

鋼船規則 C 編関連（2026 年改正 1）

改正対象

鋼船規則 C 編
（日本籍船舶用及び外国籍船舶用（翻訳））
鋼船規則 CSR-B&T 編
（日本籍船舶用）

改正理由

鋼船規則 C 編は、2022 年 7 月に全面的な改正が行われたが、その後の関連業界からのフィードバックを参考に、規則の実用性、使用性向上を目的として、継続的な見直しを行う予定としている。また、より安全性、合理性に配慮した規則となるよう研究開発で得られた知見を適切に規則に反映することとしている。

今般、規則の見直し結果及び研究開発成果を反映すべく、関連規定を改める。

改正内容

- (1) 1 編 7.2.2 に規定する片持梁の強度評価に用いるハッチカバーに作用する青波荷重の参照先を修正する。
- (2) 1 編 8.6.1.1 に規定する貨物倉解析において、応力の修正はマンホール等の開口のモデル化の有無によらず要求されることを明確化する。
- (3) 1 編 9.5.6 に規定する疲労強度改善のための溶接後処理の施工要領に関する要件の一部を明確化する。
- (4) 1 編 14.6.5 に規定するハッチカバーの強度評価におけるバラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重に対する許容応力を明確化する。
- (5) 2-2 編 9.2.1 に規定するボックス型ばら積貨物船に対して、ビルジホップ斜板を有する場合の有限要素解析により疲労強度評価すべき重要な構造詳細を追加する。
- (6) 誤記修正及び定義の明確化

施行及び適用

2027 年 7 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に適用。ただし、申出により先取りで適用可。

ID:DH26-02

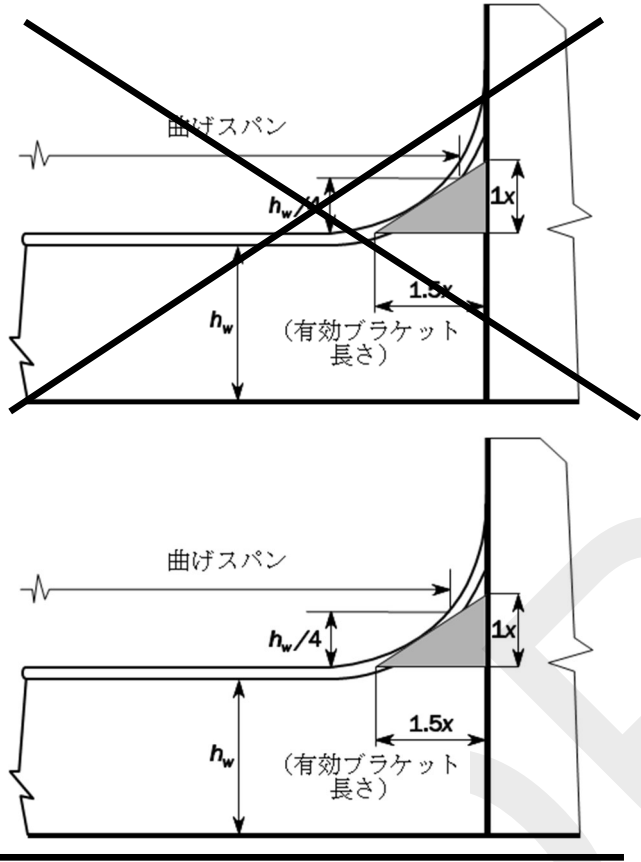
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
鋼船規則 C 編 船体構造及び船体艤装 1 編 共通要件 (日本籍船舶用) 2 章 一般配置要件 2.4 構造配置 2.4.1 船底構造 2.4.1.3 フロアの配置 -2. 前-1.の規定にかかわらず，次に掲げる箇所には，フロアを設けなければならない。 (1) 主機室の各フレームの位置。ただし，縦式構造の場合，主機下部を除いた箇所では，<u>2 フレームスペースごと</u>として差し支えない。 (2) スラスト受台及びボイラ台の下部 (3) 横隔壁の下部 (4) 船首隔壁から 10.6.1.2 に規定する船首船底補強部の後端までの間では，10.6.2.2 又は 10.6.3.2 に規定する箇所	鋼船規則 C 編 船体構造及び船体艤装 1 編 共通要件 (日本籍船舶用) 2 章 一般配置要件 2.4 構造配置 2.4.1 船底構造 2.4.1.3 フロアの配置 -2. 前-1.の規定にかかわらず，次に掲げる箇所には，フロアを設けなければならない。 (1) 主機室の各フレームの位置。ただし，縦式構造の場合，主機下部を除いた箇所では，フレーム <u>1 本おき</u>として差し支えない。 (2) スラスト受台及びボイラ台の下部 (3) 横隔壁の下部 (4) 船首隔壁から 10.6.1.2 に規定する船首船底補強部の後端までの間では，10.6.2.2 又は 10.6.3.2 に規定する箇所	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 表現の揺らぎの修正。 適用の変更なし。

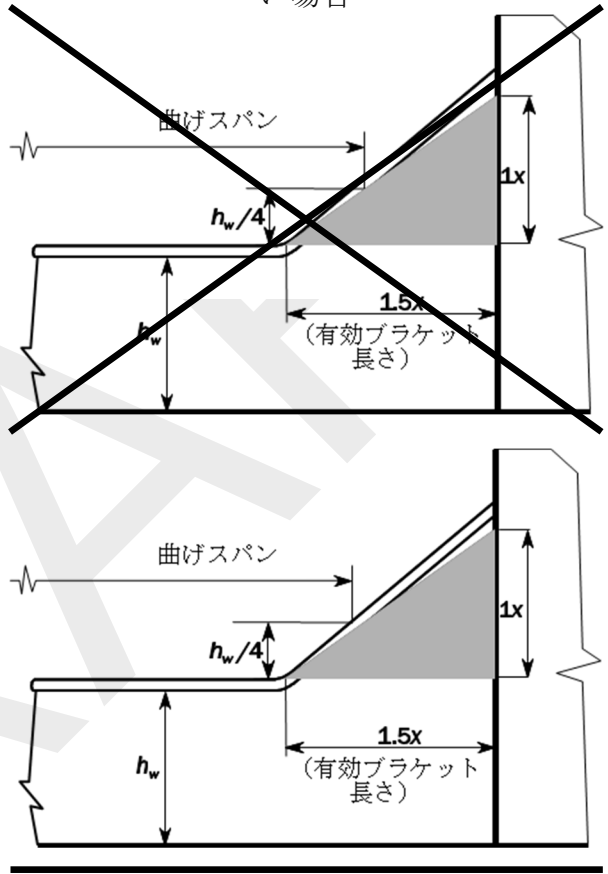
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
(日本籍船舶及び外国籍船舶用) 3 章 構造設計の原則 3.6 防撓材及び主要支持部材の理想化 3.6.1 有効スパン 3.6.1.4 主要支持部材の有効曲げスパン -6. 湾曲しているブラケットにおいて、設けるブラケットと有効ブラケットの接点が高さ$h_w/4$の位置より上方にある場合、有効曲げスパンは有効ブラケットにおける高さ$h_w/4$の位置までとする。また、設けるブラケットと有効ブラケットの接点が高さ$h_w/4$の位置より下方にある場合は、有効曲げスパンは設けるブラケットにおける高さ$h_w/4$の位置までとしなければならない。(図 3.6.1-5.(a)参照)	(日本籍船舶及び外国籍船舶用) 3 章 構造設計の原則 3.6 防撓材及び主要支持部材の理想化 3.6.1 有効スパン 3.6.1.4 主要支持部材の有効曲げスパン -6. 湾曲しているブラケットにおいて、設けるブラケットと有効ブラケットの接点が高さ$h_w/4$の位置より上方にある場合、有効曲げスパンは設けるブラケットにおける高さ$h_w/4$の位置までとする。また、設けるブラケットと有効ブラケットの接点が高さ$h_w/4$の位置より下方にある場合は、有効曲げスパンは有効ブラケットにおける高さ$h_w/4$の位置までとしなければならない。(図 3.6.1-5.(a)参照)	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 有効曲げスパンの定義を CSR-B&T 編英文に整合させる。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
図 3.6.1-5. 主要支持部材の有効曲げスパン a) 一体型のブラケットで面材が連続かつ湾曲している場合  b) 独立したブラケットが溶接されている場合 (省略)		図中における有効曲げスパンの端部の位置を修正する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
c) 一体型のブラケットで面材が連続かつ直線的であり、ブラケットの長さが高さの比が 1.5 より大きい場合 (省略)	d) 一体型のブラケットで面材が連続かつ直線的であり、ブラケットの長さが高さの比が 1.5 より小さい場合 	
e) 小さい裏側のブラケットが設けられている場合 (省略)	f) 大きい裏側のブラケットが設けられている場合 (省略)	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
(日本籍船舶用) 3.8 ローディングマニュアル及び積付計算機 3.8.2 ローディングマニュアル 3.8.2.1 一般 -3. ローディングマニュアルには, 次の事項を記載しなければならない。<u>附属書 3.8「ローディングマニュアルの記載事項」</u>も参照のこと。 (1) 外洋航行及び港内／閉囲された水域における船舶の設計の前提となる標準積付状態並びに静水中曲げモーメント及びせん断力の許容値 (2) それぞれの積付状態における静水中垂直曲げモーメント, 静水中垂直せん断力の計算結果 (3) 本会が必要と認めた場合には, 例えばハッチカバー, 甲板, 二重底構造等に対する局所的な許容荷重 (4) 関連する運航制限	(日本籍船舶用) 3.8 ローディングマニュアル及び積付計算機 3.8.2 ローディングマニュアル 3.8.2.1 一般 -3. ローディングマニュアルには, 次の事項を記載しなければならない。<u>附属書 3.8「ローディングマニュアルの記載事項」</u>も参照のこと。 (1) 外洋及び港内／閉囲された水域を航行する船舶の設計の前提となる標準積付状態並びに静水中曲げモーメント及びせん断力の許容値 (2) それぞれの積付状態における静水中垂直曲げモーメント, 静水中垂直せん断力の計算結果 (3) 本会が必要と認めた場合には, 例えばハッチカバー, 甲板, 二重底構造等に対する局所的な許容荷重 (4) 関連する運航制限	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 英文の記載に整合させる。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
(日本籍船舶及び外国籍船舶用)	(日本籍船舶及び外国籍船舶用)	
4 章 荷重	4 章 荷重	
4.4 局部強度において考慮する荷重	4.4 局部強度において考慮する荷重	
4.4.2 最大荷重状態	4.4.2 最大荷重状態	
4.4.2.4 液体積載物による内圧	4.4.2.4 液体積載物による内圧	
-2. 液体を積載するタンク及びバラストホールドに作用する変動圧力 P_{ld} (kN/m^2) は、表 4.4.2-8.によらなければならない。	-2. 液体を積載するタンク及びバラストホールドに作用する変動圧力 P_{ld} (kN/m^2) は、表 4.4.2-8.によらなければならない。	
表 4.4.2-8. 液体を積載するタンク及びバラストホールド内に作用する変動圧力 P_{ld}		
積載区画の種類	変動圧力 P_{ld} (kN/m^2) ⁽¹⁾⁽²⁾	
	$z \leq z_{top}$	$z > z_{top}$
液体貨物（液化ガス含む）を満載する貨物タンク，バラストホールド及び液化ガス燃料タンク	$\rho_L \sqrt{[C_{WDx} a_{Xe-l}(x_{TG} - x)]^2 + [C_{WDy} a_{Ye-l}(y_{TG} - y)]^2 + [C_{WDz} a_{Ze-l}(z_0 - z)]^2}$	0
それ以外 ⁽⁶⁾ (バラストタンク等)	$\rho_L \sqrt{[C_{WDx} a_{Xe-l}(x_0 - x)]^2 + [C_{WDy} a_{Ye-l}(y_0 - y)]^2 + [C_{WDz} a_{Ze-l}(z_0 - z)]^2}$	0
(省略) C_{WDz} : 荷重条件ごとの係数で、次の算式による。 HF において、 $0.0 \leq x_{CWD}/L_C \leq 0.3$ の場合、 $C_{WDz} = -2.73 \frac{x_{CWD}}{L_C} + 1.0$ $0.3 < x_{CWD}/L_C \leq 0.7$ の場合、 $C_{WDz} = 2.05 \frac{x_{CWD}}{L_C} - 0.435$ $0.7 < x_{CWD}/L_C \leq 1.0$ の場合、 $C_{WDz} = 1.0$ RP において、 $0.0 \leq x_{CWD}/L_C \leq 0.3$ の場合、 $C_{WDz} = 1.37 \frac{x_{CWD}}{L_C} + 0.59$ $0.3 < x_{CWD}/L_C \leq 0.7$ の場合、 $C_{WDz} = 1.0$		

改正内容(6)
誤記修正及び定義の明確化

船長方向の分布係数を示す図を追加する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考															
$0.7 < x_{CWD}/L_C \leq 1.0$ の場合, $C_{WDz} = -1.27 \frac{x_{CWD}}{L_C} + 1.89$ <table border="1"> <caption>Data points for C_WDz vs x_CWD/L_C</caption> <thead> <tr> <th>x_CWD/L_C</th> <th>HF (Solid line)</th> <th>RP (Dashed line)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0</td> <td>1.0</td> <td>0.6</td> </tr> <tr> <td>0.3</td> <td>0.2</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>0.7</td> <td>1.0</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>1.0</td> <td>1.0</td> <td>0.6</td> </tr> </tbody> </table> x_{CWD} : 荷重条件ごとの係数の計算位置の X 座標 (m) で, 考慮するタンク又はバラストホールドの容積重心位置の X 座標 (m) とする。 (省略) (省略) 4.8 追加の構造要件において考慮する荷重 4.8.2 最大荷重状態 4.8.2.3 船首衝撃圧	x_CWD/L_C	HF (Solid line)	RP (Dashed line)	0.0	1.0	0.6	0.3	0.2	1.0	0.7	1.0	1.0	1.0	1.0	0.6	4.8 追加の構造要件において考慮する荷重 4.8.2 最大荷重状態 4.8.2.3 船首衝撃圧	
x_CWD/L_C	HF (Solid line)	RP (Dashed line)															
0.0	1.0	0.6															
0.3	0.2	1.0															
0.7	1.0	1.0															
1.0	1.0	0.6															

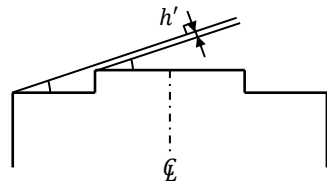
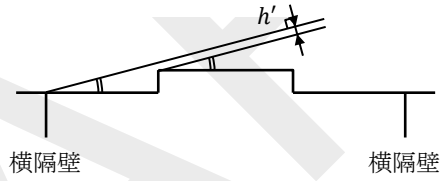
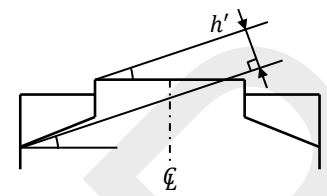
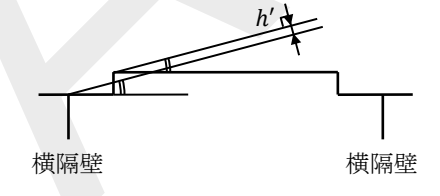
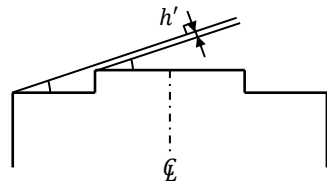
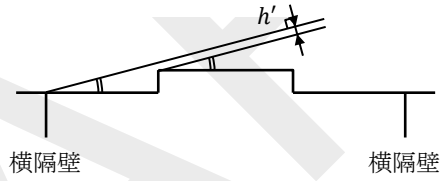
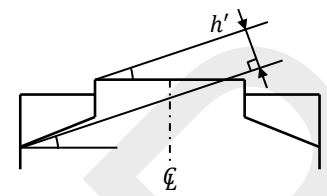
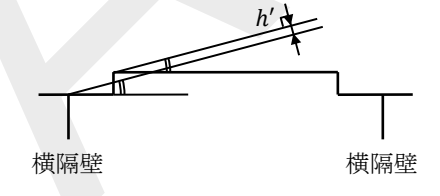
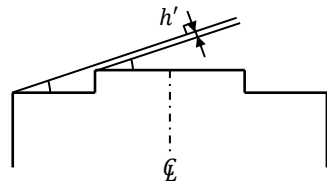
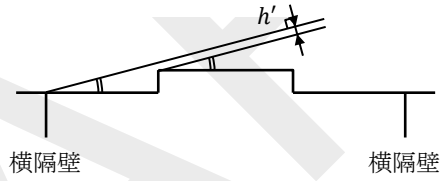
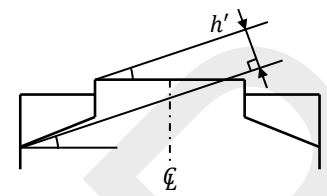
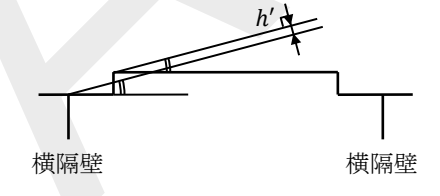
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」新旧対照表

新	旧	備考
表 4.8.2-9. 船首衝撃圧 P_{FB2}		改正内容(6) 誤記修正及び定義の 明確化 対象箇所を明確化する。
対象箇所	船首衝撃圧 P_{FB2} (kN/m ²)	
船首垂線から $0.1L_C$ の箇所より前方及び、 垂直方向にあっては設計最小バラスト喫水より上方及び船首楼 (備考)	$P_{FB2} = \rho f_{FB} c_{FB} V_{im}^2 \sin \gamma_{wl}$	船長方向の分布係数 を示す図を追加する。
f_{FB} : 船長方向における船首衝撃圧の分布係数で、次の算式による。 $x/L_C \leq 0.9$ の場合、 $f_{FB} = 0.55$ $0.9 < x/L_C \leq 0.9875$ の場合、 $f_{FB} = 4(x/L_C - 0.9) + 0.55$ $0.9875 < x/L_C \leq 1.0$ の場合、 $f_{FB} = 8(x/L_C - 0.9875) + 0.9$ $1.0 < x/L_C$ の場合、 $f_{FB} = 1.0$		
(省略)		

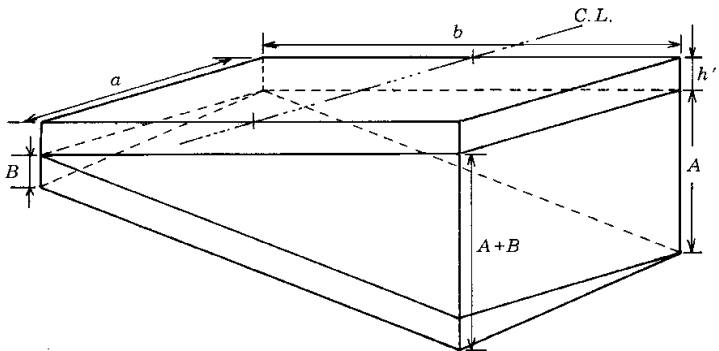
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
4.10 艙装において考慮する荷重 4.10.3 バラスト兼用倉の倉口の鋼製ハッチカバー及びハッチコーミング強度評価で考慮する荷重 4.10.3.1 バラストによる垂直荷重 -1. バラストを漲水する貨物倉に設けられる上甲板暴露部の鋼製ハッチカバー又はこれに類するハッチカバー並びにハッチコーミングに作用する荷重h (kN/m^2) は、次によらなければならない。 (1) 頂板に作用する荷重h (kN/m^2) は、次の算式による。 $h = 9.81 \times 0.85(16a/L_c + 0.25b + h')$ a : 倉口の長さ (m) b : 倉口の幅 (m) h' : ロール角を 15 度、ピッチ角を $900/L_c$ 度とした時のハッチカバーの最高部からタンク周辺の頂板の最高点までの垂直距離 (m)。ただし、マイナスの時は 0 とする。(図 4.10.3-1 参照) (2) 防撓材に作用する荷重h (kN/m^2) は、次の算式による。 船幅方向 (ハッチカバーが、船長方向に開閉される場合) : $h = 9.81 \times 0.85(12a/L_c + 0.125b + h')$ 船長方向 (ハッチカバーが、船幅方向に開閉される場合) : $h = 9.81 \times 0.85(8a/L_c + 0.188b + h')$ a, b, h' : 前(1)による。	4.10 艙装において考慮する荷重 4.10.3 バラスト兼用倉の倉口の鋼製ハッチカバー及びハッチコーミング強度評価で考慮する荷重 4.10.3.1 バラストによる垂直荷重 -1. バラストを漲水する貨物倉に設けられる上甲板暴露部の鋼製ハッチカバー又はこれに類するハッチカバー並びにハッチコーミングに作用する荷重h (kN/m^2) は、次によらなければならない。 (1) 頂板に作用する荷重h (kN/m^2) は、次の算式による。 $h = 9.81 \times 0.85(16a/L_c + 0.25b + h')$ a : 倉口の長さ (m) b : 倉口の幅 (m) h' : ロール角を 15 度、ピッチ角を $900/L_c$ 度とした時のハッチカバーの最高部からタンク周辺の頂板の最高点までの垂直距離 (m)。ただし、マイナスの時は 0 とする。(図 4.10.3-1 参照) (2) 防撓材に作用する荷重h (kN/m^2) は、次の算式による。 船幅方向 (ハッチカバーが、船長方向に開閉される場合) : $h = 9.81 \times 0.85(12a/L_c + 0.125b + h')$ 船長方向 (ハッチカバーが、船幅方向に開閉される場合) : $h = 9.81 \times 0.85(8a/L_c + 0.188b + h')$ a, b, h' : 前(1)による。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考									
-2. 有限要素解析によりハッチカバーの寸法を決定する場合、バラストによる荷重は、図 4.10.3-2.による値を 0.85 倍としたものとしなければならない。ただし、最大の荷重がかかるコーナー部は任意の場所とする。また、防撓桁のみをモデル化する場合で本会が適当と認めた場合、荷重は、前-1.<u>(2)</u>による値を用いてもよい。											
-2. 有限要素解析によりハッチカバーの寸法を決定する場合、バラストによる荷重は、図 4.10.3-2.による値を 0.85 倍としたものとしなければならない。ただし、最大の荷重がかかるコーナー部は任意の場所とする。また、防撓桁のみをモデル化する場合で本会が適当と認めた場合、荷重は、前-1.による値を用いてもよい。											
防撓桁のみをモデル化する場合で本会が適当と認めた場合のバラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重を明確化する。											
図 4.10.3-1. h'の測り方											
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>ロールの場合：角度（$\angle$） = 15°</th><th>ピッチの場合：角度（$\angle$） = (900/L_c)°</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$h' > 0$</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>$h' \leq 0$</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>				ロールの場合：角度（ $\angle$ ） = 15°	ピッチの場合：角度（ $\angle$ ） = (900/ L_c)°	$h' > 0$			$h' \leq 0$		
	ロールの場合：角度（ $\angle$ ） = 15°	ピッチの場合：角度（ $\angle$ ） = (900/ L_c)°									
$h' > 0$											
$h' \leq 0$											

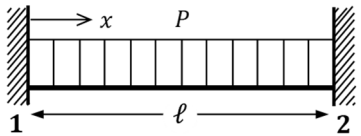
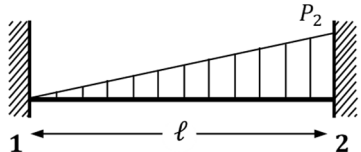
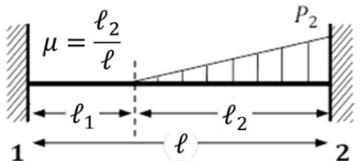
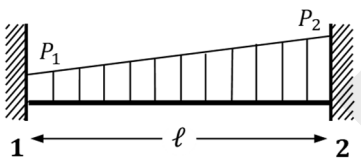
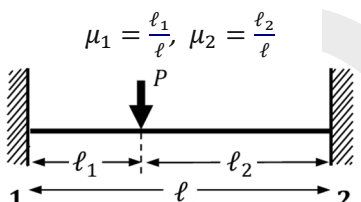
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考												
図 4.10.3-2. 有限要素解析におけるバラスト兼用倉に作用する荷重  (備考) Aは、ロールにより生じる付加水頭で、$0.25b$とする。 Bは、ピッチにより生じる付加水頭で、$16a/L_C$とする。														
附属書 5.1 高張力鋼の使用範囲 An1.高張力鋼の使用範囲 An1.2 垂直方向範囲	附属書 5.1 高張力鋼の使用範囲 An1.高張力鋼の使用範囲 An1.2 垂直方向範囲													
表 An1 基線及び甲板における応力 <table border="1"> <thead> <tr> <th>状態</th><th>基線</th><th>甲板</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>航海最大荷重状態</td><td>$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$</td><td>$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$</td></tr> <tr> <td>港内状態</td><td>$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$</td><td>$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$</td></tr> <tr> <td colspan="3">V_D : 5.2.1.2 による。</td></tr> </tbody> </table>		状態	基線	甲板	航海最大荷重状態	$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$	$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$	港内状態	$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$	$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$	V_D : 5.2.1.2 による。			改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 C 編における荷重シナリオの名称に整合させる。
状態	基線	甲板												
航海最大荷重状態	$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$	$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW} + M_{WV} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$												
港内状態	$\sigma_{bl} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} z_n \times 10^5$	$\sigma_{dk} = \frac{ M_{SW-p} }{I_{gr}} V_D \times 10^5$												
V_D : 5.2.1.2 による。														

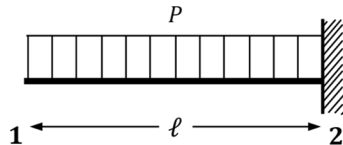
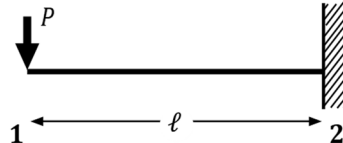
「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
7 章 主要支持構造強度 7.2 単純桁 7.2.2 強度評価	7 章 主要支持構造強度 7.2 単純桁 7.2.2 強度評価	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新		旧		備考
表 7.2.2-1. モーメント及びせん断力				
	評価モデル	M	F	
1	 $P = P_1 = P_2$	$M_1 = M_2 = \frac{SP\ell_{bdg}^2}{12}$	$F_1 = F_2 = \frac{SP\ell_{shr}}{2}$	
2	 $P_1 = 0$	$M_1 = \frac{SP_2\ell_{bdg}^2}{30}$ $M_2 = \frac{SP_2\ell_{bdg}^2}{20}$	$F_1 = \frac{3SP_2\ell_{shr}}{20}$ $F_2 = \frac{7SP_2\ell_{shr}}{20}$	
3	 $\mu = \frac{\ell_2}{\ell}$	$M_1 = -\frac{SP_2\ell_{bdg}^2}{60}(3\mu^4 - 5\mu^3)$ $M_2 = \frac{SP_2\ell_{bdg}^2}{60}(3\mu^4 - 10\mu^3 + 10\mu^2)$	$F_1 = -\frac{SP_2\ell_{shr}}{20}(2\mu^4 - 5\mu^3)$ $F_2 = \frac{SP_2\ell_{shr}}{20}(2\mu^4 - 5\mu^3 + 10\mu)$	
4		$M_1 = \frac{S\ell_{bdg}^2}{60}(3P_1 + 2P_2)$ $M_2 = \frac{S\ell_{bdg}^2}{60}(2P_1 + 3P_2)$	$F_1 = \frac{S\ell_{shr}}{20}(7P_1 + 3P_2)$ $F_2 = \frac{S\ell_{shr}}{20}(3P_1 + 7P_2)$	
5	 $\mu_1 = \frac{\ell_1}{\ell}, \mu_2 = \frac{\ell_2}{\ell}$	$M_1 = P\mu_1\mu_2^2\ell_{bdg}$ $M_2 = P\mu_1^2\mu_2\ell_{bdg}$	$F_1 = P\mu_2^2(3\mu_1 + \mu_2)$ $F_2 = P\mu_1^2(3\mu_2 + \mu_1)$	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新		旧		備考
6		$M_2 = \frac{SP\ell_{bdg}^2}{2}$	$F_2 = SP\ell_{shr}$	改正内容(1) ハッチカバーに作用する青波荷重の参照先を修正する。
7		$M_2 = P\ell_{bdg}$	$F_2 = P$	
S : 桁が支える面積の幅 (m) ℓ : 桁の全長 (m) ℓ_{bdg} : 桁の有効曲げスパン (m) で、3.6.1.4 による。 ℓ_{shr} : 桁の有効せん断スパン (m) で、3.6.1.5 による。 P : 表 7.2.1-1.に規定する各評価状態に応じた荷重で、評価モデルに応じて、次による。 評価モデル 1 : 桁に作用する一様荷重 (kN/m²) 評価モデル 5 : 桁に作用する集中荷重 (kN) 評価モデル 6 : 甲板が受ける面外荷重の平均的な値 (kN/m²) で、4.4.2.2 に規定する最大荷重状態における貨物荷重又は青波荷重の大きい方とする。なお、荷重は、スパン ℓ の中点で計算する。 評価モデル 7 : ハッチカバー上に積載された貨物による荷重 (kN) で、次の算式による。 $P_B = SBP_h$ B : デッキトランスで支えられる甲板の倉口の半幅 (m) P_h : ハッチカバーに作用する荷重 (kN/m²) で、4.4.2.7 又は 4.10.2.144.4.2.8 の規定による。 P_1, P_2 : 表 7.2.1-1.に規定する各評価状態に応じた荷重で、評価モデルに応じて、次による。 評価モデル 2, 3 及び 4 : 桁の端部に作用する荷重 (kN/m²) でそれぞれ桁の全長 ℓ の両端で計算する。				

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
8 章 貨物倉解析による強度評価	8 章 貨物倉解析による強度評価	
8.6 強度評価	8.6 強度評価	
8.6.1 降伏強度評価	8.6.1 降伏強度評価	
8.6.1.1 参照応力	8.6.1.1 参照応力	
-3. 前-1.の適用にあたっては、開口による断面積の減少を考慮して、次の(1)又は(2)に従い、開口周辺の要素のせん断応力及び桁スパン方向の応力を修正した上で、参照応力σ_{eq-cor}を算出しなければならない。ただし、降伏強度評価結果に有意な影響を与えないことが明らかな箇所等については、当該応力の算出を省略して差し支えない。 (1) ウェブの両側が板部材の場合、参照応力σ_{eq-cor}は次の算式によりせん断応力を修正して求める。 $\sigma_{eq-cor} = \sqrt{\sigma_{elem-s}^2 - \sigma_{elem-s} \cdot \sigma_{elem-d} + \sigma_{elem-d}^2 + 3\tau_{cor}^2}$ σ_{elem-s} : 修正していない要素の桁スパン方向の応力 (N/mm²) σ_{elem-d} : 修正していない要素の桁の深さ方向の応力 (N/mm²) τ_{cor} : 修正後のせん断応力 (N/mm²)。次の算式による。 $\tau_{cor} = \frac{ht_{mod-n50}}{A_{shr-n50}} \tau_{elem_ave}$ τ_{elem_ave} : 修正前のせん断応力 (N/mm²) で、	-3. 前-1.の適用にあたって、<u>開口をモデル化していない箇所</u>は、開口による断面積の減少を考慮して、次の(1)又は(2)に従い、開口周辺の要素のせん断応力及び桁スパン方向の応力を修正した上で、参照応力σ_{eq-cor}を算出しなければならない。ただし、降伏強度評価結果に有意な影響を与えないことが明らかな箇所等については、当該応力の算出を省略して差し支えない。 (1) ウェブの両側が板部材の場合、参照応力σ_{eq-cor}は次の算式によりせん断応力を修正して求める。 $\sigma_{eq-cor} = \sqrt{\sigma_{elem-s}^2 - \sigma_{elem-s} \cdot \sigma_{elem-d} + \sigma_{elem-d}^2 + 3\tau_{cor}^2}$ σ_{elem-s} : 修正していない要素の桁スパン方向の応力 (N/mm²) σ_{elem-d} : 修正していない要素の桁の深さ方向の応力 (N/mm²) τ_{cor} : 修正後のせん断応力 (N/mm²)。次の算式による。 $\tau_{cor} = \frac{ht_{mod-n50}}{A_{shr-n50}} \tau_{elem_ave}$ τ_{elem_ave} : 修正前のせん断応力 (N/mm²) で、	改正内容(2) 応力の修正はマンホール等の開口のモデル化の有無によらず要求されることを明確化する。 ただし、これまで通り影響が軽微と考えられる箇所等については省略可。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
桁深さ方向のせん断応力の平均値 h : 開口部の桁板の高さ (mm)。開口がモデル化されている場合にあっては, h はモデル化された開口の高さを減じた高さとしなければならない。 $t_{mod-n50}$: 開口部におけるモデルの桁板の板厚 (mm) $A_{shr-n50}$: 開口による面積の減少を考慮した桁板の有効ネット断面積 (mm²)。算出の際に用いるウェブの有効深さ h_{eff} (mm) は, 次の算式による値のうち最も小さい値とする。なお, 第三式は, 開口が考慮している断面から $h_w/3$ 未満の距離にある場合のみ考慮する。 $h_{eff} = h_w$ $h_{eff} = h_{w3} + h_{w4}$ $h_{eff} = h_{w1} + h_{w2} + h_{w4}$ h_w : 主要支持部材のウェブの深さ $h_{w1}, h_{w2}, h_{w3}, h_{w4}$: 図 8.6.1-1.に示す寸法 (2) (省略)	桁深さ方向のせん断応力の平均値 h : 開口部の桁板の高さ (mm) $t_{mod-n50}$: 開口部におけるモデルの桁板の板厚 (mm) $A_{shr-n50}$: 開口による面積の減少を考慮した桁板の有効ネット断面積 (mm²)。算出の際に用いるウェブの有効深さ h_{eff} (mm) は, 次の算式による値のうち最も小さい値とする。なお, 第三式は, 開口が考慮している断面から $h_w/3$ 未満の距離にある場合のみ考慮する。 $h_{eff} = h_w$ $h_{eff} = h_{w3} + h_{w4}$ $h_{eff} = h_{w1} + h_{w2} + h_{w4}$ h_w : 主要支持部材のウェブの深さ $h_{w1}, h_{w2}, h_{w3}, h_{w4}$: 図 8.6.1-1.に示す寸法 (2) (省略)	開口がモデル化されている場合に対応するため, CSR に倣って追記。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
9 章 疲労 9.5 疲労強度評価 9.5.6 疲労強度改善法 9.5.6.3 溶接後処理施工要領 グラインダによる溶接止端形状の成形を行う場合は、次の要領による。 (1) 施工範囲は、<u>次の(a)及び(b)とする。</u> <u>(a) 角回し溶接部以外の溶接部</u>の場合、ホットスポット位置両側にわたり、板厚の 10 倍の範囲以上とする。 <u>(b) 角回し溶接部</u>の場合、角部から 30 mm の範囲以上とする。 (2) 溶接止端に沿って、施工深さは少なくとも 0.5 mm 以上で、<u>2 mm 又は$0.07t_{as-build}$ (mm) のいずれか小さい方未満とし、目視可能なアンダーカットや傷を除去する。</u> (3) 施工箇所の溶接部止端半径は$0.25t_{as-build}$ (mm) 以上とする。	9 章 疲労 9.5 疲労強度評価 9.5.6 疲労強度改善法 9.5.6.3 溶接後処理施工要領 グラインダによる溶接止端形状の成形を行う場合は、次の要領による。 (1) 施工範囲は、<u>すみ肉溶接</u>の場合ホットスポット位置両側にわたり、板厚の 10 倍の範囲以上とする。 (2) 角回し溶接部<u>を施工する</u>場合、角部から 30 mm の範囲<u>まで施工する。</u> (3) 溶接止端に沿って、施工深さは少なくとも 0.5 mm 以上 2 mm 又は$0.07t_{as-build}$ (mm) 未満とし、目視可能なアンダーカットや傷を除去する。 (4) 施工箇所の溶接部止端半径は$0.25t_{as-build}$ (mm) 以上とする。	改正内容(3) 疲労強度改善のための溶接後処理の施工要領に関する要件を明確化する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
10 章 追加の構造要件	10 章 追加の構造要件	
10.6 船首船底補強	10.6 船首船底補強	
10.6.2 一般的な船舶 (L_Cが 150 m 以下, $V/\sqrt{L_C}$が 1.4 以上かつ C_Bが 0.7 以下の船舶以外の船舶)	10.6.2 一般的な船舶 (L_Cが 150 m 以下, $V/\sqrt{L_C}$が 1.4 以上かつ C_Bが 0.7 以下の船舶以外の船舶)	
10.6.2.2 構造配置	10.6.2.2 構造配置	
構造配置は、次の(1)及び(2)によらなければならない。	構造配置は、次の(1)及び(2)によらなければならない。	
(1) 構造配置	(1) 構造配置	
(a) 船首隔壁と船首船底補強部の後方 $0.05L_C$ の箇所との間には、サイドガーダを 2.3 m を超えない間隔で配置しなければならない (図 10.6.2-1.参照)。横式構造の場合は、船首隔壁と船首船底補強部の後方 $0.025L_C$ の箇所との間には、サイドガーダ相互の間にさらに外板ロンジを設けなければならない。	(a) 船首隔壁と船首船底補強部の後方 $0.05L_C$ の箇所との間には、サイドガーダを 2.3 m を超えない間隔で配置しなければならない (図 10.6.2-1.参照)。横式構造の場合は、船首隔壁と船首船底補強部の後方 $0.025L_C$ の箇所との間には、サイドガーダ相互の間にさらに外板ロンジを設けなければならない。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の 明確化 これまでの取り扱い を踏襲すべく、旧 C 編 と表現と整合させる。
(b) 船首隔壁と船首船底補強部の後端との間には、横式構造の場合は各倉内フレームの位置に縦式構造の場合は少なくともサイドフレーム 1 本おきに、フロアを設けなければならない。	(b) 船首隔壁と船首船底補強部の後端との間には、横式構造の場合は各倉内フレームの位置に縦式構造の場合は少なくとも <u>2 フレーム</u> スペースごとに、フロアを設けなければならない。	
(c) フロアには外板ロンジが設けられる箇所では、防撓材を設けて補強しなければならない。ただし、外板ロンジの心距が特に小さい場合で、フロアが適当に補強されているときは、フロアに設けられる防撓材は外板ロンジ 1 本おきとして差し支えない。	(c) フロアには外板ロンジが設けられる箇所では、防撓材を設けて補強しなければならない。ただし、外板ロンジの心距が特に小さい場合で、フロアが適当に補強されているときは、フロアに設けられる防撓材は外板ロンジ 1 本おきとして差し支えない。	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
(省略) 14 章 艀装 14.6 ハッチカバー 14.6.5 鋼製ハッチカバーの強度基準 14.6.5.1 許容応力及び撓み制限 -1. すべてのハッチカバーの構造部材は、次の基準を満足しなければならない。 シェル要素の場合、原則として $\sigma_{vm} \leq \sigma_a$ ロッド又はビーム要素の場合、原則として $\sigma_{axial} \leq \sigma_a$ σ_a : 許容応力で、表 14.6.5-1.による。 σ_{vm} : ミーゼス応力 (N/mm^2) で、次による。 $\sigma_{vm} = \sqrt{\sigma_x^2 - \sigma_x \sigma_y + \sigma_y^2 + 3\tau_{xy}^2}$ σ_{axial} : ロッド又はビーム要素の軸応力 (N/mm^2) σ_x : x 軸方向の直応力 (N/mm^2) σ_y : y 軸方向の直応力 (N/mm^2) τ_{xy} : x-y 平面のせん断応力 (N/mm^2) x, y : 考慮する部材要素の平面における二次元直交座標系でのそれぞれの座標軸 σ_Y : 使用材料の規格最小降伏応力 (N/mm^2)。ただし、降伏点が $355 N/mm^2$ を超える材料を使用する場合については、本会の適当と認める値とする。 (省略)	(省略) 14 章 艀装 14.6 ハッチカバー 14.6.5 鋼製ハッチカバーの強度基準 14.6.5.1 許容応力及び撓み制限 -1. すべてのハッチカバーの構造部材は、次の基準を満足しなければならない。 シェル要素の場合、原則として $\sigma_{vm} \leq \sigma_a$ ロッド又はビーム要素の場合、原則として $\sigma_{axial} \leq \sigma_a$ σ_a : 許容応力で、表 14.6.5-1.による。 σ_{vm} : ミーゼス応力 (N/mm^2) で、次による。 $\sigma_{vm} = \sqrt{\sigma_x^2 - \sigma_x \sigma_y + \sigma_y^2 + 3\tau_{xy}^2}$ σ_{axial} : ロッド又はビーム要素の軸応力 (N/mm^2) σ_x : x 軸方向の直応力 (N/mm^2) σ_y : y 軸方向の直応力 (N/mm^2) τ_{xy} : x-y 平面のせん断応力 (N/mm^2) x, y : 考慮する部材要素の平面における二次元直交座標系でのそれぞれの座標軸 σ_Y : 使用材料の規格最小降伏応力 (N/mm^2)。ただし、降伏点が $355 N/mm^2$ を超える材料を使用する場合については、本会の適当と認める値とする。 (省略)	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新		旧		備考
表 14.6.5-1. 許容応力				
ハッチカバーの種類	考慮する荷重	σ_a (N/mm ²)		
ハッチカバー構造	4.10.2.1 に規定する垂直波浪荷重	0.80 σ_Y		
	4.10.2.2 から 4.10.2.5 に規定するその他の荷重, 及び 4.10.3.1 に規定するバラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重	静的及び動的荷重組合せ状態の場合 : 0.90 σ_Y 静的荷重状態の場合 : 0.72 σ_Y		

14.6.5.6鋼製ハッチカバーの座屈強度

(省略)

-7. 構造部材の座屈強度は, 次の基準を満たさなければならない。

$\eta_{act} \leq \eta_{all}$

η_{act} :附属書 14.6An1.3.2.2 及び An4.で定義された, 応力に基づく座屈使用係数で, 附属書 14.6An5.に従って算出する。

η_{all} :許容座屈使用係数 (表 14.6.5-3.参照)

表 14.6.5-3. 許容座屈使用係数

構造部材	考慮する荷重	許容座屈使用係数 η_{all}
板, 防撓材 及び 主要支持部材のウェブ	4.10.2.1 に規定する垂直波浪荷重	0.80
	4.10.2.2 から 4.10.2.5 に規定するその他の荷重, 及び 4.10.3.1 に規定するバラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重	静的及び動的荷重組合せ状態の場合 : 0.90 静的荷重状態の場合 : 0.72

14.6.5.6鋼製ハッチカバーの座屈強度

(省略)

-7. 構造部材の座屈強度は, 次の基準を満たさなければならない。

$\eta_{act} \leq \eta_{all}$

η_{act} :附属書 14.6An1.3.2.2 及び An4.で定義された, 応力に基づく座屈使用係数で, 附属書 14.6An5.に従って算出する。

η_{all} :許容座屈使用係数 (表 14.6.5-3.参照)

表 14.6.5-3. 許容座屈使用係数

構造部材	考慮する荷重	許容座屈使用係数 η_{all}
板, 防撓材 及び 主要支持部材のウェブ	4.10.2.1 に規定する垂直波浪荷重	0.80
	4.10.2.2 から 4.10.2.5 に規定する他の荷重	静的及び動的荷重組合せ状態の場合 : 0.90 静的荷重状態の場合 : 0.72

改正内容(4)
バラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重に対する許容応力を明確化する。

改正内容(4)
バラスト兼用倉のバラストによる垂直荷重に対する許容応力を明確化する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
付録 C2 ローディングマニュアルの作成 に関する手引書 1.2 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値記載例 1 (縦通隔壁を有しない船舶の場合) 1.2.1 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値 本船の静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値は、<u>最大荷重</u>状態と港内状態について、それぞれ表 1、表 2 及び図 2 に示す。 1.3 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値記載例 2 (1 列ないし 4 列の縦通隔壁を有する船舶の場合) 1.3.1 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値 本船の静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値は、<u>最大荷重</u>状態と港内状態について、それぞれ表 3、表 4 及び図 3 に示す。	付録 C2 ローディングマニュアルの作成 に関する手引書 1.2 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値記載例 1 (縦通隔壁を有しない船舶の場合) 1.2.1 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値 本船の静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値は、<u>航海</u>状態と港内状態について、それぞれ表 1、表 2 及び図 2 に示す。 1.3 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値記載例 2 (1 列ないし 4 列の縦通隔壁を有する船舶の場合) 1.3.1 静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値 本船の静水中垂直曲げモーメント及び静水中垂直せん断力の許容値は、<u>航海</u>状態と港内状態について、それぞれ表 3、表 4 及び図 3 に示す。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 C 編における荷重シナリオの名称に整合させる。 改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 C 編における荷重シナリオの名称に整合させる。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新		旧				備考
表 1 航海最大荷重状態用						
出力点	静水中垂直曲げモーメント 許容値 (kN-m)		静水中垂直せん断力 許容値 (kN)			
	正	負	正	負		
(備考) 許容値の正の符号は図 2 による。						
表 3 航海最大荷重状態用						
出力点	静水中垂直曲げモーメント 許容値 (kN-m)		静水中垂直せん断力 許容値 (kN)		縦通隔壁における垂直せん断力許容値 (kN)	
	正	負	正	負	正	負

改正内容(6)
誤記修正及び定義の
明確化
C 編における荷重シナ
リオの名称に整合さ
せる。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考																
2-2 編 ボックス型ばら積貨物船 9 章 疲労 9.2 評価すべき構造詳細 9.2.1 有限要素解析で評価すべき構造詳細 9.2.1.1 -1. 1 編 9.4 に従って有限要素解析により疲労強度評価すべき重要な構造詳細は、表 9.2.1-1.による。 -2. 前-1.にかかわらず, 十分な疲労強度を有することを示す資料を本会に提出し, 適当と認められた場合は, 当該構造の疲労強度評価を省略することができる。 表 9.2.1-1. 船体構造における主要部材の評価対象構造詳細 <table><tr><th>No</th><th>船体構造の重要な構造詳細</th></tr><tr><td>1</td><td>二重船側縦通隔壁と内底板の交差部 <u>(ビルジホッパタンクを有さない場合)</u></td></tr><tr><td>2</td><td><u>ビルジホッパ斜板と内底板の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u></td></tr><tr><td>3</td><td><u>ビルジホッパ斜板と二重船側縦通隔壁の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u></td></tr><tr><td>24</td><td>ボトムガーダ近傍の下部スツールと内底板との交差部</td></tr><tr><td>35</td><td>ハッチコーナ部</td></tr><tr><td>46</td><td>内底板/ビルジホッパ斜板/下部スツールと波形隔壁との交差部</td></tr><tr><td>57</td><td>その他応力集中の大きい箇所</td></tr></table>	No	船体構造の重要な構造詳細	1	二重船側縦通隔壁と内底板の交差部 <u>(ビルジホッパタンクを有さない場合)</u>	2	<u>ビルジホッパ斜板と内底板の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u>	3	<u>ビルジホッパ斜板と二重船側縦通隔壁の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u>	24	ボトムガーダ近傍の下部スツールと内底板との交差部	35	ハッチコーナ部	46	内底板/ビルジホッパ斜板/下部スツールと波形隔壁との交差部	57	その他応力集中の大きい箇所	2-2 編 ボックス型ばら積貨物船 9 章 疲労 9.2 評価すべき構造詳細 9.2.1 有限要素解析で評価すべき構造詳細 9.2.1.1 -1. 1 編 9.4 に従って有限要素解析により疲労強度評価すべき重要な構造詳細は、表 9.2.1-1.による。 -2. 前-1.にかかわらず, 十分な疲労強度を有することを示す資料を本会に提出し, 適当と認められた場合は, 当該構造の疲労強度評価を省略することができる。	改正内容(5) ボックス型ばら積貨物船に対して、ビルジホッパ斜板を有する場合の有限要素解析により疲労強度評価すべき重要な構造詳細を追加する。
No	船体構造の重要な構造詳細																	
1	二重船側縦通隔壁と内底板の交差部 <u>(ビルジホッパタンクを有さない場合)</u>																	
2	<u>ビルジホッパ斜板と内底板の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u>																	
3	<u>ビルジホッパ斜板と二重船側縦通隔壁の交差部 (ビルジホッパタンクを有する場合)</u>																	
24	ボトムガーダ近傍の下部スツールと内底板との交差部																	
35	ハッチコーナ部																	
46	内底板/ビルジホッパ斜板/下部スツールと波形隔壁との交差部																	
57	その他応力集中の大きい箇所																	

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
2-3 編 鉱石運搬船	2-3 編 鉱石運搬船	
2 章 一般配置要件	2 章 一般配置要件	
2.1 構造配置	2.1 構造配置	
2.1.1 二重底構造	2.1.1 二重底構造	
2.1.1.1 一般	2.1.1.1 一般	
-1. 二重底の高さは、満載積付状態における船舶の重心が過大に低くならないよう定めなければならない。ただし、いかなる場合も、1 編 2.4.1.1-1.に定めるh (m) 未満としてはならない。 -2. 舷側タンク又は空所内に設ける隔壁及び横桁の位置には、二重底内にフロアを設けなければならない。	-1. 二重底の高さは、満載積付状態における船舶の重心が過大に低くならないよう定めなければならない。ただし、いかなる場合も、1 編 2.4.1.1-1.に定めるh (m) 未満としてはならない。 -2. 舷側タンク又は空所内に設ける隔壁及び横桁の位置には、二重底内にフロア又は横桁を設けなければならない。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 “又は横桁”は不要なため削除する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
2-9 編 液化ガスばら積船（独立方形タンクタイプ A/B 方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 の適用にあたって、2-8 編 8.4.2 に規定する手法に従い、ターゲットホールドに生じる垂直曲げモーメント及び水平曲げモーメントを調整しなければならない。<u>ただし、30 度静的横傾斜状態、衝突状態及び浸水状態における M_{V-targ} 及び M_{H-targ} は、それぞれ 4.3.4.6, 4.3.5.5, 4.3.6.5 に規定する M_{V-T} 及び M_{H-T} とする。</u>	2-9 編 液化ガスばら積船（独立方形タンクタイプ A/B 方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 の適用にあたって、2-8 編 8.4.2 に規定する手法に従い、ターゲットホールドに生じる垂直曲げモーメント及び水平曲げモーメントを調整しなければならない。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 追加の荷重シナリオにおいて考慮する調整モーメントへの参照を明記する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」新旧対照表

新	旧	備考
2-10 編 液化ガスばら積船（独立型タンクタイプ C 方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 を適用するにあたって、2-8 編 8.4.2 に規定する手法に従い、ターゲットホールドに生じる垂直曲げモーメント及び水平曲げモーメントを調整しなければならない。ただし、30 度静的横傾斜状態、衝突状態及び浸水状態における M_{V-Targ} 及び M_{H-Targ} は、それぞれ 2-9 編 4.3.4.6、4.3.5.5 及び 4.3.6.5 に規定する M_{V-T} 及び M_{H-T} とする。	2-10 編 液化ガスばら積船（独立型タンクタイプ C 方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 を適用するにあたって、2-8 編 8.4.2 の規定によらなければならない。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 他編と表現を統一する。 追加の荷重シナリオにおいて考慮する調整モーメントへの参照を明記する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」新旧対照表

新	旧	備考
2-11 編液化ガスばら積船（メンブレン方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 の適用にあたって、2-8 編 8.4.2 に規定する手法に従い、ターゲットホールドに生じる垂直曲げモーメント及び水平曲げモーメントを調整しなければならない。ただし、30 度静的横傾斜状態及び衝突状態における M_{V-Targ} 及び M_{H-Targ} は、それぞれ 2-9 編 4.3.4.6 及び 4.3.5.5 に規定する M_{V-T} 及び M_{H-T} とする。	2-11 編液化ガスばら積船（メンブレン方式） 8 章 貨物倉解析による強度評価 8.4 境界条件及び荷重条件 8.4.2 荷重条件 8.4.2.2 構造モデルへのモーメント付与方法 1 編 8.5.2 の適用にあたって、2-8 編 8.4.2 の規定によらなければならない。	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 他編と表現を統一する。 追加の荷重シナリオにおいて考慮する調整モーメントへの参照を明記する。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
(日本籍船舶用) 鋼船規則 CSR-B&T 編 ばら積貨物船及び 油タンカーのための共通構造規則 1 編 共通要件 1 章 一般原則 5 節 ローディングマニュアル及び積付計算機 2. ローディングマニュアル 2.1 一般要件 2.1.1 定義 ローディングマニュアルは、船舶の完工時のデータに基づくものとしなければならない。 ローディングマニュアルには、次の事項を記載しなければならない。 ・ 外洋航行及び港内／閉囲された水域における船舶の設計の前提となる積付状態並びに静水中曲げモーメント及びせん断力の許容値。また、バラスト交換手順及び入渠手順により規定される積付状態をローディングマニュアルに含めなければならない。 ・ それぞれの積付状態における静水中曲げモーメント、静水中せん断力及び該当する場合には面外荷重に	(日本籍船舶用) 鋼船規則 CSR-B&T 編 ばら積貨物船及び 油タンカーのための共通構造規則 1 編 共通要件 1 章 一般原則 5 節 ローディングマニュアル及び積付計算機 2. ローディングマニュアル 2.1 一般要件 2.1.1 定義 ローディングマニュアルは、船舶の完工時のデータに基づくものとしなければならない。 ローディングマニュアルには、次の事項を記載しなければならない。 ・ 外洋及び港内／閉囲された水域を航海する船舶の設計の前提となる積付状態並びに静水中曲げモーメント及びせん断力の許容値。また、バラスト交換手順及び入渠手順により規定される積付状態をローディングマニュアルに含めなければならない。 ・ それぞれの積付状態における静水中曲げモーメント、静水中せん断力及び該当する場合には面外荷重に	改正内容(6) 誤記修正及び定義の明確化 英文の記載に整合させる。

「鋼船規則 C 編関連(2026 年改正 1)」 新旧対照表

新	旧	備考
よる制限 - 該当する場合には、例えばハッチカバー、甲板、二重底構造等に対する局所的な許容荷重 - 関連する運航制限	よる制限 - 該当する場合には、例えばハッチカバー、甲板、二重底構造等に対する局所的な許容荷重 - 関連する運航制限	
附 則 - この改正は、2027 年 7 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。 - 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては、この改正による規定にかかわらず、なお従前の例による。 - 前 2.にかかわらず、申込みがあれば、この改正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。 - 全面改正された鋼船規則 C 編（2022 年 7 月 1 日 規則 第 61 号）及び同検査要領（2022 年 7 月 1 日 達 第 46 号）前の鋼船規則 C 編及び同検査要領（以下、規則 旧 C 編及び検査要領 旧 C 編）が適用される船舶であって、この規則の施行日以降に建造契約*が行われたものにあつては、次に示す規定にこの規則を適用する。 規則 旧 C 編 20.2.5 表 C20.4, 表 C20.6		