

# 鋼船規則

規  
則

Q 編

鋼製はしけ

2018 年 第 1 回 一部改正

2018 年 6 月 29 日 規則 第 89 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

2018 年 6 月 25 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられた  
アスタリスク (\*) は, その規則に対応する  
要領があることを示しております。

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

## Q 編 鋼製はしけ

### 改正その 1

#### 1 章 通則

##### 1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

##### 1.1.1 適用\*

-1. 鋼製はしけ（以下、本編において「はしけ」という。）の船体構造、艀装及び機関（電気設備を含む、以下同じ。）については、他の編の規定（ただし、**A 編 1 章**、**K 編**、**L 編**、**M 編**、**N 編**、**R 編**、**S 編**、**U 編**及び**V 編**の規定を除く。）にかかわらずこの編の規定による。

-2. 本編は、次の(1)から(3)に規定するはしけに適用する。

- (1) 船倉内に一般貨物を積載して運搬するはしけ
- (2) 上甲板上に一般貨物を積載して運搬するはしけ
- (3) 液状貨物を積載して運搬するはしけ

-3. ~~-2.に掲げる貨物以外の特殊な貨物~~ものを運搬するはしけは、その貨物運搬するものの種類に応じて特別の考慮を払いつつ、本編を準用する。

~~-4. 次の(1)から(5)のいずれかに該当するはしけは、押船と結合して一体となって航行する場合には、当該はしけ及び押船を一の船舶とみなして O 編 5.1.1-2.を満足しなければならない。~~

- (1) 船級符号に“Smooth Water Service”を付記して登録されるはしけ以外のはしけ（船級符号に“Coasting Service”を付記して登録される押船と結合し、平水区域から最速力で 4 時間以内に往復できる区域のみを航行するものを除く）
- (2) ばら積み液体危険物を運送するはしけ（船級符号に“Smooth Water Service”を付記して登録されるはしけであって、液体油脂のみを運送するものを除く。）
- (3) ばら積みの油の運送に使用するはしけ
- (4) 人の運送に使用するはしけ
- (5) 推進機関を有する他の船舶に堅固に結合され押されるはしけ

~~-5. 長さが 150 m を超えるはしけについては、要すれば本編の規定の原則的な考え方に準拠して個々に所要の構造、艀装、配置及びその寸法を定め、これを本編の規定に代るものとして適用する。~~

~~-6. 鋼製はしけについては、本編の規定によるほか、船籍国の国内法規にも適合しなければならないことに注意する必要がある。~~

## 附 則（改正その 1）

1. この規則は、2018 年 6 月 29 日から施行する。
2. 2003 年 8 月 1 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。ただし、遡及して適用される要件がある場合はこの限りではない。

## 19 章 艀装

## 19.1 アンカー、チェーン及び索類

19.1.1 を次のように改める。

## 19.1.1 一般

-1. はしけには、その艀装数に応じて表 Q19.1 及び 19.1.5 により定められる以上のアンカー、アンカーチェーン及び索類を備えなければならない。また、それら进行操作する適当なウインドラス、ウインチ等を備えなければならない。

(-2.は省略)

-3. アンカー、アンカーチェーン、ワイヤロープ及び繊維索ロープは、それぞれ L 編 2 章、3 章 3.1、4 章及び 5 章の規定に適合するものでなければならない。

19.1.2 を次のように改める。

## 19.1.2 無人はしけ

無人はしけの艀装品については、19.1.1 及び 19.1.5 の規定にかかわらず次の規定による。

- (1) アンカーの数は、表 Q19.1 に定める単量のもの 1 個として差し支えない。
- (2) アンカーチェーンの長さは表 Q19.1 の 1/2 として差し支えない。
- (3) (1)及び(2)に規定するもの以外は表 Q19.1 及び 19.1.5 による。

表 Q19.1 を次のように改める。

表 Q19.1 アンカー、チェーン及び索類

| 艀装記号 | 艀装数 |     |   | アンカー              |       | アンカーチェーン<br>(スタッド付きチェーン) |       |       | 係船索 |     |      |
|------|-----|-----|---|-------------------|-------|--------------------------|-------|-------|-----|-----|------|
|      |     |     |   | 質量(ストックレスアンカーの単量) | 長さ    | 径                        |       |       | 数   | 長さ  | 切断荷重 |
|      |     |     |   |                   |       | 第 1 種                    | 第 2 種 | 第 3 種 |     |     |      |
|      | を超え | 以下  | 数 | kg                | m     | mm                       | mm    | mm    |     | m   | kN   |
| BA1  | 50  | 70  | 2 | 180               | 220   | 14                       | 12.5  |       | 3   | 80  | 34   |
| BA2  | 70  | 90  | 2 | 240               | 220   | 16                       | 14    |       | 3   | 110 | 37   |
| BA3  | 90  | 110 | 2 | 300               | 247.5 | 17.5                     | 16    |       | 3   | 110 | 39   |
| BA4  | 110 | 130 | 2 | 360               | 247.5 | 19                       | 17.5  |       | 3   | 110 | 44   |
| BA5  | 130 | 150 | 2 | 420               | 275   | 20.5                     | 17.5  |       | 3   | 120 | 49   |
| BB1  | 150 | 175 | 2 | 480               | 275   | 22                       | 19    |       | 3   | 120 | 54   |
| BB2  | 175 | 205 | 2 | 570               | 302.5 | 24                       | 20.5  |       | 3   | 120 | 59   |
| BB3  | 205 | 240 | 2 | 660               | 302.5 | 26                       | 22    |       | 4   | 120 | 64   |
| BB4  | 240 | 280 | 2 | 780               | 330   | 28                       | 24    |       | 4   | 120 | 69   |
| BB5  | 280 | 320 | 2 | 900               | 357.5 | 30                       | 26    |       | 4   | 140 | 74   |
| BC1  | 320 | 360 | 2 | 1020              | 357.5 | 32                       | 28    |       | 4   | 140 | 78   |
| BC2  | 360 | 400 | 2 | 1140              | 385   | 34                       | 30    |       | 4   | 140 | 88   |
| BC3  | 400 | 450 | 2 | 1290              | 385   | 36                       | 32    |       | 4   | 140 | 98   |
| BC4  | 450 | 500 | 2 | 1440              | 412.5 | 38                       | 34    |       | 4   | 140 | 108  |
| BC5  | 500 | 550 | 2 | 1590              | 412.5 | 40                       | 34    |       | 4   | 160 | 123  |

|     |      |      |   |      |       |    |    |    |   |                |   |                |
|-----|------|------|---|------|-------|----|----|----|---|----------------|---|----------------|
| BD1 | 550  | 600  | 2 | 1740 | 440   | 42 | 36 |    | 4 | <del>160</del> | ● | <del>132</del> |
| BD2 | 600  | 660  | 2 | 1920 | 440   | 44 | 38 |    | 4 | <del>160</del> | ● | <del>147</del> |
| BD3 | 660  | 720  | 2 | 2100 | 440   | 46 | 40 |    | 4 | <del>160</del> | ● | <del>157</del> |
| BD4 | 720  | 780  | 2 | 2280 | 467.5 | 48 | 42 |    | 4 | <del>170</del> | ● | <del>172</del> |
| BD5 | 780  | 840  | 2 | 2460 | 467.5 | 50 | 44 |    | 4 | <del>170</del> | ● | <del>186</del> |
| BE1 | 840  | 910  | 2 | 2640 | 467.5 | 52 | 46 | 40 | 4 | <del>170</del> | ● | <del>201</del> |
| BE2 | 910  | 980  | 2 | 2850 | 495   | 54 | 48 | 42 | 4 | <del>170</del> | ● | <del>216</del> |
| BE3 | 980  | 1060 | 2 | 3060 | 495   | 56 | 50 | 44 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>230</del> |
| BE4 | 1060 | 1140 | 2 | 3300 | 495   | 58 | 50 | 46 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>250</del> |
| BE5 | 1140 | 1220 | 2 | 3540 | 522.5 | 60 | 52 | 46 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>270</del> |
| BF1 | 1220 | 1300 | 2 | 3780 | 522.5 | 62 | 54 | 48 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>284</del> |
| BF2 | 1300 | 1390 | 2 | 4050 | 522.5 | 64 | 56 | 50 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>300</del> |
| BF3 | 1390 | 1480 | 2 | 4320 | 550   | 66 | 58 | 50 | 4 | <del>180</del> | ⊙ | <del>324</del> |
| BF4 | 1480 | 1570 | 2 | 4590 | 550   | 68 | 60 | 52 | 5 | <del>190</del> | ⊙ | <del>324</del> |
| BF5 | 1570 | 1670 | 2 | 4890 | 550   | 70 | 62 | 54 | 5 | <del>190</del> | ⊙ | <del>323</del> |
| BG1 | 1670 | 1790 | 2 | 5250 | 577.5 | 73 | 64 | 56 | 5 | <del>190</del> | ⊙ | <del>353</del> |
| BG2 | 1790 | 1930 | 2 | 5610 | 577.5 | 76 | 66 | 58 | 5 | <del>190</del> | ⊙ | <del>378</del> |
| BG3 | 1930 | 2080 | 2 | 6000 | 577.5 | 78 | 68 | 60 | 5 | <del>190</del> | ⊙ | <del>402</del> |
| BG4 | 2080 | 2230 | 2 | 6450 | 605   | 81 | 70 | 62 | 5 | <del>200</del> | ⊙ | <del>422</del> |
| BG5 | 2230 | 2380 | 2 | 6900 | 605   | 84 | 73 | 64 | 5 | <del>200</del> | ⊙ | <del>451</del> |
| BH1 | 2380 | 2530 | 2 | 7350 | 605   | 87 | 76 | 66 | 5 | <del>200</del> | ⊙ | <del>480</del> |
| BH2 | 2530 | 2700 | 2 | 7800 | 632.5 | 90 | 78 | 68 | 6 | <del>200</del> | ⊙ | <del>490</del> |
| BH3 | 2700 | 2870 | 2 | 8300 | 632.5 | 92 | 81 | 70 | 6 | <del>200</del> | ⊙ | <del>500</del> |
| BH4 | 2870 | 3040 | 2 | 8700 | 632.5 | 95 | 84 | 73 | 6 | <del>200</del> | ⊙ | <del>500</del> |
| BH5 | 3040 | 3210 | 2 | 9300 | 660   | 97 | 84 | 76 | 6 | <del>200</del> | ⊙ | <del>520</del> |

(備考)

~~1. ワイヤロープを使用する場合は、表の中で●印は(6×12)、⊙印は(6×24)、⊙印は(6×37)を標準とする。~~

~~21. アンカーチェーンの長さは、連結用シャックルを含む長さとして差し支えない。~~

~~22. 艀装数が 205 以下のはしけでは、アンカーチェーンの代りにワイヤロープを使用することができる。~~

~~3. 本表に規定するアンカー及びアンカーチェーンは、最大潮流速度 2.5 m/s、最大風速 25 m/s、アンカーチェーンの繰り出し長さと水深の最小比が 6 となる港湾内及び保護された水域での投錨を前提としたものである。~~

19.1.5 から 19.1.7 として次の 3 条を加える。

### 19.1.5 係船索

-1. 係船索として用いるワイヤロープ及び繊維ロープは、**L 編 4 章**及び**5 章**の規定による切断荷重が**表 Q19.2**及び**-3.**に規定する切断荷重よりも小であってはならない。

-2. 艀装数が 2,000 以下のはしけの係船索の数は、**表 Q19.2**に規定する数としなければならない。ただし、**19.1.3(2)**に規定される A の値と艀装数との比が 0.9 を超えるのはしけの係船索の数は、**表 Q19.2**に規定する数に次に定める数を加えたものとしなければならない。

A の値と艀装数との比が 0.9 を超え 1.1 以下の場合 : 1

A の値と艀装数との比が 1.1 を超え 1.2 以下の場合 : 2

A の値と艀装数との比が 1.2 を超える場合 : 3

-3. 艀装数が 2,000 を超えるのはしけの係船索の強度及び数は、次の**(1)**から**(4)**の規定によらなければならない。

(1) 係船索の最小切断荷重 MBL は、次の算式による。

$$MBL = 0.1A_1 + 350 \text{ (kN)}$$

A<sub>1</sub> : -5.に規定する船側投影面積

(2) 同様の用途で使用するバウライン、スタンライン、ブレストライン及びスプリングラインは、強度及び弾性について同様の特性を持たなければならない。スプリング

ラインは、バウライン、スタンライン及びブレストラインと同等の強度を有するものでなければならない。

- (3) バウライン、スタンライン及びブレストラインの総数は、次の算式による値に最も近い整数としなければならない。

$$n = 8.3 \times 10^{-4} A_1 + 6$$

- (4) スプリングラインの数は、2 としなければならない。

-4. 前-3.の規定にかかわらず、バウライン、スタンライン及びブレストラインの数を増減することにより係船索の最小切断荷重  $MBL$  を調整することができる。調整された強度  $MBL^*$  は、次の算式によらなければならない。ここで、 $n^*$  は増減後のバウライン、スタンライン及びブレストラインの数、 $n$  は前-3.(3)の算式による端数処理を行っていない値とする。

本数の増加:  $MBL^* = 1.2MBL \cdot n / n^* \leq MBL$  (kN)

本数の減少:  $MBL^* = MBL \cdot n / n^*$  (kN)

また、上記の算式に基づき、バウライン、スタンライン及びブレストラインの最小切断荷重  $MBL$  を調整することにより係船索の数を増減して差し支えない。バウライン、スタンライン及びブレストラインの数を索の最小切断荷重  $MBL$  を調整することにより増加する場合、スプリングラインについても上記の算式による値を最も近い偶数に切り上げた数まで増加させなければならない。

-5. 艀装数が 2,000 を超えるはしけの船側投影面積  $A_1$  は、19.1.3(2)に規定する  $A$  と同様に算出しなければならない。ただし、次の(1)から(4)を考慮しなければならない。

- (1) 通常の積付状態において、最も喫水の浅い状態と計画最大満載喫水状態の乾舷の比が 2 以上の場合、最も喫水の浅い状態、2 未満の場合、計画最大満載喫水状態における船側投影面積を  $A_1$  とすること。
- (2) はしけが通常、突堤式埠頭に係留されるものでない限り、岸壁による影響を考慮して、水線から 3 m の高さまでの船側投影面積は、考慮する積付状態の  $A_1$  に含めなくて差し支えない。
- (3) 甲板上に貨物を積載するはしけの  $A_1$  は、次のいずれか大きい方としなければならない。
- (a) 甲板上に貨物を積載していない通常の積付状態の中で、最も喫水が浅い状態の船側投影面積
- (b) 甲板上の貨物の投影面積を含めた満載状態での船側投影面積
- (4) 前(1)及び(3)でいう通常の積付状態とは、軽荷状態及びプロペラ検査状態等をのぞく通常起こりうる航行状態を想定したトリム及び復原性に関する資料に記載される積付状態とする。

-6. 前-3.及び-4.における係船索の数及び強度は、次の環境条件において定められる。

(1) 最大潮流速度: 1.0 m/s

(2) 最大風速  $v_w$ : 25.0 m/s

-7. 前-6.に規定する環境条件のうち、最大風速は係船索の最小切断荷重  $MBL$  を調整することにより許容風速  $v_w^*$  に変更することができる。また、前-3.(1)の算式による  $MBL$  の値が 1,275 kN を超える場合にのみ、許容風速  $v_w^*$  は前-6.に規定する最大風速  $v_w$  より小さい値に設定することができるが、21 m/s より小さくしてはならない。この場合、次の算式によらなければならない。

$$v_w^* = v_w \sqrt{\frac{MBL^*}{MBL}}$$

MBL\*：調整された係船索の最小切断荷重（kN）

-8. 係船索は、次の長さ以上のものとしなければならない。

(1) 艀装数が 2,000 以下の船舶：表 Q19.2 による。

(2) 艀装数が 2,000 を超える船舶：200 m

-9. 係船索として用いる繊維ロープは、別に定めるところによる。

-10. 係船索として用いるワイヤロープのうちウインチ等により操作されドラムに巻き付けられるものについては、本会の承認をえて繊維ロープ心に代えて、ワイヤロープ心のものを使用することができる。

-11. 前-2.から-4.に規定する数に等しい本数の係船索の合計長さが前-8.に規定する長さに当該本数を乗じたものより減少しない場合は、個々の係船索の長さは前-8.に規定するものより 7%の範囲内で減じて差し支えない。

表 Q19.2 艀装数が 2,000 以下のはしけに対する係船索

| 艀装<br>記号 | 艀装数  |      | 係船索 |     |      |
|----------|------|------|-----|-----|------|
|          | を超え  | 以下   | 数   | 長さ  | 切断荷重 |
|          |      |      |     | m   | kN   |
| BA1      | 50   | 70   | 3   | 80  | 37   |
| BA2      | 70   | 90   | 3   | 100 | 40   |
| BA3      | 90   | 110  | 3   | 110 | 42   |
| BA4      | 110  | 130  | 3   | 110 | 48   |
| BA5      | 130  | 150  | 3   | 120 | 53   |
| BB1      | 150  | 175  | 3   | 120 | 59   |
| BB2      | 175  | 205  | 3   | 120 | 64   |
| BB3      | 205  | 240  | 4   | 120 | 69   |
| BB4      | 240  | 280  | 4   | 120 | 75   |
| BB5      | 280  | 320  | 4   | 140 | 80   |
| BC1      | 320  | 360  | 4   | 140 | 85   |
| BC2      | 360  | 400  | 4   | 140 | 96   |
| BC3      | 400  | 450  | 4   | 140 | 107  |
| BC4      | 450  | 500  | 4   | 140 | 117  |
| BC5      | 500  | 550  | 4   | 160 | 134  |
| BD1      | 550  | 600  | 4   | 160 | 143  |
| BD2      | 600  | 660  | 4   | 160 | 160  |
| BD3      | 660  | 720  | 4   | 160 | 171  |
| BD4      | 720  | 780  | 4   | 170 | 187  |
| BD5      | 780  | 840  | 4   | 170 | 202  |
| BE1      | 840  | 910  | 4   | 170 | 218  |
| BE2      | 910  | 980  | 4   | 170 | 235  |
| BE3      | 980  | 1060 | 4   | 180 | 250  |
| BE4      | 1060 | 1140 | 4   | 180 | 272  |
| BE5      | 1140 | 1220 | 4   | 180 | 293  |
| BF1      | 1220 | 1300 | 4   | 180 | 309  |
| BF2      | 1300 | 1390 | 4   | 180 | 336  |
| BF3      | 1390 | 1480 | 4   | 180 | 352  |
| BF4      | 1480 | 1570 | 5   | 190 | 352  |
| BF5      | 1570 | 1670 | 5   | 190 | 362  |
| BG1      | 1670 | 1790 | 5   | 190 | 384  |
| BG2      | 1790 | 1930 | 5   | 190 | 411  |
| BG3      | 1930 | 2000 | 5   | 190 | 437  |

### **19.1.6 チェーンロッカ**

- 1. チェーンロッカは、アンカーチェーンが錨鎖管により容易に直接導かれ、自己収納できる十分な容量及び深さを有するものでなければならない。
- 2. チェーンロッカ（錨鎖管を含む）は、暴露甲板に至るまで水密とし、排水装置を設けなければならない。
- 3. チェーンロッカ内には、その中心線に仕切りを設けなければならない。
- 4. チェーンロッカに交通口を設ける場合には、当該交通口は密に配置されたボルトにより締付けられる堅固な蓋により閉鎖されなければならない。
- 5. チェーンロッカ又は錨鎖管への交通口が暴露甲板より下方に設けられる場合にあっては、当該交通口の蓋及びその締付装置は本会が適当と認めるものでなければならない。また、バタフライナット及び/又はヒンジボルトは、当該装置の締付装置として使用してはならない。
- 6. チェーンを導入するための錨鎖管には、浸水を最小化するための恒久的な閉鎖装置を備えなければならない。
- 7. アンカーチェーンの船内端を船体構造に固定する装置を備えなければならない。本装置及びその支持構造は、アンカーチェーンの切断荷重の 15%以上 30%以下の力に耐えるものでなければならない
- 8. アンカーチェーンの船内端を船体構造に固定する装置は、緊急時にチェーンロッカ外側の接近可能な場所から容易にアンカーチェーンを取り外すことができるものでなければならない。

### **19.1.7 ウインドラス及び制鎖器の支持構造**

- 1. ウインドラス及び制鎖器の支持構造は、次のアンカーチェーンを保持する荷重及び波浪の打ち込みに耐えるよう設計しなければならない。
  - (1) 荷重は、アンカーチェーンに沿って作用するものとし、次の(a)から(c)による値
    - (a) 制鎖器：アンカーチェーンの切断荷重の 80%
    - (b) 制鎖器を備えていない又は制鎖器と一体になっているウインドラス：アンカーチェーンの切断荷重の 80%
    - (c) 制鎖器が備えられているが、一体となっていないウインドラス：アンカーチェーンの切断荷重の 45%
  - (2) 波浪の打ち込みによる荷重は、CSR-B&T 編 1 編 11 章 4 節 2.1.6 による
- 2. ウインドラス及び制鎖器の支持構造の許容応力は、次の(1)及び(2)の値以下としなければならない。
  - (1) 直応力：材料の最小降伏応力の 100%
  - (2) せん断応力：材料の最小降伏応力の 60%

## 23 章 航路を制限する条件で登録を受けるはしけ

### 23.2 “Coasting Service” として登録を受けるはしけ

#### 23.2.3 艀装品\*

-1.を次のように改める。

-1. ~~19 章の規定により算定される艀装数に応じ、表 Q19.1 に掲げる~~艀装品を備えなければならない。ただし、2 個のアンカーのうち 1 個の質量を表 Q19.1 に掲げるものの 85% として差し支えないが、無人はしけの場合に要求される 1 個のアンカーの質量は、表 Q19.1 に掲げるものから減じてはならない。

### 23.3 “Smooth Water Service” として登録を受けるはしけ

#### 23.3.5 艀装品\*

-1.を次のように改める。

-1. ~~19.1.5-3.に規定する艀装数が 2,000 を超えるはしけの係船索を除き、19 章の規定により算定される艀装数に応じ、表 Q19.1 に掲げる~~艀装品の 1 段下位のものとして差し支えない。

## 附 則（改正その2）

1. この規則は、2018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っては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。

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

### IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

#### 英文（正）

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 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, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
  - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
  - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of 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.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

#### Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

#### 仮訳

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む者によって、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、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
  - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
  - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、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、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。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

#### 備考:

1. 本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。

## 20 章 機関

### 20.4 補機及び管装置

20.4.9 として次の 1 条を加える。

#### 20.4.9 ウインドラス及びムアリングウインチ

ウインドラス及びムアリングウインチは、**D 編 16 章**によらなければならない。

#### 附 則（改正その 3）

1. この規則は、2018 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\*が行われた船舶に搭載されるウインドラスであって、施行日前に承認申込みがあったものは、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。
- \* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

#### IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

##### 英文（正）

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 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, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
  - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
  - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.

The optional vessels will be considered part of the same series of 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.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

##### Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

##### 仮訳

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む者によって、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、1 つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあつては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
  - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
  - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。

オプションによる建造予定船は、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、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。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があつた場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

##### 備考：

1. 本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。

---

# 鋼船規則検査要領

Q 編

鋼製はしけ

要  
領

2018 年 第 1 回 一部改正

2018 年 6 月 29 日 達 第 41 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

## Q 編 鋼製はしけ

### 改正その 1

#### Q1 通則

##### Q1.1 一般

Q1.1.1 を次のように改める。

##### Q1.1.1 適用

~~01.3.2(2)に規定する一体型押船により航行するはしけにあっては、単独のはしけとして規則 Q 編の関連規定を満足するとともに、押船と一体となった船舶として規則 O 編及び Q 編の関連規定を満足すること。~~

-1. 規則 Q 編 1.1.1-2.の適用上、他編で特に規定する場合を除き、規則 Q 編の規定は原子力船、潜水船、水中翼船、エアクッション艇、表面効果翼船、海底資源掘削船、半潜水型船舶、甲板昇降型船舶、潜水設備を有する船舶及びその他特殊な構造又は設備を有する船舶であって日本国関係法令で定めるものには適用しない。

-2. 規則 Q 編 1.1.1-4.(1)にいう「平水区域」とは、規則 A 編 1.2.2(2)に規定する海域をいう。

-3. 規則 Q 編 1.1.1-4.(2)にいう「ばら積み液体危険物」とは、ばら積みで運送される液体の物質であって、次に掲げるものをいう。

(1) 規則 N 編 1.1.1-1.に規定する液化ガス

(2) 規則 S 編 1.1.1-1.に規定する危険化学品

(3) 規則 R 編 3.2.20 に規定する危険物であって、前(1)及び(2)に掲げるもの以外のもの

-4. 規則 Q 編 1.1.1-4.(2)にいう「液体油脂」とは、海洋汚染防止のための構造及び設備規則 4 編 1.2.1(13)に規定するものをいう。

-5. 規則 Q 編 1.1.1-4.(3)にいう「油」とは、海洋汚染防止のための構造及び設備規則 1 編 2.1.1(1)に規定する油をいう。

-6. 規則 Q 編 1.1.1-4.(4)にいう「人の運送に使用する」とは、規則 A 編 2.1.39(1)に規定する者以外の者を乗せて運航することをいう。ただし、長さ 12 m 未満のはしけであって、船舶安全法施行規則第二条第 2 項第三号へ(1)及び(2)に掲げる要件に適合する船舶には適用しない。

-7. 規則 Q 編 1.1.1-4.(5)の適用上、次の(1)又は(2)に掲げる構造により結合するものを「堅固に結合」されるものとみなす。

(1) ボルト等による固着

(2) 結合部に互いに補完し合う凹凸形状構造を有し、挿入後ワイヤロープ等で定着

## 附 則（改正その 1）

1. この達は、2018 年 6 月 29 日から施行する。
2. 2003 年 8 月 1 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。ただし、遡及して適用される要件がある場合はこの限りではない。

## 付録1 鋼船規則検査要領 C 編の準用

表 Q を次のように改める。

表 Q 検査要領対応表

| 規則 Q 編 | 検査要領 C 編                         | 規則 Q 編        | 検査要領 C 編                               |
|--------|----------------------------------|---------------|----------------------------------------|
| 1.1.1  | <b>C1.1.3</b>                    | 11.2.2        | <b>C14.2.3</b>                         |
| 1.1.6  | <b>C1.1.10</b>                   | 12.1.1        | <b>C15.2.1</b>                         |
| 2.1.1  | <b>C1.1.11</b> 及び <b>C1.1.12</b> | 12.1.2        | <b>C15.2.3</b>                         |
| 2.1.2  | <b>C1.1.7</b>                    | 13.3.3        | <b>C16.3.3</b>                         |
| 7.1.2  | <b>C10.1.2</b>                   | 14.1.1-1.     | <b>C10.2.1</b> <sup>[注 1]</sup>        |
| 7.3.2  | <b>C10.4.2</b>                   | 14.2.1        | <b>C17.1.1</b>                         |
| 8.1.1  | <b>C11.1.2</b>                   | 14.2.3        | <b>C17.1.4</b>                         |
| 8.2.1  | <b>C11.2.1</b>                   | 14.3.2        | <b>C17.2.2</b>                         |
| 9.1.3  | <b>C12.1.3</b>                   | 14.4.1        | <b>C15.4.1-2. 及び C17.3.1</b>           |
| 9.1.4  | <b>C12.1.4</b>                   | 15.3.1        | <b>C18.3.1</b>                         |
| 9.2.1  | <b>C12.2.1</b>                   | 19.1.1        | <b>C27.1.1</b>                         |
| 10.2.3 | <b>C13.2.3</b>                   | 19.1.3        | <b>C27.1.2</b>                         |
| 11.1.3 | <b>C14.1.3</b>                   | <u>19.1.5</u> | <u><b>C27.1.5</b></u> <sup>[注 2]</sup> |

(注)

1 要領 C10.2.1 中，規則 C 編 10.2.1-1. は，規則 Q 編 14.1.1-1. と読み替える。

2 要領 C27.1.5 中，規則 C 編 27.1.5 は，規則 Q 編 19.1.5 と読み替える。

## 附 則（改正その2）

1. この達は、2018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。

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

### IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

#### 英文（正）

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 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, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
  - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
  - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of 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.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

#### Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

#### 仮訳

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む者によって、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、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
  - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
  - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、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、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。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

#### 備考:

1. 本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。