



2026年3月期 決算説明資料

2026年5月15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 中期経営計画進捗状況
- 03 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（アップデート）
- 04 トピックス
- 05 参考資料

01 業績報告

02 中期経営計画進捗状況

03 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
(アップデート)

04 トピックス

05 参考資料

決算ハイライト

業績を押し上げた要因

- 主機関契約価格が一定程度改善したほか、受注損失引当金の繰入が減少
- 部分品は、数量増加に加え資材価格高騰による採算悪化を踏まえて実施した、下期の価格改定が寄与

業績に影響を与えた要因

- 待遇改善に伴う人件費増加に加え、設備償却負担も増加
- 資材仕入コストの上昇は以前として継続

単位：百万円

	2025年3月期 実績	2026年3月期 実績	前年同期比	
			増減額	増減率 (%)
売上高	13,337	14,028	691	5.2
営業利益	611	824	212	34.7
経常利益	682	954	271	39.8
当期純利益	536	736	199	37.2
1株当たり当期純利益	165円65銭	227円12銭	61円47銭	37.1

事業区分別売上高

主機関

- 主に4サイクル電子制御機関等の大型機関の出荷が増加したことにより前期比5.7%増

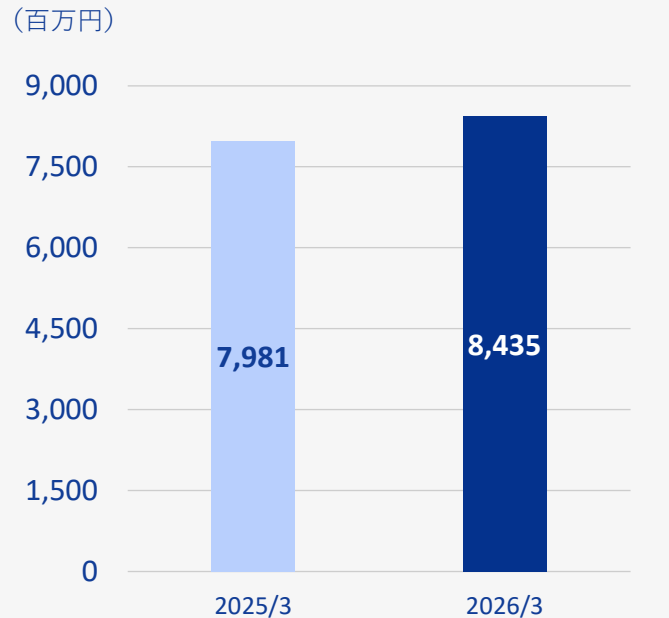
部分品

- 数量増加に加え資材価格高騰による採算悪化を踏まえて実施した、下期の価格改定が寄与

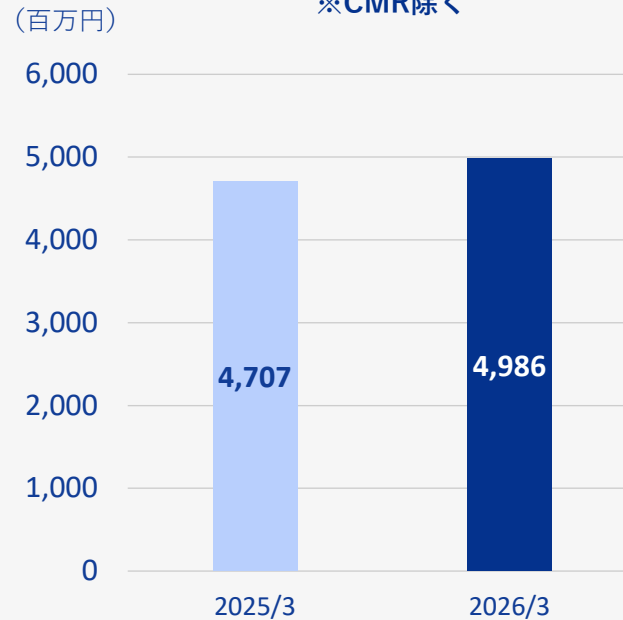
CMR

- 既存顧客の引き合いが低迷したため、前期より減少

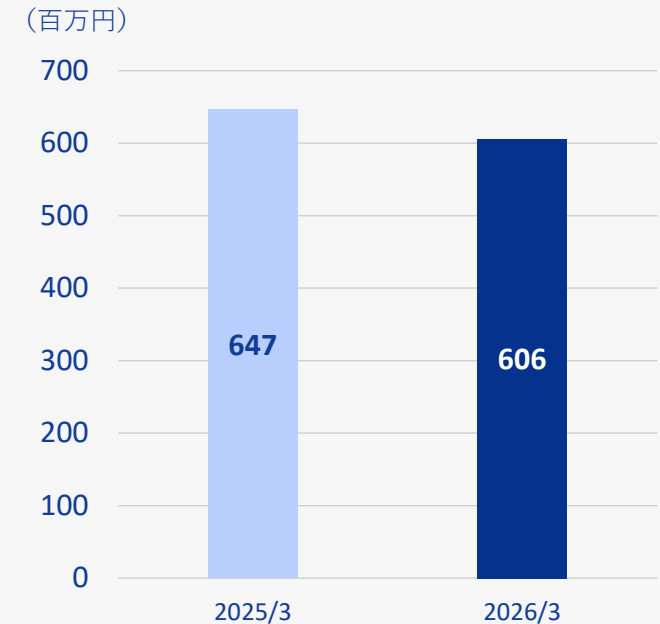
主機関



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）

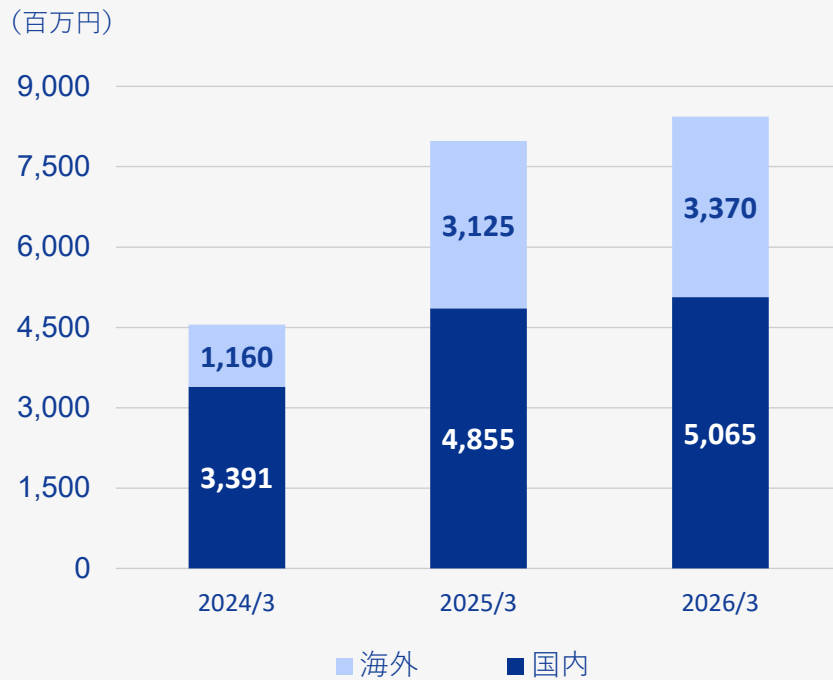
国内向け

- 台数は減少したが、4サイクル電子制御機関等の大型機関の出荷増加となり売上高増加に寄与
- メタノール燃料エンジンの2号機を出荷

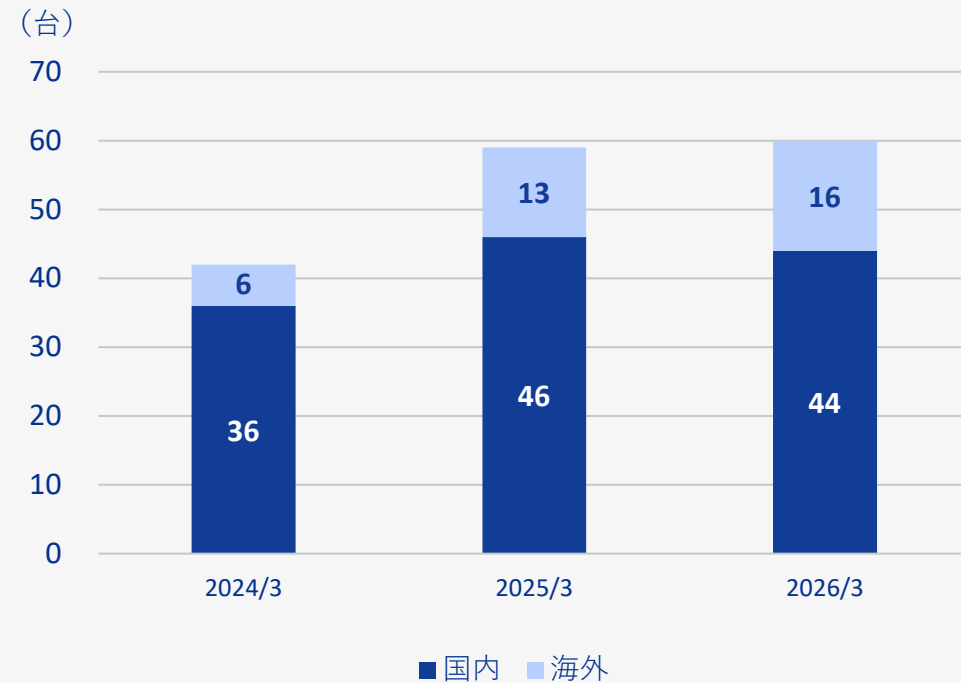
海外向け

- 韓国向けを中心に、売上・台数ともに増加

売上金額



販売台数



主機関（受注高）

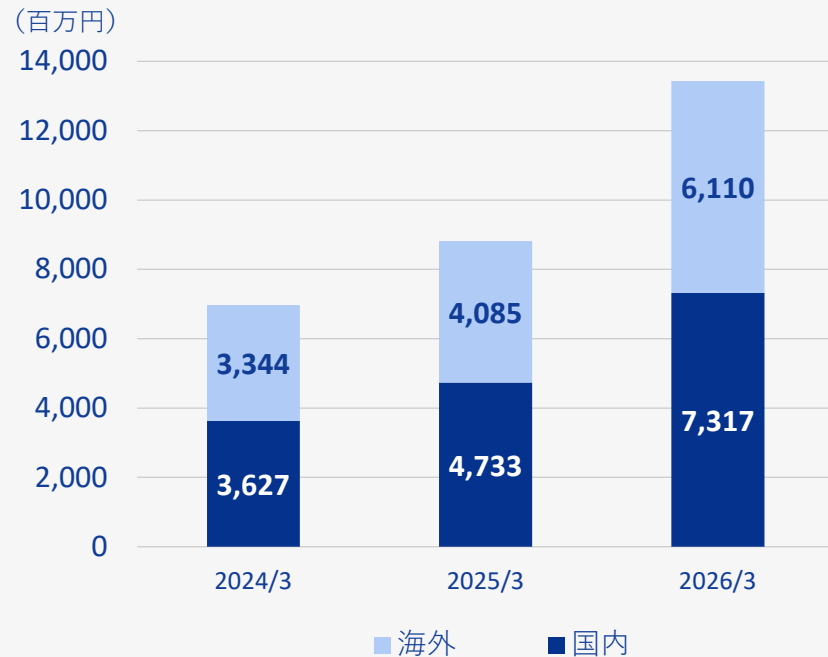
国内向け

➤ 代替造船が着実に増加し、5～6年先までの船台が埋まる造船所も散見される状況

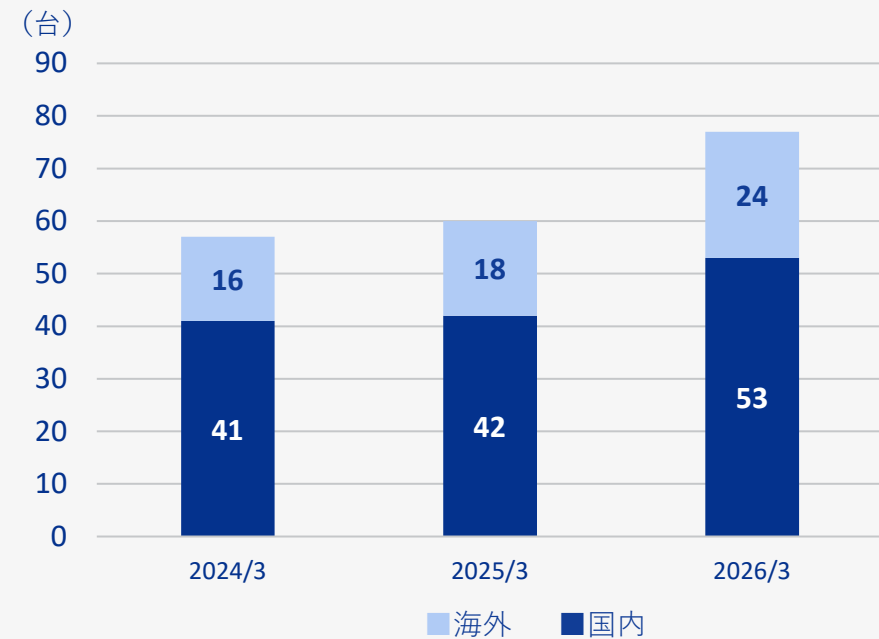
海外向け

➤ タンカーを中心に引き合いが増加

受注金額



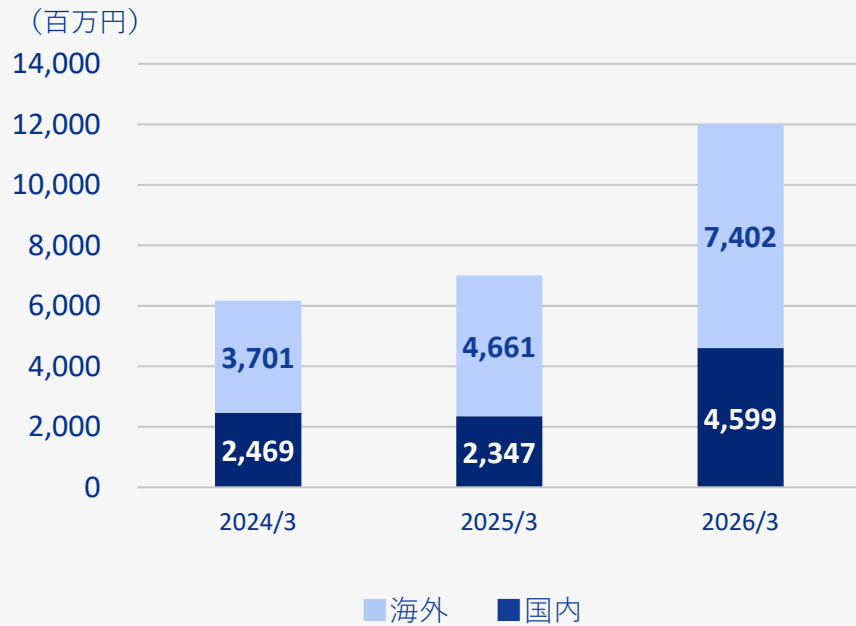
受注台数



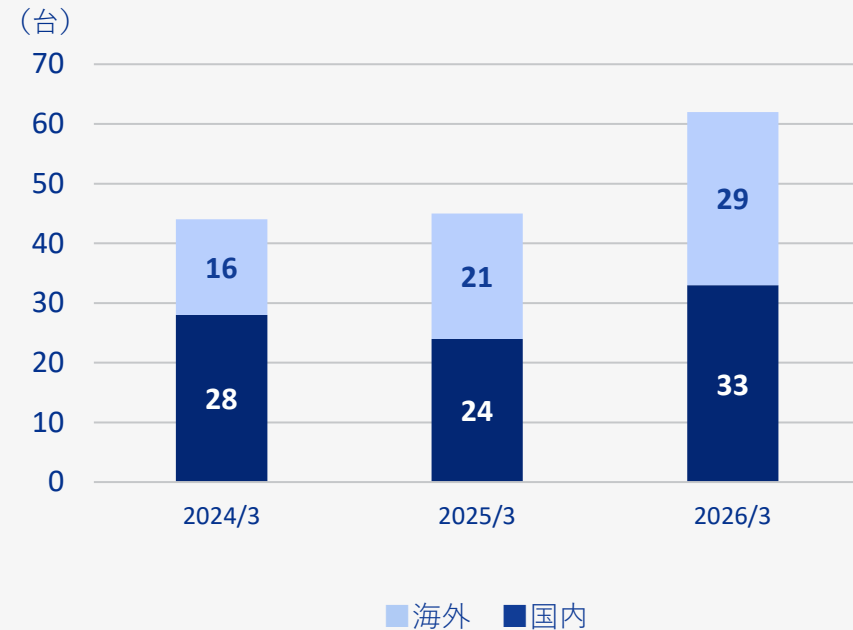
主機関（受注残高）

➤ 受注高の高水準を背景に受注残高も前期比71.2%増加となり、来期売り上げの可視性は良好

受注残高金額

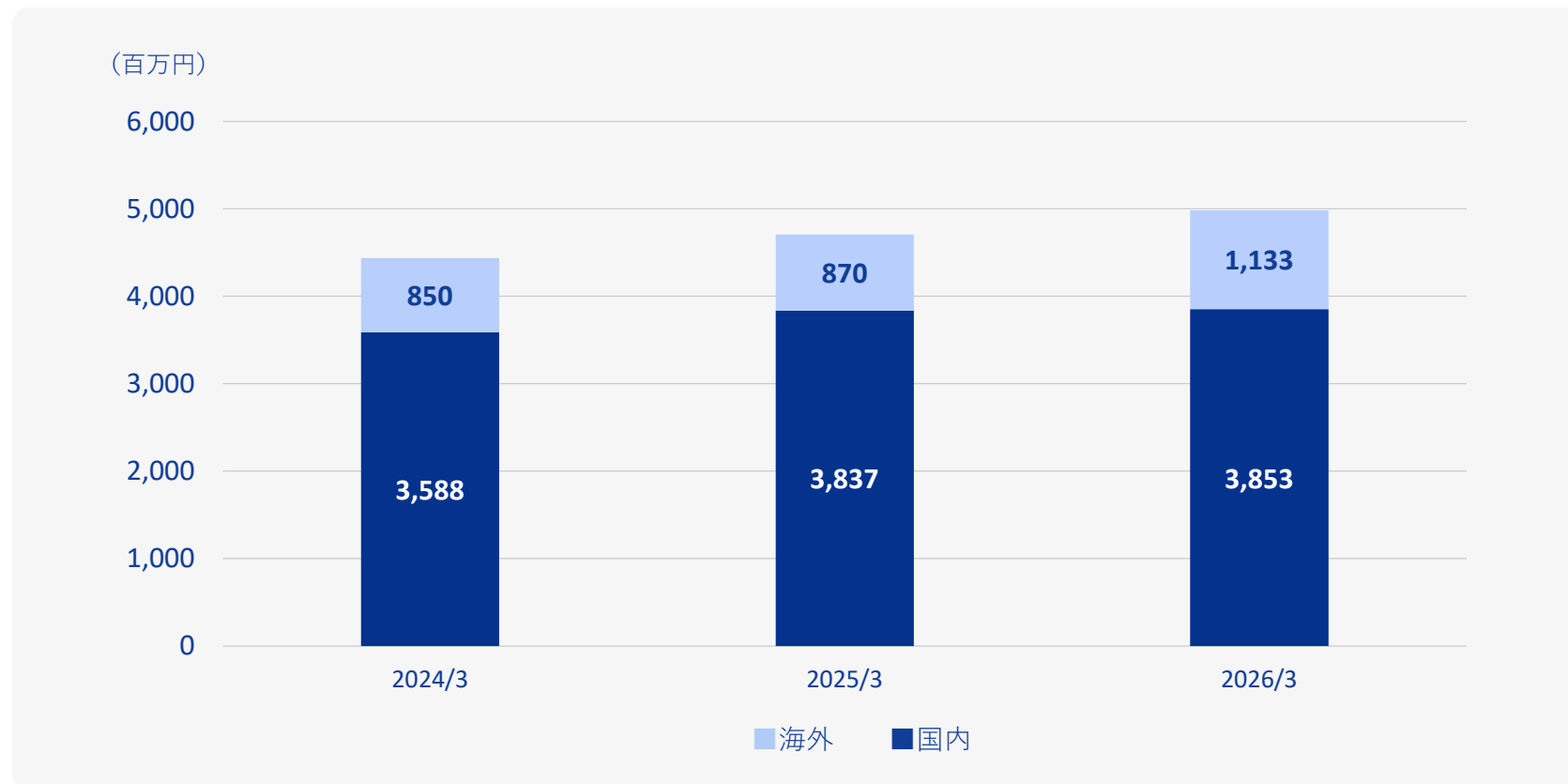


受注残高台数



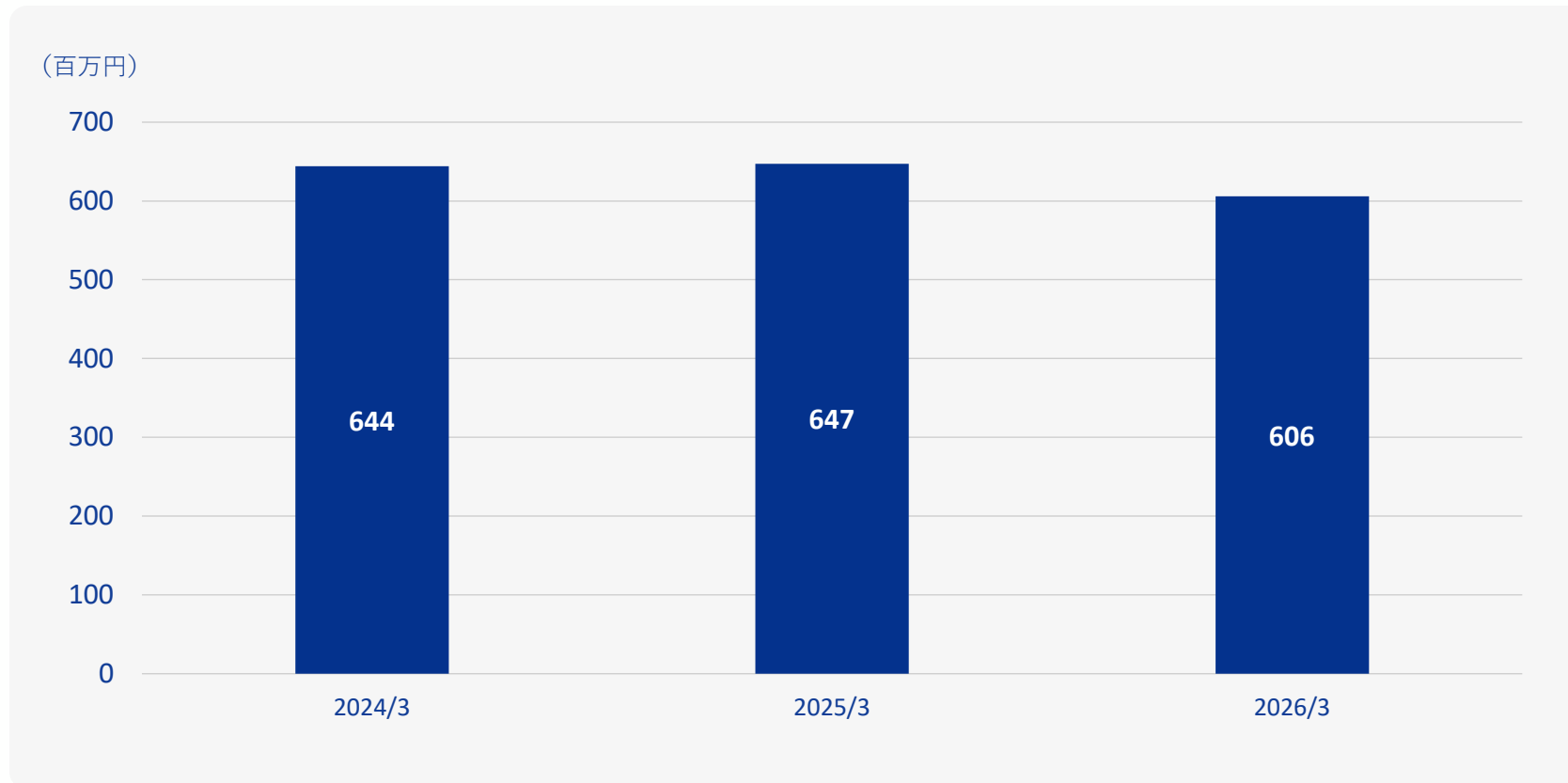
部分品（売上高）内訳 ※CMR除く

- 国内向けは堅調に推移し、海外向けが大型復旧工事案件や価格改定前の駆け込み受注増加により全体を牽引
- 上期は販売微増にとどまる一方、資材価格高騰の影響で原価率が悪化したため、下期に価格改定を実施



CMR（売上高）内訳

- 主機関との混合生産が進展せず、顧客との生産調整が必要となり前期を下回る水準
- 今後は公共工事向け案件の回復を見込むほか、サプライチェーンの拡大に注力し立て直しを図る



業績見通し

売上高

- 主機関の出荷台数増加の影響により、前期比22.6%増を見込む

損益面

- 主機関の契約価格は改善傾向にあるものの、銅健値の高騰によってプロペラをはじめ、資材や機器類のコストアップが影響すると見込む

単位：百万円

	2026年3月期 実績	2027年3月期予想	
		金額	増減率 (%)
売上高	14,028	17,200	22.6
営業利益	824	900	9.2
経常利益	954	1,000	4.8
当期純利益	736	730	△0.8
1株当たり当期純利益	227円12銭	225円18銭	△0.8

※中東情勢悪化による不確実要因については、その影響を合理的に算定することが困難のため織り込んでおりません

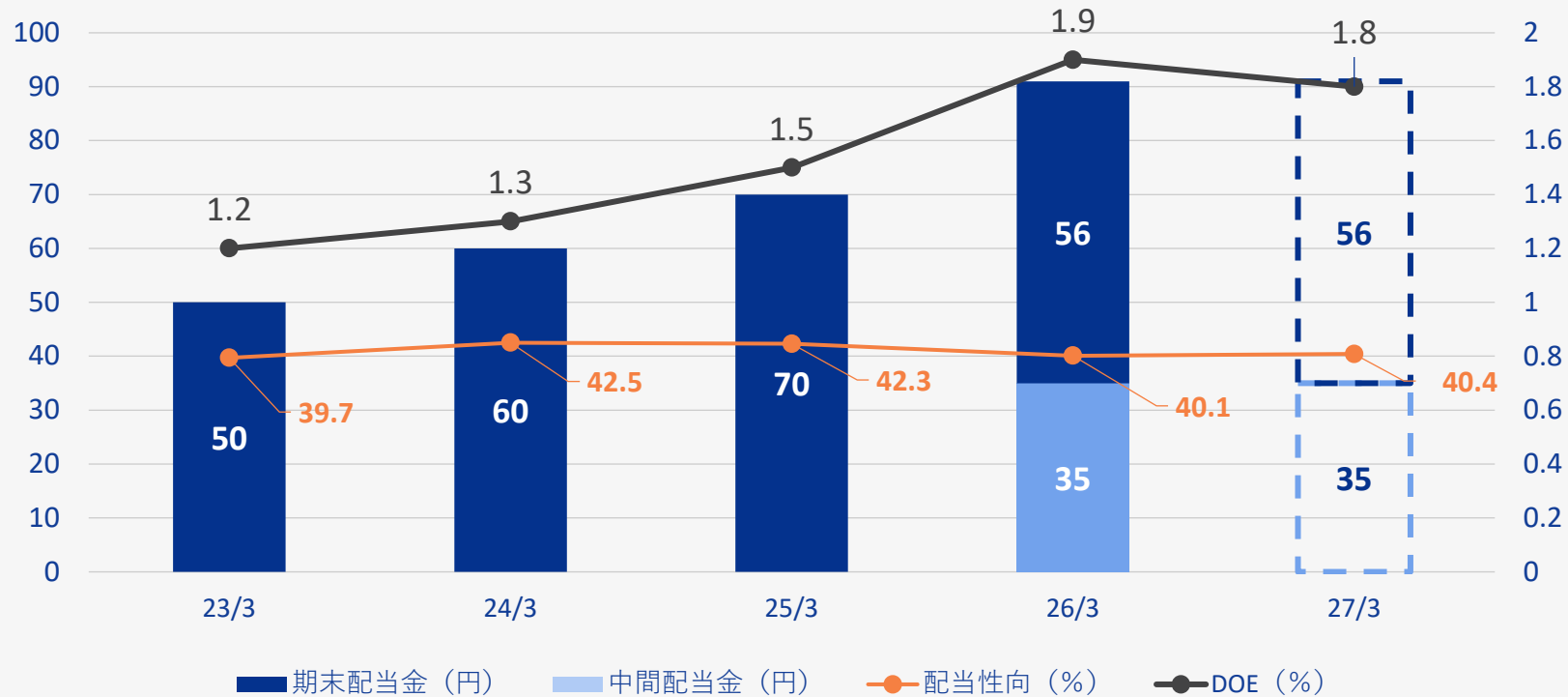
配当推移

当期

➤ 新たに設定した配当方針を踏まえ、1株当たり年間配当金91円（中間35円/期末56円）

来期

➤ 1株当たり年間配当金91円（中間35円/期末56円）を実施予定



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	2026年3月期～
配当還元指標	指標の採用無し	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 <small>※純資産配当率(DOE) = (年間配当総額 ÷ 期末純資産) × 100(%)</small>
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、企業体質強化・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	<ul style="list-style-type: none">■ 利益配分について経営の重要課題と位置付け、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

01 業績報告

02 中期経営計画進捗状況

03 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
(アップデート)

04 トピックス

05 参考書類

実績と目標改定

- 中期経営計画の数値目標を直近の業績動向を踏まえ見直し、目標の一部改定を実施
- 最終年度、売上高185億円・売上高営業利益率8.0%・ROE7.4%を数値目標として設定

	2026年3月期目標	2026年3月期実績	2027年3月期新目標	2028年3月期新目標
売上高	139億円	140億円	172億円 ↑ 32億円	185億円 ↑ 35億円
売上高営業利益率	4.9%	5.9%	6.0% ↑ 0.5pt	8.0%
ROE	3.5%	4.8%	5.2% ↑ 1.4pt	7.4% ↑ 1.4pt

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』

円安等による資材コスト上昇に対応やGHG削減目標達成のためのカーボンニュートラル実現に向けたエンジン開発の推進



既存エンジンのGHG削減

DF※エンジンの開発

- ・メタノール専焼エンジンLA28MをベースとしたDFエンジン「LA28M-DF」を開発開始（2026/3/9プレス済）
- ・今後、試験機製作・試験運転実施へ移行予定

※：2種類の異なる燃料を使用できるエンジン

ディーゼルエンジンの燃費削減

低速4サイクルエンジンLA・LHシリーズの推進効率を向上させ、更なる低燃費を実現



アクティブ販売

東南アジア・東アジアをターゲットとした営業/提案活動

- ・代理店・サービス部門・営業部門が三者一体となった営業/提案活動を実施（実績）
台湾、インドネシア、タイ、フィリピン
- ・ベトナム2か所にて当社独自の技術セミナーを初めて開催



現地技術セミナーの様子



製品契約価格改善

資材価格高騰分の価格反映

- (国内)
 - ・造船所に対し価格交渉を行い、価格改善に努めた
- (海外)
 - ・案件ごとに綿密にコスト精査をしながら価格交渉を実施

第2の柱『NEW HANSHIN』

エンジン専業および国内内航船市場への依存リスクを低減するため、市場の多角化を進める

海外開拓

■ 中国市場開拓

- ・ 展示会(MARINETEC CHINA)に初出展し、多方面の販売チャンネル構築に向けた活動実施
- ・ 今後は現地でのサービス代理店構築を目指す

■ 海外展示会積極参加

- ・ 今後はアジア地域のみならず、他地域でも展示会に参加

■ 部品のネット販売

- ・ 電子取引に必要な部品リスト作成を推進の方針

生産最適化

■ 生産指示のIT化

- ・ 新生産管理システムの稼働によって、生産指示に関する業務効率改善
- ・ 来期以降は新生産管理システムの活用範囲を拡大し、スケジューラー導入等の設備投資の検討や生産指示業務の高度化に取り組む

■ ロボットによる業務効率化

- ・ 面取り加工を行うロボットを導入
- ・ 来期以降、鑄造鑄仕上げロボット導入を計画中

CMR事業化/工場適正化

- ・ CMR専用ラインはニーズを見極めつつ検討継続



第3の柱 『FUTURE HANSHIN』

内航海運のGHG削減目標達成のためカーボンニュートラル/カーボンフリーエンジンの開発研究を進めると同時に、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

■ アンモニア・水素燃焼技術の確立

- 水素、アンモニア燃料に対する燃焼技術確立のため、コモンレールシステム※の開発開始

※燃料噴射を電子制御することで燃費改善と排ガス削減を同時に実現する次世代エンジン技術

- アンモニア燃料の供給設備の調査開始

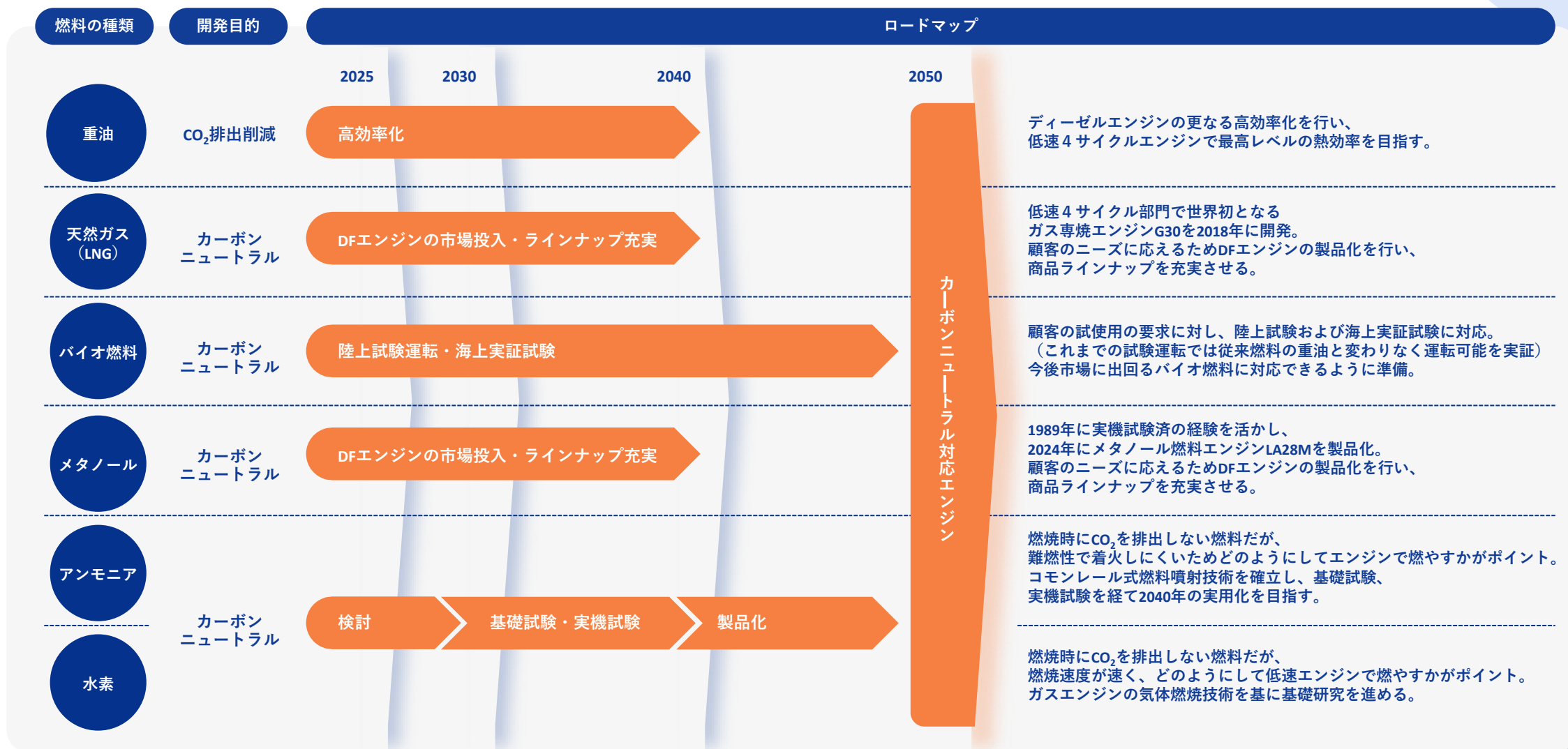


AI技術の応用

■ 高度船舶安全管理システムの自動応答化

- システム会社と協業し、船からの定時通信運転データを機械学習などのAIを用いた方法で異常予兆検知方法に取組中
- 今春にプロトタイプを完成予定

カーボンニュートラルへのロードマップ



カーボンニュートラル対応エンジン

人的資本投資

「未来を担う人材開発」を目標とし、様々な人的資本投資を実施

人事評価制度改定



人材の育成・教育を主眼とした人事制度へ

- 評価の透明性/公平性を高める
- 中期経営計画や各部署の目標のブレークダウンと対策を全社員に浸透

組織変更

組織の壁を無くし、同種機能の組織を合体

- 部課制からグループ・チーム制へ
→経営資源の流動化および運用効率化を促進することで、最終的に経営資源の全社最適化を実現



表彰・報奨制度見直し



表彰・報奨対象を拡大し、社員の自発的改善モチベーションを高め社業への貢献度を加速

- 金額評価できない質的改善やアイデア段階の特許や実用新案も評価対象

キャリア採用強化

即戦力のある多様な人材の確保

- 新卒による人材の確保が困難
- 中期経営計画を実行すべく、人材の確保が必要



01 業績報告

02 中期経営計画進捗状況

03 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
(アップデート)

04 トピックス

05 参考書類

経営指標等の推移

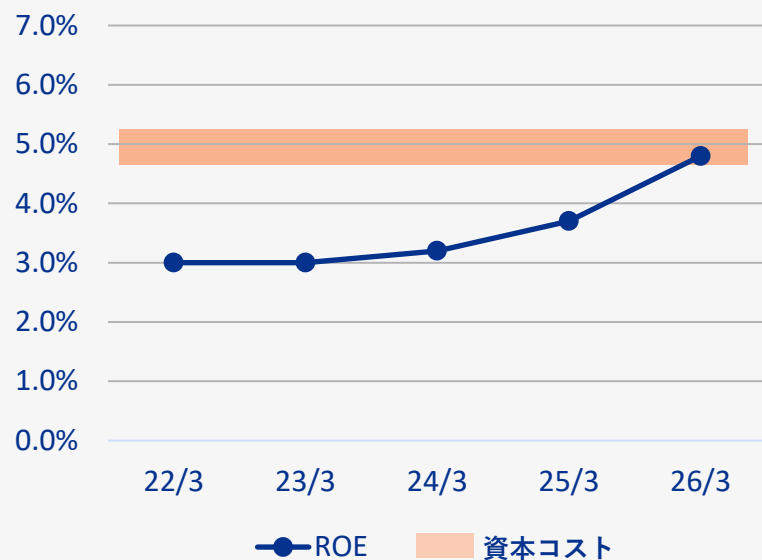
- 売上高営業利益率は5.9%まで改善し、例年水準を回復
- ROEは4.7%となり、中期経営計画1年目の目標3.5%を達成
- PBRは期末時点で1倍超えを達成

	2022/3月期	2023/3月期	2024/3月期	2025/3月期	2026/3月期
売上高 (百万円)	10,142	9,064	9,636	13,337	14,028
営業利益 (百万円)	549	550	551	611	824
営業利益率 (%)	5.4	6.1	5.7	4.6	5.9
当期純利益 (百万円)	394	406	456	536	736
ROE (%)	3.0	3.0	3.2	3.7	4.8
PBR (倍)	0.36	0.31	0.54	0.54	1.17
期末株価 (円)	1,489	1,340	2,391	2,320	5,640

現状評価と分析 (ROE)

利益率改善によりROEは前期比で向上し、さらなる改善余地あり

ROEの推移



当社が認識している資本コスト約5%
※中期経営計画を設定した当時の計算

ROE分析

利益率

価格転嫁の進展により前期比で改善

資産回転率

5年間の投資計画と株主還元により概ね横ばい

財務レバレッジ

無借金経営を維持し財務健全性を重視

➤ 一方で、スタンダード市場中央値5.9%を下回る水準

改善の方向性

➤ 収益力の更なる向上（中期経営計画の着実な実行）

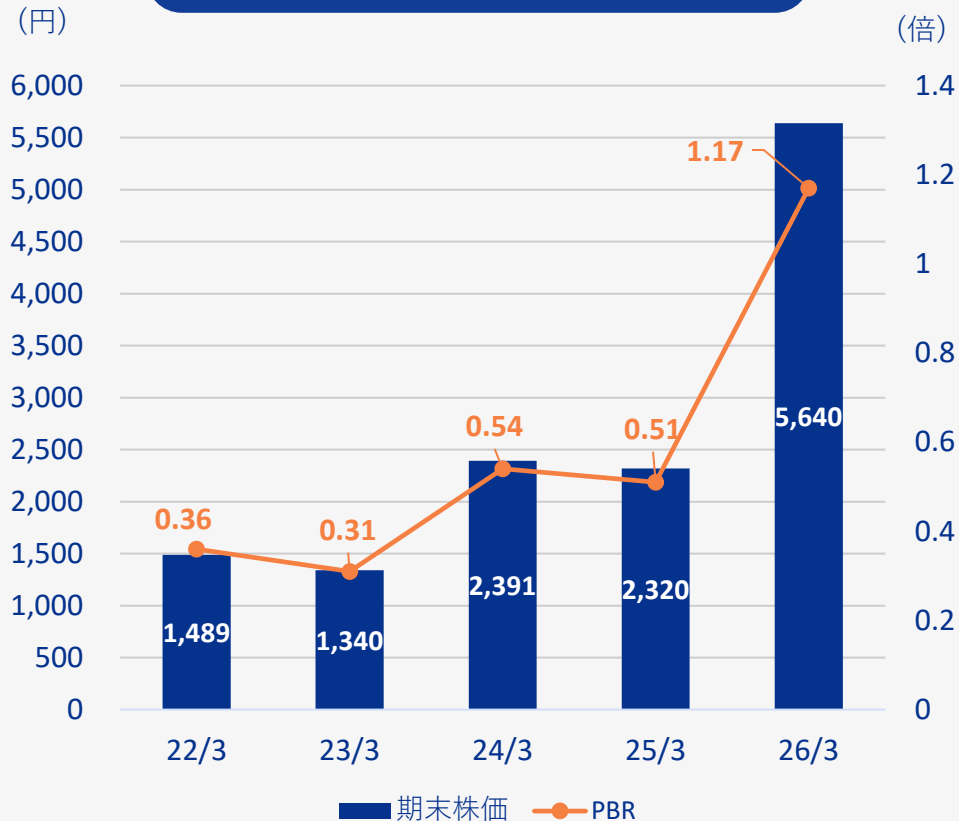
➤ 5年間の投資と積極的な株主還元による資本効率改善

当期
4.8%
(前期3.7%)

現状評価と分析（PBR・株価）

積極的な情報開示と経営の変化が、PBRと株価に市場評価として表れた

PBRと株価の推移



PBRと株価の分析

Point 1

経営施策の明確化

3ヵ年中期経営計画の策定により資本効率改善と株価意識の経営姿勢を明確化

Point 2

外部環境の追い風

政府の重点投資対象に「造船」が選定され、造船関連株として中長期的な成長期待が増加

Point 3

市場評価の向上

2026年2月にPBR1倍を達成
→企業価値と成長性が市場評価として定着

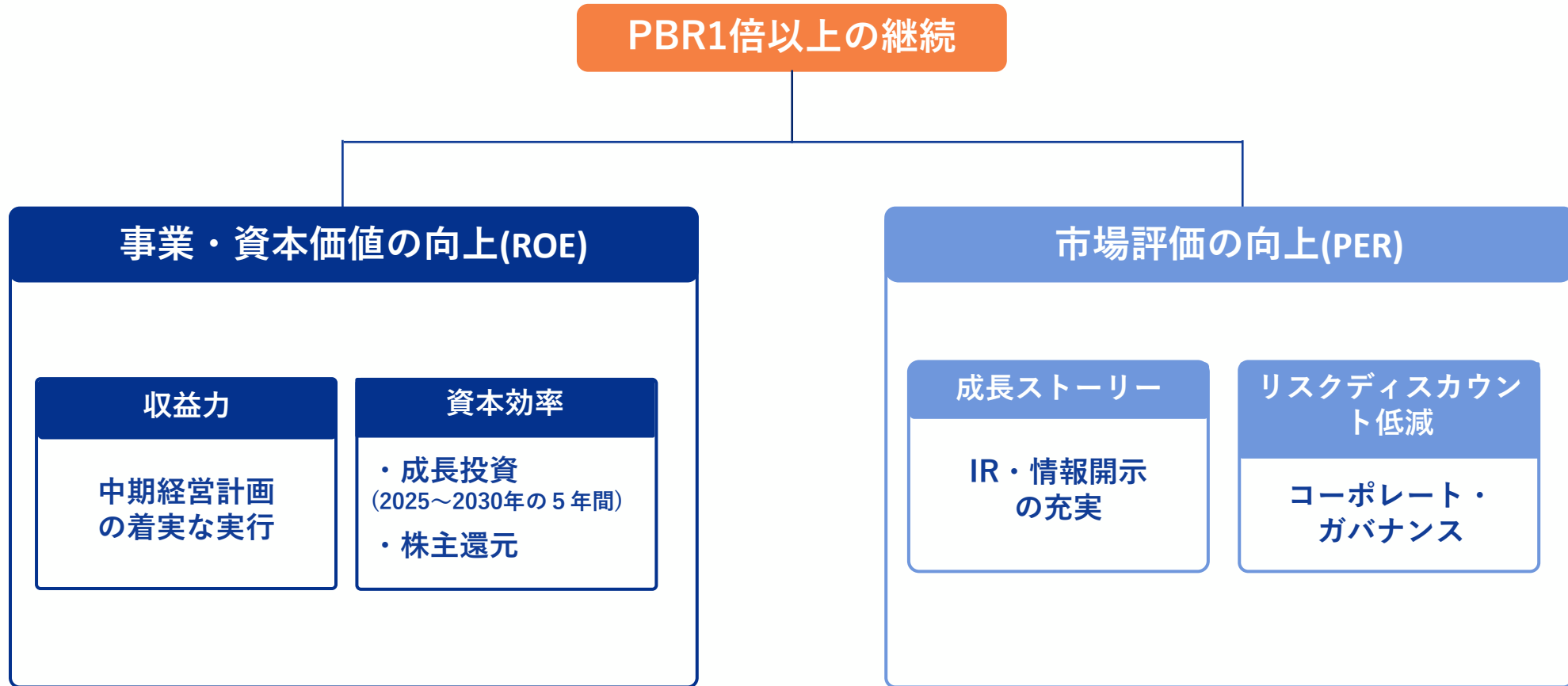
Point 4

安定的な株価水準

期末株価は前年の2倍以上の水準で安定し、外的要因に左右されてにくい推移

PBR改善の取り組み方針

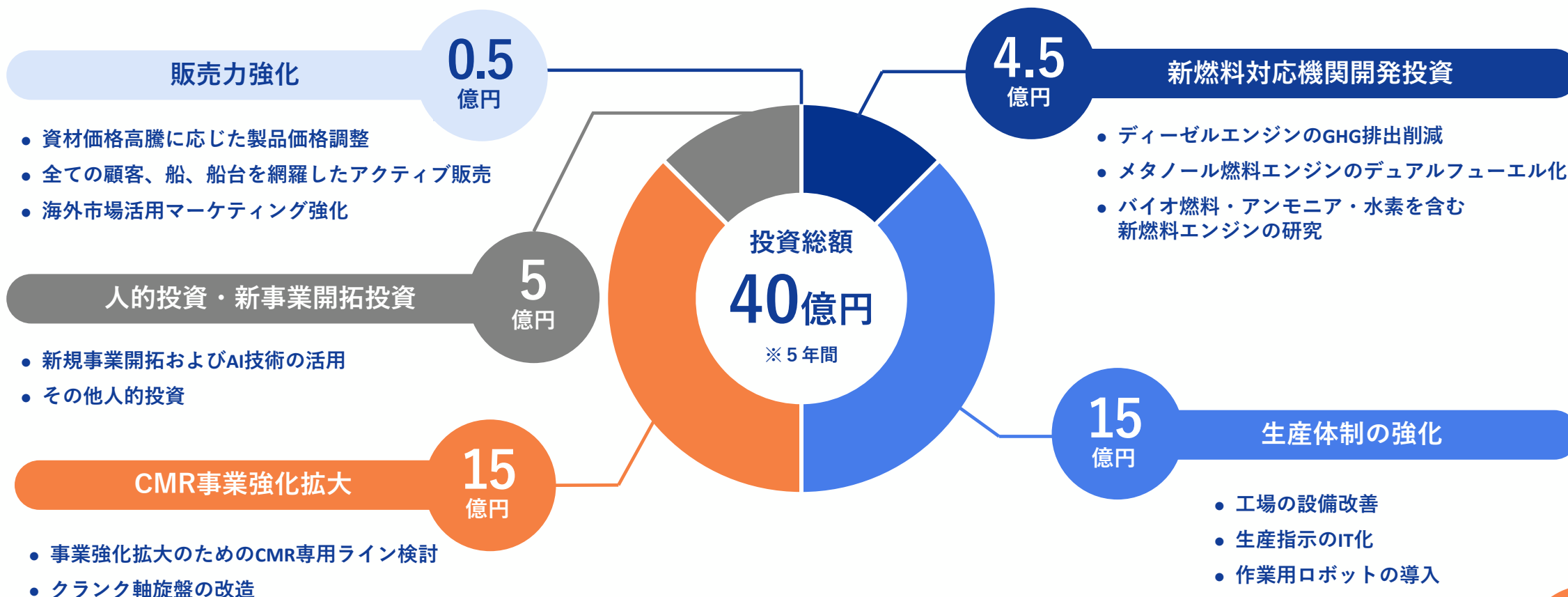
PBR1倍以上の継続に向けて、特にROEを意識した経営の実行



株主や投資家との対話を通じたアップデート

各種投資方針（2025～2030年）

- 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2025年～2030年の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



IRへの取り組み

－株主・投資家との対話強化と経営への反映－

経営戦略・中期経営計画を軸とした開示強化により、機関投資家との対話が拡大し、その内容を取締役会で共有し経営に反映

情報開示の充実

開示書類の刷新

- ・年次/中間報告書を**経営戦略を軸とした構成へ**
- ・決算説明資料に中期経営計画を反映



情報提供チャネルの最適化

- ・Webサイトの定期見直し
- ・業界特性を踏まえた分かりやすい表現

株主・投資家との対話

対話の量の拡大

- ・IR面談を積極的に実施
- ・年次報告書、中間報告書で株主アンケートを実施



対話内容や意見を取締役会でフィードバック

- ・内容によって実務レベルへフィードバックし、対応策を講じる

コーポレート・ガバナンス強化

報酬決定プロセスの透明化と取締役会の実効性向上を継続

報酬決定プロセスの透明化 -報酬委員会の設置-

■ 設置の目的

- ・取締役（監査等委員である取締役を除く。）の報酬決定の客観性・透明性を向上
- ・コーポレート・ガバナンスの実行性を強化

■ 委員会の体制

- ・3名以上の取締役で構成し、その過半数は独立社外取締役
- ・委員長は独立社外取締役

委員長



取締役会の実効性向上に向けた取り組み

取締役会の規模・構成・運営等に関して概ね実効性が確保されていると認識

■ 課題

- ・社外役員への社内の業務執行状況共有不足
- ・資料の配布時期

■ アンケート概要

対象	取締役会（全取締役）
実施方法	アンケートを通じた自己評価
評価項目	取締役会の規模・構成、運営、議論の内容、資料の内容、事前の情報提供

04 トピックス

01 業績報告

02 中期経営計画進捗状況

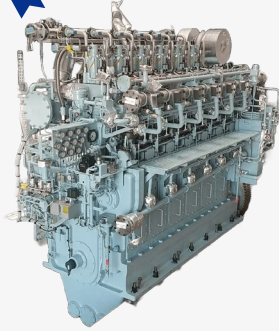
03 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について
(アップデート)

05 参考書類

トピックス



日本発明振興協会・日刊工業新聞社共催 第51回発明大賞 東京都知事賞受賞



燃料噴射制御システム及び二元燃料機関

- ・環境対応（メタノール等）に対応した二元燃料技術
- ・高い始動性、運転安定性を実現する独自の燃焼制御
- ・環境規制強化を背景に、次世代船舶向け需要を見据えた技術基盤



高度船舶安全管理システム搭載「鶴伸丸」が船員安全・労働環境取組「大賞」



- 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 **S**afety and **S**mart Environment for **S**eamarers)
- 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

01 業績報告

02 中期経営計画進捗状況

03 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
(アップデート)

04 トピックス

05 参考書類

会社概要

2026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	302名
主な事業所	神戸・明石・東京・福岡
工場	明石・玉津・播磨

沿革（抜粋）

1918年 石油発動機の製造・販売のため、株式会社阪神
鐵工所を設立

1928年 ディーゼルエンジンの製造販売を開始

1937年 当社のオリジナル第一号機 Z6K800PSエンジンを
完成

1944年 商号を現在の阪神内燃機工業株式会社に変更

1953年 小型船用内燃機関に対し、業界第1号の日本工業
規格（JIS）の表示を運輸大臣より許可される

1965年 明石工場にディーゼルエンジン工場建設
株式会社木下鉄工所と合併

1986年 川崎重工業(株)と業務提携し、製造受託を開始

1992年 自社開発ディーゼルエンジンの製造累計が1,000
万PSに達成

2015年 船舶用低速4サイクルディーゼルエンジンとして
は世界初の電子制御機関を完成

創立100周年を迎える

2018年 船舶用低速4サイクルエンジンとしては世界初の
ガスエンジンを完成

2023年 ディーゼル機関の累計生産12,000台を達成

2024年 現低速4サイクル機関をメタノール燃料化した、
世界初の船舶用メタノール燃料エンジンを完成

事業内容

創立当時から続く船舶用エンジンの製造とその技術や設備を活かした加工事業の2本柱の事業を展開中

船舶推進プラント事業

船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

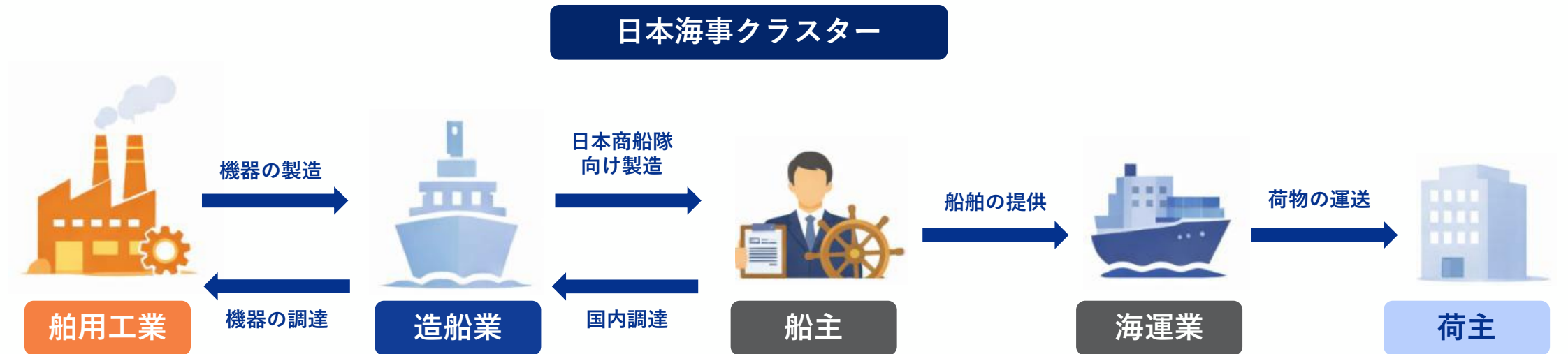
*国内の港から港まで荷物を運ぶ船のこと

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

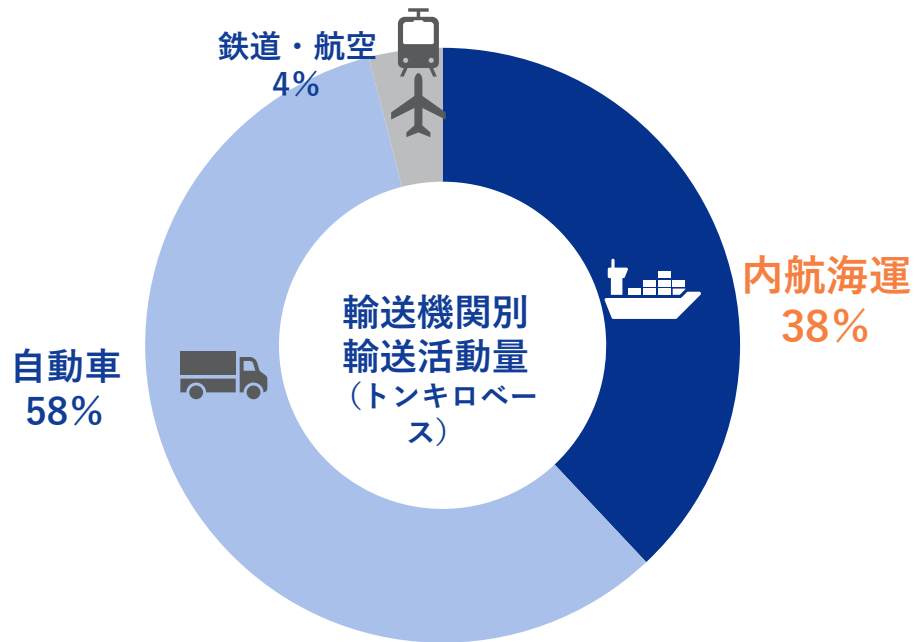
- 日本海事クラスターとは船会社関連の産業群のことを指す
- 当社は船舶エンジンと周辺機器の製造・販売を担い「**船用工業**」の産業に属している
- 船舶に搭載される船用機器は数万点と言われており、各専門メーカーで製造を行い造船所へ納品



当社を取り巻く内航海運業界について

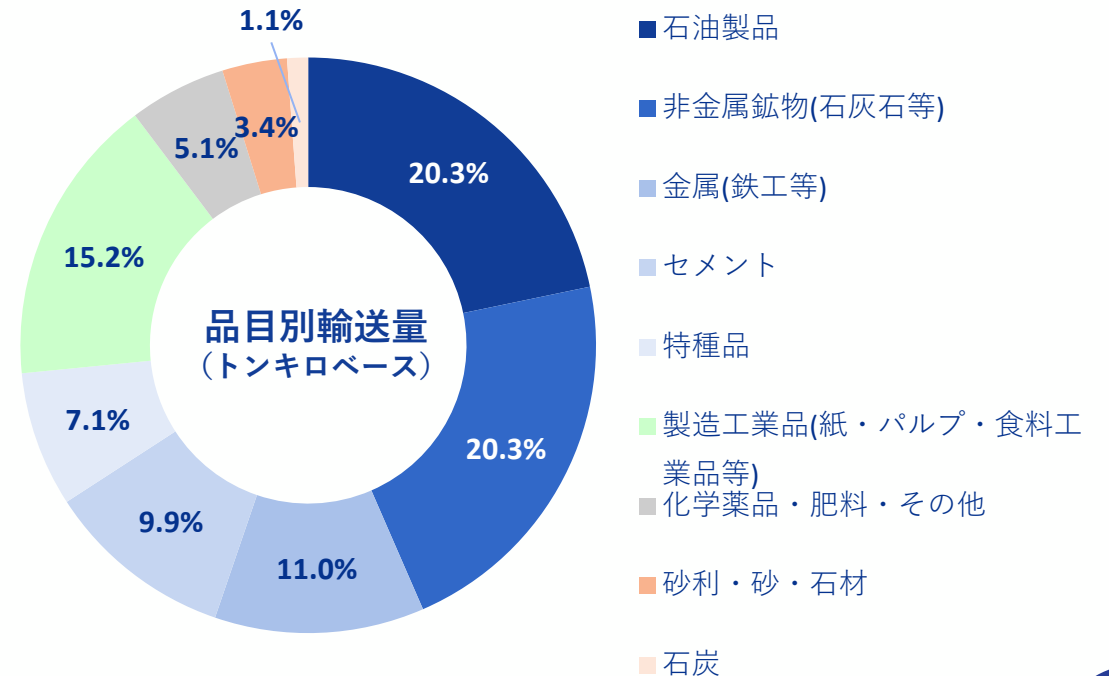
- 内航海運は国内貨物輸送の約4割を担っている（トンキロベース）
- 鉄鋼やセメント、石油等の産業基礎資材の約8割を輸送しており国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである

国内貨物輸送分担



出典：国土交通省HP 「内航海運の状況」

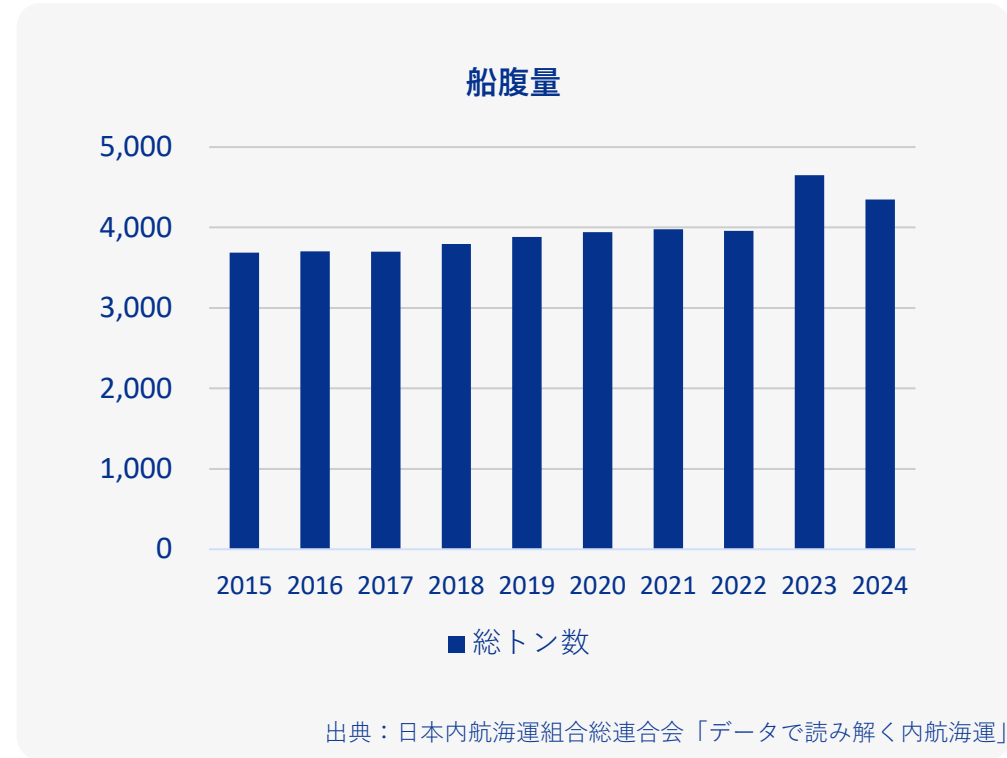
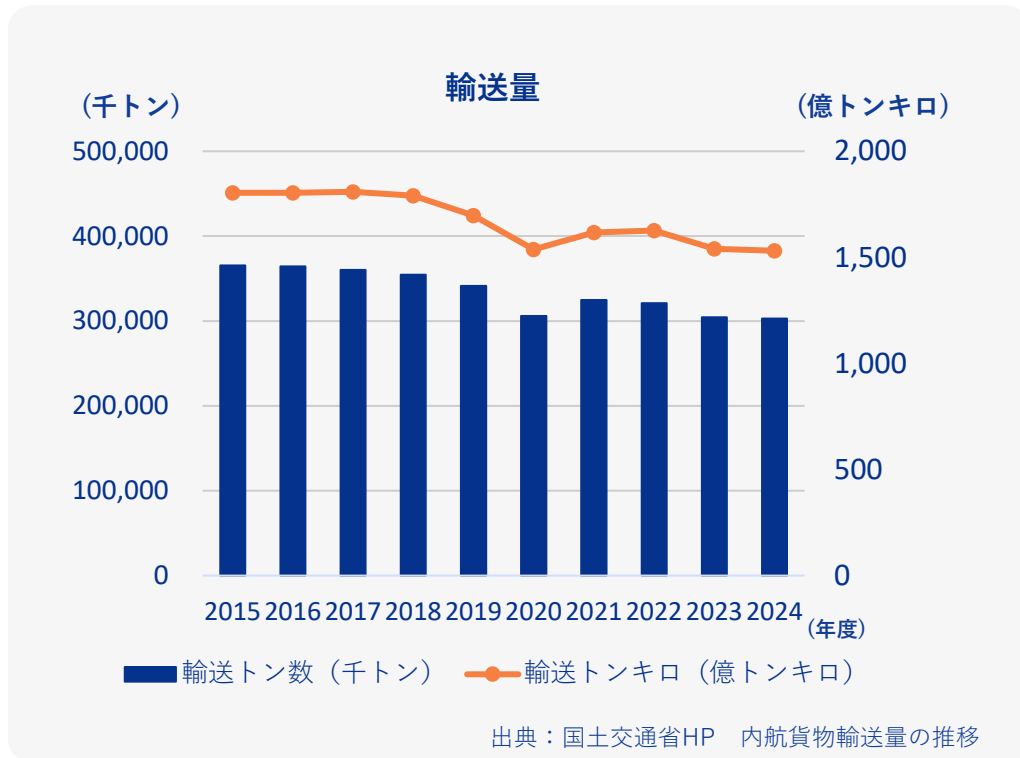
輸送品目別シェア



出典：国土交通省HP 「内航海運の状況」

内航海運の市場動向

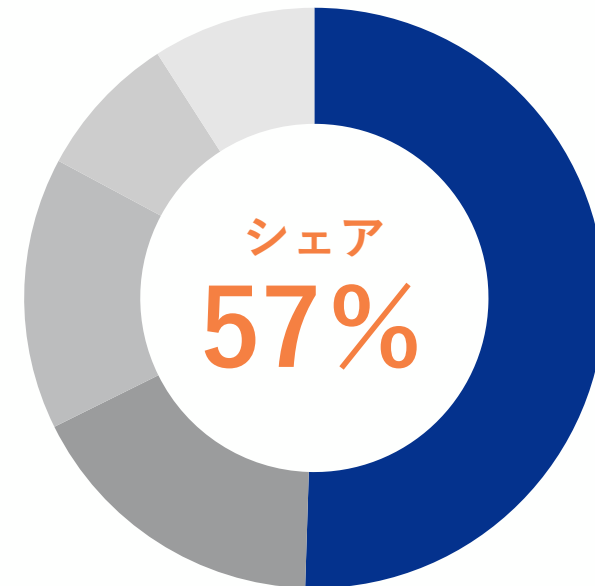
- 輸送量は2020年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したが、それ以外はほぼ横ばいで安定的な輸送量を確保している
- 2024年度は、鉄鋼等の輸送需要回復により、輸送トン数、トンキロともに前年度比ほぼ横ばいで推移



当社のマーケットポジション

- 内航船市場における中出力帯を主戦場とし、同分野の中核的ポジションで優位な立場（シェア約57%）
- 当社が得意とする低速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
- 船舶における各エンジンメーカーは競合ではなく市場ごとの棲み分けで立場を確立

内航船エンジン市場シェア



※2026.4-2027.3 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。