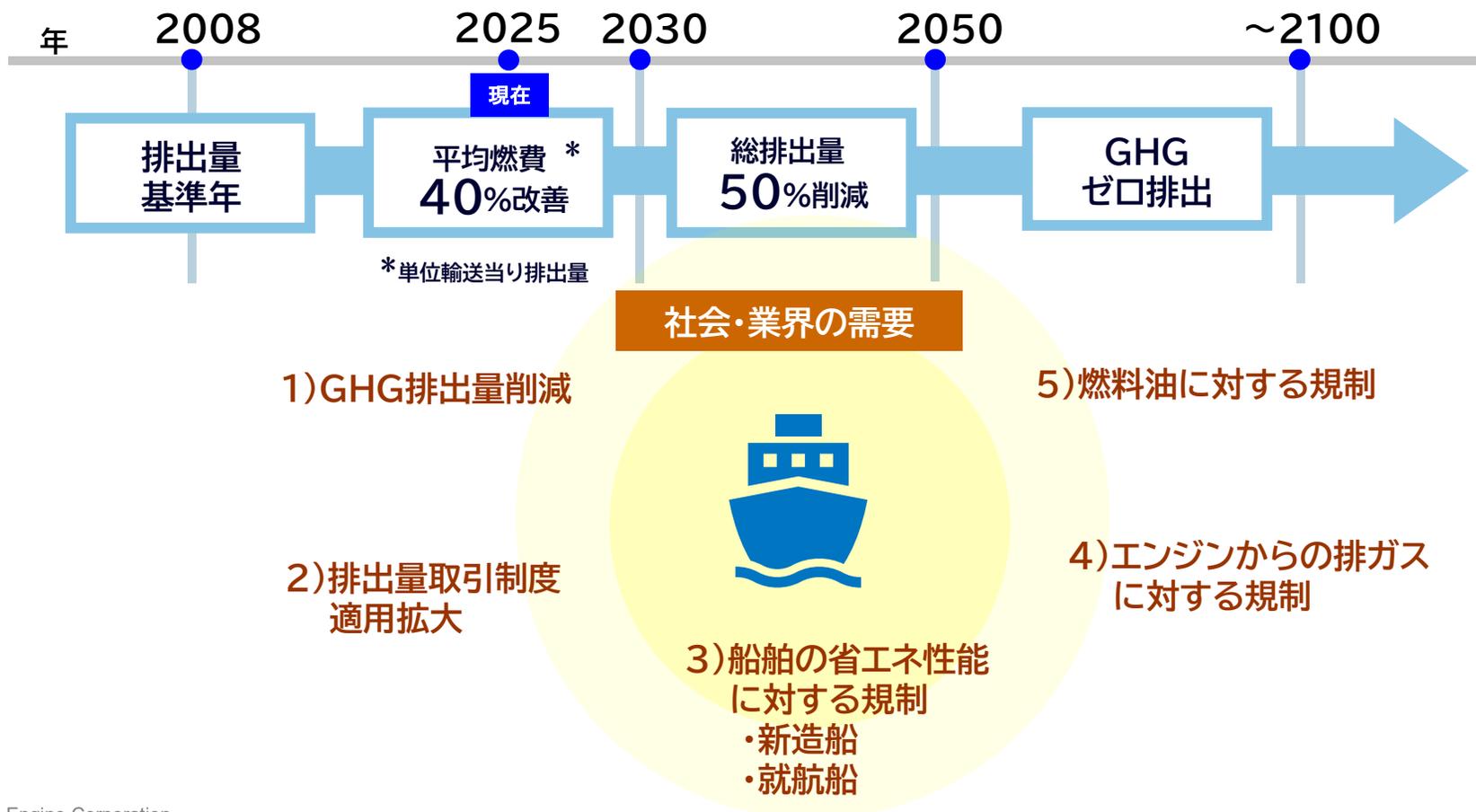
1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
- 2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定**
3. 株主還元
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

(1) 現状認識/事業環境

① 脱炭素・環境保全への取り組み

海事分野においても、**国際海運2050カーボンニュートラル**実現に向け、**脱炭素、環境保全への取り組み**が進行しており、エンジンの排ガス、燃料油などへの各種規制も深化。



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

<ご参考:各種規制などの概要>

	取組み事項	規制概要
1	GHG排出量削減	・海事分野における2050年カーボンニュートラル実現を目指す
2	排出量取引制度の段階的な適用拡大	・欧州排出量取引制度(EU-ETS)を海運セクターにも拡大(2024年1月～) →CO ₂ から開始し、2026年以降、亜酸化窒素およびメタンを追加予定 (EU-ETS:European Union - Emission Trading Scheme)
3	船舶の省エネ性能に対する規制	・新造船 ・EEDI規制への適合を要求(2013年1月～) ※EEDI:Energy Efficiency Design Index / エネルギー効率設計指標 ・就航船 ・EEXI規制への適合を要求(2023年1月～) ※EEXI:Energy Efficiency Existing Ship Index / 就航船エネルギー効率指標 ・燃費実績格付け制度(CII)の導入(2023年1月～) ※CII:Carbon Intensity Indicator / 年間の燃費実績による船舶の格付け
4	エンジンからの排ガスに対する規制	・窒素酸化物(NO _x)排出に対する規制は、3次まで強化が進む ※3次規制…1次規制(2000年1月1日以降の起工船に適用)比で約80%の削減
5	燃料油に対する規制	・船舶で使用する燃料油中の硫黄分(SO _x)濃度の規制値を段階的に強化 ・排出規制海域(ECA:Emission Control Area)を設定

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

<足元での環境規制の動向>

- ・国際海事機関(IMO)
第83回海洋環境保護委員会 (MEPC83)

- ・IMO加盟国が参加する会合で、2025年4月7日～11日に開催

- ・国際海運からのGHG排出ゼロ達成に向け、以下の2制度を導入することで合意 (次頁もご参照)

- 1) 船舶の使用燃料のGHG強度を規制するとともに、規制値を2050年に向け段階的に強化する制度

- …重油からGHG排出量の少ない代替燃料へと転換が進むことを期待

- 2) ゼロエミッション燃料船等の、GHG強度の低い燃料を使用する船舶に報奨金を支給し、**早期の燃料転換にインセンティブを与える制度**

- …代替燃料の供給に向けた世界的な取り組みの加速、ゼロエミッション燃料船の建造・運航の早期拡大を期待

- ・本合意内容については、2025年10月開催予定のMEPC会合で採択が審議され、早ければ2027年3月発効、2028年1月の運航から規制対象となる見通し

⇒GHG排出量の少ない代替燃料への転換が促進されることで、我が国が開発を進めているゼロエミッション燃料船等の技術の優位性が発揮され、海事産業競争力強化も期待される

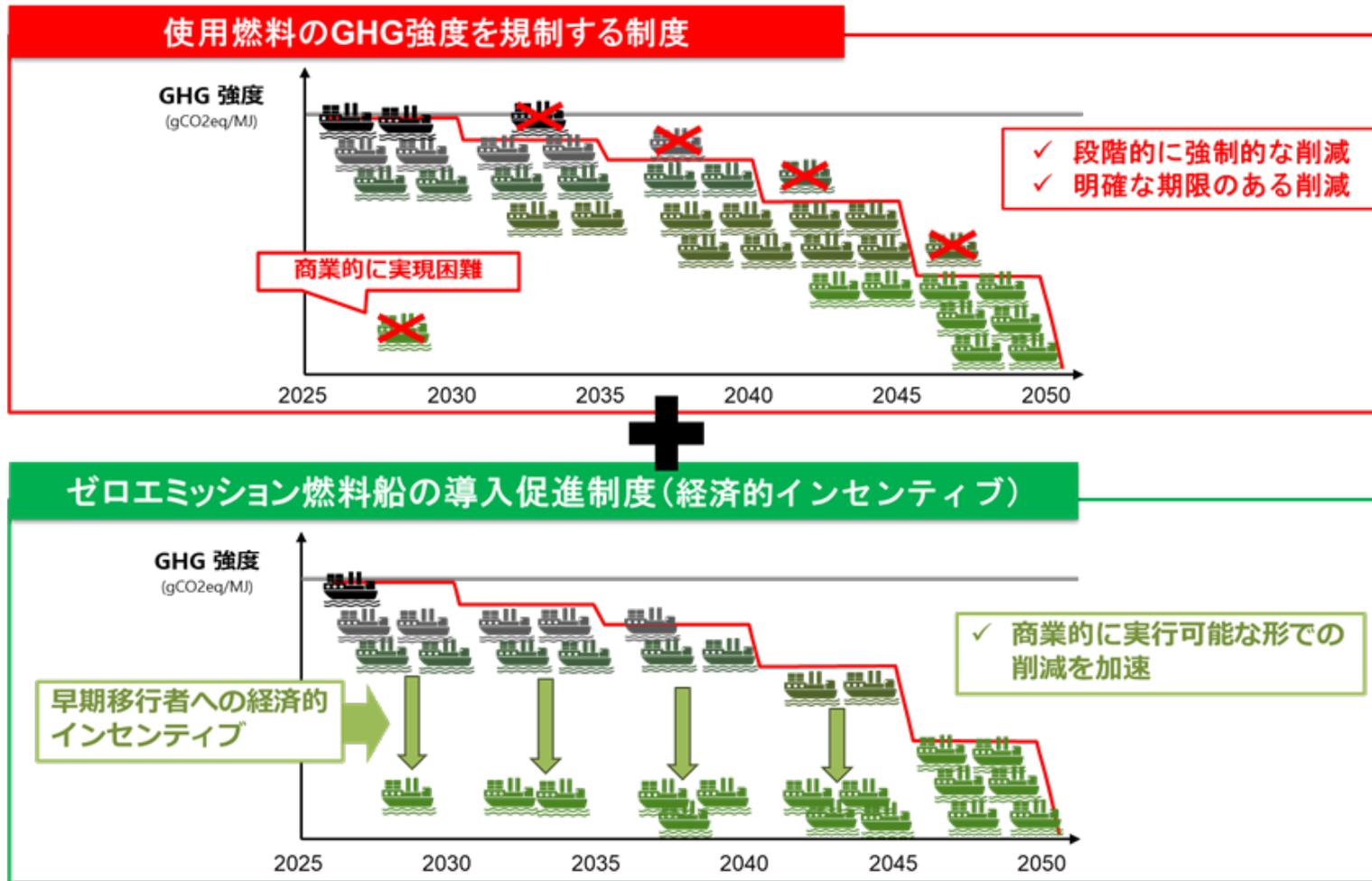
⇒ファーストムーバーとして、アンモニア・水素燃料エンジンの開発・製造を進める
当社事業にとっても追い風

国際海運における
脱炭素の動きは止まらず
GHG排出ゼロへ
更に前進

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎MEPC83で導入が合意された2制度

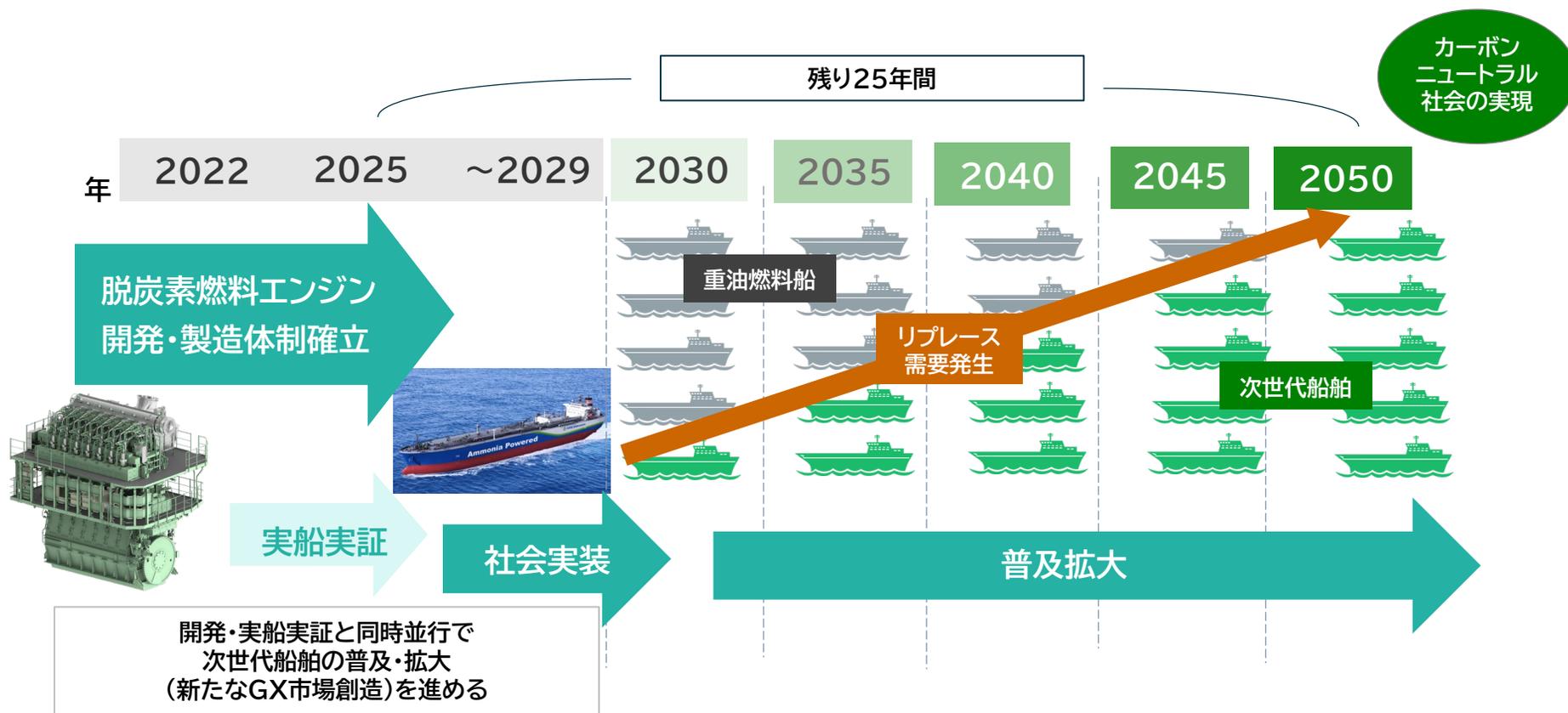
出典:国土交通省 報道発表資料より抜粋
国際海運におけるゼロエミッション燃料船の導入促進のための条約改正案に合意
～国際海事機関 (IMO) 第83回海洋環境保護委員会 (4/7～11) の開催結果
https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000367.html



2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

②GHGゼロエミッション船へのリプレース需要の発生

- ・カーボンニュートラル実現の目標となる2050年までは残り25年。船舶の寿命が概ね20年前後であることを勘案すると、今後就航する船舶は、2050年時点でも現役となる可能性があり、**カーボンニュートラル達成に向けては、ゼロエミ仕様を求められる。**
- ・今後、2050年にかけて、**次世代船舶へのリプレース需要**が、続々と発生することが想定される。



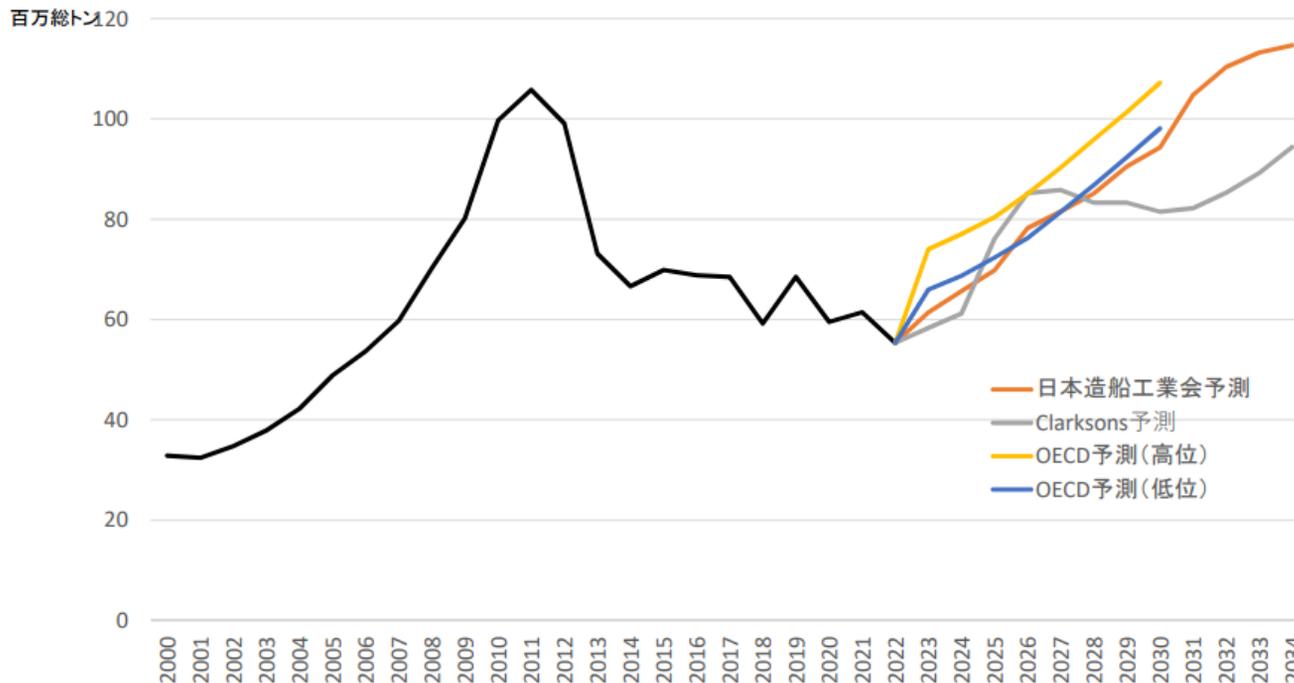
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

(1) 現状認識/事業環境

③ 船舶建造量の推移：今後の需要増加を見込む

出典：国土交通省 船舶産業の変革実現のための検討会 資料より抜粋
<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001614498.pdf>

海上輸送量の増加や過去の大量に建造された船舶の代替需要等によって、各機関は、**建造需要が増加**していき、2030年代に1億総トン規模まで増加すると予測している。



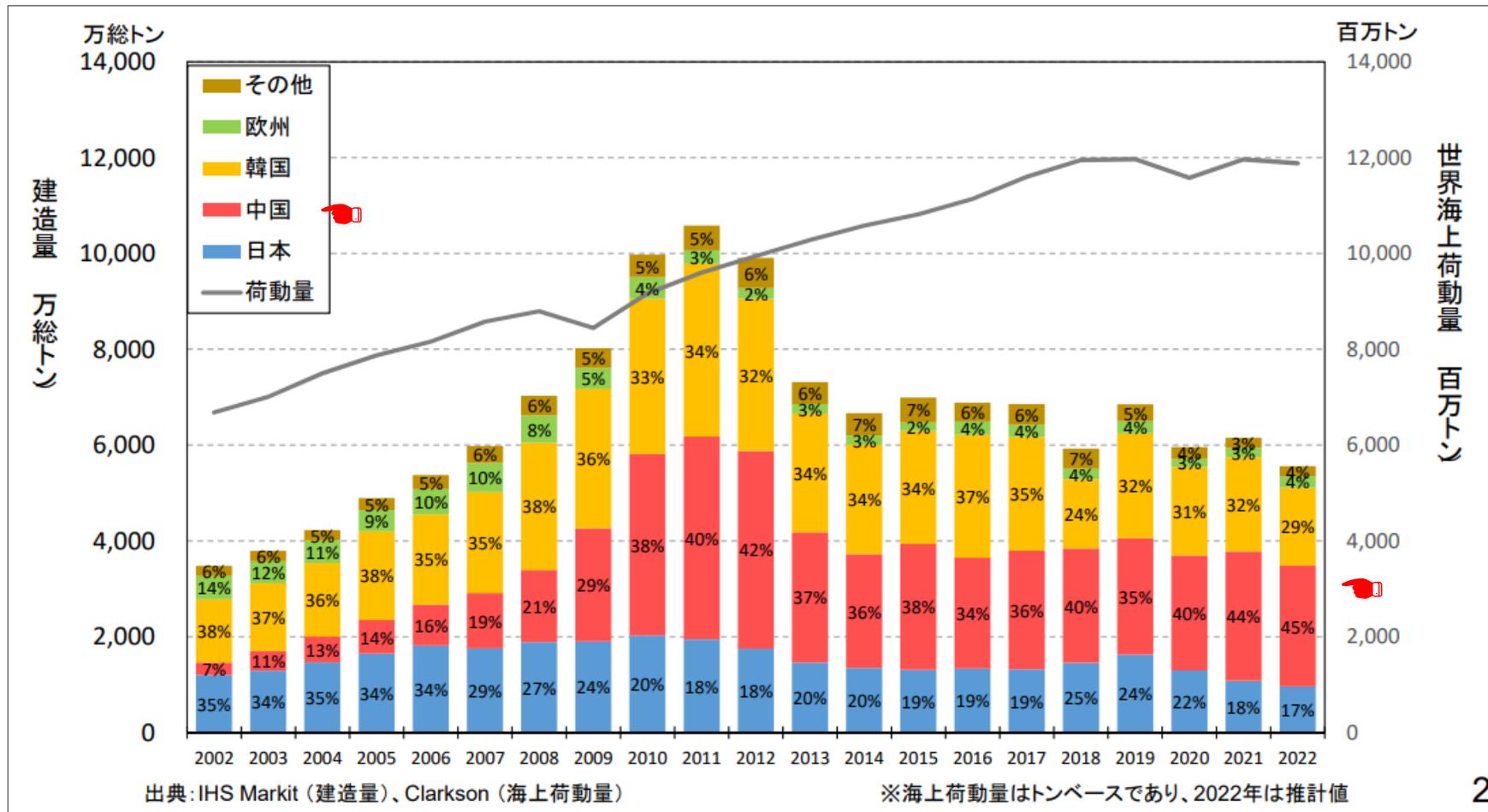
出典：日本造船工業会予測：日本造船工業会資料(2022年12月)
Clarksons予測：Clarkson Shipbuilding Forecast Club資料(2022年9月)
OECD予測：Monitoring developments of ship supply, demand, prices and costs(2022年11月)

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

(1) 現状認識/事業環境

④ 船舶建造量の国別シェア：中国の存在感が増す

出典：国土交通省 船舶産業の変革実現のための検討会 資料より抜粋
<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001614700.pdf>



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

(2)当社のポジショニングおよび戦略

- ・当社は、2017年の事業統合以降、PMI推進、攻めの経営を経て、#1中計で、「新しい成長ステージ」へと突入。これらの成果も踏まえ、当社のポジショニングを改めて分析し、事業戦略を策定。

<p>S 技術力での優位性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発、設計、製造、販売、アフターサービスまでの一貫体制を有するライセンサーであり、各工程で得られる知識・経験をノウハウとして蓄積 ・先進的な環境対応技術を含む、多数の特許を取得 ・ファーストムーバとして、次世代脱炭素燃料エンジンの開発を計画通り進捗中 	<p>W 産業構造面の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型重量製品であり、労務費や、資機材の調達コストが製品原価に与える影響は大きい（安価な労務費で大量に生産することで製品の価格競争力が高まる傾向にある） ・需給バランスのボラティリティが高く、競合による価格競争に巻き込まれるリスクも高い
<p>O 環境配慮の意識の高まり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラル社会実現に向けたGXの取組みや、環境負荷軽減の取組みが拡大 ・経済的手法を用いた行動変革促進も継続（課税、排出量取引、デポジット制度、補助金など） 	<p>T 海外(中国・韓国)との競合激化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中国における造船業の発展は著しく、業界内での存在感も増す。また、製品品質も改善傾向 ・中国国内にエンジンメーカーも存在しており、中国の造船所は、自国のメーカーからエンジンを調達可能

戦略①

戦略②

**技術力の優位性を活かし
環境対応への取組みを深化**

- ・次世代脱炭素燃料エンジン（アンモニア、水素）
- ・従来燃料エンジン（MGO専焼、重油）
- ・環境対応付加設備（EGR/SCR）

先行者利益の確保
ゲームチェンジ実現

**UEエンジングローバル展開による
世界シェアの更なる拡大**

- ・中国ライセンサーでのUEエンジン生産拡大
- ・ライセンス展開が生み出すメリットの最大化

中長期での事業伸長を見据えた、経営資源の強化

- ・資金配分（フリーキャッシュ創造、次代への成長投資、株主還元強化）
- ・資本コストや株価を意識した経営
- ・サステナビリティ経営の深化

企業価値の持続的な向上

2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

戦略① 環境対応への取組み深化

・環境規制の進展や環境意識の高まりにあわせ、社会・業界の需要に応える新製品を開発し、市場へ投入。

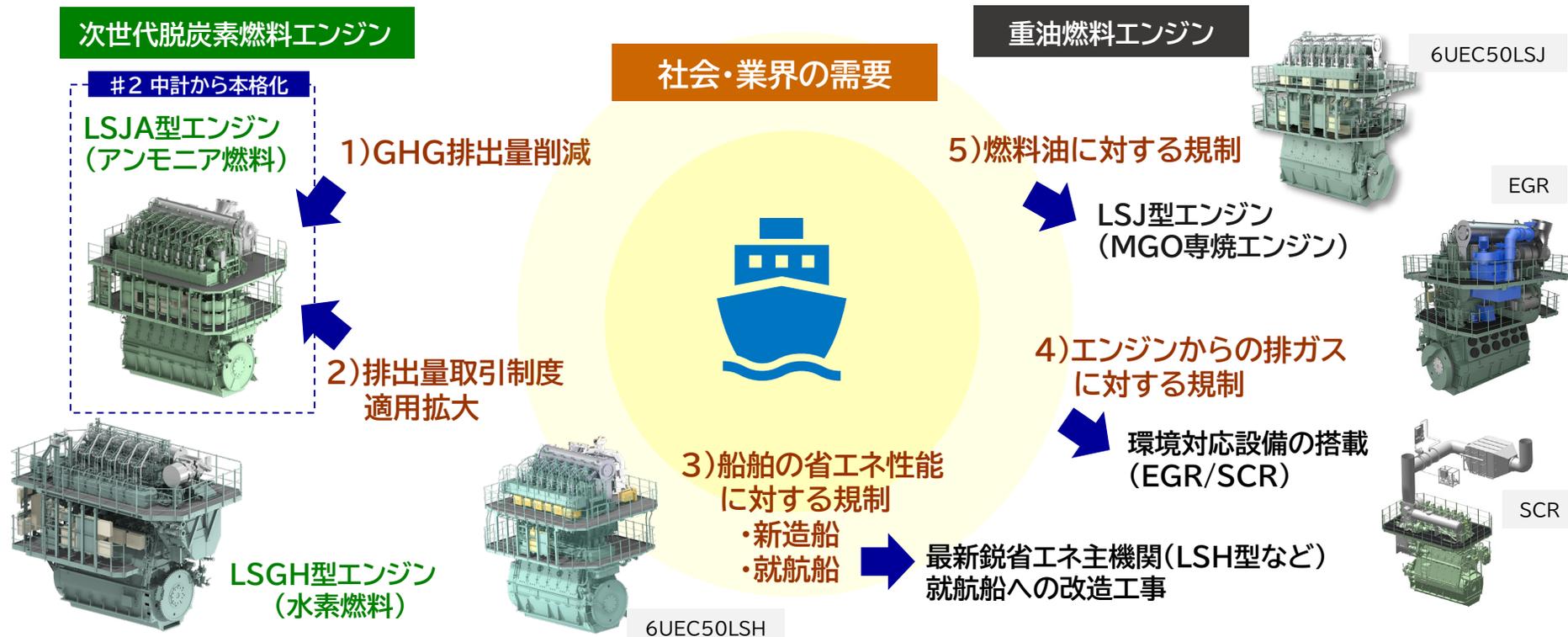
次世代脱炭素燃料エンジン

当社最新技術の粋を結集。#2中計期間中に、アンモニア及び水素燃料エンジン実機が完成予定。2050年カーボンニュートラルに向けた今後の需要増に対応

重油燃料エンジン

製品競争力強化の取組みを継続

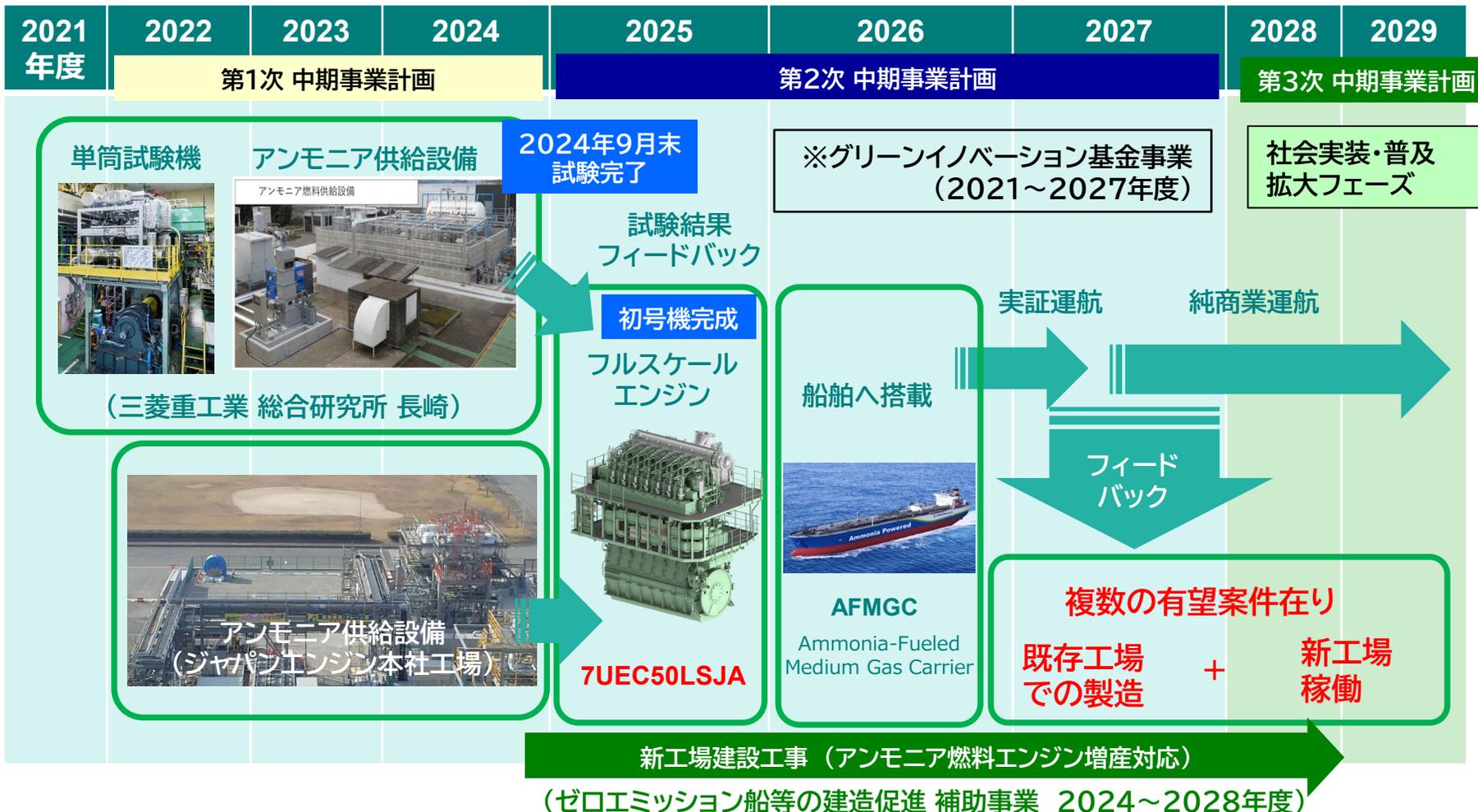
⇒環境対応の深化で、業界のゲームチェンジに挑んでいく。



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎アンモニア燃料エンジン / 製造・実証運航スケジュール (グリーンイノベーション基金事業)

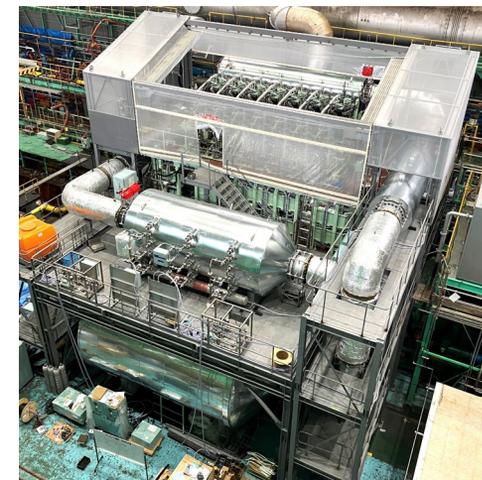
・開発は計画に沿って進捗中。エンジン初号機は2025年度に完成、その後、本船での実証運航を予定。



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎純国産大型低速2ストロークエンジンの商用機として初めて アンモニア燃料を用いた重油との混焼運転を開始 (2025年4月)

- ・当社は、2023年5月に、**試験用エンジン**で、大型低速2ストロークエンジンとして**世界初**となるアンモニア混焼運転を開始。
それ以来、約1年半に亘る各種試験運転を実施しており、多くの成果・知見を獲得済。
 - ・今般、混焼運転を開始したエンジンは、実際に船舶に搭載する、フルスケールの商用機であり、試験用エンジンの成果・知見の全てをフィードバックして完成。
 - ・今後、約半年間の検証運転を実施し、**2025年10月**に出荷予定。
その後、本エンジンは、アンモニア燃料アンモニア輸送船に搭載され実証運航を実施予定。
 - ・当社は、シリンダ直径50cmとなる本エンジンに引き続き、シリンダ直径60cmのエンジンも並行して開発中。
更に、これらのエンジンを生産するための新工場建設にも着手済。
- ⇒次世代燃料エンジンの**ファーストムーバー**として、早期の市場投入と普及を図り、日本の海運・造船業界の発展に寄与すると同時に、海運業界におけるGHG(温室効果ガス)削減と、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献していく。



アンモニア燃料エンジン
7UEC50LSJA-HPSCR



アンモニア燃料供給装置(貯槽)

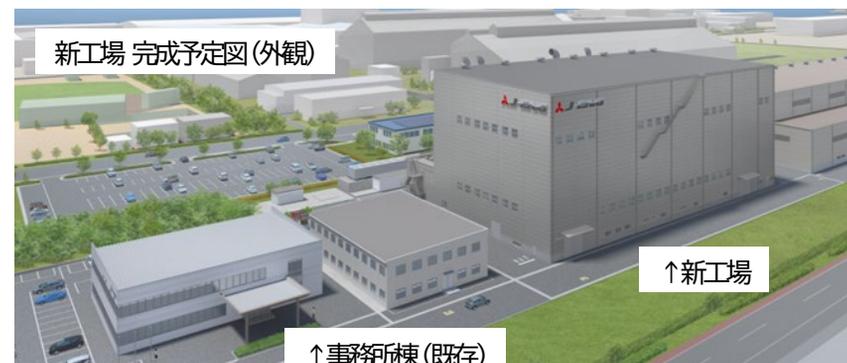
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎新工場建設 (ゼロエミッション船等の建造促進 補助事業)

事業内容	本社工場エリア内を再編、アンモニア燃料エンジンの組立・試運転工場の新設と、それに応じたアンモニア燃料供給能力の増強を実施
事業金額	199.1億円 (最大補助金額 66.4億円)
事業期間	2024年度～2028年度

第3次 中期事業計画期間に稼働開始予定

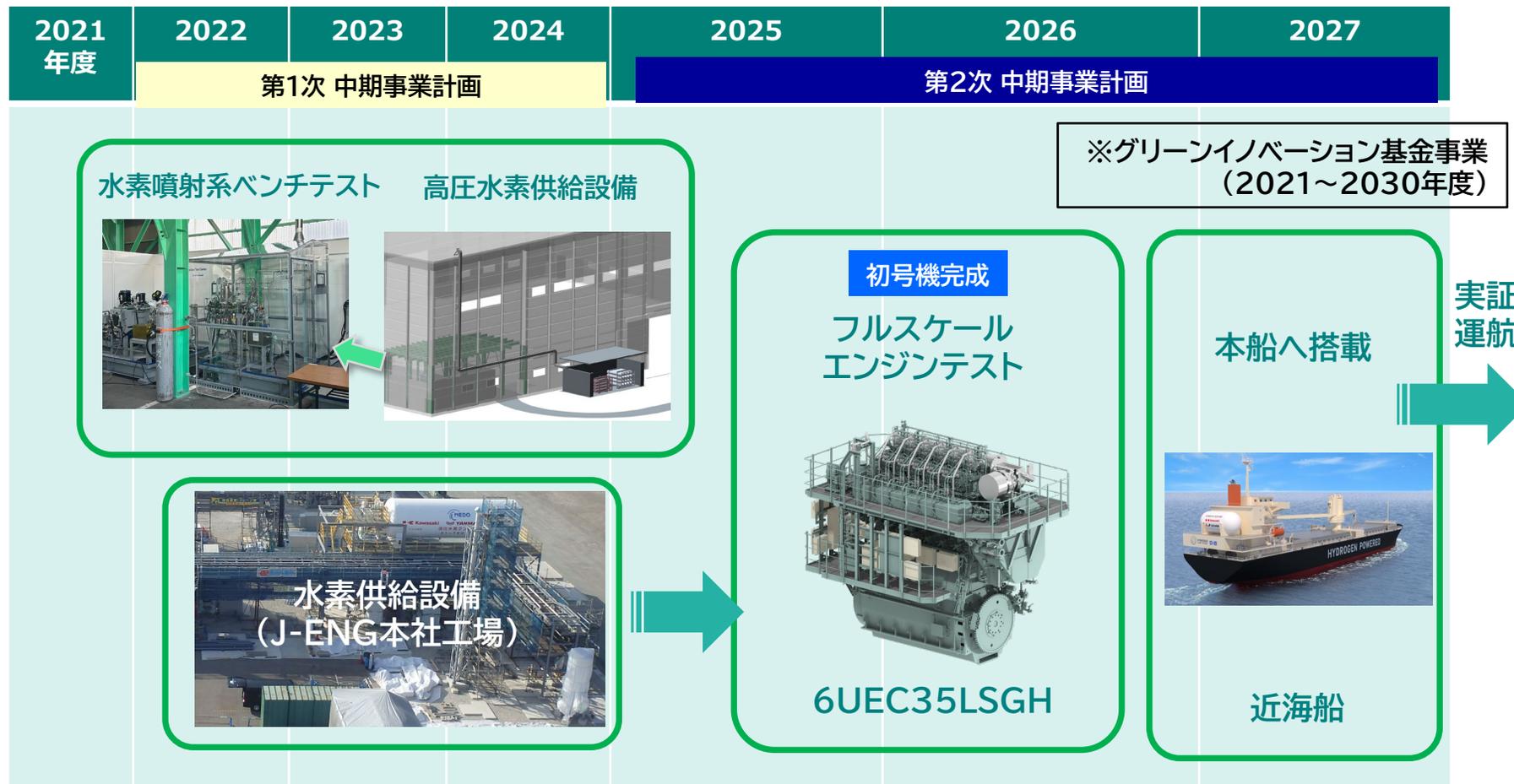
- ・アンモニア燃料エンジンの社会実装・普及拡大フェーズに対応し、主機関の供給量を確保。**先行者利益の獲得、ゲームチェンジ実現**を目指すもの。
- ・本事業により、重油・脱炭素燃料を合わせた**エンジン生産能力**は、**現状の約1.5倍へと増強**される。プロダクトミックス生産を採用し、足元での需要継続が見込まれる重油燃料エンジンについても供給責任を果たしつつ、脱炭素燃料エンジンへの生産シフトを段階的に進める。
- ・**脱炭素燃料エンジンの生産比率**は、2033年頃には40%とし、更に市場動向を踏まえ、**2040年度には100%まで引き上げていく**。
- ・本事業は、「ゼロエミッション船等の建造促進事業」に採択されており、事業進捗に応じて補助金を受取予定。



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎水素燃料エンジン / 開発・製造スケジュール (グリーンイノベーション基金事業)

・開発は計画に沿って進捗中。エンジン初号機は#2中計期間中に完成し、本船への搭載を予定。



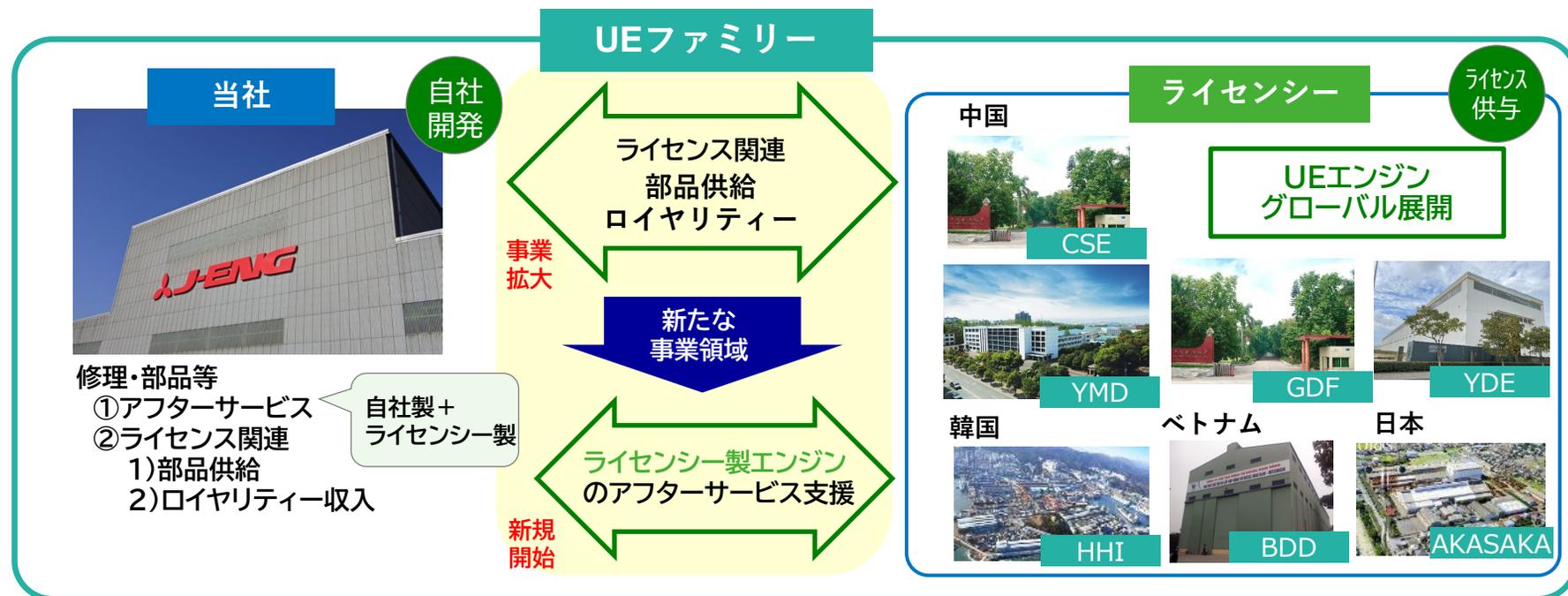
2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

戦略② UEエンジン世界シェアの更なる拡大

造船市場が発展を続ける中国でのライセンス展開を主軸として、UEエンジングローバル展開を継続。

- ・ライセンス関連: 中国GDF社 新工場稼働、UEエンジンの更なる生産拡大を見込む
- ・アフターサービスへの展開: 自社製エンジンに加え、急増するライセンシー製エンジンについてもアフターサービス支援を進める(新たな事業領域に進出)

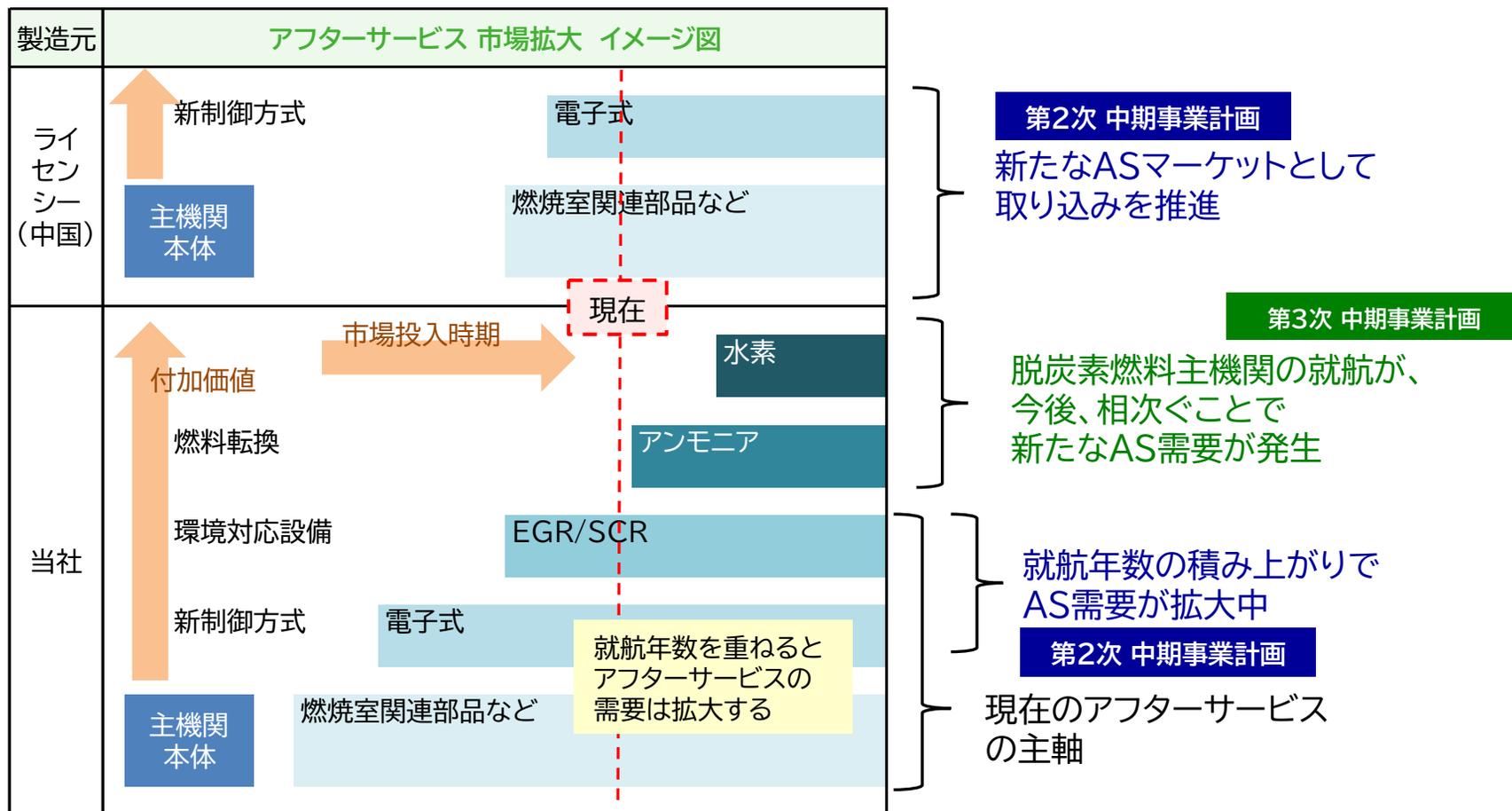
⇒UEエンジン世界シェア拡大が産み出すメリットを最大化していく



2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎アフターサービス(AS)拡大

- ・主機関の付加価値向上施策の成果で、主機関には、各種機能・設備が追加されてきており、1台あたりのAS需要は拡大傾向にある。また、主機関は就航年数を重ねることで、AS需要も拡大する。
- ・足元では、中国ライセンス製主機関のASについて、新たなマーケットとして取り込みを進めていく。



2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

◎UEエンジン グローバル展開 / ライセンシーネットワーク

- ・日本国内および中国・韓国・ベトナムでライセンス事業をグローバルに展開

China

Korea

Japan

CSE

CSSC Engine Co., Ltd.
(Qingdao)



HHI

Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.
(Ulsan)



J-ENG

Head office & Factory
(Akashi)



YMD

Yichang Marine Diesel Engine Co., Ltd.
(Yichang)



リーディング
ライセンシー

GDF

Guangzhou Diesel Engine Factory Co., Ltd.
(Jingjiang)



YDE

Zhejiang Yungpu Diesel Engine Co., Ltd.
(Ningbo)



BDD

Shipbuilding Industry Corporation (SBIC)
/Bach Dang Demco
(Haiphong, Vietnam)



AKASAKA

Akasaka Diesels Ltd.
(Yaizu)



Vietnam

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

◎UEエンジングローバル展開 / GDF社 ライセンス生産拡大

※GDF:広州柴油機廠股份有限公司 (Guangzhou Diesel Engine Factory Co., Ltd.)

- ・GDFへの新規ライセンス供与後、GDFではUEエンジンの受注・生産を急速に拡大。
- ・2022年3月に初号機完成、そこから僅か2年4ヶ月後の2024年7月に、UEエンジンの生産台数が累計100台を突破。
- ・中国内航船マーケットにおける、船舶大型化のニーズを追い風に、中速から低速エンジンへと置き換える需要を取り込み、短期間で多数のUEエンジンを受注。
- ・GDFは、内航船市場に加え、外航船市場にも進出するとともに **設備増強による更なる増産を実現するべく、新工場の建設が順調に進捗中**。完成間近となっており、**2025年6月からの稼働**を予定。
- ・当社は、GDFを中国におけるリーディングライセンサーと位置付け、GDFの活動を全面的にサポート中。

UE生産累計100台達成 記念式典



GDF 新工場
現地写真→
完成図↓

GDF既存工場 内観
(UEエンジンを連続生産中)



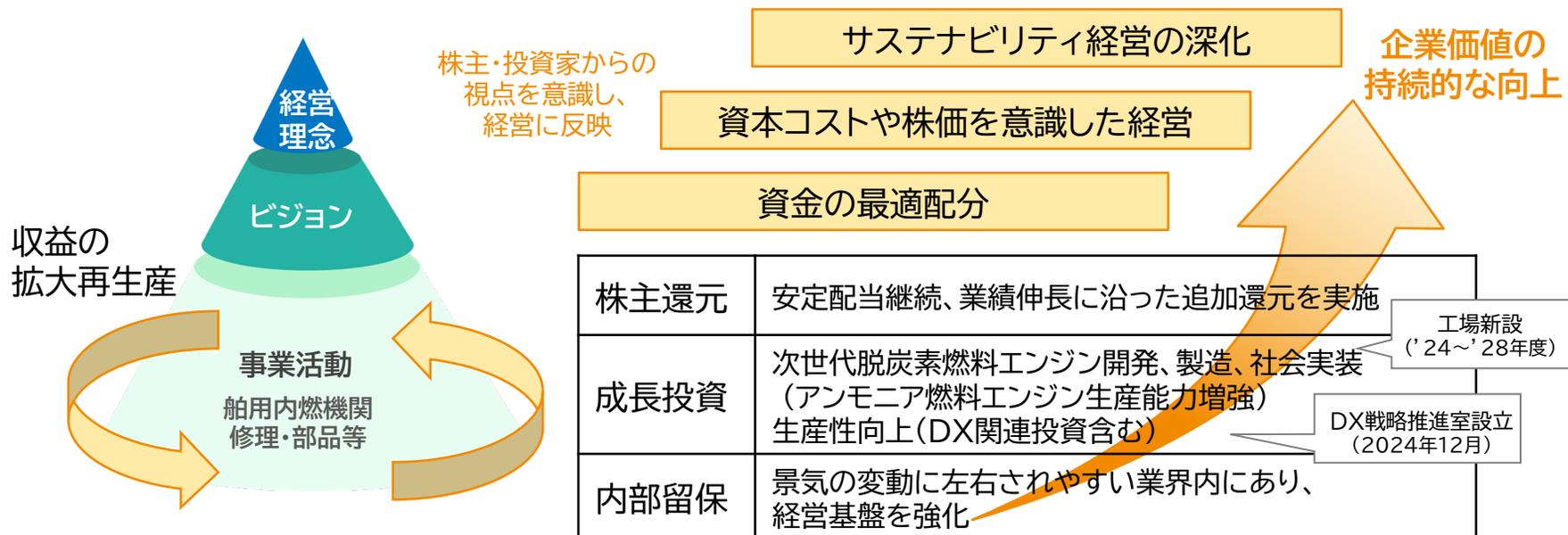
2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

経営資源の強化（企業価値の持続的な向上）

新たな成長ステージへと突入することで拡大した「収益をあげる力」を更に強化する取り組みを継続

- ・厚みを増してきた経営資源をもとに、中長期での事業伸長を見据えた成長投資を実行
- ・投資の成果が更なる収益をもたらす拡大再生産の好サイクルを継続する中で、株主還元にも積極的に取り組む

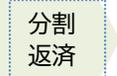
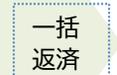
⇒企業価値の持続的な向上を目指していく



2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

◎資金配分計画(資本政策)

- ・#2中計では、**当社工場新設**などの成長投資で投資CFの拡大を見込むが、#1中計で増加させた現預金、業績伸長により増加する営業CF、デットファイナンスを主体とする資金調達により投資CFを支え、財務レバレッジを効かせた業績成長を実現していく。また、配当政策に従い、成長投資を進める過程でも、安定配当及び業績伸長に応じた追加還元を継続していく。

イン	#1中計	#2中計	アウト	#1中計	#2中計
営業CF	#1中計 総額 96億円 主な内訳 ・税前当期純利益 95億円 ・減価償却費 17億円 ・売上債権の増加 Δ20億円 ・仕入債務の増加 18億円 ・棚卸資産の増加 Δ37億円 ・前受金の増加 11億円	#2中計 …#1中計比で拡大 利益増で 工場新設 資金を創出 事業規模拡大で各々の金額は増加するも、合算で相殺 事業規模拡大で各々の金額は増加傾向	配当	#1中計 総額 7億円	'25年度 安定配当 6億円 
			投資CF	#1中計 総額 65億 主な内訳 ・固定資産取得 ・本社工場底地 35億円 ・新燃料エンジン関連 運転設備など 20億円	成長投資 ・ 工場新設 ('24~28年度) 133億円(総額199-補助66) …必要資金は、現預金及び借入で確保予定 ・新燃料エンジン関連 など
財務CF 資金調達	#1中計 総額 37億円 内訳 ・グリーンローン 5億円 ・本社工場底地 20億円 ・運転資金 12億円	設備資金 ・ 工場新設 運転資金 (リファイナンス/新規) ・研究開発 ・事業規模拡大への対応	財務CF 借入返済など	#1中計 総額 28億円 借入金残高 '22/3末 33億円 '25/3末 45億円	設備資金 ・グリーンローン  ・本社工場底地 ・ 工場新設 運転資金 
現預金残高	#1中計 41億円('22/3末) → 74億円('25/3末) <+33億円> #2中計 成長投資(工場新設 など)や配当に充当しつつ、財務CFを統制し、現預金残高は40億円以上を目安とする			※コミットメントライン #1中計 10億円(借入残高なし) #2中計 同程度を維持	

2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定

(4)数値目標

#1中計から5期連続での過去最高更新を目指す

船用内燃機関は、一時的な減収・減益を見込むが、修理・部品等での増収・増益を見込むことで、**第2次中期事業計画の期間中、過去最高の売上高・利益の連続更新を目指す。**

その後も当社新工場の稼働、グローバル展開の深化で更なる事業成長を見込む。

金額単位: 百万円		金額単位: 百万円			金額単位: 百万円	
年度	2024	2025	2026	2027	中長期目標	
売上高	28,862	29,120	30,000	33,000	売上高	50,000
経常利益	5,421	5,850	6,000	6,600	経常利益	10,000

◎船用内燃機関

- ・2025～2026年度にかけて、アンモニア及び水素燃料エンジン初号機の製造を予定。初号機は、各種性能を検証するため、2号機以降と比較して、より長期に亘る試験運転が必要。
- ・この間、組立・試験運転設備を占有するため、エンジンの総生産台数は一時的に減少する見通し。
- ・試験運転終了後の2027年度から生産台数の回復を見込む。

◎修理・部品等

- ・アフターサービス
 - ・新造船市場の需給逼迫は当面継続すると見込まれることから、船舶の高稼働運航継続を見込む。
 - ・ライセンス製主機関のアフターサービス支援は、就航年数を重ねる過程で、順次の拡大を想定。
- ・ライセンス(部品供給、ロイヤリティー収入)
 - ・GDF社の新工場稼働を2025年度から織込み。なお、新工場での生産台数は、現時点では緩やかに増加するものとして織込み。

2. 第2次 中期事業計画(2025~2027年度)の策定

<経営成績の推移および見通し>

2019年度→2027年度で
売上高は 約 3.3倍
経常利益は 約37.9倍
へと成長を見込む

⇒8期連続での増収/増益
5期連続での過去最高更新へ

#1中計から5期連続での
過去最高更新を目指す

売上高
500億円
経常利益
100億円

売上高



過去最高
① 20,969

過去最高
② 28,862

③ 29,120
④ 30,000

⑤ 33,000

J-ENG発足
2017年4月

PMI推進

攻めの経営

新たな成長ステージへ

Be the First Mover

#2中計
カタリスト
中国GDF社
新工場稼働

#2中計
カタリスト
ライセンサーでの
UEエンジン生産拡大へ

当社
新工場稼働

#3中計
カタリスト

新燃料エンジンでの
先行者利益獲得へ

過去最高



過去最高
① 3,519

過去最高
② 5,421

③ 5,850
④ 6,000

⑤ 6,600

新たな成長ステージへ移行
利益水準は高位を保持

純国産自社開発
UEエンジンで
地球環境の
新しい時代を切り拓く

経常利益

年度

2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027

PMI推進・攻めの経営

第1次 中期事業計画

第2次 中期事業計画

第3次 中期事業計画

工場新設投資

新燃料エンジン
生産比率拡大

2028~2030

<第2次中期事業計画 コンセプトワード>

Be the First Mover

- ・「First Mover」とは、時代の波に先行して技術を開発し、イノベーションを起こす者であり、自ら市場を切り拓く者のこと。
当社ならではの、営業から開発、製造、販売、アフターサービスまでの一貫体制と、これに携わる人材やネットワークは唯一無二の企業価値です。
さらに、会社と社員が自らの発想と工夫によって進化・成長することが、周囲を巻き込み、やがて社会へと波紋を拡げ、望ましい未来を創出していく原動力になると考えます。
- ・この姿勢を象徴する言葉として、「Be the First Mover」を**企業タグライン**として新たに制定。
当社の企業文化としてより深く浸透させるとともに、**全てのステークホルダーと共に、海運・造船及び船用工業界の発展と、脱炭素社会の実現という地球環境の新しい時代を切り拓いていくこと**を目指します。
- ・2025年度は、当社創業から115年を経た年であり、第2次中期事業計画の初年度にあたります。
第2次中期事業計画では、世界に先駆けて、次世代のアンモニア・水素燃料エンジンを製品化するとともに、供給量拡大を見据えた新工場建設も進めていきます。
船舶の推進エネルギー源は、古代からの人力、風力を経て、原動機の登場により、石炭、石油(重油)と進歩してきました。そして、現在、**百年に一度の燃料大転換**として、アンモニア・水素の利用が本格化してきています。当社は、**純国産の自社開発UEエンジン**で、この**ムーンショット**を実現するべく、引き続き各種の取り組みを推進してまいります。

目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
- 3. 株主還元**
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

3. 株主還元

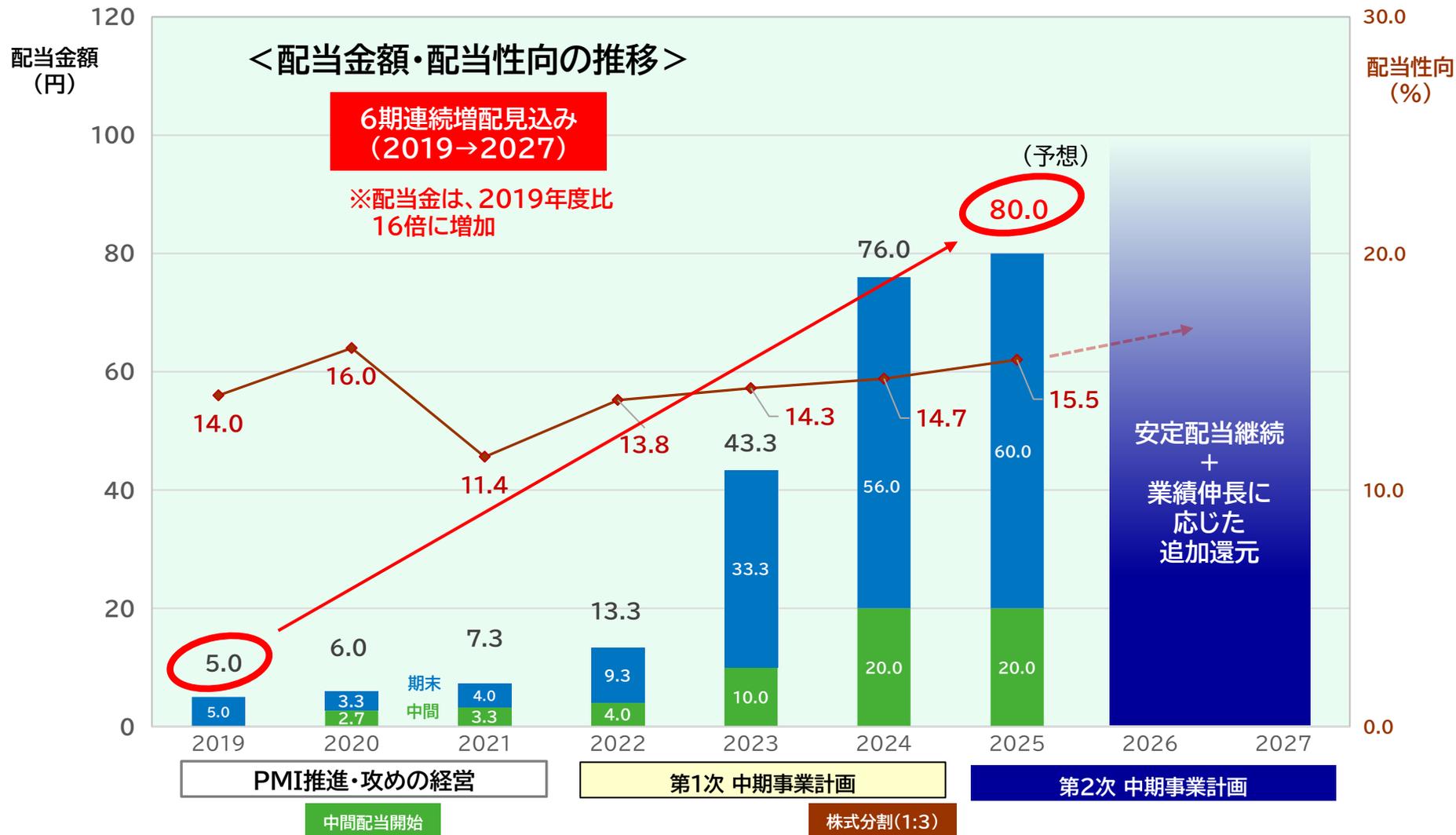
◎当社配当政策

- ・当社は、株主の皆様への安定的な配当を継続して実施することを重視するとともに、景気の変動に左右されやすい業界内にあつて経営基盤の強化を図るために、内部留保の充実を図ることは、長期的に株主の皆様利益に適うものと考えており、収益状況等を総合的に勘案し、剰余金の配当を行うことを基本方針としております。

◎配当実績および今後の見通し

- ・当社は2017年4月の発足後、PMI推進・攻めの経営を経て、第1次中期事業計画を策定、実行してまいりました。この間、当社の業績は、**2019年度以降、増収・増益を継続**しており、年間の配当金額につきましても、業績伸長に応じ、**連続で増配**しております。
- ・当社は、株主の皆様への還元強化も重要な経営課題の一つと認識しており、経営資源については成長投資への分配により、増収・増益の果実を得ることとあわせて、配当による株主還元にも充当しております。
- ・足元の**第1次中期事業計画期間(2022～2024年度)**では、成長投資として、主に脱炭素燃料エンジンの開発や、製造設備の取得を推進しておりますが、この間においても**連続増配を実現**いたしました。
- ・**第2次中期事業計画期間(2025～2027年度)**では、成長投資として、工場新設などを推進する予定ではございますが、その間においても、**配当性向を現状よりも徐々に高めつつ、あわせて業績伸長に応じた連続増配も実現していく計画**です。また、仮に事業計画が想定通りに進捗せず、業績が計画に未達となりました場合におきましても、配当政策に従い、**安定配当**に努めてまいります。

3. 株主還元



※2024年10月1日を効力発生日として普通株式1株につき3株の割合で株式分割を実施
 2023年9月以前の配当金額は、株式分割が実施されたと仮定した場合の数値を記載

目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
3. 株主還元
- 4. 資本コストや株価を意識した経営の実現**
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

4. 資本コストや株価を意識した経営の実現

資本コストや資本収益性を意識した経営の推進について

◎取り組み方針

経営成績の持続的な成長に裏打ちされた、中長期的な企業価値の向上を実現

- ・株主資本コストを上回る自己資本利益率(ROE)を実現
- ・株価の持続的な上昇と、これに伴うPER、PBRの数値向上

◎現状分析 / 第1次中計期間(2022年度～2024年度)の振り返り

事業計画に沿った打ち手の成果として経営成績が向上し、ROE、株価、PER、PBRのいずれの数値も、中計期間を通じて向上（具体的な数値などは次頁以降に記載の通り）

◎更なる数値向上へ / 第2次中計期間(2025年度～2027年度)での取り組み

各指標の更なる向上に資する取り組みを継続することで、当社株式の購入および継続的な保有により、キャピタルおよびインカムの双方のゲインを享受いただけるよう弛まず努力していく

- ・**ROE**：事業計画で策定した打ち手を適時的確に講じ、ROEを高位で保持
→これが、株価/PER/PBRの各指標の向上を裏打ちする大前提になると認識
- ・**株価**：株主/投資家の皆さまのご支援/ご理解を賜るべく、IR/SR活動を継続、強化
- ・**PER**：事業計画の公表などを通じて、当社事業の持続的な成長の可能性を可視化
- ・**PBR**：財務レバレッジの活用をはじめとする資産の効率的な運用、株主還元/成長投資/内部留保の適正配分を実現する資本政策の推進

4. 資本コストや株価を意識した経営の実現

①当社の考える株主資本コスト：9%程度

株主資本 コスト	=	リスクフリー レート	+	ベータ	×	マーケットリスク プレミアム
9%程度		1.5%程度		1.2程度		6%程度

②当社財務指標等の推移

年度		2021	2022	2023	2024	#1中計の成果 (21→24年度の増加幅)
		第1次 中期事業計画				
売上高	(百万円)	13,164	15,248	20,969	28,862	119%
経常利益	(百万円)	613	682	3,519	5,421	784%
当期純利益	(百万円)	548	809	2,548	4,326	689%
純資産額	(百万円)	6,666	7,344	9,749	13,880	108%
1株当たり当期純利益	(円)	65	96	304	516	689%
ROE	(%)	8.2%	11.0%	26.1%	31.2%	+22.9ポイント
1株当たり配当額	(円)	7	13	43	76	941%

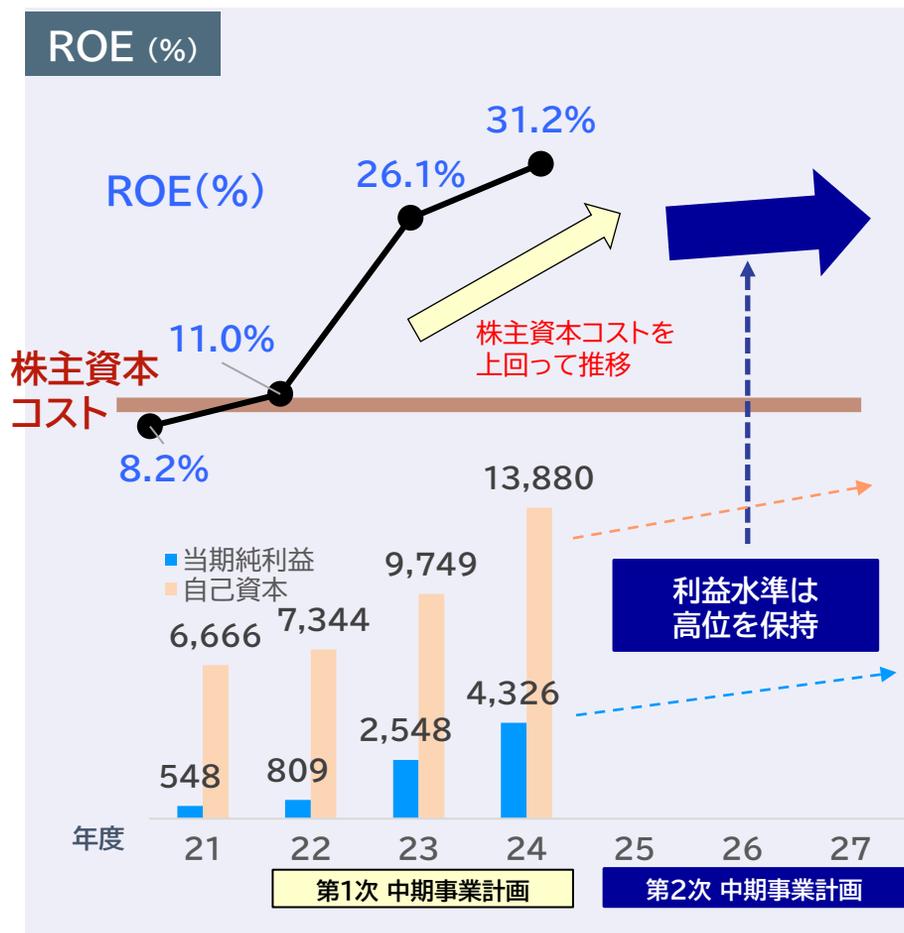
年度末時点	株価 ※	(円)	326	425	3,940	3,410	946%
	PER	(倍)	5.0	4.4	13.0	6.6	2023年に、株価上昇率 第1位を記録 (483%増) 1,231円 → 7,180円 (22年末) (23年末)
	PBR	(倍)	0.4	0.5	3.4	2.1	

※当社は、2024年10月1日を効力発生日として普通株式1株につき3株の割合で株式分割を実施しております。
 上表では、2021年度時点から、当該株式分割が実施されたと仮定して算出しております。

4. 資本コストや株価を意識した経営の実現

③ 株主資本コストとROEの対比

- ・第1次中計の取り組みの成果として、ROEは株主資本コストを上回って推移。
- ・第2次中計期間中においても、事業計画の打ち手を通じて、経営成績の伸長と、それによるROEの持続的な向上に取り組むことで、株主資本コストを上回って推移させていく。



#2中計 / ROE向上の取り組み

$$\text{ROE} = \text{売上高当期純利益率} \times \text{総資産回転率} \times \text{財務レバレッジ}$$

$$\left[\frac{\text{当期純利益}}{\text{売上高}} \times \frac{\text{売上高}}{\text{総資産}} \times \frac{\text{総資産}}{\text{株主資本}} \right]$$

① 事業の収益性 ↑

- 利益率の改善に寄与する各種施策を展開
- ・主機関 → 生産台数増、販売単価の上昇
 - ・修理部品等 → ライセンス事業の伸長

② 資産の効率性 ↑

- 既存のリソースを最大限に活用しつつ、事業を伸長させることで、資産の効率性を向上
- ・主機関 → 効率的な生産による販売台数増
 - ・修理部品等 → アフターサービスおよびライセンス事業の伸長

③ 資本政策

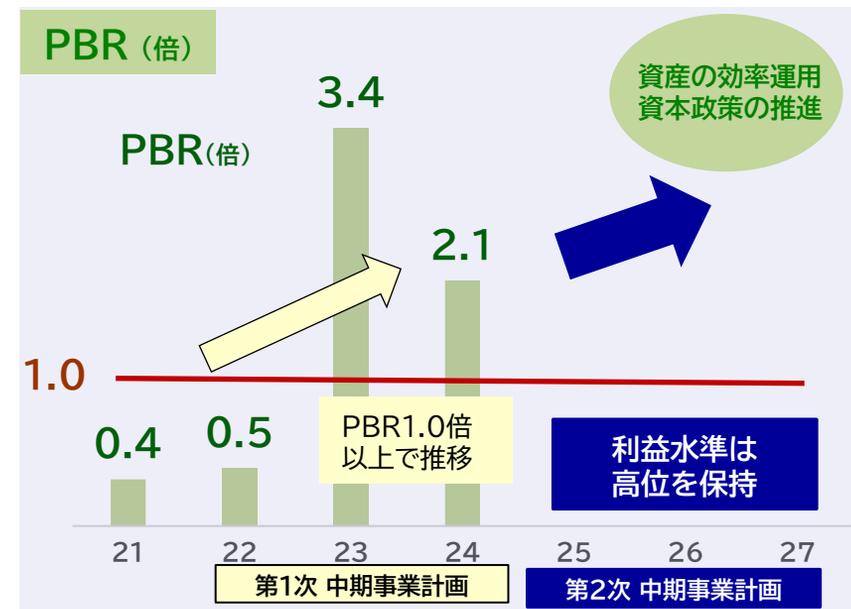
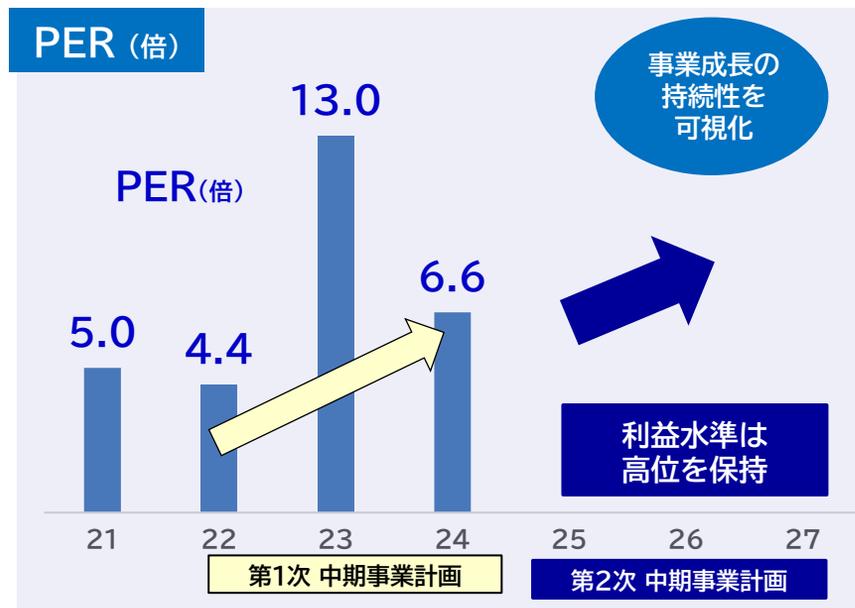
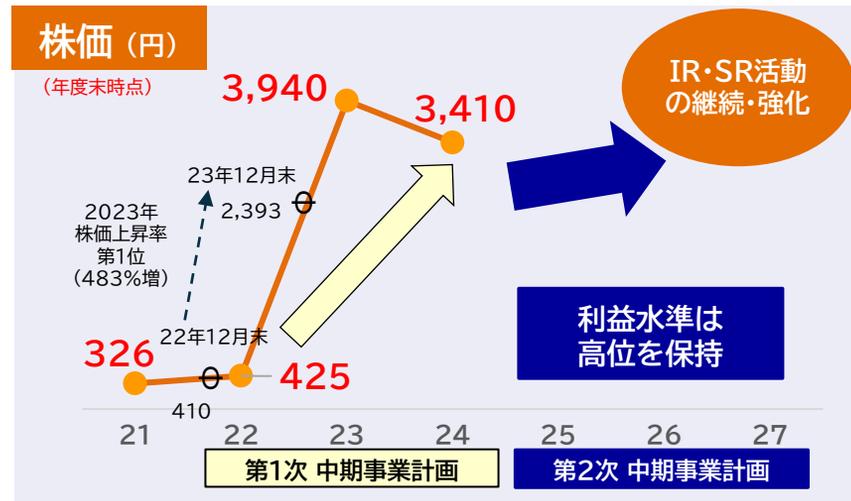
- ・次世代脱炭素燃料エンジンの研究開発、生産設備増強などの成長投資について、財務レバレッジを活用しつつ実行。株主還元にも積極的に取り組む。

4. 資本コストや株価を意識した経営の実現

④ 株価/PER/PBRの状況

- ・#1中計の期間を通じると、株価は上昇、PERも向上、PBRは1倍を超過。この間、業績も成長を続けたが、23年度から24年度にかけては、株価は軟調に推移。
- ・これは、当社の各種取り組みや、成長の持続可能性についての市場からの信認が充分ではなかったことも要因の一つと推測しており、#2中計においては、各指標の数値向上に資する施策を強固に推進することで、上昇トレンドを持続させていく。

※2024年10月1日を効力発生日として普通株式1株につき3株の割合で株式を分割しております。
 株価については、2021年度から当該株式分割が実施されていたと仮定して算出しております。



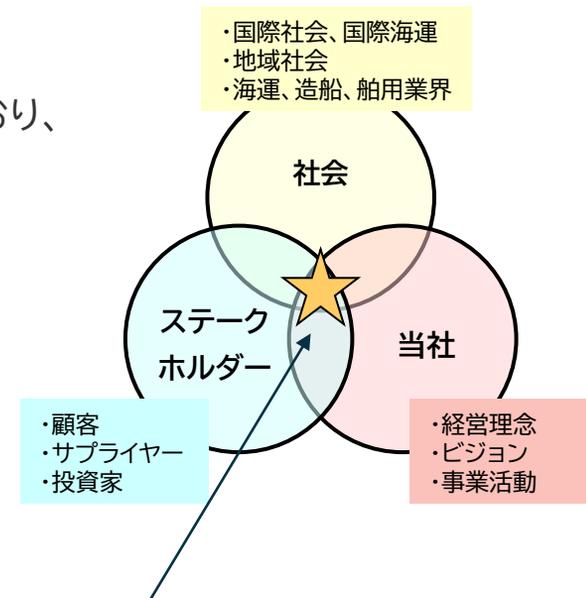
目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
3. 株主還元
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. **サステナビリティ経営深化の取組**
6. ご参考資料
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

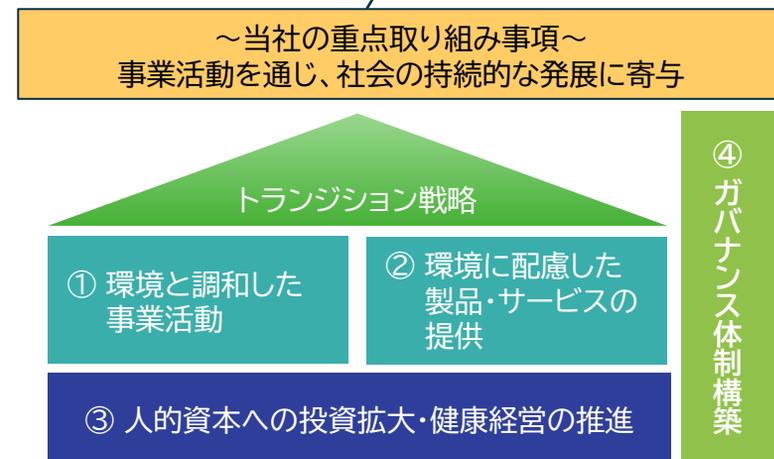
5. サステナビリティ経営深化の取組

(1) サステナビリティ経営の深化に向けて

- ・当社は、経営理念の一つに「環境対応と経済性を両立した技術と品質向上への飽くなき挑戦で、社会、海運、造船業界の発展に貢献する」と定めており、気候変動を始めとする環境問題に対応し、「脱炭素社会の実現」などの環境課題に積極的に取り組むことで、**社会の持続的な発展に寄与**することを旨として事業活動を展開中。
- ・この方針のもとで、社会、ステークホルダー、当社にとっての重要性を勘案した結果、当社が重点的に取り組む内容(マテリアリティー)を、以下の4要素に特定。
当社は、ESGとの調和を図りつつ、各々の領域での活動を推進することで、**サステナビリティ経営を更に深化**していく。



要素	重点取り組み事項	ESGとの調和
1	環境と調和した事業活動	E
2	環境に配慮した製品・サービスの提供	E
3	人的資本への投資拡大・健康経営の推進	S
4	ガバナンス体制構築	G



5. サステナビリティ経営深化の取組

(1) サステナビリティ経営の深化に向けて

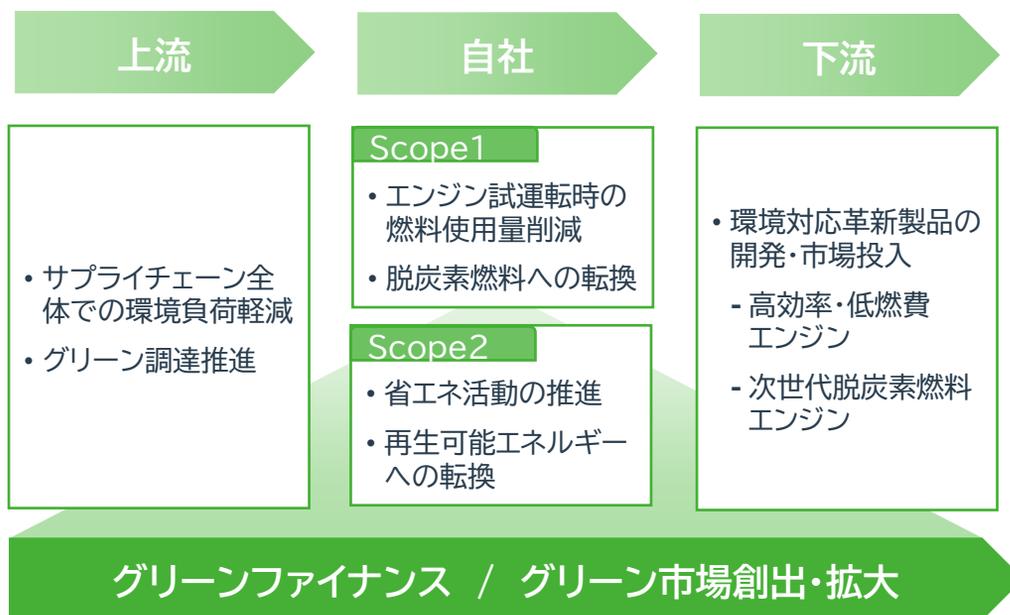
4要素を具体化するべく、下表のような事例に取り組んでいく。

4要素		当社の取り組み	貢献するSDGsの目標
環境と調和した事業活動	環境に配慮した製品・サービスの提供	環境に優しい製品づくり <ul style="list-style-type: none"> ・GHG(温室効果ガス)削減 ・NOx(窒素酸化物)、SOx(硫黄酸化物)排出低減などの規制をクリアし、かつ、更なる低燃費を追求した新機種の開発、ラインナップ拡充 ・MGO専焼エンジンの開発・製造 ・太陽光発電システムやLED照明の導入による製造工程における環境負荷軽減 	 
		次世代技術の開発 <ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素社会実現に向けた脱炭素燃料(水素・アンモニアなど)への研究投資 ・CBM(Condition Based Maintenance)の推進 ・産学官公連携による共創イノベーションへの継続的な取り組み 	  
	人的資本投資・健康経営	地球環境保護 <ul style="list-style-type: none"> ・海洋ごみ清掃活動の実施 ・スポーツを通じた地域社会貢献(ヴィッセル神戸とのオフィシャルスポンサー契約) ・チャリティー自動販売機設置による社会貢献活動 	 
	ガバナンス体制構築	働きやすく、人にやさしい職場環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・ウエルビーイング向上への取り組み ・積極的な雇用の展開(女性社員、外国籍社員の活躍) 	
		ステークホルダーとともに <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーンマネジメントの最適化、サプライチェーンにおける人権尊重 ・コンプライアンスの厳守 ・コーポレートガバナンスの強化 	

5. サステナビリティ経営深化の取組

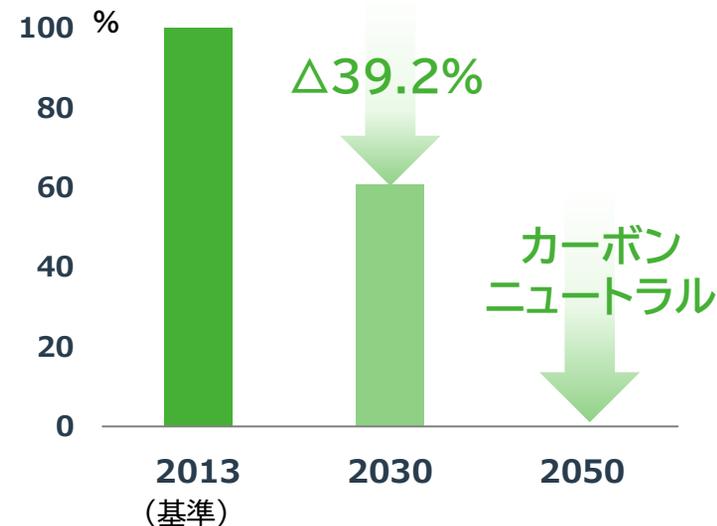
(2) トランジション戦略

- ・脱炭素社会の実現に向けた取り組みとして、環境と調和した事業活動を推進し、Scope1・2におけるCO2排出量を削減。加えて、環境に配慮した製品・サービスの提供で、上流および下流工程でのCO2排出量についても削減していく。
- ・これらの内容をトランジション戦略として策定。2050年カーボンニュートラル実現にむけて、挑戦を続けていく。



CO2排出量削減目標

2050年 カーボンニュートラル達成
(2030年度:2013年度比△39.2%達成)



5. サステナビリティ経営深化の取組

◎トピックス / 人的資本経営の取り組み

・当社の持続的な成長を支える従業員について、多様なアプローチで投資を強化。

①健康経営優良法人 認定取得

2025年からは大規模法人部門として取得。

昨年までの中小規模法人部門と通算し、4年連続での認定。

②従業員エンゲージメントの拡充

・職場見学会の開催

従業員や、ご家族を招待し、工場・事務所などの職場内部をご案内。

・スポーツ観戦イベントの開催（従業員や、ご家族を招待）

・サッカー：ヴィッセル神戸

・野球：オリックスバファローズ 花火ナイト

・奨学金返還支援、キャリアリターン、リファラル採用などの各種制度を導入済。

③ブランディング、認知度向上、採用活動強化

・関西圏の私鉄/JRの電車内や駅構内、東京駅の新幹線ホームなどに当社広告を掲載。



2025
健康経営優良法人
KENKO Investment for Health
大規模法人部門



職場見学会



当社広告(例)

目次

1. 第1次 中期事業計画(2022～2024年度)の総括
2. 第2次 中期事業計画(2025～2027年度)の策定
3. 株主還元
4. 資本コストや株価を意識した経営の実現
5. サステナビリティ経営深化の取組
6. **ご参考資料**
 1. 会社概要
 2. 会社沿革
 3. 経営理念、ビジョン
 4. 事業概要

6. (ご参考資料) 会社概要

会社概要

(2025年3月31日現在)

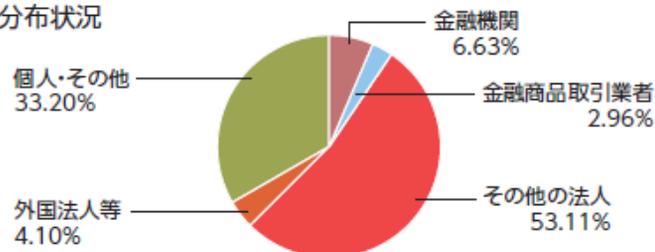
創 立	1910年11月	合名会社神戸発動機製造所
改 組	1920年 6月	株式会社神戸発動機製造所
社 名 変 更	1952年 6月	神戸発動機株式会社
	2017年 4月	株式会社ジャパンエンジン コーポレーション (現社名)
資 本 金	2,215,000,000円	
本 社 及 び	兵庫県明石市二見町南二見 1 番地38	
本 社 工 場	電話 078-949-0800(代)	
事 業 所	東京支社 (東京都港区)、今治営業所 (愛媛県今治市)	
ウェブサイト	https://www.j-eng.co.jp/	

株式の状況

(2025年3月31日現在)

発行可能株式総数	12,000,000株
発行済株式の総数 (自己株式 16,233株を含む)	8,400,000株
株主数	5,201名

株式の分布状況



大株主一覧 (上位10名)

(2025年3月31日現在)

株主名	持株数 (千株)	持株比率 (%)
三菱重工業株式会社	1,243	14.83
株式会社名村造船所	840	10.01
株式会社シーケービー	477	5.69
株式会社カナックス	436	5.20
株式会社新来島どっく	373	4.45
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	240	2.87
株式会社赤阪鐵工所	225	2.68
株式会社山田クラブ21	215	2.56
株式会社三井住友銀行	150	1.78
今治造船株式会社	126	1.51

(千株未満切捨て)

役員

(2025年3月31日現在)

代表取締役社長	川 島 健
代表取締役常務取締役	進 藤 誠 二
常 務 取 締 役	柴 田 健
取 締 役	寺 田 明 史
取 締 役 (社 外)	竹 内 郁 夫
取 締 役 (社 外)	黒 瀬 久 敏
取 締 役 (社 外)	鈴 木 純
監 査 役 (常 勤 ・ 社 外)	松 井 克 人
監 査 役 (社 外)	藤 田 正 樹
監 査 役 (社 外)	有 田 朗

6. (ご参考資料) 会社沿革

2017年4月 三菱重工船用機械エンジン株式会社と神戸発動機株式会社が事業統合し、株式会社ジャパンエンジンコーポレーション(J-ENG)発足

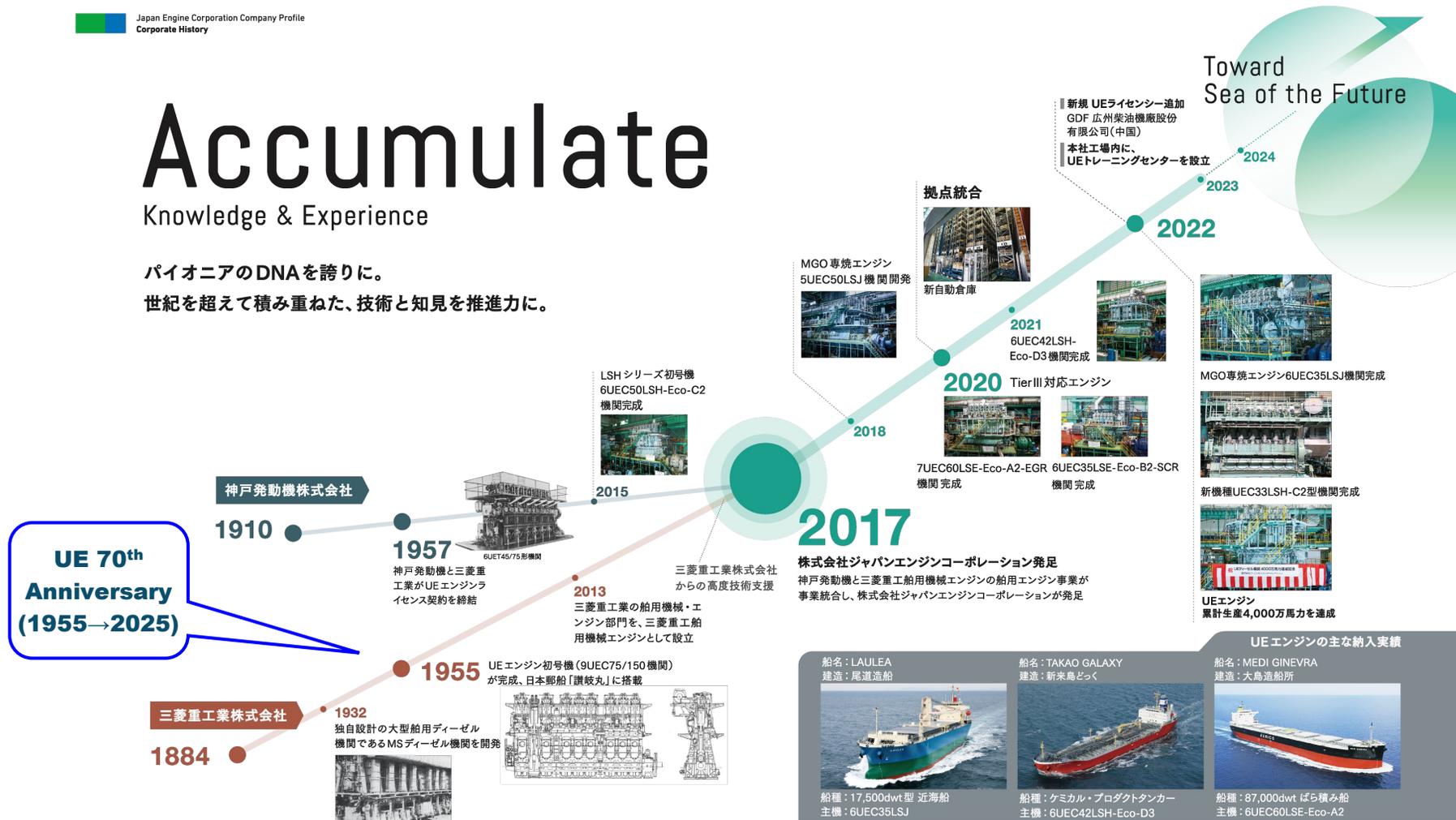
Japan Engine Corporation Company Profile
Corporate History

Accumulate

Knowledge & Experience

パイオニアのDNAを誇りに。
世紀を超えて積み重ねた、技術と知見を推進力に。

Toward
Sea of the Future



UEエンジンの主な納入実績

<p>船名: LAULEA 建造: 尾道造船</p>  <p>船種: 17,500dwt型 近海船 主機: 6UEC35LSJ</p>	<p>船名: TAKAO GALAXY 建造: 新米島どっく</p>  <p>船種: ケミカル・プロダクトタンカー 主機: 6UEC42LSH-Eco-D3</p>	<p>船名: MEDI GINEVRA 建造: 大島造船所</p>  <p>船種: 87,000dwt ばら積み船 主機: 6UEC60LSE-Eco-A2</p>
--	---	---

6. (ご参考資料) 経営理念、ビジョン

経営理念

1. 伝統と革新スピリットを融合

「永くに亘る歴史と伝統を基盤にし、革新的スピリットの融合で、機動的かつ柔軟な経営を推進する」

2. 社会と業界の発展に貢献

「環境対応と経済性を両立した技術と品質向上への飽くなき挑戦で、社会、海運・造船業界の発展に貢献する」

3. 総合力を発揮し、世界へ飛躍

「社員の力を結集し、開発・設計・製造・販売・サービスの一貫体制で、世界に伍していける企業を目指す」

4. 無災害職場の確立

「危険予知の徹底と闊達なコミュニケーションで、災害ゼロを目指す」

ビジョン

“世界的視野に立ち、伝統と革新を融合させ、日の丸船用エンジンをお客様とともに育て、次代を拓く”



5UEC50LSJ型機関

6. (ご参考資料) 事業概要

事業区分	売上高 (構成比率) ※24年度実績	事業内容(概略)		
船用内燃機関	16,780百万円 (58.1%)	主機関(UEエンジン)の受注・生産・販売 ・対象 1) 当社工場で生産するエンジン 2) 当社で受注し、ライセンシーへ製造を委託するエンジン		
修理・部品等	12,082百万円 (41.9%)	①アフターサービス	主機関(UEエンジン)のアフターサービス業務 ・対象：当社工場およびライセンシーで生産されたエンジン ・業務内容(例) ・物品販売：アフターメンテナンス用の部品販売 など ・役務提供：訪船工事 など	
		②ライセンス関連	ロイヤリティー	・ライセンシーに対し、当社開発UEエンジンの製造を許諾する対価として、ライセンシーからロイヤリティーを受取
			部品供給	・ライセンシーでのUEエンジン製造にあたり、当社からライセンシーに対して、エンジンの重要部品(キーコンポーネント)を販売
		③上記以外の工事	・主機関(UEエンジン)生産以外の各種工事 ・他社製エンジンの試験運転支援 ・他製品向けの取り込み工事 など	

Be the First Mover



1-38, Minamifutami, Futami-cho, Akashi, Hyogo Pref., 674-0093, Japan

<https://www.j-eng.co.jp/>

<IRに関するお問い合わせ>

電話番号：078-949-0800 / Eメール：pr.info@j-eng.co.jp

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する趣旨のものではありません。

また、実際の業績等は様々な要因により、記載されている内容とは、大きく異なる結果となる可能性がございますこと、ご承知置きくださいます様、お願い申し上げます。

※本資料に記載の金額は、表示単位未満の端数を、四捨五入・切捨て等で調整して表示しております。