

2023年9月19日

日立造船マリンエンジン株式会社の設備投資について ～ メタノール対応船用エンジンの生産体制を整備 ～

日立造船株式会社の連結子会社で、今治造船株式会社との合併会社である日立造船マリンエンジン株式会社（山口 実浩社長、熊本県玉名郡長洲町、日立造船 65%・今治造船 35%、以下、HZME）は、このほど、メタノールを燃料とした船用エンジンの生産に向け、本社兼工場にメタノール供給装置などを設備投資することを決定しました。

船舶の主機関である船用エンジンは、海運・造船分野における GHG（温室効果ガス）削減に重要な役割を担っており、従来の重油焚きから LNG、メタノール、アンモニア、水素などの新燃料への転換が急務となっています。中でもメタノールは、アンモニアや水素と比べて取り扱いが容易であるため、LNG に次いでメタノール対応の船用エンジンの開発が、船用エンジンにおける世界最大のライセンサーである MAN Energy Solutions SE（ドイツ、以下、MAN）などを中心に進められています。

当社は、MAN からメタノールに対応した二元燃料テストエンジン（4S90ME-C10.5-LGIM）を受注しており、HZME が本社兼工場では製造や陸上試験による技術検証を行います。本設備投資は同テストエンジンの陸上試験のためだけでなく、メタノール対応二元燃料エンジンの生産体制を整えるためのものです。

メタノール対応の二元燃料エンジンは、一部のエンジン型によっては既に実装されているほか、就航船に搭載されたエンジンのメタノール焚きへの改造や、新造船向けの発注も数多く計画されており、メタノール対応二元燃料エンジンの需要は世界的に拡大しています。

また、グリーンメタノールを燃料とした場合、重油に比べ「Well to Wake[※]」ベースで CO₂ 排出量を 90%以上削減でき、海上輸送のカーボンニュートラル化や環境負荷低減に大きく貢献できます。

国際海事機関（IMO）は、国際海運分野からの GHG 排出量を 2050 年に半減させ、今世紀中早期にゼロにすることを目指す「GHG 削減戦略」を 2018 年に採択していましたが、2023 年 7 月には目標を大幅に引き上げ、2050 年頃に実質ゼロを目指すことを新たに採択しました。

当社および HZME は、船用エンジンの燃料転換に向けた技術開発に積極的に挑戦し、国際海運・造船業界に貢献していきます。

※海運業界における排出量を評価する際に用いられる考え方であり、Well（油井等）から Wake（航跡）まで、すなわち燃料の製造から船上での使用までの全過程と、そこで発生するすべての排出物の総和を指します。

なお、本設備投資の概要は以下のとおりです。

1. 導入設備：メタノール供給装置（1台）
メタノール貯蔵タンク（容量：約 300 kL）
サービスタンク（1基） など
2. 投資額：約 4 億円
3. 設置場所：日立造船マリンエンジン本社兼工場（熊本県玉名郡長洲町）

【ご参考】

プレスリリース：グリーンメタノール対応二元燃料テストエンジンを受注
[FY2023-30.pdf \(hitachizosen.co.jp\)](#)

(終)