

船首隔壁弁に係る統一解釈

改正対象

鋼船規則 D 編

鋼船規則検査要領 D 編

(日本籍船舶用及び外国籍船舶用 (翻訳))

旅客船規則検査要領

(外国籍船舶用 (翻訳))

改正理由

2024 年に発効した SOLAS 条約 II-1 章第 12.6.2 規則改正により、船首隔壁弁に乾舷甲板の上方からの遠隔による操作機能が要求され、また当該弁の遠隔操作システムに障害が発生した場合、自動的に閉じるものとするか、又は乾舷甲板の上方から手動にて閉じることのできるものとしなければならない旨が規定された。本会はこれを既に本会規則に取入れている。

フェイルクローズ機構が要求される遠隔操作弁には機械駆動式だけでなく手動による操作も含まれることを明確にするため、IACS 統一解釈 SC306 が発行された。2025 年 6 月の IMO 第 110 回海上安全委員会(MSC 110)で本解釈が承認される見込みであることから、これに基づき、関連規定を改める。

加えて、総トン数 500 トン未満の船舶の遠隔操作弁に関し、国土交通省の所管する船舶区画規程と整合するべく、関連規定を改める。

改正内容

主な改正内容は次の通り。

- (1) 鋼船規則検査要領 D 編及び旅客船規則検査要領において、遠隔操作弁が手動式又は機械駆動式のいずれの場合においても、フェイルクローズ機構が要求される旨を規定する。
- (2) 鋼船規則 D 編及び旅客船規則検査要領において、総トン数 500 トン未満の貨物船 (外国籍船舶にあっては、これに加えて国際航海に従事しない船舶) には同編 13.2.5-2 に規定される遠隔操作弁に代えて、参酌規定が適用される旨を規定する。

施行及び適用

改正内容(1)は、2026 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に適用

改正内容(2)は、2026 年 1 月 1 日から施行

ID:DX24-27

「船首隔壁弁に係る統一解釈」新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">鋼船規則 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">25 章 航路を制限される船舶及び 小型の船舶に施設される機関の特例</p> <p>25.2 特例の内容</p> <p>(日本籍船舶用)</p> <p>25.2.3 総トン数 500 トン未満の船舶等</p> <p><u>-5. 総トン数 500 トン未満の貨物船にあっては、13.2.5-2 で要求される弁に代えて、乾舷甲板の上方から操作し得る適当なねじ締め又はバタフライ弁を取付け、弁室を船首隔壁の船首側に取付けることができる。この弁は、すべての使用状態の下で容易に接近することができ、かつ、その設置場所が貨物区域でない場合には、弁を船首隔壁の後側に取り付けることができる。この弁の遠隔開閉装置は省略して差し支えない。</u></p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>25.2.3 総トン数 500 トン未満の船舶等</p> <p>-2. 国際航海に従事しない船舶又は総トン数 500 トン未満の船舶にあっては、<u>次のとおりとする。</u></p> <p>(1) 13.4.1-4 及び 13.8.6 の規定は適用しなくても差し支えない。</p> <p>(2) 13.2.5-2 で要求される弁に代えて、乾舷甲板の上方か</p>	<p style="text-align: center;">鋼船規則 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">25 章 航路を制限される船舶及び 小型の船舶に施設される機関の特例</p> <p>25.2 特例の内容</p> <p>(日本籍船舶用)</p> <p>25.2.3 総トン数 500 トン未満の船舶等 (新規)</p> <p>-5. 総トン数 500 トン未満の貨物船にあっては、<u>13.2.5-2 で要求される弁に代えて、乾舷甲板の上方から操作し得る適当なねじ締め又はバタフライ弁を取付け、弁室を船首隔壁の船首側に取付けることができる。この弁は、すべての使用状態の下で容易に接近することができ、かつ、その設置場所が貨物区域でない場合には、弁を船首隔壁の後側に取り付けることができる。この弁の遠隔開閉装置は省略して差し支えない。</u></p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>25.2.3 総トン数 500 トン未満の船舶等</p> <p>-2. 国際航海に従事しない船舶又は総トン数 500 トン未満の船舶にあっては、<u>13.4.1-4 及び 13.8.6 の規定は適用しなくても差し支えない。</u></p> <p>(新規)</p>	<p>船舶区画規程第三編第一章 第二条の二及び第四章 第二条の十の二にて、総トン数 500 トン未満の貨物船は当該規程の適用外とされるため、13.2.5-2. で要求される遠隔操作弁に代わる本会独自要件として要求する。</p>

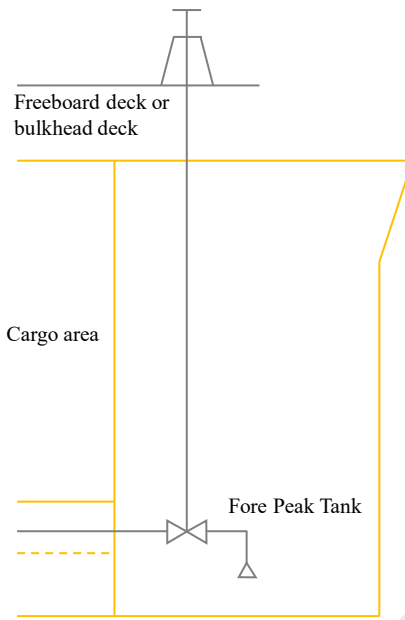
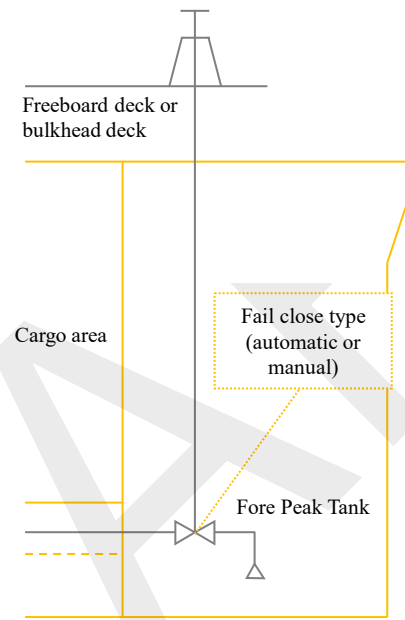
「船首隔壁弁に係る統一解釈」 新旧対照表

新	旧	備考
<p><u>ら操作し得る適当なねじ締め又はバタフライ弁を取付け、弁室を船首隔壁の船首側に取付けることができる。この弁は、すべての使用状態の下で容易に接近することができ、かつ、その設置場所が貨物区域でない場合には、弁を船首隔壁の後側に取り付けることができる。この弁の遠隔開閉装置は省略して差し支えない。</u></p>		
<p>この改正は附則 A による</p>		

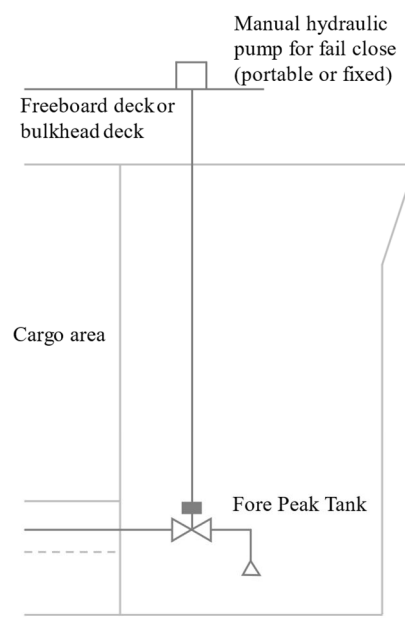
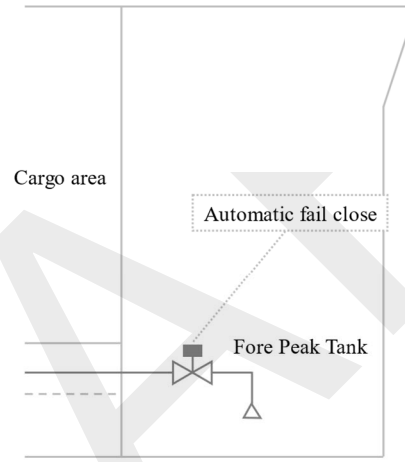
「船首隔壁弁に係る統一解釈」新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">D13 管艙装</p> <p>D13.2 配管</p> <p>D13.2.5 隔壁弁 <u>-5. 規則 D 編 13.2.5-2.にいう遠隔操作可能な弁は, 図 D13.2.5 に例示する通り, フェイルクローズ機構を備えることを条件として, 手動式又は機械駆動式とすることができる。</u></p>	<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">D13 管艙装</p> <p>D13.2 配管</p> <p>D13.2.5 隔壁弁 (新規)</p>	<p>IACS 統一解釈 SC306</p>

「船首隔壁弁に係る統一解釈」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">図 D13.2.5-5.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Case 1 (Not allowable)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Case 2 (Allowable)</p> </div> </div>		<p>IACS 統一解釈 SC306 TB 資料内 Case 1-4</p>
<p><u>Manual deck stand controlled from the freeboard deck or bulkhead deck</u> <u>When fail, the valve remains at its current position</u></p>	<p><u>Manual deck stand controlled from the freeboard deck or bulkhead deck</u> <u>Fail-close type valve (automatic close or manual close from the freeboard deck or bulkhead deck)</u></p>	

「船首隔壁弁に係る統一解釈」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p style="text-align: center;">Case 3 (Allowable)</p>	 <p style="text-align: center;">Case 4 (Allowable)</p>	
<p><u>Actuated mechanically and controlled remotely from cargo control room, etc.</u></p> <p><u>Manual fail-close from above the freeboard deck or bulkhead deck</u></p>	<p><u>Actuated mechanically and controlled remotely from cargo control room, etc.</u></p> <p><u>Automatic fail-close</u></p>	

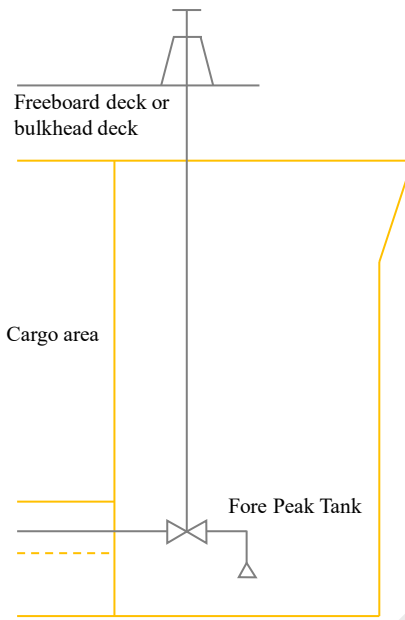
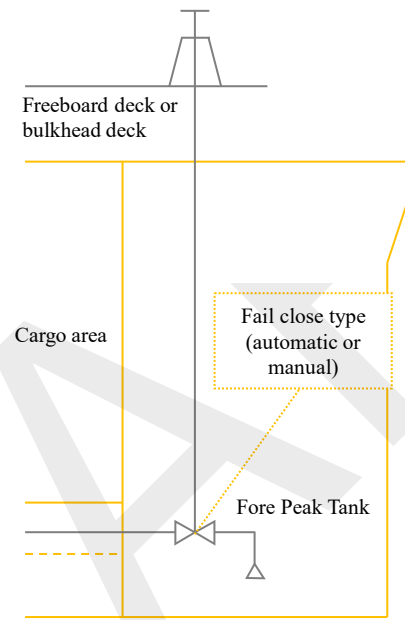
「船首隔壁弁に係る統一解釈」新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">旅客船規則検査要領</p> <p style="text-align: center;">3 編 船体構造及び艤装</p> <p style="text-align: center;">1 章 通則</p> <p>1.1 一般</p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>1.1.1 適用</p> <p>航路を制限する条件で登録を受ける船舶の構造及び艤装については、下記に定めるところによること。</p> <p>((1)から(5)は省略)</p> <p><u>(6) 開口の配置については、国際航海に従事しない船舶にあつては、規則3編6.3.1-3.で要求される弁に代えて、隔壁甲板の上方から操作し得る適当なねじ締め又はバタフライ弁を取付け、弁室を船首隔壁の船首側に取付けることができる。この弁は、すべての使用状態の下で容易に接近することができ、かつ、その設置場所が貨物区域でない場合には、弁を船首隔壁の後側に取り付けることができる。この弁の遠隔開閉装置は省略して差し支えない。</u></p>	<p style="text-align: center;">旅客船規則検査要領</p> <p style="text-align: center;">3 編 船体構造及び艤装</p> <p style="text-align: center;">1 章 通則</p> <p>1.1 一般</p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>1.1.1 適用</p> <p>航路を制限する条件で登録を受ける船舶の構造及び艤装については、下記に定めるところによること。</p> <p>((1)から(5)は省略)</p> <p>(新規)</p>	<p>国際航海に従事しない船舶（SOLAS非適用船）に対し、規則3編6.3.1-3.で要求される遠隔操作弁に代わる本会独自要件として要求する。</p>

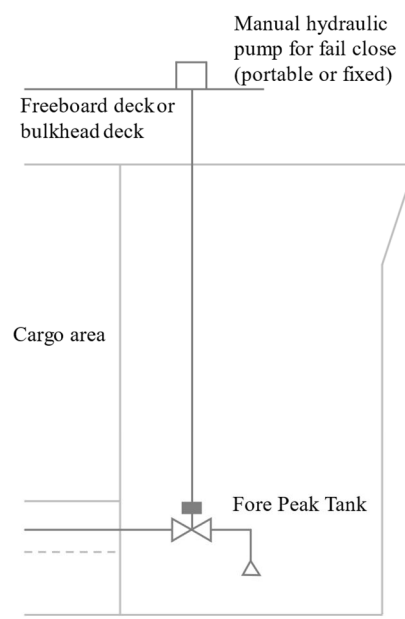
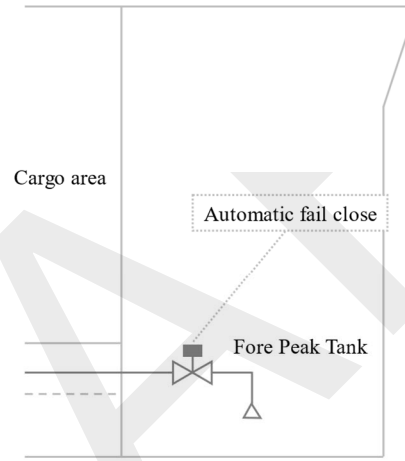
「船首隔壁弁に係る統一解釈」新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">6章 水密隔壁及びその開口</p> <p>6.3 水密隔壁の開口</p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>6.3.1 開口の配置</p> <p><u>-3. 規則3編6.3.1-3.にいう遠隔操作可能な弁は、図6.3.1-3.に例示する通り、フェイルクローズ機構を備えることを条件として、手動式又は機械駆動式とすることができる。</u></p>	<p style="text-align: center;">6章 水密隔壁及びその開口</p> <p>6.3 水密隔壁の開口</p> <p>(外国籍船舶用)</p> <p>6.3.1 開口の配置</p> <p>(新規)</p>	<p>IACS 統一解釈 SC306</p>

「船首隔壁弁に係る統一解釈」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">図 6.3.1-3.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Freeboard deck or bulkhead deck</p> <p>Cargo area</p> <p>Fore Peak Tank</p> <p>Case 1 (Not allowable)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Freeboard deck or bulkhead deck</p> <p>Cargo area</p> <p>Fore Peak Tank</p> <p>Fail close type (automatic or manual)</p> <p>Case 2 (Allowable)</p> </div> </div> <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><u>Manual deck stand controlled from the freeboard deck or bulkhead deck</u></p> <p><u>When fail, the valve remains at its current position</u></p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><u>Manual deck stand controlled from the freeboard deck or bulkhead deck</u></p> <p><u>Fail-close type valve (automatic close or manual close from the freeboard deck or bulkhead deck)</u></p> </div> </div>		<p>IACS 統一解釈 SC306 TB 資料内 Case 1-4</p>

「船首隔壁弁に係る統一解釈」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p>Manual hydraulic pump for fail close (portable or fixed)</p> <p>Freeboard deck or bulkhead deck</p> <p>Cargo area</p> <p>Fore Peak Tank</p> <p>Case 3 (Allowable)</p> <p><u>Actuated mechanically and controlled remotely from cargo control room, etc.</u> <u>Manual fail-close from above the freeboard deck or bulkhead deck</u></p>	 <p>Cargo area</p> <p>Automatic fail close</p> <p>Fore Peak Tank</p> <p>Case 4 (Allowable)</p> <p><u>Actuated mechanically and controlled remotely from cargo control room, etc.</u> <u>Automatic fail-close</u></p>	
<p>この改正は附則Bによる</p>		
<p>附 則 A</p> <p>1. この改正は、2026年1月1日から施行する。</p>		

「船首隔壁弁に係る統一解釈」新旧対照表

新	旧	備考
附 則 B		
<p>1. この改正は、2026年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。</p> <p>2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあつては、この改正による規定にかかわらず、なお従前の例による。</p> <p>* 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。</p> <p style="text-align: center;">IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)</p> <p style="text-align: center;">英文 (正)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>(1) such alterations do not affect matters related to classification, or</p> <p>(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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Note: This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.</p>	<p style="text-align: center;">仮訳</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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」として扱われなければならない。</p> <p>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。</p> <p>備考： 1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。</p>	