

### 3. 鋼船規則 C 編及び関連検査要領における改正点の解説 (コンテナ運搬船の小倉口)

#### 1. はじめに

2024 年 6 月 27 日付一部改正により改正されている鋼船規則 C 編及び関連検査要領中、コンテナ運搬船の小倉口に関する事項について、その内容を解説する。なお、本改正は、2024 年 7 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に適用されている。

#### 2. 改正の背景

IACS 統一解釈 (UI) LL64 には、一定の高さ基準を満たす位置に配置されるコンテナ運搬船のハッチカバーを非風雨密とする場合の条件が規定されており、本会はこれを鋼船規則 C 編及び鋼船規則検査要領 CS 編に取入れている。

一方で、IACS 内の議論において、IACS 統一規則 (UR) S26 の規定に基づく小倉口に対しても、ある程度の高さがあれば波の打ち込みに対する懸念は低いことを理由に、UI LL64 の要件を満たす場合にはコンテナ運搬船の小倉口のハッチカバーを非風雨密にしても差し支えない旨が合意され、2023 年 5 月に IACS UR S26 (Rev.5) として採択した。

このため、IACS UR S26 (Rev.5) に基づき、関連規定を改めた。

#### 3. 改正の内容

鋼船規則 C 編 2-1 編 14.1.1 及び鋼船規則検査要領 CS 編 CS19.2.13 関連

コンテナ運搬船のハッチカバーを対象とした UI LL64 には、貨物であるコンテナ自体が風雨密であることから、ハッチカバーが一定の高さ基準を満足し

た位置に配置されていること、ハッチコーミングが所定の高さを満足していること、貨物倉にビルジ警報装置が設置されていること等を条件にハッチカバーを非風雨密とすることができる旨規定されている。上記はハッチカバーを対象としたものであるが、貨物倉に通じる小倉口にあつては、次の条件を満たすことを条件に、非風雨密としても差し支えない旨を規定した。

- ・ 乾舷甲板より標準船楼高さ 2 層分 (倉口の一部でも船首から 0.25Lf より前方に位置する場合は 3 層分) 以上上方に配置されること。なお、仮想乾舷甲板は、当該仮想乾舷甲板をもとに計算した形状乾舷の値が、指定された満載喫水線から当該仮想乾舷甲板までの垂直距離以下となるように設定すること。
- ・ ハッチコーミングの甲板上面の高さは、600 mm 以上とすること。
- ・ 非風雨密とするハッチカバーが設置される貨物倉には、ビルジ警報装置を設けること。

ただし、小倉口の強度を確保するために、S26 に規定される強度要件については従来通り適用する必要がある。

図 1 は、就航中のコンテナ運搬船を対象に、乾舷甲板からの小倉口が配置される甲板の高さと、標準船楼高さ、さらに UR S26 で指標として規定される標準船楼高さの 2 層分の高さの関係を調査したものである。比較的小型の船舶では、小倉口が配置される甲板の高さが、標準船楼高さ 2 層分より低い場合が多く、船の長さが約 200m を超える範囲で標準船楼高さ 2 層分を超える結果が得られた。このことから、本改正は比較的大型の船舶に適用されることが見込まれる。

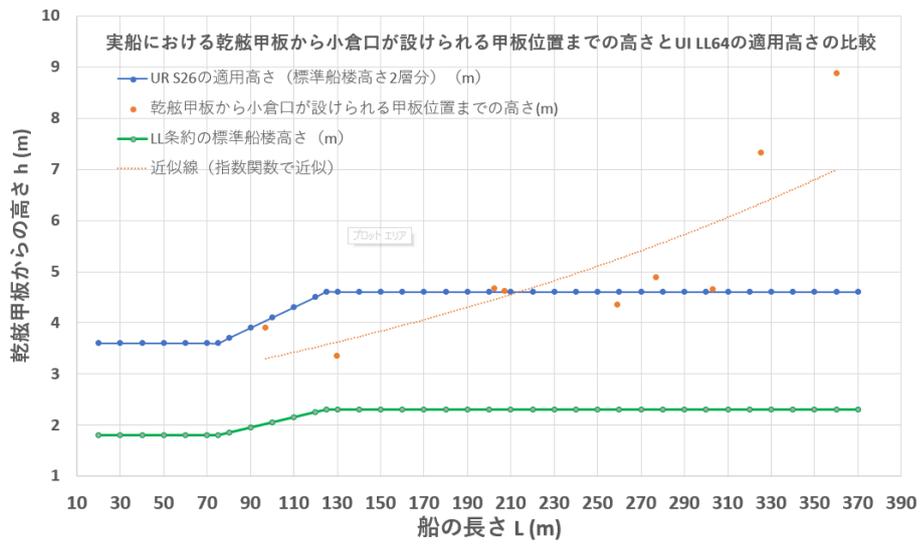


図 1 小倉口が配置される甲板の乾舷甲板からの高さ $h$ と標準船楼高さの比較