

事業戦略ビジョン

実施プロジェクト名： 洋上風力発電の低コスト化プロジェクト
研究開発項目フェーズ 1 – ②浮体式基礎製造・設置低コスト化技術開発事業
セミサブ型浮体・ハイブリッド係留システムに係る技術開発及び施工技術開発

実施者名： ジャパンマリンユナイテッド(株) (幹事会社) 代表名：代表取締役社長 千葉 光太郎

共同実施者： 日本シップヤード(株)
ケイライン・ウインド・サービス(株)
東亜建設工業(株)

目次

0. コンソーシアム内における各主体の役割分担

1. 事業戦略・事業計画

P3

- (1) 産業構造変化に対する認識
- (2) 市場のセグメント・ターゲット
- (3) 提供価値・ビジネスモデル
- (4) 経営資源・ポジショニング
- (5) 事業計画の全体像
- (6) 研究開発・設備投資・マーケティング計画
- (7) 資金計画

2. 研究開発計画

P22

- (1) 研究開発目標
- (2) 研究開発内容
- (3) これまでの取組・今後の取組
- (4) 実施スケジュール
- (5) 研究開発体制
- (6) 技術的優位性

3. イノベーション推進体制（経営のコミットメントを示すマネジメントシート）

P34

- (1) 組織内の事業推進体制
- (2) マネジメントチェック項目① 経営者等の事業への関与
- (3) マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ
- (4) マネジメントチェック項目③ 事業推進体制の確保

4. その他

P40

- (1) 想定されるリスク要因と対処方針

0. コンソーシアム内における各主体の役割分担 - 1

浮体基礎の開発・製造及び 浮体式風力発電EPCI

JMU ジャパン マリンユナイテッド 株式会社
(幹事会社)

共同研究開発
ジャパンマリンユナイテッドが実施する
研究開発の内容

- 1. 浮体基礎の最適化
- 2. 浮体の量産化
- 3. ハイブリッド係留システムの最適化
- 4.1 低コスト施工技術(風車浮体設置)の開発
- 4.2 低コスト施工技術(風車搭載)の開発を担当

ジャパンマリンユナイテッドの
社会実装に向けた取組内容

- 浮体式洋上風力発電向け浮体の開発・最適設計・量産建造
- 浮体/係留/海上工事のEPCI(設計・調達・製造・据付)
- 洋上風力向け作業船の開発・建造等を担当

浮体基礎設計検討及び 洋上風力作業船設計検討

 日本シッパード株式会社

日本シッパードが実施する
研究開発の内容

- 1. 浮体基礎の最適化
- 2. 浮体の量産化
- 3. ハイブリッド係留システムの最適化
- 4.1 低コスト施工技術(風車浮体設置)の開発
- 4.2 低コスト施工技術(風車搭載)の開発の設計検討を担当

日本シッパードの
社会実装に向けた取組内容

- 洋上風力発電向け浮体の設計検討
- 浮体/係留/海上工事EPCIのうち設計検討
- 洋上風力向け作業船の設計検討等を担当

施工技術開発 (風車浮体設置)

  ケイライン・ウインド・サービス

ケイライン・ウインド・サービスが実施する
研究開発の内容

- 4.1 低コスト施工技術(風車浮体設置)の開発を担当

ケイライン・ウインド・サービスの
社会実装に向けた取組内容

- 浮体式洋上風車向け係留施工技術の検証
- 日本国内の関連法規の調査と国際展開を見据えた対応
- 浮体式洋上風車向け専用船の構想等を担当

施工技術開発 (風車搭載)

 東亜建設工業
TOA CORPORATION

東亜建設工業が実施する
研究開発の内容

- 4.2 低コスト施工技術(風車搭載)の開発を担当

東亜建設工業の
社会実装に向けた取組内容

- 陸上クレーンによる標準搭載工程検討
- 大型化した風車搭載に対応可能な既存SEP改造/新造作業船の検討
- 港湾内で安全かつ高効率に風車搭載を可能とする作業基地配置に関する検討等を担当

1. 事業戦略・事業計画

1. 事業戦略・事業計画／（1）産業構造変化に対する認識 -1

国内外におけるカーボンニュートラル政策により、浮体式洋上風力発電産業が急拡大すると予想

カーボンニュートラルを踏まえたマクロトレンド認識

（社会面）

- 世界120か国以上が2050年までのカーボンニュートラル実現を表明。
- 日本においても2050年カーボンニュートラル実現のためには電力部門の脱炭素化は大前提であり、再生可能エネルギーの最大限導入は必須。
- 脱炭素に取り組む地方自治体や地域企業も増加、「地域脱炭素ロードマップ」の展開により、**洋上風力発電の取り組みも増加する**見込み。
- ロシアによるウクライナ侵攻により、エネルギー安全保障確保の重要性が世界的により高まっている。

（経済面）

- 世界ではESG資金が2020年時点で3500兆円規模にまで拡大。
- IRENAの試算では洋上風力発電プロジェクトの世界全体の投資額は2030年：約6.6兆円/年、2050年：約11兆円/年に拡大する見込み。国内への経済効果についても、日本市場及びアジア市場シェア25%とした場合**2030年：約1兆円/年、2050年：約2兆円/年**とこちらも拡大する見込み。
- 世界的に資機材の高騰等による物価上昇が深刻化している。

（政策面）

- 世界各国で地球温暖化対策をコストや制約として捉えるのではなく、成長戦略として捉え、グリーン分野の研究開発や先端技術の導入等を政策的に積極支援することを表明。
- 日本政府も「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を制定、民間企業の前向きな挑戦を全力で応援することが政府の役割と表明。
- 洋上風力発電は日本政府により**浮体式を含め2040年までに3,000万kW～4,500万kW**の案件を形成する導入目標が明示。

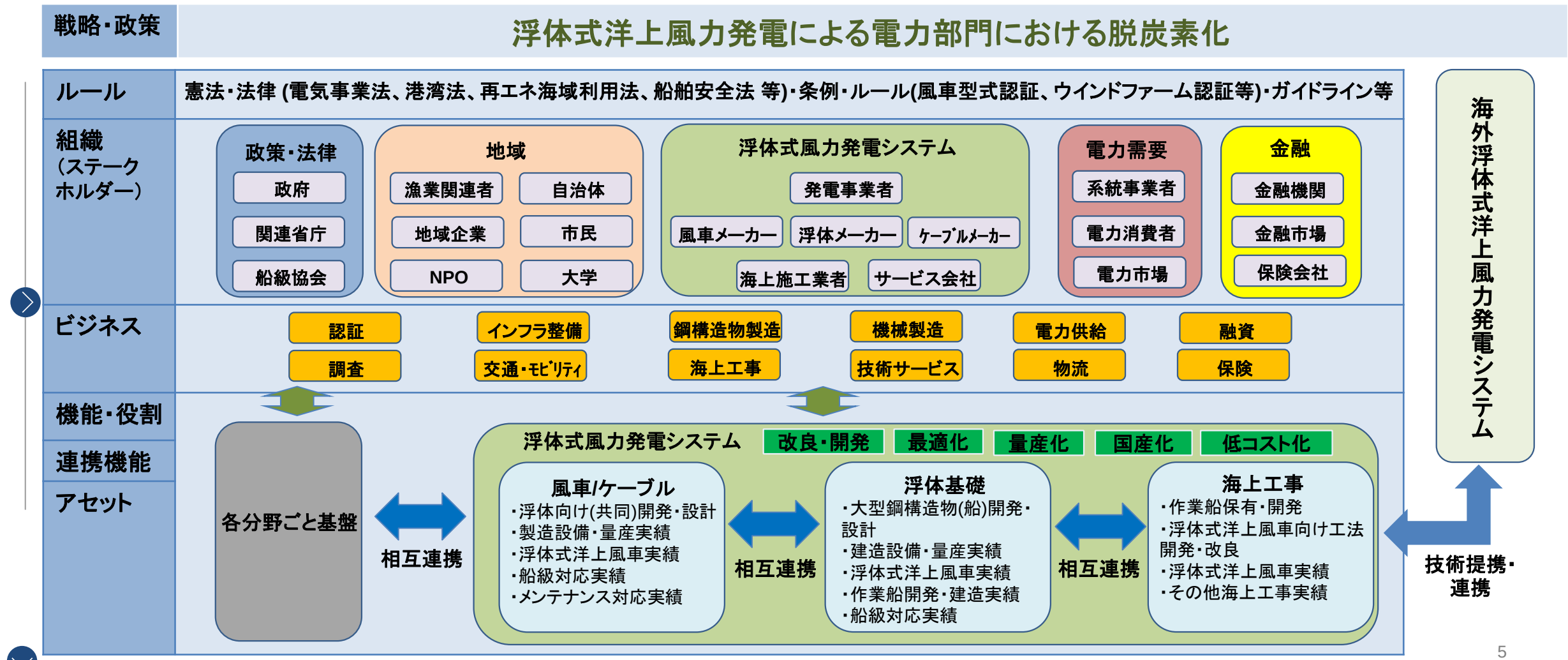
（技術面）

- 世界的には各国政府の支援により、グリーン分野の研究開発や浮体式洋上風力発電を含む実証事業が進展、一部浮体技術はTRL8も達成し商用化へ前進。
- 日本国内でも**福島浮体式洋上ウィンドファーム実証研究事業等の実証事業によりTRL6の浮体技術は存在**、その知見を活かしたさらなる技術開発が進展。

1. 事業戦略・事業計画／（1）産業構造変化に対する認識 -2

国内外におけるカーボンニュートラル政策により、浮体式洋上風力発電産業が急拡大すると予想

カーボンニュートラル社会における浮体式洋上風力発電産業アーキテクチャ



1. 事業戦略・事業計画／（1）産業構造変化に対する認識 -3

国内外におけるカーボンニュートラル政策により、浮体式洋上風力発電産業が急拡大すると予想

● 市場機会：

- 2019年4月に「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用促進に関する法律」(再エネ海域利用法)が施行、2050年カーボンニュートラル実現に向け日本国内においても**洋上風力発電の重要性が高まっている**。

- 当面は着床式が主だが、風車の大型化、遠浅海域が少ないという地域性から**浮体式洋上風力発電への期待は強いが、現時点ではコスト及び供給体制に大きな課題がある**。

- 着床式をリードしている欧州のメーカー・事業者も浮体式では現時点では優位性はなく、**係留を含む浮体メーカー、海上施工業者等がタイアップすることで日本国内のみならずアジアマーケットでも一定のシェアを獲得できる**。

● 社会・顧客・国民等に与えるインパクト：

- カーボンニュートラルを実現し、将来の世代も安心して暮らせる、**持続可能な経済社会を形成**。

-国内企業による浮体式技術・施工方法の自主開発及び国内製造・供給により、**世界の浮体式洋上風力発電マーケットにおける日本国および国内企業のプレゼンスの向上、及び、国内経済への経済波及効果に寄与**。



● 当該変化に対する経営ビジョン：

- 日本及び世界を代表する造船メーカーとして、**日本を含むアジア向け浮体式洋上風力発電における浮体基礎の最適化・量産化・低コスト化の開発・社会実装を目指す**。

-さらに、**係留システムや風車搭載・曳航・現地据付等海上工事全体でも最適化・量産化・低コスト化の開発・社会実装を目指し、浮体式洋上風力発電全体のコストダウン/LCOE低減及び量産化のボトルネックの解消により、浮体式洋上風力発電の早期商用化を通じてカーボンニュートラル実現に貢献する**。

- 拡大する**アジア市場での浮体式洋上風力発電プロジェクト**においても、これまで海外企業との間で培ってきた**ライセンス供与・技術指導・下請建造等の知見・経験**を最大限活用し、現地パートナーとの協業を通じて世界全体でのカーボンニュートラルの実現、それにより**日本国および国内企業の浮体式洋上風力発電マーケットにおけるプレゼンス向上及び国内経済への経済波及効果に貢献する**。



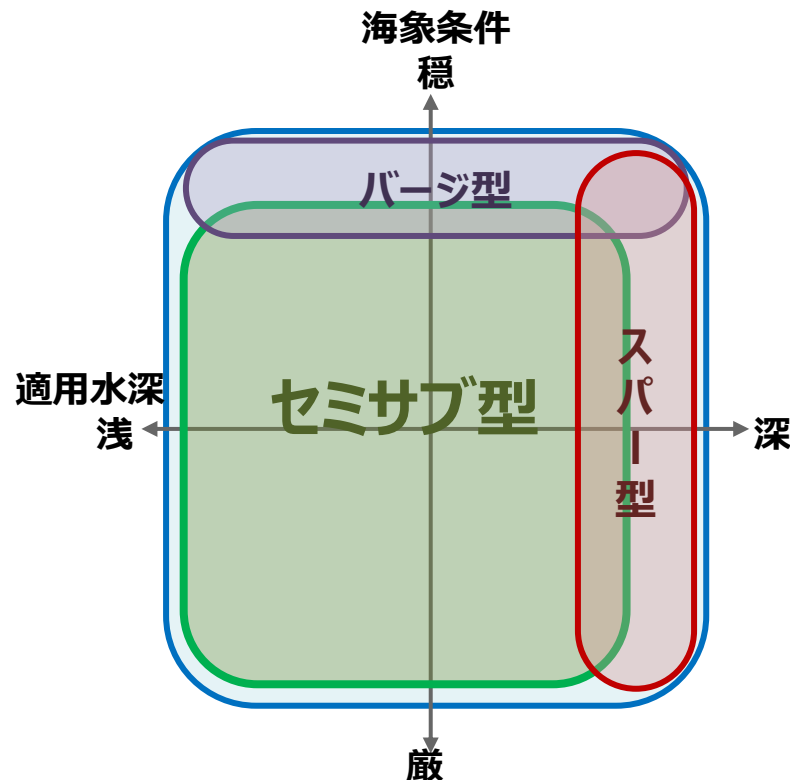
1. 事業戦略・事業計画／（2）市場のセグメント・ターゲット -1

浮体式洋上風力発電市場のうちセミサブ型浮体をターゲットとして想定

セグメント分析

- 日本沿岸海域での自然環境への適合性のため、**セミサブ型浮体式が主流**となる。
- 係留形式は当面は実績面・技術成熟度を考慮しカテナリー係留をベースとするが、漁業協調に貢献する海中占有面積の小さい**トート係留**の検討も積極的に進める。

（浮体式洋上風力発電市場のセグメンテーション）



- セミサブ型、スパ型、バージ型はそれぞれ一長一短あるが、水深及び海象条件によって優位性が決まる。一般的に、スパ型は大水深の海域で優位、バージ型は静穏な海域で優位であるのに対し、セミサブ型はそれら以外の海域で優位である。よって、浮体式洋上風力発電市場においては、バージ型は海象条件が穏やかな海域を中心に採用されるが**限定的**であり、**セミサブ型が主流**となると判断。
- 福島浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業ではJMU開発のアドバンストスパ型も採用されたが、**福島実証研究事業の実績**から、日本及びアジアの環境条件には過大な性能で、結果としてコスト高となる傾向があるため、上記セグメント分析のもと、Oil & Gas(掘削リグ)での開発・建造実績及び**日本及びアジアの浮体式洋上風力発電に最適な浮体形式としてセミサブ型に注力**することとし、JMU独自デザインのセミサブ浮体を開発した。
- **セミサブ型の課題であるコスト面について、今回の研究開発によりコストダウンを図る**ことにより課題を解決し、セミサブ型浮体式洋上風力発電の早期商用化の実現が可能となる。
- TLP型は現時点では日本においては実証段階であり、コスト・スケジュール面で不確実性の高い海上工事比率が高いため商用化までもうしばらく時間が必要と判断。一方、**トート係留の方がTLP型より実現性が早い・高い**と判断し、こちらの研究は進めることとした。

1. 事業戦略・事業計画／（2）市場のセグメント・ターゲット -2

浮体式洋上風力発電市場のうちセミサブ型浮体をターゲットとして想定

ターゲットの概要

市場概要と目標とするシェア・時期

- 浮体式洋上風力発電市場で最も汎用性の高いセミサブ型で50%程度の国内シェア獲得を目指す。
 - 日本政府による導入目標に従い2040年に30-45GWの洋上風力発電の実現を目指し、そのうち約46%が浮体式と想定した(JWPA中期導入目標 V4.3による)。
 - 2030年から浮体式が主力化(12-15MW/基)、徐々に大型化・大規模化し、2040年頃に約1.6GW/年(20MW風車×80基/年)の浮体式洋上風力発電の需要を想定。
 - グリーンイノベーション基金のPhase2を想定し、2020年代後半に準商用化(10MW超風車×複数基)の実現(TRL8)を想定、その実績・知見・フィードバックを活かし、浮体の製造・風車搭載・係留/現地据付において2030年時点で300-375MW/年(12-15MW×25基/年)規模の供給体制確立を目指す。2040年代には1GW/年、20MW×25基×2海域/年規模にまで供給能力拡大を目指す。
 - アジアを中心とする海外マーケットに対しても、2020年代後半～2030年代前半における商用化案件の獲得を目指す。

需要家	主なプレイヤー	浮体式洋上風力発電量 (2040年)	課題	想定ニーズ
国内発電事業者	旧一般電気事業者 再エネ事業者 エネルギー・商社系事業者 他	国内マーケット 1,380万KW(13.8GW) ～ 2,070万KW(20.7GW)	• 全体コストダウン/発電単価低減 • 風車・浮体の最適化・量産化 • 浮体式の信頼性向上/プロファイ組成 • メンテナンス方法の確立 • 事業化までの期間短縮	• EPCI(設計・製造・設置)事業 • 浮体開発・製造 • 浮体メンテナンスサービス • 浮体式洋上風力発電向け作業船開発・建造
海外発電事業者	各国発電事業者	+ 海外マーケット	• 全体コストダウン/発電単価低減 • 海外での浮体製造・量産化 • 浮体式の信頼性向上/プロファイ組成 • 海外での海上工事・メンテナンス方法の確立	• EPCI事業 • 浮体製造 • 浮体エンジニアリング • 浮体ライセンス供与 • 浮体製造技術支援

1. 事業戦略・事業計画／（3）提供価値・ビジネスモデル -1

造船技術を用いて国際競争力のある製品・サービスを提供する事業を創出/拡大

社会・顧客に対する提供価値

- 欧州メーカーが開発した洋上風力発電向け浮体基礎は**多くの造船所をもつ日本・アジアでの製造・環境条件に適した構造となっていない**場合が多い。
- 浮体式洋上風力発電で想定される12MW以上の大型風車を搭載する浮体はセミサブ型では幅80mを超えるものとなり、それだけの**超大型鋼構造物を連続建造できる設備及び建造可能基数は限定的**であり、需要を満たすためには**既存設備を有効活用した新たな工法の開発もしくは大規模な新規設備の導入が必須**であり、それができない場合は海外での建造も視野に入れる必要がある。
- 浮体式洋上風力発電の海上工事は日本・アジアに固有の環境条件に影響を非常に受けやすく、現時点では**海上工事の不確実性が非常に高い**ため、低コスト化・量産化の両面で解決すべき課題が非常に大きい。

- 日本及びアジアでの製造及び環境条件に最適化した浮体基礎の開発を行う。
- 造船所のドックサイズに依存せず、かつ、既存の国内造船所での製造可能基数を最大化する量産化技術の開発を行う。
- 係留システムについても低コスト化を目指しハイブリッド係留システムの開発を行う。
- 海上工事の低コスト化・量産化に必要な風車浮体設置/風車搭載の工法及び設備/作業船の開発を行う。

- **浮体基礎最適化及び量産化の開発**により大規模商用プロジェクトにおいて大幅なコスト低減を実現
- **ハイブリッド係留の開発**により大規模商用プロジェクトにおいて大幅なコスト低減を実現
- 浮体式洋上風力発電に適した**海上工事作業船及び工法の開発**により大規模商用プロジェクトにおいて大幅なコスト低減を実現
- 当社ビジネスモデル(浮体基礎及び海上工事作業船)において国の目標を上回る**国内調達率達成**を実現

項目	2030年目標	2040年目標
LCOE*1	11円台/kWh	10 円台/kWh
国内経済波及効果*2	約700億円	約1.5兆円
CO ₂ 削減量*2	約20万トン	約42百万トン

*1 大規模商用プロジェクトを想定

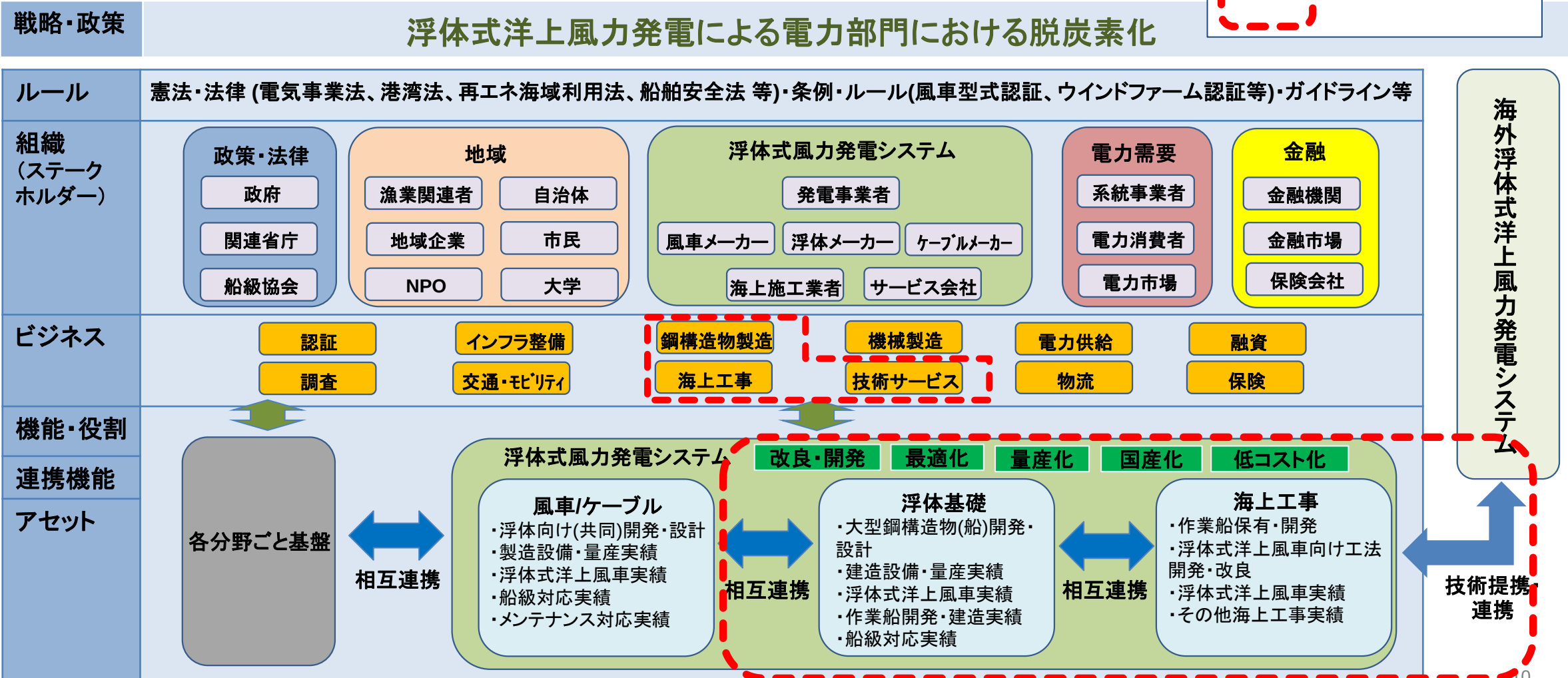
*2 2021年度からの累計

1. 事業戦略・事業計画／（3）提供価値・ビジネスモデル - 2

造船技術を用いて国際競争力のある製品・サービスを提供する事業を創出/拡大

ビジネスモデルの概要（製品、サービス、価値提供・収益化の方法）と研究開発計画の関係性(1)

想定ビジネスモデル



1. 事業戦略・事業計画／（3）提供価値・ビジネスモデル -3

造船技術を用いて国際競争力のある製品・サービスを提供する事業を創出/拡大

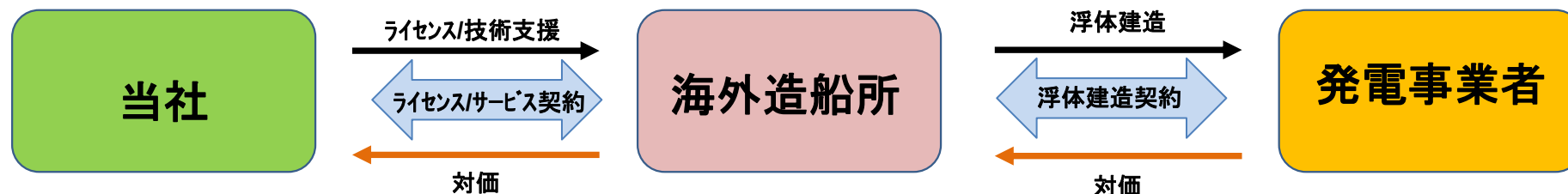
ビジネスモデルの概要（製品、サービス、価値提供・収益化の方法）と研究開発計画の関係性(2)

浮体基礎の設計・製造/係留システムの設計及び現地設置→浮体基礎の作業基地(風車搭載)までの曳航→浮体基礎への風車搭載→浮体式洋上風車の曳航及び現地据付までのEPCI(設計・調達・製造・据付)事業のビジネスモデルを確立し、浮体式洋上風力発電の早期事業化を実現する。

- 本ビジネスモデル確立に必須となる**浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化**を実現するべく、本プロジェクトにおいて**1.浮体基礎の最適化、2.浮体の量産化、3.ハイブリッド係留システムの最適化、4.1低コスト施工技術(風車浮体設置)の開発及び4.2 低コスト施工技術(風車搭載)の開発**の研究開発を実施する。
- 準商用化プロジェクト(グリーンイノベーション基金フェーズ2を想定)で本研究開発成果を活用するべく発電事業者等と準備を進める。
- 準商用化プロジェクト(グリーンイノベーション基金フェーズ2を想定)の実績・経験・フィードバックと**自社の強み**を最大限を活用し、海上工事施工会社とも協業体制を構築・強化のうえ、上記ビジネスモデルを確立する。
- 当該ビジネスモデルにおいては、発電事業者とEPCI契約を締結、浮体製造・海上工事を含むサービス一式を発電事業者提供し、その対価を発電事業者から受領する。



- 海外プロジェクトにおいては、これまで海外企業との間で培ってきたライセンス供与・技術指導・請負建造等の知見・経験を最大限活用し、現地パートナーとのロイヤリティ・技術サービス・国産機材供給等のビジネスモデルを確立する。



1. 事業戦略・事業計画／（3）提供価値・ビジネスモデル -4（標準化の取組等）

標準化を活用した事業化戦略（標準化戦略）の取組方針・考え方

- ハイブリッド係留システム

合成繊維索の係留索への適用について、我が国の現在の標準化の取組みに積極的に情報提供し、「**国内での認証取得**」→「**国際基準への織り込み**」を目指す。

- 浮体基礎製造

国内でのドックサイズに依存しない工法を開発し、世界に先駆けて実機での実証を行うことにより、**鋼製浮体基礎の量産化工法として国内標準化を目指す**。

- 低コスト施工技術の開発

- 係留設置
- 風車搭載

高性能船舶を用いた**係留設置工事**を実証することにより、当該工法の**業界におけるデファクトスタンダード化を推進**する。

改造SEPによるセミサブ型浮体への**風車搭載施工**を実証することにより、当該工法の**業界におけるデファクトスタンダード化を推進**する。

1. 事業戦略・事業計画／（4）経営資源・ポジショニング -1

造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

自社の強み、弱み（経営資源）

ターゲットに対する提供価値

- 日本及びアジア海域に適した信頼性の高いセミサブ浮体を、既存の生産効率の高い国内造船設備を最大限活用することで**信頼性の高いセミサブ浮体を一般商船相当の競争力あるコスト及び品質で提供**する。
- ドックサイズに依存しない工法による量産化により、**必要な浮体基数を必要なタイミングで提供**する。
- 環境条件に合わせて**最適な係留システム**(チェーンによるカテナリー係留、合成繊維索とのハイブリッド係留、海中占有面積の小さいトート係留等)**を提供**する。
- 浮体式洋上風力発電に適した作業船及び工法により**低コスト・高効率の海上工事を提供**する。

資本費/LCOE低減による継続的・安定的な浮体式洋上風力発電事業を実現

EPCI全体における量産化技術の確立により大型商用化プロジェクトを実現

自社の強み

- 世界初**の技術を含む長年にわたる海洋構造物(参考資料1参照)、官公庁船、商船及び作業船の**設計・技術開発力**
- 福島浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業**における洋上変電所「ふくしま絆」、5MW浮体式洋上風力発電「ふくしま浜風」の**EPCI・撤去実績及び海上工事エンジニアリング力**
- 日本最大級の大型鋼構造建造設備の保有**(2020年建造実績で日本2位/世界5位、今治造船(日本1位)と合わせると世界3位、参考資料2参照)
- Carbon Trustによる**Floating Wind JIPのAdvisory Group**へ日本の浮体メーカーで唯一参画することにより得た**知見**(参考資料3参照)

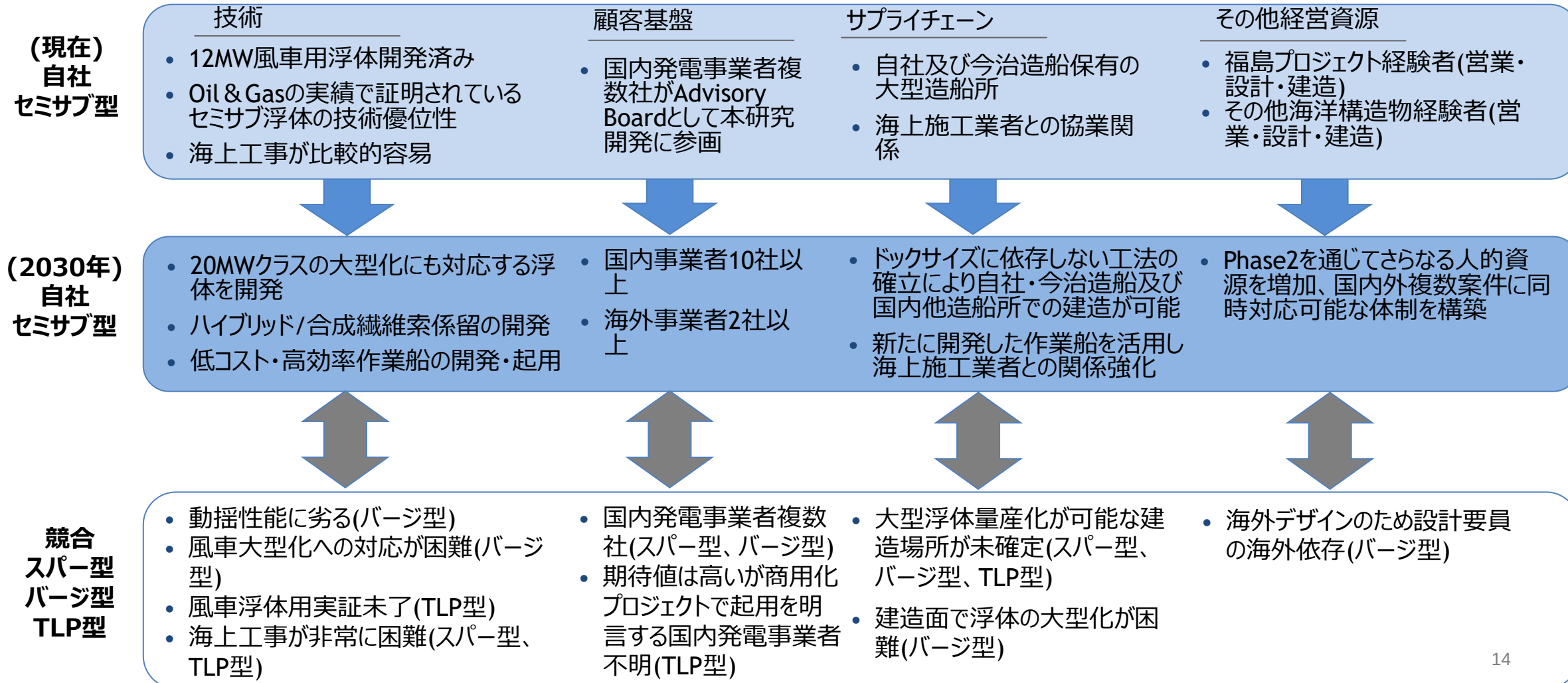
自社の弱み及び対応

- 日本を代表する造船所として自社設備を洋上風力向け専用として使用することが不可能
- 海上工事の低コスト化・量産化実現のためには専門の海上工事施工業者の協力が必須
- ドックサイズに依存しない工法**を開発し、多くの国内他造船所で建造可能とし量産化を図る
- 福島のエPCI及びSEP/洋上風力関連作業船建造実績(参考資料4参照)を活用した**浮体式洋上風力発電向け作業船及び工法の開発**を通じ、海上施工業者と協業関係を構築する

1. 事業戦略・事業計画／（4）経営資源・ポジショニング -2

造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

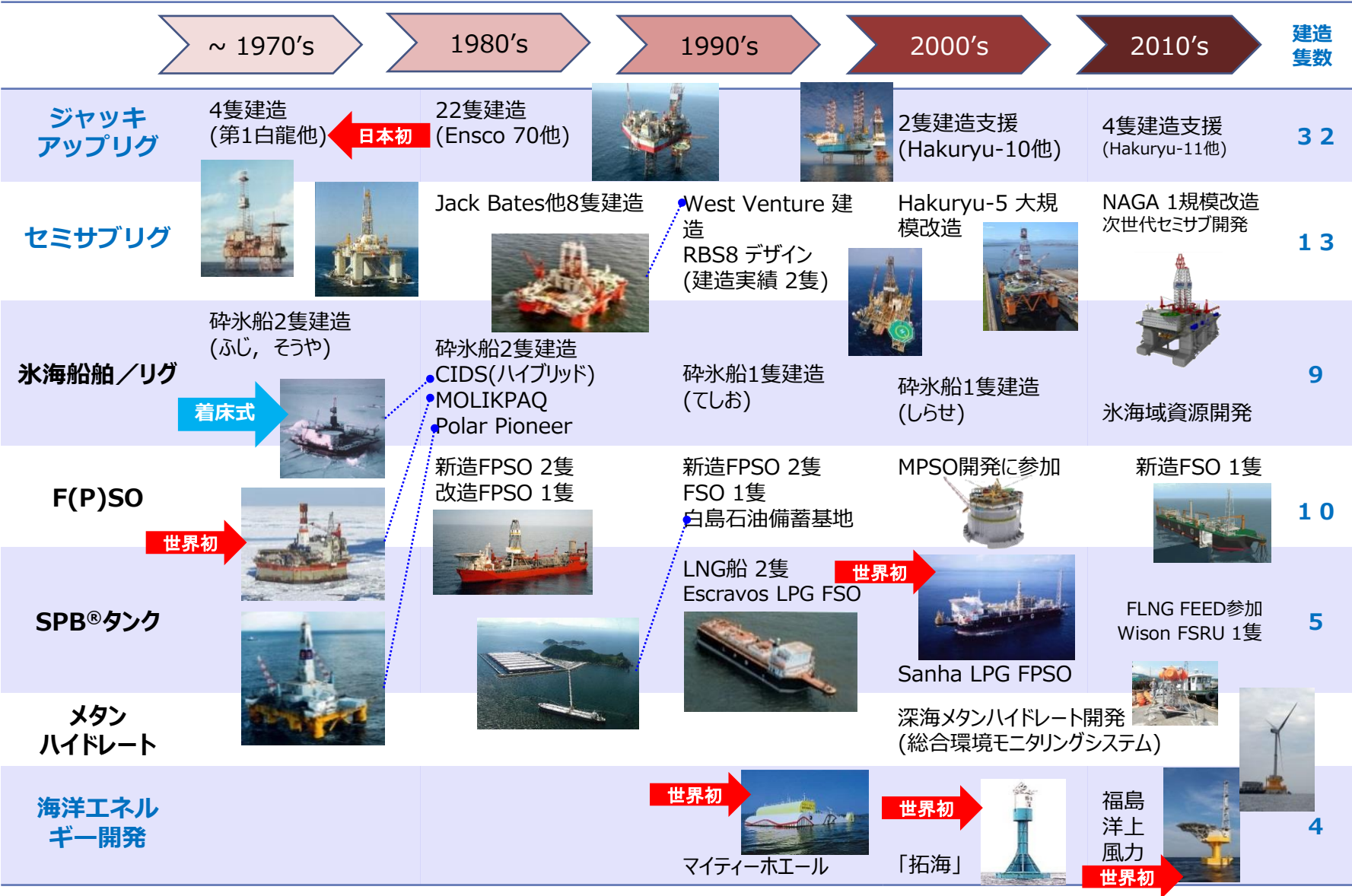
他社に対する比較優位性



1. 事業戦略・事業計画／（4）経営資源・ポジショニング -3

造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

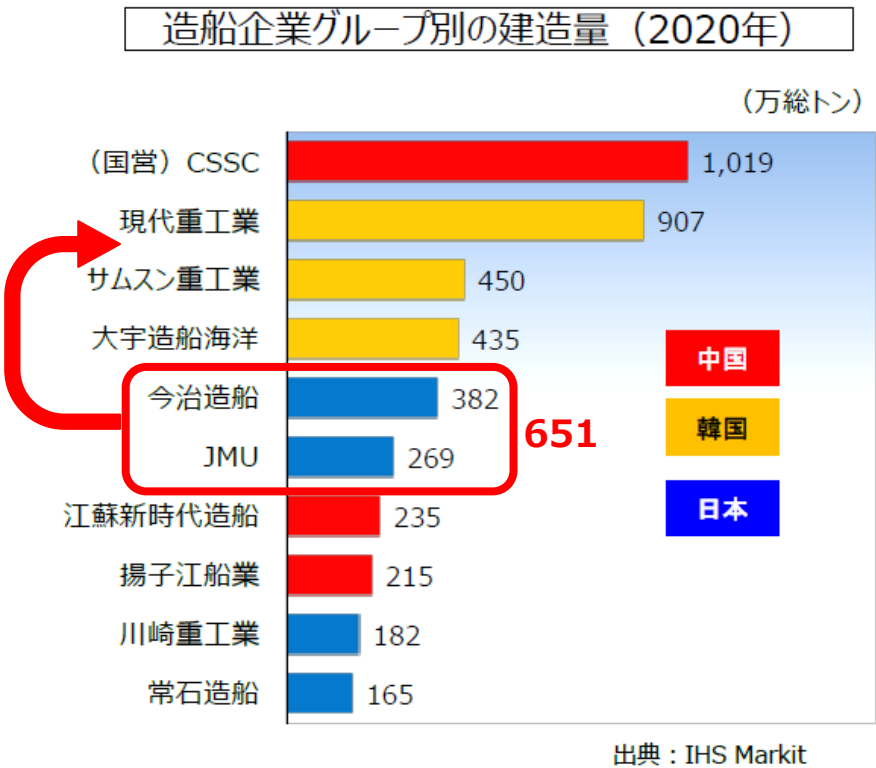
参考資料 1 : JMUの海洋開発実績



造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

参考資料 2：建造能力

2020年新造船船建造量



2021年7月8日 国土交通省海事局 海洋・環境政策課
「次世代船舶の開発」プロジェクトの研究開発・社会実装計画（案）について」引用

ジャパンマリンユナイテッド保有工場



①有明事業所



②呉事業所



③津事業所



④舞鶴事業所



⑤横浜事業所 鶴見工場



⑦因島工場



⑥横浜事業所 磯子工場

1. 事業戦略・事業計画／（4）経営資源・ポジショニング -5

造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

参考資料 3：カーボントラスト “The Floating Wind Joint Industry Project”

Floating Wind JIP Partners



Floating Wind JIP Advisory Group



引用元: カーボントラスト ウェブページ

1. 事業戦略・事業計画／（4）経営資源・ポジショニング -6

造船技術の強みを活かし、社会・顧客に対して浮体式洋上風力発電の低コスト化という価値を提供

参考資料 4：JMU建造洋上風力関連作業船

アンカーハンドリング船



SEP船（自己昇降式作業船）



*1 出典：清水建設株式会社ウェブサイト

*2 出典：株式会社大林組/東亜建設工業株式会社ウェブサイト

*3 出典：五洋建設株式会社ウェブサイト

*4 出典：オフショアウィンドファームコンストラクション株式会社ウェブサイト

フローティングクレーン



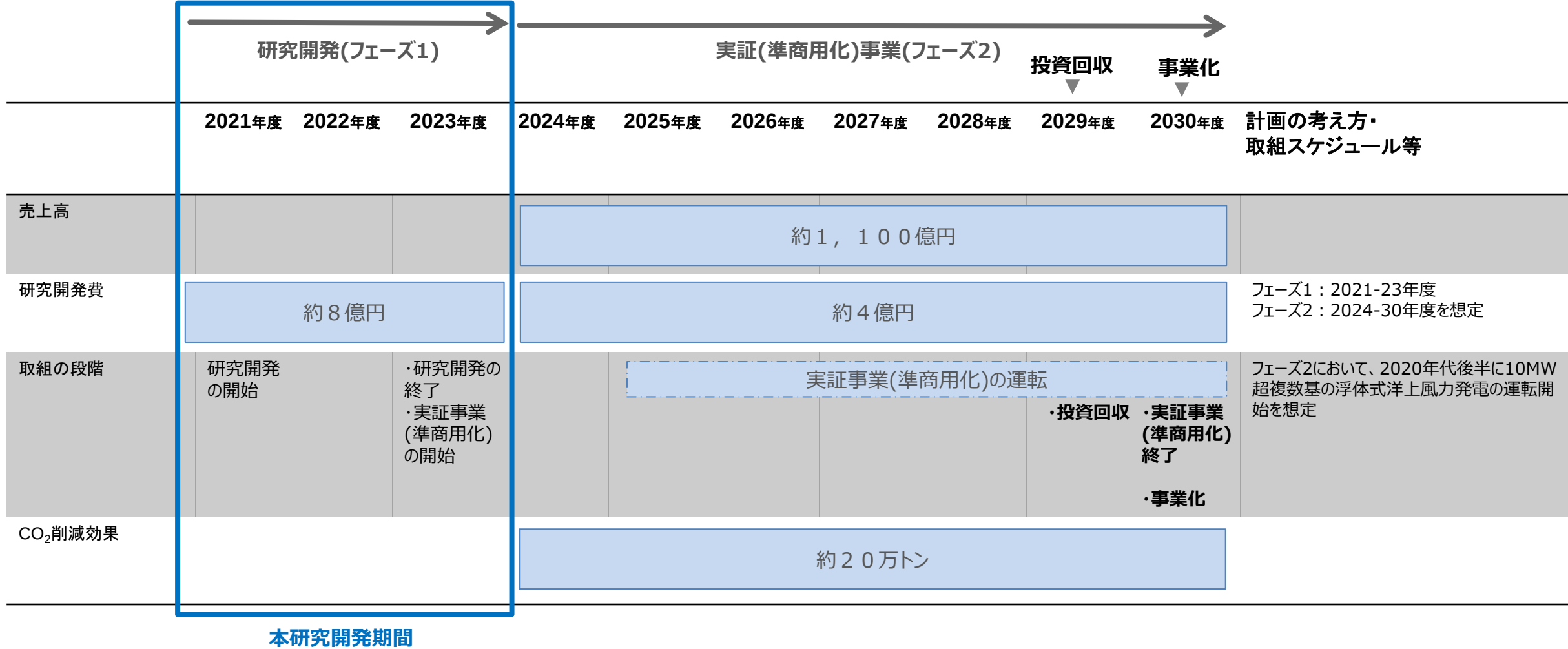
半潜水型スパッド台船



1. 事業戦略・事業計画／（5）事業計画の全体像

3年間の研究開発の後、2020年代後半準商用化、2029年投資回収、2030年事業化を想定

投資計画



1. 事業戦略・事業計画／（6）研究開発・設備投資・マーケティング計画

研究開発段階から将来の社会実装（設備投資・マーケティング）を見据えた計画を推進

	研究開発・実証	設備投資	マーケティング
取組方針	2021-2023年度 - 研究開発(フェーズ1) フェーズ2における実証を前提とし、各研究開発項目毎にユーザーである発電事業者等によるアドバイザーボードを組成し、研究開発段階からユーザーの意見収集・開発内容に対するフィードバックを取り入れる体制とする。 2023-2030年度 - 実証(準商用化)事業(フェーズ2) フェーズ1の研究開発成果を実証することにより、その実績・知見を浮体式洋上風力商用化プロジェクトにフィードバックし事業化につなげる。	2025年度～ 浮体の量産化 フェーズ1の研究開発成果に基づき必要な設備改良を実施する。 さらに、浮体製造候補先となる造船所との関係を強化し、浮体式洋上風力の拡大に合わせた浮体供給能力の増強について体制を構築する。	2021年度～ 国内発電事業者 研究開発段階から、協力関係にある発電事業者が浮体式洋上風力発電の検討を進める自治体域に対し、積極的に情報の提供・発電事業者との共同説明等を実施し、商用化プロジェクトの実現・推進に貢献する。
進捗状況	研究開発計画に記載の発電事業者等によるアドバイザーボードを組成済み。本年6月にキックオフミーティングを実施した。	- 低コスト化施工技術の開発 海上施工業者と浮体式洋上風力向けの低コスト・高効率作業船を開発・建造し、浮体式洋上風力の拡大に合わせた海上施工能力の増強について体制を構築する。 - 設備投資そのものは2020年代中盤以降を想定しているが、浮体量産化に関連して必要な追加設備の検討を実施している。	2027年度～ - アジアを中心とする海外発電事業者 フェーズ2による準商用化の実績を生かし、海外発電事業者への営業活動を本格化するとともに、現地製造パートナーとの関係も構築する。 - 国内関係各所に本事業を含む当社の浮体式洋上風力発電への取り組みについて情報提供を実施中。 - 海外発電事業者にも現段階から積極的に情報発信を実施中。
国際競争上の優位性	- 海外セミサブデザインに対し、ユーザーである発電事業者の意見・フィードバックを開発段階から取り入れながら量産化・低コスト化を実現することにより、ニーズに即した浮体を提供することで優位性を強化する。 - 海外バージデザインに対し、日本及びアジアにおいてより汎用性の高いセミサブ型デザインの量産化・低コスト化を実現することにより、優位性をより一層強化する。	- JMUの既存製造能力に加え、ドックサイズに依存しない工法による量産化の実現により、商用化プロジェクトの需要に応える浮体供給能力を有することにより、海外デザインに対する優位性を強化する。 浮体式洋上風力向け低コスト・高効率作業船を海上施工会社と開発・建造することによりEPCIの競争力を強化し、海外デザインに対する優位性を強化する。	- 国内プロジェクトにおいては、日本の造船会社としての実績・知名度及び福島での実績を最大限活用することにより、実績の少ない海外デザインに対し優位性を強化する。 - 海外プロジェクトのうち特にアジアプロジェクトにおいては、製造支援も含めた現地造船所との関係を構築することにより、設計供与のみの海外デザインに対する優位性を確保する。

1. 事業戦略・事業計画／（7）資金計画

国の支援に加えて、約1,100億円規模の自己負担を予定

資金調達方針

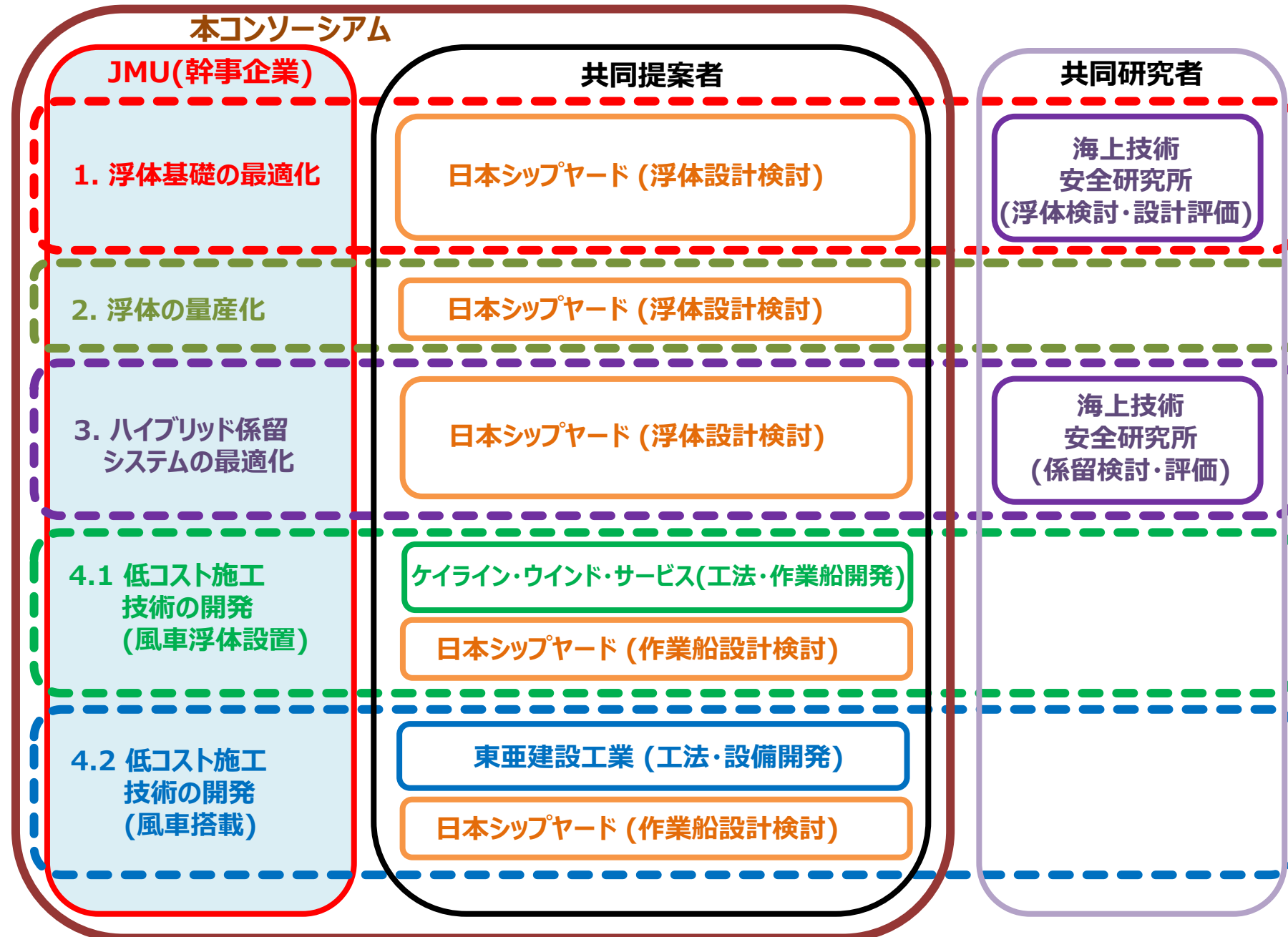
	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
事業全体の資金需要	約 8 億円			約 1, 1 0 0 億円						
うち研究開発投資	約 8 億円			約 4 億円						
国費負担※ (補助)	約 5 億円			約 3 億円						
自己負担	約 3 億円			約 1, 1 0 0 億円						

本研究開発期間

※インセンティブが全額支払われた場合

2. 研究開発計画

2. 研究開発計画／共同研究開発体制



2. 研究開発計画／（1）研究開発目標

浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化というアウトプット目標を達成するためのKPI

研究開発項目

浮体式洋上風力発電の
量産化及び低コスト化

アウトプット目標

ベースラインウィンドファームにおけるLCOE：11円台/kWh(2030年目標)
国内経済波及効果：約700億円
CO2削減量：約20万トン

研究開発内容

① 浮体基礎の最適化

KPI

浮体基礎の製造コスト削減

KPI設定の考え方

LCOEの大きな部分を占める浮体基礎の製造コスト削減が、LCOE目標達成に必要

② 浮体の量産化

生産能力、量産能力の増大

浮体式洋上風力の普及が国内経済波及効果とCO2削減量の実現に、量産効果がLCOE目標達成に必要

③ ハイブリッド係留システムの最適化

浮体係留のコスト削減

LCOEの少なくない部分を占める係留関連コストの削減が、LCOE目標達成に必要

④ 低コスト施工技術の開発
・ 風車浮体設置
・ 風車搭載

風車浮体設置のコスト削減

船団に替わる高性能船舶を使用した施工技術の確立と効率化による海上工事費のコストダウンが、LCOE目標達成に必要

風車搭載のコスト削減

大型風車の搭載技術の確立と効率化による風車搭載工事のコスト削減が、LCOE目標達成に必要

2. 研究開発計画／（2）研究開発内容

各KPIの目標達成に必要な解決方法

	KPI	現状	達成レベル (Phase1)	達成レベル (2030年)	Phase1目標達成のための解決方法	実現可能性 (成功確率)
1	浮体基礎の最適化	浮体基礎の製造コスト削減	モデルレベルでの検証 (TRL 4)	モデルレベルでの検証 (TRL 4) → 実機商用化の検証 (TRL 8)	- 高速・高度化された最適化手法を開発し、サイト特有の環境条件下で浮体基礎最適化することで、材料削減、工程の短期間化を実現する - 最適化システムの構築 - 最適化システムによる浮体の最適化・設計	実プロジェクトの開発実績や風車メーカー、研究機関の知見を生かし、取り組む (80%)
2	浮体の量産化	生産能力、量産能力の増大	モデルレベルでの検証 (TRL 4)	モデルレベルでの検証 (TRL 4) → 実機商用化の検証 (TRL 8)	- 国内の既存設備を有効利用しうる量産化手法を検討 - 考えられる案を複数立案し、優劣を付け採否を決定 - 過去実績と他業種の知見の取入れ	自社が持つ船舶の建造ノウハウや地上構造物の知見も入れ解決する (70%)
3	ハイブリッド係留システムの最適化	浮体係留のコスト削減	モデルレベルでの検証 (TRL 4)	スケール試験での検証 (TRL 6) → 実機商用化の検証 (TRL 8)	- 浮体係留用合成繊維索の開発 - ハイブリッド係留設計手法・ツールの整備 - 実海域試験による実証	実プロジェクトの開発実績、研究機関や国内メーカーの知見を活かす (90%)
4	低コスト施工技術の開発 ・ 風車浮体設置 ・ 風車搭載	風車浮体設置のコスト削減	小規模工事での検証 (TRL 4)	小規模工事での検証 (TRL 4) → 実機商用化の検証 (TRL 8)	- 浮体式洋上風車向け係留施工技術の検証 - 日本国内の関連法規の調査と国際展開を見据えた対応 - 浮体式洋上風車向け作業船の構想	海外オイル・ガス分野の技術・知見を活かし取り組む (90%)
		風車搭載のコスト削減	小規模工事での検証 (TRL 4)	小規模工事での検証 (TRL 4) → 実機商用化の検証 (TRL 8)	- 低コストで高効率な施工方法の確立 - 低コストで高効率な施工を実現できる作業基地の港湾設備配置の検討	風車搭載に用いる船舶を決定し、改造によりコスト削減を目指す (70%)

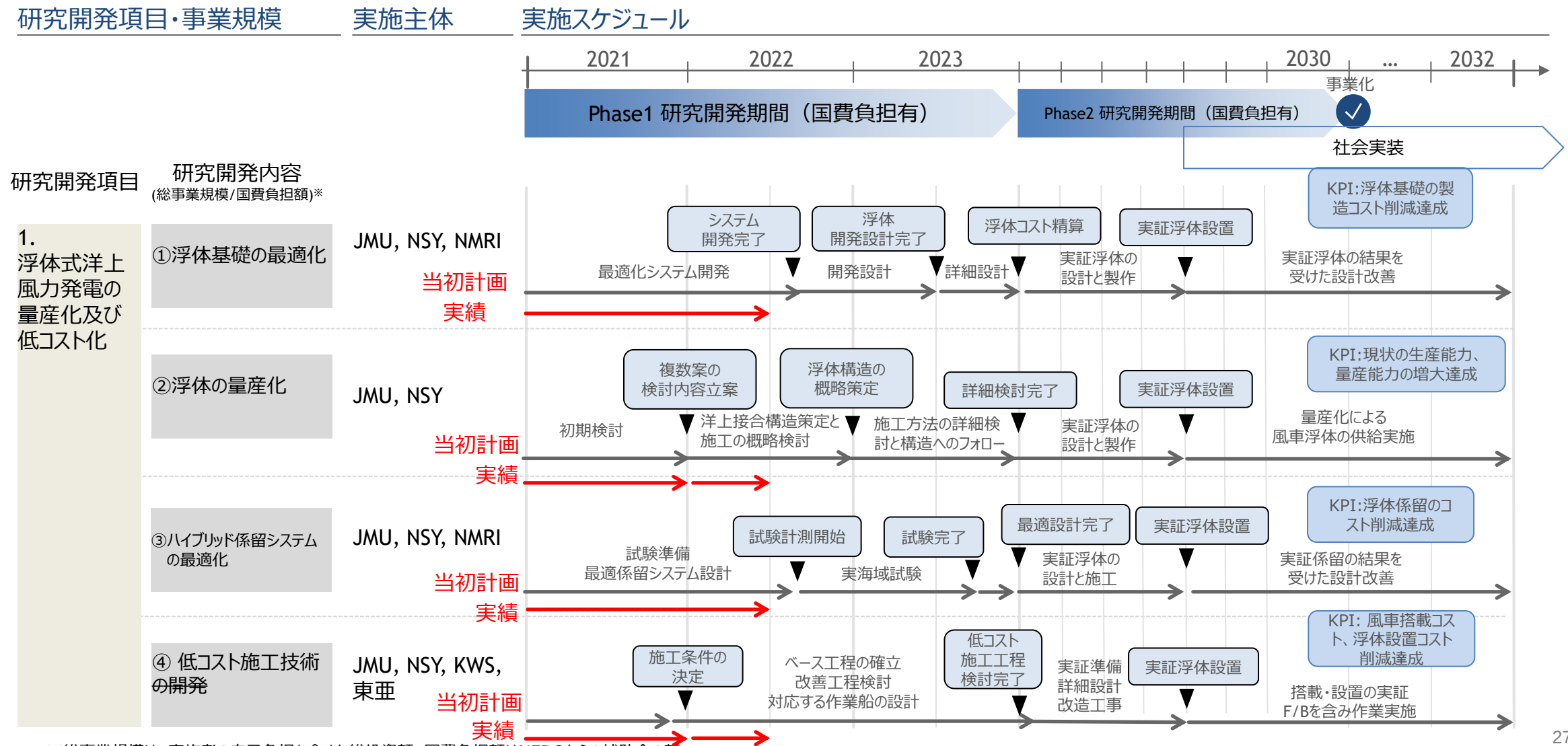
2. 研究開発計画／（3）研究開発内容（これまでの取組・今後の取組）

各KPIの目標達成に向けた個別の研究開発の進捗度

研究開発内容	直近のマイルストーン	これまでの（前回からの）開発進捗	今後の検討課題
1 浮体基礎の最適化	システム開発完了	- 浮体最適化システムの方針、機能要件検討 - 浮体最適化システムの構築 - 浮体最適化システムの試解析と検証 - 構造解析手法、CFD解析の検討 - コントローラモジュール、建造シミュレーションの試解析と検証	様々な検討条件下での、最適化システム全体の精度・適用性検証および改善
2 浮体の量産化	【完了】複数案の検討内容立案 - 浮体構造の概略策定	- 量産化のための工法の検討と実験の実施 - 浮体形状検討 建造性を視野に入れた最適化チームへのフィードバック	建造要領の更なる具体化とブラッシュアップ
3 ハイブリッド係留システムの最適化	実海域試験設置完了 & 計測開始	- 実海域試験設備の設計・建造・設置完了 - 係留探索プログラムの仕様検討、作成開始 - 係留索（チェーン・合成繊維索）のコスト情報収集開始	- 実海域試験設備保守方法の検討・改善 - 合成繊維索評価手法の詳細検討
4 低コスト施工技術の開発	【完了】施工条件の決定 - 低コスト施工工程検討完了	- 浮体式洋上風力発電所の建設に関与している欧州企業等と直接面談を実施、最新施工方法を聴取。 - JMUと合わせて施工条件のすり合わせを実施。条件に合わせた施工方法の具体的検討を開始。	- 施工方法の具体的確立と第三者認証取得 - 高性能船舶に盛り込むべき技術要件の取捨選択 - 日本での運航の為の法的要件の確認
風車浮体設置			
風車搭載		- 使用可能な岸壁・ヤード、浮体仮置き海域の選定完了 12MW級風車搭載の施工方法、作業手順の検討を行い、必要となるクレーン仕様（定格荷重、揚程、レグ長など）を確定。	仕様を満たすクレーンの手配の検討

2. 研究開発計画／（４）実施スケジュール

浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化 研究開発実施スケジュール

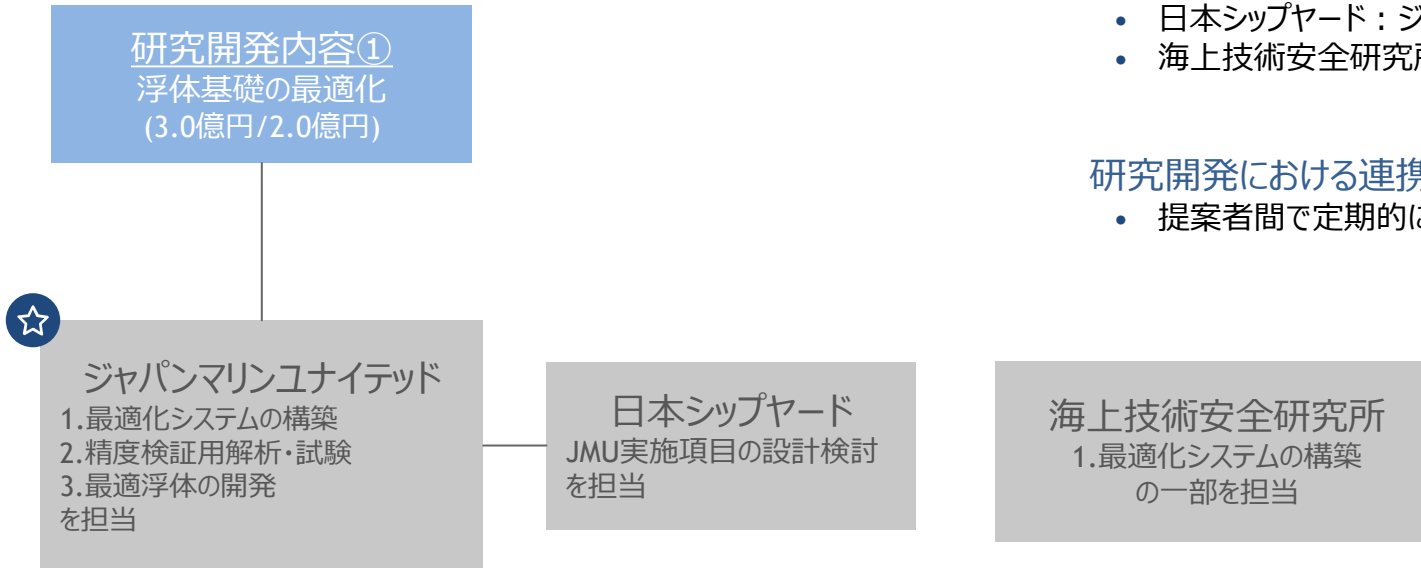


※総事業規模は、実施者の自己負担も含めた総投資額、国費負担額はNEDOからの補助金の額

2. 研究開発計画／（5）研究開発体制

研究開発実施体制と役割分担（①浮体基礎の最適化）

実施体制図



☆ 幹事企業

各主体の役割と連携方法

各主体の役割

- 全体の取りまとめ：ジャパンマリンユナイテッド
- ジャパンマリンユナイテッド：1.最適化システムの構築、2.精度検証用解析・試験の実施、3.最適浮体の開発を担当
- 日本シップヤード：ジャパンマリンユナイテッド実施項目のうち、設計検討業務を担当
- 海上技術安全研究所：1.最適化システムの構築の一部を担当

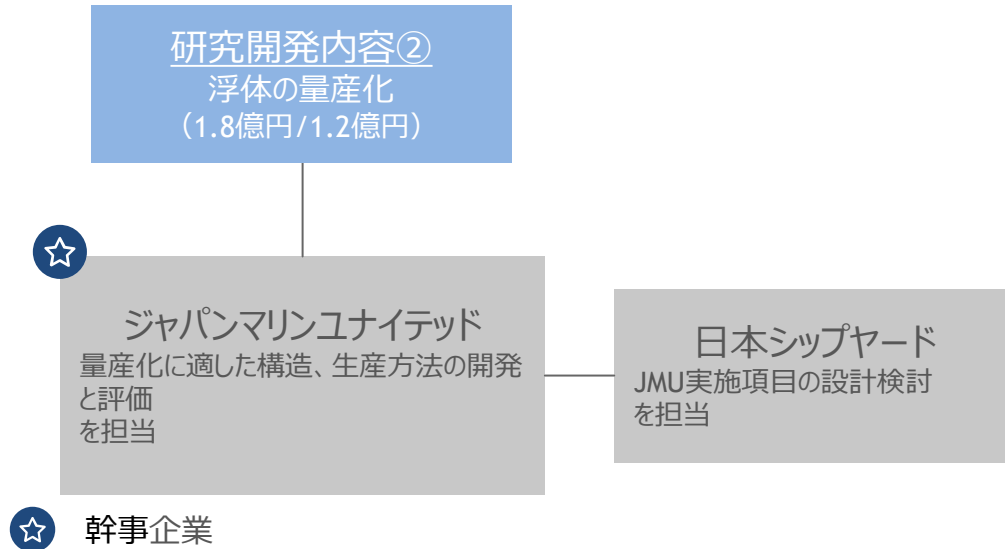
研究開発における連携方法（本ビジョンに関連する提案者間の連携）

- 提案者間で定期的に進捗フォローアップ会議を開催する。

2. 研究開発計画／（5）研究開発体制

研究開発実施体制と役割分担（②浮体の量産化）

実施体制図



* 主要な外注先として、溶接材料および機器メーカーを想定

各主体の役割と連携方法

各主体の役割

- 全体の取りまとめ：ジャパンマリンユナイテッド
- ジャパンマリンユナイテッド：量産化に適した構造、生産方法の開発と評価を担当
- 日本シップヤード：ジャパンマリンユナイテッド実施項目のうち、設計検討業務を担当

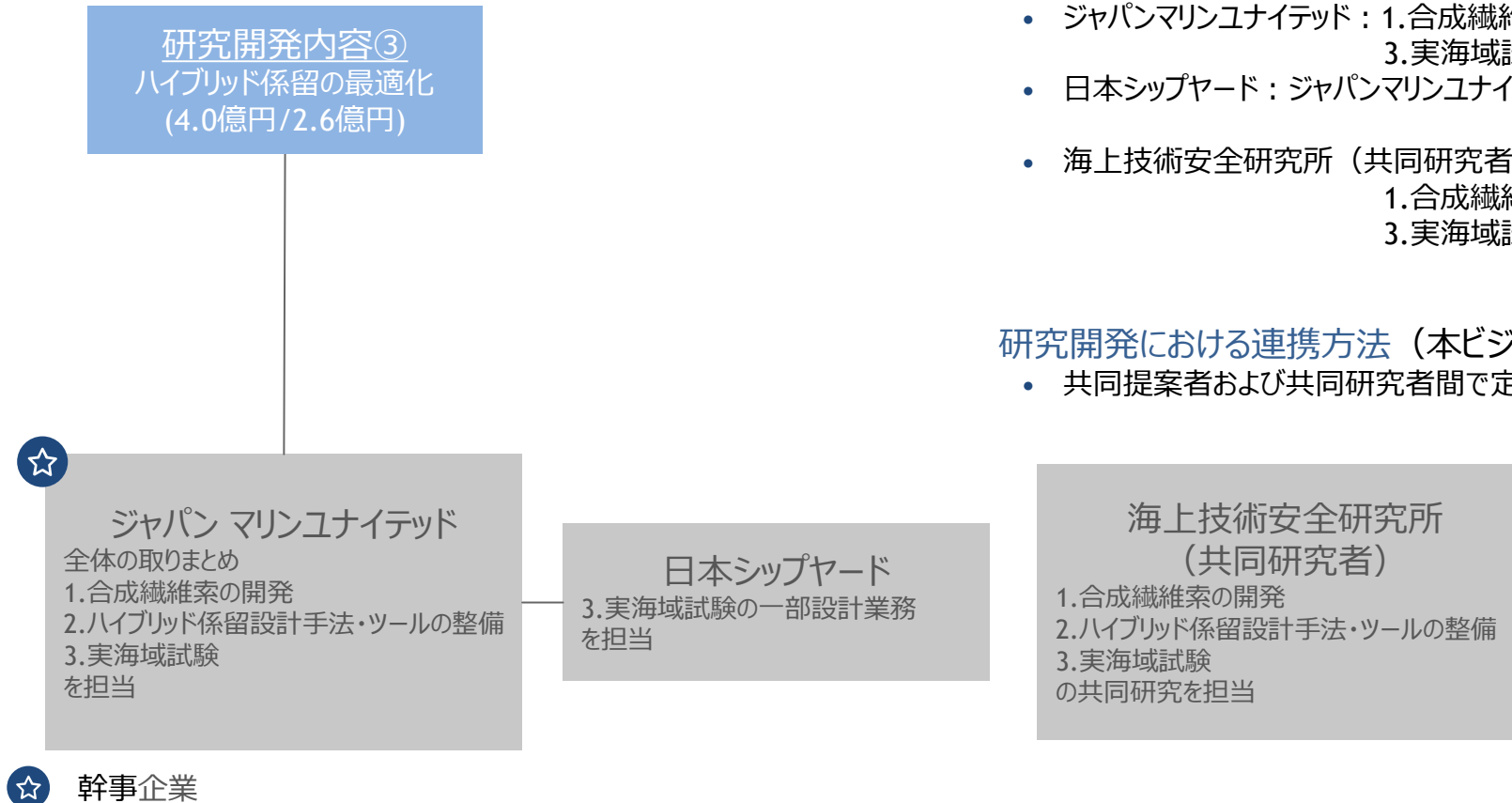
研究開発における連携方法（本ビジョンに関連する提案者間の連携）

- 提案者間で定期的に進捗フォローアップ会議を開催する。

2. 研究開発計画／（5）研究開発体制

研究開発実施体制と役割分担（③ハイブリッド係留の最適化）

実施体制図



各主体の役割と連携方法

各主体の役割

- 全体の取りまとめ：ジャパンマリンユナイテッド
- ジャパンマリンユナイテッド：1.合成繊維索の開発、2.ハイブリッド係留設計手法・ツールの整備、3.実海域試験、を担当
- 日本シップヤード：ジャパンマリンユナイテッド実施項目のうち、設計検討業務を担当
- 海上技術安全研究所（共同研究者）：
 - 1.合成繊維索の開発、2.ハイブリッド係留設計手法・ツールの整備、3.実海域試験 の共同研究を担当

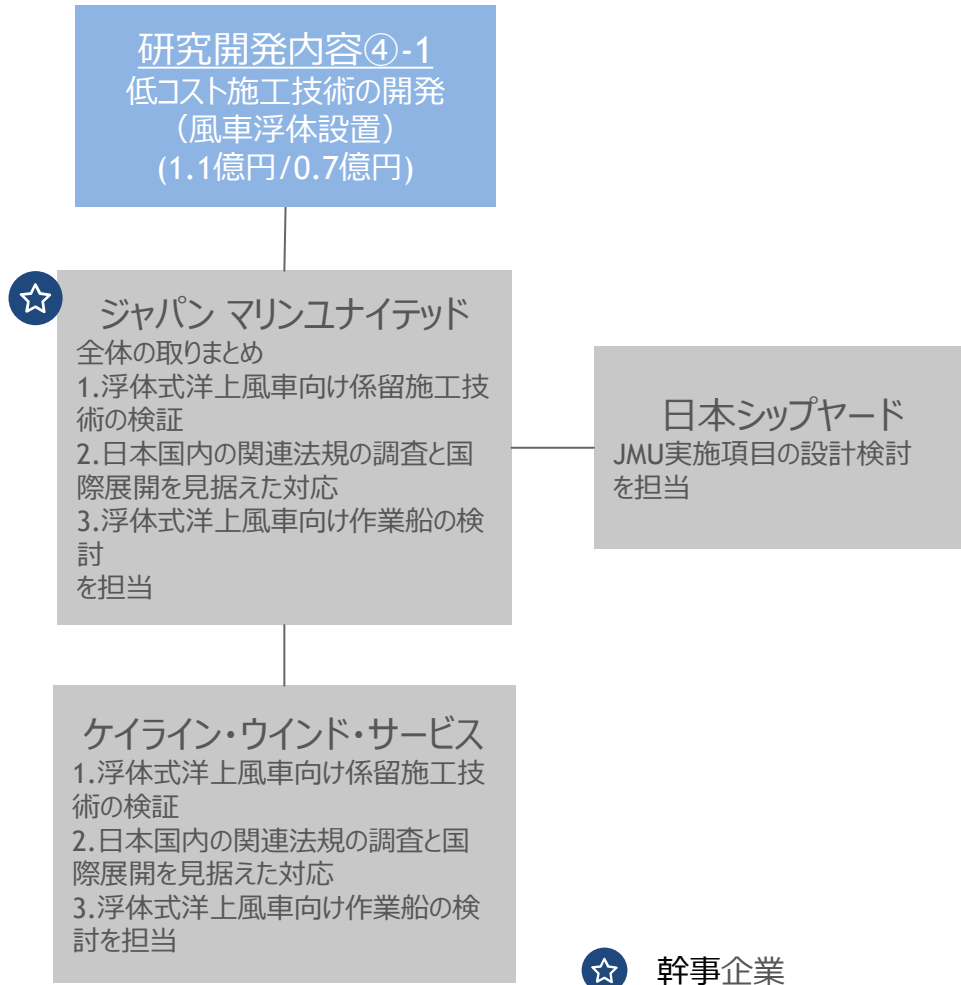
研究開発における連携方法（本ビジョンに関連する提案者間の連携）

- 共同提案者および共同研究者間で定期的に進捗フォローアップ会議を開催する。

2. 研究開発計画／（5）研究開発体制

研究開発実施体制と役割分担（④-1低コスト施工技術の開発）

実施体制図



各主体の役割と連携方法

各主体の役割

- 全体の取りまとめ：ジャパンマリンユナイテッド
- ジャパンマリンユナイテッド：1.浮体式洋上風車向け係留施工技術の検証、2.日本国内の関連法規の調査と国際展開を見据えた対応、3.浮体式洋上風車向け作業船の検討を担当
- ケイライン・ウインド・サービス：1.浮体式洋上風車向け係留施工技術の検証、2.日本国内の関連法規の調査と国際展開を見据えた対応、3.浮体式洋上風車向け作業船の検討を担当
- 日本シップヤード：ジャパンマリンユナイテッド実施項目のうち、設計検討業務を担当

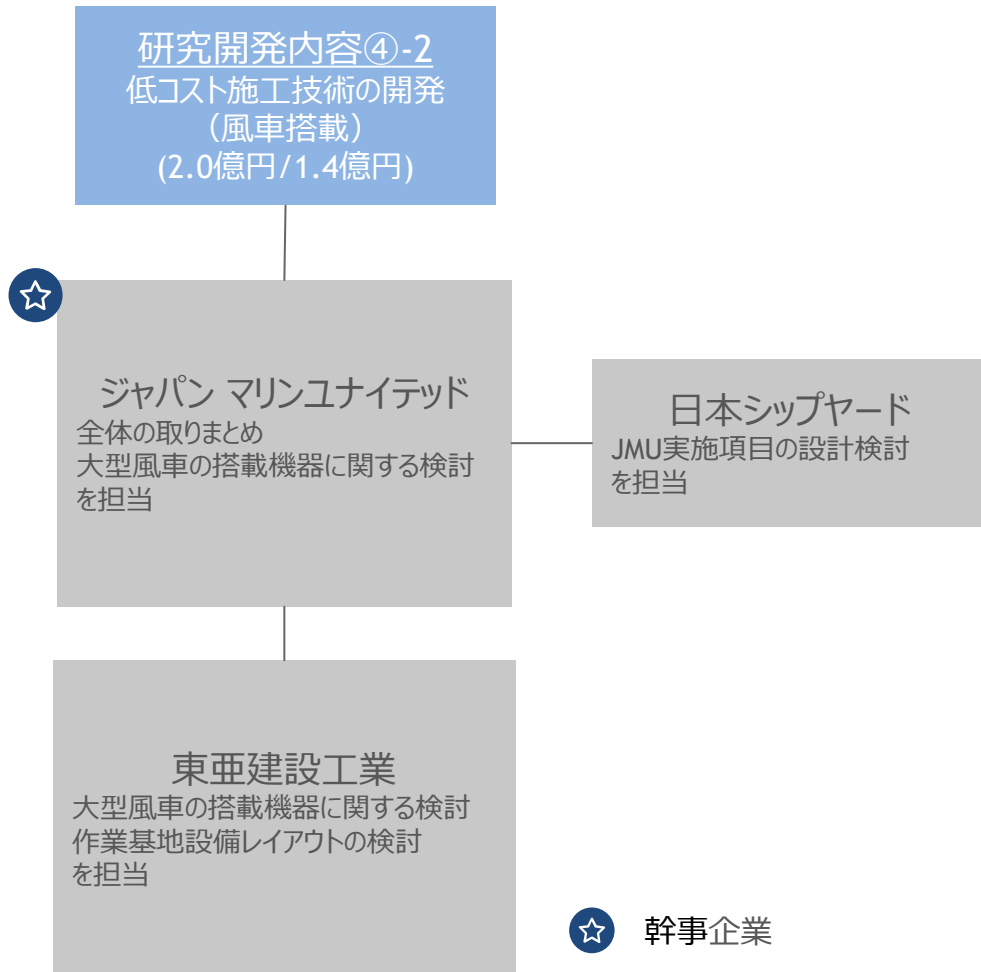
研究開発における連携方法（本ビジョンに関連する提案者間の連携）

- 提案者間で定期的に進捗フォローアップ会議を開催する。

2. 研究開発計画／（5）研究開発体制

研究開発実施体制と役割分担（④-2低コスト施工技術の開発）

実施体制図



各主体の役割と連携方法

各主体の役割

- 全体の取りまとめ：ジャパンマリンユナイテッド
- ジャパンマリンユナイテッド：大型風車の搭載機器に関する検討を担当
- 東亜建設工業：大型風車の搭載機器に関する検討、作業基地設備レイアウトの検討を担当
- 日本シップヤード：ジャパンマリンユナイテッド実施項目のうち、設計検討業務を担当

研究開発における連携方法（本ビジョンに関連する提案者間の連携）

- 提案者間で定期的に進捗フォローアップ会議を開催する。

2. 研究開発計画／（6）技術的優位性

国際的な競争の中における技術等の優位性

研究開発項目	研究開発内容	活用可能な技術等	競合他社に対する優位性・リスク
浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化	1 浮体基礎の最適化	- 風車浮体実証研究事業の経験 - 開発済み浮体コンセプトを所有 - 共同研究者の海上技術安全研究所による当該分野の既往の研究開発実績	→ 【優位性】実プロジェクトで起こりうる技術的/プロジェクトリスクを把握 → 【優位性】システム構築に向けたベース浮体が確立されている 【リスク】実際の風車情報を含めた十分な最適化ができない
	2 浮体の量産化	- 新造船建造技術 - 豊富な設備及び人材	→ 【優位性】大型構造物の製造が豊富 → 【優位性】自社所有のドックと従業員
	3 ハイブリッド係留の最適化	- 風車浮体実証研究事業の経験（係留設計） - 共同研究者の海上技術安全研究所による当該分野の既往の研究開発実績	→ 【優位性】実プロジェクトで起こりうる技術的/プロジェクトリスクを把握 → 【優位性】実証研究等で確立された先進的な技術を活用可能
	4 低コスト施工技術の開発	- 風車浮体実証研究事業の経験（施工、曳航、撤去） - 国内外での作業船の保有、運航実績及び外洋環境での海洋構造物の施工実績 - 作業船の建造、改造工事の実績	→ 【優位性】実プロジェクトで起こりうる技術的/プロジェクトリスクを把握 → 【優位性】設計、改造工事の高い実現可能性

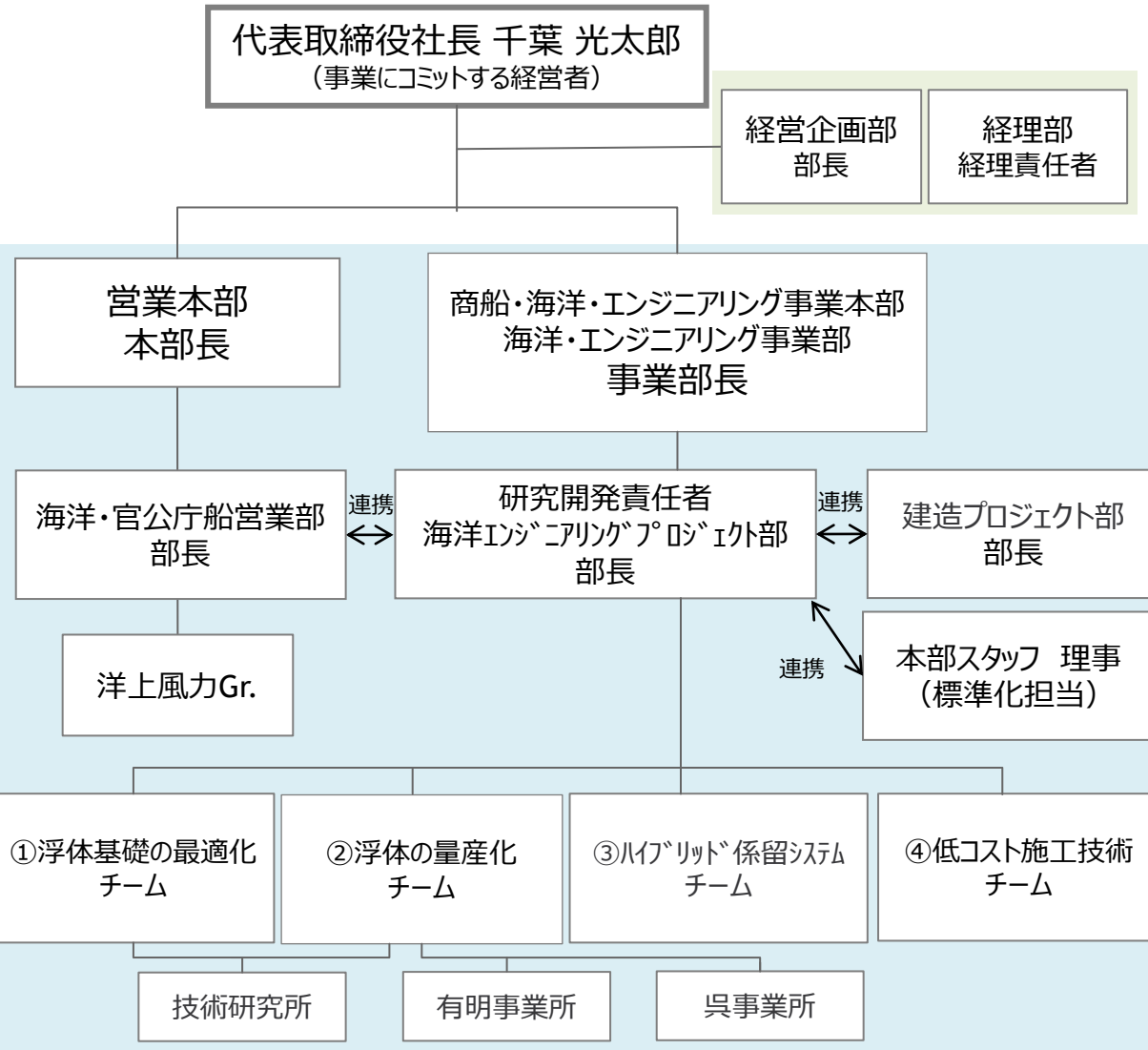
3. イノベーション推進体制

(経営のコミットメントを示すマネジメントシート)

3. イノベーション推進体制／（１）組織内の事業推進体制

経営者のコミットメントの下、専門部署に複数チームを設置

組織内体制図



組織内の役割分担

研究開発責任者と担当部署

- 研究開発責任者
 - 研究開発方針を担当
- 担当チーム：
 - 海洋エンジニアリングプロジェクト部、建造プロジェクト部、海洋・官公庁営業部からのメンバー約40名で以下のチームを構成する。
 - ①浮体基礎の最適化を担当
 - ②浮体の量産化を担当
 - ③ハイブリッド係留システムを担当
 - ④低コスト施工技術を担当

部門間の連携方法

- 研究開発期間中の定期的なフォローアップ会議(週1回)により各項目の進捗の共有と相互フィードバックを行う。
- 日本シップヤードとも定期的に情報を共有し、研究方針の確認と修正をおこなう。

3. イノベーション推進体制／（2）マネジメントチェック項目① 経営者等の事業への関与

経営者等による浮体式洋上風力EPCI事業への関与の方針

経営者等による具体的な施策・活動方針

・ 経営者のリーダーシップ

- 浮体式洋上風力の事業化は2050年カーボンニュートラル実現に必須であり、**グリーン成長戦略においても中核をなす成長分野**であると認識し、当社のESGレポートでは重要な課題として、また中期経営計画(2021年度～2025年度)においても**事業拡大の柱の一つと位置付け**社内外に示している。
- ESGレポートにて本事業の重要性および取り組みを社内外へ発信していることに加え、社内に対しては社内報や社内サイネージなど様々な形で**社長自らトップメッセージとして発信**をしている。社外へはこれまでも経営者が直接各種メディアを通じ浮体式洋上風力事業の重要性及び当社取り組みについて積極的に発信してきており、今後とも続けていく。
- 周辺環境は常に変化すると前提のもと、**事業環境に柔軟に対応する組織を含めた体制の整備**、定期的なプロジェクト進捗報告などを通じたリスクへの組織的な対応のほか、大幅な事業環境の変化があった場合には中期経営計画で定めた目標も適宜に見直していく。

・ 事業のモニタリング・管理

- **経営参画のプロジェクト進捗会議（1回/月）**を通じ、開発状況を把握、見直す体制とする。
- **経営層への進捗報告は隔週で行うものとし**、上述の経営参画のプロジェクト進捗会議で必要に応じて指示を出すものとする。また、必要な場合は緊急会議を開催し、必要な指示を出すものとする。
- 社内各部門を代表する経営層による判断に加え、**発電事業者等から成るアドバイザリーボードによる意見**も加味し総合的に判断するものとする。
- 本提案書にて設定する内部的なKPIに加え、**事業化に必要な外部要因**（法/規則整備、港湾/設備整備、浮体基礎以外の量産化・低コスト化の開発状況等）**についても定期的に状況を確認**する。

経営者等の評価・報酬への反映

- ・ 本研究開発の達成度を経営者・担当役員・担当管理職当等の**業績評価の対象**とすることにより、直接的に評価及び報酬の一部に反映されるものとする。

事業の継続性確保の取組

- ・ **当社の浮体式洋上風力事業への取り組み**は1999年の自社研究開発開始から始まり、福島での実証研究事業を経て現在に至る**長期的なものであり**、また、**現中期経営計画においても成長分野として認識**の上、事業拡大の柱の一つとして位置付けているため、経営層が交代しても事業化に向けた取り組みは継続される。

3. イノベーション推進体制／（3）マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ-1

経営戦略の中核において浮体式洋上風力EPCI事業を位置づけ、広く情報発信

取締役会等での議論

・カーボンニュートラルに向けた全社戦略

- 2050年カーボンニュートラル実現に向けて、**浮体式洋上風力事業EPCI事業を、ESG経営における重要な課題として、また全社戦略である中期経営計画に成長分野として位置付けている**他、商船や海洋分野においては、足元のLNG燃料船の開発・建造を端緒として、**アモニア燃料船舶を始めとした次世代燃料船の開発・建造を、国際競争力を維持するための全社戦略として位置付けている。**

・事業戦略・事業計画の決議・変更

- 本事業戦略ビジョンは当社のESG経営および中期経営計画に基づき策定され当社経営会議で承認されたもので、記載されている事業戦略・事業計画・研究開発計画については**当社全体で取り組むもの**となっている。
- **経営参画のプロジェクト進捗会議（1回/月）を実施し、その過程で経営会議/取締役会での審議・決議が必要な事由が生じた場合は、内容に応じて経営会議/取締役会において審議・決議する。**
- 本研究開発を含む浮体式洋上風力事業において経営会議/取締役会で決議された内容は、**社内関連部署に職制を通じて周知する。**

・決議事項と研究開発計画の関係

- 本研究開発は、**全社の年度開発計画の優先事項として位置付け、必要な人員、予算を確保し、計画通りの開発の進捗が達成できる環境を確保する。**

ステークホルダーに対する公表・説明

・情報開示の方法

- カーボンニュートラルの実現に向けた洋上風力発電の研究・開発は中期経営計画において全社戦略の重要な項目として位置付けており、当該内容は、**ESGレポートなどを通じて開示している(参考資料5参照)。**
- **共同提案者と共同で本事業フェーズ1に採択された旨並びに研究開発計画の概要を発表し、本事業の重要性を社内外に公表した。また、本年8月30日付で、ハイブリッド係留の実海域試験について公表し、その後も各種マスコミからの取材に対応している。**

・ステークホルダーへの説明

- カーボンニュートラルの実現に向けた浮体式洋上風力の事業化は中期経営計画の重要な項目として位置付けられており、**本研究開発を含む浮体式風力発電の事業化進捗及び大きな節点は株主・金融機関などへ報告している。(参考資料6参照)**
- 本研究開発を含む浮体式洋上風力発電の事業化には、発電事業者、浮体基礎製造に関するメーカー、共同提案者を含む海上施工会社、風車メーカー、ケーブルメーカー等多くのステークホルダーとの連携が不可欠であるため、**本研究開発段階から発電事業者から成るアドバイザリーボードの組成・情報共有・相互連携等を行いながら、事業化実現に向けて着実に関係性を構築する。**
- カーボンニュートラルの実現や経済波及効果等の**国益並びに国民生活のメリットに重点を置いた内容を幅広く情報発信するとともに、洋上風力分野で取り組むマーケットや技術領域をプレス等で積極的に発信することにより、同じマーケットを目指す異なる技術を持つ他分野の企業との連携を強力に推進し、浮体式洋上風力の普及に貢献する。**

3. イノベーション推進体制／（3）マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ-2

経営戦略の中核において浮体式洋上風力EPCI事業を位置づけ、広く情報発信

参考資料 5：JMU ESG REPORT 2022 抜粋



ごあいさつ



ジャパン マリンユナイテッド株式会社
代表取締役社長

千葉 光太郎

100年後も必要とされ続ける企業を目指して

当社は、「船舶海洋分野の『技術』と『ものづくり』で社会の発展に貢献する。」ことを企業理念として、長年に社会から必要とされ、存続できる企業を目指しており、これを実現するために、ESG(環境、社会、ガバナンス)の問題に積極的に取り組み、社会的責任を果たし、企業価値を高めていくことを前提とした経営を実践していきます。

まず、「環境」については、地球温暖化対策として、世界の主要各国がカーボンニュートラルの達成目標の前倒しを宣言する中で、国際海運の分野でも、2021年のIMO委員会において、日・米・英等と共同で「2050年カーボンニュートラルを世界共通の目標として掲げるべきである」との提言がなされ、2023年の目標見直しに向けて検討が進められています。

当社は、環境性能の高い船舶づくりにおいて、世界トップクラスの技術を保有していると自負しており、この技術を活用しさらに発展させることにより、国際海運業におけるゼロエミッションの課題実現に向けて活動を継続していきます。

また、洋上風力発電関連においても、保有する海洋技術を生かし、洋上風力浮体構造物、SEP船、作業船などの分野に積極的に取り組み、自然エネルギーの利用拡大にも貢献していきたいと考えています。

次に、「社会」については、人を育てて魅力ある職場を実現することで、品質・安全・安心の観点から社会に貢献できる企業を目指しています。「JMU人財方針」を策定し、社員一人ひとりが能力を最大限発揮し、やりがいや喜びをもって、働いていける職場づくりを進めています。

最後に、「ガバナンス」については、公正で透明性のある企業活動を行うために、意思決定の手続きのルール化、コンプライアンス強化、リスクマネジメントの徹底を図り、健全かつスピード感のある企業運営を実現します。

以上の活動状況をESGレポートとして総括しました。株主、お客様、取引会社従業員、地域の皆様はかのステークホルダーの方々にご一読いただければ幸いです。

2022年9月

2021年の TOPICS

E

グリーンイノベーション基金”の
支援を得て次世代船舶の
開発を加速！

E

セミサブ型洋上風力の
実現へ前進！

S

安全意識の向上を図るため
小冊子「安全対策BOOK」を制作。
製造部門全員に配布！

※グリーンイノベーション基金：2050年カーボンニュートラルを実現すべく国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)に設置された基金

3. イノベーション推進体制／（3）マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ-3

経営戦略の中核において浮体式洋上風力EPCI事業を位置づけ、広く情報発信

重要な課題

洋上風力発電関連設備の開発と建造

取り組みのポイント

- セミサブ型浮体の研究開発

洋上風力発電への取り組みとSEP船建造

洋上風力発電への取り組みの歴史

当社は、1999年より複数の風車を合わせたセミサブ型風車浮体の自主研究を始め、2003年から環境省向けセーリング型洋上風力発電装置の開発に参画、2010年から東京大学と共同でアドバンストパー型の風車浮体の開発を行っていました。



福島浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業への参画

2011年からは経済産業省が主導する世界初の浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業に参画し、2013年にアドバンストパー型の世界初の浮体式洋上変電所（サブステーション、ふくしま絆）を建造・設置し、2016年にはアドバンストパー型大型洋上風力発電浮体（5MW、ふくしま浜風）を建造・設置しました。2017年からはこれらの実証運転、保守・メンテナンスも担当し、さらには2020年からは全浮体の撤去工事（デコミッショニング）のエンジニアリングも担当しており、国内企業の中でも有数の実績があります。



アドバンストパー型大型洋上風力発電浮体

ふくしま絆

洋上風力発電の発展に向けて

再生エネルギーの主電源化に向けた切り札といわれているのが洋上風力発電です。当社は前述したように、洋上風力発電に関連する幅広い保有技術とこれまでの経験を生かして、洋上風力発電の拡大に大きく貢献していきたいと考えています。2022年1月には経産省/NEDOが推進するグリーンイノベーション基金の「洋上風力発電の低コスト化」分野において、当社が幹

事会社を務めるコンソーシアムが「浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化（セミサブ型浮体）」というテーマでフェーズ1の研究開発に採択されました。2023年度末まで継続する本研究開発で成果を出すと共に、小規模ウインドファームの実証を行うフェーズ2に採択されるよう、幅広い分野の企業と連携し、検討を進めています。

日本初のSEP船建造

2019年に施行された再生エネルギー法に基づいて2021年より着床式洋上風力発電が本格的に始まっています。この着床式においてモノバール（杭）施工/トランジション・ピース（接合部）搭載/風車搭載の効率的な施工に欠かせないのが、SEP船（Self-Elevating Platform）です。当社はOil & Gas業界におけるジャッキアップリグ等の建造経験を生かし、SEP船の建造にいち早く取り組み、2018年に五洋建設向けに日本で初めて建造されたSEP船（CP-8001）を引き渡し、現在は大林組/東亜建設向けSEP船および清水建設向けSEP船を建造中です。前者は当社のオリジナルデザイン、後者は世界最大級の大型船となり、現マーケットで

主流の大型風車（12MW級）3基を同時に施工可能です。今後もSEP船の建造を通して効率的な着床式洋上風力発電の建設に貢献していきます。

※SEP船（Self-Elevating Platform）：自己昇降式作業船



SEP型多目的設置船「CP-8001」 建造中のSEP船（英）

12MW風車浮体（セミサブ型）の開発とEPCIへの取り組み

当社は「福島浮体式洋上ウインドファーム実証研究事業」での様々な経験を踏まえて、経済性・製造性・信頼性をキーワードに3つの特性を適切にバランスさせた大型風車対応の浮体コンセプトとして4本コラムのセミサブ型浮体を開発し、水槽試験での動揺性能確認、DNV（ノルウェー船級協会）からのStatement of Feasibility（概念承認）を経て、市場に投入しました。今後、洋上風力発電市場が、沿岸に近い適地に限られる着床式から、風況の良い沖合の浮体式に着実に移行するものと思われることから、当社のコンセプトは市場から好評をもたせられ、数多くの引き合い、事業性検討のご要望をいただいています。今後、浮体式洋上風力発電事業を担う発電事業者と詳細の検討を続け、当社は浮体の建造・供給だけでなく、

係留設備および海上工事・据付までも含む浮体全体のEPCI*を請け負うべく、社内体制を構築していきます。

※EPCI：海洋石油・天然ガス掘削のプロジェクトにおいて設計から調達、建造、据付、試運転までの作業を指し、それらすべての業務内容の設計（Engineering）、調達（Procurement）、建造（Construction）、据付（Installation）の総称を指す。



大型風車対応の4本コラムセミサブ型風車浮体（スケールモデル）

DNVの取得したSOF評価

洋上風力関連作業船への取り組み

洋上風力発電に関する、風車の基本構造のひとつである着床式の建設に必要な不可欠なSEP船を、当社は建造しています。今後は着床式も建設ステージからO&M（Operation & Maintenance）のステージに移行するとSOV（Service Operation Vessel）やCTV（Crew Transfer Vessel）といった船舶が必要となります。これらの建造においても、当社がOil & Gas業界向けに建造実績のあるOSV（Offshore Supply Vessel）の技術が大いに活かされることになります。さらに浮体式の建設に移行すると、沖合で波のある海域でも稼働率の高いAHTSV（Anchor Handling, Tug, Supply Vessel）

やケーブル敷設船の建造が求められることになります。当社はこういったニーズに合わせ、稼働率の高い洋上風力作業船を建造・供給していきます。



当社建造のAHTSV

3. イノベーション推進体制／（3）マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ-4

経営戦略の中核において浮体式洋上風力EPCI事業を位置づけ、広く情報発信

参考資料6： JFEグループ統合 報告書2022 抜粋①

価値創造戦略
特集 JFEグループの挑戦①

1 洋上風力発電ビジネスの事業化推進 ～フルラインアップ供給体制の提供～

日本政府は洋上風力発電を2050年までのカーボンニュートラル実現に向けた「グリーン成長戦略」の柱の一つとして位置付けています。JFEグループはエンジニアリング事業を主体として、グループ総合力を活かして洋上風力発電の事業化に取り組んでいきます。

洋上風力発電の市場動向や日本における位置付け

世界そして日本で洋上風力発電の導入が加速

洋上風力発電は、これまで欧州および中国を中心に導入されてきました。今後は日本を含むアジア各国および北米でも大きな伸びが予測されます。その中で日本は政府による導入目標として2030年までに1,000万kW(10GW)、2040年までに3,000～4,500万kW(30～45GW)の案件形成が示されており大きな成長が見込まれます。洋上風力の設置方式は着床式の導入が先行しており、着床式モノパイル市場は2025年には鋼材需要10万トン/年、2030年代には同20万トン/年を超え拡大すると見込まれます。そして、より広範囲な設置が可能で技術開発が進められている浮体式もポテンシャルが非常に高い状況です。

洋上風力発電 累計導入量予測 (GW)

地域	2018	2030	2050
欧州	19	78	215
北米	0	23	164
アジア	5	126	613
日本	0	10	90

IRENA "Future of Wind" (2019) をもとに作成
日本風力発電協会公表

日本国内のモノパイル鋼材需要予測 (当社独自予測)

鋼材数量	2025年	2030年代
	10万トン/年	20万トン/年～

日本における洋上風力発電の導入拡大の課題

国内での競争力ある強靱なサプライチェーンの形成が重要

日本においても導入拡大が進んでいく洋上風力は、発電設備の部品数が数万点と非常に多く、事業規模は数千億円に至る場合もあり、関連産業への経済波及効果や地域活性化にも大きな寄与が見込まれます。ただし、現状においては洋上風力産業の多くは国外に立地している状況です。

競争力ある強靱なサプライチェーンを国内で形成することは、エネルギー自給率や電力の安定供給などエネルギー安全保障や経済安全保障の観点も含めて極めて重要な課題です。サプライチェーンの形成促進のため、政府としても補助金・税制等による設備投資支援を行っており、産業界も国産機材の活用によるコスト削減が図られています。

洋上風力産業ビジョン(第1次)の3つの目標

目標	内容
導入目標	2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW～4,500万kWの案件を形成する
国内調達比率目標	国内調達比率を2040年までに60%とする
コスト目標	着床式の発電コストを2030～35年までに、8～9円/kWhにする

洋上風力サプライチェーンの全体像(着床式の例)：
部品数が多い産業の裾野が非常に広い

産業	割合	具体的な部品・技術
基礎製造	6.7%	基礎用鋼材、モノパイル、トランジションピース、ジャケットなど
風車製造	23.8%	ナセル、ハブ、ブレード、タワーなど
設置	15.5%	風車や基礎の設置、作業に使う船舶など
調査開発	2.9%	調査船、調査機材、調査機材の運搬など
電気系統	7.7%	ケーブル、変電所など
OSM	36.2%	各種維持管理や安全点検、作業に使う船舶・機器など

JFEグループの取り組み (JFEだけが提供できる機能)

グループの事業ノウハウを最大活用したフルラインアップ供給体制の提供

JFEグループの優位性は、鉄鋼事業を中心に、エンジニアリング事業、商社事業、造船事業、そして各事業のグループ会社など多様な事業を有すること、そしてそれらが連携してシナジーを創出できることが挙げられます。グループの事業ノウハウを最大活用し、

事業	JFEグループの事業	提供できる機能
鉄鋼事業	(JFEスチール)	基礎製造用鋼材である高品質大厚鋼板を製造 (2023年度 量産体制確立)
エンジニアリング事業	(JFEエンジニアリング)	「国内初」のモノパイル式基礎製造工場を建設中 (2024年4月 本格稼働予定)
商社事業	(JFE商事)	浮体式基礎の開発・実証に取り組み中
造船事業	(JFE造船)	SEP船 (自己昇降式作業台船) などの各種作業船を建設
グループ会社	(JFEグループ)	陸上風力や各種プラントの建設・運営ノウハウを活用し事業化を検討中
OSM	(JFEグループ)	各事業のノウハウを提供
全体	(JFEグループ)	鉄鋼や原材料・資機材事業で培ったノウハウでサプライチェーンを構築

多様な事業・グループ連携によるシナジー

JFEグループの事業

事業	グループ会社
鉄鋼事業	(JFEスチール)
エンジニアリング事業	(JFEエンジニアリング)
商社事業	(JFE商事)
造船事業	(JFE造船)
グループ会社	(JFEグループ)

グループの事業ノウハウを最大活用

洋上風力発電のフルラインアップ供給体制の提供

事業	提供できる機能
鉄鋼事業	高品質大厚鋼板
基礎製造	着床式基礎 (モノパイル式・ジャケット式) 浮体式基礎 (セミサブ型)
施工	作業船 (SEP船) 海底ケーブル敷設機設置
OSM (運用および保守点検)	遠隔監視・操業技術 オフショア支船

洋上風力発電ビジネスの事業化

気候変動問題の解決に向けて、社会全体のCO₂削減への貢献拡大
⇒ 事業機会増進による企業価値向上

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて

洋上風力発電の位置付け

気候変動対応
カーボンニュートラル

エネルギー安全保障
経済安全保障

エネルギー自給率
電力の安定供給
ロシアによるウクライナ侵襲等

日本政府が進める再生可能エネルギー導入の切り札

第6次エネルギー基本計画
(2021年10月閣議決定)

新たな「エネルギーミックス」の見直し
自給率の向上、CO₂の削減、電力コストの増加

再生可能エネルギーを最大限導入

洋上風力発電は再生可能エネルギーの主力電源化の切り札

洋上風力発電の課題

国内での競争力ある強靱なサプライチェーンの形成

3. イノベーション推進体制／（3）マネジメントチェック項目② 経営戦略における事業の位置づけ-5

経営戦略の中核において浮体式洋上風力EPCI事業を位置づけ、広く情報発信

参考資料6： JFEグループ統合 報告書2022 抜粋②

価値創造戦略

特集 JFEグループの挑戦①

① 洋上風力発電ビジネスの事業化推進 ～フルラインアップ供給体制の提供～

洋上風力発電ビジネスの事業化に向けて、JFEグループ各社が連携して取り組みを進めることでシナジーを創出しています。ここでは、各社の強みや取り組みをご紹介します。

JFEエンジニアリング

着床式基礎構造物の製造事業

着床式基礎のフルラインアップ供給体制構築を目指して

洋上風力発電はグリーンエネルギーとして大きく期待されており、日本においてこれからプロジェクトが本格化していきます。洋上風車を支える基礎構造は着床式と浮体式に大別され、水深35m程度までの浅い海域に適用されるのは経済的な着床式のモノパイル (MP) 形式、水深60m程度までの海域に適用されるのはジャケット形式といわれています。

当社は、日本初となるMP製作工場を2022年6月に建設開始しました。建設地はJFEスチール西日本製鉄所福山地区内（岡山県笠岡市）で、同製鉄所（倉敷地区）から供給される大断面厚板を活用することで、溶接量、組立工数の効率化も図った年産10万トン規模（12MW級洋上風車基礎約50基分に相当）の工場となります。新工場の完成は2023年12月末、3カ月の試運転期間を経て、2024年4月から本格稼働を予定しています。

また、鋼製橋梁や羽田D滑走路ジャケットなど、大型鋼構造物の実績を多数保有している洋製作所では、ジャケット式基礎や、MPと風車タワーをつなぐ部材であるトランジションピースを製作し供給する予定です。

50年以上にわたり培ってきた鋼構造物製作の豊富な実績と製作技術を活かし、洋上風力発電の基礎構造物分野で確固たる足場を築き、我が国のカーボンニュートラルに貢献すべく取り組んでいきます。

洋上風力PJチーム
基礎ユニット長
高橋 哲雄

JFEエンジニアリング

洋上風力発電所O&M

経験とグループリソースの活用による洋上風力発電O&M事業参入

当社は、1996年から25年以上、陸上風力発電所（25サイト／131基）のEPC・機器供給から保守に関するビジネスを行ってきました。この陸上風力発電の豊富な経験・知見と、JFEグループ各社が保有する技術を最大限に活用して、洋上風力発電のO&M分野への参入を検討しています。

洋上風力発電のメンテナンスの課題として、洋上の風車へ行くための海上アクセスがあり、いかにアクセス回数を減らすことができるかが、メンテナンスコストの低減に重要となっています。その実現のため、計画的な予防保全に加えて、画像・振動・音等の各種センサーやデータの分析・管理による予兆検知技術や、遠隔から故障診断が可能になる遠隔監視技術の確立が求められています。さらに、ドローンや無人潜水機 (ROV) の活用による洋上・水中での人による作業の低減や、補修対象機器を港に持ち帰らずに現地で修理するための安価なメンテナンス装置の開発も求められます。これらの開発を、数鋼事業で培った知見やノウハウを有するJFEグループ各社や、外部企業とも連携することで実現し、ビジネスチャンス拡大の可能性を追求していきたいと考えています。

洋上風力PJチーム
O&Mユニット長
青木 悟

JFEスチール

大断面鋼板の製造

厚板セクター部 部長
平田 直人

明日のグリーンエネルギーを支える大断面鋼板

当社は、倉敷で新たに稼働した第7連続鋳造機 (7CCM) を活用した大断面鋼板の製造準備を進めています。近年、洋上風力用風車の大型化とともに、それを支える基礎構造物も巨大になっています。こうした大型の基礎構造物の製作にあたっては、従来よりも大型の鋼板を使って溶接の作業量などを減らし製作効率を上げたいというニーズがあり、当社では7CCMで製造する超大型のスラブを使ってアジア最大級かつ高品質な「大断面鋼板」を大量に供給できるよう、厚板工場などへの設備投資を進めているところです。

近い将来、当社が製造した大断面鋼板を使った洋上風車が日本の将来のエネルギーを支える日が来るのが楽しみです。

JFE商事

サプライチェーン構築による洋上風力発電産業への貢献

国内・地域経済波及効果の最大化・コスト低減への寄与

洋上風力発電は、「再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札」と位置付けられており、洋上風力産業ビジョンで国内調達比率を2040年までに60%とする目標を掲げ、国内でのサプライチェーンが形成されていくこととなります。

当社は、長年培ってきた鋼材・加工製品、原材料・資機材販売ビジネスのノウハウ、ポテンシャルサプライヤーである既存取引先およびJFEグループ各社のリソースを軸にサプライチェーンを構築し、需要家への最適提案をすることで、国内・地域経済への波及効果の最大化を図ります。

また、コスト低減に資する複数の調達先 (グローバル含む) を選択肢として提案することで、洋上風力発電産業の発展、カーボンニュートラルの実現に貢献していきます。

事業開発センター
事業連携推進チーム 副部長
佐藤 啓

ジャパン マリンユナイテッド

浮体式基礎のEPCI、作業船の建造

次世代セミサブ型浮体

グリーンイノベーション (GI) 基金を活用し、浮体式基礎の開発・実証に取り組み中

当社は福島洋上風力実証研究事業へ参画した経験を活かし、日本沿海に最適な次世代セミサブ型浮体を開発し、DNV (ノルウェー船級協会) の認証取得を完了しています。さらに2022年3月よりNEDOのGI基金を活用し、実証に向けた研究開発をコンソーシアムメンバーとともに進めています。その中で浮体の設計・建造のみならず係留や設置工事も含めた浮体基礎システム全体の低コスト化と量産化を目指しています。最近ではGI基金で秋田に設置するハイブリッド係留試験用の1/9浮体モデルを舞鶴事業所で完成させました。また作業船では、現在2隻目・3隻目となるSEP船を建造しており、更にケーブル敷設船やアンカーハンドラー、OSMに利用されるService Operation Vesselの建造も検討しています。

海洋エンジニアリング事業部 海洋エンジニアリングプロジェクト部 部長 **岩本 昌樹**

3. イノベーション推進体制／（4）マネジメントチェック項目③ 事業推進体制の確保

機動的に経営資源を投入し、着実に社会実装まで繋げられる組織体制を整備

経営資源の投入方針

● 実施体制の柔軟性の確保

- 経営参画のプロジェクト進捗会議（1回/月）を実施し、その過程で事業の進捗状況・環境の変化等、経営会議/取締役会での審議・決議が必要な事由が生じた場合は、**内容に応じて経営会議/取締役会で審議・決議を行い、各種見直し・支援増加等を臨機応変に行うものとする。**
- 多くの人的資源を要する設計作業・解析作業は共同提案者と研究項目を共有し、するとともに、専門知識を有する外部リソースを有効に活用することにより、**社内リソースを目標達成の根幹となる研究開発項目に集中できる体制とする。**
- 浮体式洋上風力の事業化においては、フェーズ2「浮体式洋上風力実証事業」でプロトタイプ浮体式洋上風力発電設備を製造・供給し、**その実証・フィードバックに基づいた見直し・改良を織り込んだ上で実現を図る計画である。**

● 人材・設備・資金の投入方針

- 営業、開発、設計 各部署から**40名程度**の人員を投入し、本研究開発を実施する。
- 開発に当たっては、**福島実証事業やOil&Gas分野、造船分野の設計・製造ツールを最大限活用**し、効率的な研究開発を実行する。また、スケールモデルは、既存の造船設備を活用して製造する。
- 浮体式洋上風力発電の量産化及び低コスト化を目的とする研究開発費用として、自己資金を継続的に投入する。

専門部署の設置

● 専門部署の設置

- **技術部門**として海洋エンジニアリングプロジェクト部の下に**洋上風力開発グループを設置**し、機動的な浮体式洋上風力の研究開発を実施している。また、**営業部門**でも海洋・官公庁船営業部の下に**洋上風力グループを設置**し、機動的な営業活動・プロジェクト組成を実施している。
- 本研究開発の実施においては、海洋エンジニアリングプロジェクト部長の指揮のもと、海洋エンジニアリングプロジェクト部から選任された研究開発項目毎のチームリーダーが中心となり、社内関係者（経営層、営業部門、管理部門、調達部門、製造部門等）、**共同提案者およびアドバイザーボードと連携を取りながらステアリングを図る。**
- 毎年の次年度計画策定時のほか、事業環境変化と中期経営計画における戦略との整合性や事業進捗状況の確認を行う機会（当社 株主会社への報告）を2回/年もうけており、**計画の検証・見直しを行える体制としている。**

● 若手人材の育成

- 本研究開発においては、チームリーダーに若手・中堅も抜擢し、**中長期的に浮体式洋上風力事業を担う人材へ成長する育成機会**の場としても活用する。
- 提案では、共同研究者である海技研とも連携し、企業秘密以外の**一般技術情報は広く学会に公表・共有し、学会・業界との更なる連携を図っていく。**また、既往のアカデミアとの共同研究成果を積極的に取り込み、実績作りをすることでさらなる研究開発を促す。

4. その他

4. その他／（１）想定されるリスク要因と対処方針

リスクに対して十分な対策を講じるが、浮体式洋上風力のEPCIコスト低減が不十分もしくは浮体の量産化が未達、かつ発電事業者と事業採算について合意困難な場合には事業中止も検討

研究開発（技術）におけるリスクと対応

- 研究開発の遅延
 - 自社の研究開発の遅延リスクに対しては、必要に応じて、開発体制や手法等の見直し、追加的なリソース投入等により対応する。
 - 自社を除く共同提案者の研究開発の遅延リスクに対しては、共同提案者と連携して代替案を含む対策検討を行う。
- 浮体式洋上風力のEPCI低コスト化が目標未達
 - 研究開発段階で、目標コストの未達が想定される事態となった場合は、共同提案者及び発電事業者からなるアドバイザリーボードとも連携し、代替案を含む対策検討を行う。
- 浮体の量産化目標が未達
 - 研究開発段階で、量産化目標に未達が想定される事態となった場合は、代替案を含む対策検討を行う。

社会実装（経済社会）におけるリスクと対応

- 本コンソーシアムで実施する浮体式洋上風力EPCIを除く費目のコストダウンが想定通りに進まない
 - 風車、電機システム、O&M等の洋上風力発電(着床式含む)低コスト化が想定通りに進まない場合は、発電事業者と連携し、代替案を含む対策検討を行う。
- 発電事業者とフェーズ２の実証に進む際に、事業採算について合意出来ない
 - フェーズ１の研究開発段階より、発電事業者によるアドバイザリーボードを設け、目標・開発状況を随時共有しながら対話を継続的に重ねて行く。
- 発電事業者と商用化に進む際に、事業採算について合意出来ない
 - フェーズ２の実証と並行して、事業者とは商用化について継続的な対話を重ねて行く。

その他（自然災害等）のリスクと対応

- 自然災害及び新型コロナウイルス等の伝染病を含む不可抗力による遅延
 - 自然災害・伝染病発生リスクが生じた場合は、造船所標準の防災対策に則り、影響の最小化に努める。
 - 関連契約書(=発電事業者とのEPCI契約書)との整合性担保、及び保険付保によるリスクの担保。

● 事業中止の判断基準：

- ・浮体式洋上風力EPCIのコスト低減が不十分もしくは浮体の量産化が未達、かつ発電事業者と事業採算について合意形成が困難と判断した場合。