

鋼船規則

規則

A 編 総則

2015 年 第 3 回 一部改正

2015 年 12 月 25 日 規則 第 54 号
2015 年 7 月 28 日／2015 年 11 月 19 日 技術委員会 審議
2015 年 9 月 14 日／2015 年 12 月 14 日 理事会 承認
2015 年 12 月 25 日 国土交通大臣 認可

2015 年 12 月 25 日 規則 第 54 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。

A 編 総則

改正その 1

1 章 通則

1.1 一般

1.1.2 ばら積貨物船及び油タンカーに関する適用の特例

-6.として次の 1 項を加える。

-1. 2006 年 4 月 1 日から 2015 年 6 月 30 日までの間に建造契約が行われた長さが 90m 以上のばら積貨物船であって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限しないものに関しては、**CSR-B 編**を適用しなければならない。**CSR-B 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-B 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-2. 2006 年 4 月 1 日から 2015 年 6 月 30 日までの間に建造契約が行われた長さが 150m 以上の二重船殻油タンカーであって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限しないものに関しては、**CSR-T 編**を適用しなければならない。**CSR-T 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-T 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-3. 前-1.及び-2.の適用にあたっては、次の定義による。

- (1) 船の長さは、満載喫水線における船首材の前面から、舵柱を備える船舶ではその後ろ面まで、舵柱を備えない船舶では舵頭材の中心までの距離 (m) をいう。ただし、この長さは、満載喫水線における船舶の全長の 96%以上とするが、97%を超える必要は無い。また、舵頭材を備えない船舶にあつては、この長さは、満載喫水線における船舶の全長の 97%とする。
- (2) ばら積貨物船とは、主として乾貨物をばら積みし自航する船舶であつて、一般に、貨物区域の長さの範囲にわたり、一層の甲板、二重底、ビルジホッパタンク及びトップサイドタンクを有し、船側構造を単船側又は二重船側構造とするものをいい、鉱石運搬船及び兼用船は除く。

貨物区域の一部のみが本規定の構造配置に該当するばら積貨物船については、**CSR-B 編**を適用する。この場合、本規定の構造配置に該当しない貨物倉（例えば、ビルジホッパタンクもしくはトップサイドタンク又はその両方を有しない貨物倉）については、**CSR-B 編**の規定中、構造部材強度に関する要件を満足しなければならない。

- (3) 油タンカーとは、主として油を貨物区域にばら積みして運送する船舶をいい、兼用船及び、危険化学品ばら積船のうちばら積みの油を貨物又は貨物の一部として運送するものを含む。二重船殻油タンカーとは、油タンカーのうち、貨物エリアの全長にわたって貨物タンクを保護するための二重底及び二重船側構造を有するものをいう。

-4. 2015年7月1日以降に建造契約を行う船の長さが90m以上のばら積貨物船及び船の長さが150m以上の二重船殻油タンカーであって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限せずに自航するものに関しては、**CSR-B&T 編**を適用しなければならない。**CSR-B&T 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-B&T 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-5. 前-4.の適用にあたっては、次の定義による。

- (1) 船の長さは、**CSR-B&T 編 1 編 1 章 4 節 3.1.1**の定義による。
- (2) ばら積貨物船とは、主として乾貨物をばら積みする船舶であって、一般に、貨物区域の長さの範囲にわたり、一層の甲板、二重底、ビルジホップタンク及びトップサイドタンクを有し、船側構造を単船側又は二重船側構造とするものをいう。貨物区域の一部のみが本規定の構造配置に該当するばら積貨物船については、**CSR-B&T 編**を適用する。この場合、本規定の構造配置に該当しない貨物倉（例えば、ビルジホップタンクもしくはトップサイドタンク又はその両方を有しない貨物倉）については、**CSR-B&T 編**の規定中、構造部材強度に関する要件を満足しなければならない。

ただし、次に掲げる船舶は除く。

- ・ 鉱石運搬船
- ・ 兼用船
- ・ チップ船
- ・ セメント船、飛散灰運搬船及び砂糖運搬船
ただし、積荷または揚荷に10トンを超えるグラブ、パワーショベル、その他貨物倉の構造部材を損傷させる恐れがある機材を用いない場合に限る。
- ・ 自動揚荷装置が備えられた船底構造を有する船舶

- (3) 油タンカーとは、主として油を貨物区域にばら積みして運送する船舶をいい、兼用船及び、危険化学品ばら積船のうちばら積みの油を貨物又は貨物の一部として運送するものを含む。二重船殻油タンカーとは、油タンカーのうち、貨物エリアの全長にわたって貨物タンクを保護するための二重底及び二重船側構造を有するものをいう。

-6. 前-4.にかかわらず、2015年7月1日から2016年6月30日までの間に建造契約が行われた船の長さが90m以上のばら積貨物船であって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限せずに自航するものに関しては、**CSR-B&T 編及び CSR-B 編 10 章 1 節**を適用しなければならない。**CSR-B&T 編及び CSR-B 編 10 章 1 節**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-B&T 編及び CSR-B 編 10 章 1 節**の規定に適切な配慮を払わなければならない。なお、適用にあたっては、前-5.の定義による。

附 則（改正その1）

1. この規則は、2015年12月25日から施行する。

1 章 通則

1.2 船級符号への付記

1.2.1 一般

-2.を次のように改める。

-2. 1.1.2の規定により **CSR-B 編**又は **CSR-B&T 編**の適用を受けるばら積貨物船において、船体構造・艀装に関する付記については、**1.2.4-6.**及び~~-2022.~~の規定に代えてそれぞれ **CSR-B 編**又は **CSR-B&T 編**の規定を適用する。この場合、関連する付記の冒頭に”**CSR**”を付記する。（例：CSR, BC-A）

1.2.4 船体構造・艀装

-17.を次のように改める。

-17. **R 編 20 章**及び **H 編 4.8.1**の適用を受けた自走用燃料を有する車両を運送する船舶については、船級符号に“*Equipped for Carriage of Vehicles*”（略号 **EQ C V**）を付記する。

-18.から-25.を-20.から-27.に改め、-18.及び-19.として次の2項を加える。

-18. **R 編 20A 章**及び **H 編 4.8.2**の適用を受けた自走用燃料として圧縮天然ガスを有する自動車を運送する自動車運搬船（**R 編 3.2.54**に規定するもの）については、船級符号に船級符号に“*Equipped for Carriage of Compressed Natural Gas Powered Motor Vehicles*”（略号 **EQ C CNGPMV**）を付記する。

-19. **R 編 20A 章**及び **H 編 4.8.3**の適用を受けた自走用燃料として圧縮水素を有する自動車を運送する自動車運搬船（**R 編 3.2.54**に規定するもの）については、船級符号に船級符号に“*Equipped for Carriage of Compressed Hydrogen Powered Motor Vehicles*”（略号 **EQ C CHPMV**）を付記する。

附 則（改正その2）

1. この規則は、2016年1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、従前の例によることができる。

1 章 通則

1.2 船級符号への付記

1.2.7 検査方法

-3.を次のように改める。

-3. **B 編 8.1.3(1)**の規定に従い、プロペラ軸の予防保全管理方式に基づく検査を実施する船舶については、船級符号に“*Propeller Shaft Condition Monitoring System*”（略号 *PSCM*）を付記する。

-4.から-6.として次の3項を加える。

-4. **B 編 8.1.3(2)**の規定に従い、プロペラ軸の予防保全管理方式に基づく検査を実施する船舶については、船級符号に“*Propeller Shaft Condition Monitoring System・A*”（略号 *PSCM・A*）を付記する。

-5. **B 編 1.1.3-1.(6)(i)**の規定に従い、プロペラ軸の代替検査方法を採用する船舶（*PSCM* 又は *PSCM・A* の付記を有する船舶を除く。）であって油潤滑式の船尾管軸を有するものについては、船級符号に“*Alternative Propeller Shaft Survey・Oil*”（略号 *APSS・O*）を付記する。

-6. **B 編 1.1.3-1.(6)(i)**の規定に従い、プロペラ軸の代替検査方法を採用する船舶（*PSCM* 又は *PSCM・A* の付記を有する船舶を除く。）であって船内の清水を利用した清水潤滑式の船尾管軸を有するものについては、船級符号に“*Alternative Propeller Shaft Survey・Water*”（略号 *APSS・W*）を付記する。

2 章 定 義

2.1 一般

2.1.25 を次のように改める。

2.1.25 第 1 種プロペラ軸及び第 2 種プロペラ軸

-1. 第 1 種プロペラ軸とは、本会の承認した構造により軸身が水（海水、船外の淡水及び船内の清水）による腐食に対して確実に保護されたプロペラ軸又は本会の承認した耐食性材料で製造されたプロペラ軸をいい、このうち、次の**(1)**、**(2)**、**(3)**又は**(4)**に掲げるものをそれぞれ第 1A 種プロペラ軸、第 1B 種プロペラ軸、~~又は第 1C 種プロペラ軸~~又は第 1W 種プロペラ軸とする。

- (1) 海水潤滑式又は船外の淡水を利用した淡水潤滑式の船尾管軸受（張出し軸受を含む。以下同じ）を有し、かつ、プロペラ軸のテーパ部にキーを用いてプロペラが取り付けられる構造（以下「キー付構造」という。）のもの又はプロペラ軸のテーパ部にキーを用いないでプロペラが取り付けられる構造（以下「キーレス構造」という。）のものもしくはプロペラ軸のフランジ部にボルトを用いてプロペラが取り付けられる構造（以下「フランジ構造」という。）のもの。
 - (2) 油潤滑式の船尾管軸受を有し、かつ、キー付構造のもの又はキーレス構造のものもしくはフランジ構造のもの ~~（(3) に掲げるものを除く。）~~
 - (3) 前**(2)**を満足し、かつ、**D 編 6.2.11** の規定に適合したもの ~~。~~
 - (4) 船内の清水を利用した清水潤滑式の船尾管軸受を有し、かつ、キー付構造のもの又はキーレス構造のものもしくはフランジ構造のもの
- 2. 第 2 種プロペラ軸とは、**-1.**に掲げるプロペラ軸以外のプロペラ軸をいう。

2.1.27 を次のように改める。

2.1.27 第 1 種船尾管軸及び第 2 種船尾管軸

-1. 第 1 種船尾管軸とは、本会の承認した構造により軸身が水（海水、船外の淡水及び船内の清水）による腐食に対して確実に保護された船尾管軸又は本会の承認した耐食性材料で製造された船尾管軸をいい、このうち、~~海水潤滑式の船尾管軸受を有するものを次の~~**(1)**、**(2)**又は**(3)**に掲げるものをそれぞれ第 1A 種船尾管軸、~~油潤滑式の船尾管軸受を有するものを~~第 1B 種船尾管軸又は第 1W 種船尾管軸という。

- (1) 海水潤滑式又は船外の淡水を利用した淡水潤滑式の船尾管軸受を有するもの
 - (2) 油潤滑式の船尾管軸受を有するもの
 - (3) 船内の清水を利用した清水潤滑式の船尾管軸受を有するもの
- 2. 第 2 種船尾管軸とは、**-1.**に掲げる船尾管軸以外の船尾管軸をいう。

附 則（改正その3）

1. この規則は、2016年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日以後に引き渡しが行われる船舶以外の船舶（以下、「現存船」という。）にあっては、この規則による規定にかかわらず、2016年1月1日以後の最初のプロペラ軸及び船尾管軸の検査までは、なお従前の例による。
3. 前2.にかかわらず、船舶の所有者から申込みがあれば、この規則による規定を現存船に適用することができる。

1 章 通則

1.2 船級符号への付記

1.2.6 を次のように改める。

1.2.6 構造強度評価の適用

船体の構造寸法及び詳細構造の決定に本会が適当と認める直接強度計算手法及び疲労強度評価手法が適用された船舶にあつては、次の(1)から~~(3)~~(4)に従い船級符号にその旨を付記する。

- (1) **C 編 1.1.22** の規定に基づいて、直接強度計算により構造寸法の決定を行う場合であつて、就航中における腐食等による衰耗を考慮した適切な板厚減少量を差し引いた構造寸法を用いて構造解析を実施して、降伏強度及び座屈強度評価を行った場合
PrimeShip-Direct Assessment (略号 *PS-DA*)
- (2) **C 編 1.1.23** の規定に基づいて、本会が必要と認める詳細構造の疲労強度評価を行った場合
PrimeShip-Fatigue Assessment (略号 *PS-FA*)
- (3) **C 編 1.1.23-4** の規定に従い構造寸法及び詳細構造の決定を行う場合であつて、直接荷重解析により求めた荷重及び就航中における腐食等による衰耗を考慮した適切な板厚減少量を差し引いた構造寸法を用いて構造解析を実施し、降伏強度及び座屈強度評価並びに包括的な疲労強度評価を行った場合
PrimeShip-Total Assessment (略号 *PS-TA*)
- (4) **C 編 32.9** の規定に基づいて、降伏強度及び座屈強度評価を行った場合
PrimeShip-Direct Assessment-Container Carrier (略号 *PS-DA-CNC*)

附 則 (改正その 4)

1. この規則は、2016 年 4 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

A 編

総則

要
領

2015 年 第 2 回 一部改正

2015 年 12 月 25 日 達 第 74 号

2015 年 7 月 28 日 技術委員会 審議

2015 年 12 月 25 日 達 第 74 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。

A 編 総則

A1 通則

A1.1 適用

A1.2.4 船体構造・艀装

-2.及び-9.を次のように改める。

-2. 規則 A 編 1.2.4-1., -2., -3.及び~~-2325.~~の適用上, 特定の貨物を運送するために設計された船舶については, 船級登録原簿に注記としてその旨を記載する。

-9. 規則 A 編 1.2.4-~~2022.~~の適用上, 同 1.2.4-7.の適用を受けた船舶に対して”GRAB”を付記する場合については, 以下の例によること。

(例) (BC-XII, GRAB)

附 則

1. この達は, 2016 年 1 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, 従前の例によることができる。