

# 鋼船規則

規則

C 編

船体構造及び船体艤装

2021 年 第 1 回 一部改正

2021 年 6 月 30 日 規則 第 20 号

2021 年 1 月 27 日 技術委員会 審議

2021 年 6 月 4 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。

## C 編 船体構造及び船体艤装

### 13章 水密隔壁

#### 13.3 水密戸

##### 13.3.1 一般\*

-2.を次のように改める。

-2. 前-1.の水密戸は、船舶の運航のために必要であると本会が認める場合を除き、航海中に通常は開放されるものしたままとしてはならない。また、貨物区域を区画する水密隔壁に設けられる荷役用等の戸、ランプ等の閉鎖装置については、航海中は必ず閉鎖しておくものとしなければならない。

13.3.6 を次のように改める。

##### 13.3.6 警報装置\*

~~遠隔閉鎖装置を備える水密戸については、戸の設置場所において遠隔閉鎖時に可聴警報を与える音響警報装置が備えられなければならない。~~

-1. 本条で要求される警報装置への通常の電力供給の停止を知らせる可視可聴警報を船橋に設けなければならない。

-2. 遠隔閉鎖装置を備える水密戸については、戸の設置場所において遠隔閉鎖時に可聴警報を与える音響警報装置が備えられなければならない。

-3. すべり戸を含め、油圧式駆動装置により操作されるすべての水密戸においては、当該装置の制御が集中油圧装置により中央で行われるか、各戸の設置場所に設けられた独立の油圧装置で行われるかにかかわらず、それら装置に対する低液面警報装置、装置の駆動源におけるエネルギー喪失を監視するガス圧力低下警報装置又は他の有効な装置を備えること。これらの警報装置は可視可聴のものであり、船橋に設けること。

## 附 則

1. この規則は、2021年6月30日から施行する。
2. 2017年6月9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。

---

# 鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要  
領

2021 年 第 1 回 一部改正

2021 年 6 月 30 日 達 第 16 号

2021 年 1 月 27 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。

## C 編 船体構造及び船体艤装

### 改正その1

### C13 水密隔壁

#### C13.1 水密隔壁の配置

##### C13.1.1 船首隔壁

-4.として次の1項を加える。

-4. 国際航海に従事しない船舶であって、次の(1)及び(2)の要件を満足する場合、規則 C 編 13.1.1-5.の規定に適合しなくても差し支えない。

(1) 以下の要件に適合する浸水警報装置が備え付けられていること。

(a) D13.8.5-3.に適合すること。

(b) 隔壁甲板下の風雨密区画（当該区画の長さが 33 m 以上の場合にあつては当該区画の前部及び後部の箇所）毎に、浸水警報装置の検知器（貨物倉に設置する検知器にあつては、低位及び高位レベルの検知が可能なものとする。ここで、低位及び高位レベルとは、原則として規則 D 編 13.8.6-1.(1)に規定する水位をいう。）が備え付けられていること。この場合、風雨密区画とは風雨密の倉口、その他浸水した水の流れを制限するような開口を有する隔壁又は甲板に囲まれた区画並びに水密区画のことをいう。ただし、以下の要件に適合する水密区画については、浸水警報装置の検知器を設置することを要しない。

i) 水密区画の容積（風雨密区画の合計容積）が 30 m<sup>3</sup> と当該船舶の夏期満載喫水線における TPC/1.025 (m<sup>3</sup>) のいずれか大きい容量未満の水密区画  
ここで、「TPC」とは、毎センチ排水トン (t) とする。

ii) 常時船員が配置されている水密区画（例えば、規則 C 編 4.1.2(17)に規定する機関区域。ただし、M0 船の機関区域は除く。）

iii) 満載／空倉出航状態において満載状態にある専ら液体を積載する区画又は船橋に識別可能な液面計測装置の表示器が備えられる区画

iv) 前 i)又は ii)に規定するもの以外に、非損傷時復原性の基準を満足するために、航行上の条件として常時バラスト水による満載状態が義務付けられている区画

(c) 船橋に浸水警報装置の警報盤が備え付けられていること。ただし、以下の要件に適合する場所としても差し支えない。

i) 隔壁甲板より上方の場所であつて、船橋又は居住区域に近接した場所（損

- 傷時に速やかに駆けつけることができる場所) であること。
- ii) すべての検知器 (代替物も含む。) による浸水状況の把握が可能な場所 (警報盤等が集中配置された場所) であること。
- iii) 船橋との連絡手段が確保された場所であること。
- iv) (2)に規定する損傷制御資料が追加で備えられていること。
- (2) 船長のための損傷時復原性に関する情報提供のための資料として, 以下の内容が記載された損傷制御図が船橋に備え付けられていること。
  - (a) 損傷制御資料の概要
    - i) 資料の位置付け
    - ii) 対象とする損傷
    - iii) 資料の構成
    - iv) 資料の使用方法
    - v) 使用にあたっての注意事項
  - (b) 計算結果による危険性判断の方法
  - (c) 損傷の影響を制御するための一般事項
  - (d) 規則 C 編 4.2 による計算結果
    - i) 計算条件及び計算結果概略
    - ii) 各状態 (満載状態, 部分載荷状態及び軽荷航海状態) での残存性能
  - (e) 損傷及び浸水制御に関する構造及び設備の配置図 (ビルジポンプ等の配置)
  - (f) 浸水警報装置の取扱説明書
  - (g) 状態制御装置の取扱説明書
  - (h) 残存する可能性のある損傷ケース毎の詳細
  - (i) その他必要な事項

## C20 倉口，機関室口その他の甲板口

### C20.2 倉口

C20.2.9 を削る。

#### ~~C20.2.9 倉口縁材の構造及び強度基準~~

~~1. 鋼製風雨密蓋を備えた小倉口の縁材の高さは、倉口の設置場所及び面積に応じて表 C20.2.9-1.による。~~

~~表 C20.2.9-1. 小倉口の縁材の高さ~~

倉口の設置場所	倉口の面積 $A$ ( $m^2$ )	
	<del><math>A &lt; 1.5</math> であって右欄以外</del>	<del><math>A &lt; 0.45</math> であって内外から開閉できるトンジ式閉鎖装置を備えるもの</del>
位置Ⅰ	450 mm	380 mm
位置Ⅱ	380 mm	230 mm

#### 附 則 (改正その1)

1. この達は、2021年6月30日から施行する。

## C13 水密隔壁

### C13.3 水密戸

#### C13.3.1 一般

-1.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 13.3 の適用上、水密戸は使用目的・頻度に応じて次のとおり分類する。

- (1) 航海中は必ず閉鎖されているもの： 港内にいるときにのみ使用され、出航前に閉鎖されるもの。これらの戸については、開閉操作を行った日時を航海日誌に記録する必要があることに留意すること。（例えば、荷役時に使用される隔壁戸）
- (2) 航海中に通常は閉鎖されるもの： 航海中は通常閉鎖されており、当直士官が許可する場合にのみ使用が認められるもので、使用後は速やかに閉鎖されなければならない。
- ~~(3) 航海中に通常は開放されるもの： 常時閉鎖可能であるが、通常開放されたままとなっているもの。~~
- (4) 航海中に使用されるもの： 日常的に使用されるもので、閉鎖可能であるが、開放されたままとなっていることがあるもの。閉鎖されているが、旅客もしくは乗組員の通行のため主管庁が許可している場合又はその水密戸に著しく近接して作業する際、開放する必要がある場合において、航行中開放することができる。使用後は速やかに閉鎖されること。

C13.3.6 を次のように改める。

#### C13.3.6 警報装置

-1. 規則 C 編 13.3.6-2. で要求される音響警報装置は、閉鎖装置が作動していることを、その区域にある他の警報と区別できる音で警報するものとする。

~~-2. 規則 C 編 13.3.6 で要求される音響警報装置に対する通常の電力供給が停止した場合、可視可聴警報が作動すること。~~

~~-3. 規則 C 編 13.3.6 の適用上、すべり戸を含め、駆動装置により操作されるすべての水密戸には、当該装置の制御が中央で行われるか各戸の設置場所で行われるかにかかわらず、装置に対する低液面警報装置又は装置の駆動源におけるエネルギー喪失を監視するガス圧力低下警報装置又は他の有効な装置を備えること。これらの警報装置は可視可聴のものであり、船橋の制御盤に設けること。~~

## 附 則（改正その2）

1. この達は、2021年6月30日から施行する。
2. 2017年6月9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。

C4 区画

C4.3 開口

C4.3.1 内部開口

表 C4.3.1-1.を次のように改める。

表 C4.3.1-1. 内部開口の閉鎖装置に関する要件

隔壁甲板 又は乾舷 甲板に対 する位置 関係	規則 C 編の 参照規定	閉鎖装置の分類	戸の形式	遠隔 閉鎖	開閉 表示	可視又は 可聴警報	注意 銘板	備考
下方	4.3.1-2.(2), 13.3.4-2. 13.3.5, 13.3.6	航海中に使用されるもの	動力式すべり戸	必要	必要	必要 (設置場所)	不要	---
	4.3.1-2.(3), 13.3.5, 13.3.8-1.	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1, 6
	4.3.1-2.(4), 13.3.4-3. 13.3.8-2.	航海中は必ず閉鎖しておくもの (貨物区域)	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	必要	*3, 4, 7
	4.3.1-2.(5), 13.3.8-2.	航海中は必ず閉鎖しておくもの (貨物区域以外)						
甲板上又は上方	4.3.1-2.(2), 13.3.4-2. 13.3.5, 13.3.6	航海中に使用されるもの	動力式すべり戸	必要	必要	必要 (設置場所)	不要	*2, 5
	4.3.1-2.(3), 13.3.5, 13.3.8-1.	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1, 6
	4.3.1-2.(4), 13.3.8-2.	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	必要	*3, 4, 7

\*1: ヒンジ戸とする場合, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。

\*2: 1966年国際満載喫水線条約に基づき, 主機関区域と操舵機室を仕切る戸は, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるヒンジ戸としてよい。ただし, 当該戸の下端が夏季満載喫水線の上方に位置し, 航海中使用されない時は閉鎖されている場合に限る。

\*3: 当該戸が貨物区域を仕切る水密隔壁に設置される場合, これらの戸の開閉操作を行った日時を航海日誌に記録すること。

\*4: 許可無く使用されることを防止する措置を講ずること。

\*5: 海洋汚染防止条約に基づき, 船楼の水密隔壁においてはヒンジ戸が認められる。

\*6: 注意銘板は, 『航海中, 開放禁止/Kept closed at sea』とすること。

\*7: 注意銘板は, 『航海中, 使用禁止/Not to be opened at sea』とすること。

### C4.3.2 外部開口

表 C4.3.1-2.を次のように改める。

表 C4.3.1-2. 外部開口の閉鎖装置に関する要件

隔壁甲板又は乾舷甲板に対する位置関係	規則 C 編の参照規定	閉鎖装置の分類	戸の形式	遠隔閉鎖	開閉表示	可視又は可聴警報	注意銘板	備考
下方	4.3.2-2., 4.3.2-3. 13.3.8-2.	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*2, 3, 5
甲板上又は上方	13.3.5-1., 13.3.8-1.	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1, 4
	4.3.2-2., 13.3.8-2.	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*2, 3, 5

\*1: ヒンジ戸とする場合, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。

\*2: 当該戸が貨物区域を仕切る水密隔壁に設置される場合, これらの戸の開閉操作を行った日時を航海日誌に記録すること。

\*3: 許可無く使用されることを防止する措置を講じること。

\*4: 注意銘板は, 『航海中, 開放禁止/Kept closed at sea』とすること。

\*5: 注意銘板は, 『航海中, 使用禁止/Not to be opened at sea』とすること。

## 附 則 (改正その3)

1. この達は、2021年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
  2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。
    - (1) 施行日以降に建造契約\*が行われる船舶
    - (2) 建造契約が存在しない場合には、2022年1月1日以降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
    - (3) 2024年7月1日以降の引き渡しが行われる船舶
- \* 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。

## C32 コンテナ運搬船

### C32.13 極厚鋼板を使用するコンテナ運搬船に対する特別規定

#### C32.13.3 脆性破壊防止対策

-1.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 32.13.3 の表 C32.27 中、備考(1)にいう「脆性亀裂アレスト設計と同等の効果があると認められる他の対策」とは、~~検査要領 M 編附属書 M1.4.2-3.(1)「船体構造の溶接部の内部欠陥に対する非破壊試験に関する検査要領」1.1.2-3.M8.4.3-2.~~に規定する *TOFD* 法による超音波探傷試験により同附属書 ~~1.2.4~~規則 M 編 8.4.3-8.に規定する非破壊検査を実施する場合をいう。

## 附 則（改正その4）

1. この達は、2021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よって、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。