

## Bridge to Daido 2030 from 2025 to 2030

# データセンター向け軸受需要増への 対応について

ここから  
世界を  
動かそう。

# Contents

## 1 成長ドライバーとしての中高速エンジン用軸受

## 2 中高速エンジン用軸受の売上高予想

データセンター向け軸受には当社の中高速エンジン用軸受が使用されています。本資料はデータセンター向け以外にも用途拡大が見込める中高速エンジン用軸受中心に記載しています。  
中高速エンジン用軸受は当社の開示事業セグメントでは「マリン・エネルギー事業」に含まれています。

# 1

## 成長ドライバーとしての 中高速エンジン用軸受

2026年5月12日リリース「中期経営計画の進捗と企業価値向上に向けた取組み」資料を一部抜粋し、今回の生産能力増強投資の背景などについて記載します。

# 1

## 1. 大同メタルグループの事業領域

### 成長ドライバー

販売エリアの拡大

アフター市場の拡大

環境規制対応範囲の拡大

EV車向け製品の拡大

生産能力の拡大

用途の拡大

技術スタッフの拡大

技術対応範囲の拡大

### 既存領域

当社製品名  
用途

コア

パワートレイン事業

自動車エンジン用半割軸受

自動車

コア

マリン・エネルギー事業

低速エンジン用軸受

大型船舶

コア

ライフ事業

ポリマー軸受

自動車

セミコア

フロンティア事業

精密金属加工部品・アルミダイカスト

自動車

コア

マリン・エネルギー事業

中高速エンジン用軸受

中小型船舶・データセンター

ネクストコア

マリン・エネルギー事業

回転機械用軸受

ガスタービン・洋上風力

ネクストコア

ライフ事業

ポリマー軸受

空調・油機・航空機・介護

ネクストコア

その他事業

金属系無給油軸受

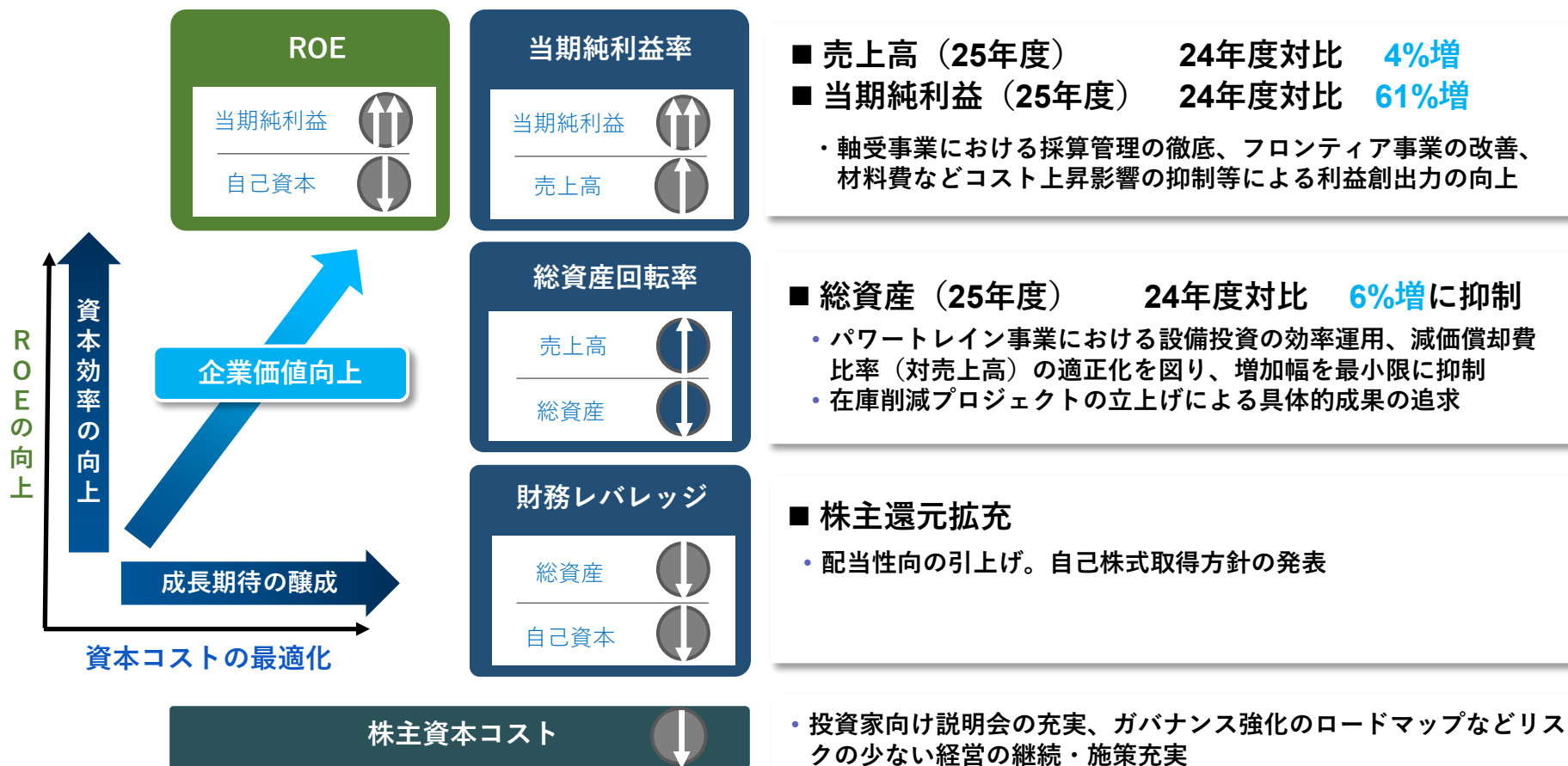
食品・宇宙

### 成長領域

当社製品名  
用途

成長領域への経営資源配分で中長期的な当社事業優位性を確保

成長ドライバーを反映した取組みを通じ、売上成長と収益性改善を軸としたROEの向上及び資本コストの抑制を図り、企業価値の持続的向上・PBR改善を目指す



既存領域の構造改革と成長領域への積極投資による  
収益力の強化とPBRの改善

## 船の発注



## &lt; 船主など &gt;

日本郵船(NYK Line)、川崎汽船(K Line)、商船三井(MOL)  
A.P. モラー・マースク(デンマーク)、MSC(スイス)  
Evergreen Marine(台湾) 等

## エンジン設計・製造

世界各国の  
エンジン設計・製造メーカー  
(未取引先含む)

## &lt; ライセンサー(低速エンジン) &gt;

- Everllence(欧州) ● WinGD(欧州)
- ジャパンエンジン(日本)

## &lt; 日本 &gt;

- 三井E&S
- ジャパンエンジン
- ヤンマー
- ダイハツIE 等

## &lt; 欧米 &gt;

- Everllence
- Wartsila
- CATERPILLAR
- Bergen
- Fairbanks Morse
- Cummins 等

## &lt; 中国 &gt;

- CSSCグループ
- Yuchai
- Hengli
- GDF/YUN
- CMP 等

## &lt; 韓国 &gt;

- Hyundai
- Hanwha Engine
- STX Engine 等

発注

供給

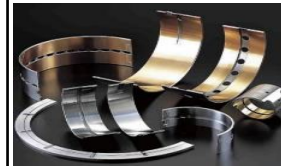
## 軸受製造



←材料等の技術提案

発注

供給



## &lt; 主な造船会社 &gt;

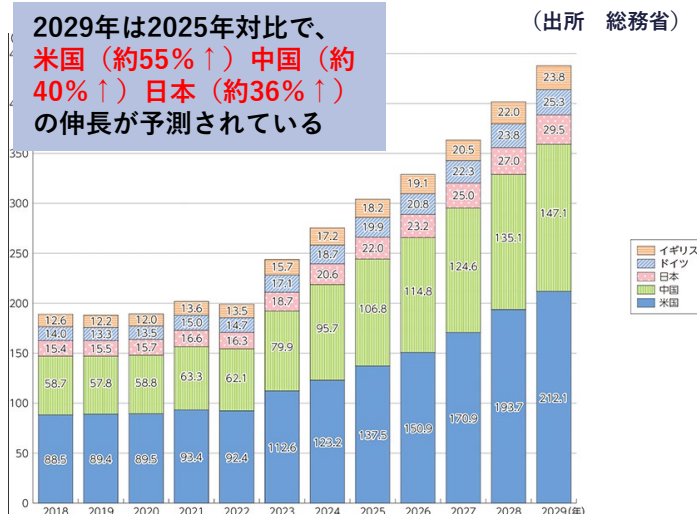
CSSCグループ  
現代重工業  
今治造船  
ジャパンマリンユナイテッド  
名村造船所 等

船舶用などのエンジン会社とのグローバルな取引

| 船舶種類                                                                                                                                 | 当社軸受が搭載されるエンジン                                                                                     | 軸受使用個数<br>(気筒数は平均値で計算)         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>大型船舶</b><br>タンカー船<br>自動車運搬船<br>LNG船<br>コンテナ船<br> | 主機用（低速エンジン）                                                                                        | 44個/台X1台/隻 = 44個/隻             |
|                                                                                                                                      | 補機用（中速エンジン）                                                                                        | 26個/台X3台/隻 = 78個/隻             |
|                                                                                                                                      | <br>低速エンジン用軸受    | 計 122個/船1隻当たり<br>大きいもので直径1.3m級 |
| <b>中型船舶</b><br>クルーズ船<br>フェリー<br>内航船<br>             | 主機用（中速エンジン）                                                                                        | 26個/台X2台/隻 = 52個/隻             |
|                                                                                                                                      | 補機用（中速エンジン）                                                                                        | 26個/台X3台/隻 = 78個/隻             |
|                                                                                                                                      | <br>中高速エンジン用軸受   | 両手の平にのる位のサイズ<br>計 130個/船1隻当たり  |
| <b>小型船舶</b><br>高速船<br>漁船<br>                       | 主機用（中高速エンジン）                                                                                       |                                |
|                                                                                                                                      | <br>中高速エンジン用軸受 | 計 26個/台X1台/隻                   |

多様な船舶に使用される当社の低速・中高速エンジン用軸受

## 国別のデータセンター市場（売上高）推移・予測

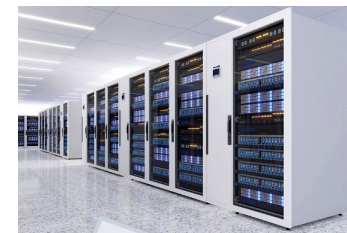


## データセンターが増えている理由

AIやクラウドの普及

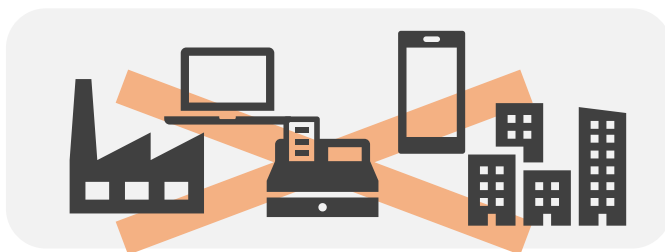


データセンター電力需要急増



24時間365日サーバーが止まらないことが最優先！  
データセンターの増加に伴い、常用電源ならびにバック  
アップ電源（非常用発電）の双方において需要が拡大

## 非常用電源が必要な理由



停電するとサーバーが止まり、  
企業のサービスや金融取引、  
クラウドなど社会の基盤が一瞬で麻痺

## データセンターに使用される当社軸受

非常用発電（データセンター・大型スーパー・ホテル等）  
小規模分散電源



発電機



中高速エンジン用軸受

軸受使用個数は1台あたり50個程度（発電能力により変動、最大で数百台）。電力会社の供給が途絶えても自前で電力を確保し、システムを継続稼働させるための“最後の砦”として、非常用発電機が設置される

高まるデータセンター向け需要

# 1 6. 事業ポートフォリオ変革への取組み

## セグメント別売上高構成比推移

パワートレイン事業以外

中高速エンジン用軸受はパワートレイン事業以外に含まれています

47%

61%

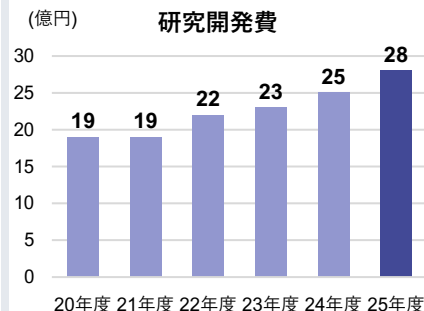
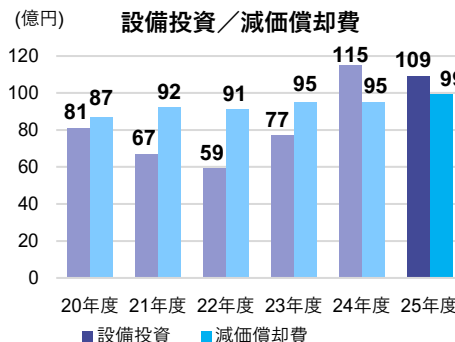
53%

パワートレイン事業

17年度 18年度 19年度 20年度 21年度 22年度 23年度 24年度 25年度

## 次世代領域への投資強化

より高い付加価値領域への積極投資により、次世代成長領域の収益化を追求



## 参入障壁の高い当社Onlyの立ち位置継続

独立系企業である強みを活かし高い技術優位性で幅広い顧客と取引を行い自動車エンジン用すべり軸受で高いシェアを継続

自動車エンジン用半割  
すべり軸受世界シェア  
(販売)  
(2025年暦年ベース)

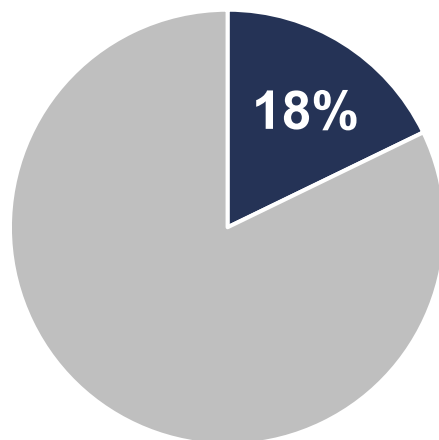
39%

取引自動車  
完成車メーカー数  
(2025年度連結)

26社

構成比率は縮小するが、BEV進行減速を追い風にコア事業として、規模の拡大も追求する

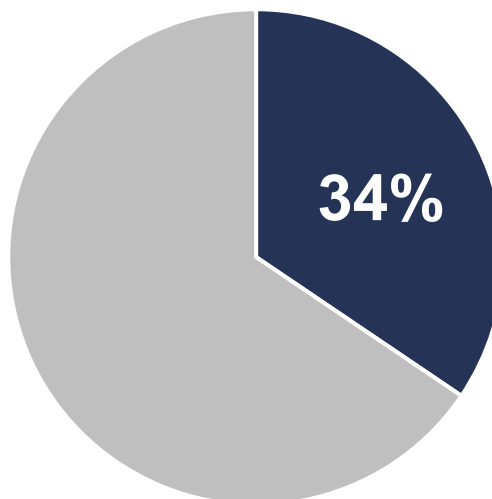
パワートレイン事業と共に 成長領域の投資による  
事業拡大を志向

前中期経営計画後半  
実績（2021～2023）

205億円

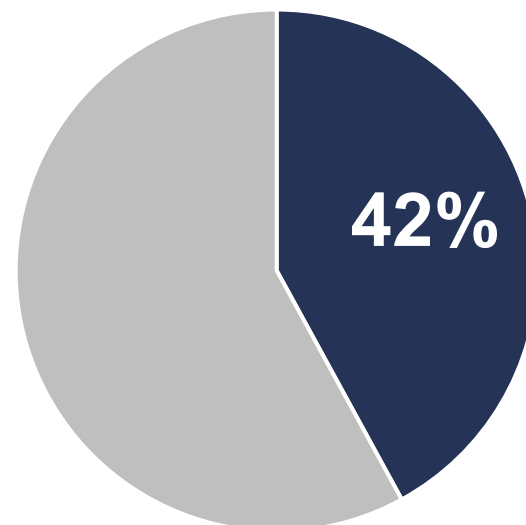
中期経営計画前半  
計画（2025～2027、2025は実績）

2026/5 開示時点



305億円

現在(2026/8時点)



345億円

マリン・エネルギー事業

マリン・エネルギー事業以外

中期経営計画前半3年間（25年度～27年度）累計投資額ベース  
で、8ポイント増加。成長領域への投資を拡大させます

## 自動車エンジン用軸受で培った技術

すべり軸受のスペシャリティ（技術多様性とお客様の多様性）

- ・「サイズ」「用途」「燃料」などの**技術対応力の多様性**
- ・ **多様なお客様**とのお取引の中で培った技術

## 中高速エンジン用軸受で求められる技術

厳しい使用条件に耐えうる損傷リスクの低減

## 中高速エンジン用軸受で当社が選ばれる技術

高速エンジンに求められる焼付リスクの低減など多様な使用環境での耐久性  
データセンター用軸受に求められる技術課題への対応力

自動車エンジン用軸受で培ったノウハウがお客様が求める  
データセンター用軸受に必要な要件を充足

# 1 9. データセンター用軸受で当社が選ばれる理由 ②

## ■燃料多様化への対応力

- ・データセンターで使用されている中高速エンジンの燃料は、現在はディーゼル燃料（軽油・A重油系）及び天然ガスが使用されています
- ・環境にやさしい新燃料（水素等）では、耐腐食性の優れた軸受材質（表面処理含む）が要求されるが、耐食性に優れたアルミ合金への表面処理は特殊な技術が活かされています

ホワイト(スズ)系  
軸受合金

アルミ系  
軸受合金

銅系  
軸受合金

やさしさ

強さ

やさしさ  
(順応性)

なじみ性

非焼付き性

異物埋収性

耐腐食性

耐摩耗性

耐疲労性

金属系オーバーレイ  
樹脂系オーバーレイ

アルミ系合金  
銅系合金

鋼裏金

多様な燃料に対応できる軸受材料のラインナップが  
お客様から選ばれる理由

25年5月  
(中期経営計画策定時)

日本と英国の2拠点体制  
2025年に日本拠点は新工場と新めっき工場を新設

環境の変化

データセンター向け中心に  
中高速エンジン用軸受の将来需要がさらに増加

26年8月  
(今回見直し)

メキシコに新工場を増設、グローバル3拠点体制へ

中高速エンジン用軸受の生産能力



25年度の生産能力を100とした  
場合の30年度の生産能力イメージ

データセンター設置数の58%  
を占める米国での対応を強化

(総務省データより当社算出)

当社メキシコ拠点



## 2

# 中高速エンジン用軸受の売上高予想

26年度は中期経営計画で掲げた目標達成のための通過点。売上高は中東情勢などによる自動車産業への影響が想定されるが、中長期的な事業ポートフォリオ変革実現に向け、ネクストコア事業の育成、マリン・エネルギー事業で牽引する

### 主要KPIの26年度目標

| (単位 億円) | 25年度  | 26年度  |
|---------|-------|-------|
| 売上高     | 1,420 | 1,450 |
| 営業利益    | 83    | 95    |
| 当期純利益   | 43    | 50    |
| 営業利益率   | 5.9%  | 6.6%  |
| ROE     | 5.7%  | 6.5%  |

為替レート 25年度：1ドル=156円 26年度：1ドル=153円

### 事業セグメント別の26年度目標売上高

| (単位 億円)   | 25年度 | 26年度 |                                 |
|-----------|------|------|---------------------------------|
| パワートレイン   | 744  | 737  | 自動車OEMはほぼ横這い予想                  |
| マリン・エネルギー | 198  | 228  | 船舶需要などで26年度も堅調推移                |
| ライフ       | 229  | 252  | 新規アプリケーション開拓などで、ネクストコア事業拡大を継続推進 |
| フロンティア    | 228  | 219  | 一部受注減を北米需要回復で補完                 |
| その他       | 19   | 13   |                                 |

為替レート 25年度：1ドル=156円 26年度：1ドル=153円

## 財務戦略

### 売上高

パワートレイン事業はほぼ25年度並みは維持させつつ、マリン・エネルギー事業とライフ事業が牽引して、売上高は25年度実績対比2%増の1,450億円を展望

### 営業利益

25年度迄の採算管理強化効果が奏功し、26年度も各種コスト上昇分を販売単価への反映に努める

## 事業戦略

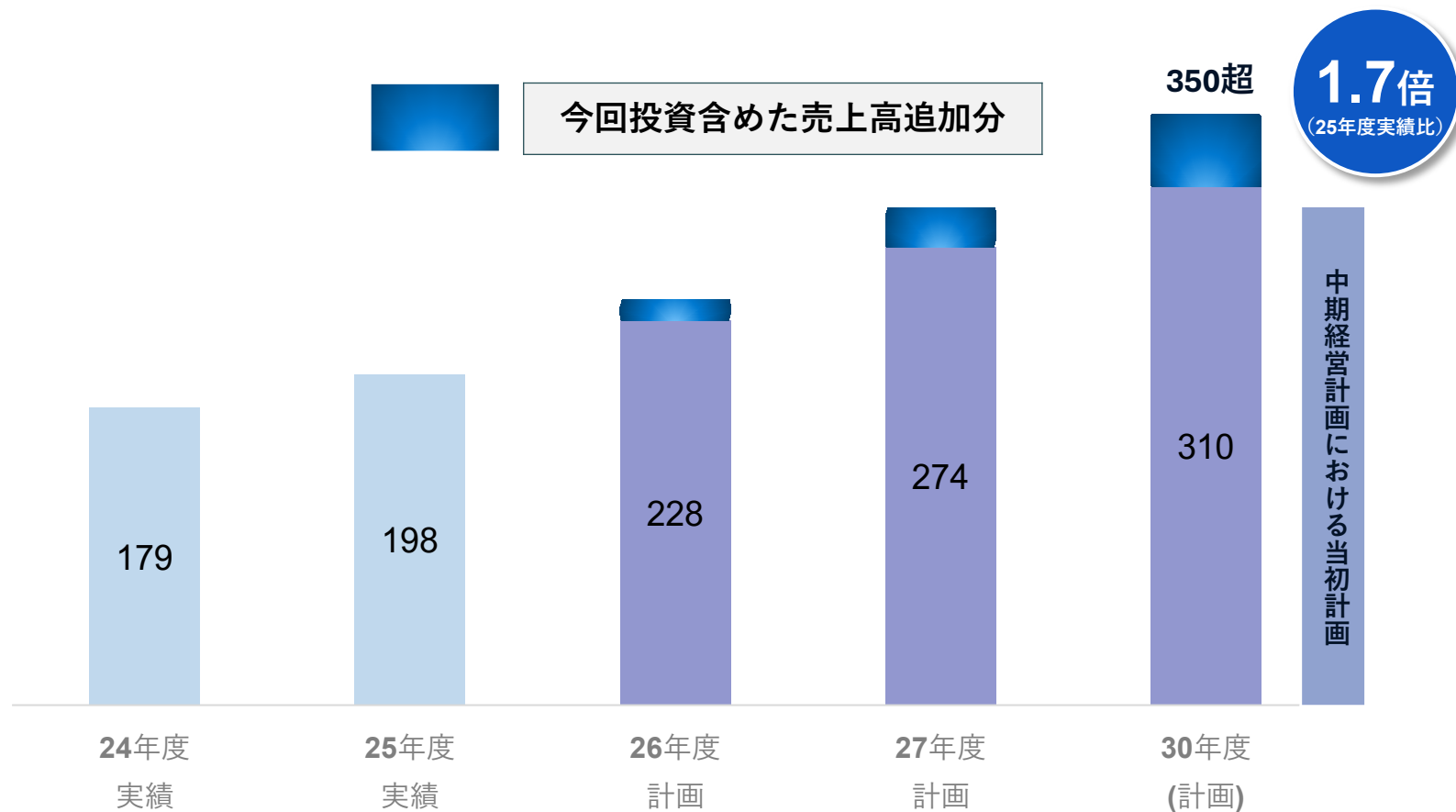
### コア事業・セミコア事業の戦略

エンジン車回帰需要を確実に捕捉（パワートレイン事業・フロンティア事業）。高い需要が続く船舶向け低速エンジン・中高速エンジン用軸受への適切な対応（マリン・エネルギー事業）

### ネクストコア事業の戦略

ライフ事業の空調・自転車パーツ伸長。重点業界・用途を絞った戦略的マーケティング

(金額単位 億円)



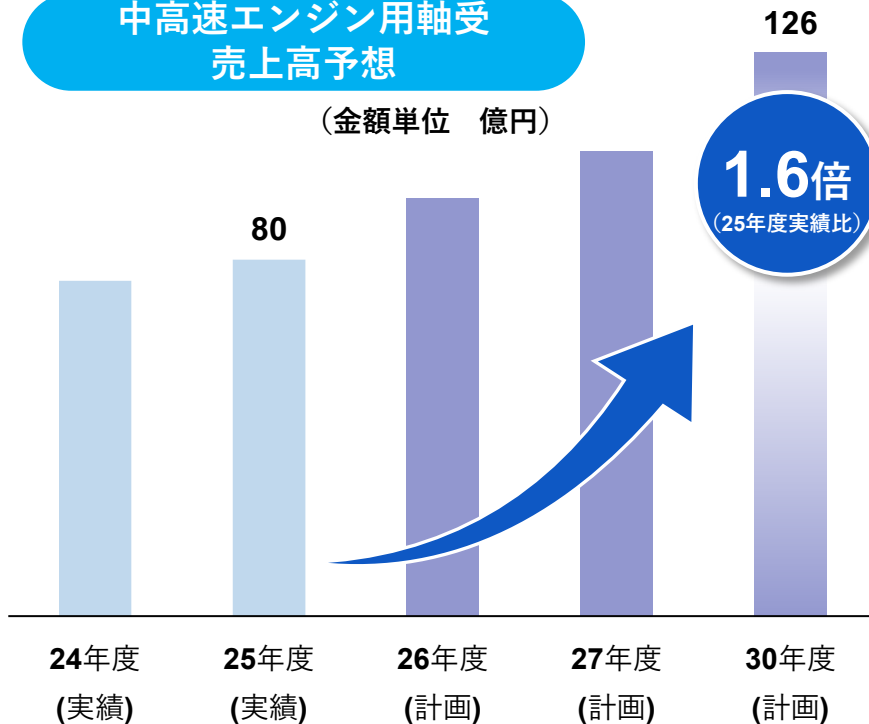
25年度売上高は198億円、30年度は350億円程度を予測

### ■30年度売上高予想

- ・今回投資により、中高速エンジン用軸受分野の30年度売上高は25年度実績対比1.6倍、データセンター向け売上高が4.8倍を想定。地域別では、北米向けは6倍強、日本向けは3倍程度伸長
- ・データセンター向け軸受を含む中高速エンジン用軸受は北米・アジア・欧州などで潜在需要が見込まれるほか、将来的な脱炭素燃料を活用した次世代エンジンへの対応にも資するものであり、2030年以降の新たなビジネス機会を捉えることが可能
- ・本事業に伴う営業利益は、30年度営業利益率目標に寄与できる水準を確保する見通し

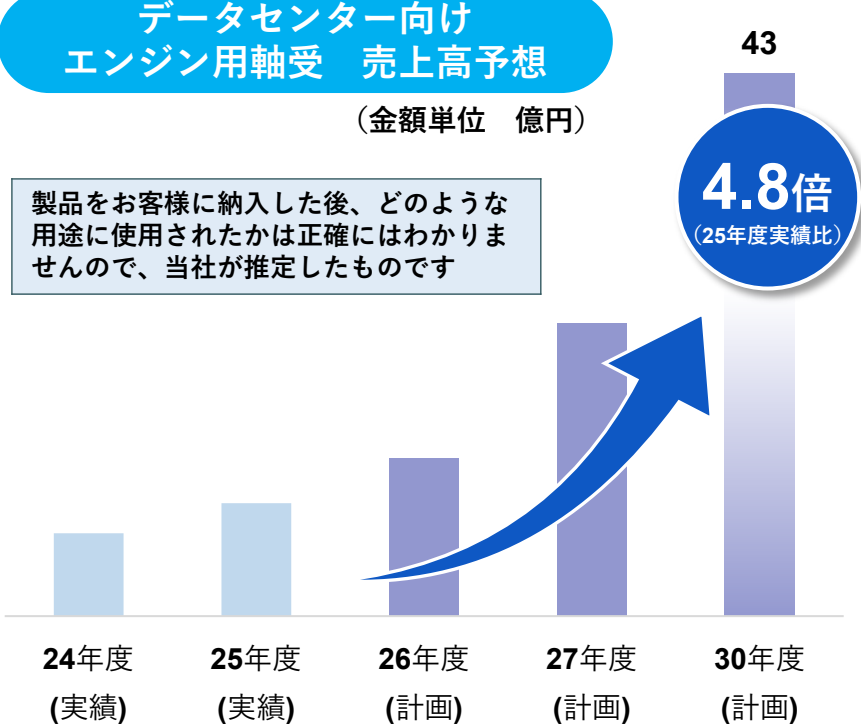
#### 中高速エンジン用軸受 売上高予想

(金額単位 億円)



#### データセンター向け エンジン用軸受 売上高予想

(金額単位 億円)



## 株主の皆様へ

- ・当社グループの事業を支えてきた自動車産業のみならず、船舶業界含め、あらゆる業種・産業ですべり軸受の価値を高めるべく、目指すべき事業ポートフォリオに向かって、未来を開拓してゆきます

# Supporting Your Movement.

あらゆる動きを支えて 豊かな暮らしに貢献する

## Tribology

ギリシャ語「tribo（こする）」「logy（学問）」の造語。

ラテン語で **Tribos**

トライボロジーの英知を結集  
当社が誇る最高品質の軸受

すべり軸受の  
社会的価値  
Ⅱ  
大同メタル  
グループの  
存在意義

人類は摩擦と共に生き、あらゆる  
場面で生じる摩擦とは  
切っても切り離せない領域

1. 機械や構造物の寿命の持続性の維持
2. エネルギー効率の向上
3. 環境保全と持続可能性の実現

本資料には業績見通し及び会社方針や計画に関する記述は、各資料作成時点における情報や合理であると判断する一定の前提に基づいて作成しております。したがって、実際の業績はさまざまな要因により大きく異なる可能性があります。実際の業績は自動車市場の変動、為替レートの変動、原材料や部品の価格変動、法規制や災害・感染症による影響も含まれます。なお、業績に与える影響はこれらに限定されるものではありません  
本資料は情報提供を目的とするものであり、投資勧誘を目的としているものではありません  
無断転載・複製することは禁じます

