



2026年3月期 通期決算説明会プレゼンテーション資料

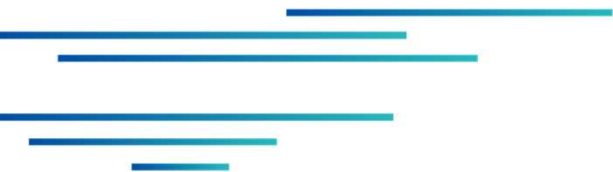
ダイハツインフィニアース株式会社
(証券コード: 6023)
2026年5月19日



■ 決算の概要	—————	p.3
■ 中長期ビジョンの進捗及び 2027年3月期見通し	—————	p.9
■ Appendix	—————	p.26



決算の概要

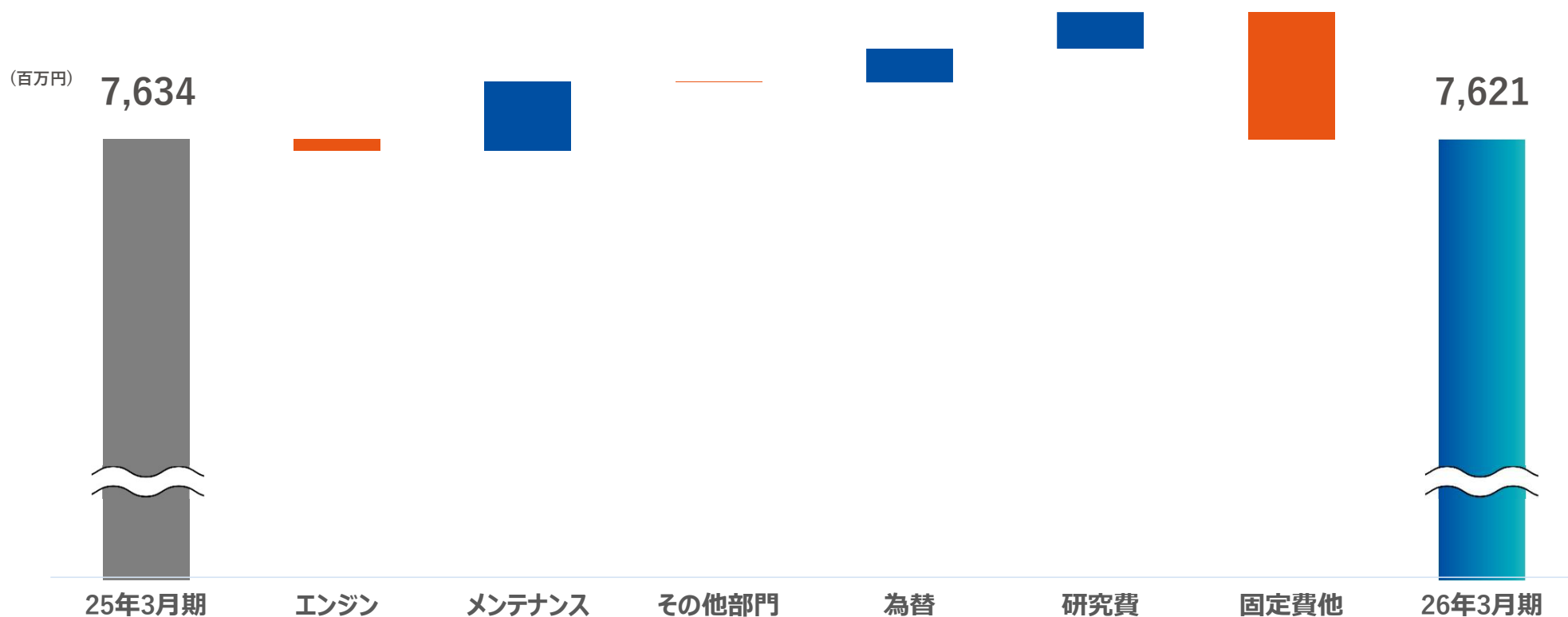


メンテナンス関連の売上が目標以上の高水準で推移し、修正計画を上回る水準で着地

(百万円)	2025年3月期 通期累計	2026年3月期 通期累計	前年同期比		2027年3月期通期計画	
			増減	増減率 (%)	通期計画	前年比 (%)
売上高	88,781	88,066	△714	△0.8	104,000	18.1
営業利益	7,634	7,621	△12	△0.2	8,000	5.0
経常利益	7,603	7,959	355	4.7	8,000	0.5
当期純利益	5,717	5,920	203	3.6	5,700	△3.7
1株当たり 純利益 (円)	180.92	232.90	52	28.7	224.13	△3.8
総資産	96,107	110,498	14,390	15.0	—	—
自己資本比率 (%)	45.9	44.7	—	—	—	—

営業利益 前年同期比増減分析

固定費増のマイナス影響をメンテナンス売上の増加や為替影響等でカバーし、2025年3月期とほぼ同水準の営業利益で着地



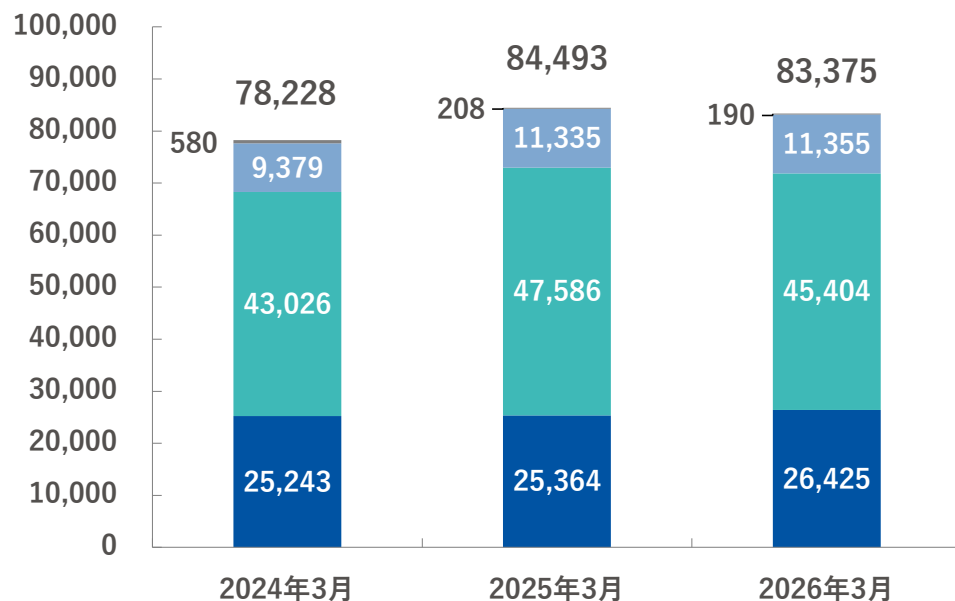
内燃機関部門 売上高・部門利益

中小型機関の比率増加により売上高は減少も、メンテナンス収益の増加により部門利益は増加

売上高

(百万円)

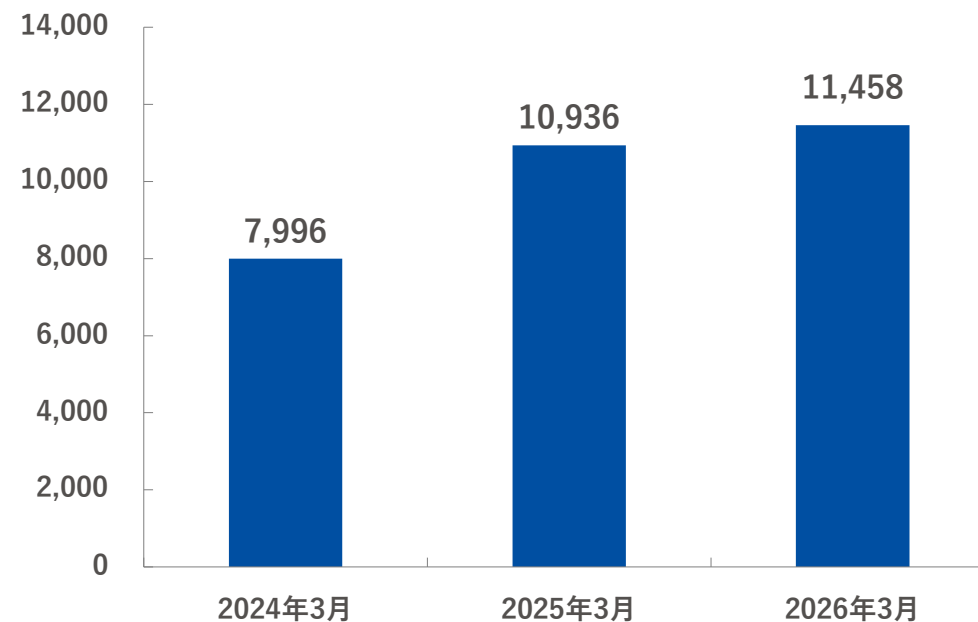
■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外)



※メンテナンス関連含む

部門利益

(百万円)



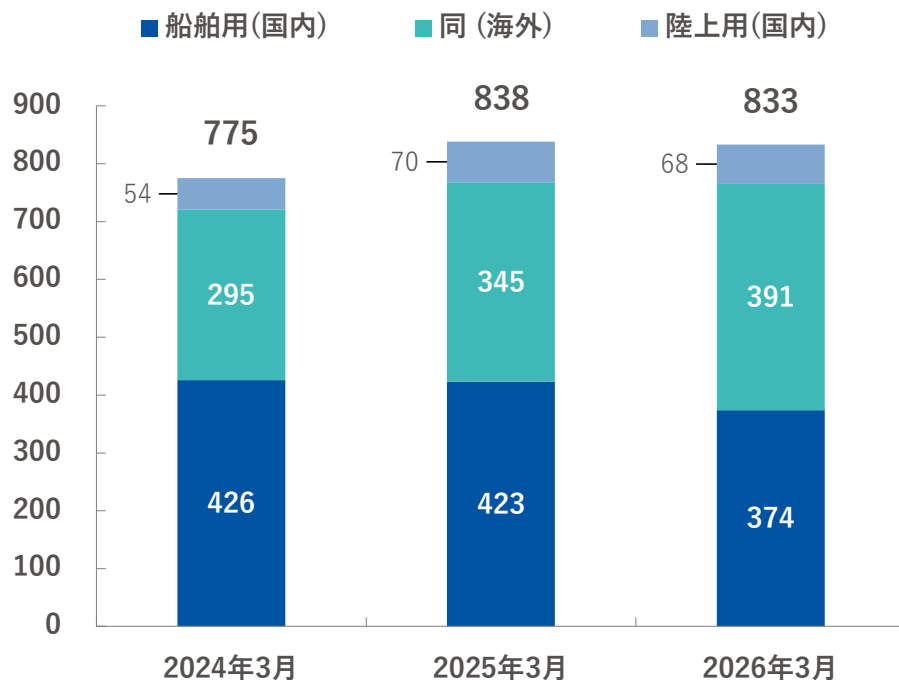
※メンテナンス関連含む

販売台数・メンテナンス関連売上高

販売台数は2025年3月期と同等の水準で推移
メンテナンス収益は船の稼働率が上昇し好調

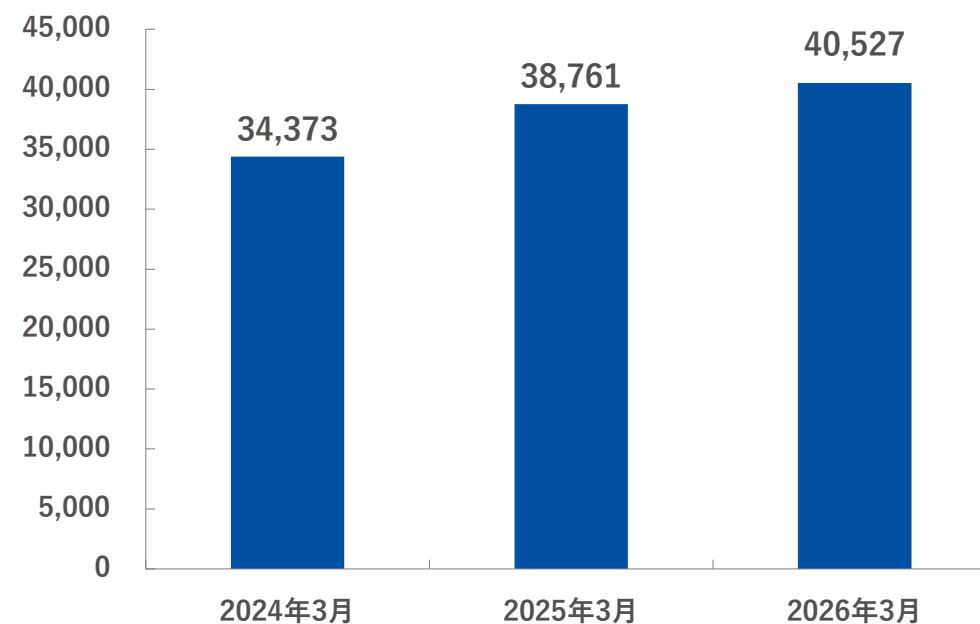
販売台数

(台)



メンテナンス関連売上高

(百万円)



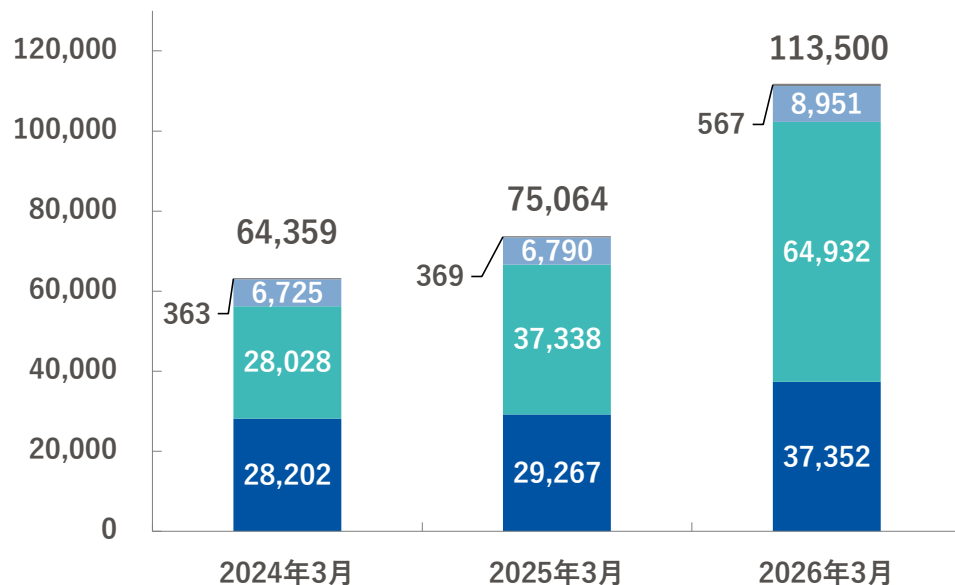
受注残高

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51.2%増
デュアルフューエル機関の構成比も2025年3月時点の9%から大きく増加し25%に上昇

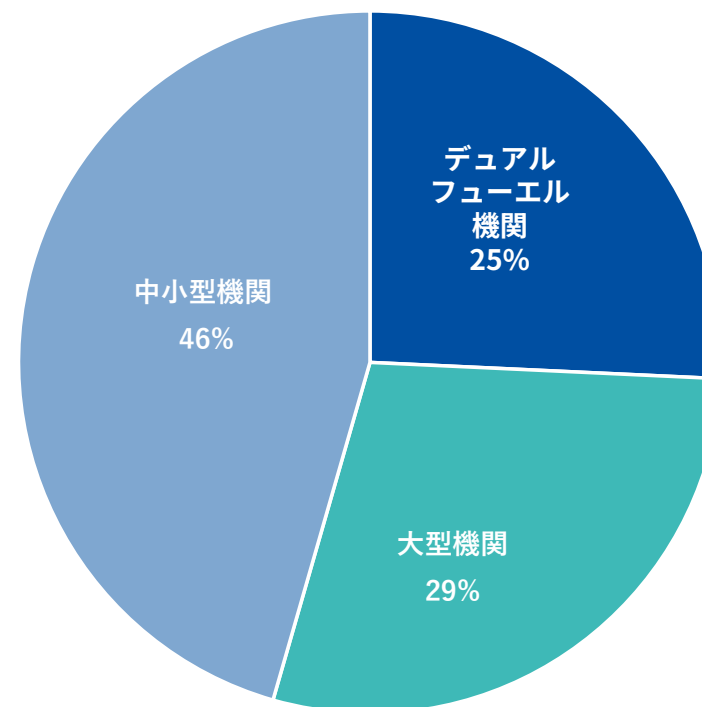
受注残高推移

(百万円)

■ 船舶用(国内) ■ 同(海外) ■ 陸上用(国内) ■ 同(海外)

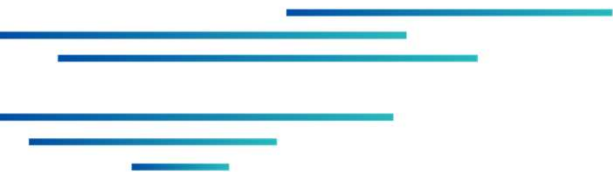


機関機種別受注残高割合 (2026年3月時点)





中長期ビジョンの進捗及び2027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2027年3月期計画

2025年11月に修正した中期経営目標には変更無し
2027年3月期に向けては大型機関の販売増加による増収を見込む

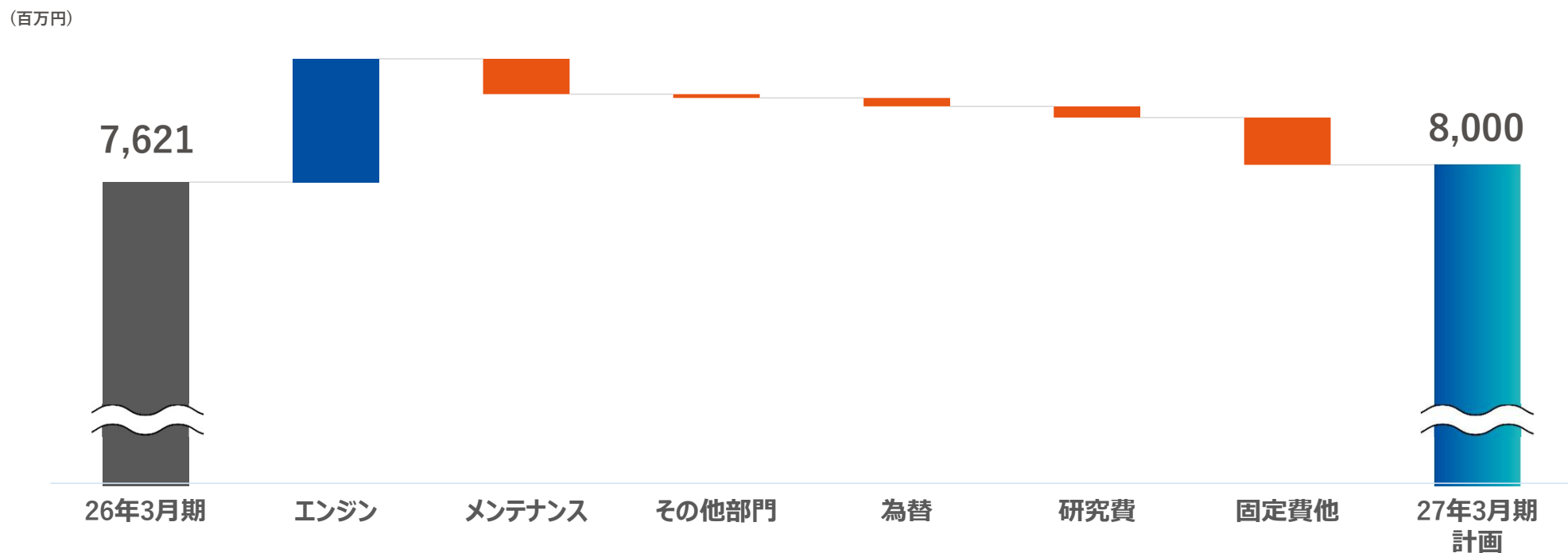
(百万円)	24年3月期 (実績)	25年3月期 (実績)	26年3月期 (実績)	27年3月期 (計画)	現計画 (25年11月修正)	
					28年3月期 まで	31年3月期 目標
売上高	81,775	88,781	88,066	104,000	100,000	120,000
営業利益	5,194	7,634	7,621	8,000	9,000	12,000
営業利益率	6.4%	8.6%	8.7%	7.7%	9.0%	10.0%
EBITDA	8,032	10,618	10,701	11,000	13,600	18,000
EBITDAマージン	9.8%	12.0%	12.2%	10.6%	13.6%	15.0%
当期純利益	5,149 (4,141*)	5,717	5,920	5,700	6,000	8,000
ROIC	5.7%	9.1%	8.6%	8.5%	7.5%以上	8.0%以上
ROE	10.1% (8.3%*)	12.0%	12.7%	11.1%	12.0%以上	12.0%以上

*株式譲渡益などを除いた数値

(為替前提: 27年3月期は1ドル 145円、中期経営目標は1ドル 140円)

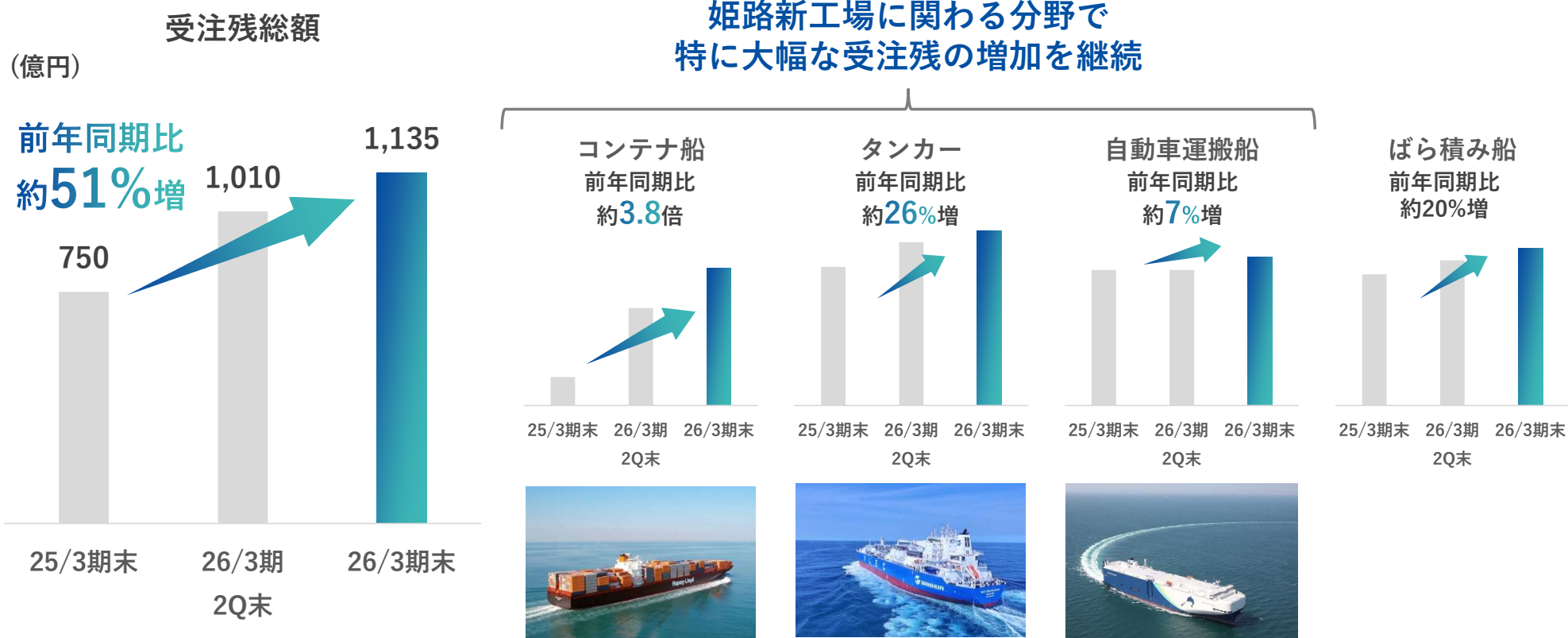
2027年3月期計画に対する増減見通し

エンジンが増益を牽引する一方、メンテナンス収益の減少や固定費の増加を見込む



新工場の完成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た結果、大幅な受注残の増加を実現
2027年3月期以降は新工場の稼働開始を通じてこれらの受注残の刈り取りを図る

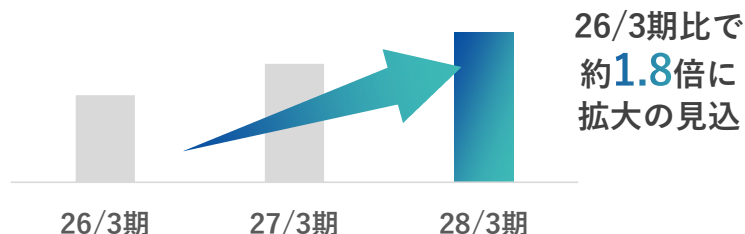


姫路工場は2025年末に竣工し、2026年2月に稼働を開始

姫路工場



姫路工場における販売台数見込



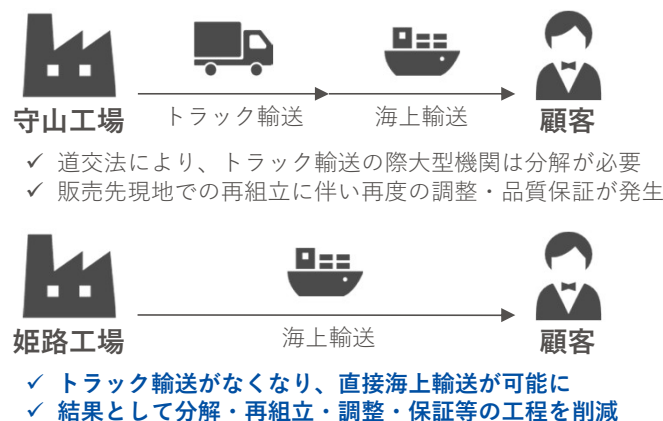
大型機関の生産シフト

守山工場



姫路工場竣工による効果

- 製造後直接海上輸送が可能になることで、モーダルシフトの加速と製造リードタイムの短縮を実現(右図)
- 次世代燃料対応エンジンの設備を有し、各次世代燃料の研究・開発の推進が可能



大型機関はより効率の良い姫路工場での対応に

守山工場は中・小型機関を中心とした生産にシフト
機種統一がされることで生産性の向上を実現

好調なメンテナンス事業及び機関販売を踏まえ、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販促を支え、更なる拡大を図る



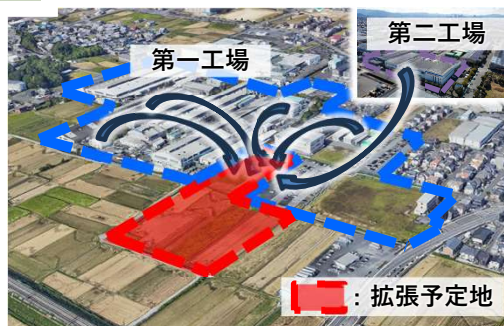
← 新ロジスティクスセンター
完成イメージ

自動機器の導入により
省人化・省力化を実現

エンジン本体生産能力向上や
部品販売の拡大にも対応可能な
物流体制を構築

新ロジスティクスセンター
(守山) 建設予定地 →

守山第一工場、第二工場の物流を集約し、
工場の生産効率を改善、リードタイムを短縮



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

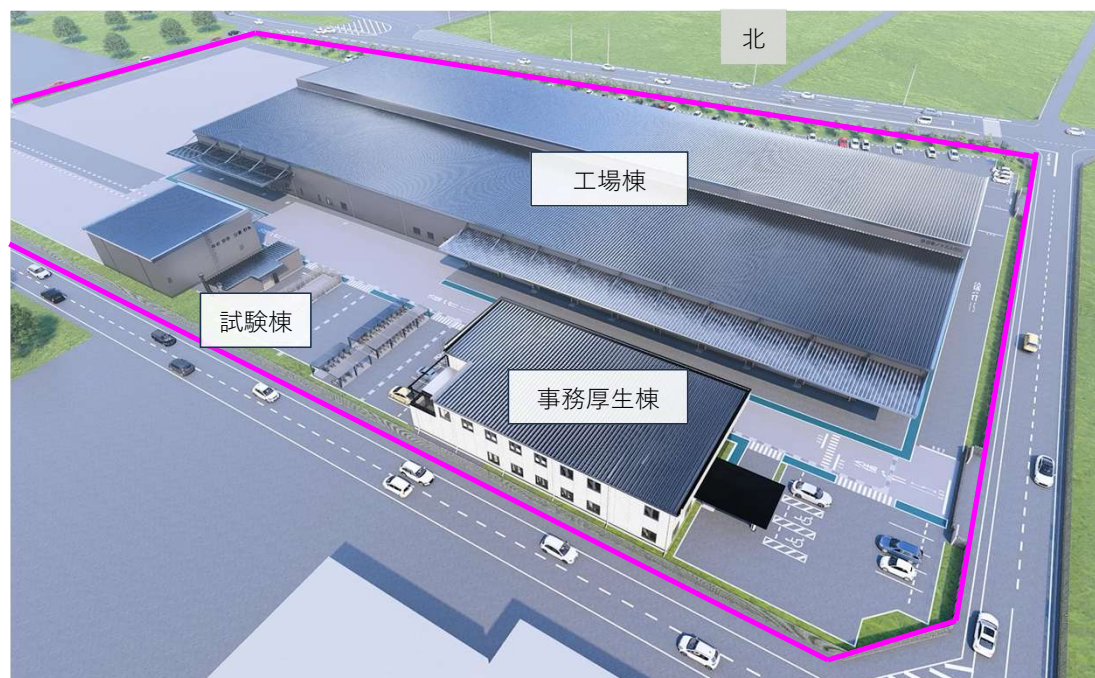
入荷⇒保管⇒出荷の一気通貫化による
即日出荷対応100%

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

船用機関の需要増加および新燃料機関の開発促進を目的として、子会社において群馬新工場の建設を決定
燃料噴射系部品の生産安定化及び研究開発の推進を図る

日本ノズル精機株式会社 群馬新工場のイメージ (群馬県邑楽郡明和町)



稼働目標：2027年 冬

期待効果

① 噴射系部品の内製拡大

生産能力を増加させ、内製化型式を
拡大することによるQCDの向上

② 新燃料機関用噴射装置の開発

燃料噴射装置開発を当社グループ内で
行い技術知見の蓄積と開発力向上

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2027年の商用リリースを目指す

メタノールDFエンジン



8IE33M

2027年
初号機出荷予定



6IE33M

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
- 船級より「高圧メタノールポンプ機付き構造」のAiP取得

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
- 2026年7月より守山工場にて実機試験開始予定



アンモニアDF機関（設置中）



アンモニア供給設備（5月末完工予定）

LNG-DFエンジン

環境対応エンジンとして
LNG-DF需要増加に対応

GHGの大幅な削減を達成し、
更なる環境負荷の低減に成功



実証機を
搭載する
LNG
バンカリング船

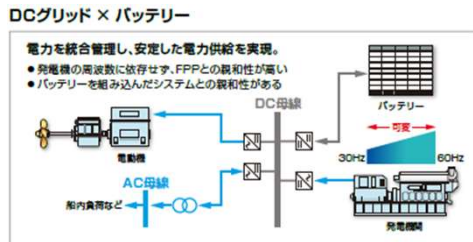
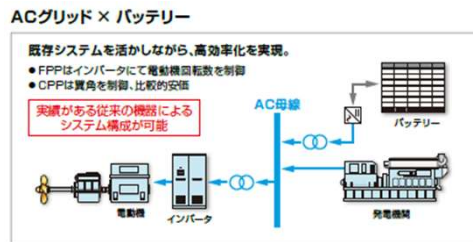
電力モジュールシステム

エンジンを中心に船内システム領域への関与を強化し、船内電力最適化による環境負荷低減及び運行コスト低減などのソリューション提案を推進。

- 可変周波数発電機
- 電気推進船向けDDVF, ESS
- ハイブリッド推進船向け軸発電機 兼 推進電動機, ESS

※DDVF (Daihatsu Delight Variable Frequency) :
電気推進船向け可変周波数制御、特許取得済み
※ESS (Energy Storage System) :
バッテリーや燃料電池などを構成したハイブリッド電源システム

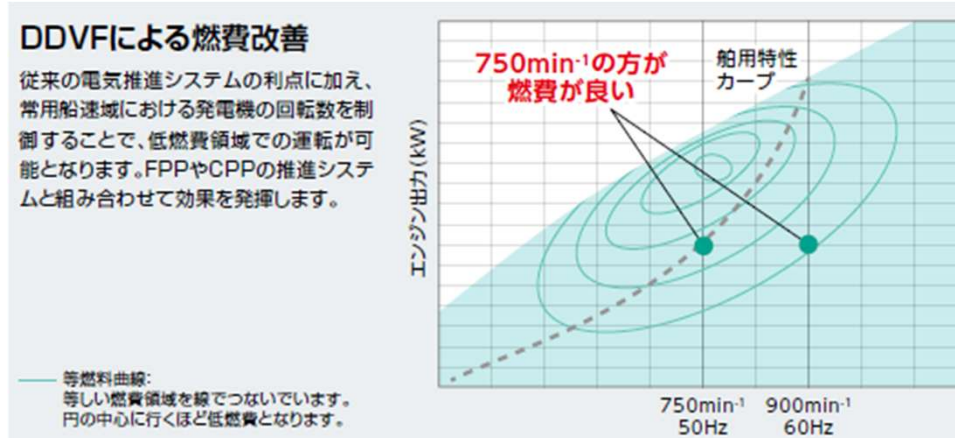
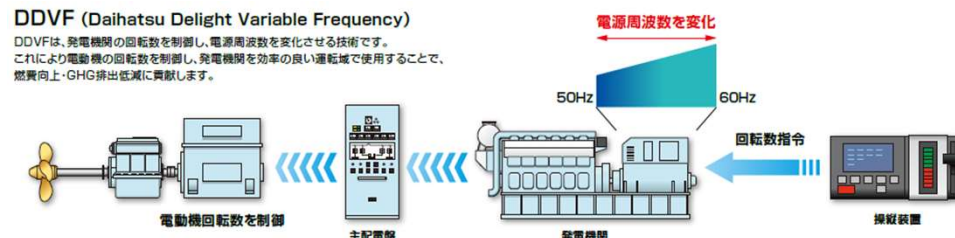
電力モジュール
インテグレータとして
新たな価値を提供



可変速対応エンジン

エンジンの最適仕様 & 省エネシステムの提供

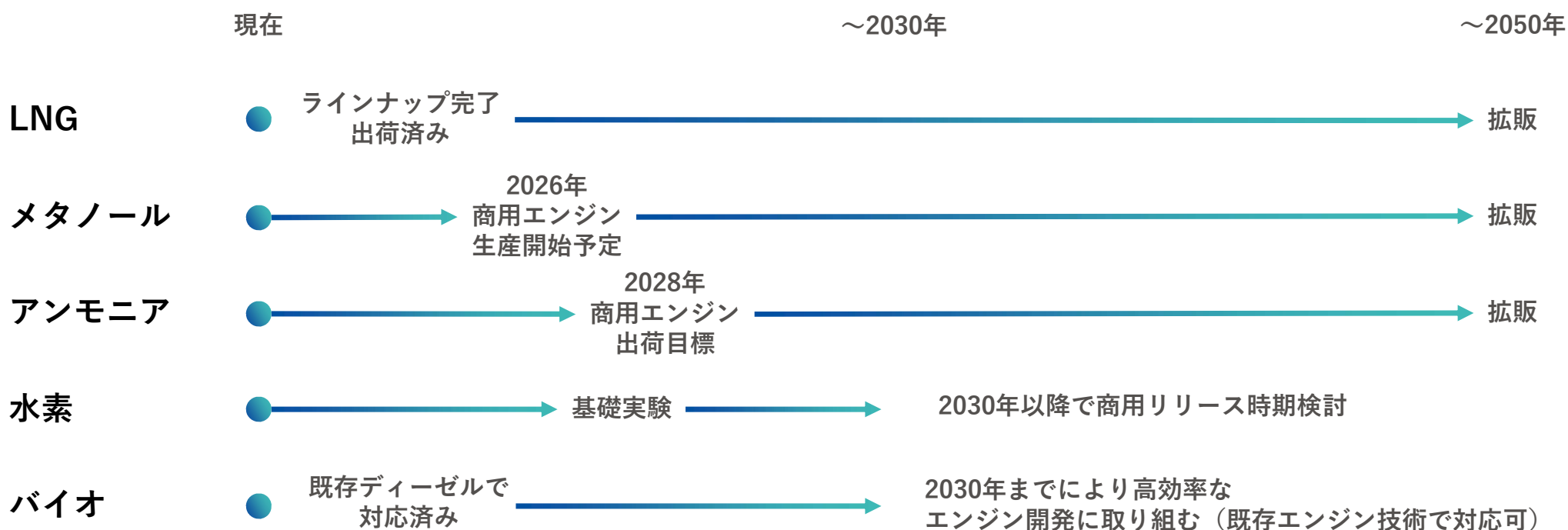
- 新造船での搭載開始レトロフィット需要等も随時対応予定



次世代燃料対応（再掲）

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

DXが社内に浸透、経済産業省が定める「DX認定」を取得
 サービタイゼーション事業の戦略ツールとして船員向け「DD-PASSPORT」を提供

DX認定の取得



DXのねらい

- 統合データ基盤の構築と活用によるバリューチェーン全体での価値創造・効率化実現
- DXスキル向上による全部門の業務プロセス刷新
- サービタイゼーション事業のためのデジタル基盤の構築
- データに基づくマネジメント革新
- 人的資本経営の実践（働き甲斐と自らの成長を生む職場環境の実現）

DD-PASSPORT

■ 当社エンジンにおける様々な情報を取り出せるデジタルツール画面



2027年3月期における為替前提は1ドル145円として想定。円安が継続する中、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だが、部品の相対的な価格競争力は向上

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

中東情勢に関する当社影響の整理

中東情勢に起因して当社に関係する可能性のある領域を整理
現時点では大きな影響は見えておらず、状況を注視

エネルギー価格の変化

ホルムズ海峡の封鎖等を背景に
原油価格が上昇



運航コストの増加を通じた利益減により、
船主の修理予算の減少

- 目下目立つ影響は認められず
- 一定荷主側への価格転嫁による対応が為される想定

為替変動

中東情勢の緊迫化から
基軸通貨であるドル高が進行



円安ドル高の動きに関して、エンジンは
受注時にヘッジ済みであるが、部品は為
替変動の影響を受ける

- 円安ドル高の場合、部品の価格競争力が相対的に向上

一方政策金利の引き上げ可能性や、4月
末の為替介入の実施等、為替について前
提を建てて動くのは難しい認識

資材価格の高騰や調達リスク

原油価格上昇を背景に
特にナフサ製品などに影響



必要な部品の調達が出来ないことによる
納期の遅延

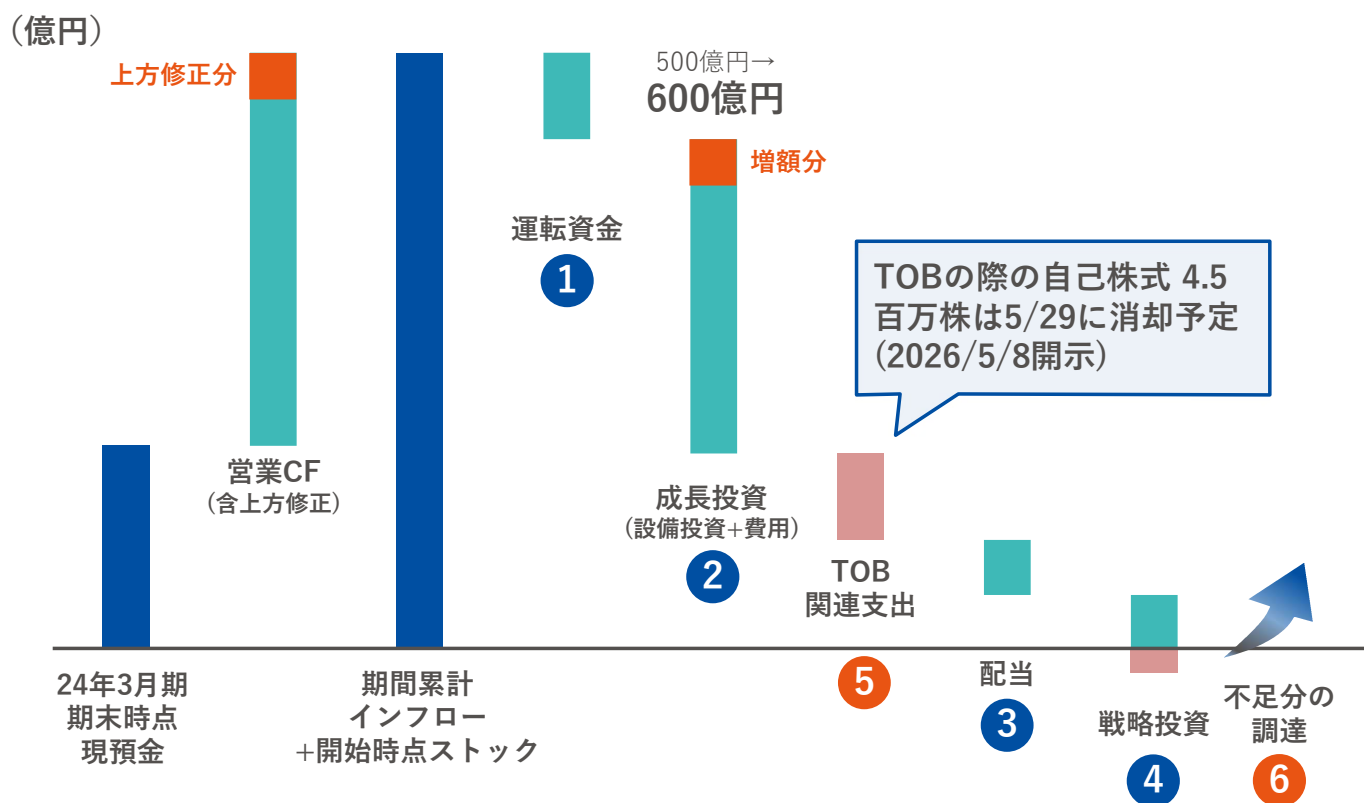
- 目下目立つ影響は認められず

現時点で大きな影響が見えている訳ではないが、依然不透明な状況であり、注視の必要性
状況の変化に応じた迅速なアップデートに取り組む方針

キャピタルアロケーション

2026年3月期上期において修正した計画を据え置き

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



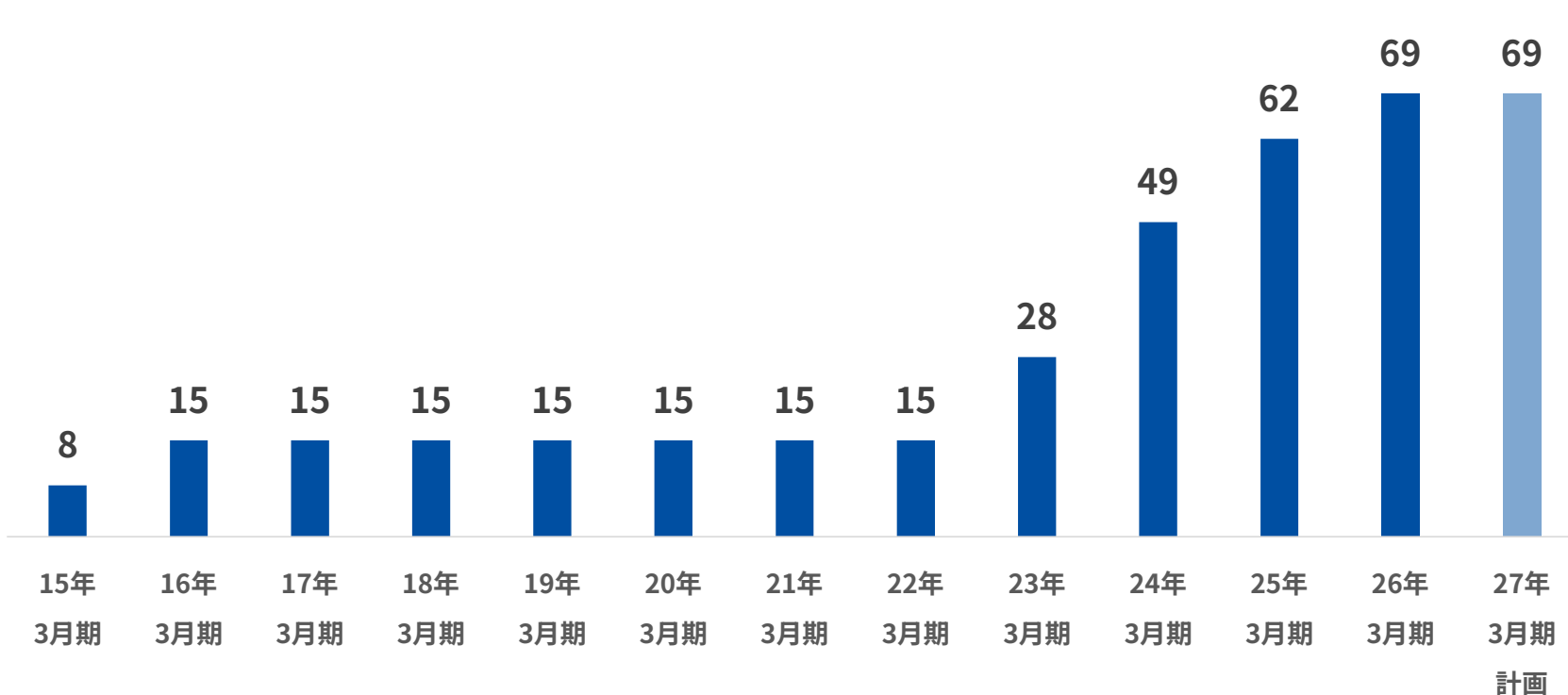
- 1 必要現預金として運転資金を確保
- 2 成長投資として新燃料対応における研究開発と設備投資等を計画
- 3 配当は「減配回避・増配基調」を目指す
現在は配当性向30%を配当基準とする
- ①～③への資本分配を基調とするが、
それ以外に新燃料対応の加速、中長期
ビジョン達成に向けたM&Aまたは
株主還元を機動的に実施する計画
4 戦略投資は、借入の活用などで実施予定
- 5 TOBに係る支出は③配当 ④ 戦略投資
とは別予算として考慮
- 6 TOBに伴う資金不足分については借入
による調達を想定

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
今後も「減配回避・増配基調」を目指す

年間配当金 (合計) と配当方針

(円/株)



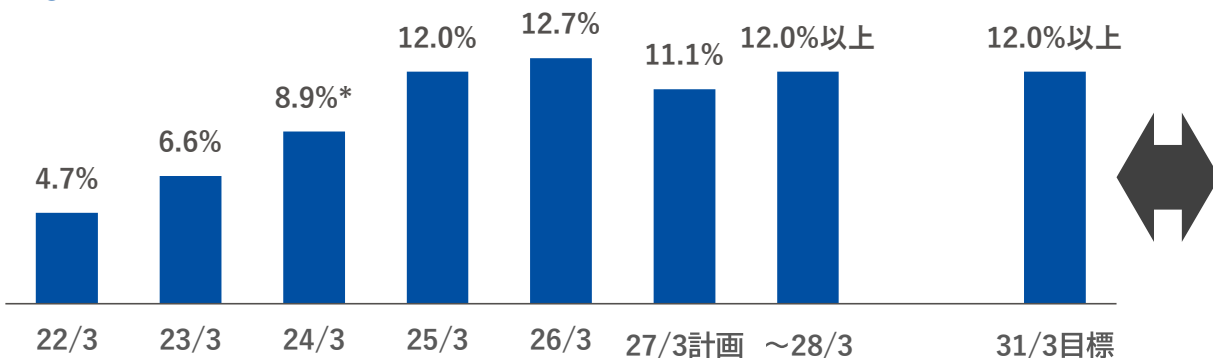
27年3月期も
配当性向30%を
維持する方針

中間配当は
28円の計画

資本コストに対する認識と目標ROE・ROIC

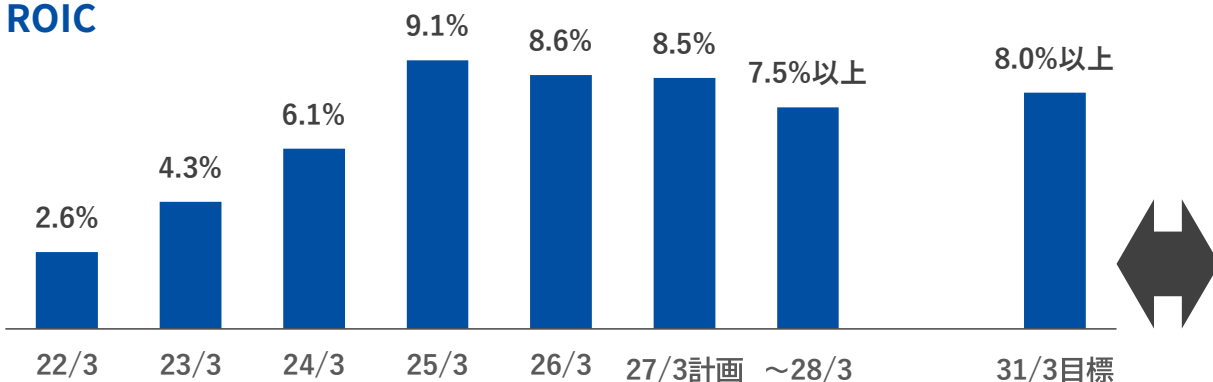
引き続き31年3月期に向け各資本コストを超える資本効率の実現を目指す。足元、株式市場のボラティリティが増大しており、今後、資本市場との対話を通じながら株主資本コストの見直しも検討を予定

ROE



* 株式譲渡益など除いた数値

ROIC



当社の想定する各資本コストの前提

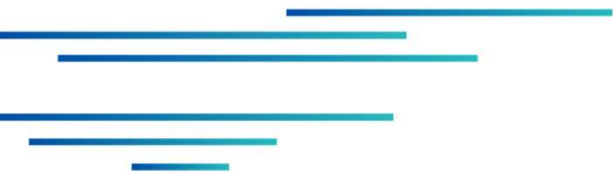
株主資本コスト	10.0% 程度	リスクフリーレート	2.0%程度
		ベータ	1.2程度
		市場リスクプレミアム	7.0%程度

株主資本コストはCAPM及びインプライドに基づき計算
 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。足元ベータがボラティリティを伴って上昇しており、今後注視が必要と認識
 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

WACC	8.0% 程度	株主資本コスト	10.0%程度
		税引前負債コスト	1.5~2.0%

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

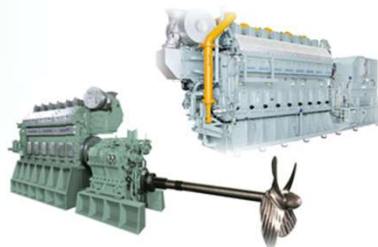


“未来につながるパワーサプライカンパニー”として
機関とメンテナンスサービスを高い燃料効率や環境性能、安全性と共に提供

動かす

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



未来につながる
パワーサプライ
カンパニー

守る

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

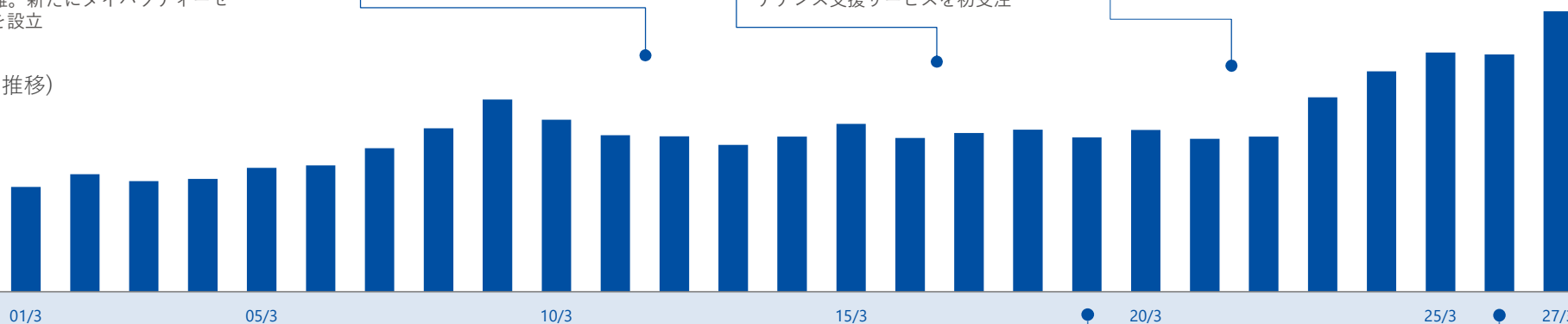
1907

発動機の国産化を目指し発動機製造株式会社を創設

1966

船舶用および汎用ディーゼル機関の製造を行っていたダイハツ工業株式会社大阪事業部を分離。新たにダイハツディーゼル株式会社を設立

(売上高の推移)



2011

環境対応新型ディーゼル機関6DE-18/6DE-23初号機を出荷

2013

IMO NOx第3次規制のSOC鑑定書を世界で初めて取得

2016

環境対応新型ディーゼル機関DE-33商用初号機出荷

2017

船舶補機間向け次世代型機関状態監視システム「C-MAXS LC-A」を利用したメンテナンス支援サービスを初受注

2021

デュアルフューエル機関 (重油に加えてLNGも使用できる二元燃料仕様の内燃機関)のラインアップ化完了

2023

海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画を国土交通省から認定取得

1969 守山工場の操業開始

守山工場操業



2018 姫路工場の操業開始

1969年の守山工場操業以来約50年ぶりとなる新たな生産拠点として姫路工場の操業を開始



2025

社名を変更
ダイハツインフィニアース株式会社へ



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: 833億円 セグメント利益: 114億円 (2026年3月期)

船用機関関連

セグメント売上:
718億円

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



発電用補機関 (95%)

推進用主機関 (5%)



船舶の各機関を駆動させるための
電力を供給する機関



船舶を動かすための
電力を供給する機関

※()内の%表記は船用機関関連の売上に占める割合



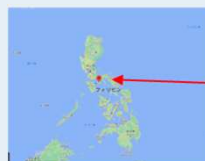
陸用機関関連

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

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: 46億円

産業機器関連

不動産賃貸関連

売電関連

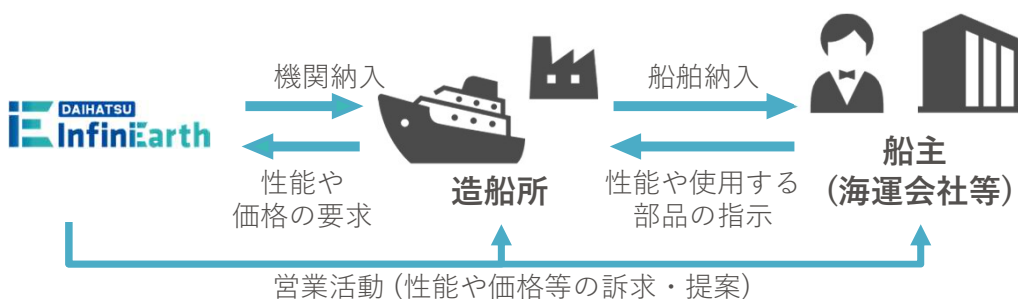
精密部品関連

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

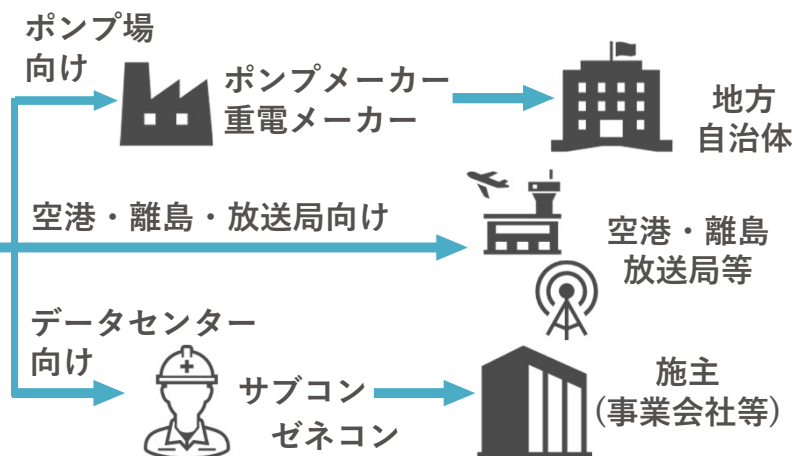
船舶用機関関連ビジネスモデル

内
燃
機
関
販
売



陸用機関関連ビジネスモデル

DAIHATSU InfiniEarth



メ
ン
テ
ナ
ン
ス
関
連

DAIHATSU InfiniEarth

部品売上・修理工事



DAIHATSU InfiniEarth



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

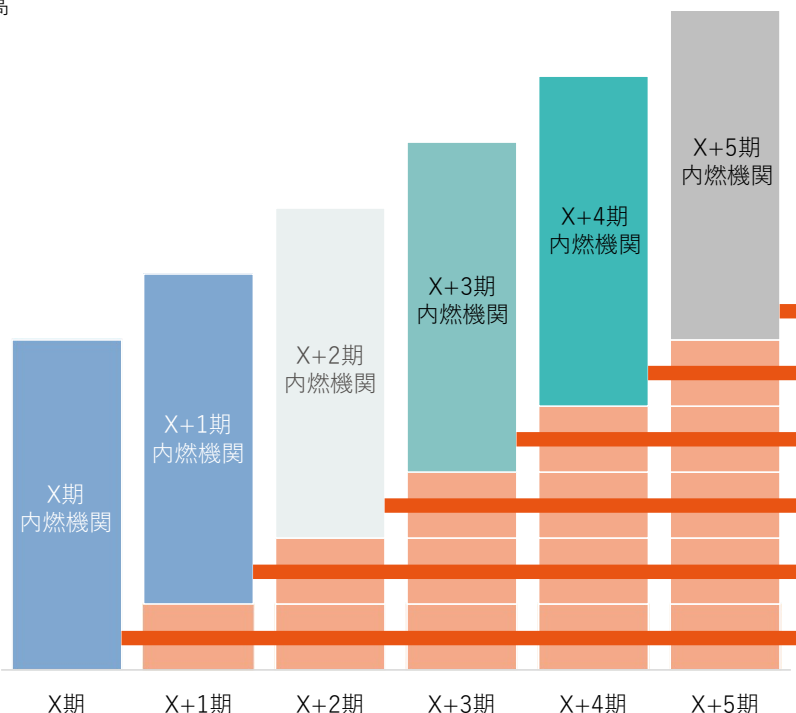
メンテナンス



- 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

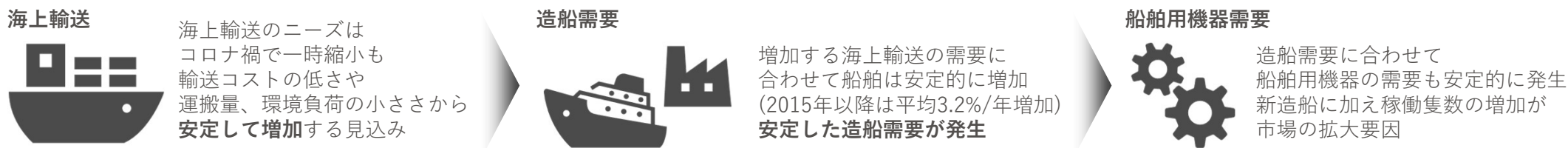


メンテナンス関連事業

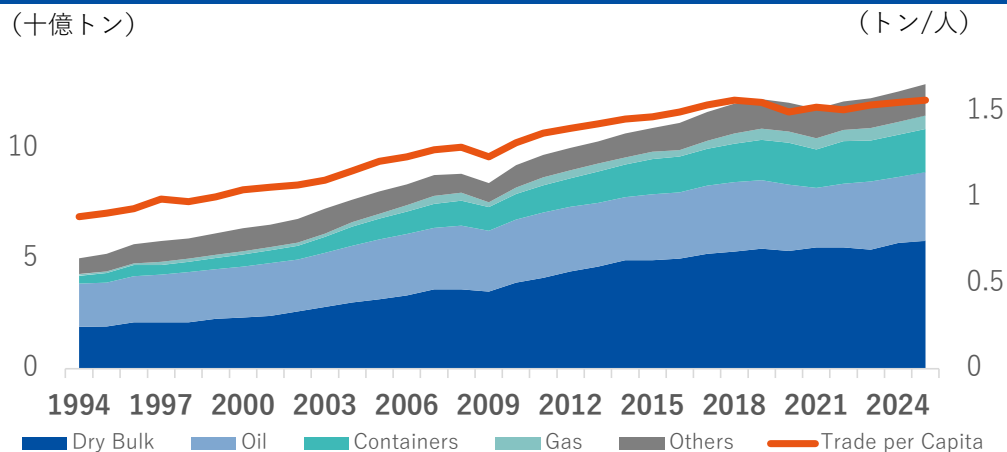
船舶用機器市場 – 市場動向

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

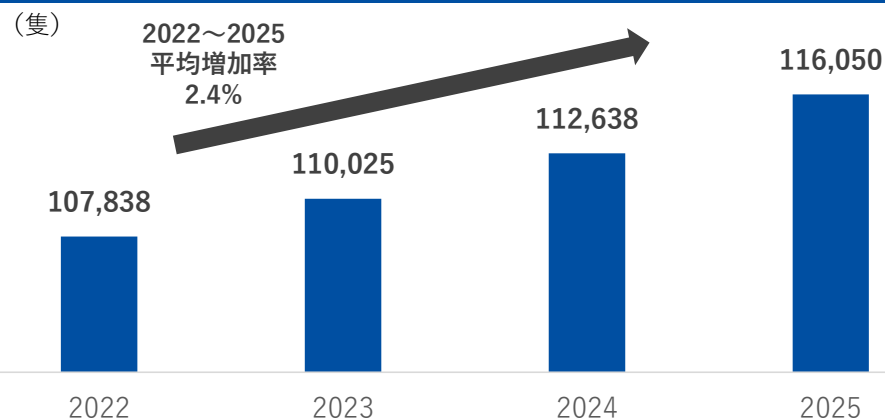
海運・造船・船舶用機器の市場構造



世界海上荷動量



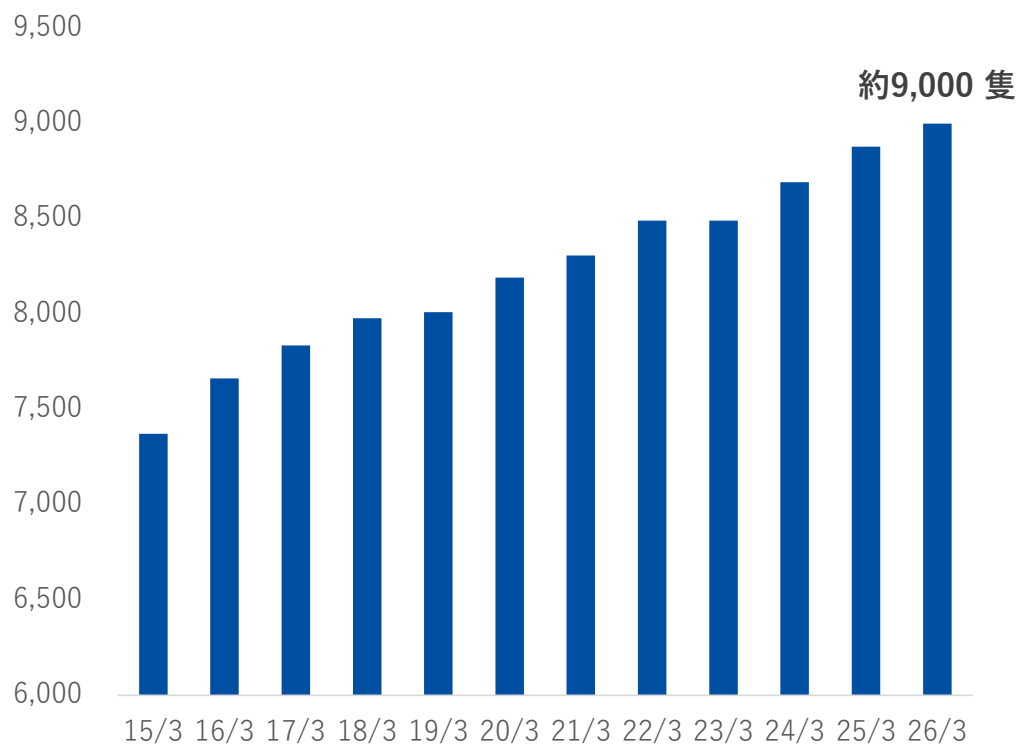
世界船腹量



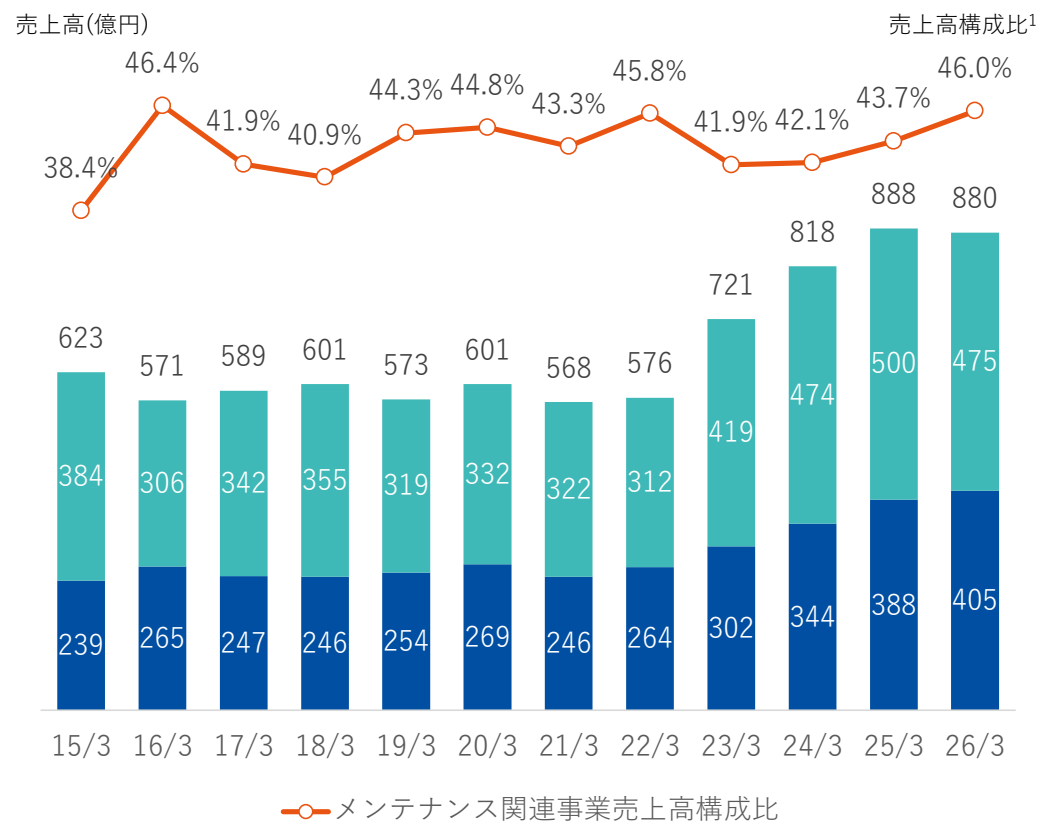
メンテナンス関連事業が支える安定した事業基盤

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



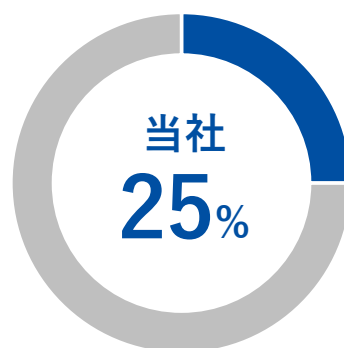
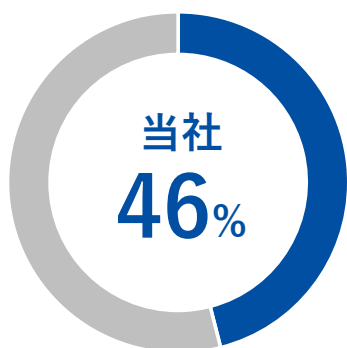
優位なマーケットポジションと強固な顧客基盤

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

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

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

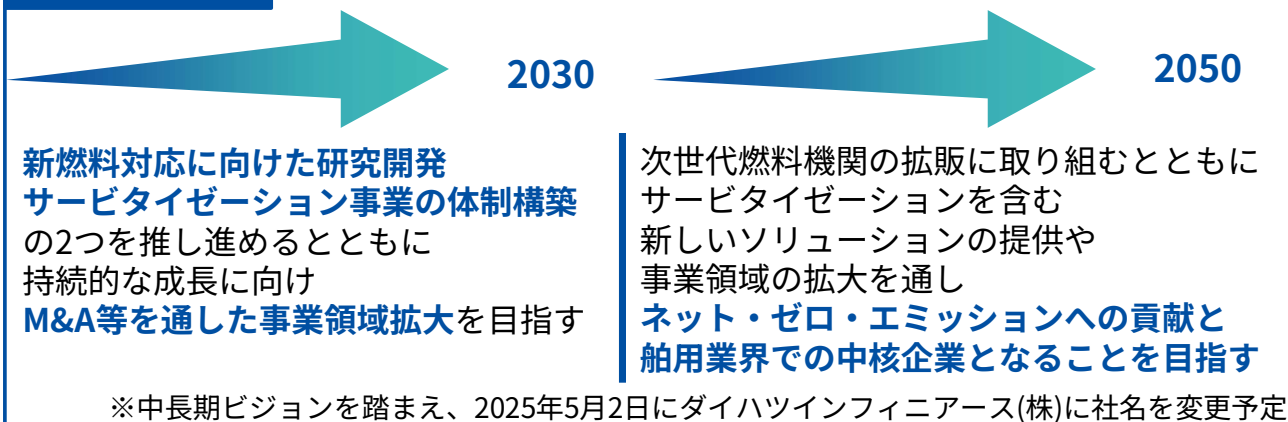
市場評価への認識



- 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1.7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



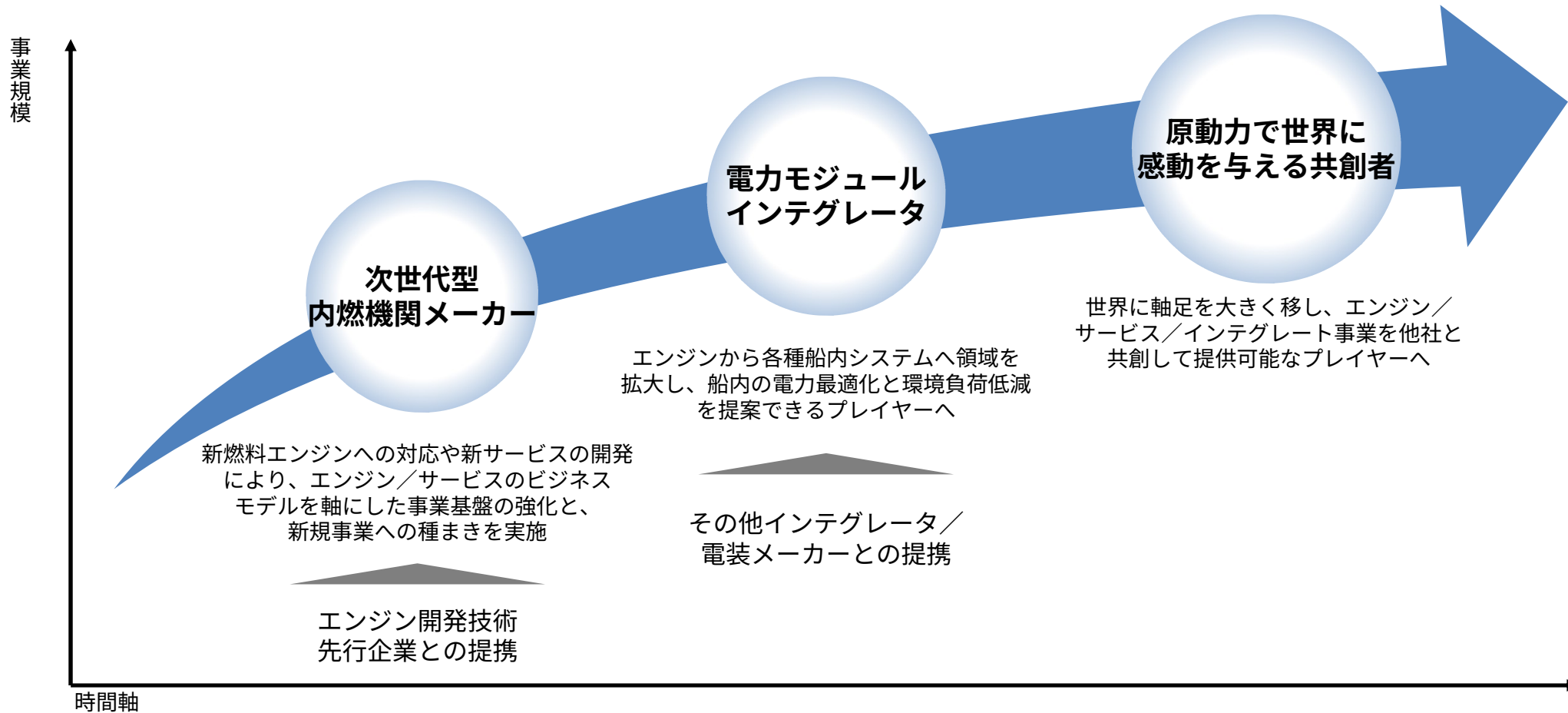
財務目標及びキャピタルアロケーション (新)

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	<u>9,000</u>	<u>12,000</u>
ROE	10.3%	<u>12.0%以上</u>	<u>12.0%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

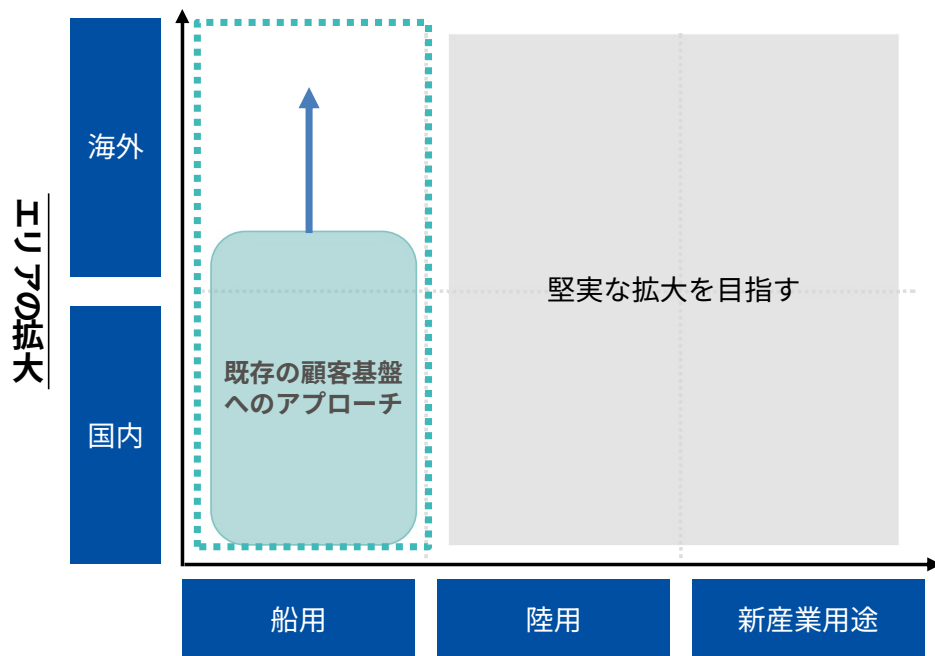
今後さらに多様なプレイヤーとの提携を通じて拡大し、インテグレータとして成長していくことを目指す



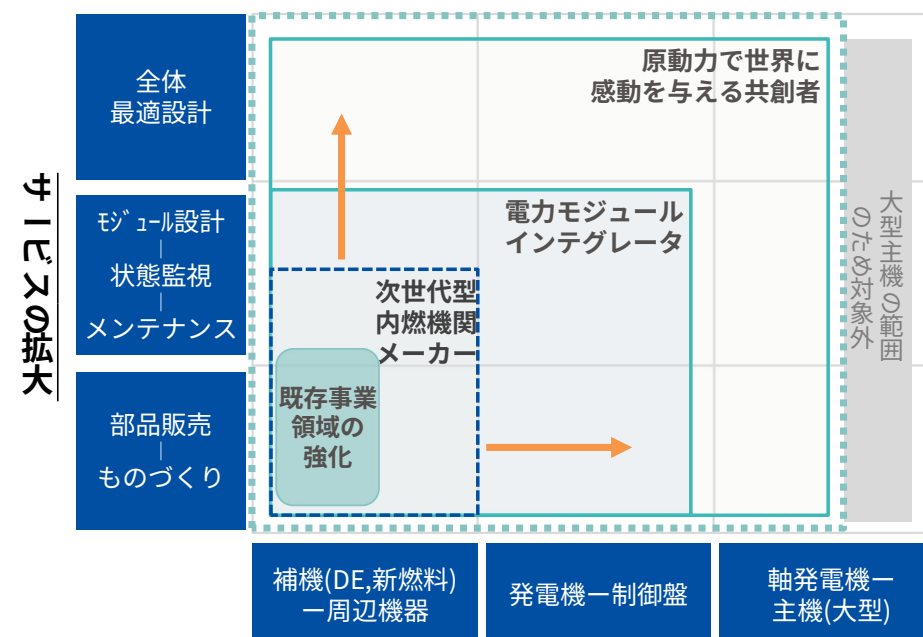
顧客領域/サービス領域別で見た経営方針

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

貨物監視

荷役機器

省力化

遠隔監視

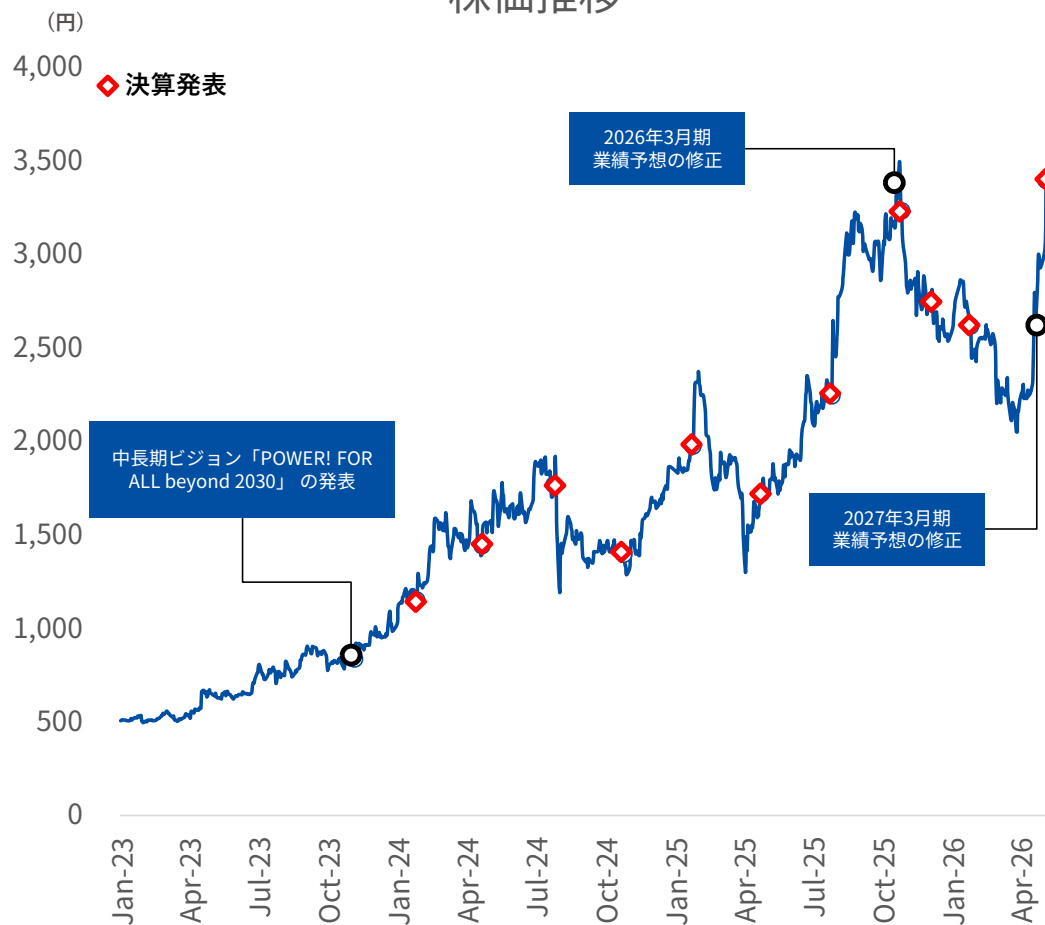
環境対応

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



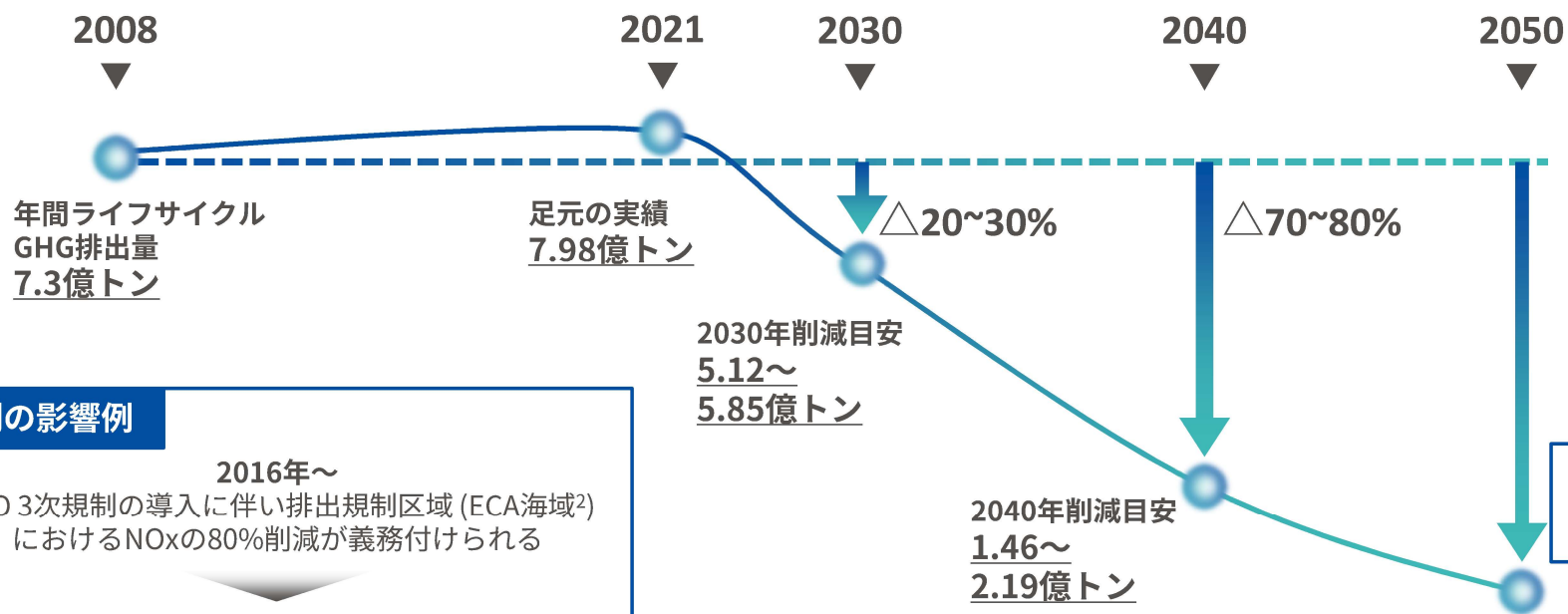
株価純資産倍率



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



規制の影響例

2016年～
 IMO 3次規制の導入に伴い排出規制区域 (ECA海域²)
 におけるNOxの80%削減が義務付けられる

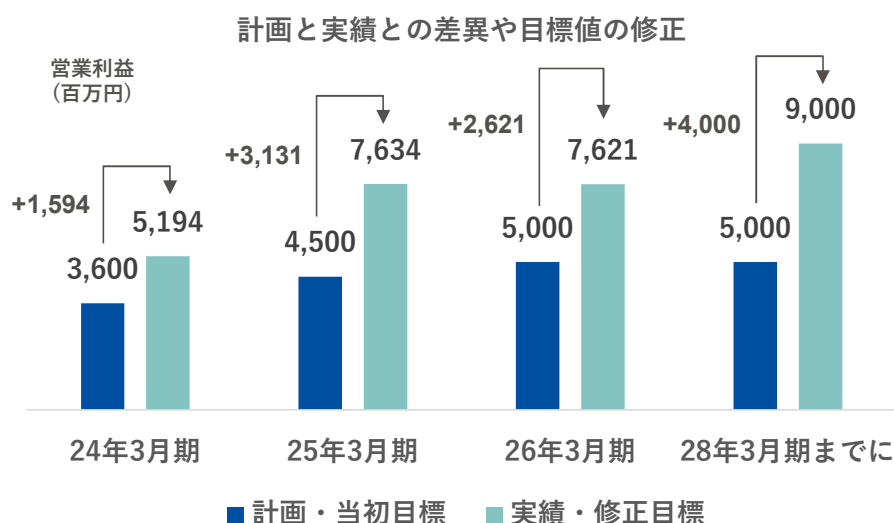
ディーゼルに加え天然ガスを利用可能な
 二元燃料エンジン (デュアルフューエル) が一般的に

現在はFirst moversに対する支援を通しゼロ・エミッション技術・燃料の確立・普及を
 促進するとともに、GHG排出に対する課金などの経済的な手法や新造船に対する
 ゼロ・エミッション運航の義務付けなどが検討

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

2028年3月期に向けた投資計画の見直し（再掲）

2026年3月期上期において業績見通しの修正と共に投資計画を見直し



+

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	現計画	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

成長投資計画（現計画, 再掲）

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。

