

2026年3月期第2四半期(中間期) 決算説明会プレゼンテーション資料

ダイハツインフィニアース株式会社
(証券コード: 6023)
2025年11月18日



■ 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.9
■ Appendix	— p.24

決算の概要

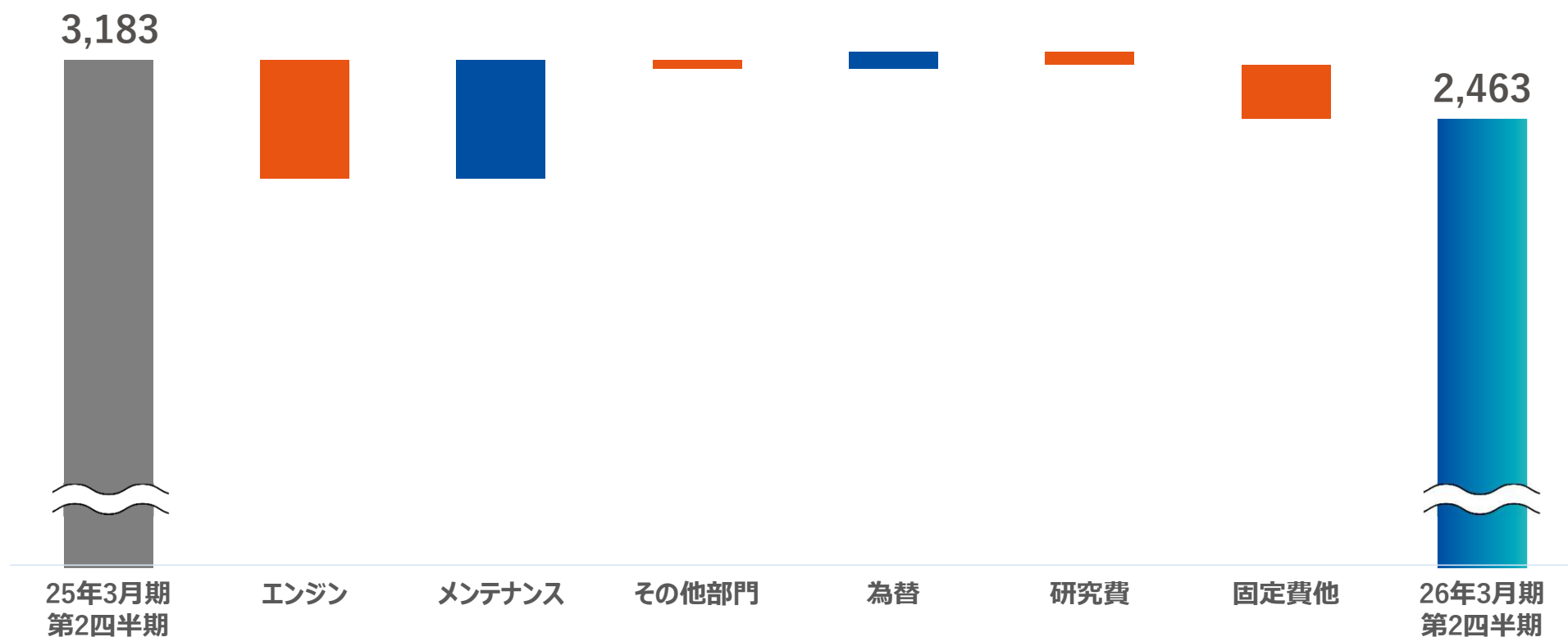


中小型エンジンの売上構成比率増加によりエンジン売上が減少した結果、上期業績は減収減益となるも、メンテナンス関連の売上が高く推移したことから計画を上回る水準で着地

(百万円)	2025年3月期 上期累計	2026年3月期 上期累計	前年同期比		2026年3月期通期計画	
			増減	増減率 (%)	通期計画	進捗率 (%)
売上高	42,896	41,534	△ 1,362	△ 3.2	85,000	48.9
営業利益	3,183	2,463	△ 720	△ 22.6	6,300	39.1
経常利益	3,089	2,563	△ 525	△ 17.0	6,400	40.1
中間(当期)純利益	2,127	2,110	△ 16	△ 0.8	4,700	44.9
1株当たり 中間純利益 (円)	67.18	83.06	15.88	23.6	184.94	44.9
総資産	98,237	101,472	3,235	3.3	—	—
自己資本比率 (%)	52.5	44.1	—	—	—	—

営業利益 前年同期比増減分析

メンテナンス売上の増加及び円安によるプラス影響があるも、エンジン売上の減少や固定費増によるマイナス影響の吸収には至らず、前年同期比では22.6%減益での着地



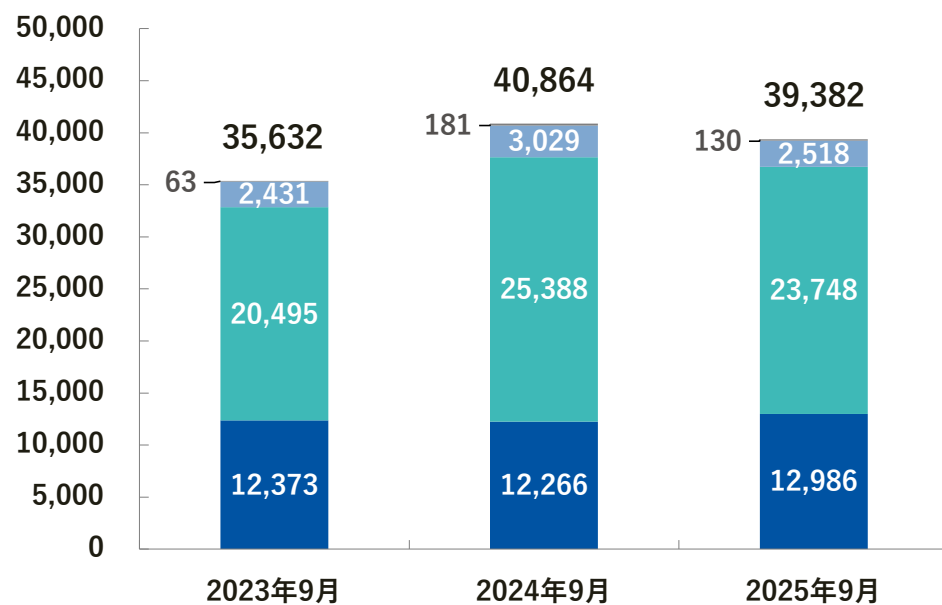
内燃機関部門 売上高・部門利益

エンジン部門については海外船舶向けを中心に減収しており、前年同半期比で3.6%減

売上高

(百万円)

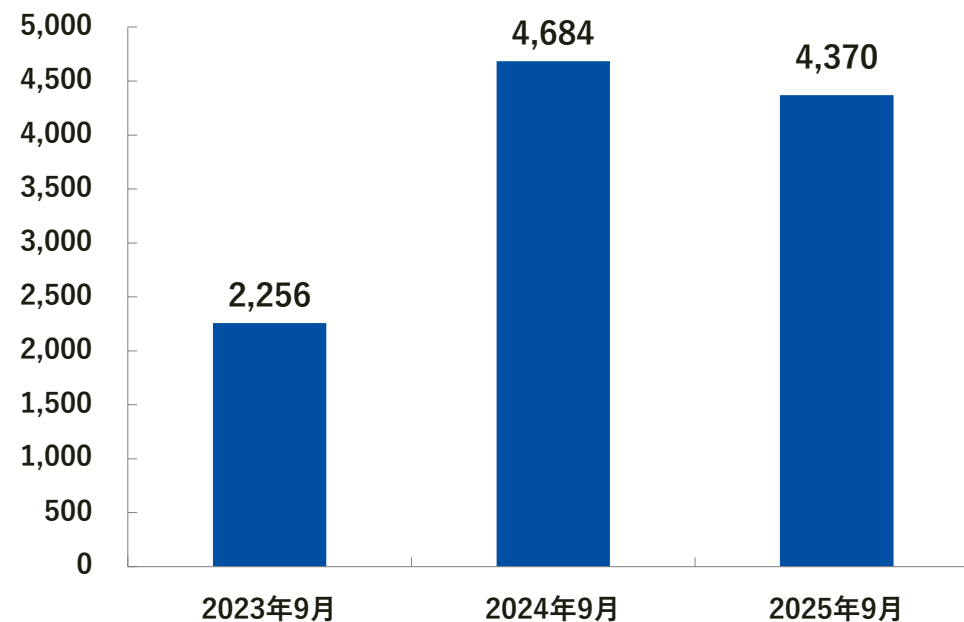
■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外)



※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

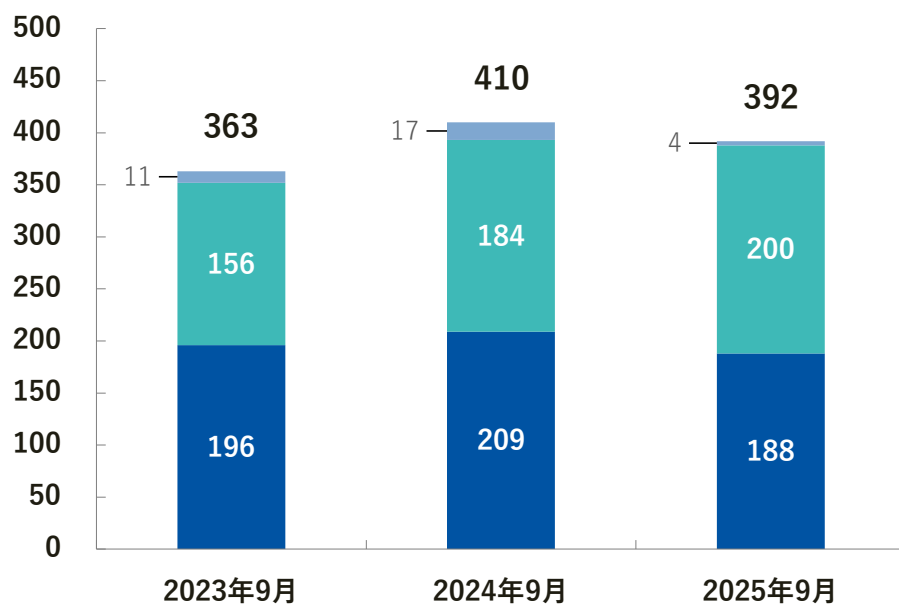
販売台数・メンテナンス関連 売上高

メンテナンス関連売上高は計画を上回って推移しており、前年同期比で12.2%増

販売台数

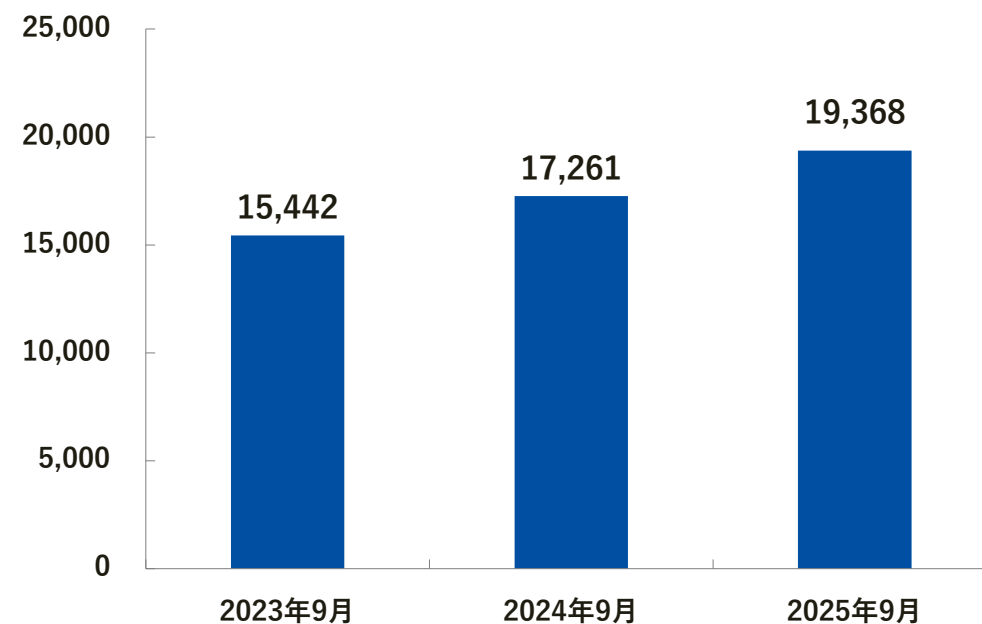
(台)

■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内)



メンテナンス関連 売上高

(百万円)



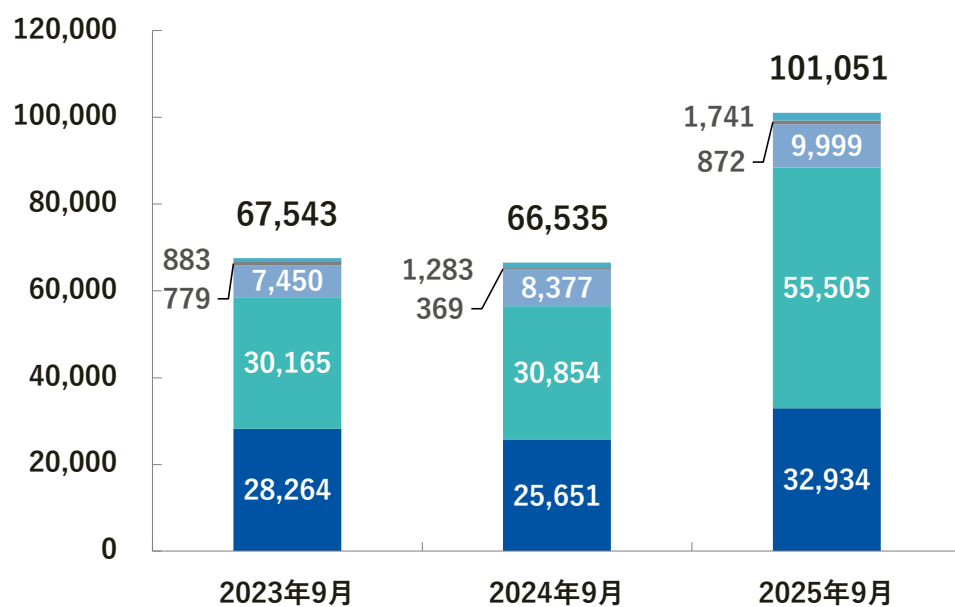
受注残高

姫路新工場の稼働に向けた受注が進み、受注残高は大きく増加し、前年同期比で51.9%増

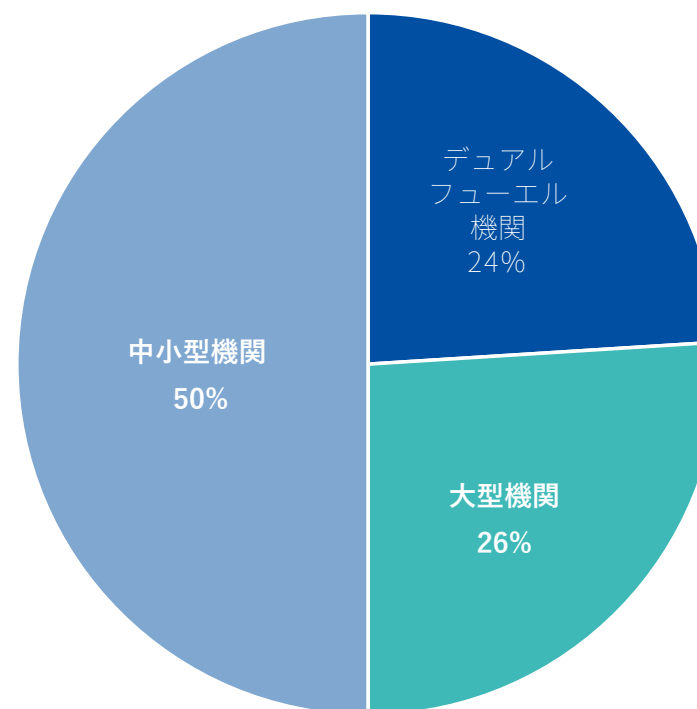
受注残高推移

(百万円)

■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外) ■ その他



機関機種別受注残高割合 (2025年9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/船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

船用機器業界の
中核企業の1社へ

中長期ビジョン及び2026年3月期計画

Clarkson最新予測を踏まえ、市場造船隻数の前提を見直し
当社製品の中長期的な需要拡大を見込んで売上・利益・ROE等の中期経営計画目標を上方修正

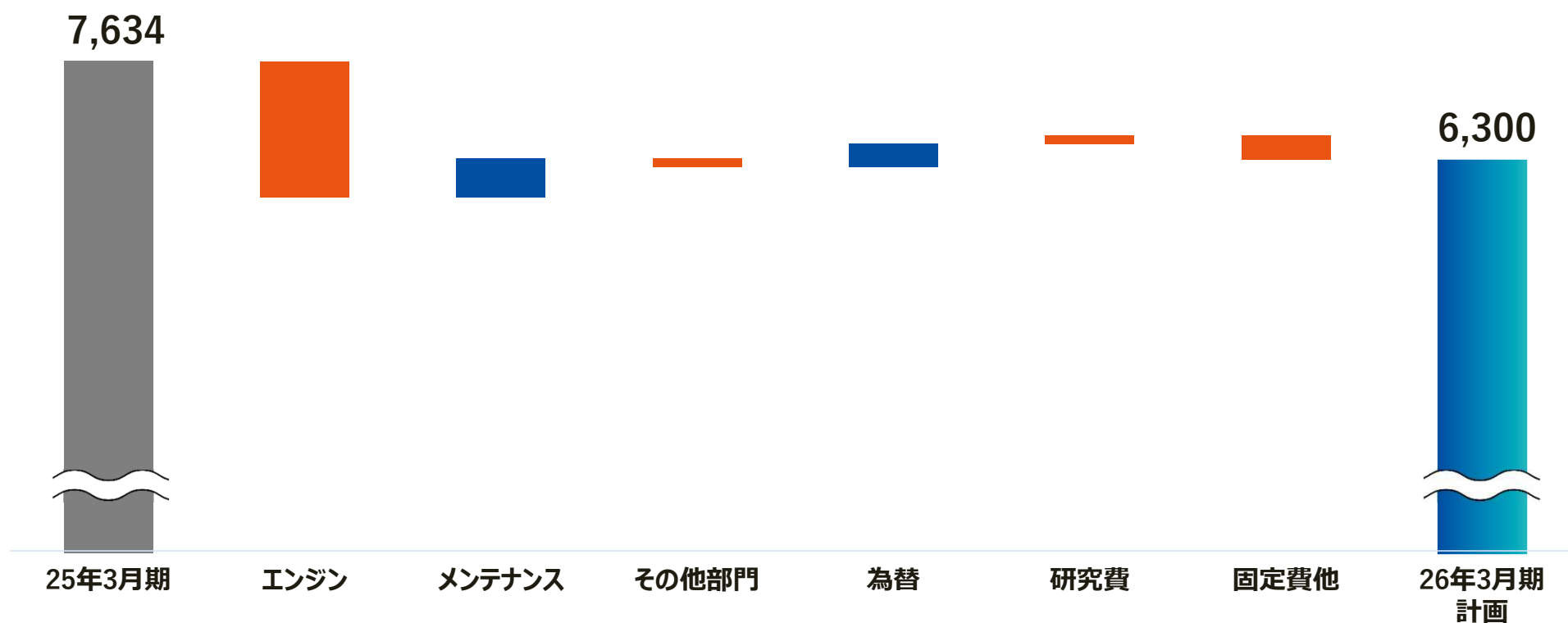
(百万円)	24年3月期 (実績)	25年3月期 (実績)	26年3月期 (計画)	新計画		修正前	
				28年3月期 まで	31年3月期 目標	28年3月期 まで	31年3月期 目標
売上高	81,775	88,781	85,000	100,000	120,000	92,000	120,000
営業利益	5,194	7,634	6,300	<u>9,000</u>	<u>12,000</u>	7,400	9,000
営業利益率	6.4%	8.6%	7.4%	9.0%	10.0%	8.0%	7.5%
EBITDA	8,032	10,618	9,500	<u>13,600</u>	<u>18,000</u>	11,600	14,500
EBITDAマージン	9.8%	12.0%	11.2%	13.6%	15.0%	12.6%	12.1%
当期純利益	5,149 (4,141*)	5,717	4,700	<u>6,000</u>	<u>8,000</u>	5,100	6,000
ROIC	5.7%	9.1%	7.4%	7.5%以上	8.0%以上	7.0%以上	7.5%以上
ROE	10.1% (8.3%*)	12.0%	10.3%	<u>12.0%以上</u>	<u>12.0%以上</u>	8.5%以上	9.5%以上

*株式譲渡益などを除いた数値

(為替前提: 1ドル 140円)

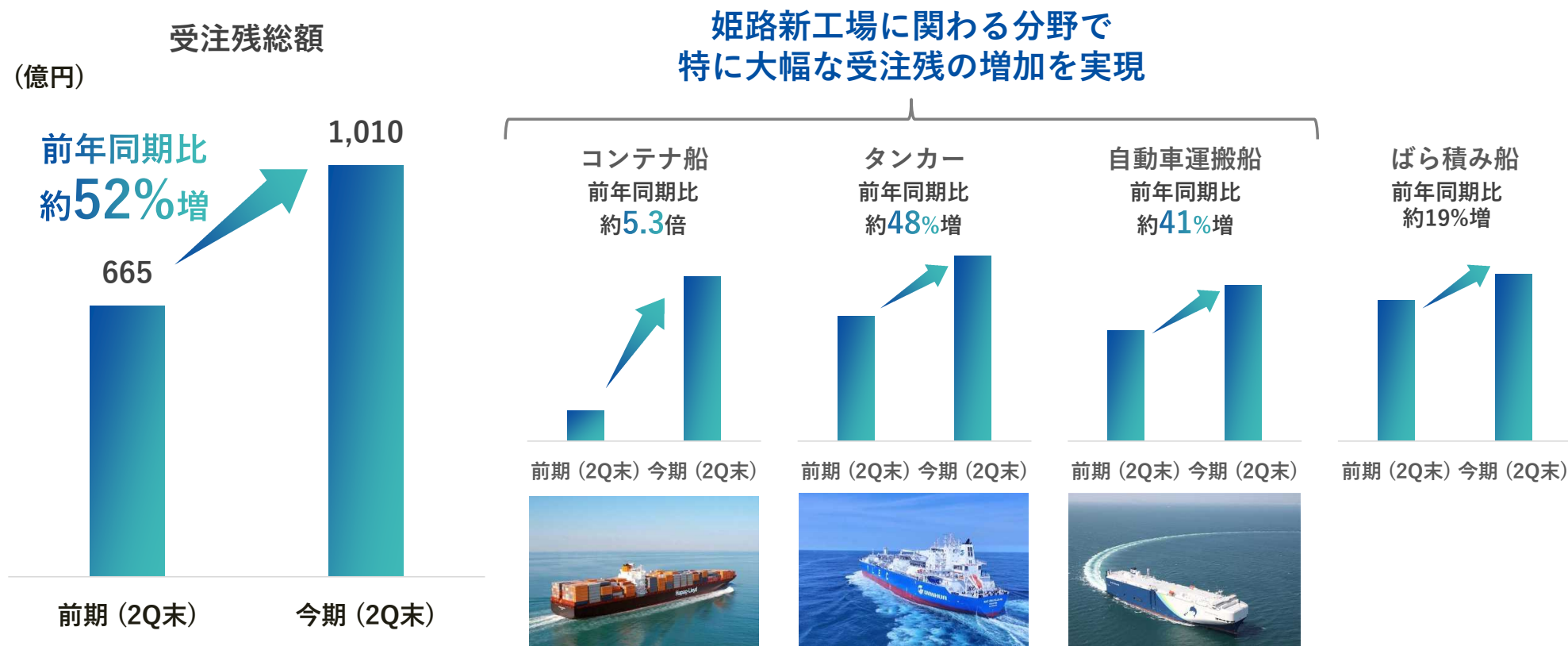
2026年3月期計画に対する増減見通し

当初計画に対してメンテナンス関連売上が想定以上に高い需要水準を維持したことにより上方修正



新工場の完成見込に伴う受注残高の大幅な増加

姫路新工場の完成見込に伴い受注活動を活発化し、大幅な受注残の増加を実現



成長投資計画 次世代燃料対応 (生産工場投資)

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1月に稼働開始を予定

工場完成予想図



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)
- ② エンジン組立・試運転工場
- ③ 次世代燃料対応エンジン設備追設
- ④ 既存エンジン増産対応工場計画

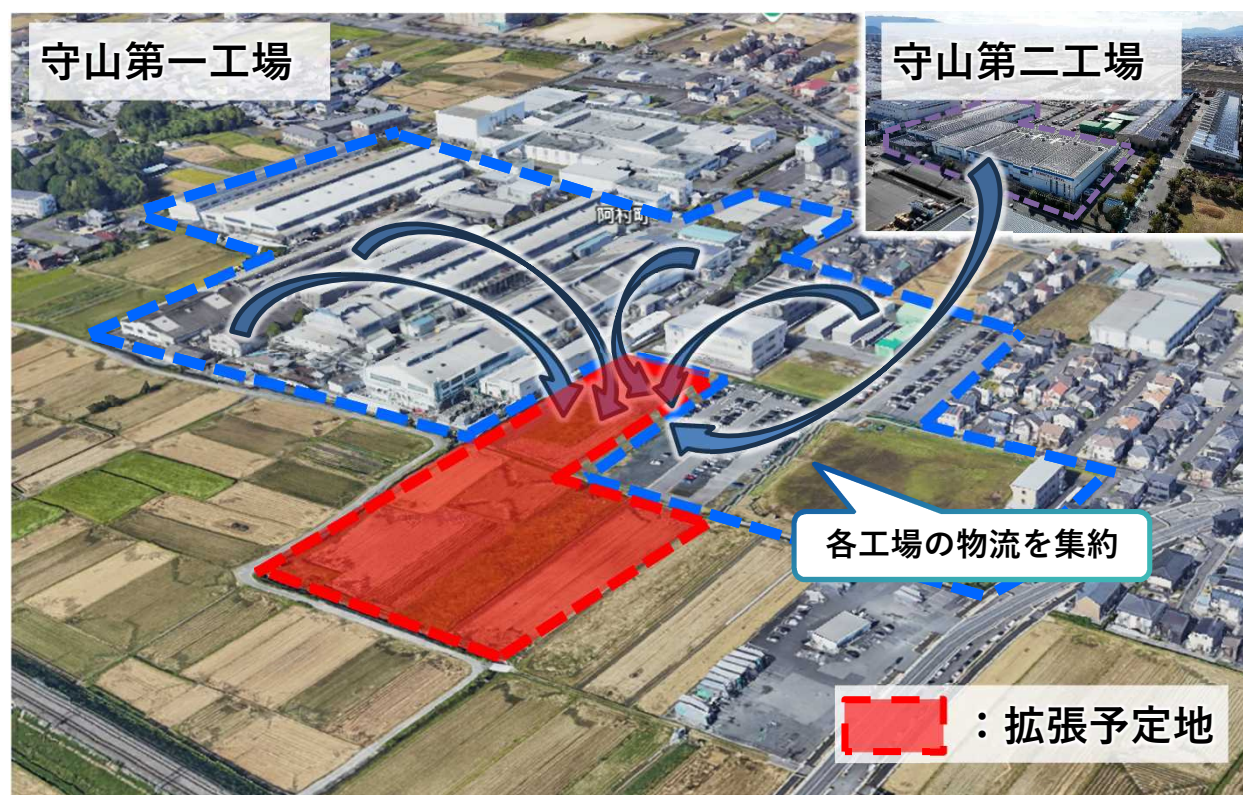
→ 生産能力見通し **1.5~1.8倍**

(既存機種換算)

**2026年に
次世代燃料対応エンジン
生産開始予定**

部品販売の好調な動向を踏まえて、守山工場周辺に新ロジスティクスセンターの建築を予定
在庫の保管用地の確保及び物流の集約により部品販売事業の更なる拡大を図る

新ロジスティクスセンター（守山）建設予定地



投資総額 100億円規模

稼働目標

2028年 春

期待効果

① 部品販売の拡大

入荷⇒保管⇒出荷の一気通貫化による
即日出荷対応100%

② エンジン本体の物流集約

1,200台分の部品を在庫・流通可能
物流を集約し構内物流手番を50%削減

次世代燃料対応エンジンの研究開発動向

各次世代燃料対応エンジンの研究開発も順調に進捗
最も近いリリースとなるメタノールDFエンジンは2026年の商用リリースを目指す

メタノールDFエンジン



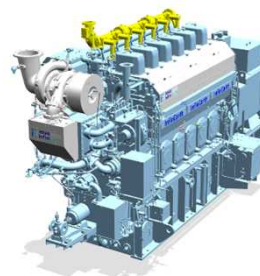
(IE833M実機試験機)

2026年の
商用リリースに向け
開発を継続

姫路新工場にて
生産を予定

- 国産初となる大型中速4 Stメタノールエンジン
- 大型コンテナ船の需要増加に対応
- クラス最高効率、高混焼率を目指し実機試験継続中
※要素試験による燃焼特性、最適仕様確認済。

アンモニアDFエンジン



2028年の商用リリースに向け開発を継続

- アンモニア燃料運搬船、自動車運搬船等の需要増加に対応
- 要素試験継続中。実機試験機へ展開

水素DFエンジン

- 大幅なGHG（温室効果ガス）削減に貢献
- 要素試験において96%以上のGHG低減効果を達成
- 市場動向及びニーズを考慮しリリース時期を検討

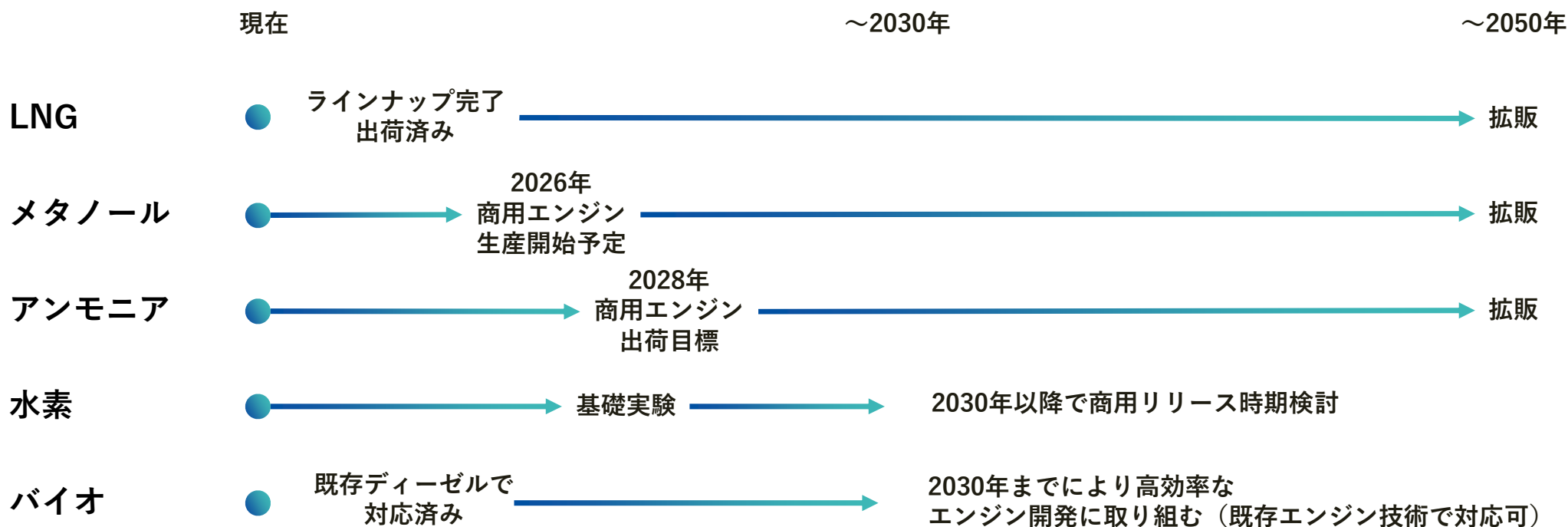
バイオ燃料エンジン

- バイオ燃料使用には既存のディーゼルエンジンの改造不要
- 当社は長期使用と保存の実証プロジェクトに参画し、安全かつ持続的な利用可能性を確認

次世代燃料対応

2050年GHGゼロ達成のための重要な要素である次世代燃料対応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年の商用エンジンリリースを予定

次世代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

足元の為替は円安方向であり、部品の相対的な価格競争力は向上
エンジンに関しては受注時にヘッジ済のため影響は小さい見通し

為替動向 (米ドル円)



為替影響の整理について

エンジン

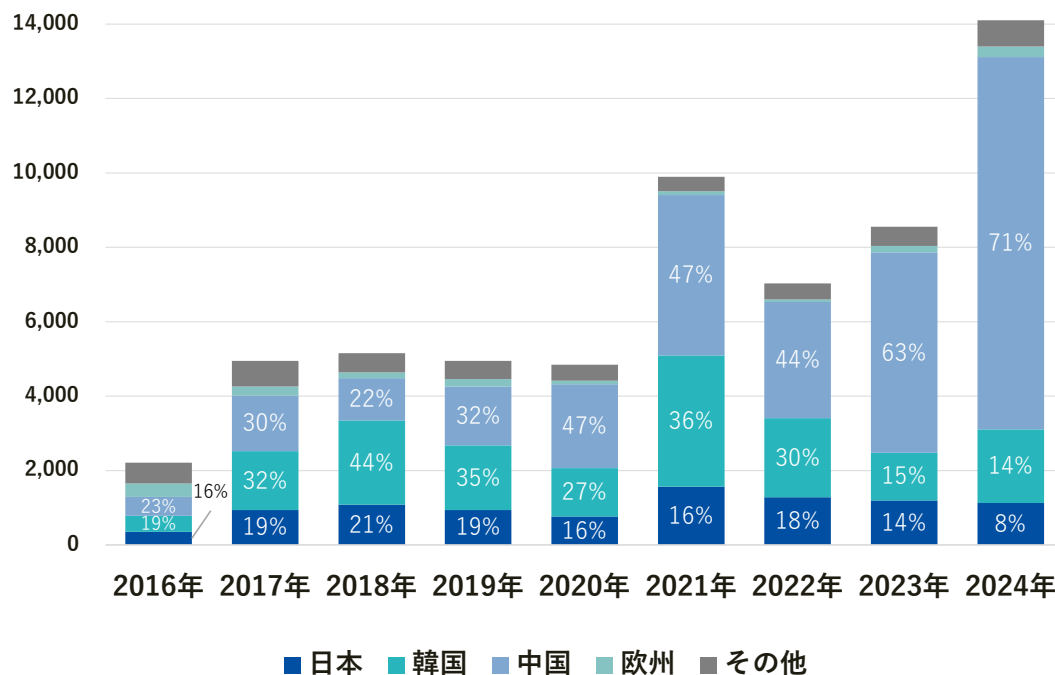
エンジンに関しては
受注時にヘッジ済
影響小

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
円安はプラスの影響

経済安全保障強化の観点から、海外との連携も含め海事産業に対する様々な提言や取組が進む

世界における船舶受注量と国別シェア
(契約年ベース)



- ✓ 日本における貿易量の99.6%は海上輸送であり、海運業・船舶産業を中核とする海事クラスターは経済活動等の観点から重要な産業
- ✓ 一方、現在世界の船舶建造シェアは中国・韓国の2か国による寡占となっており、サプライチェーンの維持に関する懸念が存在

「経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から、海事クラスターの強靱化を図る必要性」
(国土交通省)

我が国造船業再生のための緊急提言

(2025年6月20日, 自由民主党政務調査会)

- ✓ 船舶サプライチェーンの強靱化・生産力向上に向けた、国主導での基金の創設の提案
- ✓ 脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジに向けた取組の推進提案
- ✓ 日本船主等の競争力強化・発注喚起を通じた新造船の確保の必要性

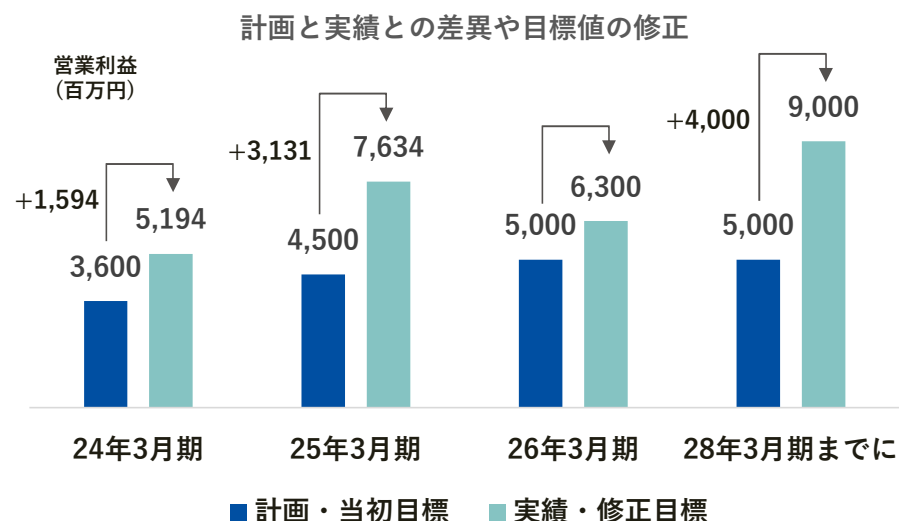
日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書 (2025年10月28日, 国土交通省)

- ✓ 造船及び海事産業の開発における協力推進のため、日米造船作業部会を設置
- ✓ 日米両国の建造能力拡大、市場経済のための船舶需要明確化、先進的な船舶の設計及び機能の開発等の分野で協力を推進

出所)国土交通省海事局 『船舶産業を取り巻く現状』 (2025年6月19日) より当社作成

2028年3月期に向けた投資計画の見直し

当初計画を上振れた推移や環境変化を踏まえた投資の見直し、建築費の高騰を踏まえ見通しを修正



+

建築費及び
資材費の高騰

ロジセンターの
建設

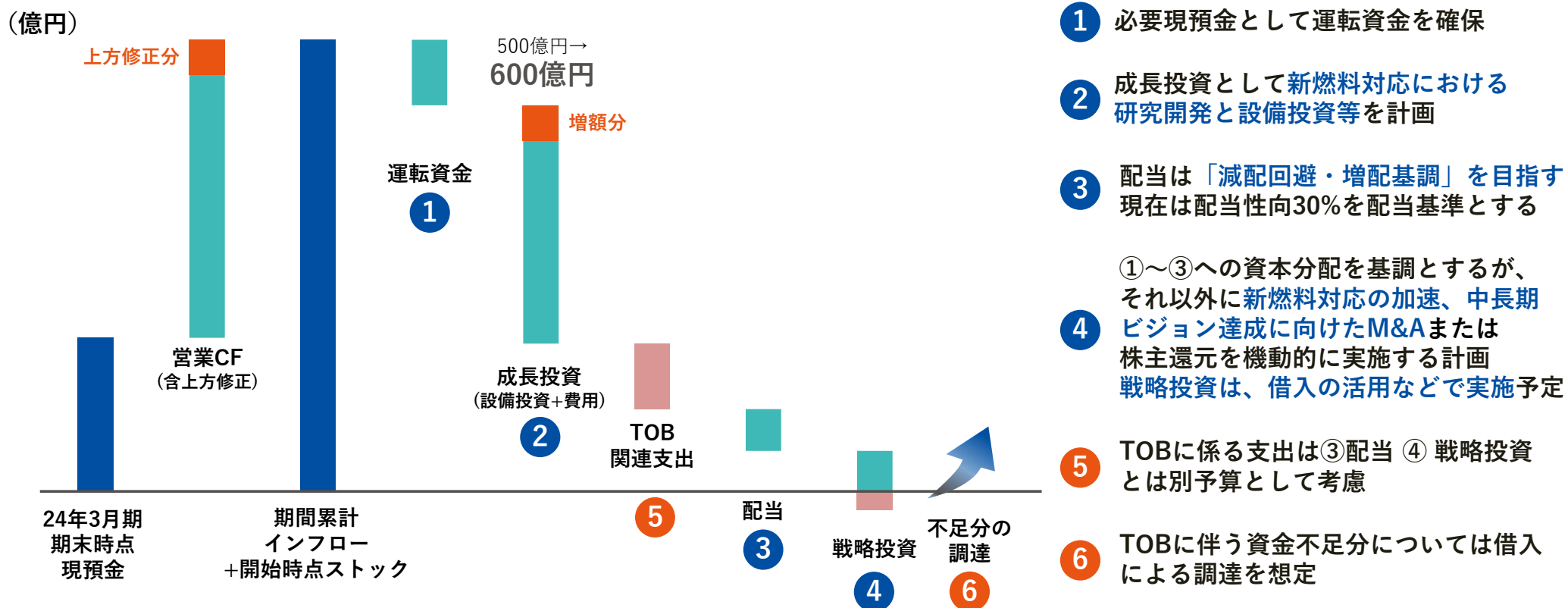
投資の時期や
金額の修正

	旧計画	新計画	増減額
次世代燃料対応	100億円	165億円	+65億円
技術開発・生産性向上	150億円	160億円	+10億円
生産基盤の強化	80億円	95億円	+15億円
ロジスティクス改革	50億円	100億円	+50億円
デジタル技術	30億円	40億円	+10億円
その他領域	40億円	40億円	—
余剰予算(対インフレ等)	50億円	インフレ等予算は 各計画に分配	
合計額	500億円	600億円	+100億円

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

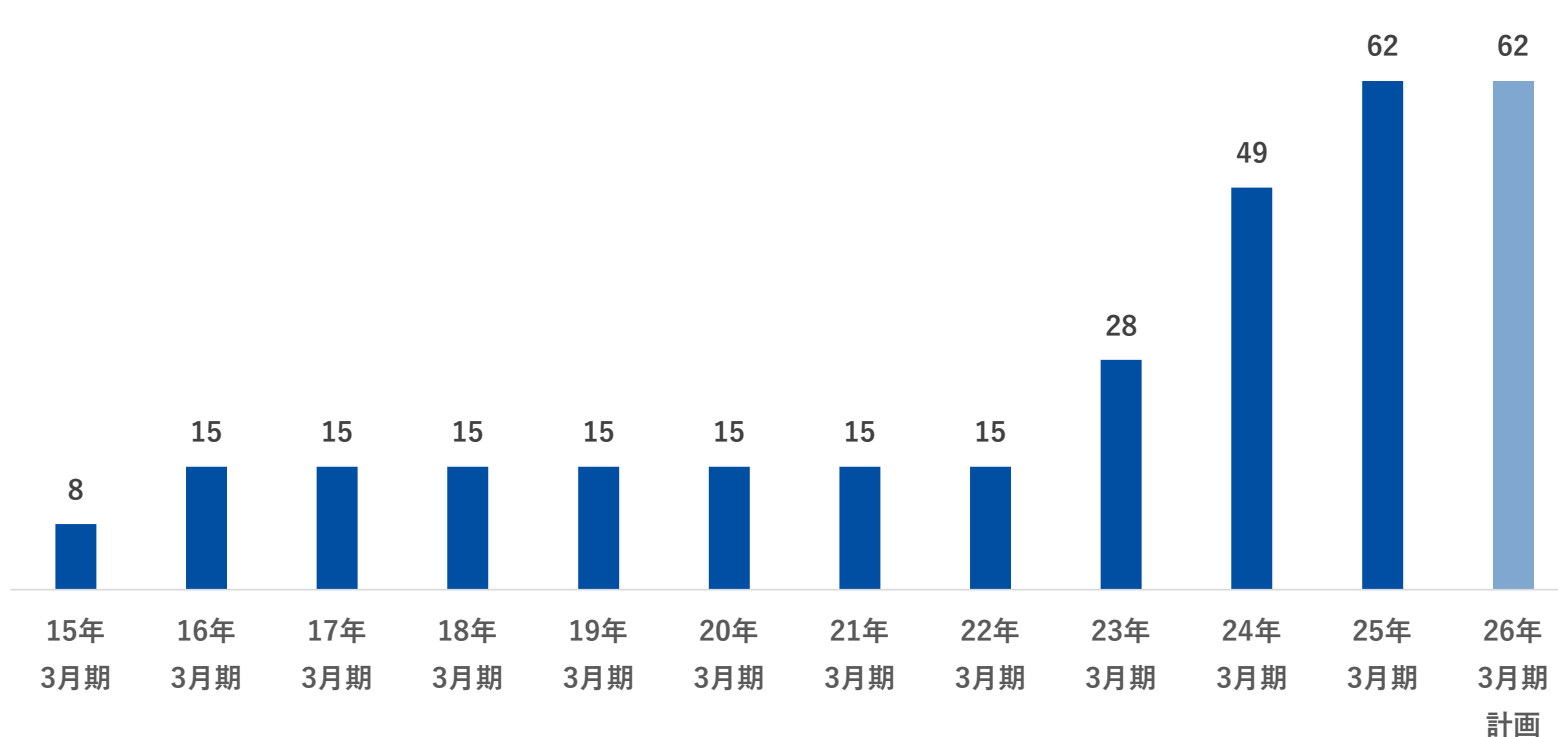
24年3月期から28年3月期の5年間におけるキャピタルアロケーションの基本方針



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

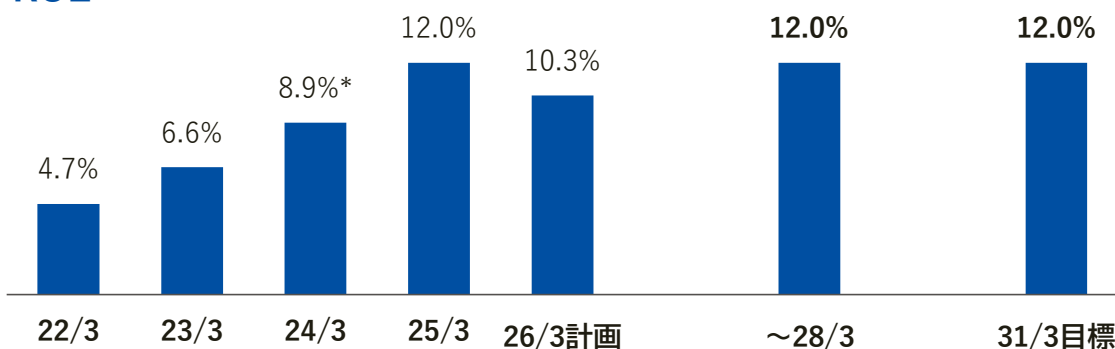


26年3月期は
前期比で大きく減益だが
配当は維持する方針

資本コストに対する認識と目標ROE・ROIC

市場の変化に伴い株主資本コスト及び加重平均資本コストを見直すが、同時にROEとROICの修正も実施
引き続き31年3月期に向け各資本コストを超える資本効率の実現を目指す

ROE

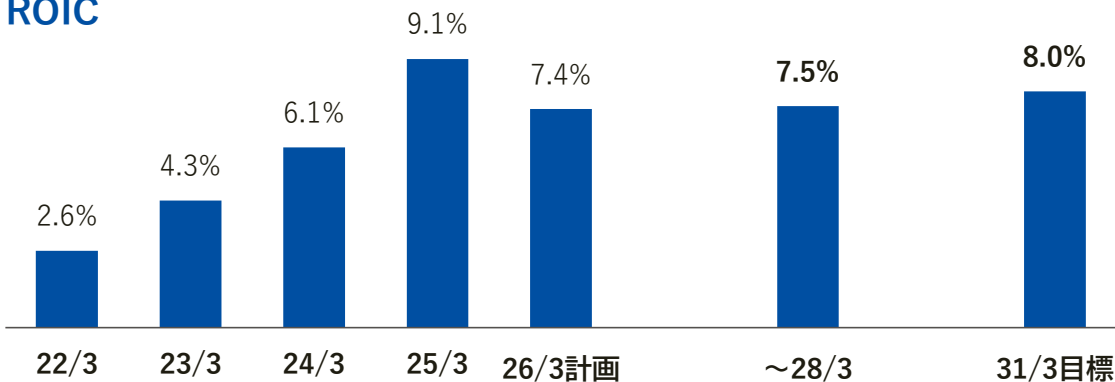


当社の想定する各資本コストの前提

株主資本 コスト	10.0% 程度	リスク フリーレート	1.6%
		ベータ	1.2程度
		市場リスク プレミアム	7.0%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当社が計算
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	7.5% 程度	株主資本 コスト	10.0%
		税引前 負債コスト	1.2~1.5%

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

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

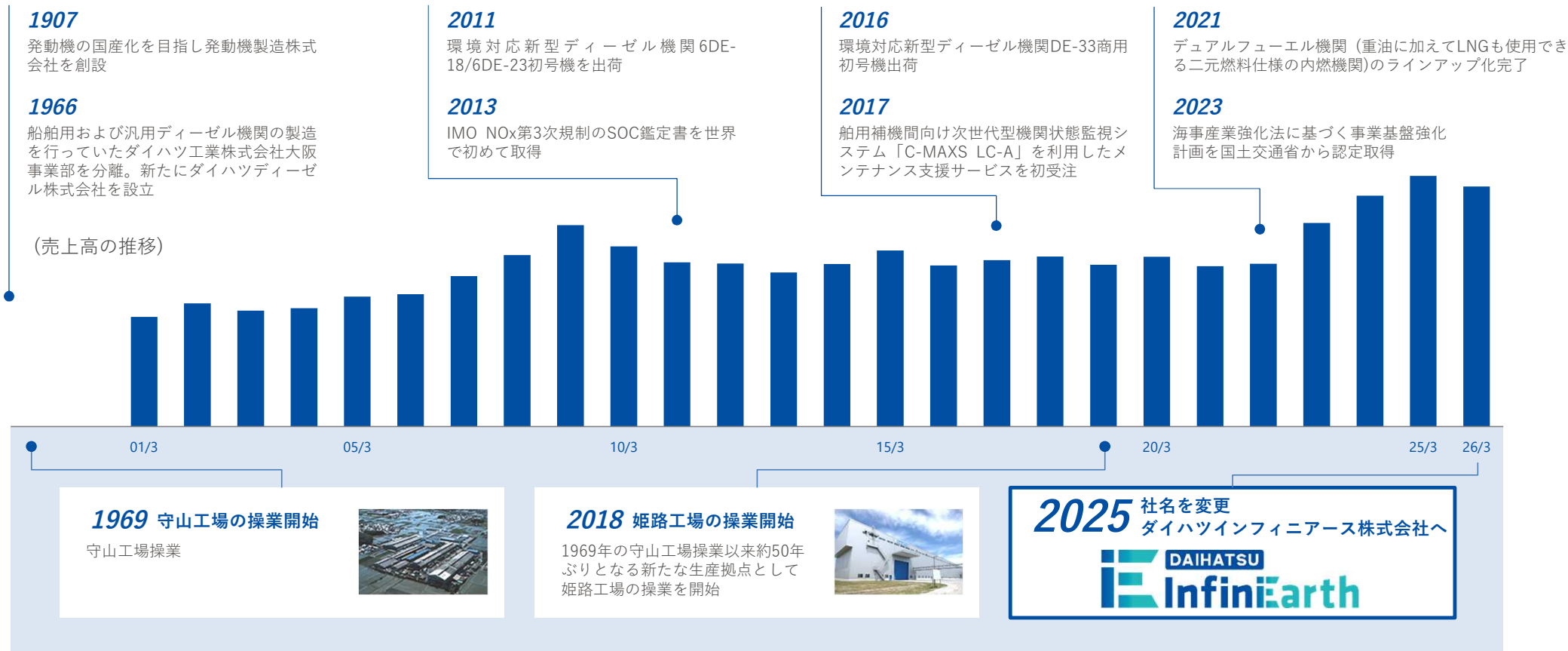


部品販売・メンテナンス

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

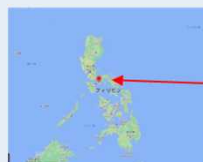
推進用主機関 (5%)



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

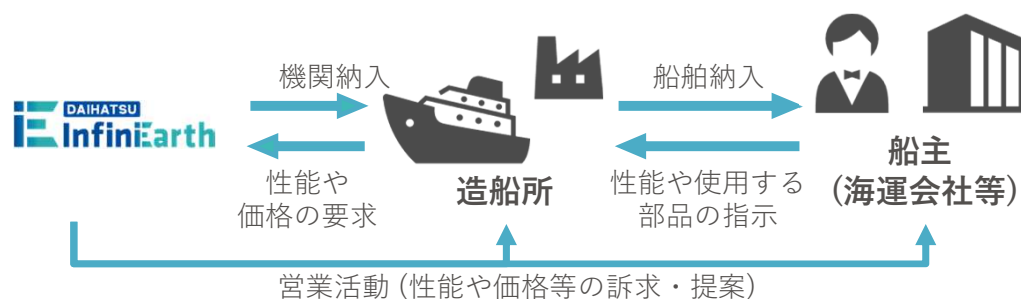
※()内の%表記は船用機関関連の売上に占める割合

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

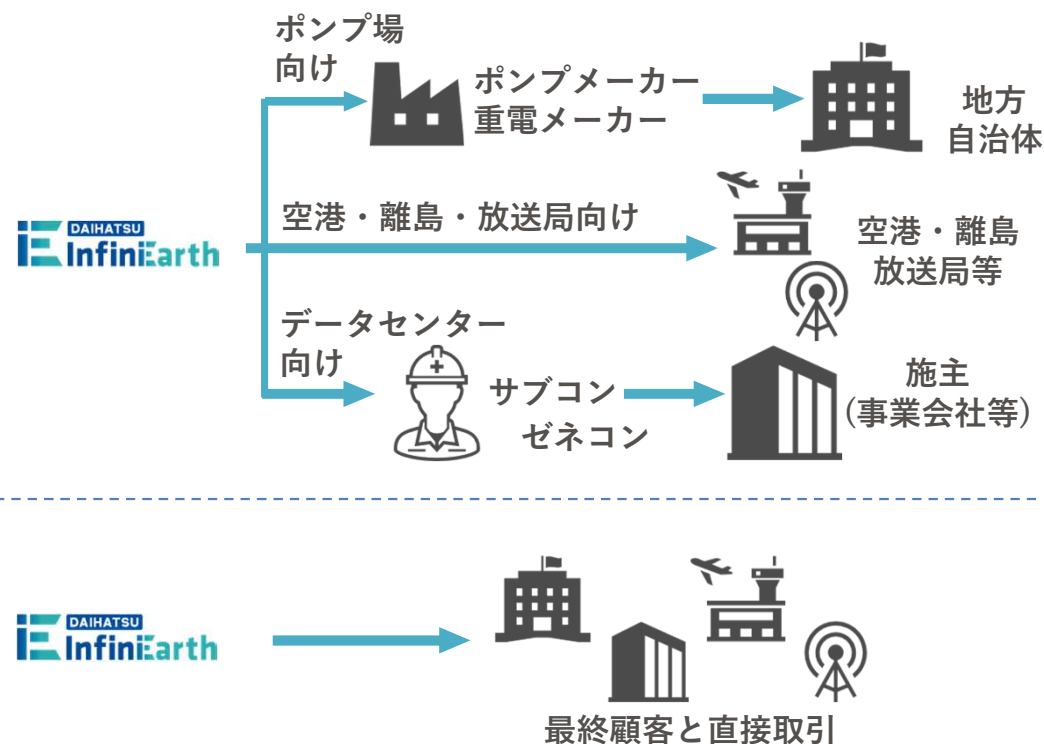
内燃機関販売



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

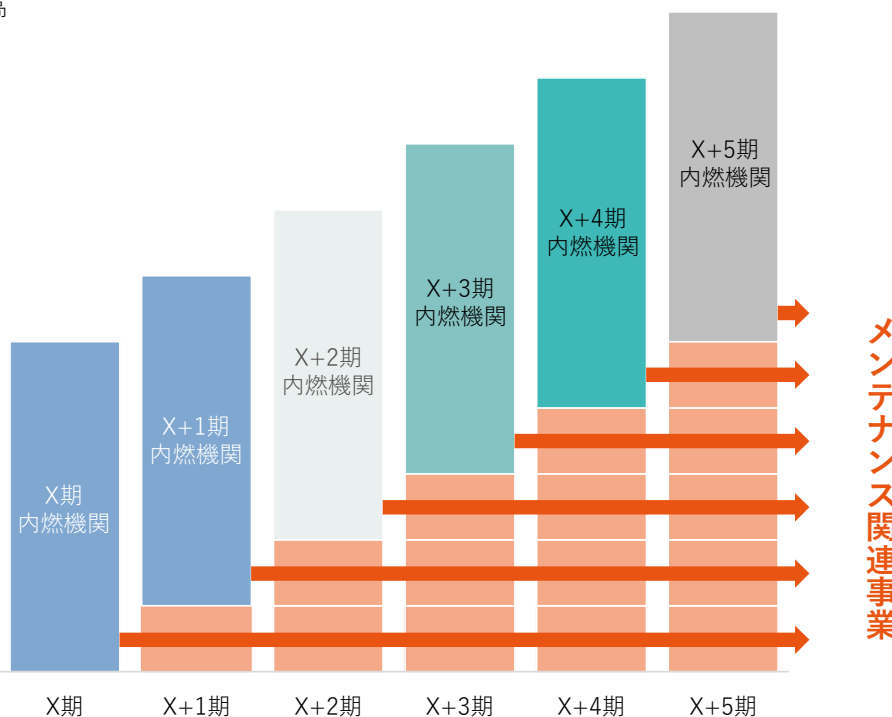
メンテナンス



- 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)

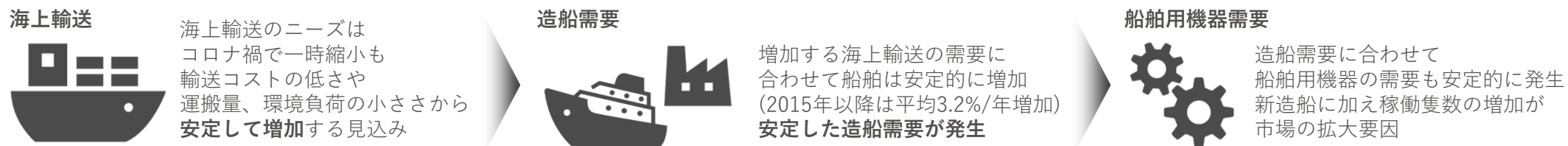
売上高



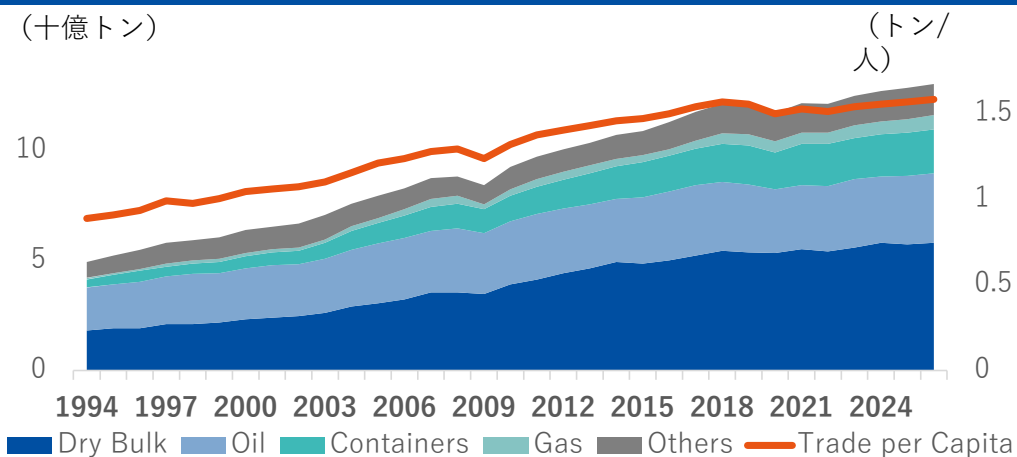
船舶用機器市場 – 市場動向

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

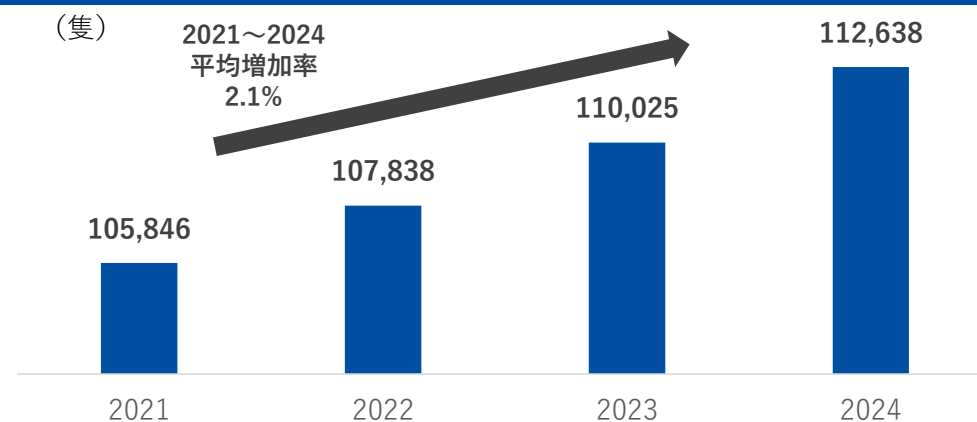
海運・造船・船舶用機器の市場構造



世界海上荷動量



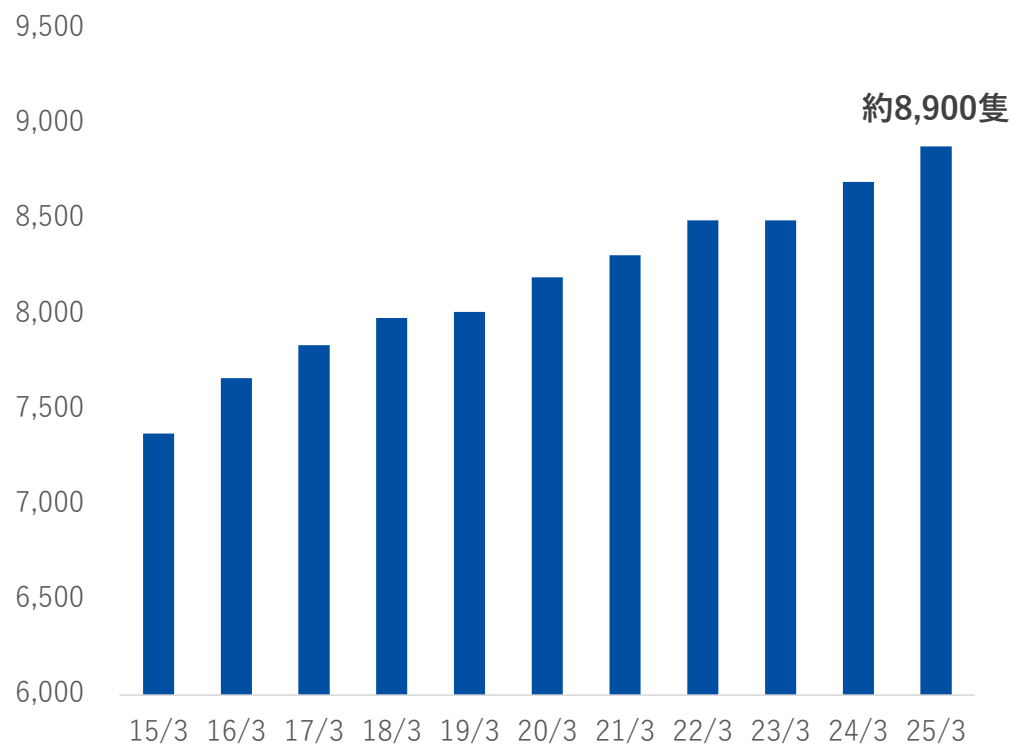
世界船腹量



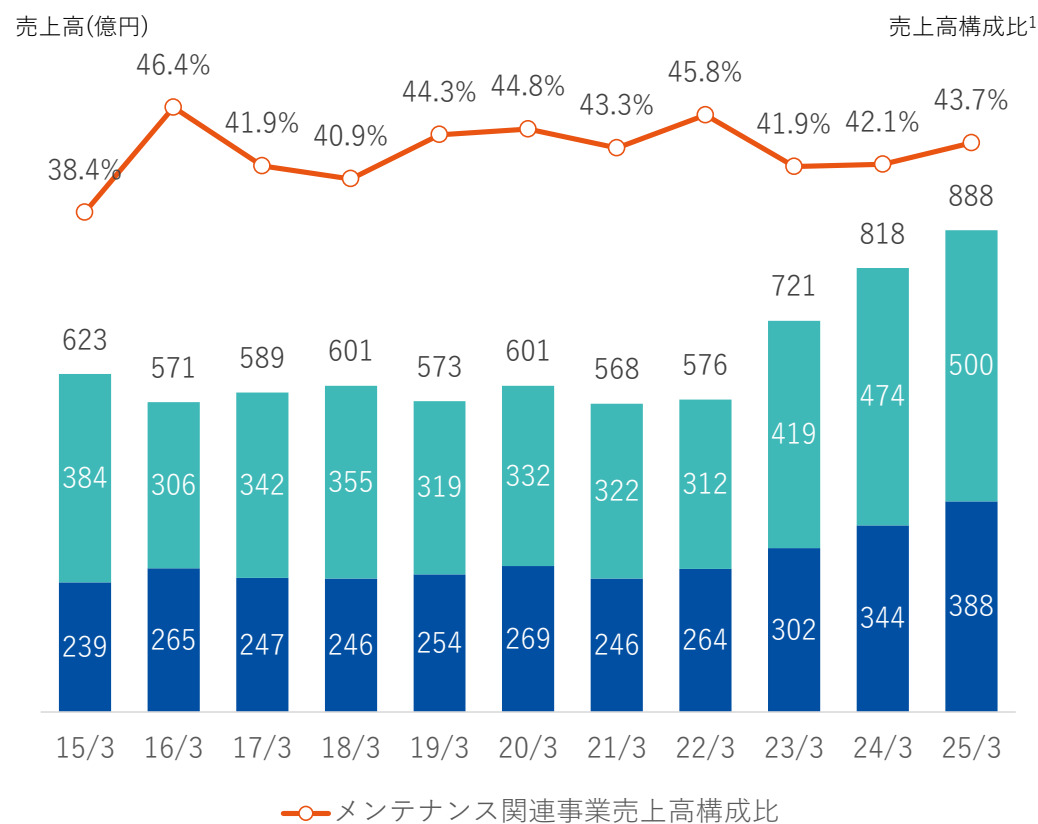
メンテナンス関連事業が支える安定した事業基盤

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

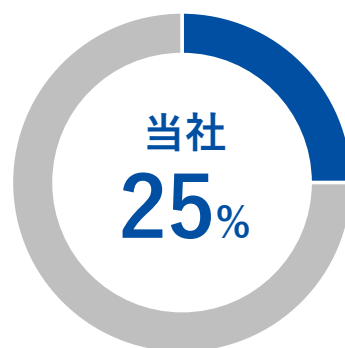
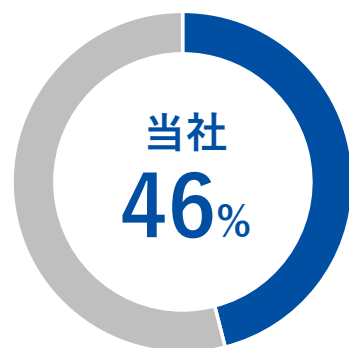
優位なマーケットポジションと強固な顧客基盤

大型外航船補機市場において、国内約49%・海外約26%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

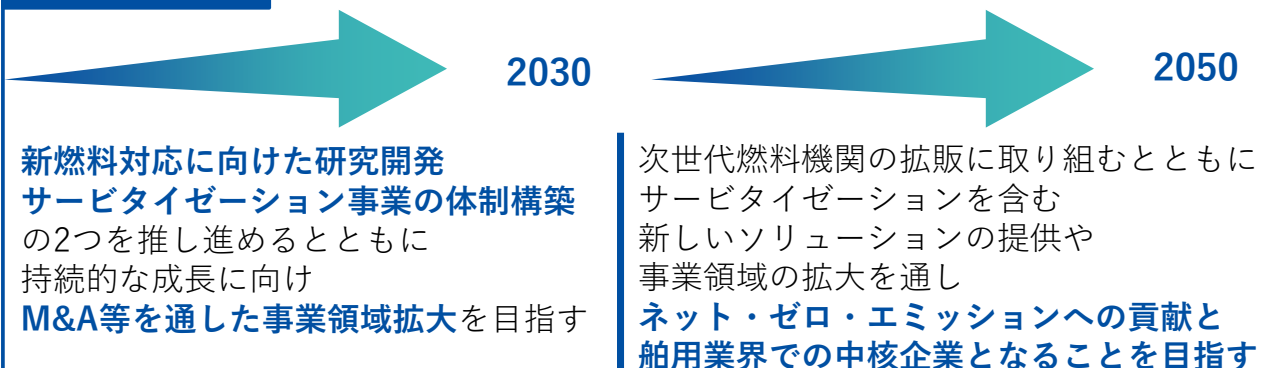
市場評価への認識



- 中期経営計画発表後から株価は上昇し、2025年には造船業界に対する追い風もあり現在のPBRは約1.6倍まで上昇
- 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

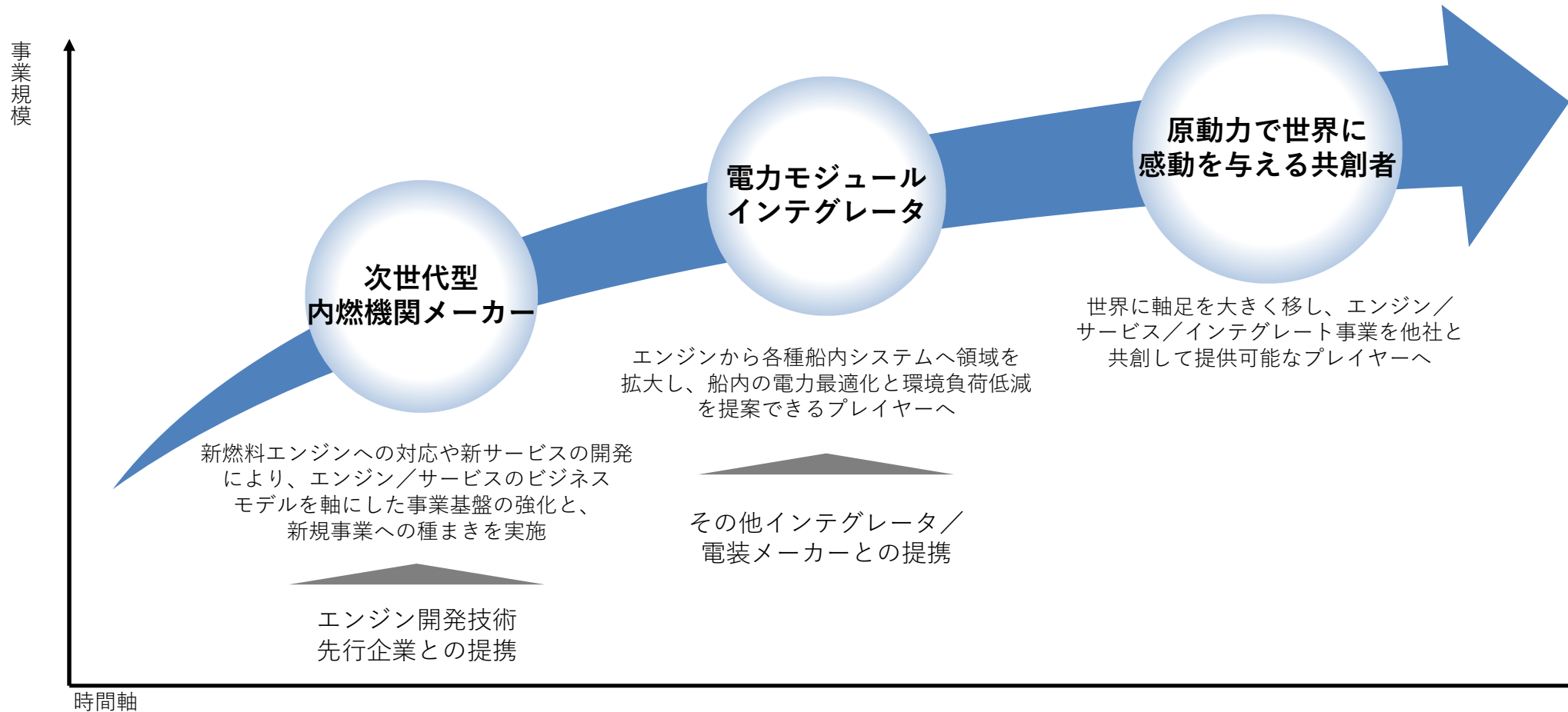
財務目標及びキャピタルアロケーション (新)

百万円	26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	85,000	100,000	120,000
営業利益	6,300	9,000	12,000
ROE	10.3%	12.0%以上	12.0%以上

- 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

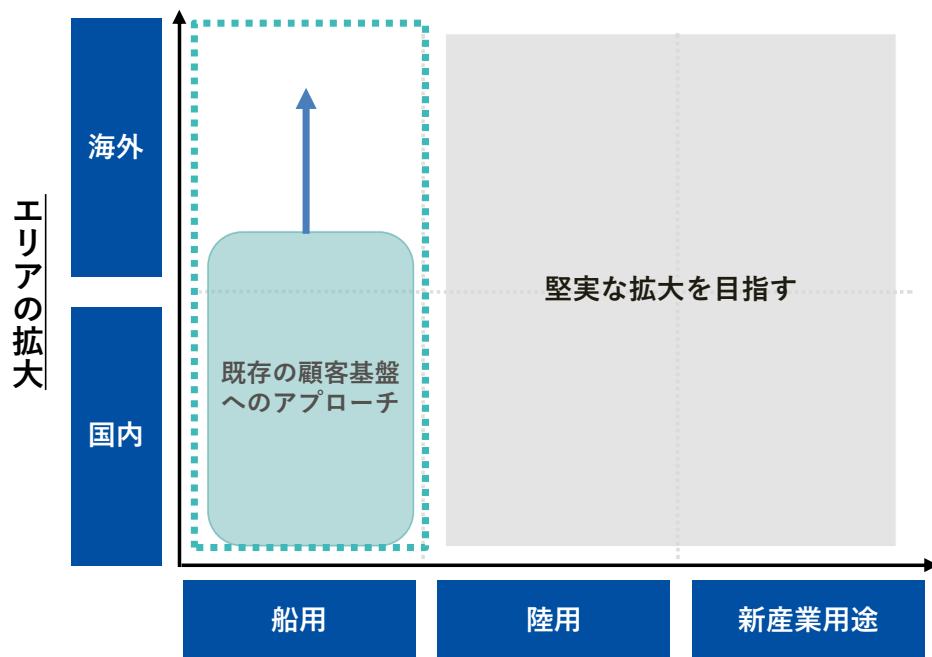
今後さらに多様なプレイヤーとの提携を通じて拡大し、インテグレータとして成長していくことを目指す



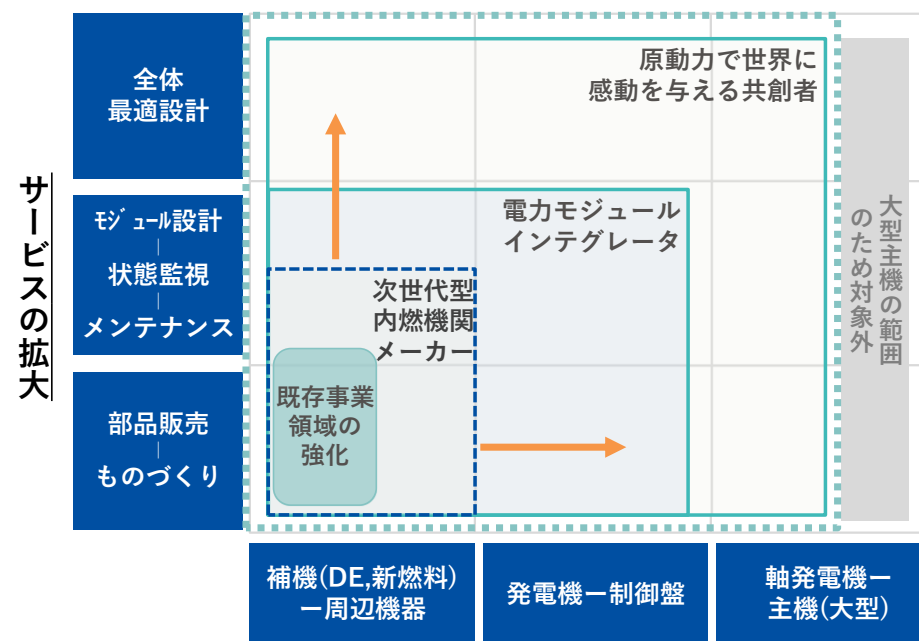
顧客領域/サービス領域別で見た経営方針

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

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

株価及びPBR推移

株価推移



株価純資産倍率

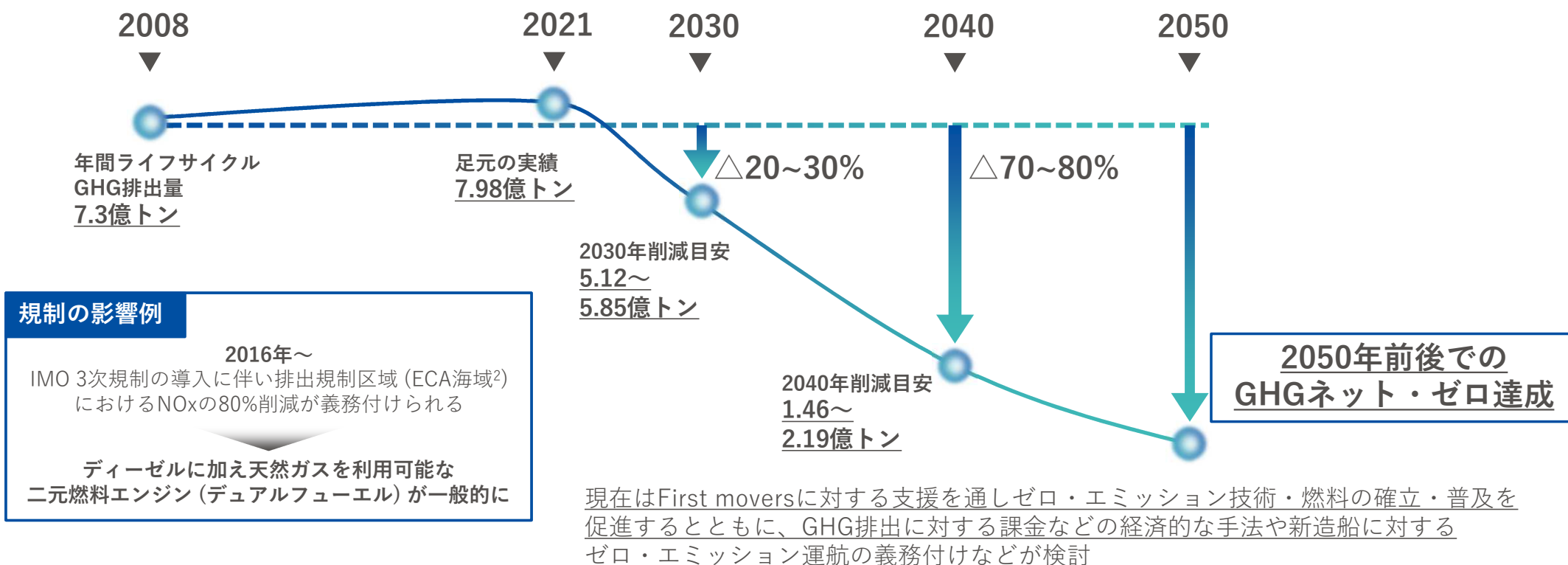


船用機器市場 – 環境規制

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（新計画）

当初計画を上振れた推移や環境変化を踏まえた投資の見直し、建築費の高騰を踏まえ見通しを修正



次世代燃料対応 165億円

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 160億円

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 95億円

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 100億円

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 40億円

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。

