

2013年12月13日

株式会社 IHI
ジャパンマリンユナイテッド株式会社

IHI と JMU、中東のユナイテッド アラブ シッピングの大型コンテナ船向け IHI-SPB LNG 燃料タンクの開発に合意

株式会社 IHI（以下 IHI、所在地：東京都江東区、社長：斎藤 保）とジャパン マリンユナイテッド株式会社（以下 JMU、所在地：東京都港区、社長：三島 慎次郎）とは、中東の大手船会社 United Arab Shipping Company（ユナイテッド アラブ シッピング、以下 UASC、本社：ドバイ、社長：Jorn Hinge）が韓国の現代重工業に建造発注した 14,000 個積みコンテナ船 5 隻+オプション船 6 隻及び 18,000 個積みコンテナ船 5 隻+オプション船 1 隻向けに、液化天然ガス（LNG）を推進用燃料とする LNG 燃料供給システムの共同開発実施について合意しました。

LNG 燃料タンクには IHI と JMU の独自技術である IHI-SPB(自立角型 IMO タイプ B)タンクが採用され、JMU は主に SPB タンクの設計を、IHI は SPB タンクの製作検討を行い、現代重工業と共同でノルウェー船級協会(DNV-GL、本部：オスロ) から基本承認（AIP）を取得します。

LNG 燃料供給システムは本コンテナ船が寄港する欧州及びアジアの主要な港で LNG 燃料供給のインフラ設備が整い次第順次レトロフィットされていく計画ですが、本コンテナ船の建造段階からレトロフィット時の改造工事を最小化するように設計が行われます。今回の LNG 燃料システムのレトロフィットはアジアー欧州間を運航する大型コンテナ船向けでは世界初の試みとなります。

SPB タンクは LNG の海上輸送、洋上生産などの用途の大型船舶や浮体向けに開発された技術ですが、タンク形状及び容積に制約がないため、LNG 燃料タンクとしても複雑な船内スペースに合わせて容積効率が非常に優れた配置が可能です。そのため、数千立方メートル規模の LNG 燃料タンクが必要となる本コンテナ船においても LNG タンク及び周辺機器数が最小限に抑えられており、搭載コンテナ個数の減少を最小にするとともに、初期費用及びメンテナンス費用の低減を図ることが可能です。これらの優れた経済性と堅牢なアルミ製 SPB タンクの信頼性が UASC に高く評価され、今回の LNG 燃料タンクへの採用となりました。

高騰する燃料費抑制と排気ガスによる環境への負荷の低減の二つのポイントから、今後、船舶の LNG 燃料化は益々進んでいくものと予想されています。IHI と JMU は IHI-SPB タンクを中心とする技術力で船舶の LNG 燃料化に貢献していきます。

以 上

(問い合わせ先)

IHI 広報・IR 室 児玉 (TEL : 03-6204-7030)

JMU 総務部広報グループ (TEL : 03-6722-6100)