

川崎重工業株式会社

NO. 2025067

2025年9月29日

**309,000 重量トン型 VLCC 「ENERGIA VIKING」 の引き渡し**  
**～川崎重工グループ初の LNG 燃料 VLCC～**

川崎重工は、本日、中国遠洋海運集団有限公司と共同運営している大連中遠海運川崎船舶工程有限公司（DACKS、中国大連市）において、MOL ENERGIA PTE. LTD.（エムオーエル エナージャ プライベート リミテッド）向け VLCC「ENERGIA VIKING（エナージャ バイキング）」（当社第 8091 番船/DACKS 第 DE146 番船）を引き渡しました。なお、本船は川崎重工グループとして初の LNG 燃料 VLCC となります。



309,000 重量トン型 VLCC 「ENERGIA VIKING」

<特長>

- 1) 従来型の球状船首をなくし、喫水線における船長を長くした船首形状を新開発し、採用しています。これにより、航走する際に発生する船首波による造波抵抗を大幅に減少させ、推進性能を高めています。
- 2) 低回転超ロングストローク主機関と高効率の大直径プロペラの採用で低燃費を達成しています。
- 3) 本船は、当社グループとして VLCC では初となる LNG と低硫黄燃料油の双方に対応する二元燃料主機関を搭載しています。LNG 燃料使用時は、従来型の重油焚き主機関に比べ、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）では約 25～30%、硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）では 100%、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）では約 85%の排出削減効果が見込めます。VLCC においては 2025 年度以降の契約船から適用される、二酸化炭素排出量規制の EEDI フェーズ 3<sup>※1</sup> に適応しています。
- 4) 主機関および発電機関の排気ガスの出口部に SO<sub>x</sub> スクラバー<sup>※2</sup> を搭載することで、2020 年 1 月から施行開始された SO<sub>x</sub> 排出規制<sup>※3</sup> 強化に対応しています。本装置の搭載により、規制強化後も従来の燃料油を継続的に使用できるため、燃料油のコスト低減が期待できます。

<主要目>

全長×幅×深さ	339.50 m × 60.00 m × 28.90 m				
満載喫水	21.03 m	航海速力	約 15.45 ノット	定員	37名
総トン数	166,708 トン	載貨重量	309,999 トン	貨物倉容積	352,151 m <sup>3</sup>
主機関	MAN B&W 7G80ME-C10.5-GI-HPSCR 型ディーゼル機関 1 基				
船級・船籍	日本海事協会 (NK) ・パナマ				
引渡日	2025 年 9 月 29 日				

※1. EEDI (Energy Efficiency Design Index) 規制 :

1トンの貨物を1マイル運ぶ際に排出されるCO<sub>2</sub>のグラム数として定義されるエネルギー効率設計指標 (EEDI) を用いて、新造船の省エネ性能に関する規制値への適合を強制する国際規制。EEDI規制値は建造契約日と引渡日に応じて段階的に強化されます。フェーズ3では2025年以降の契約船を対象に、フェーズ0比較で30%のCO<sub>2</sub>削減が要求されます。

※2. SOxスクラバー :

排ガス中の硫黄酸化物 (SOx) を除去する装置

※3. SOx排出規制 :

2015年1月から欧米の排出規制海域 (ECA) において、燃料中硫黄分0.1%以下のSOx排出規制が実施されています。また、2020年1月からは、その他の世界の全海域を航行する船舶に対し、硫黄分が0.5%以下の燃料を使用するか、排ガス中からのSOxを同等に低減する代替装置を使用することが義務付けられています。

■関連リンク

309,000重量トン型LNG燃料VLCC 2隻を受注 (2022年8月25日)

[https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220825\\_2.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220825_2.html)

以 上