

2025/3/19 CN 戦略説明会 Q&A 要旨

会議名:CN 戦略説明会

日時:2025/3/19 11:00~12:00

説明者:取締役 常務執行役員 赤瀬 英昭

執行役員 橋本 晃男

執行役員 内藤 昌彦

エネルギー資源・環境事業部 事業部長 高橋 昭浩

CSR・IR 部 サステナビリティ推進室長 長尾 伸一

Q1:カーボンニュートラル戦略の中で収益を上げる方法や事業環境の変化について

昨今、政権交代などによりエネルギー政策が後退しているように見えるが、カーボンニュートラル関連分野で収益貢献を目指す上で、特に注力すべき領域はどこか。Carbopath やメタノール誘導品、ヨウ素などの収益化の方法について、また、2030 年頃に利益の柱となる際の事業環境の変化について教えてほしい。

A1: 当社はカーボンニュートラル関連における取り組みを止めない方針である。市場形成を待つのではなく、小規模でも案件を進め、政府支援も活用しながら、先行者として収益を確保する準備をしている。インフレによる建設費高騰が一時的課題となっているものの、各国の政策支援は活発であり、足元の基盤を固めつつ進行中である。

Q2:先行投資規模や 2030 年以降の収益貢献について

今後 3~5 年の先行投資規模や 2030 年頃に収益貢献として期待される定量的目標を教えてください。

A2: 具体的な収益化の最有力は Carbopath である。2030 年までに数万~10 万トン規模、2030 年以降には 100 万トン規模のメタノール製造を計画している。船舶燃料としての需要拡大が収益化の鍵となり、プレミアム価格が設定されることを見込んでいる。現時点では正確な収益数字の提示は難しいものの、化学品素材のグリーン需要も含め、段階的な成長を目指している。

Q3:船舶燃料用メタノールの需給バランスと収益性について

資料 20 ページの予測では船舶用メタノール需要が 2030 年で 5,000 万トンとされているが、御社が計画している数万~10 万トン規模では少なく感じる。需給バランスと収益性についての見解を聞きたい。

A3: 資料の需要予測はポテンシャルを示したもので、規制やコストによる実際の需要は限定的である。弊社は自社製造だけでなく外部調達を含め、競争力あるメタノールを確保し収益としてカウントしている。グリーンメタノールのプレミアム価格が期待される中、市場の動向を注視しつつ対応を進めていきたい。

Q4: 収益貢献の期待について

1,000 ドル近辺でも購入される可能性があるが、収益貢献の期待について確認したい。

A4: その価格帯で確保ができれば収益性も大きく貢献すると考えている。

Q5: 船舶燃料用メタノールの市場見通しと供給規模について

資料 16 ページの燃料用メタノールの見通しについて、2030 年のグリーンメタノール供給規模や二元燃料としての使用割合など、また御社の 2030 年時点で他社を含めたグリーンメタノール供給規模の見通しや、内航船・外航船への販売計画について教えてほしい。

A5: 資料 16 ページは現状のグレーメタノール市場の成長予測であり、船舶燃料用ポテンシャルは約 5,000 万トン想定している。ただし現在の計画では、2030 年時点でのグリーンメタノールの生産能力は 2,000 万~3,000 万トン程度であり、GHG 削減規制に合わせて段階的にグレーとグリーンメタノールが併用されると予測している。当社では自社製造と他社からの調達を組み合わせる形で需要に対応していきたい。

Q6: 燃料用メタノールの GHG 削減効果について

既存のバンカーオイルと比較し、燃やした際に GHG を 15%削減できるとの説明があったが、これはグレーのメタノールの効果か。

A6: この 15%削減は「燃焼時」の比較であり、ライフサイクル全体での GHG 削減にはグリーンメタノールが必要となる。例えば、リニューアブルメタノールでは最大 95%削減可能であり、プレミアム価格が期待されている。

Q7: CCS(炭素回収・貯留)の事業モデルや天然ガス田のポテンシャルについて

CCS を GHG 削減と収益の両面でどう位置付けているか。また水溶性天然ガス田の貯留能力について教えてほしい。

A7: CCS についてはコンソーシアムの枠組みで進行中であるが、将来的には貯留事業者として一定の引取料で収益化を目指している。また、当社の CCS 技術は自社の排ガス回収にも対応可能です。水溶性天然ガス田については、6,000 万トンの CO₂ 貯留可能性があり、さらな

る広がりも期待している。これを活かし、CCS やブルー水素を含む事業展開を進めることで収益力を強化していきたい。

Q8:日本の海運業によるメタノール燃料採用の動向について

日本の海運業において、アンモニア燃料や LNG 燃料と比較した際のメタノールの市場ポジションについて教えてほしい。

A8 : メタノールがすべての市場を占めることは考えていない。日本ではアンモニアや水素開発が先行してきたが、世界的にはコンテナ船が LNG からメタノールへ移行しつつあり、発注量が増加している状況である。メタノールは常温常圧で液体という性質から、船舶燃料として柔軟性が高く、特定の船種や用途に適している。国内では、外航船は LNG 燃料を進めてきた一方、内航船ではメタノールの方が効率的な場合もあり、当社と共同で取り組みを進めている。代替燃料としては、2030 以降、アンモニアが本格的に市場に入ることが予想される。ただし、アンモニアは輸送・貯蔵インフラ整備が課題となるため、特定の港や航路を持つ船舶に向く可能性がある。メタノールはインフラ要件が少ないため、まず市場を形成し、アンモニアがその後を追隨する流れを予測している。燃料の選択肢は船種や航路によって異なり、バランスを考慮しながら進展していくものと見ている。

Q9:ヨウ素事業の市場動向と将来展望について

ヨウ素市況の現在の状況や、ペロブスカイト式太陽電池との関連、また能力増強による来期以降の業績見通しについて教えてほしい。

A10: ヨウ素価格は現在堅調に推移しており、特にアジア圏での造影剤需要が拡大している。一方、主要産地であるチリでの水確保の困難さから供給が制限されており、市況は比較的安定すると見ている。当社グループはヨウ素単体の販売だけでなく、誘導体の開発にも注力している。ペロブスカイト式太陽電池向けには、耐久性や発電効率向上に必要な素材提供を進め、最終的なデバイス化も視野に入れている。収益面では、東邦アーステックを通じた増産が進行しており、減価償却を伴いながらも収益貢献している状況である。今後の市場拡大に向け、さらなる研究開発と事業拡大を目指していきたい。