

これは IACS Common Structural Rules for Bulk Carriers July 2012, Corrigenda 2 に対する鋼船規則 CSR-B 編ばら積貨物船のための  
共通構造規則の一部改正です。

**鋼船規則 CSR-B 編**  
**ばら積貨物船用共通構造規則**  
**Corrigenda 2**

改正前	改正後
<p style="text-align: center;"><b>3章 構造設計の原則</b></p> <p style="text-align: center;"><b>6節 構造配置原則</b></p> <p><b>9. 甲板構造</b></p> <p><b>9.6 強力甲板の開口</b></p> <p>9.6.3 倉口隅部                  貨物倉エリア内に位置する倉口において、開口隅部を円形とする場合、一般に、倉口隅部には、後述する算式による板厚以上のインサートプレートを備えなければならない。ハッチコーミングの下部に連続する甲板縦桁を設ける場合、倉口隅部の曲率半径は、倉口幅の5%以上としなければならない。</p> <p>船幅方向に2つ以上の倉口を配置する場合の倉口隅部の曲率については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>貨物倉エリア内に位置する倉口において、開口隅部が楕円形又は放物線形状で、かつ、その大きさを次の算式以上とする場合、一般的に、倉口隅部にインサートプレートを備える必要はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船幅方向： 倉口幅の1/20又は600mmのいずれか小さい方の値</li> <li>・ 船首尾方向： 船幅方向の寸法の2倍</li> </ul> <p>インサートプレートが要求される場合、そのネット板厚 (<math>mm</math>) は、次の算式によらなければならない。ただし、<math>t</math>未満としてはならない。また、<math>1.6t</math>より大きい値とする必要はない。</p> $t_{INS} = (0.8 + 0.4\ell/b)t \quad (mm)$ <p><math>\ell</math> : 倉口隅部におけるクロスデッキの幅 (<math>m</math>) で、船長方向に計測する。(図 23 参照)</p> <p><math>b</math> : 当該倉口の幅 (<math>m</math>) で船幅方向に計測する。(図 23 参照)</p> <p><math>t</math> : 倉口側部における甲板のネット板厚 (<math>mm</math>)</p>	<p style="text-align: center;"><b>3章 構造設計の原則</b></p> <p style="text-align: center;"><b>6節 構造配置原則</b></p> <p><b>9. 甲板構造</b></p> <p><b>9.6 強力甲板の開口</b></p> <p>9.6.3 倉口隅部                  貨物倉エリア内に位置する倉口において、開口隅部を円形とする場合、一般に、倉口隅部には、後述する算式による板厚以上のインサートプレートを備えなければならない。ハッチコーミングの下部に連続する甲板縦桁を設ける場合、倉口隅部の曲率半径は、倉口幅の5%以上としなければならない。</p> <p>船幅方向に2つ以上の倉口を配置する場合の倉口隅部の曲率については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>貨物倉エリア内に位置する倉口において、開口隅部が楕円形又は放物線形状で、かつ、その大きさを次の算式以上とする場合、一般的に、倉口隅部にインサートプレートを備える必要はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船幅方向： 倉口幅の1/20又は600mmのいずれか小さい方の値</li> <li>・ 船首尾方向： 船幅方向の寸法の2倍</li> </ul> <p>インサートプレートが要求される場合、そのネット板厚 (<math>mm</math>) は、次の算式によらなければならない。ただし、<math>t</math>未満としてはならない。また、<math>1.6t</math>より大きい値とする必要はない。</p> <del><math display="block">t_{INS} = (0.8 + 0.4\ell/b)t</math></del> $t_{INS} = (0.8 + 0.4b/\ell)t \quad (mm)$ <p><math>\ell</math> : 倉口隅部におけるクロスデッキの幅 (<math>m</math>) で、船長方向に計測する。(図 23 参照)</p> <p><math>b</math> : 当該倉口の幅 (<math>m</math>) で船幅方向に計測する。(図 23 参照)</p>

CSR-B 編 Corrigenda 2(IACS CSR for Bulk Carriers 2012) 新旧対照表

改正前	改正後
<p>最船首の倉口の前端及び最船尾の倉口の後端の隅部におけるインサートプレートの板厚は、隣接する甲板の板厚の 1.6 倍より大きなものとしなければならない。倉口隅部における応力が許容値より低いことが示される場合、その結果に基づき、より薄い板厚とすることを認めることがある。</p> <p>インサートプレートが要求される場合、<b>図 25</b> に示す配置において <math>d_1</math>、<math>d_2</math>、<math>d_3</math> 及び <math>d_4</math> は縦通防撓材心距より大きなものとしなければならない。</p> <p>貨物倉エリア外に位置する倉口において、倉口隅部に設けるインサートプレートの板厚については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>長さ <math>L_{CSR-B}</math> が 150m 以上のばら積貨物船においては、倉口隅部の半径、板厚及びインサートプレートの適用範囲は、<b>7 章 2 節</b> 及び <b>3 節</b> に規定される座屈評価を含む直接強度評価及び <b>8 章 5 節</b> に規定される倉口隅部の疲労評価により決定することができる。</p>	<p style="text-align: center;"><math>t</math> : 倉口側部における甲板のネット板厚 (mm)</p> <p>最船首の倉口の前端及び最船尾の倉口の後端の隅部におけるインサートプレートの板厚は、隣接する甲板の板厚の 1.6 倍より大きなものとしなければならない。倉口隅部における応力が許容値より低いことが示される場合、その結果に基づき、より薄い板厚とすることを認めることがある。</p> <p>インサートプレートが要求される場合、<b>図 25</b> に示す配置において <math>d_1</math>、<math>d_2</math>、<math>d_3</math> 及び <math>d_4</math> は縦通防撓材心距より大きなものとしなければならない。</p> <p>貨物倉エリア外に位置する倉口において、倉口隅部に設けるインサートプレートの板厚については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>長さ <math>L_{CSR-B}</math> が 150m 以上のばら積貨物船においては、倉口隅部の半径、板厚及びインサートプレートの適用範囲は、<b>7 章 2 節</b> 及び <b>3 節</b> に規定される座屈評価を含む直接強度評価及び <b>8 章 5 節</b> に規定される倉口隅部の疲労評価により決定することができる。</p>