HANSHIN DIESEL

2027年3月期　中間決算説明資料

2026年11月9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

- 主機関において過去の資材価格高騰を反映した価格転嫁が継続したことに加え、受注による損失引当も減少傾向
- 部分品は、販売量増加により好調に推移

業績に影響を与えた要因

- 採用強化・待遇改善に伴う人件費の増加と、基幹システム更新等の償却負担が増加
- 資材仕入コストの上昇は、やや加速傾向

単位：百万円

	2026年3月期 中間期　実績	2027年3月期 中間期　実績	前年同期比	
			増減額	増減率（%）
売上高	6,709	**8,156**	1,446	21.6
営業利益	309	**451**	142	46.1
経常利益	362	**504**	141	39.1
中間純利益	255	**409**	153	60.3
1株当たり中間純利益	78円80銭	**126円15銭**	47円35銭	60.1

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

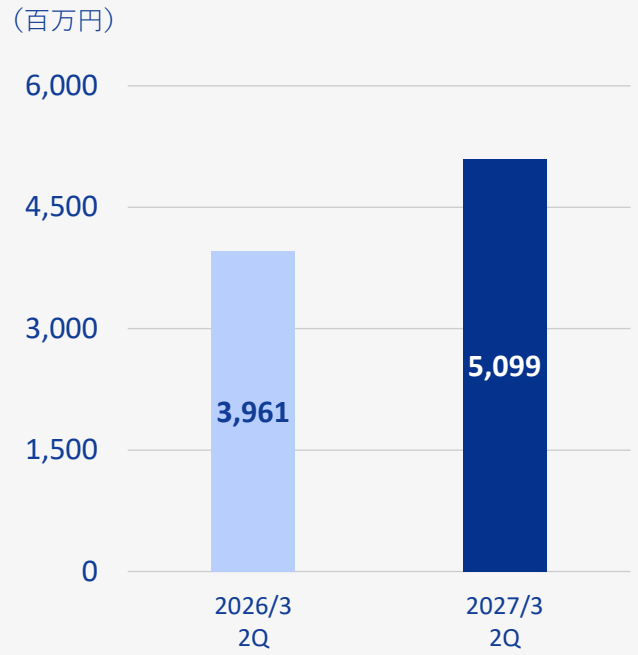
事業区分別売上高

主機関 ➢ 国内・海外ともに出荷が増加したことにより前年同期比28.7%増加

部分品 ➢ 販売量の増加により好調に推移したことに加え、前年度下期の価格改定も寄与

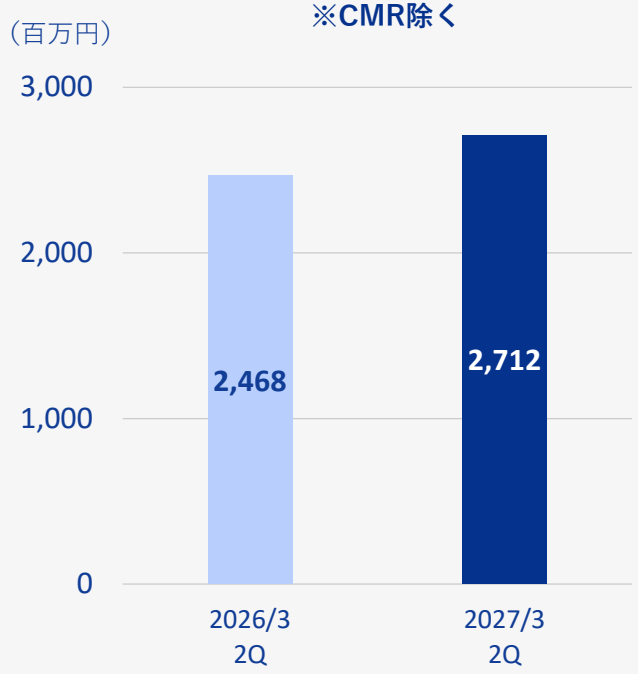
CMR ➢ 金属加工案件が増加したことから、前年同期比22.9%増加

主機関

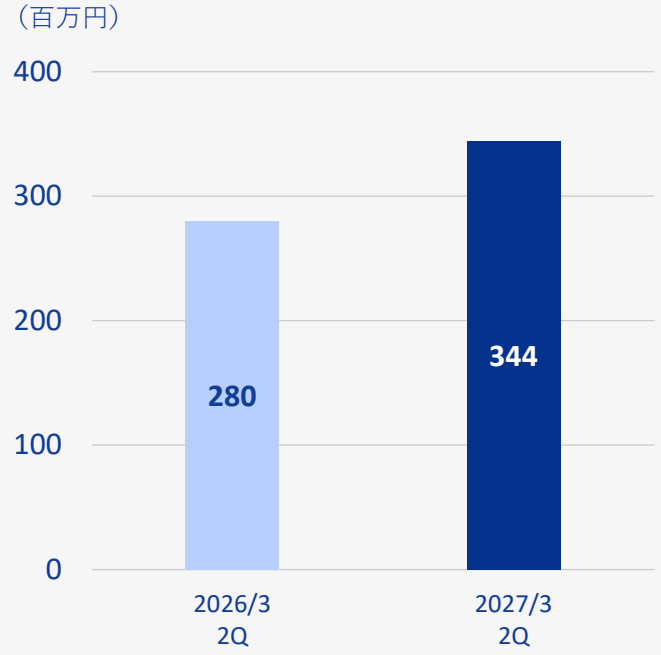


部分品・修理工事

※CMR除く



CMR(鋳造・金属機械加工)



Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

主機関（販売台数/売上高）

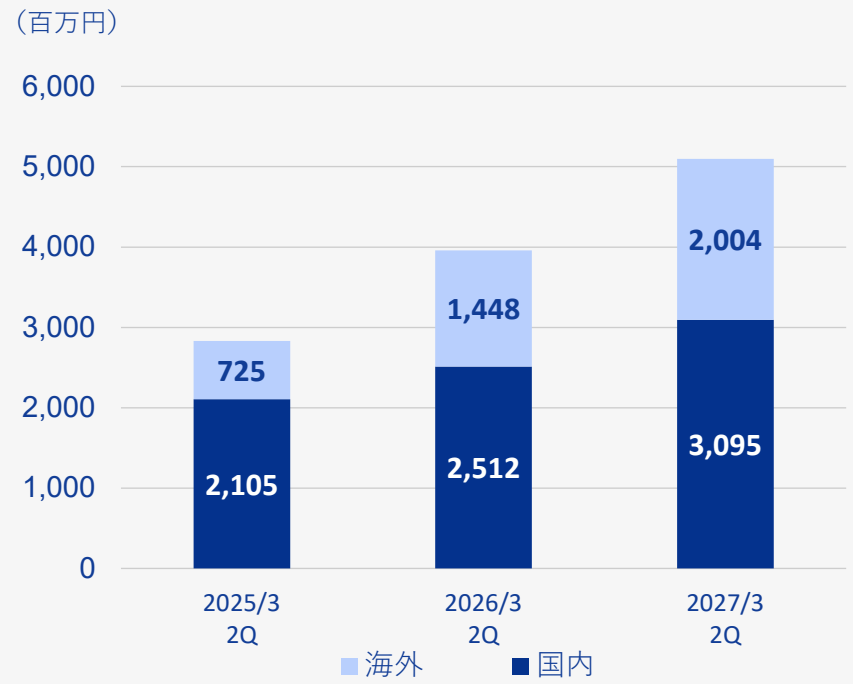
国内向け

- 台数は微増にとどまる
- 大型エンジンの出荷が増加し、売上高の増加に寄与

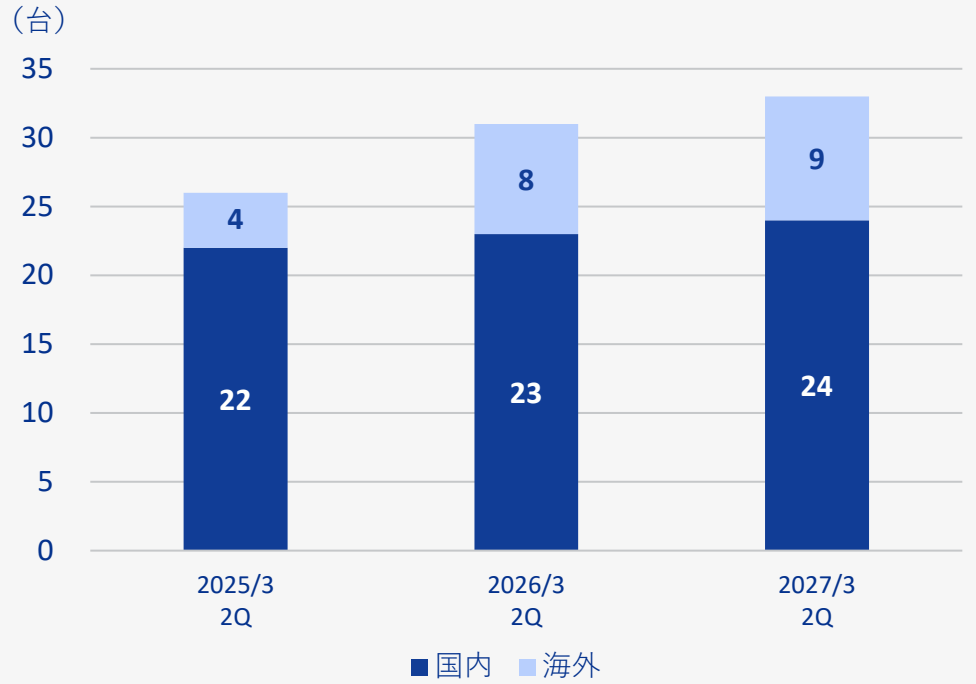
海外向け

- 韓国の重量物運搬船向けの出荷を中心に増加した他、ベトナム案件も加わる

売上金額



販売台数



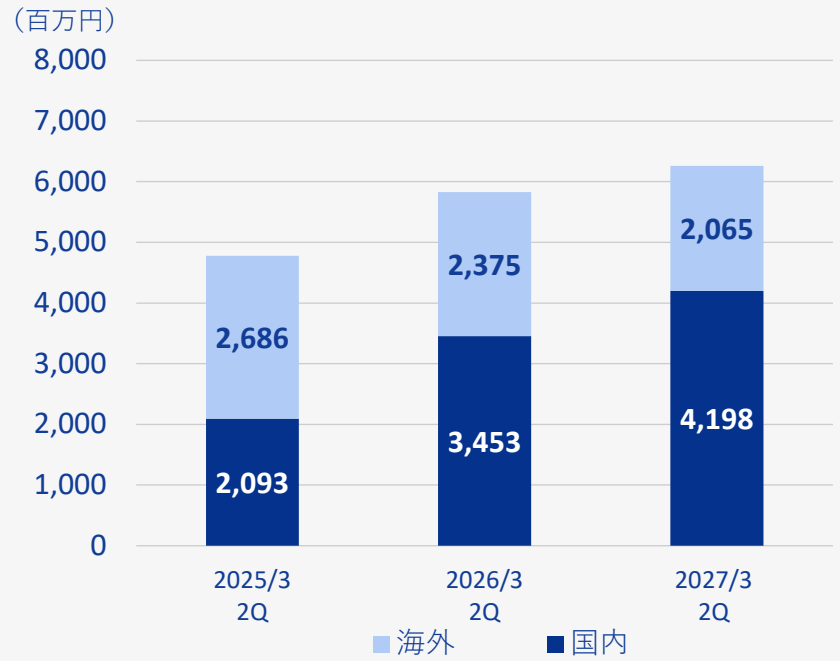
Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

主機関（受注高）

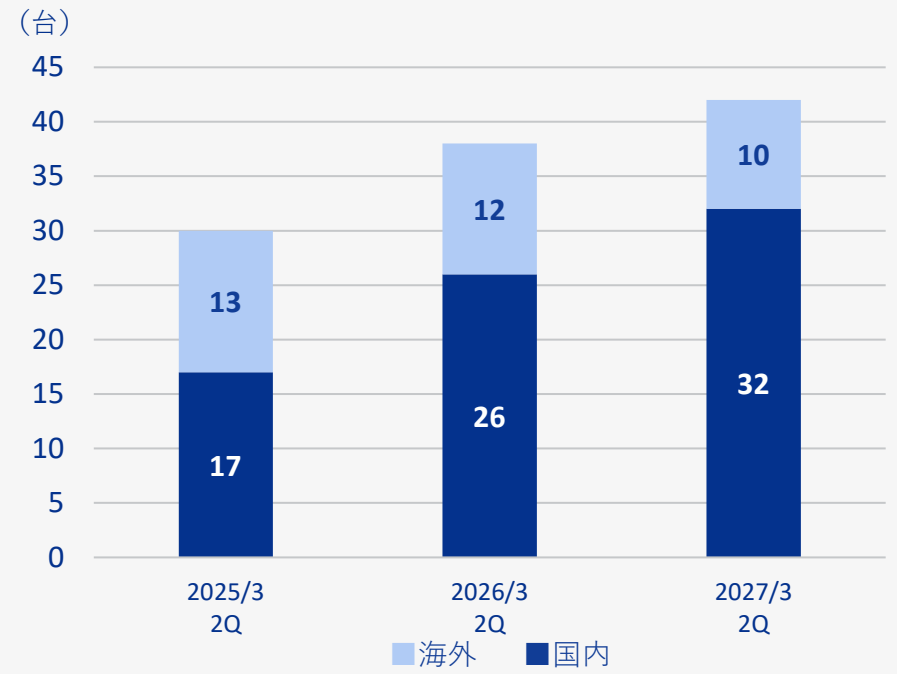
国内向け ➢ 代替造船が着実に増加し、5～6年先までの船台が埋まる造船所も散見される状況

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

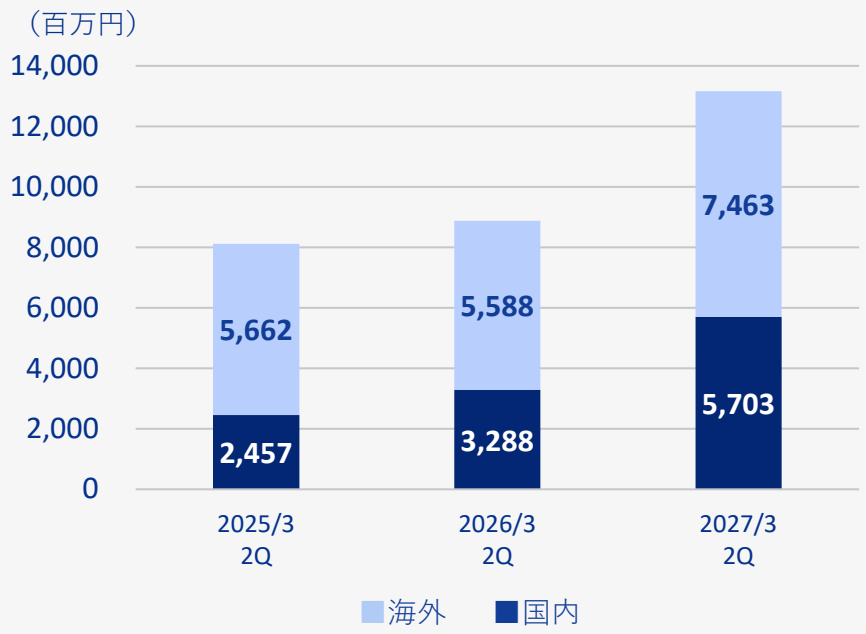


Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

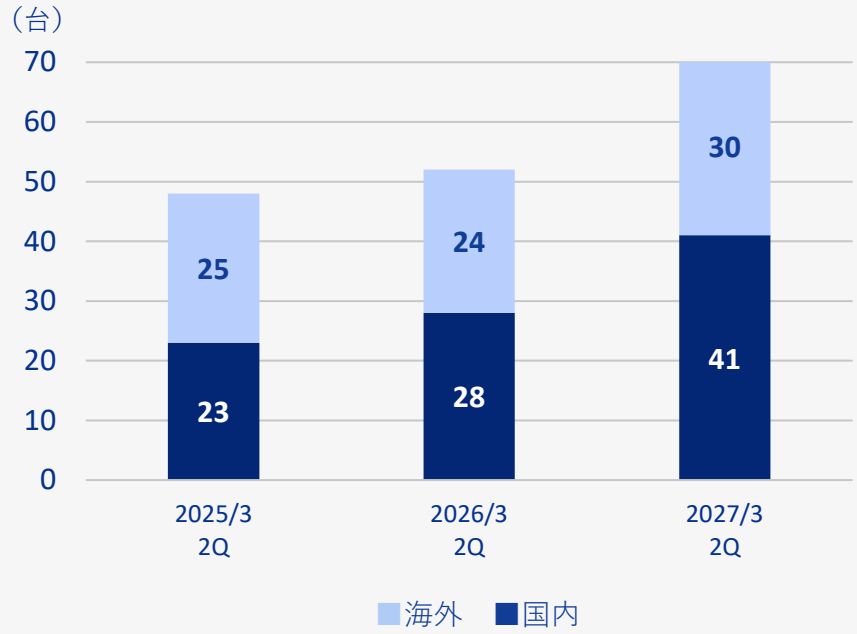
主機関（受注残高）

➢ 高水準の受注高を背景に受注残高も大幅に増加

受注残高金額



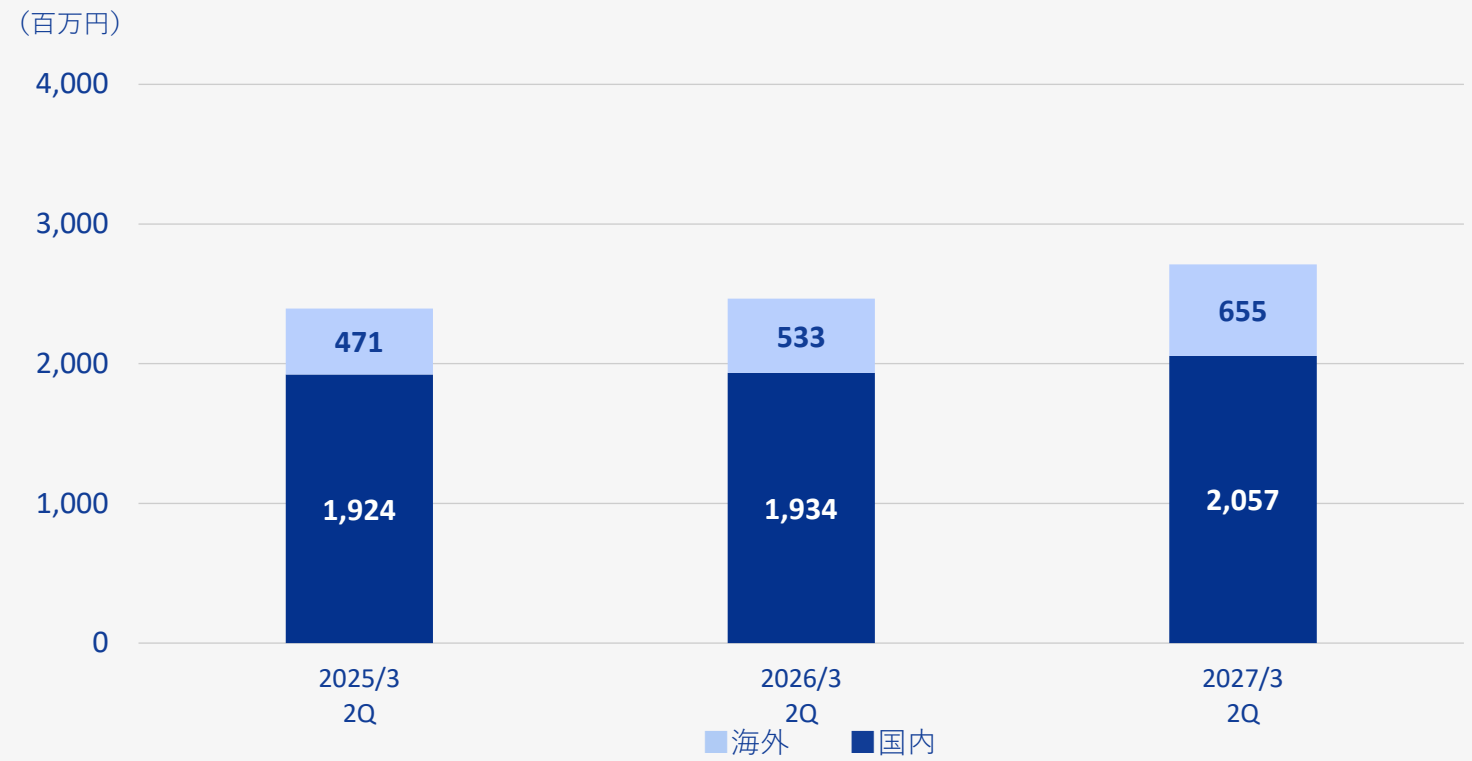
受注残高台数



Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

部分品（売上高）内訳　※CMR除く

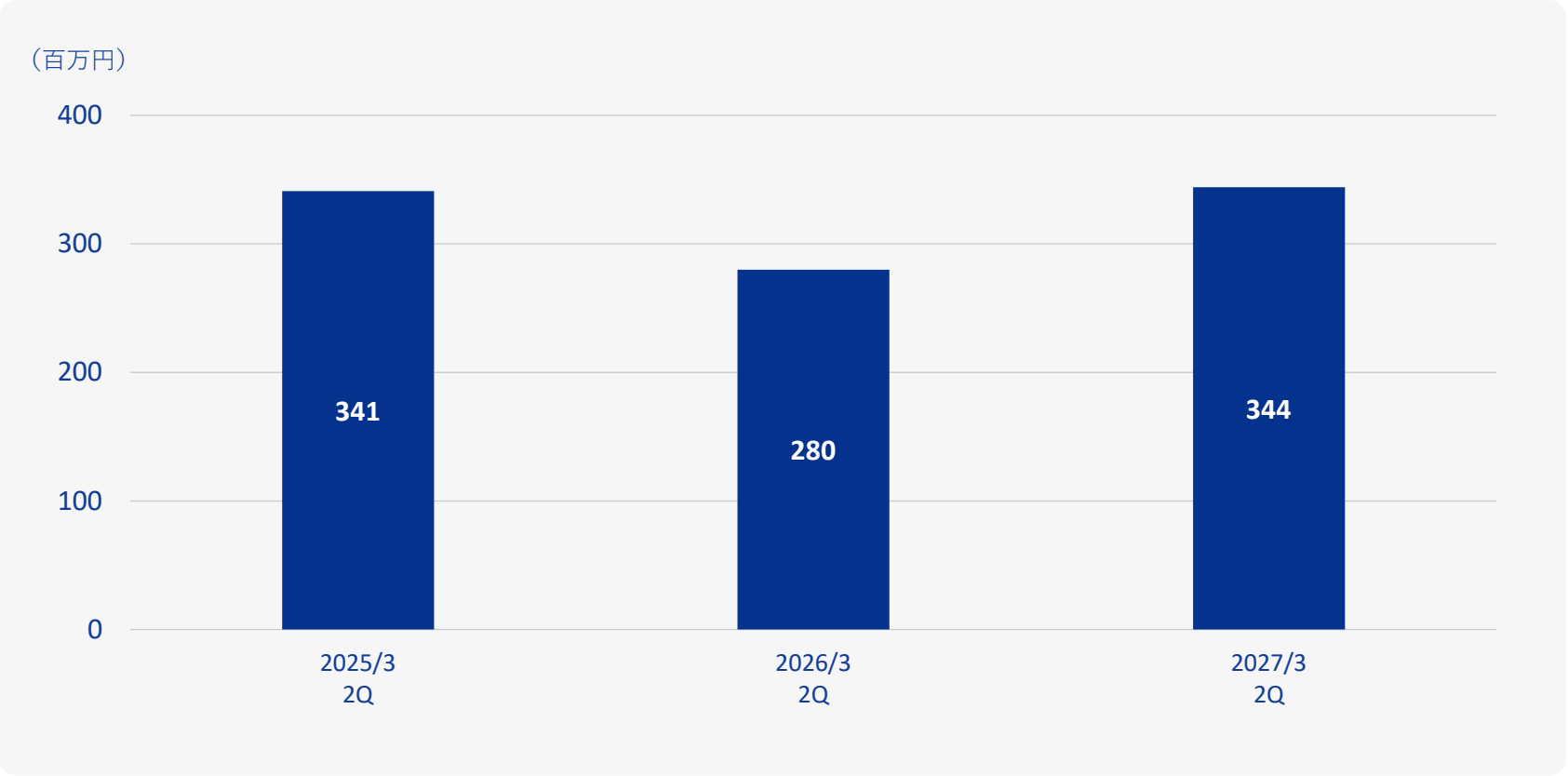
- 国内向けはドック売上が増加したことや、海外向けも堅調に推移
- 一方、資材価格高騰の影響で原価率が悪化し、利益の押し下げ要因となった



Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

CMR（売上高）内訳

- 鋳物製品については横這いの状況も、新規導入設備による金属加工案件が増加したことにより前年同期比22.9%増加



Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

業績見通し

売上高

➢ 主機関の出荷台数増加の影響により、前年同期比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、銅建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	**224円97銭**	**△0.8**

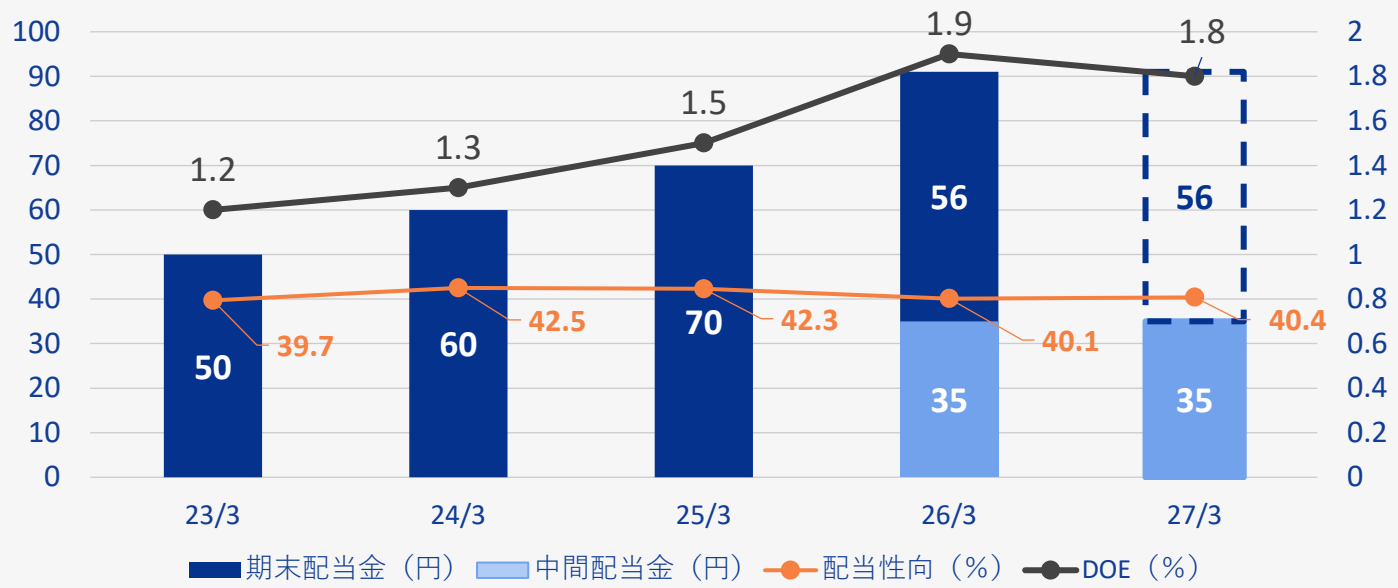
※中東情勢悪化による不確実要因については、その影響を合理的に算定することが困難のため織り込んでおりません

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

配当推移

当期

- 中間配当金額は予想通り１株当たり35円（前年同期比同額）
- 期末配当金額は1株当たり56円の予想



配当方針

配当性向40%またはDOE1.5%いずれか高い金額以上を基本方針として実施

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

※本章では、2026年5月に開示した内容に、進捗・方針を追加して構成しています。
「2026年11月更新」の表示のあるページが、今回追加・更新した内容です。

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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

中期経営計画の数値目標

- 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（2026年5月実施済）
- 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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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をベースとしたデュアルフューエルエンジン「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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

第2の柱『NEW HANSHIN』①

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―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、鋳造鋳仕上げロボット導入を計画中

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

第2の柱『NEW HANSHIN』②-1

生産体制最適化に向けた段階的な投資

確定した播磨新組立工場の増築を起点に、3拠点の機能・設備・生産体制を段階的に最適化

先行投資

播磨工場

具体化済み

新組立工場の増築

組立機能を集約し、組立から運転まで一貫実施

2028年5月 稼働開始予定｜生産能力・生産性向上

次段階の投資

明石工場・玉津工場

順序・詳細は検討中

明石工場

機械加工能力の向上

播磨への組立機能集約を契機に設備を再配置

玉津工場

鋳仕上工程の生産性向上

設備増強・製品置場拡張による工程改善

3拠点の役割を見直し、設備・機能・生産体制を段階的に具体化

CMR事業強化　　事業の仕組み・体制の整理と再構築

生産体制の最適化　→　収益力・資本効率の向上　→　企業価値向上

※2025～2030年の投資計画はP. 27参照

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

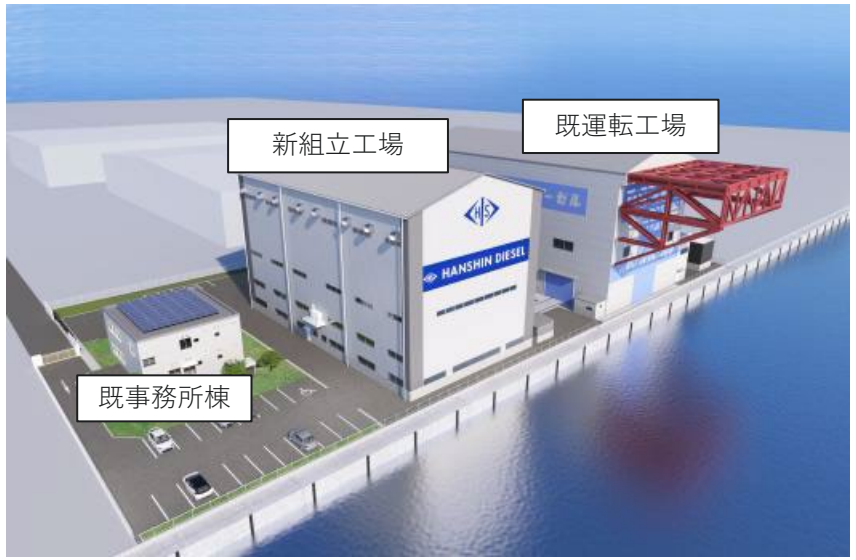
第2の柱『NEW HANSHIN』②-2

先行投資｜播磨新組立工場の増築

生産/工場適正化

エンジンの中長期的な需要拡大への対応と生産体制の最適化に向け、播磨新組立工場の増築を決定

増築イメージ



組立機能を播磨工場へ集約し、組立から運転まで一貫実施

1 生産能力/生産性

生産能力

現状比 **約1.7倍**

現状 約30台/年→増築後 約50台/年

生産性

15%

向上目標

時間当たり出来高基準

2 総投資額

約18.7億円

3 稼働時期

2028年5月

稼働開始予定

4 期待効果

安定供給体制を強化

中長期需要への対応

生産効率の向上

工程間物流の最適化

業績への影響　現在精査中

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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**



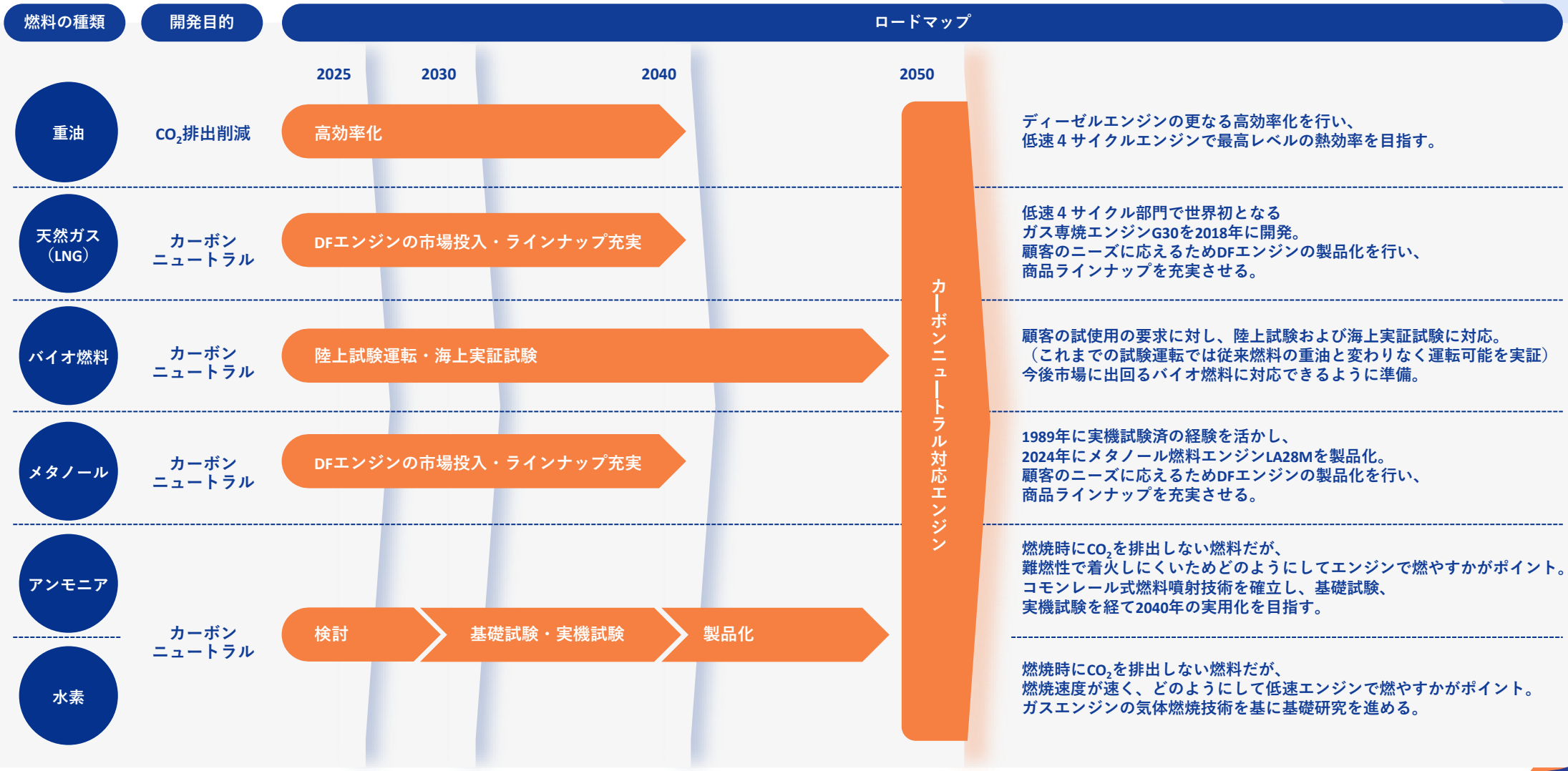
AI技術の応用

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**

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

カーボンニュートラルへのロードマップ



Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

※本章では、2026年5月に開示した内容に、進捗・方針を追加して構成しています。
「2026年11月更新」の表示のあるページが、今回追加・更新した内容です。

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4.8％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

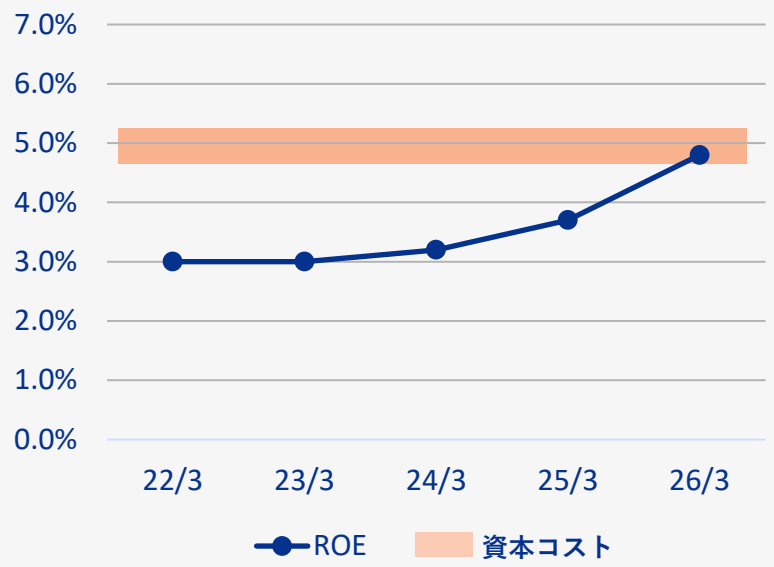
	2022/3月期	2023/3月期	2024/3月期	2025/3月期	2026/3月期
売上高（百万円）	10,142	9,064	9,636	13,337	14,028
営業利益（百万円）	549	550	551	611	824
営業利益率（%）	5.4	6.1	5.7	4.6	5.9
当期純利益（百万円）	394	406	456	536	736
ROE（%）	3.0	3.0	3.2	3.7	4.8
PBR（倍）	0.36	0.31	0.54	0.54	1.17
期末株価（円）	1,489	1,340	2,391	2,320	5,640

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

当期
4.8%
（前期3.7%）

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

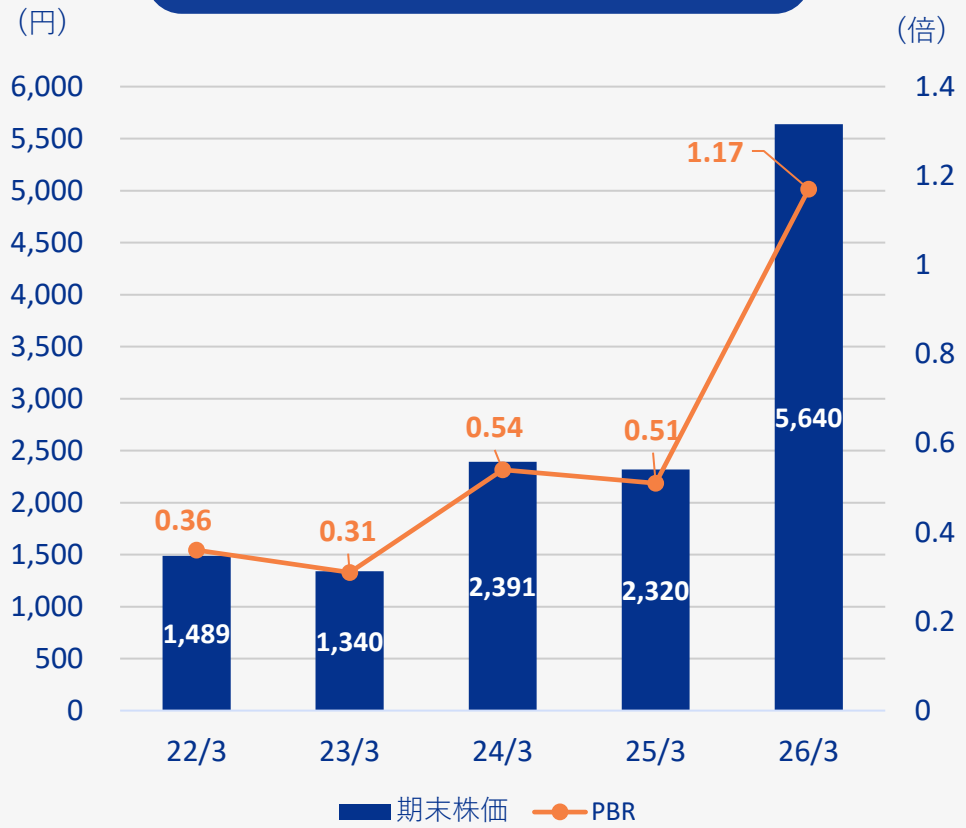
- 収益力の更なる向上（中期経営計画の着実な実行）
- ５年間の投資と積極的な株主還元による資本効率改善

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

現状評価と分析（PBR・株価）

情報開示の充実や業績・経営施策の進展が、市場評価の向上に一定程度寄与

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・成長性に対する市場評価が向上

Point 4

安定的な株価水準

期末株価は前年を大きく上回る水準で推移

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

PBR1倍以上の継続
ROE×PER

事業・資本価値の向上(ROE)

収益力

中期経営計画
の着実な実行

資本効率

・成長投資
(2025～2030年の５年間)
・株主還元

市場評価の向上(PER)

成長ストーリー

IR・情報開示
の充実

リスクディスカウント低減

コーポレート・
ガバナンス

株主や投資家との対話を通じたアップデート

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

企業価値向上に向けた投資計画（2025～2030年）

- 投資案件の具体化を踏まえ、投資総額を約40億円から約47.8億円へ見直し
- 投資額の約8割を生産体制の強化へ配分し、成長を着実に利益へ結びつける経営基盤を構築

投資計画の見直し
※2025～2030年

従来計画

約40億円

▼

見直し後

約47.8億円

約7.8億円増額

見直し後の投資内訳

総額 約47.8億円

生産体制の強化 37.0億円

播磨・明石・玉津の3拠点における機能・設備・生産体制の段階的な最適化

新燃料対応機関開発・新事業開拓 3.2億円

メタノール燃料エンジンのDF化
新燃料の研究・AI技術の活用

CMR事業強化 1.3億円

CMR事業の仕組みおよび体制の整理と再構築

販売力強化 0.2億円

海外市場マーケティング強化

その他領域 6.1億円

人事管理システム・社員寮
取締役会実効性強化・IR活動強化　他

投資により目指す姿

成長を支える基盤
受注対応力・生産性の向上

経営基盤
人材・ガバナンス・IRの強化

将来成長
新燃料対応機関開発・新事業開拓・CMR

企業価値向上
売上高営業利益率8.0%
ROE7.4%

成長投資と株主還元を両立

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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－

株主・投資家との対話を通じて把握した主な課題を取締役会へ報告

対話から経営上の論点を把握

15件
IR面談件数

前年同期
5件
3倍

取締役会への報告　**半年ごと**

- 機関投資家との継続的な対話
- 個人投資家からの問い合わせ増加
- 主な関心事項を6つの課題として整理し、取締役会へ報告

意見・要望を整理

対話を通じて把握した6つの主な課題

利益率改善
利益率改善に向けた取組みの整理と説明強化

価格転嫁
進捗と契約条件の妥当性の検証

生産能力
設備投資効果と生産体制の検証

海外戦略
成長機会と重点市場戦略の再整理

CMR
事業上の位置付けと資源配分の検討

資本政策
流動性向上施策の検討と説明力強化

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



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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

トピックス

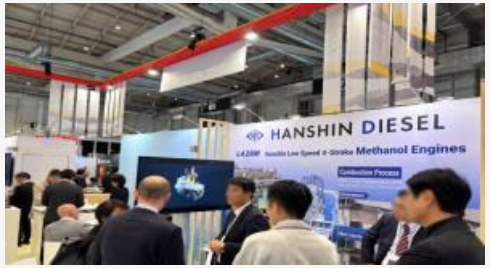
SEA JAPAN 2026出展

- 2026年4月22日（水）から4月24日（金）にかけて東京ビッグサイトで開催されたSEA JAPAN2026に出展
- 低速4サイクルメタノール燃料エンジンや「HANASYS 5」「高度船舶安全管理システム」について説明



SMM 2026出展

- 2026年9月1日（火）からドイツで開催された「SMM 2026」に出展
- 本展示会は約2,200社超の出展社数、世界100ヵ国以上のから45,000人超の来訪者が一堂に会する世界でも大規模な海事展
- 低速4サイクルメタノール燃料エンジンを始めとした各エンジンについて欧州へ紹介



当社LA28MRG搭載船メタノールバンカリング

- 当社LA28MRGを搭載した「国隆丸」が竣工および初回のメタノールバンカリングを実施
- 本船は国内のメタノール輸送を主軸としながらメタノール燃料供給船としての役割も担う予定



ご参照：三菱ガス化学株式会社 https://www.mgc.co.jp/　国華産業株式会社 https://www.kokuka.co.jp/

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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9月30日現在

HANSHIN DIESEL

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	831,262,819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	307名
主な事業所	神戸・明石・東京・福岡
工場	明石・玉津・播磨

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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	小型舶用内燃機関に対し、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
2018年	創立100周年を迎える 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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

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

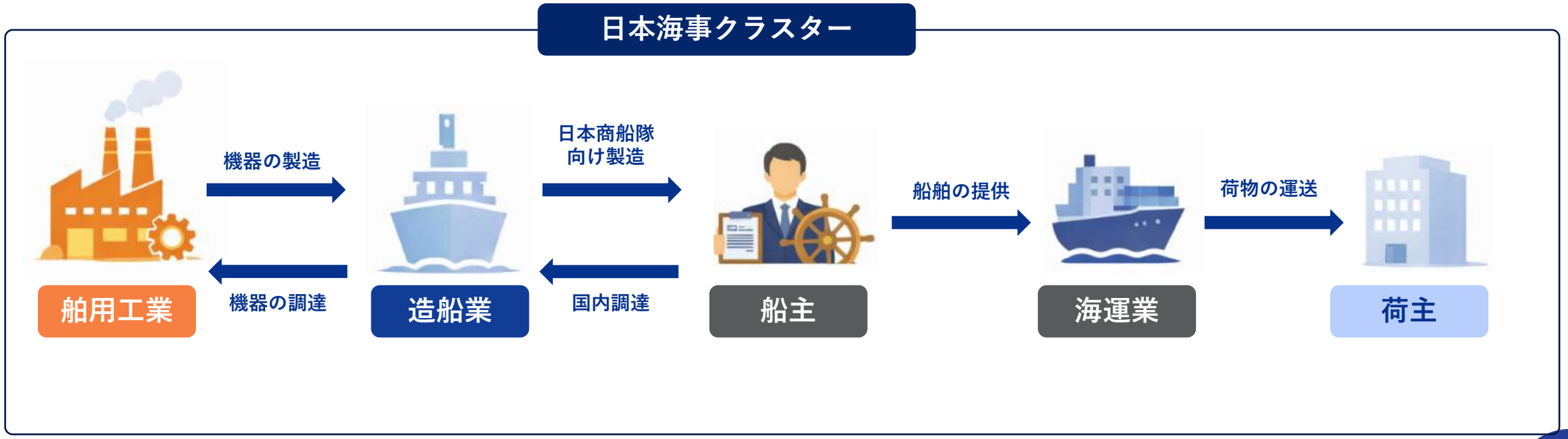
鋳造・金属機械加工（CMR）事業

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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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



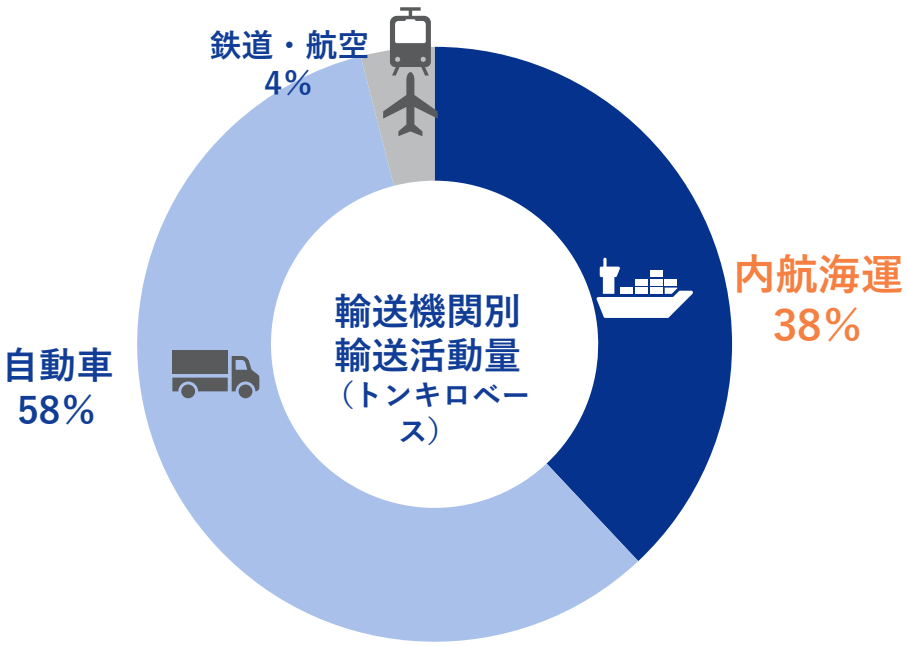
出典：日本船主協会「SHIPPING NOW 2023-2024」

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

当社を取り巻く内航海運業界について

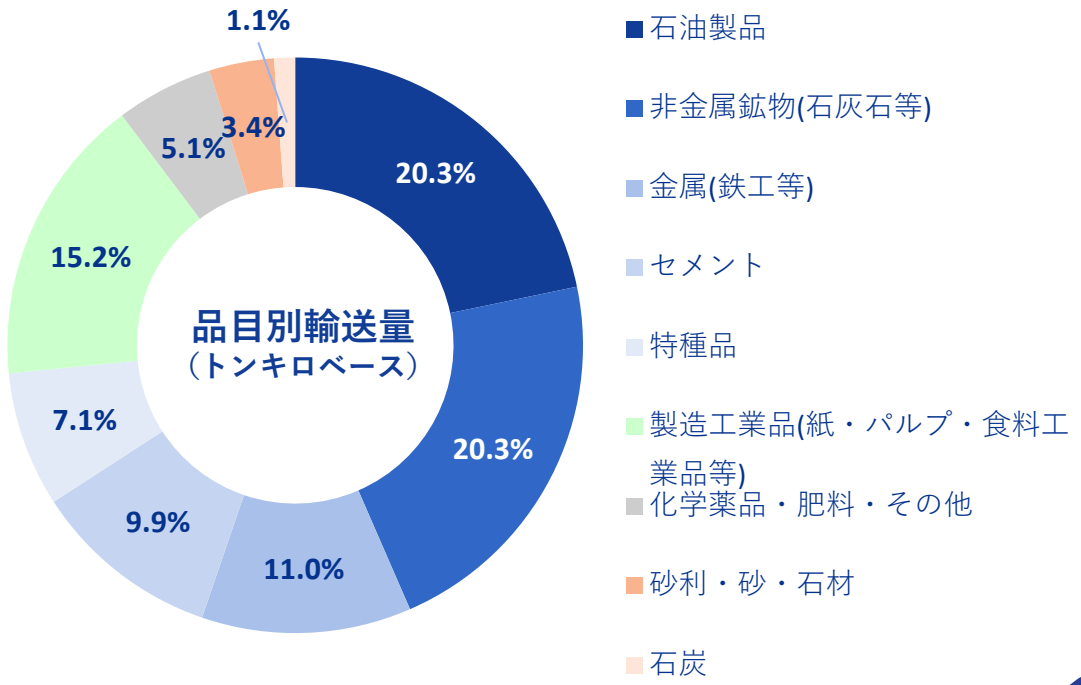
- 内航海運は国内貨物輸送の約４割を担っている（トンキロベース）
- 鉄鋼やセメント、石油等の産業基礎資材の約8割を輸送しており国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである

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

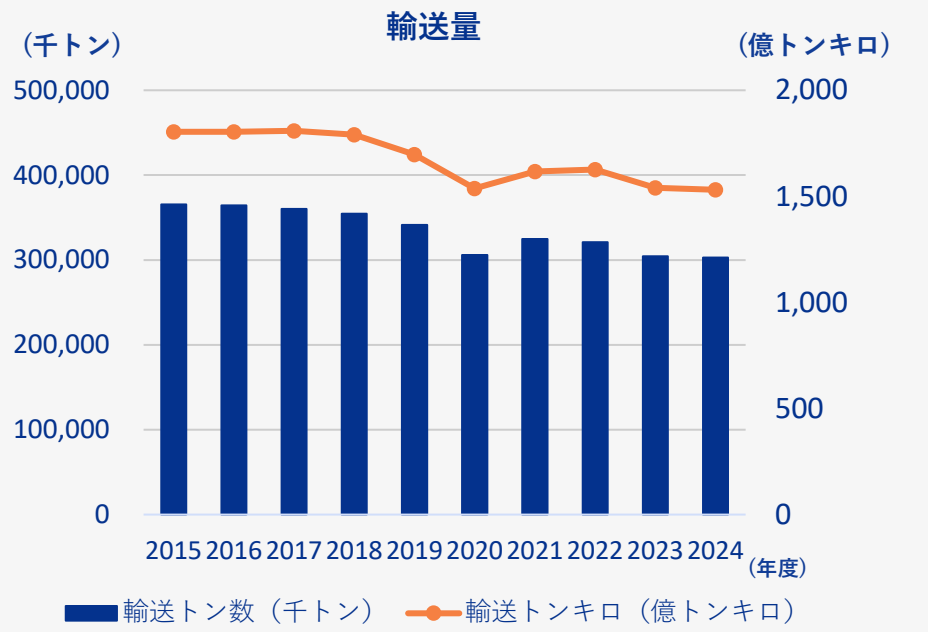


出典：国土交通省HP　「内航海運の状況」

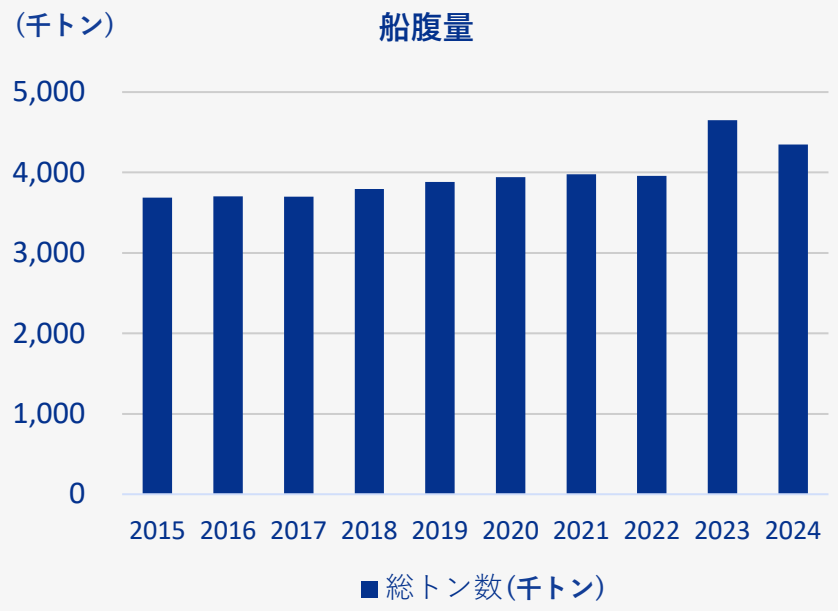
Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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



出典：国土交通省HP　内航貨物輸送量の推移



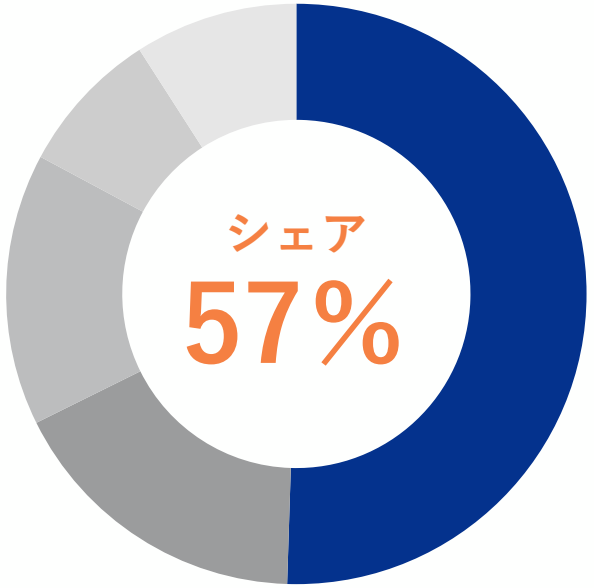
出典：日本内航海運組合総連合会「データで読み解く内航海運」

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

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

Copyright© The Hanshin Diesel Works, Ltd All Rights Reserved.

HANSHIN DIESEL

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。