

高速船規則

高速船規則検査要領

高速船規則
高速船規則検査要領

2021年 第2回 一部改正
2021年 第2回 一部改正

2021年12月27日 規則 第58号/達 55号

2021年7月28日 技術委員会 審議

2021年12月16日 国土交通大臣 認可

ClassNK
一般財団法人 日本海事協会

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。

高速船規則

規則

2021年 第2回 一部改正

2021年12月27日 規則 第58号

2021年7月28日 技術委員会 審議

2021年12月16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。

「高速船規則」の一部を次のように改正する。

改正その1

7編 船体艤装及びペイント工事

1章 船体艤装

1.1 アンカー、チェーン及び索類

1.1.7を次のように改める。

1.1.7 ウインドラス及び制鎖器の船体支持構造

-1. ウインドラス及び制鎖器の船体支持構造は、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、鋼船規則 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船体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%~~

(1) 梁理論又は格子解析による強度評価の場合

(a) 直応力：使用材料の規格降伏応力の100%

(b) せん断応力：使用材料の規格降伏応力の60%

(2) 有限要素解析による強度評価の場合

(a) ミーゼス応力：使用材料の規格降伏応力の100%

(3) 前(1)にいう直応力とは、曲げ応力と軸応力の和であって対応するせん断応力と直行するものをいう。梁理論又は格子解析による強度評価において、応力集中係数は考慮しない。

(4) 前(2)にいう有限要素解析による強度評価は次の手法を標準とする。

(a) 形状は、可能な限り現実的に理想化されたものとする。

(b) 要素の縦横比は、3を超えないこと。

(c) 桁は、シェル要素又は平面応力要素でモデル化されたものとする。

(d) 対称な桁の面材は、梁又はトラス要素でモデル化したもので差し支えない。

- (e) 桁のウェブの要素高さは、ウェブ高さの 1/3 を超えないものとする。
- (f) 桁のウェブの小さな開口付近では、ウェブ厚さは、ウェブ高さ方向に平均化した厚さまで減じたものとする。
- (g) 大きな開口は、モデル化すること。
- (h) 防撓材は、シェル要素、平面応力要素又は梁要素を用いてモデル化して差し支えない。
- (i) 応力は、各要素の中心から読み取るものとする。
- (j) シェル要素の応力は、当該要素の板厚中心において算出されるものとする。

-3. 船体支持構造は、ネット寸法を用いて評価しなければならない。また、船体支持構造は、腐食予備厚 2 mm を必要ネット寸法に加えた値以上としなければならない。

3 章 ブルワーク，ガードレール，放水設備，舷側諸口，丸窓，通風筒及び歩路

3.6 通風筒

3.6.3 閉鎖装置*

-3.を次のように改める。

-3. 非常用発電機室に閉鎖することができる通風用のルーバを取り付ける又は非常用発電機室の通風筒に閉鎖装置を取り付ける場合には、9 編 1.2.5-2.の規定にも適合しなければならない。

9 編 機関

1 章 通則

1.2 機関に対する一般要件

1.2.5 機関区域の通風装置*

-2.を次のように改める。

-2. 非常用発電機室に閉鎖することができる通風用のルーバを取り付ける又は場合及び非常用発電機室の通風筒に閉鎖装置を取り付ける場合には、当該ルーバ又は閉鎖装置は、次の(1)から(4)の要件に適合しなければならない。

- (1) ルーバ及び閉鎖装置は、手動操作又は動力（油圧、空気圧又は電気）により操作されるものとして差し支えないが、火災の状態においても操作可能なものとする。
- (2) 手動操作されるルーバ及び閉鎖装置は、次の(a)及び(b)に適合すること。
~~(a) ルーバ及び閉鎖装置は、船舶の通常の運航状態において常時開放された状態とする~~
~~ことしなければならない。~~
~~(b) ルーバ及び閉鎖装置の手動操作を行う場所には、操作の手引きとなる情報を記した銘板を備える~~
~~ことなければならない。~~
- (3) 動力（油圧、空気圧又は電気）により操作されるルーバ及び閉鎖装置は、次の(a)から(e)に適合すること。
~~(a) ルーバ及び閉鎖装置は、故障した際に開の状態になるものとする~~
~~こと~~
~~でなければならない。~~
~~(b) ただし、動力により操作されるルーバ及び閉鎖装置は、船舶の通常の運航状態においては閉の状態として差し支えない。~~
~~(c) また、動力により操作されるルーバ及び閉鎖装置は、非常用発電機の始動及び作動時に自動的に開の状態になるものとする~~
~~こと~~
~~でなければならない。~~
- (4) 閉鎖することができる通風用の開口、ルーバ及び閉鎖装置は、次の(a)から(c)に適合すること。
~~(a) 通風用の開口は、手動操作により閉鎖することができるものとし、当該手動操作を行う場所は、非常用発電機室の外部の安全な場所であって明確に標示され、ルーバ及び閉鎖装置が閉鎖したことを容易に確認できる場所とする~~
~~こと~~
~~でなければならない。~~
~~(b) この時、ルーバは、前(a)に規定する当該手動操作を行う場所において、ルーバが開の状態であるか又は閉の状態であるかが表示されるものとする~~
~~こと~~
~~でなければならない。~~
~~(c) また、ルーバ及び閉鎖装置は、前(a)に規定する当該手動操作を行う場所以外の離れた場所から閉鎖することができないものとする~~
~~こと~~
~~しなければならない。~~

附 則 (改正その1)

1. この規則は、2022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。

9 編 機関

2 章 往復動内燃機関

2.1 一般

2.1.1 一般*

-3.を削り，-4.から-6.を-3.から-5.に改める。

~~3. 主機に用いられる電子制御機関については，本章の規定によるほか，本会の別に定めるところによらなければならない。~~

~~-43. (省略)~~

~~-54. (省略)~~

~~-65. (省略)~~

2.1.2 用語

-3.として次の1項を加える。

-3. 電子制御機関に関する用語の定義は，次の(1)から(10)による。

(1) 「電子制御機関」とは，燃料噴射及び/又は排気弁開閉等が電子制御される機関をいう。

(2) 「蓄圧器」とは，燃料噴射装置又は排気弁駆動装置に付属の操作油ピストンに油圧を供給する小型の圧力容器で，各シリンダに設けられるものをいう。

(3) 「共通蓄圧器」とは，高压の操作油又は燃料油を供給するための各シリンダ共通の圧力容器をいう。

(4) 「制御弁」とは，油圧アクチュエータを駆動させるための制御部品であり，オンオフ電磁弁，比例制御弁又は可変容積型制御弁等の総称をいう。

(5) 「燃料油高压ポンプ」とは，共通蓄圧器に高压の燃料油を供給するためのポンプをいう。

(6) 「操作油高压ポンプ」とは，燃料噴射装置，排気弁駆動装置，制御弁等に，共通蓄圧器を介して高压の操作油を供給するためのポンプをいう。

(7) 「機能ブロック」とは，システムを構成する全ての品目を，システム，サブシステム，コンポーネント，組立品及び部品のグループに機能毎に分類したものをいう。

(8) 「信頼性ブロック図」とは，機能ブロックどうしの関連性を示した論理図で，解析レベルを表すものをいう。

(9) 電子制御機関の「通常運転」とは，調速機及び各種安全装置を使用して，常用出力で運転できる状態をいう。

(10) 「高压管」とは，燃料油高压ポンプ及び操作油高压ポンプより下流に配管される管をいう。

2.1.5 材料，構造及び強度一般*

-7.として次の1項を加える。

-7. 主機に用いられる電子制御機関の主要部品は，特に1とすることを承認された場合を除き，部品の1が故障した場合にも，電子制御機関の通常運転が継続できるよう装備されなければならない。ただし，各シリンダに設けられる部品であって予備品が要求されないものについては，故障部品を切り離すことが可能であれば，シリンダ毎に1とすることで差し支えない。

2.3 付属装置

2.3.6 から 2.3.10 として次の5条を加える。

2.3.6 主機に用いられる電子制御機関の制御弁

-1. 制御弁は，製造者の定める耐用期間において期待される性能を保持できるものでなければならない。

-2. 制御弁は，機能（燃料噴射，排気弁駆動等）毎に独立させて設けなければならない。

-3. 制御弁は，その故障により，燃料油がシリンダ内に常時流入することを防止する措置が講じられたものでなければならない。

2.3.7 主機に用いられる電子制御機関の蓄圧器及び共通蓄圧器

-1. 蓄圧器及び共通蓄圧器は，鋼船規則 D 編 10 章の規定に適合したものでなければならない。ただし，同規定に関わらず，材料及び非破壊試験並びに表面検査及び寸法検査については鋼船規則 D 編表 D2.1 に，水压試験については鋼船規則 D 編表 D2.6 による。

-2. ダイヤフラムを有する蓄圧器は，製造者の定める耐用期間において期待される性能を保持できるものでなければならない。

-3. 共通蓄圧器は原則として2台以上設置しなければならない。ただし，変動応力に関する疲労解析を行った結果が提出され，本会の承認を得た場合は，1台として差し支えない。

2.3.8 主機に用いられる電子制御機関の燃料油管装置及び操作油管装置

-1. 燃料油高压ポンプ及び操作油高压ポンプは，2台以上設置し，機関の連続最大出力において十分な油量を供給できるものとしなければならない。この場合，1台が故障しても，残りのポンプは通常航海に支障をきたさない油量を供給できるものでなければならない。当該ポンプのうちの1又は複数を予備として備える場合には，いつでも切り替えて使用できるように装備しなければならない。

-2. 燃料油高压ポンプから燃料噴射装置まで及び操作油高压ポンプから排気弁駆動装置までの配管は，管の損傷により飛散した油が引火することを防止するため，二重管とするか，密閉された容器内に収めなければならない。

-3. 燃料油高压ポンプ及び操作油高压ポンプから共通蓄圧器までの配管，共通蓄圧器から他の共通蓄圧器までの配管及び共通蓄圧器から各シリンダへ分配するまでの共通配管は，2系統としなければならない。ただし，変動応力に関する疲労解析を行った結果が提出され，本会の承認を得た場合は，1系統として差し支えない。

-4. 蓄圧器，ポンプ等の機器に接続される管に設けられる弁又はコックは，当該機器にできる限り近接させて設けなければならない。

-5. 高圧管には，制御弁の下流側に高圧警報を設けなければならない。また適当な位置に逃し弁を設け，逃げた油を低圧側へ導かれるようにしなければならない。

-6. 高圧管にブルドン管式圧力計を設ける場合は，JIS 等の工業規格品であつて耐振及び耐熱形のものとしなければならない。

2.3.9 主機に用いられる電子制御機関の電子制御システム

-1. システムを構成する機器又は回路の 1 が故障した場合にも，システム全体の機能を維持できるか，又はその機能を復帰できるものでなければならない。

-2. システムを構成するコントローラは次によるものでなければならない。

(1) 各機能（例えば燃料噴射，排気弁駆動，シリンダ注油，過給システム等）を統括制御するコントローラについては，少なくとも 2 台設置すること。

(2) 前(1)に拘わらず，当該コントローラを介さない独立の制御系により，別途電子制御機関の通常運転が可能な場合には，当該コントローラを 1 台とすることができる。

-3. 電子制御機関の運転に不可欠なセンサー（例えば次の用途に使用されるもの）は 2 台設置しなければならない。ただし，これらのセンサーからのフィードバックなしに電子制御機関の通常運転が可能な場合は，当該センサーを 1 台として差し支えない。

回転数

(1) クランク角

(2) 燃料油用共通蓄圧器の圧力

-4. 電子制御システムの制御電源は 2 電源とし，そのうちの 1 を蓄電池電源としなければならない。また給電回路は 2 系統としなければならない。

-5. 電磁弁の駆動用電源は 2 電源とし，給電回路は 2 系統としなければならない。

-6. 電子制御機関の電子制御システムは，前-1.から-5.を満たすことにより，次の要件を満たすものと同等のものとして取り扱う。

(1) 鋼船規則 D 編 18.2.4-5.(1)

(2) 鋼船規則 D 編 18.3.2-3.(3)

2.3.10 主機に用いられる電子制御機関の故障モード影響解析

電子制御システムは，システムを構成する機器又は回路の 1 が故障した場合にその他の機器又は回路の故障もしくは機能低下を引き起こさないことを確認するために，次に従つて故障モード影響解析（FMEA）を行わなければならない。

(1) システムを機能ブロックに分解し，機能の観点から系統立てた信頼性ブロック図を作成する。

(2) 解析レベルはサブシステム及びコンポーネントの機能ブロックまでとして差し支えない。

(3) 解析結果として，表 9.2.1 又はこれと同等の解析表を作成する。

(4) 解析結果として，是正処置が要求された場合は，是正処置後に解析を行い，当該是正処置の有効性を確認する。

(5) 故障モードは，軽微なものから致命的なものまで，可能な限りすべての事象について考慮する。

表 9.2.1 として次の表を加える。

表 9.2.1 主機に用いられる電子制御機関の故障モード影響解析表

システム				要素									
ID 番号	コン ポー ネン ト	サブ シス テム	運 転 モ ー ド	故 障 モ ー ド	故 障 原 因	故 障 発 見 手 段	警 報 ・ 通 知 手 段	故障の影響			故 障 等 級	是 正 処 置	備 考
								コンポー ネントに ついて	サブシス テムにつ いて	システム について			

運転モードの例： バックアップ運転，燃費優先運転，NOx 低減運転等

故障モードの例： ピストンピンの固着，連接棒の折損，潤滑油の漏れ等（故障部品名を示すこと）

故障等級の分類： (a) 致命的・・・全体機能喪失，爆発，人命損失 →設計変更が必要

(b) 重大・・・機能の一部の不達成 →設計の再検討が必要，設計変更もありうる

(c) 軽微・・・影響ほとんどなし →設計変更は不要

12章 自動制御及び遠隔制御

12.1 一般

12.1.1 適用*

-3.を次のように改める。

-3. 前-1.及び-2.に加えて、コンピュータシステム並びにそれを構成するハードウェア及びソフトウェアの設計、構築、試験及び保守については、本章の規定によるほか、~~本会の別鋼船規則 D 編附属書 18.1.1~~に定めるところによらなければならない。

12.1.3 提出図面及び資料*

(1)及び(2)を次のように改める。

提出すべき図面及び資料は一般に次のとおりとする。ただし、本会が必要と認めた場合には、その他の図面及び資料を要求することがある。

(1) 承認用図面及び資料

(a)から(e)は省略)

(f) ~~12.1.1.3.に規定する~~コンピュータシステムにあつては、~~本会が必要と認める~~鋼船規則 D 編附属書 18.1.1 中 1.2(1)に掲げる図面及び資料。ただし、既に船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 8 章の規定に従い使用承認を受けている場合は、船舶毎に仕様の異なる部分の図面及び資料として差し支えない。

(2) 参考用図面及び資料

~~12.1.1.3.に規定する~~コンピュータシステムにあつては、~~本会が必要と認める~~鋼船規則 D 編附属書附属書 18.1.1 中 1.2(2)に掲げる図面及び資料。ただし、既に船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 8 章の規定に従い使用承認を受けている場合は、船舶毎に仕様の異なる部分の図面及び資料として差し支えない。(同附属書 1.2(2)(a)に規定するものを除く。)

13章 予備品, 要具及び装備品

13.2 予備品, 要具及び装備品

13.2.1 予備品

-5.及び-6.を-6.及び-7.に改め, -5.として次の1項を加える。

-5. 主機として用いられる電子制御機関に対する予備品の種類及び数量は次による。

(1) 制御弁：各種1個

(2) 蓄圧器ダイヤフラム：各種2個

(3) 各シリンダに設置される制御用センサー(このセンサーを利用せずに電子制御機関の通常運転が可能な場合は省略できる。)：各種1個

-6.及び-7.を次のように改める。

~~-56.~~ 前-1.から-45.に示す機関の予備品の種類及び数量は, 各々の機関に対し1台分として要するものを規定したものであり, 同一用途で同一形式の機関を2台又は2系統以上備える場合には, それに要する予備品の種類及び数量は1台又は1系統分にとどめることができる。

ただし, ボイラの筒形水面計ガラス及びへん平形水面計ガラスは, ボイラ1台ごとに前-3.に掲げる数量とし, へん平形水面計枠は, ボイラ2台ごとに1個とする。

~~-67.~~ 前-56.の規定にかかわらず次の(1)から(4)に掲げる機関に対しては予備品を必要としない。

((1)から(4)は省略)

附 則 (改正その2)

1. この規則は, 2022年1月1日から施行する。

9 編 機関

6 章 ボイラ，熱媒油設備，焼却設備及び圧力容器

6.1 ボイラ

6.1.1 を次のように改める。

6.1.1 図面及び資料

提出すべき承認用図面及び資料は一般に次のとおりとする。

- (1) 図面（仕様材料の種類及び寸法を記載したもの）
（a）から（k）は省略
- (2) 資料
 - (a) 主要目表（設計圧力，設計温度，最大蒸発量，伝熱面積等）
 - （b）及び（c）は省略

附 則（改正その3）

1. この規則は，2022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。
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施行日前に建造契約が行われた船舶に適用することができる。

9 編 機関

7 章 管, 弁, 管取付物及び補機

7.1 一般

7.1.2 使用材料*

-5.を次のように改める。

-5. ゴムホース, 鋼船規則 D 編附属書 12.1.6 に適合するプラスチック管~~等~~(ビニル管等を含む) 又はアルミニウム合金等の特殊な材料は, 火災及び浸水に対する安全性又は使用条件を考慮して本会が別に定めるところにより承認した場合に使用することができる。

附 則 (改正その 4)

1. この規則は、2022年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 次のいずれにも該当しない管装置にあっては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に使用承認の申込みのあった管装置
 - (2) 施行日以降に使用承認の更新を行う管装置
 - (3) 施行日以降に建造契約*が行われる船舶に搭載される管装置

* 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。

高速船規則検査要領

要
領

2021 年 第 2 回 一部改正

2021 年 12 月 27 日 達 第 55 号

2021 年 7 月 28 日 技術委員会 審議

2021年12月27日 達 第55号
高速船規則検査要領の一部を改正する達

「高速船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

改正その1

2 編 船級検査

3 章 定期的検査及び機関計画検査

3.9 プロペラ軸及び船尾管軸の検査

3.9.4 部分検査

-1.(2)を次のように改める。

-1. 規則 2 編 3.9.4-1.(2)(b)i)でいう「本会が適当と認める管理基準値」とは、次の(1)及び(2)に示す基準値をいう。

((1)は省略)

(2) IR 酸化度及び分離水に対する次の上限値。ただし、環境適合潤滑油 (EAL) の場合には、次の(a)にかかわらず、順次実施した潤滑油分析の試験結果に基づき、全酸化度 (TAN)、粘度及び変色等のトレンドを確認することとして差し支えない。なお、全酸化度 (TAN) のトレンドを確認する際は、オイルメーカーが定める基準値に基づいて、順次実施すること。

(a) IR 酸化度@ $5.85 \mu m$: 10 (Abs.unit/cm)

(b) 分離水 : 1.0 %

9 編 機関

2 章 往復動内燃機関

2.1 一般

2.1.1 一般

-2.を削り，-3.を-2.に改める。

~~2. 規則 9 編 2.1.1 3.にいう「本会の別に定めるところ」とは，鋼船規則検査要領 D 編 附属書 D2.1.1 「電子制御機関の追加要件に関する検査要領」をいう。~~

-2.を次のように改める。

~~32. 規則 9 編 2.1.1-65.にいう「本会の別に定めるところ」とは，GF 編附属書 3 「高压ガス燃料機関に関する検査要領」又は附属書 4 「低压ガス燃料機関に関する検査要領」をいう。~~

12章 自動制御及び遠隔制御

12.1 一般

12.1.1 適用

-2.を削る。

~~2. 規則9編12.1.1 3.にいう「本会の別に定めるところ」とは、鋼船規則検査要領D編附属書D18.1.1「コンピュータシステム」をいう。~~

12.1.3を削る。

~~12.1.3 提出図面及び資料~~

~~1. 規則9編12.1.3(1)(f)にいう「本会が必要と認める図面及び資料」は、鋼船規則検査要領D編附属書D18.1.1「コンピュータシステム」1.2(1)に掲げるものを標準とする。ただし、既に船用材料・機器等の承認及び認定要領第7編8章の規定に基づき本会の使用承認を受けている場合は、船舶毎に仕様の異なる部分の図面及び資料として差し支えない。~~

~~2. 規則9編12.1.3(2)にいう「本会が必要と認める図面及び資料」は、鋼船規則検査要領D編附属書D18.1.1「コンピュータシステム」1.2(2)に掲げるものを標準とする。ただし、既に船用材料・機器等の承認及び認定要領第7編8章の規定に基づき本会の使用承認を受けている場合は、船舶毎に仕様の異なる部分の図面及び資料として差し支えない。(同附属書1.2(2)(a)に規定するものを除く。)~~

附 則 (改正その1)

1. この達は、2022年1月1日から施行する。

9 編 機関

1 章 通則

1.2 機関に対する一般要件

1.2.5 を削る。

~~1.2.5 機関区域の通風装置~~

~~規則9編1.2.5-2.にいう「ルーバ」とは、次のいずれかに該当するものをいう。~~

- ~~(1) 手動により操作されるもの~~
- ~~(2) 動力により操作されるもの~~
- ~~(3) 手動により操作される閉鎖用の戸を備える固定式のもの~~
- ~~(4) 自動式の閉鎖用の戸を備える固定式のもの~~

附 則 (改正その2)

1. この達は、2022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。

9 編 機関

7 章 管, 弁, 管取付物及び補機

7.1 一般

7.1.2 を次のように改める。

7.1.2 使用材料

規則 9 編 7.1.2-5. について「本会が承認した場合別に定めるところ」とは次をいう。

- (1) 次に掲げる管に、ゴムホース、テフロンホース又はナイロンホースを使用する場合には、~~「船用材料・機器等の承認及び認定要領」~~に従って承認されたものを用いること。
 - (a) 1 類管及び 2 類管
 - (b) 破損により火災又は浸水に至るおそれのある管
- (2) ~~プラスチック管を使用する場合には (ビニル管等を含む) は、鋼船規則検査要領 D 編 附属書 D12.1.6-2. 「プラスチック管に関する検査要領」~~船用材料・機器等の承認及び認定要領第 6 編 6 章によるに従って本会の承認を得たものとする。また、プラスチック製の弁又は及び管取付け物の材料、構造、強度、使用範囲等については、~~同検査要領~~鋼船規則 D 編附属書 12.1.6 に準じること。
- (3) (省略)
- (4) 前(1)から(3)に掲げる以外の材料の管を使用する場合には、その都度承認を得ること。

附 則 (改正その3)

1. この達は、2022年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 次のいずれにも該当しない管装置にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に使用承認の申込みのあった管装置
 - (2) 施行日以降に使用承認の更新を行う管装置
 - (3) 施行日以降に建造契約*が行われる船舶に搭載される管装置

* 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。