

鋼船規則

規
則

C 編

船体構造及び船体艤装

2006年 第3回 一部改正

2006年 6月 15日 規則 第43号

2006年 5月 12日 技術委員会 審議

2006年 5月 30日 理事会 承認

2006年 6月 9日 国土交通大臣 認可

2006年6月15日 規則第43号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その1

31B 章 現存ばら積貨物船の追加要件

31B.1 一般

31B.1.1 適用

-1.から-5.をそれぞれ-2.から-6.と改め、-1.として次の1項を加える。

-1. 本章の規定は国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶に適用する。

附 則 (改正その1)

1. この規則は、2006年7月1日から施行する。

28章 耐氷構造

28.2 耐氷構造

28.2.2 定義

(3)を次のとおり改める。

- (3) 最大喫水線(LWL)とは、 L_f の中央における **V 編**に規定する夏期淡水乾玄に対応する喫水 (**V 編**の規定により木材満載喫水線を標示する船舶では、夏期淡水満載喫水に代えて **V 編**に規定する夏期淡水木材乾玄に対応する喫水) と航行水域の塩分濃度及び航行中のトリム等を考慮して想定される船首尾での最大喫水から定まる喫水線をいう。本章の適用において、船首での最大喫水は、通常、 LWL における L_f の中央での喫水未満としてはならない。

28.2.4 主機出力

-1.中、 L 、 B 、 T 、 L_{PAR} 、 L_{BOW} 、 φ_1 、 φ_2 及び α の定義を次のとおり改める。

- L : 最大喫水線における船舶の垂線間長(m)
 B : 最大喫水線における船舶の最大幅(m)
 T : 船舶の耐氷喫水(m)で、通常、**28.2.2(3)**に規定する最大喫水線における L_f の中央での喫水 (最大喫水) 及び **28.2.2(4)**に規定するバラスト喫水線における L_f の中央での喫水とする。

ただし、いずれの場合も、 $(LT/B^2)^3$ の値は5以上、20以下とすること。

L_{PAR} : 船体平行部分の長さ(m)で、それぞれの喫水線における船体平行部前端と後端の水平距離とする。(図 C28.2 参照)

L_{BOW} : 船首部の長さ(m)で、それぞれの喫水線における船体平行部前端と最大喫水線における船首垂線との水平距離とする。(図 C28.2 参照)

φ_1 、 φ_2 、 α : それぞれの喫水線において船体と喫水面のなす角度(deg)で図 C28.2による。ただし、 φ_1 及び φ_2 の値は、 $90(deg)$ を超える場合、 $90(deg)$ とする。

31A 章 新造ばら積貨物船の追加要件

31A.6.2 二重船側構造及び貨物倉構造

31A.6.2 貨物倉構造

-1.(3)を次のとおり改める。

- (3) 貨物エリアの構造は、一つの防撓材の機械的要因による局所的な損傷が直ちにその他の構造部材の破損を生じさせ、結果的に防撓パネル全体の崩壊に至ることのないようなものとしなければならない。

附 則（改正その2）

1. この規則は、2006年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも50トン又は全建造材料の見積重量の1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要
領

2006 年 第 2 回 一部改正

2006 年 6 月 15 日 達 第 46 号

2006 年 5 月 12 日 技術委員会 審議

2006年6月15日 達 第46号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その1

C15 縦強度

C15.2 曲げ強度

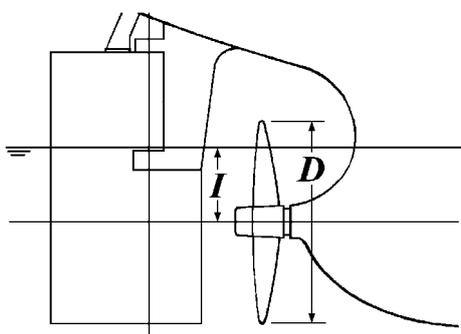
C15.2.1 船の中央部の曲げ強度

(6)及び(7)として次の2号を加える。

- (6) 前(4)の規定の適用において、規則 B 編 1.3.1(13)(b)に定義する鉱石運搬船の船側バラストタンクについては、部分積付状態に対する検討は次によることができる。
- (a) 左右1組又は2組の部分積付状態とする船側バラストタンクを満載又は空の状態とすることにより、次に掲げるいずれかのトリム制限を超える場合、縦強度検討においてこれらのタンクについて想定すべき最高及び最低漲水レベルは、次に掲げるいずれのトリム制限も超えない最大及び最低の漲水レベルとして差し支えない。
- 船尾トリムは、船の長さ (L_1) の3%を超えないものであること。
 - 船首トリムは、船の長さ (L_1) の1.5%を超えないものであること。
 - プロペラ没水率 (I/D) が25%未満とならないトリムであること。この時、 I 及び D はそれぞれプロペラ軸中心から水面までの距離及びプロペラ直径とする。(図 C15.2.1-1.参照)
- (b) 2組以上の船側バラストタンクを同時に部分積付状態とする場合、前(a)の適用においては、いずれか1組の船側バラストタンクの最高及び最低漲水レベルをトリム制限により決定する場合、それ以外のタンクについては満載及び空の状態とすること。
- (c) 前(a)の適用において満載及び空の状態以外の船側バラストタンクの最高及び最低漲水レベルを設定する場合、これらの最高及び最低漲水レベルを規則 C 編 34.2.1 に定めるローディングマニュアルに記載すること。
- (7) シーケンシャル法によるバラスト交換を行う場合、バラスト交換の過程における一時的な部分積付状態については、前(4)から(6)の規定を適用する必要は無い。

図 C25.2.1-1.として次の図を加える。

図 C25.2.1-1. プロペラ没水率



附属書 C34.1.2 ローディングマニュアルに関する検査要領

1.2 概説に記載すべき内容

1.2.2 積付上の注意事項

-1.(4)として次の1号を加える。

- (4) C15.2.1(6)の規定によるバラストタンクの漲水レベルに関する注意事項

附 則 (改正その1)

1. この達は、2006年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあつては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

* 建造契約とは、IACS Procedural Requirement(PR) No.29(Rev.2)に定義されたものをいう。

IACS PR No.29(Rev.2)

英文 (正)

Unless specified otherwise:

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of sister vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, a “series of sister vessels” is a series of vessels built to the same approved plans for classification purposes, under a single contract for construction. The optional vessels will be considered part of the same series of sister vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.

Notes:

1. This Procedural Requirement applies to all IACS Members and Associates.
2. This Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 January 2005.
3. Sister vessels may have minor design alterations provided such alterations do not affect matters related to classification.
4. Revision 2 of this Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 April 2006.

仮訳

特に規定しない限り、

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込み者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使による同型シリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、同型シリーズ船とは、船級要件において、1つの契約書に記された同じ承認図面によって建造される船舶をいう。オプションによる建造予定船は、同型シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、同型シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。

備考：

1. 本 PR は、全ての IACS メンバー及び準メンバーに適用する。
2. 本 PR は、2005年1月1日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。
3. 同型船は、船級要件を満足することを条件に、若干の設計変更を認められる。
4. 本 PR の Rev.2 は、2006年4月1日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。

C1 通則

C1.1 一般

C1.1.1 適用

-2.(1)を次のとおり改める。

- (1) 構造部材の寸法の軽減は **CS 編表 CS1.1.1-1** を準用する。
表 **CS1.1.1-1** に掲げる以外の部材は、同表に準じて適当に減じることができる。ただし、上に貨物を積む甲板の梁、木材貨物を積む暴露甲板の梁、重量物を積む内底板及び内底板付き縦肋骨、深水タンク等の部材の寸法、規則 **C 編 31A 章** の規定による寸法等は、減少することはできない。

-2.(5)を-2.(6)と改め、-2.(5)として次の1号を加える。

- (5) 規則 **C 編 31A 章** 及び **34.2** 並びに **C25.2.1-2** の規定については、**CS1.1.1** による。

C28 耐氷構造

C28.2 耐氷構造

C28.2.2 として次の1条を加える。

C28.2.2 定義

- 1. 規則 **C 編 28 章** の適用上、それぞれの喫水線における船首尾垂線については、 L_f にならう。
- 2. 規則 **C 編 28.2.2(3)** に規定する最高喫水線は、通常、船首尾で喫水の異なる折れ線となる。

C28.2.6 を削る。

C28.2.7 として次の1条を加える。

C28.2.7 肋骨に関する一般規定

- 1. 規則 **C 編 28.2.7-2** の適用上、縦通肋骨については、本会が止むを得ないと認める場合、端部肘板を省略することができる。この場合、当該肋骨端部及び特設肋骨貫通部には、

当該肋骨の荷重を適切に伝達するよう、肋骨支持部材のウェブに適切な防撓材を設けること。また、規則 C 編 28.2.9-2.に規定する係数 m については、いかなる場合も 11 以下とすること。

-2. 規則 C 編 28.2.9-1.のただし書きにより、より大きな肋骨心距とする縦通肋骨において、規則 C 編 28.2.7-3.(3)に規定するウェブ厚さについては、同じ強さの材料の外板において肋骨心距を $0.45 m$ とした時に要求される板厚の $1/2$ より大きなものとする必要はない。

C28.2.9 縦通肋骨

-1.を次のとおり改める。

-1. 規則 C 編 28.2.9 の適用上、縦通肋骨の上下方向の補強範囲については、本会が特に必要と認める場合を除き、規則 C 編 28.2.6-1.に規定する耐氷帯の範囲内並びにその上縁直上及び下縁直下の縦通肋骨として差し支えない。ただし、耐氷帯上縁とその直上の肋骨又は耐氷帯下縁とその直下の肋骨との距離が規則 C 編 28.2.9-1.に規定する肋骨心距の 50%未満の場合、耐氷帯直上の肋骨と上記肋骨補強範囲直上の肋骨及び耐氷帯直下の肋骨と上記肋骨補強範囲直下の肋骨の心距については、規則 C 編 28.2.9-1.によること。

C31A 新造ばら積貨物船の追加要件

C31A6.2 二重船側構造及び貨物倉構造

C31A.6.2 貨物倉構造

-3.として次の 1 項を加える。

-3. 規則 C 編 31A.6.2-1.の適用上、単船側構造ばら積貨物船の次に掲げる部分における鋼材は、規則 K 編に規定する KD 、 $KD32$ 又は $KD36$ 以上のグレードを有するものとする。

- (1) 貨物倉内に面する船側外板であつて、船側外板とビルジホップタンク斜板又は内底板との交差部から上下にそれぞれ $0.125l$ の範囲。ここで、 l は、倉内肋骨のスパンとする。
- (2) 倉内肋骨の下部肘板部のウェブ。ここで、下部肘板部とは、倉内肋骨の下端から $0.125l$ の範囲とする。

C35 点検設備

C35.2 油タンカー及びばら積貨物船に対する特別要件

C35.2.1 適用

-3.を削る。

附 則（改正その2）

1. この達は、2006年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも50トン又は全建造材料の見積重量の1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。