

- 2024年7月、国交省が設置した産官学の海事関係者からなる「船舶産業の変革実現のための検討会」は、アンモニア燃料輸送船を含めた次世代船舶について、2030年に我が国が受注量のトップシェアを確保することを目標としてとりまとめた。
- 同報告書では、目標達成のために必要な取組として、主要機器のコスト低減や海外依存のリスク回避のため、標準化や事業者間の連携による製造設備増強等によるサプライチェーンの強化もとりあげられた。
- 主要機器の中でも、特に蓄圧式燃料タンク（右図）は船種を超えて搭載が見込まれるため、我が国の海事関係者が結集する標準化TFを立ち上げ、蓄圧式アンモニア燃料タンク標準（type-C）を策定した。
- 策定された標準の普及を目指し、支援策等について検討を行う予定。



検討事項

- タンクメーカー等の生産能力に影響する最低限の要素（タンク直径等）について定める蓄圧式アンモニア燃料タンク（Type-C）の標準

策定された標準

タンク直径	8.4m 11m 15.5m 20m	蓄圧式燃料タンク（LNG）の例 （三菱造船（株）提供） ※鏡板
鏡板形状※	半球型	
※タンクの端面	近似半だ円型（皿形の1種）	

委員

有馬 俊朗（座長）日本海事協会

<海運> 川崎汽船、商船三井、日本郵船

<造船> 今治造船、大島造船所、尾道造船、川崎重工業、
ジャパンマリンユナイテッド、新来島どつく、常石造船、
名村造船所、日本シップヤード、三菱造船

<舶用他> 厚板プレス工業、泉鋼業、徳機、日本鏡板工業、
日立造船マリンエンジン、北海、GSC

<オブザーバー> 日本造船工業会、日本船舶技術研究協会

<事務局> 国土交通省海事局