



2025年3月期 決算説明会プレゼンテーション資料

2025年5月19日
(証券コード: 6023)



■ 決算の概要	—— p.3
■ 中長期ビジョンの進捗および 2026年3月期見通し	—— p.8
■ Appendix	—— p.18

決算の概要



2025年3月期通期業績は好調なメンテナンス収益を背景に売上・利益ともに期初計画を大きく上振れて着地

(百万円)	2024年3月期 通期累計	2025年3月期 通期累計	前年同四半期比	
			増減	増減率 (%)
売上高	81,775	88,781	7,005	8.6
営業利益	5,194	7,634	2,439	47.0
経常利益	5,546	7,603	2,057	37.1
当期純利益	5,149	5,717	567	11.0
1株当たり利益 (円)	162.87	180.92	18.05	11.1
総資産	101,428	96,107	△5,320	△5.2
自己資本比率 (%)	50.1	45.9	—	—

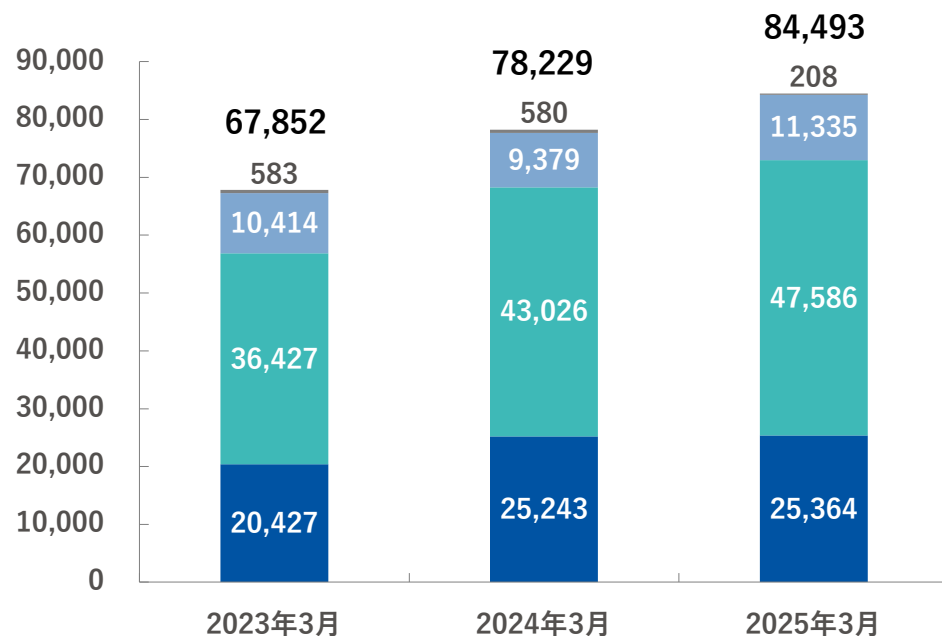
内燃機関部門 売上高・部門利益

内燃機関部門は海外向け船用を中心に成長を継続
メンテナンス収益の増加により部門利益率が大きく改善

売上高

(百万円)

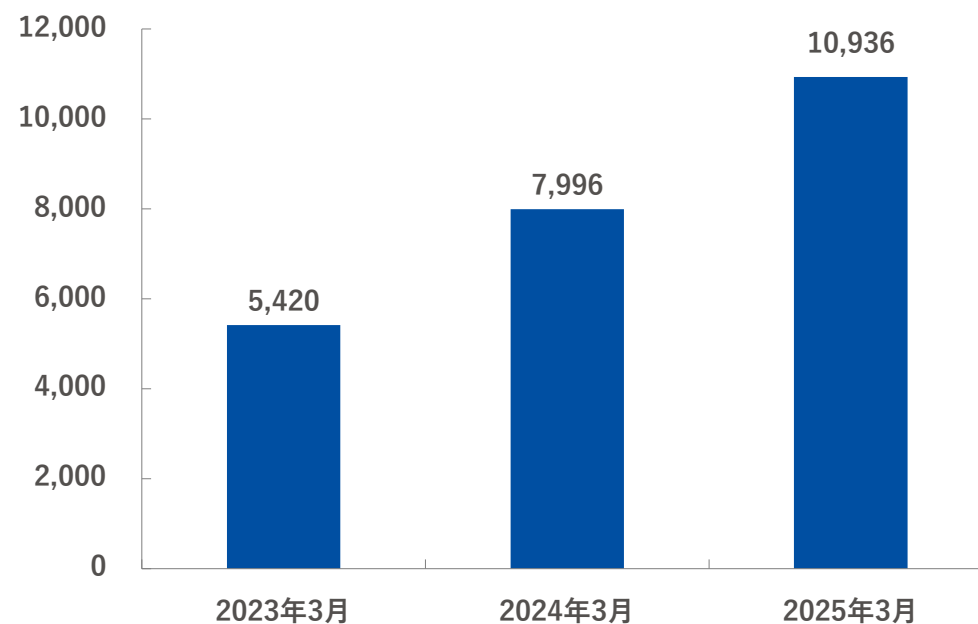
■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外)



※メンテナンス関連含む

部門利益

(百万円)



※メンテナンス関連含む

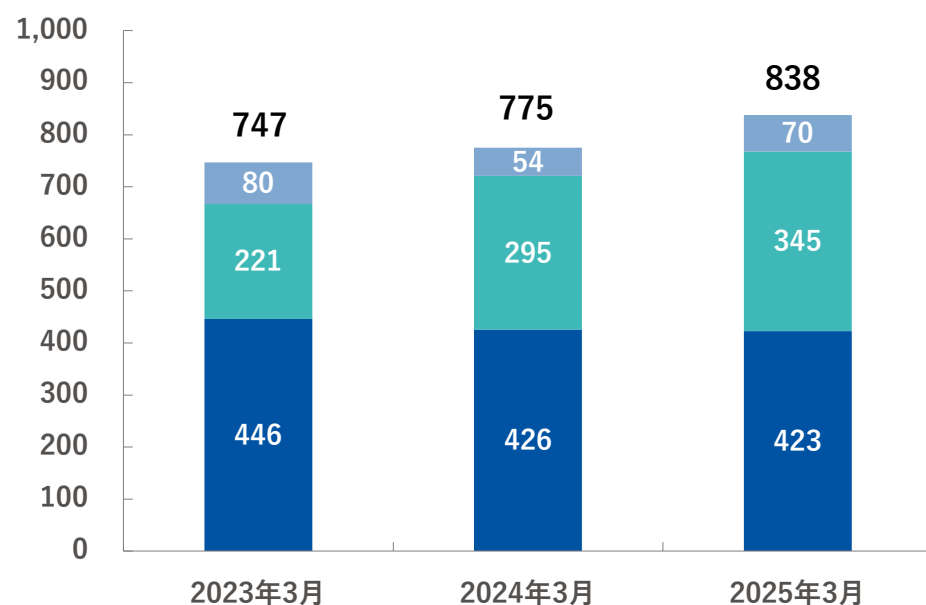
販売台数・メンテナンス関連 売上高

長期的な収益基盤となる販売台数は堅調に推移
メンテナンス収益は地政学的な動向を背景に船の稼働率が上昇し好調

販売台数

(百万円)

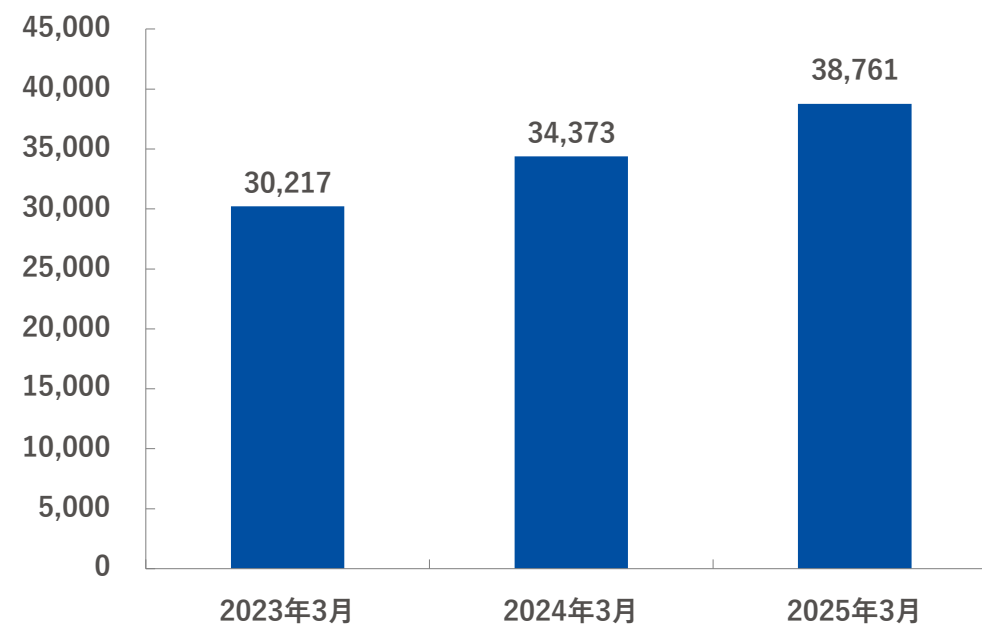
■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内)



※メンテナンス関連含む

メンテナンス関連 売上高

(百万円)



※メンテナンス関連含む

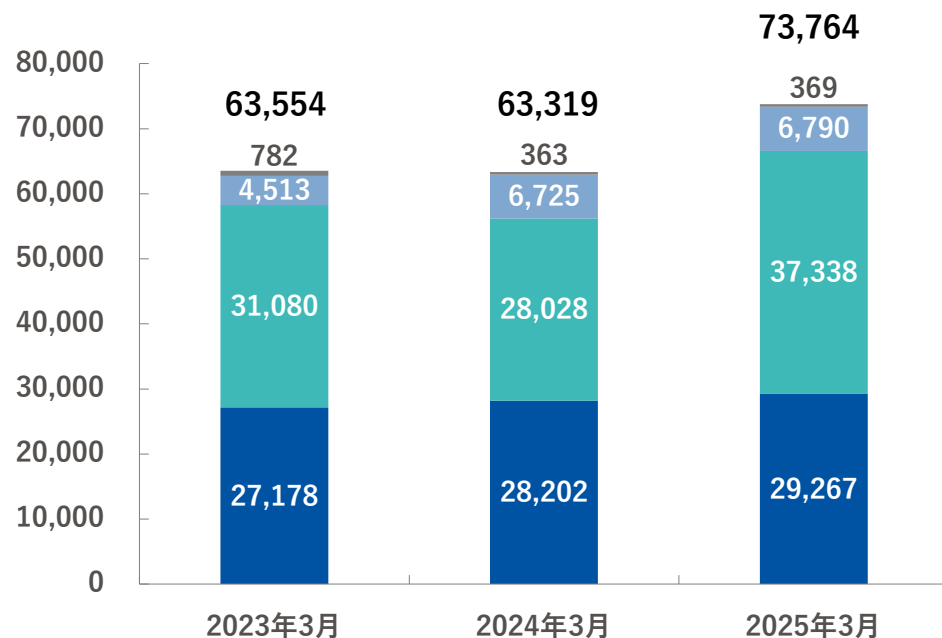
受注残高

市場が活況な中、受注は好調であり、受注残高も着実に積み上がっている状況
2024年3月期末時点と比較して内訳は中小型機関が若干多く、2026年3月期の業績に影響する想定

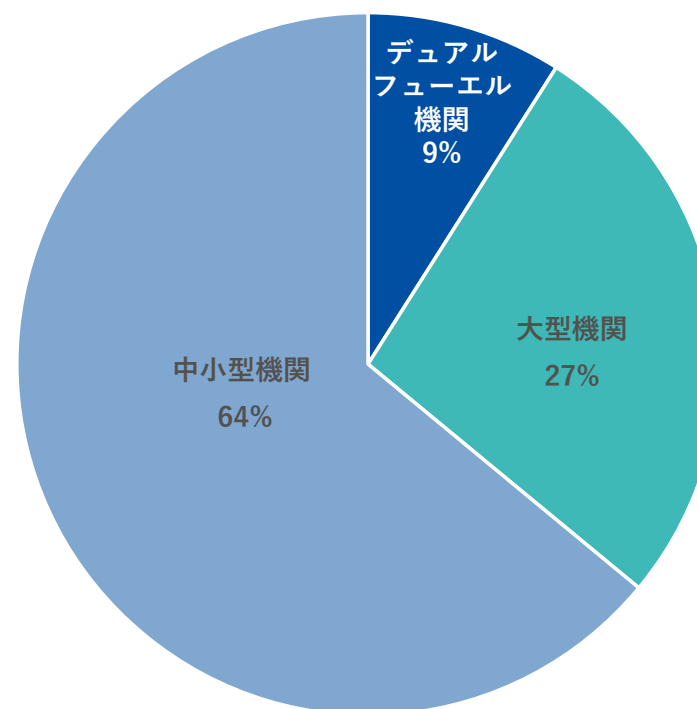
受注残高推移

(百万円)

■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外)



機関機種別受注残高割合 (2025年3月時点)



■ 中長期ビジョンの進捗および2026年3月期の見通し

長期ビジョン（再掲）

新燃料への対応を中心に、サービタイゼーションやより広範な新しいソリューションの提供を通し海運業界/舶用業界におけるネットゼロエミッションへの貢献と事業規模の拡大を目指す

現在～2030年

2030年～2050年

2050年

戦略方針

長期的な成長に向けた
体制構築&収益性の向上

新たな体制をベースに
ビジョン実現に向けた成長加速

ネットゼロ
エミッション
への貢献

個別戦略

1. 新燃料対応エンジンの商用化
2. サービタイゼーション事業の体制強化
3. M&Aや提携を通じた事業領域の拡大

1. 新燃料対応エンジンの拡販
2. サービタイゼーション事業の拡大
3. より広範なソリューションの提供

業績 イメージ



成長投資実施のため減価償却により利益が圧迫
サービタイゼーション事業の確立や
規律あるM&A等を通してROEの向上を図る



現在～2030年の取組の貢献本格化

舶用機器業界の
中核企業の1社へ

中長期ビジョンおよび2026年3月期計画

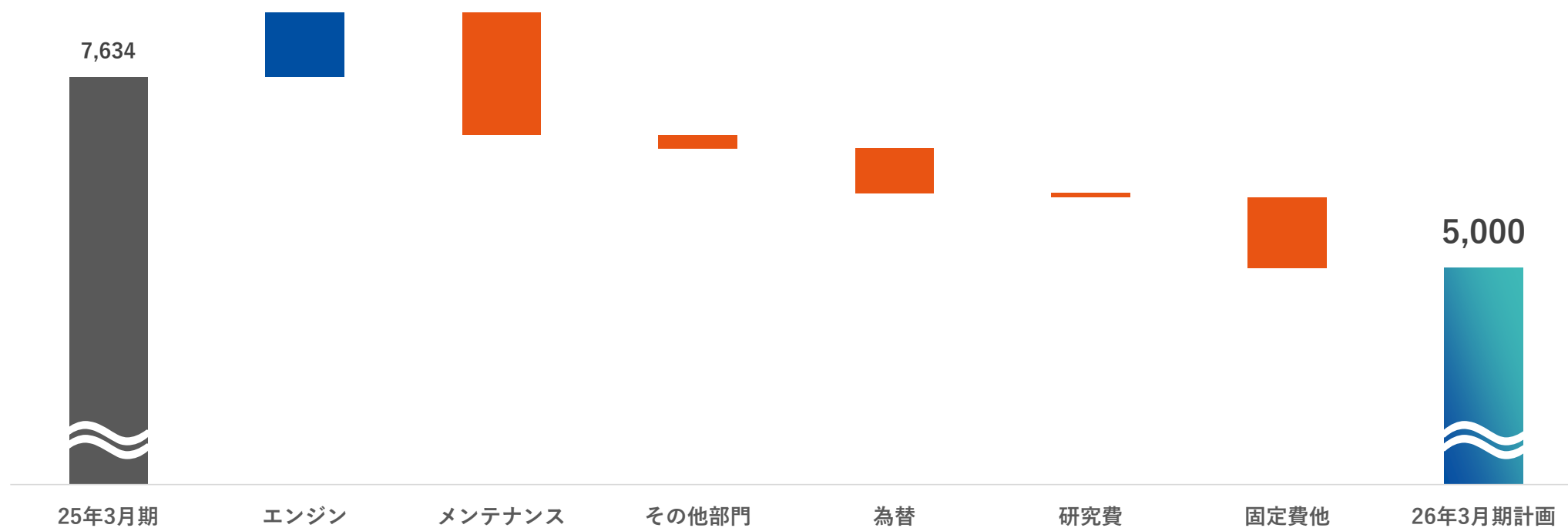
28年3月期までに営業利益74億円・ROE8.5%以上、31年3月期に営業利益90億円・ROE9.5%以上を目標
26年3月期は前期の部品・メンテナンスの一時的な需要増による売上の剥落を予想し減収減益の見込

(百万円)	23年3月期 (実績)	24年3月期 (実績)	25年3月期 (実績)	26年3月期 (計画)	28年3月期 まで	31年3月期 目標
売上高	72,113	81,775	88,781	82,000	92,000	120,000
営業利益	3,601	5,194	7,634	5,000	7,400	9,000
営業利益率	5.0%	6.4%	8.6%	6.0%	8.0%	7.5%
EBITDA	6,355	8,032	10,618	8,200	11,600	14,500
EBITDAマージン	8.8%	9.8%	12.0%	10.0%	12.6%	12.1%
当期純利益	2,948	5,149 (4,141*)	5,717	3,500	5,100	6,000
ROIC	4.3%	5.7%	9.1%	5.4%	7.0%以上	7.5%以上
ROE	6.6%	10.1% (8.3%*)	12.0%	7.6%	8.5%以上	9.5%以上

*株式譲渡益などを除いた数値

2026年3月期計画に関する前提・増減益

メンテナンス収益の剥落、為替変動に伴う減益、人件費を中心とする固定費増を背景に、2026年3月期にかけては減益を予想



新燃料対応エンジン製造工場投資

姫路工場建設工事は予定通りに進捗しており、今年末に竣工、2026年に稼働開始を予定
生産能力の上昇分については27年3月期以降に貢献予定であり、既に受注は獲得済み

工場完成予想図



工事は計画通り進捗



投資総額 100億円規模

- ① 次世代燃料
(メタノール・アンモニア・水素)
- ① 機関組立・試運転工場
- ② 次世代燃料(メタノール) 機関
設備追設
- ③ 既存機関増産対応工場計画
→ 生産能力見通し **1.5~1.8倍**

(既存機種換算)

2026年中に

次世代燃料(メタノール) 機関出荷予定

25年3月期に関しては想定為替140円に対して上振れたためポジティブだったものの、26年3月期以降は不透明
足元の為替は円高方向であり、部品の相対的な価格競争力の低下によりマイナスの影響が出る可能性

為替動向

為替影響の整理について



エンジン

エンジンに関しては
受注時にヘッジ済
影響小

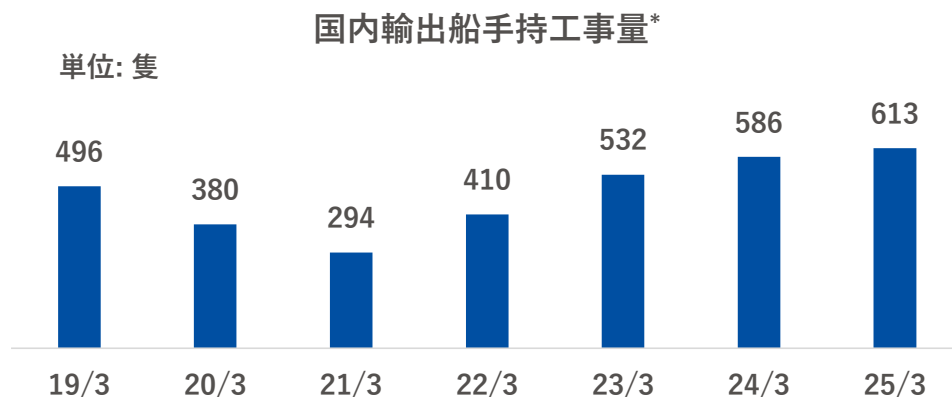
部品

為替変動により
価格変動が起きると
需要等に影響の可能性
円高はマイナスの影響

米国政策等における当社への影響に関する整理

グローバルで造船会社の受注残高は蓄積しており、新たな規制等が無ければ内燃機関の需要も堅調と推察
一方、関税が引き上げられた結果物流量が減少した場合、一時的に部品・メンテナンスに悪影響の可能性

短期的な影響について



- ✓ 現在各国の造船会社の受注残高は積み上がっており、船を造るための船台は数年先まで埋まっている状況
船主の解約が無い場合は内燃機関の需要も変わらない想定
- ✓ 一方、米国において中国造船業に対する規制や政策が実施され、船主が発注を差し止めざるを得ない状況等が発生した場合には影響が出る可能性があり、注視する必要性

*日本船舶輸出組合 『輸出船契約実績』 より

中長期的なリスクについて



- ✓ 仮に米国の関税が引き上げられ、船が運ぶ荷物に関税がかかった場合、運搬料の減少に伴いエンジンの稼働率が低下する可能性
- ✓ エンジンの稼働率が低下した場合は一時的に部品・メンテナンス収益にマイナスの影響が出る可能性
- ✓ 当社にとって重要なのは当社製品を搭載する船の隻数であり、短期的な変動に関わらず出荷を継続することで、長期的な視点から将来の収益基盤の構築に取り組む方針

当社株式の売出しに伴う主要株主の変化について

25年3月期において主要株主およびその他の関係会社の異動が発生
ダイハツ工業株式会社の売出しに伴う19.8%の自己株買いも実施し、資本効率の向上に取り組む

2024年9月末時点大株主上位5社

順位	氏名または名称	株数(千株)	保有比率
1	ダイハツ工業株式会社	11,181	35.3%
2	PERSHING-DIV. OF DLJ SECS. CORP	3,664	11.6%
3	積水ハウス株式会社	2,000	6.3%
4	株式会社三菱UFJ銀行	740	2.3%
5	BNP PARIBAS SYDNY/2S/JASDEC/AUSTRALIAN RESIDENTS	671	2.1%
発行済株式総数(除自己株式)		31,680	100%

2025年3月末時点大株主上位5社

順位	氏名または名称	株数(千株)	保有比率
1	ダイハツ工業株式会社	6,435	25.3%
2	PERSHING-DIV. OF DLJ SECS. CORP	3,942	15.5%
3	株式会社三菱UFJ銀行	740	2.9%
4	BNP PARIBAS SYDNY/2S/JASDEC/AUSTRALIAN RESIDENTS	671	2.6%
5	株式会社りそな銀行	590	2.3%
発行済株式総数(除自己株式)		25,399	100%

2025年4月1日時点大株主上位5社

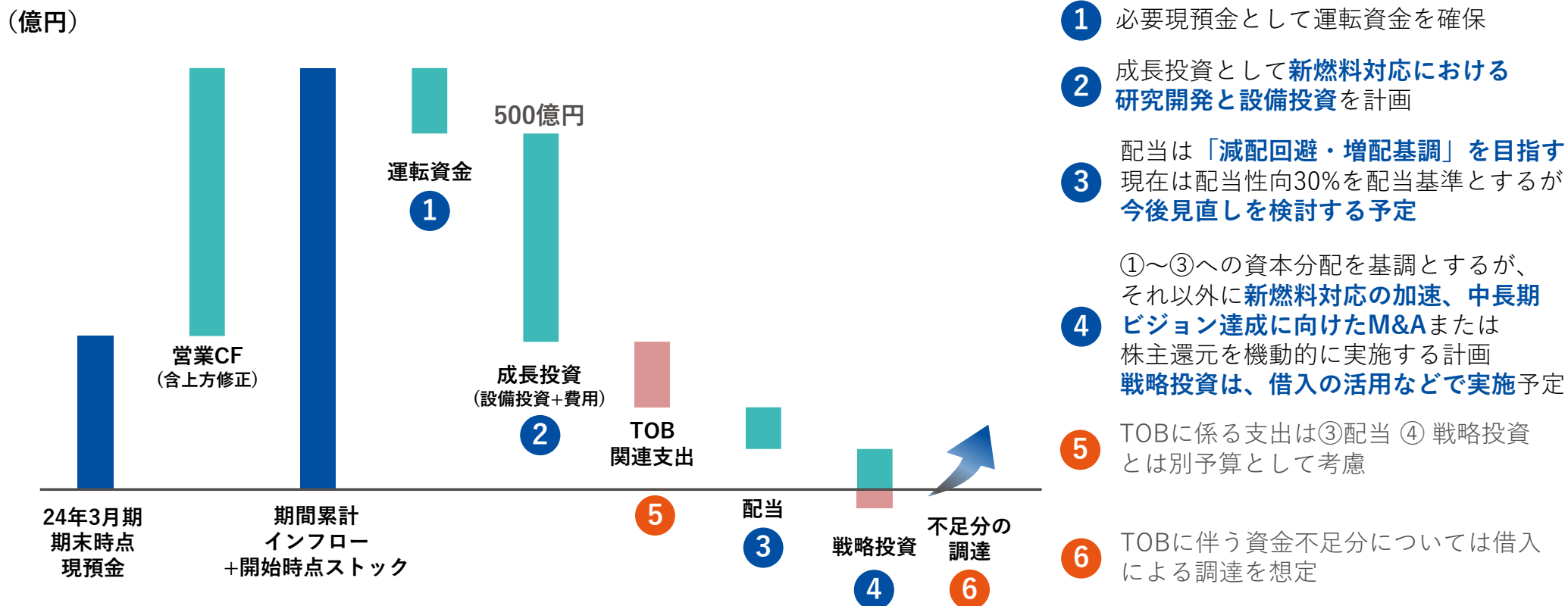
順位	氏名または名称	株数(千株)	保有比率
1	今治造船株式会社	5,000	19.7%
2	PERSHING-DIV. OF DLJ SECS. CORP	3,942	15.5%
3	ダイハツ工業株式会社	1,535	6.0%
4	株式会社三菱UFJ銀行	740	2.9%
5	BNP PARIBAS SYDNY/2S/JASDEC/AUSTRALIAN RESIDENTS	671	2.6%
発行済株式総数(除自己株式)		25,399	100%

- ✓ ダイハツ工業株式会社の保有比率は6.0%となり、その他の関係会社としての開示対象外へ移行
- ✓ ダイハツ工業株式会社の旧保有持分の一部を譲受した今治造船株式会社が19.7%を保有する第1位株主へ
船用事業における重要顧客ではあるが、シナジーの検討は行うものの経営に対する関与は現状想定せず、独立した立ち位置を維持
同社との取引に関しても独立役員のみにより構成された取引等審査委員会を設置済
- ✓ 売出しに伴う自己株買いにより自己株式を除く発行済株式総数は19.8%減少し、資本効率の向上に寄与

キャピタルアロケーション

上期時点における上方修正分は戦略投資等に充当予定 TOBに伴う不足分は借入による調達を想定

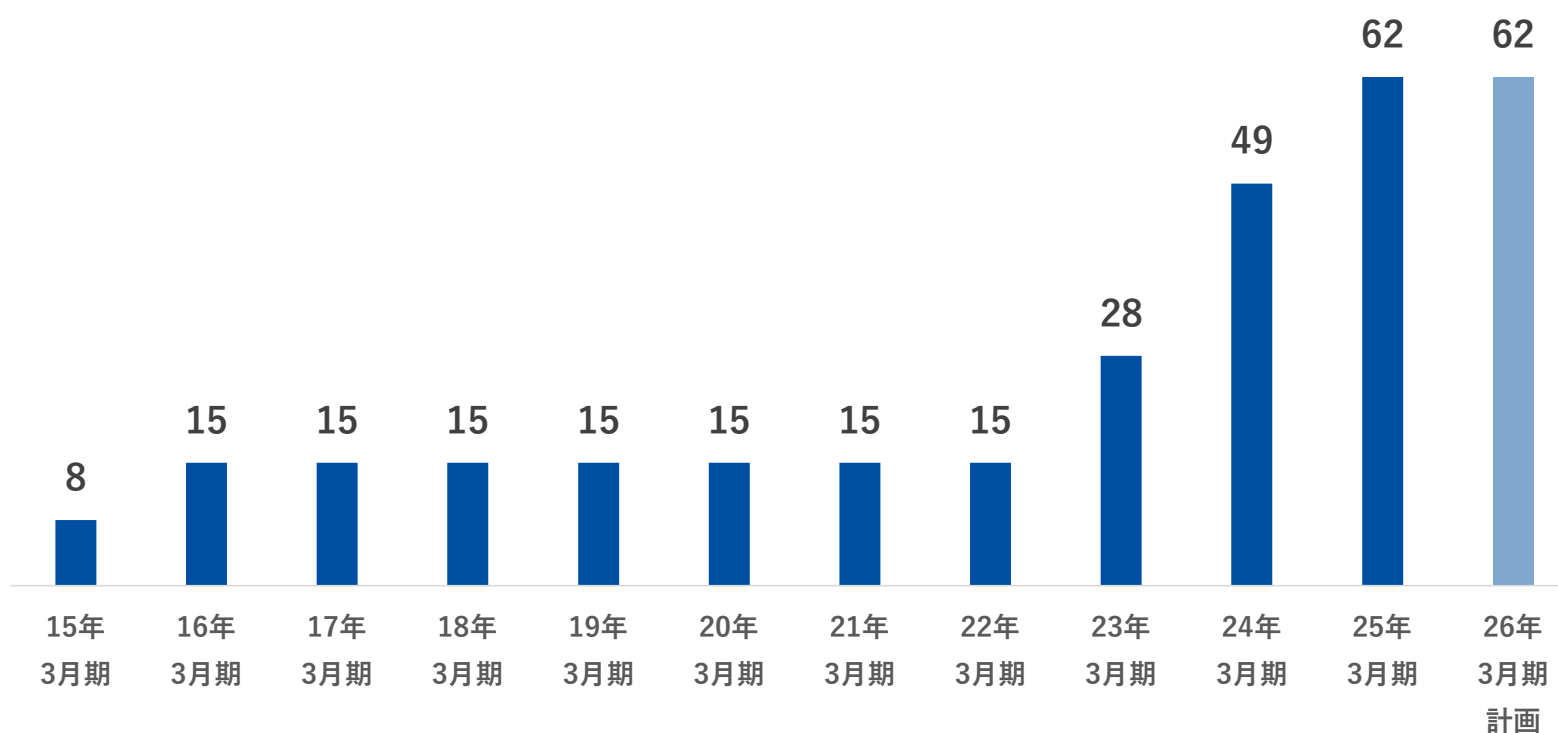
24年3月期から28年3月期の5年間におけるキャピタルアロケーションの基本方針



配当方針について

現在は配当性向30%を目安とする株主還元を実施
一方、今後「減配回避・増配基調」を目指すことについても検討を進める方針

年間配当金（合計）と配当方針



26年3月期は
前期比で大きく減益だが
配当は維持する方針

Appendix

“未来につながるパワーサプライカンパニー”として
機関とメンテナンスサービスを高い燃料効率や環境性能、安全性と共に提供

動かす

未来につながる
パワーサプライ
カンパニー

守る

船用機関向け

高い燃料効率や環境性能等を備えた
船の電力や推進力を生む機関の提供



陸用機関向け

都市の揚排水ポンプの駆動や
非常時バックアップ用等のための
信頼性の高い機関の提供

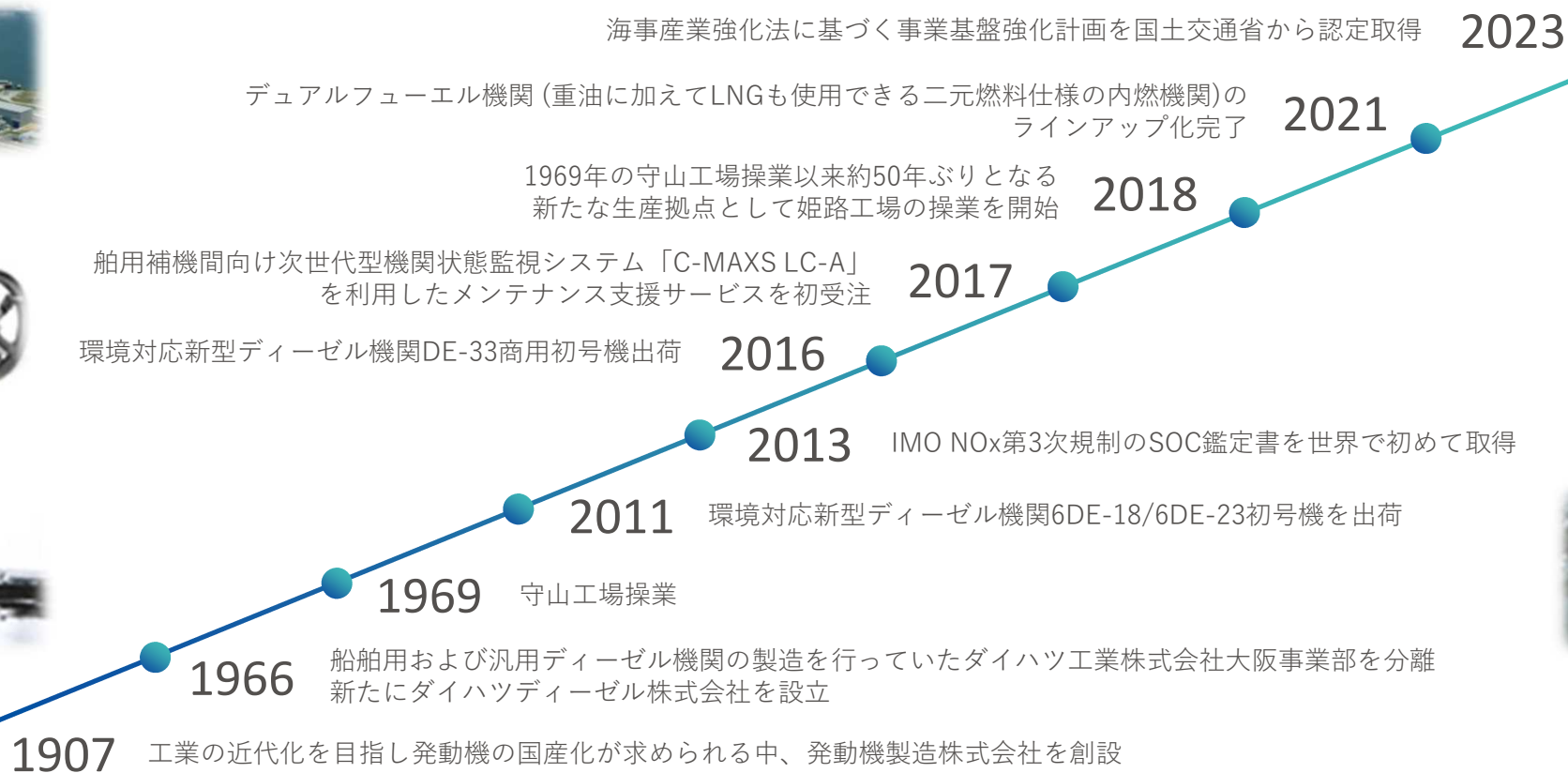


部品販売・メンテナンス

販売した製品の性能や安全性を保つための
メンテナンスの提供や補修用部品の販売を
グローバルかつタイムリーに提供



1907年の創業より変わらず各業界に動力と関連サービスを提供
1966年の分離・独立以降は環境規制の変化等顧客のニーズに合わせ様々な製品やサービスをリリース



船舶向け内燃機関、その中でも発電用補機関の製造・販売を主事業として展開

内燃機関部門

売上: 844億円 セグメント利益: 109億円 (2025年3月期)



船用機関関連

セグメント売上:
729億円

世界のあらゆる海で活躍する
高い信頼性と環境性能を備えた
船舶用機関の製造・販売



陸用機関関連

セグメント売上:
115億円

設備の簡易さと高いメンテナンス性を備え
非常時のためのバックアップ電源など
信頼性を要求される領域で活躍する製品群

発電用補機関 (95%)



船舶の各機関を駆動させるための
電力を供給する機関

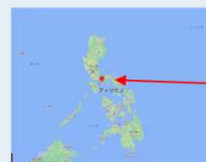
推進用主機関 (5%)



船舶を動かすための
電力を供給する機関

顧客・製品例

離島用発電機関



バックアップ電源用発電機関



その他の部門

売上: 42億円

産業機器関連

不動産賃貸関連

売電関連

精密部品関連

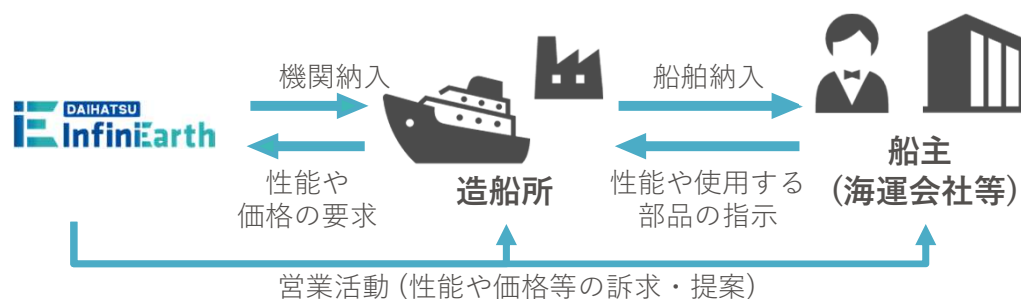
※()内の%表記は船用機関関連の売上に占める割合

船舶用 / 陸用機関関連ビジネスモデル

船舶用の発電用補機と推進用主機関、及び陸用の発電用・ポンプ用機関を提供
納入後、部品販売・修理工事等のメンテナンス関連事業を通して、長期にわたる収益を積み上げ

船舶用機関関連ビジネスモデル

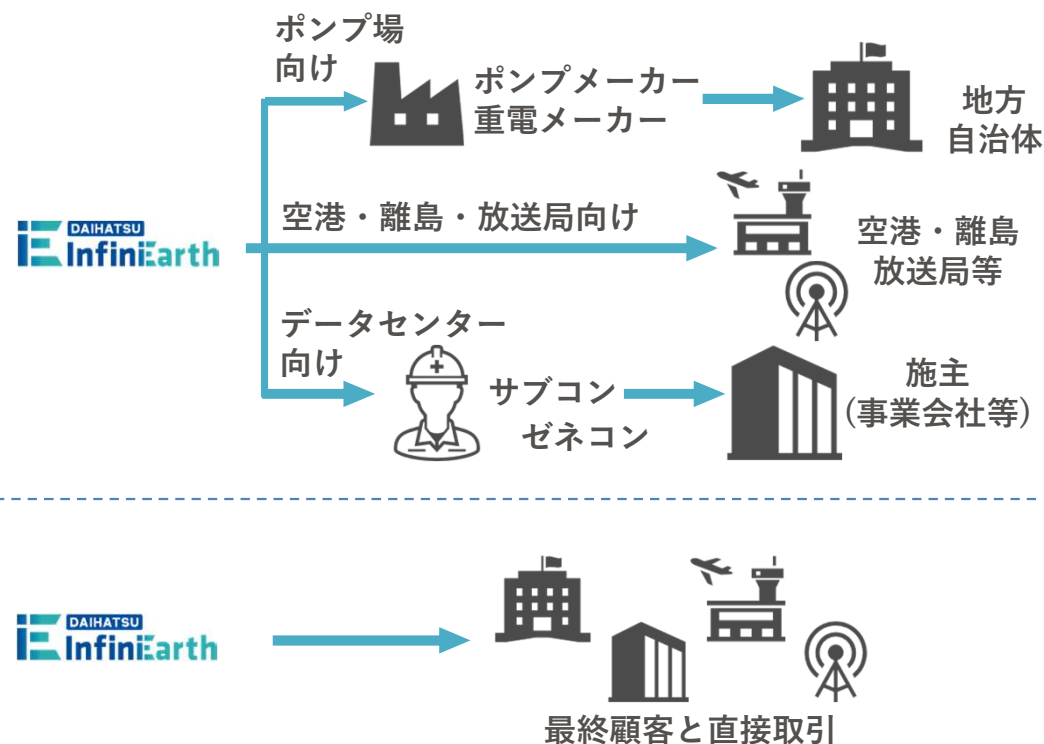
内燃機関販売



メンテナンス関連



陸用機関関連ビジネスモデル



注) 1. 船主からの委託を受け、船舶の保守管理や運行管理、雇用・配乗等の船員管理を行う事業者

ビジネスモデルの特徴

内燃機関の研究開発から製造・販売、メンテナンスまでの一貫体制を構築。主力の船舶用内燃機関の販売は市況の影響を受ける一方、メンテナンス関連事業はリカーリング型ビジネスであり安定性・収益性向上に貢献

ビジネスモデル

研究開発



- 環境規制への対応のため、ディーゼル機関及びデュアルフューエルの以下方針について研究開発を推進
 - ディーゼル機関：環境負荷低減技術や燃費向上、新燃料対応等
 - デュアルフューエル：機関の効率アップ、ガス燃料の多様化への対応等

製造・販売



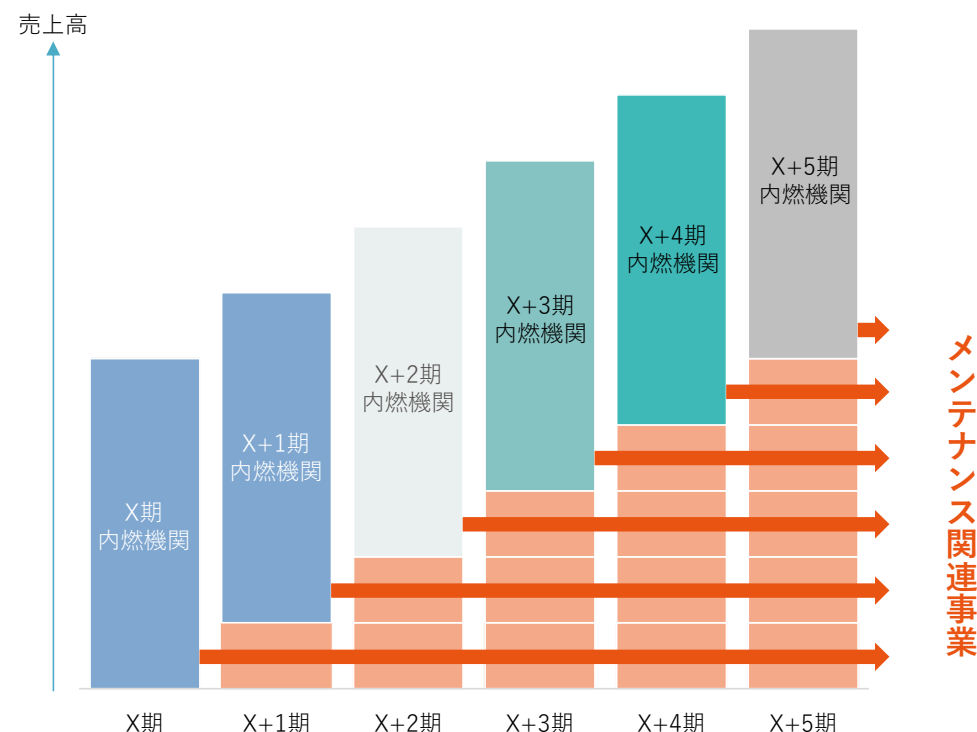
- 船舶用・陸用内燃機関等を製造し、広範な顧客に販売
- 製造拠点は守山工場(滋賀県)と姫路工場(兵庫県)
- 高い市場シェアによる強い価格交渉力

メンテナンス



- 内燃機関出荷後の部品販売含むメンテナンス
- サービス拠点は国内に加え、海外の主要都市にも配置
- 出荷から長期間、売上が見込める **リカーリング型のビジネスモデル**であり、**業績の安定性・利益率向上に貢献**

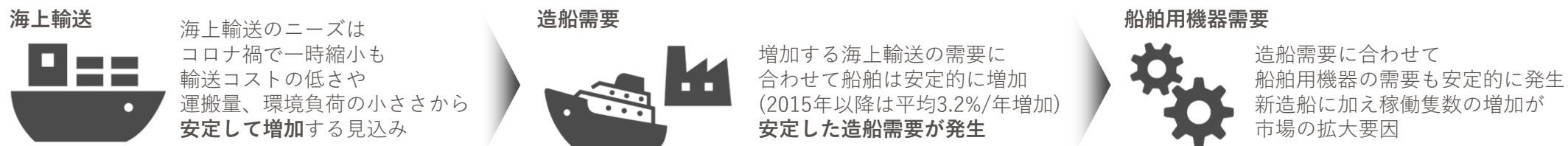
リカーリング型のビジネスモデル(イメージ)



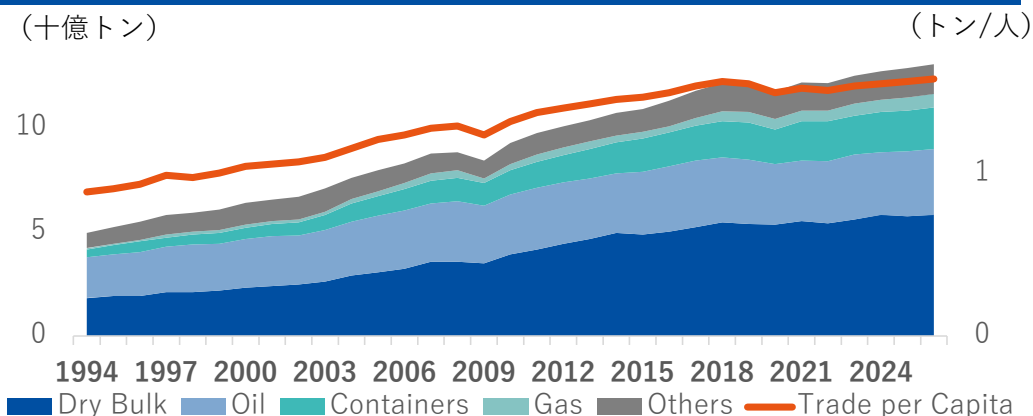
船舶用機器市場 – 市場動向

海上物流は輸送量・輸送コストから見たメリットが大きく、世界経済の成長とともに海上荷動量は拡大
合わせて世界の船腹量も安定的に増加傾向

海運・造船・船舶用機器の市場構造

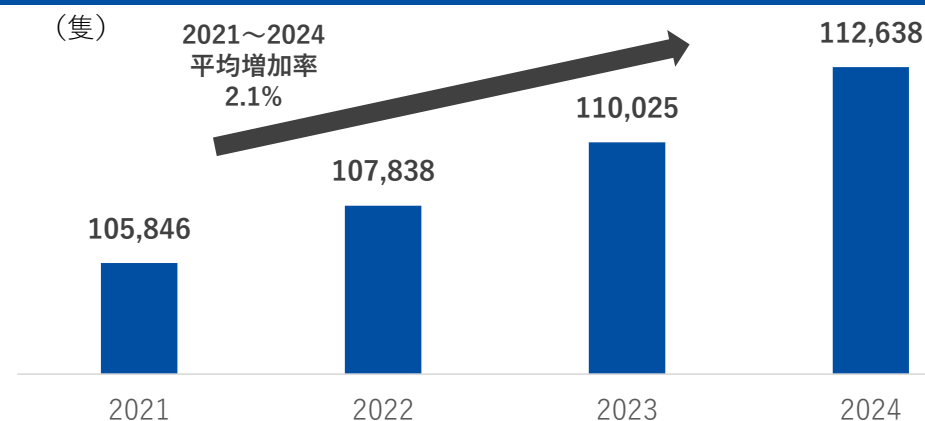


世界海上荷動量



参考) クラークソンズリサーチ

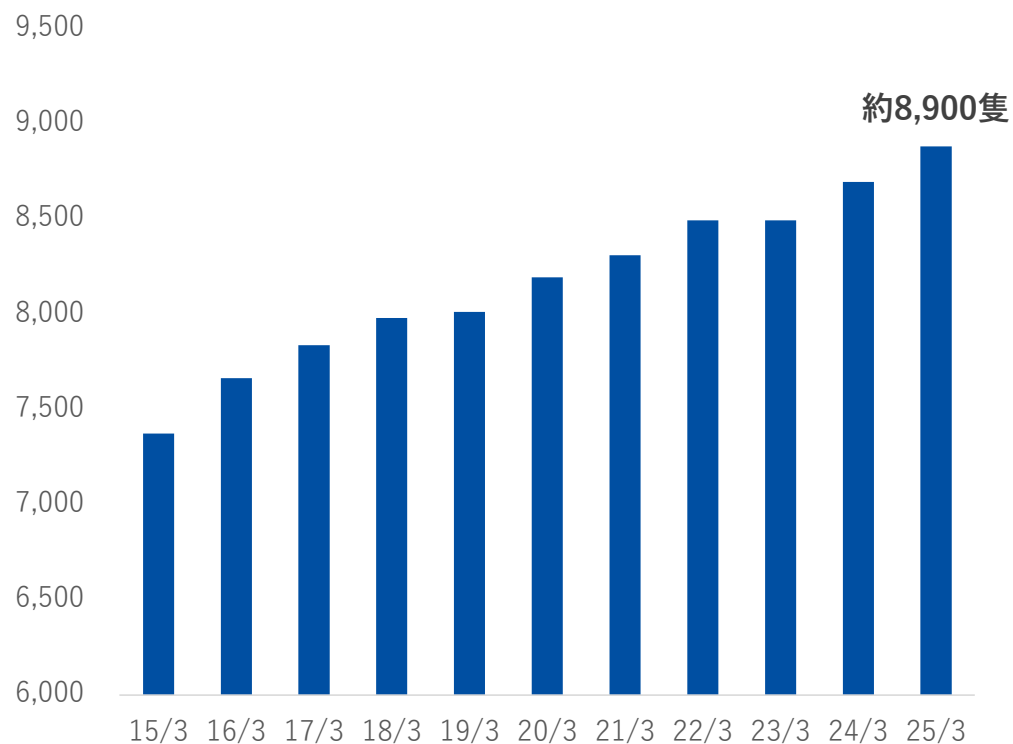
世界船腹量



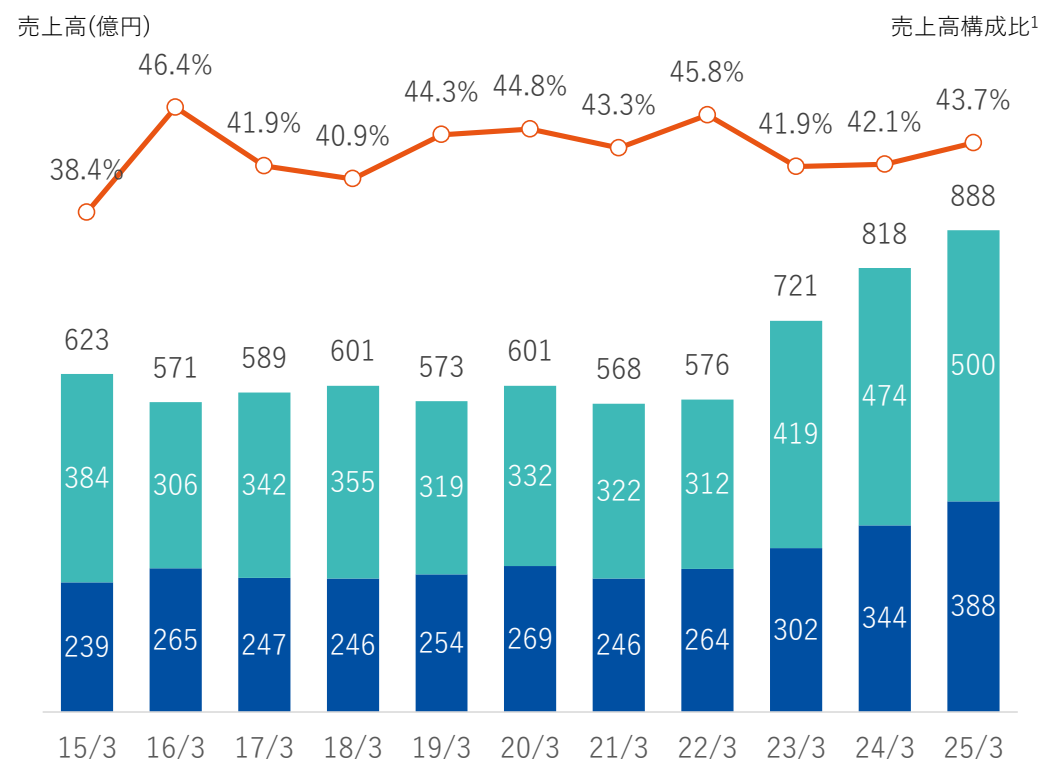
メンテナンス関連事業が支える安定した事業基盤

当社機関の積載船は着実に増加しており、メンテナンス関連事業による長期的かつ安定した収益を展望

当社機関の積載船数



メンテナンス関連事業の業績推移



注) 1. 連結売上高に占める割合

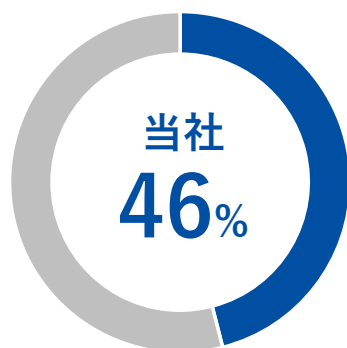
列1 ■ メンテナンス関連事業 ○— メンテナンス関連事業売上高構成比

優位なマーケットポジションと強固な顧客基盤

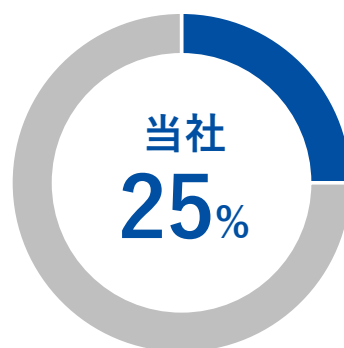
大型外航船補機市場において、国内約46%・海外約25%と高いシェアを獲得しており、優位なマーケットポジションを確立。また、多数の顧客との取引実績をもち、強固な顧客基盤を構築

市場シェア(大型外航船補機市場)¹

国内



海外



- ・ 高い市場シェアからの強い価格交渉力
- ・ 原材料費の高騰に合わせた適切な価格改定

顧客基盤²

顧客属性

顧客数

海運会社
(船主)



約100社超



造船会社



約70社

注) 1. 隻数シェア、世界シェアには中国ライセンス機関を含む
2. 2024年1月～12月に竣工された20,000dwt以上の船舶を対象
参考)SeaWeb

長期経営計画サマリー

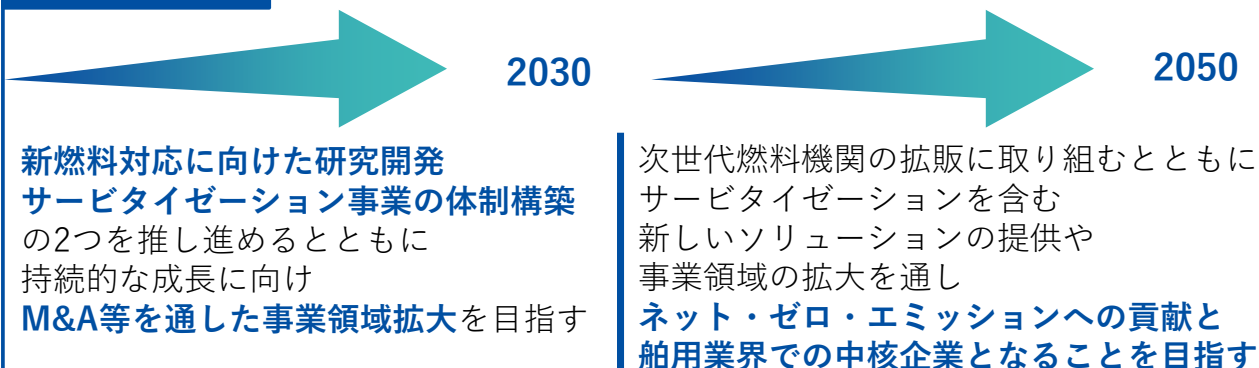
市場評価への認識



- 中期経営計画発表後を受けて株価が上昇し、一時PBRが1倍が上回るも、現在は0.8倍程度で推移
- 新組織 CVIC* を軸とする体制で
 - ① 中長期的な戦略に基づく企業価値向上
 - ② 定期的な進捗報告と見直し
 - ③ 投資家の皆様との建設的な対話の推進を通して市場評価向上に努める

* Corporate Value improvement Committee

中長期ビジョン



※中長期ビジョンを踏まえ、2025年5月2日にダイハツインフィニアース(株)に社名を変更予定

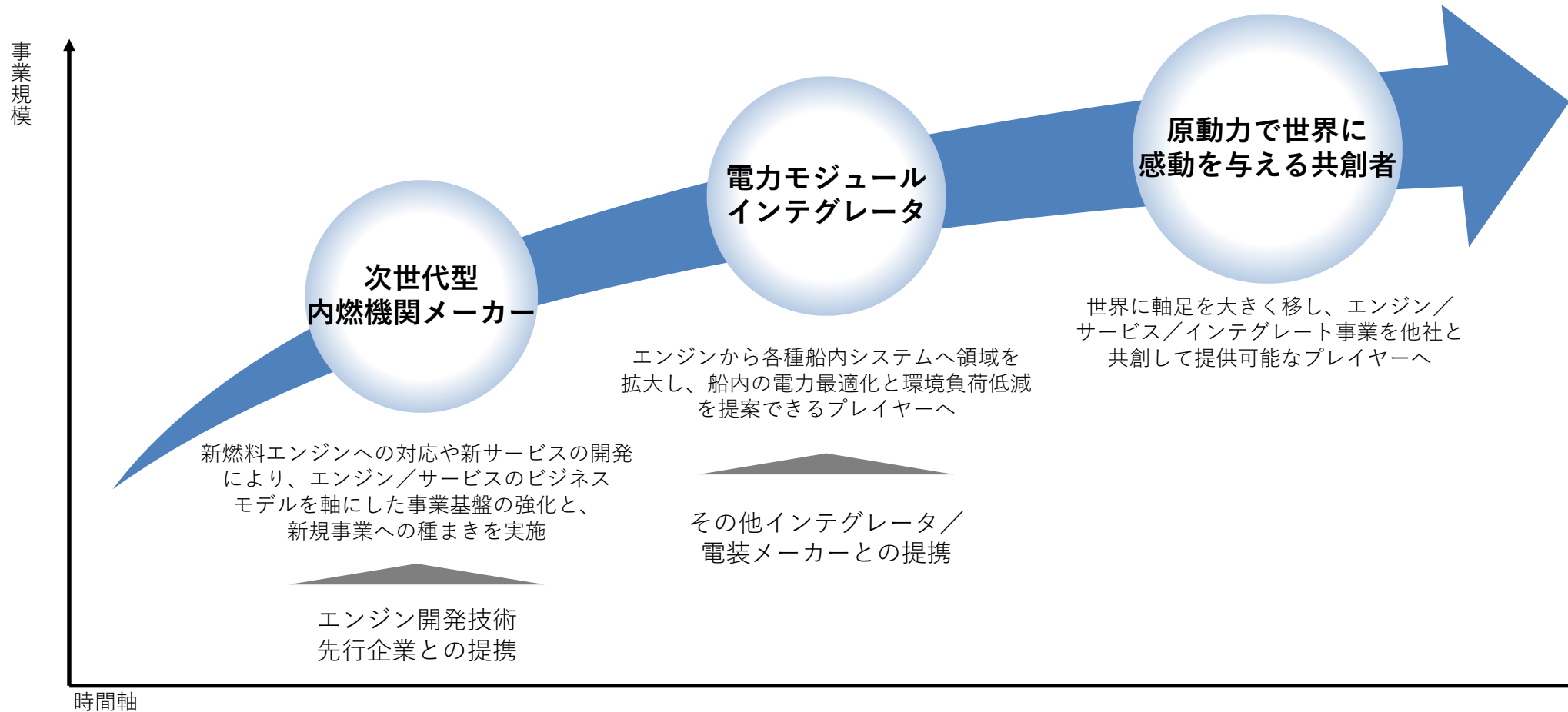
財務目標及びキャピタルアロケーション (新)

百万円	25年3月期見通し	28年3月期までに	31年3月期目標
売上高	78,000	90,000	120,000
営業利益	4,500	<u>7,400</u>	<u>8,700</u>
ROE	5.8%	<u>8.8%</u>	<u>9.5%以上</u>

- 2030年にかけて次世代燃料対応のための研究開発やサービタイゼーション等の体制強化に向けた投資を計画
- 現状は**配当性向30%を基準**としているが、今後「**減配回避・増配基調**」を目指すことについては検討を進める

中長期的な方向性について

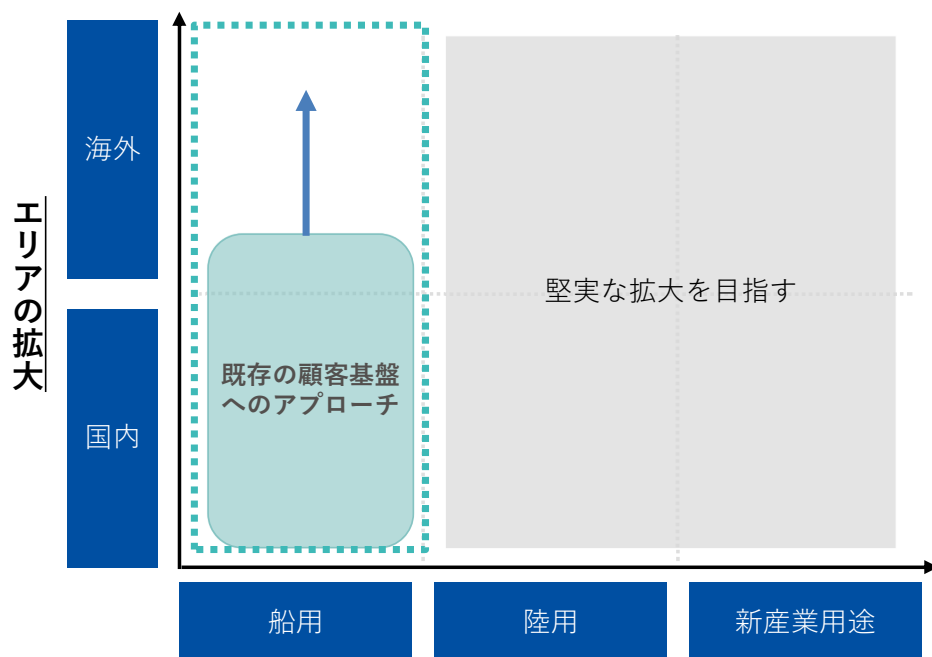
今後さらに多様なプレイヤーとの提携を通じて拡大し、インテグレータとして成長していくことを目指す



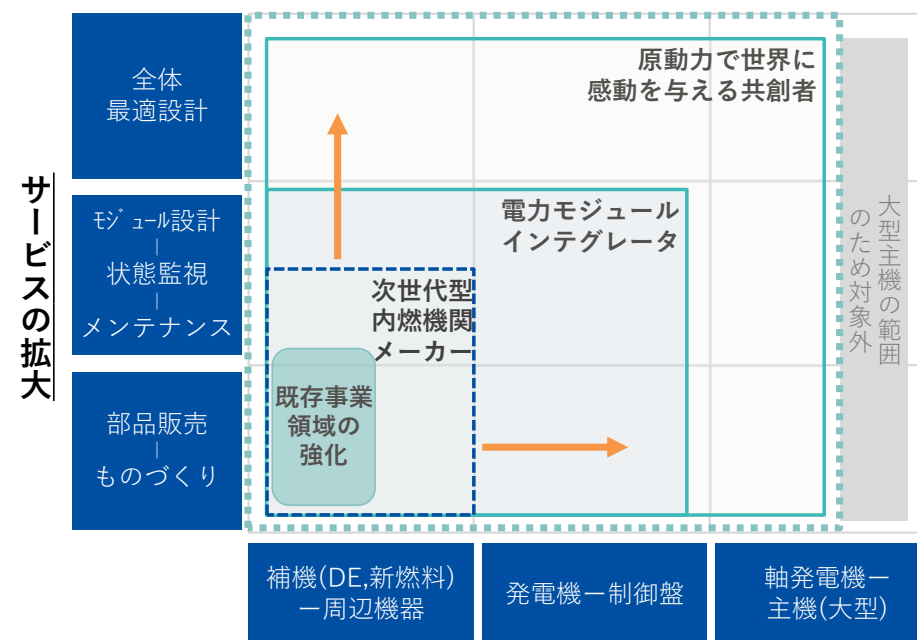
顧客領域/サービス領域別で見た経営方針

船用事業においては、今後市場拡大が見込まれる中国、欧州をターゲットに見据え、製品・サービスの双方で領域を広げていき、エンジン単体の事業体質から脱却したビジネスモデルの構築に取り組む

産業領域・顧客エリアから見た拡大方針



製品領域・サービス領域から見た拡大方針



上記を実現するための事業基盤（生産や本社管理体制等）の整備も並行して実施

中長期事業構想

事業提携等を通して領域を広げることで、船舶全体の電力計画に関わることを目指す

主機関・補機関から繋がっていく船舶の各システムのイメージ例



モーター
駆動

居住環境系
システム

安全系
システム

空調

通信系
システム

荷役系
システム

重故障
防止

遠隔操船

省力化

遠隔監視

環境対応

荷役機器

貨物監視

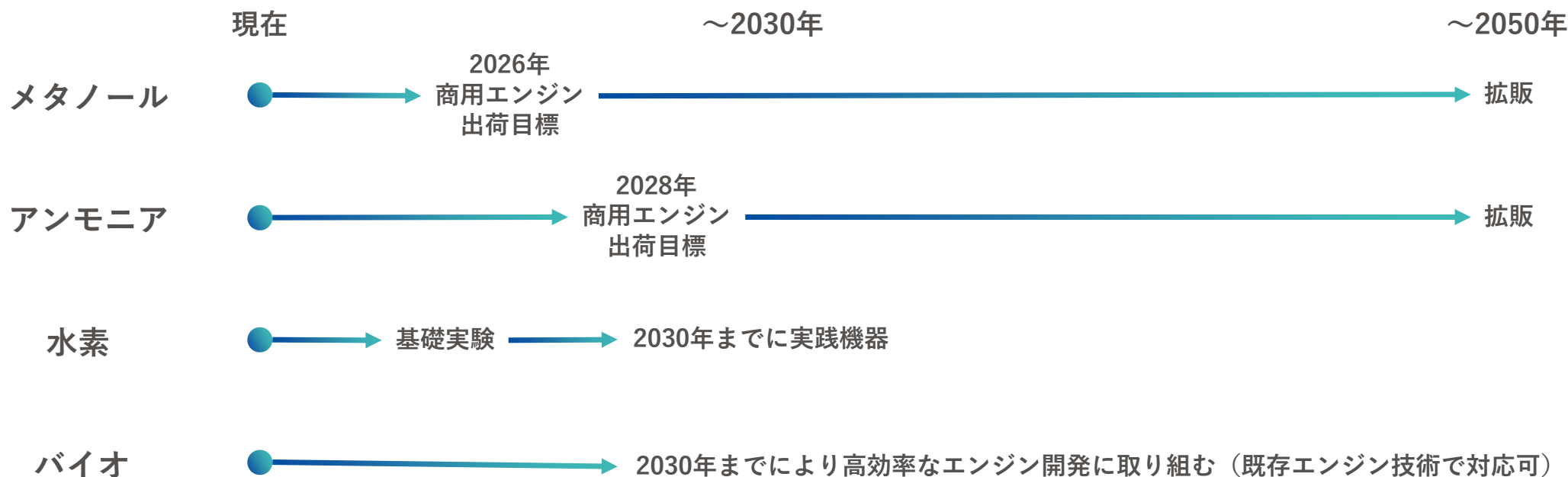
安全

提携等を通して事業領域を拡大し、
船舶の電力最適化と環境負荷低減を提案出来るプレイヤーへ

新燃料対応

2050年GHGゼロ達成のための重要な要素である新燃料エンジン開発は同時進行で全方位に向け展開
メタノール、アンモニアに関してはそれぞれ2026年、2028年の商用エンジン出荷を予定

新燃料開発ロードマップ

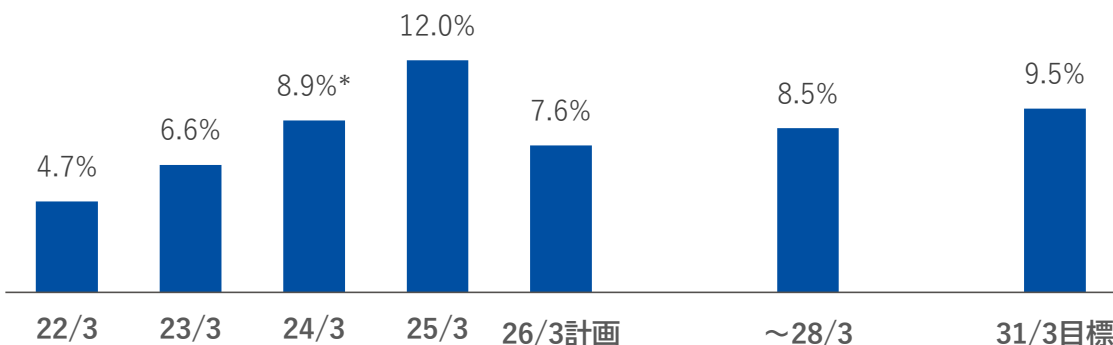


将来的な燃料転換に備え、燃料電池、カーボンキャプチャ、再生エネルギーなどのソリューションの構築も継続

資本コストに対する認識と目標ROE・ROIC

現状の市場評価を受け止め、株主資本コストを上回るROE、WACCを上回るROICの実現を目指す

ROE



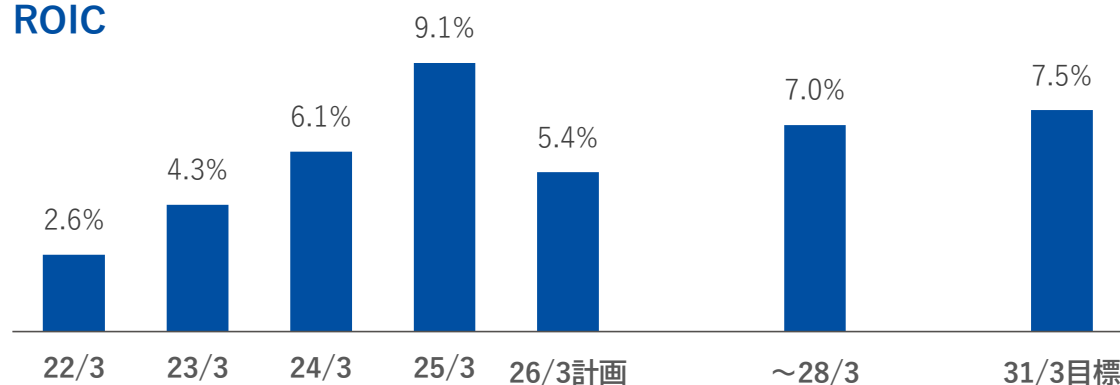
当社の想定する各資本コストの前提

株主資本コスト	9.5%程度	リスクフリーレート	1.3%
		ベータ	1.2~1.3
		市場リスクプレミアム	6.5%程度

計算式としてCAPMに基づく式を使用
 リスクフリーレートは財務省国債金利情報より
 ベータは類似企業よりダイハツディーゼル計算
 市場リスクプレミアムは日本証券経済研究所より それぞれ計算

* 株式譲渡益など除いた数値

ROIC



WACC	6.5%程度	株主資本コスト	9.5%
		税引前負債コスト	0.8~1.5%

WACCは株主資本コスト及び税引後負債コストについて
 株式時価総額と有利子負債に基づき加重平均を取る形で計算

株価及びPBR推移

株価推移



株価純資産倍率

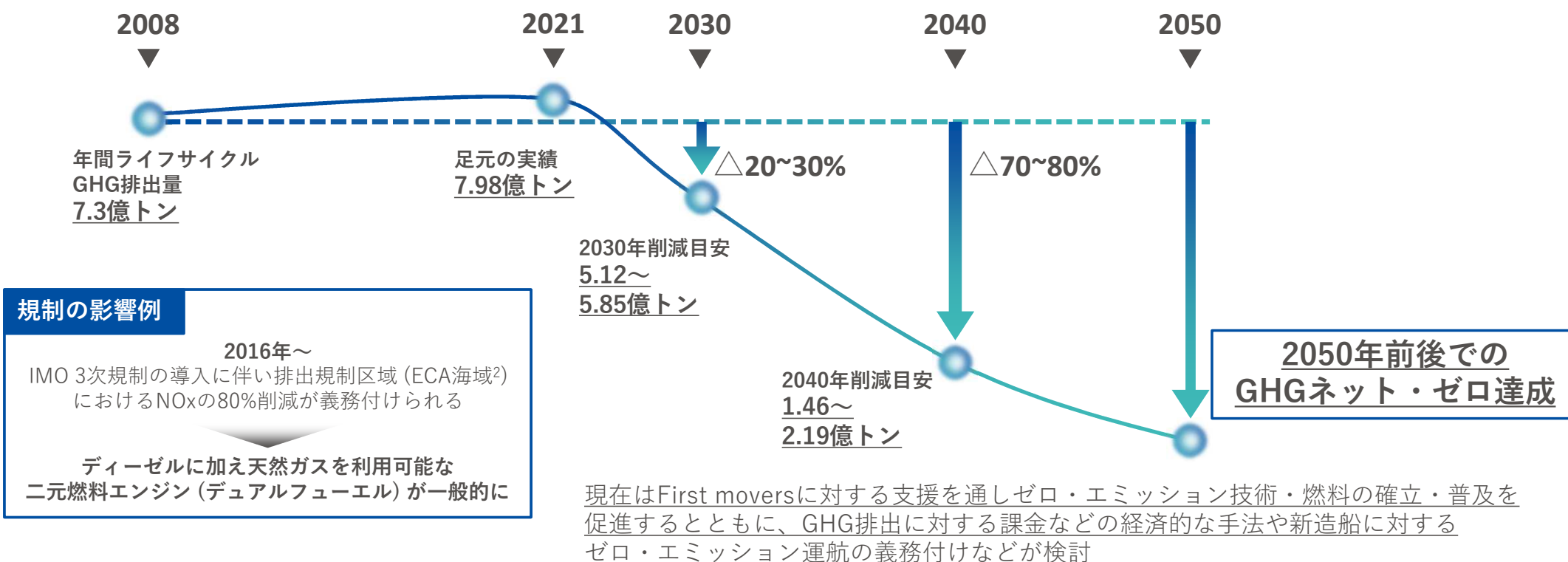


船用機器市場 – 環境規制

船用機器はグローバルの環境規制を大きく受ける業界

今後30年は2050年に向けたGHG総量排出削減に向け規制やインセンティブの強化などが予想される

IMO¹ 第80回海洋環境保護委員会 におけるGHG総量排出削減目標



注) 1: 国際海事機関 2: 北米・カナダ沿岸やカリブ海地域、欧州バルト海・北海・地中海域などより厳格な規制が確立された地域
参考) International Maritime Organization, 国土交通省, 日本海事協会

成長投資計画

上方修正及び環境変化を踏まえ成長投資を増額 配分を修正予定（当スライドの金額は従来開示を再掲）
新燃料対応や内製化、DX等を中心に投資を予定



次世代燃料対応 100億円

市場でのプレゼンス拡大を目指した
メタノール・アンモニア燃料等の
次世代燃料対応機関の開発および生産設備
2030年以降の成果を想定



技術開発・生産性向上 150億円

既存製品の原価低減や生産設備の再構築を計画
原価・生産効率の改善から競争力を高め
売上増加とそれに伴う収益性改善を図る
2025年3月期からの成果を想定



生産基盤の強化 80億円

製造コストのコントロールを目的として
グループ・関係会社への設備投資
および付加価値の向上を図る
2026年以降からの成果を想定



ロジスティクス改革 50億円

生産多拠点化に伴う物流の最適化とDXの実施
物流ロスの削減と販売機会損失ゼロの実現
2028年以降の成果を想定



デジタル技術 30億円

ビジネスモデルのDXを通じた
生産性とLTVの向上を図る
2026年以降の成果を想定



その他 40億円

ネットゼロエミッションの早期実現と
人的資本経営の取組強化を図る
2030年以降の成果を想定

Disclaimer

本資料には、将来の業績や事業戦略などに関する記述が含まれています。
こうした記述は将来の業績を保障するものではなく、リスクや不確実性を内包するものです。
実際の業績は経営環境の変化などにより見通しと大きく異なる場合があることにご留意ください。
また、本資料に記載されている当社ないし当グループ以外の企業等に係る情報は公開情報等から引用したものであり、当該情報の正確性・適切性等について当社は何らの検証も行っておらず、また、これを保証するものではありません。
なお、本資料に記載されている情報は情報提供を目的とするものであり、有価証券の勧誘を目的とするものではありません。

