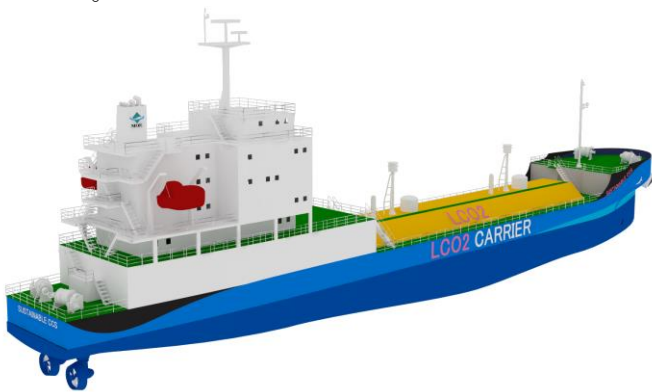
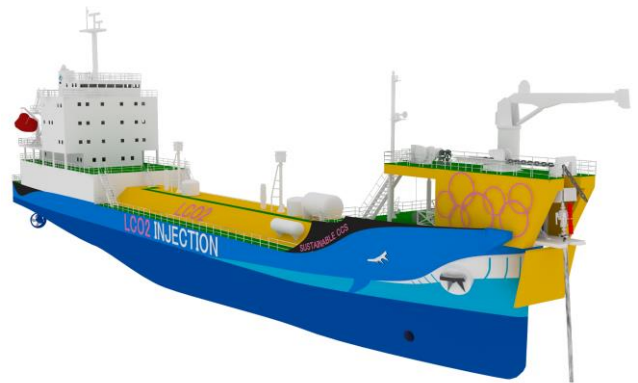


世界初<sup>注1</sup>「液化CO<sub>2</sub>輸送船（圧入船 Ready）」概念設計承認（AiP<sup>注2</sup>）を取得

当社は環境省公募による「環境配慮型 CCS<sup>注3</sup>実証事業」における委託業務の一環で、「CO<sub>2</sub>輸送船（圧入船 Ready）」の概念設計承認（AiP）を一般財団法人日本海事協会（ClassNK）より取得致しました。本実証事業は温室効果ガス削減を背景としており、火力発電所で分離回収された液化CO<sub>2</sub>を海上輸送し、海底へ圧入・貯留させる CCS システムの技術検討及び検証を行うものであります。当社は本実証事業のコンソーシアムメンバーである上野トランステック株式会社（本社：神奈川県横浜市、代表取締役社長：上野 孝）から業務委託を受け船舶輸送技術の研究開発を行いました。また将来的な圧入船への転用も見据えて“圧入船 Ready”としてリスクアセスメント（HAZID<sup>注4</sup>）を行い、この度の AiP 取得に至りました。



【CO<sub>2</sub>輸送船（圧入船 Ready）】



【CO<sub>2</sub>圧入船】



AiP 証書授与式の様子

左から東芝エネルギーシステムズ株式会社（実証事業代表事業者）長野 プロジェクトマネージャー、  
国立研究開発法人産業技術総合研究所 赤井 名誉リサーチャー（プロジェクトリーダー）、  
環境省 地球環境局 宮岡 室長補佐、一般財団法人日本海事協会 坂下 会長、当社 森本 代表取締役社長、  
上野トランステック株式会社 上野 代表取締役副社長

本船型は、CO<sub>2</sub>の輸送作業に加え、圧入作業にも転用可能な船型として開発をしており、CO<sub>2</sub>カーゴタンク前方には、圧入サイトへの嵌合設備を含めた圧入システム専用のスペースを確保しております。右図は本船をCO<sub>2</sub>圧入船とした場合のイメージとなります。

また、主推進方式に2軸アジマス推進方式<sup>注5</sup>を採用し、船尾船型は船体抵抗が低減できるバトックフロー船型<sup>注6</sup>としています。これにより、洋上でのCO<sub>2</sub>圧入作業に要求される定点保持性能を満足するとともに、外洋航海にも適した推進性能を確保しております。

CO<sub>2</sub>は液化状態を維持するために高圧・低温とする必要があり、CO<sub>2</sub>カーゴタンクを設計・製造する上で厳しい条件となりますが、積み重ねたLPGカーゴタンクの設計・製造技術を活かし、陸上プラントより供給される高圧・低温の液化CO<sub>2</sub>の受け入れ、輸送、圧入設備への供給に適したTYPE-Cタンク<sup>注7</sup>を新たに開発しております。

当社はこの度のAiP取得で得られた知見を活かして、将来的なCO<sub>2</sub>輸送需要に応えられるように研究を続けていきます。また造船事業と共にガスタンク事業も含めた両輪で今後の環境負荷低減への幅広いニーズに応えられるよう努力してまいります。

注1：当社調べ

注2：AiP=Approval in Principle

注3：CCS=Carbon dioxide Capture and Storage

注4：HAZID=Hazard Identification Study

注5：推進器自体が回転し、推進と操舵の2つの役割を併せ持つ方式

注6：船尾を切り上げたような船型

注7：独立型円筒形状タンク

#### <本件に関するお問い合わせ先>

株式会社新来島サノヤス造船

ガスタンク事業部 営業部

TEL：03-6386-4048 FAX：03-6386-4050

E-mail：gastanksales@sanoyas.skdy.co.jp

URL：http://www.sanoyas.skdy.co.jp