

日立造船マリンエンジン、アンモニア焚き船用エンジンの設備投資を決定 ～ さまざまな新燃料エンジンに対応 ～

カナデビア株式会社は、このほど、当社連結子会社で、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（竹中 俊哉社長、熊本県玉名郡長洲町、以下、HZME）が、アンモニアを燃料とした船用エンジンの生産に向け、HZME の本社兼工場に設備投資することを決定しましたので、お知らせします。

また、HZME は、国土交通省と環境省の連携事業である「令和 7 年度国土交通省ゼロエミッション船の建造推進事業※1」での採択が決定しました。

2023 年 7 月、国際海事機関（IMO）により、2050 年頃までに温室効果ガス（GHG）排出の実質ゼロを目指すことが採択され、海事クラスター※2では船舶の燃料を GHG 排出が少ない LNG やメタノール、アンモニア等の新燃料へ転換する技術開発が進んでいます。

HZME は、従来から対応可能な LNG 焚きに加え、2023 年にはメタノール焚きエンジンの生産に向けた設備投資を行いました。2030 年以降の就航船において普及が見込まれるアンモニア焚きエンジンの製造に備え、この度の設備投資を決定しました。

HZME は、船用エンジンにおける世界の二大ラインセンサーである Everllence SE（独）および WinGD Ltd.（スイス）のダブルライセンサーであり、今回導入するアンモニア燃料供給装置は両ライセンサーの基本設計に適合しています。燃料供給装置以外にアンモニア受入設備や貯蔵装置などを導入し、2028 年度中の運転開始を目指します。

総投資額は約 25 億円であり、この一部は、HZME がアンモニア焚きエンジンの製造について応募して採択された国土交通省「令和 7 年度国土交通省ゼロエミッション船の建造推進事業」の補助金によって賄われます。

IMO の GHG 排出実質ゼロ目標だけでなく、近年は脱炭素化を重視する荷主により、サプライチェーンとしての海事クラスターの脱炭素化が重要視され、新造船市場は活発化しています。

HZME は船用エンジンの新燃料への転換に対応した生産体制整備や技術開発に挑戦し、国際海運・造船業界に対する船用エンジンの供給面において、積極的に貢献していきます。

※1 水素、アンモニア、LNG、メタノール及び電力（バッテリー）を推進エネルギー源とするゼロエミッション船等の建造において、必要となるエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等（以下、「関連船用機器等」という。）の生産設備（ただし、エンジンの生産設備については、水素又はアンモニア燃料エンジンの生産に用いるものに限る。）の整備事業及びこれらの関連船用機器等を船舶に搭載（艀装）するための設備等（艀装プラットフォーム

ーム等)の整備を支援するもの。

※2 海運・造船・船用工業などが関わる産業群。

なお、本設備投資の概要は次のとおりです。

1. 実施会社：日立造船マリンエンジン株式会社（竹中 俊哉社長、熊本県玉名郡長洲町、出資比率：カナデビア 65%・今治造船 35%）
2. 投資額：約 25 億円
3. 導入場所：日立造船マリンエンジン本社兼工場
4. 導入設備：アンモニア供給装置、アンモニア貯蔵設備など
5. 完成予定：2028 年 3 月

(終)