

鋼船規則

規則

〇編

作業船

2015 年 第 1 回 一部改正

2015 年 5 月 8 日 規則 第 26 号

2015 年 2 月 2 日 技術委員会 審議

2015 年 2 月 23 日 理事会 承認

2015 年 4 月 22 日 国土交通大臣 認可

2015 年 5 月 8 日 規則 第 26 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。

〇 編 作業船

7 章 洋上補給船

7.4 船体艤装

7.4.5 として次の 1 条を加える。

7.4.5 貨物ホースの緊急切離し装置

計画最大使用圧力が 5MPa を超える貨物ホースを使用する場合には、貨物ホースの緊急切離し装置を備えなければならない。当該緊急切離し装置は、船橋又は貨物制御場所において操作できるものとし、当該貨物ホースの連結装置は、貨物ホースの切離しの際に自動的に閉鎖するものとしなければならない。

7.5 機関

7.5.2 を 7.5.3 に改め、7.5.2 として次の 1 条を加える。

7.5.2 排ガス管装置

内燃機関の排ガス管には、適切なスパークアレスタを設置しなければならない。

7.5.23 試験

- 1. 機関を構成する機器及びその部品にあつては、船内に据付けられる前に、製造工場等において、**D 編**の関連規定に従って試験を行わなければならない。
- 2. 当該船舶の目的とする作業のみに使用される機関であつて、ボイラ、第 1 種及び第 2 種圧力容器並びに可燃性及び毒性を有する液体を扱う管装置以外のものにあつては、前-1.にかかわらず、本会の適当と認める試験に代えることができる。
- 3. 当該船舶の安全及び推進に関係のある設備又は装置に用いられる機関については、当該船舶に装備した後、効力試験を行わなければならない。

8 章 揚錨船

8.3 船体構造

8.3.2 を次のように改める。

8.3.2 揚錨設備の支持構造

- 1. 揚錨設備及びアンカーを積載する個所の支持構造は、十分な強度を備えたものとしなければならない。
- 2. 揚錨設備の支持構造に対する設計荷重は、揚錨設備の破壊強度並びに揚錨用ウインチの最大のブレーキ力及び巻上げ荷重のうち最も大きいもの以上としなければならない。

8.4 船体艀装

8.4.4 として次の 1 条を加える。

8.4.4 揚錨用の設備

揚錨用の設備を構成する艀装金物、スターンローラー及びそのピン等は、原則として、揚錨用ワイヤ等の切断荷重に耐えうるものとしなければならない。ただし、本会が適当と認めた場合、荷重を予め決定し、これを本船上に明示する場合にあっては、当該荷重を用いて差し支えない。

8.5 機関

8.5.2 を 8.5.5 に改め、8.5.2 から 8.5.4 として次の 3 条を加える。

8.5.2 制御場所

- 1. 揚錨及び曳航設備は、船橋の制御場所に加え、見渡しのよい少なくとも 1 箇所以上の甲板上の制御場所から操作可能でなければならない。
- 2. 各制御場所には、操作レバーのような適切な制御装置を備え、当該設備の機能を明示しなければならない。制御レバーは、いずれの場所からも、曳航動作の意図する方向に動かせるよう設計しなければならない。制御レバーは、レバーを放した際に自動的に停止位置に戻り、かつ、同位置にて固定されるよう設計しなければならない。
- 3. 揚錨及び曳航索の張力を制御場所にて表示するための計測手段を設けなければならない。

8.5.3 ウィンチブレーキ

揚錨作業に用いる各ウィンチには、低速度で制御可能である回生ブレーキ、ダイナミックブレーキ、逆トルクブレーキ、動力低下制御又は機械制御ブレーキのような、動力制御のブレーキを設けなければならない。ブレーキは、動力損失時及びウィンチレバーをニュートラルに戻す際に自動で作動するよう設計しなければならない。

8.5.4 動力供給源

軸発電装置，シャフトパワーテイクオフ（PTO）のような，推進と同じ動力により揚錨又は曳航設備の通常動作のために動力を供給する場合には，独立した冗長性のある動力供給源としなければならない。各動力供給源は，ウィンチを動作させるために十分な容量を有し，また，船舶の操縦性能が揚錨又は曳航作業中に低下しないものでなければならない。

8.5.25 試験

- 1. 機関を構成する機器及びその部品にあつては，船内に据付けられる前に，製造工場等において，**D 編**の関連規定に従って試験を行わなければならない。
- 2. 当該船舶の目的とする作業のみに使用される機関であつて，ボイラ，第 1 種及び第 2 種圧力容器並びに可燃性及び毒性を有する液体を扱う管装置以外のものにあつては，前-1.にかかわらず，本会の適当と認める試験に代えることができる。
- 3. 当該船舶の安全及び推進に関係のある設備又は装置に用いられる機関については，当該船舶に装備した後，効力試験を行わなければならない。

10 章 油回収船

10.6 危険場所の機関

10.6.2 として次の 1 条を加える。

10.6.2 管装置

- 1. 内燃機関及びボイラの排ガス管は，危険場所の外に導かなければならない。
- 2. 内燃機関の排ガス管には，適切なスパークアレスタを設置しなければならない。
- 3. 油又は油気にさらされる排ガス管の防熱材は，油の吸収から保護しなければならない。
- 4. 給気口は，危険場所から 3m 以上離れた位置に設置しなければならない。

附 則

- 1. この規則は，2015 年 11 月 8 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

○ 編

作業船

要
領

2015 年 第 1 回 一部改正

2015 年 5 月 8 日 達 第 27 号

2015 年 2 月 2 日 技術委員会 審議

2015 年 5 月 8 日 達 第 27 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。

〇 編 作業船

〇4 曳航作業に従事する船舶

O4.3 として次の 1 節を加える。

O4.3 船体構造

O4.3.5 曳航設備の支持構造

規則 O 編 4.3.5 の適用上，曳航設備の支持構造の各部材の応力の許容値は次による。ただし，支持構造の配置や形状等に応じて，これと異なる値とすることがある。

$$\sigma = 166 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\tau = 96 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\sigma_e = 196 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\sigma \colon \sigma_a + \sigma_b \text{ (直応力)}$$

$$\sigma_a \colon \text{軸応力}$$

$$\sigma_b \colon \text{曲げ応力}$$

$$\tau \colon \text{面内のせん断応力}$$

$$\sigma_e \colon \sigma_e = \sqrt{\sigma^2 + 3\tau^2} \text{ (等価応力)}$$

K: 使用する鋼材の材料強度に応じた係数で，軟鋼材の場合は，1.00，高張力鋼材の場合は，規則 C 編 1.1.7-2.(1)に規定する値とする。

O8 揚錨船

O8.3 として次の1節を加える。

O8.3 船体構造

O8.3.2 揚錨設備の支持構造

規則 O 編 8.3.2 の適用上，揚錨設備及びアンカーを積載する個所の支持構造の各部材の応力の許容値は次による。ただし，支持構造の配置や形状等に応じて，これと異なる値とすることがある。

$$\sigma = 166 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\tau = 96 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\sigma_e = 196 / K \text{ (N/mm}^2\text{)}$$

$$\sigma \leq \sigma_a + \sigma_b \text{ (直応力)}$$

$$\sigma_a \text{ : 軸応力}$$

$$\sigma_b \text{ : 曲げ応力}$$

$$\tau \text{ : 面内のせん断応力}$$

$$\sigma_e \leq \sigma_e = \sqrt{\sigma^2 + 3\tau^2} \text{ (等価応力)}$$

K : 使用する鋼材の材料強度に応じた係数で，軟鋼材の場合は，1.00，高張力鋼材の場合は，規則 C 編 1.1.7-2.(1)に規定する値とする。

附 則

1. この達は，2015 年 11 月 8 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っては，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。